

Quatre interrogations sur les hypothèses qui sous-tendent les projections du maître d'ouvrage

Question 4 - Plus généralement, l'évolution du contexte énergétique, la lutte contre l'effet de serre et les pollutions ne justifient-ils pas des scénarios de rupture et non des scénarios de continuité pour l'évolution de notre société ?

Rupture ou continuité ?

Le projet du MO s'appuie sur
un scénario tendanciel de l'usage
de la route, toujours prépondérant
à l'horizon 2020

...question du débat : est-ce souhaitable ?

Une autre vision, de rupture, a été exprimée lors
du débat : réduire l'usage de la route, orienter
les ressources vers les transports alternatifs

...question du débat : est-ce réaliste ?

Cela implique des changements majeurs
de comportement à l'horizon du projet

...question du débat : est-ce possible ?

Une vision de rupture, argumentée par les Verts

« ... La nécessité de répondre aux enjeux majeurs d'une politique de transport pour demain »

La crise énergétique à venir

Le prix du pétrole

x3 entre 1999 et 2003

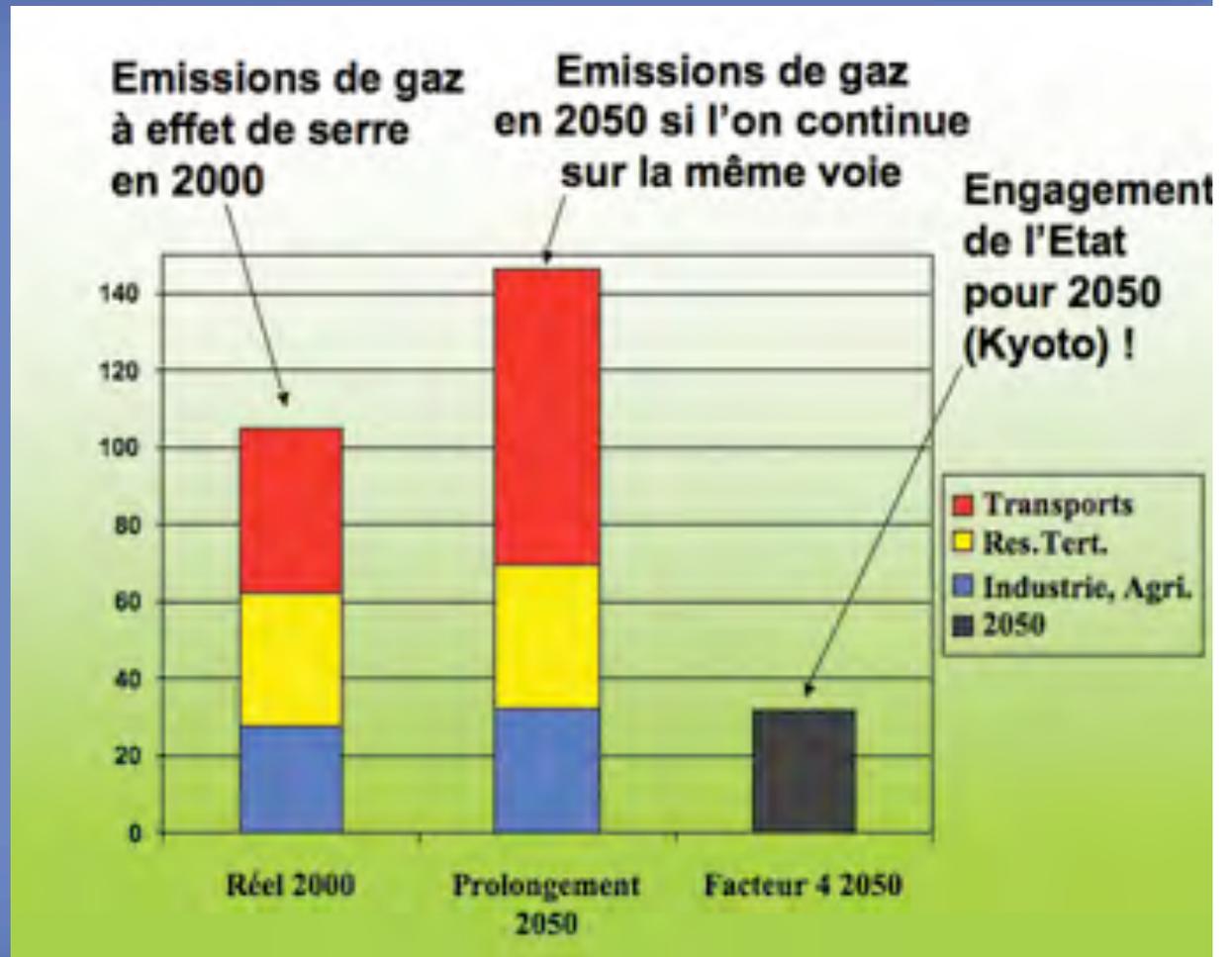
x2 depuis 2003

Repère : 74 \$ le baril le 3 juillet 2006

La perspective du Peak oil 2010 ??

« L'entrée du monde dans le pétrole cher »

Les engagements
de la France
contre
l'effet de serre
dans le cadre du
Protocole
de Kyoto
... diviser par 4
nos émissions
de gaz à effet
de serre
pour 2050



Question : des changements majeurs de comportement sont-ils possibles à l'horizon du débat ?

« Les politiques sont très en retard par rapport à ce que les gens sont prêts à accepter comme changement d'habitudes et d'attitudes pour leur futur, et celui de leurs enfants »

Un habitant d'Auvers-sur-Oise

> Une réponse aux difficultés : le prolongement de la Francilienne

Est-ce la bonne réponse ?

Des aménagements non autoroutiers,
plus ponctuels, ne suffiraient-ils pas ?

Des aménagements non autoroutiers ne suffiraient-ils pas ?

- > Devant une situation de trafic saturé un certains nombres d'élus, d'associations, de citoyens ont émis l'idée au cours du débat qu'une réponse pourrait être apporté par le réaménagement de certaines voies locales sans nécessiter un projet autoroutier.
- > Ce qui pourrait être amélioré :
 - la RN184 d'Eragny jusqu'à Saint-Germain
 - L'engorgement de Poissy et la réalisation du pont départemental d'Achères

« En Allemagne, déjà avant de définir de nouvelles structures routières et autoroutières, ils essayent de faire fonctionner ce qui existe ... Cela fait très longtemps que cela roule très mal sur la RN184 parce qu'effectivement il y a un certain nombre de carrefours totalement inadaptés, d'Eragny jusqu'à St Germain en Laye.... Si ces problèmes là avaient pu être résolus, on ne serait peut-être pas dans la situation actuelle.... »

Un élu de Maurecourt

« La Ville d'Achères est favorable au pont, à la traversée de la Seine à cet endroit-là. On ne peut pas être insensibles aujourd'hui au trafic de voitures, à la circulation du centre de Poissy. Retrouver l'autoroute A13 ou A12 en évitant Poissy permettrait une fluidité accrue. Je dis bien dans le cadre d'un projet départemental et non autoroutier. »

Le maire d'Achères

La RN 184 entre Eragny et Conflans

Les problèmes identifiés par les élus et citoyens :

> Des feux tricolores saturés gèrent l'échangeur

A15/RN184

> Des carrefours dangereux (7 à 8 feux tricolores),

« ...des feux décalés volontairement pour que les voitures des villes voisines n'empruntent pas cette route.. »

Le maire d'Eragny

> Une nationale qui coupe la ville en deux , et devient infranchissable d'où la nécessité de la transformer en boulevard urbain

« Les Eragniens sont très inquiets, ..laissant entendre que finalement, la situation de la RN 184 ne serait pas aussi pire qu'on le dit, que son réaménagement, en supprimant quelques obstacles, déplaçant quelques feux permettrait de fluidifier le trafic et protéger les riverains, donc suffirait à régler le problème. »

Le maire d'Eragny

La RN 184 dans les Yvelines

Les principales critiques apportées :

- > le passage continuuel d'une file à deux files
- > L'absence d'échangeur avec l'A14

« La RN184 à Saint-Germain : là aussi, c'est catastrophique. Les carrefours ne sont pas du tout adaptés. Et quand on regarde la valse d'une file à deux files que l'on a tout le long de la RN184, ces effets de pincement de files sont excessivement dommageables à la fluidité de la circulation. »

Un élu de Maurecourt

La saturation du trafic dans la ville de Poissy

La solution semblerait selon certains :

- > dans la réalisation du pont d'Achères
- > dans la création d'un boulevard urbain pour rejoindre le pont de Triel

*« ...Laissez nous régler les problèmes locaux avec
notre voirie locale avec les ponts qui sont programmés... »*

Victor Blot

« Il est important de soulager Poissy en permettant à de nombreux véhicules de contourner la ville. Pour résoudre une partie de nos problèmes, il faut construire absolument le pont d'Achères... Ce sont des solutions locales moins coûteuses qui résoudront mieux nos problèmes locaux. Il faut peut-être aller plus loin et finir le contournement de Poissy par le nord et l'ouest, en créant cette fameuse petite route entre le pont d'Achères et le pont de Triel, et créer un petit échangeur, un accès à cette route depuis l'A13. Cela permettrait à tous les véhicules qui sont sur l'A13 de rejoindre le Technoparc sans passer par Poissy. »

Un habitant de Poissy

Qu'en est-il réellement ?

Le maître d'ouvrage fait une mise au point :
Des études sont en cours sur certains aménagements
ponctuels de la RN184

- Des études pour supprimer les feux de l'échangeur A15/RN184
- Des générations de personnes ont cherché à améliorer le fonctionnement des feux tricolores dans la traversée d'Eragny mais une priorité reste donnée à cette nationale
- Une concertation vient d'être engagée dans les Yvelines
- Un pont est prévu sur la Seine à la frontière entre Andrésy et Carrières sous Poissy et la ville d'Achères

Qu'en est-il réellement ? (2)

Mais :

- Il faudra un certain temps pour effectuer l'ensemble de ces aménagements ponctuels, qui se feront petit à petit, pour tout résoudre. Par ailleurs considérant qu'une route de l'importance et de la caractéristique de la RN184 ne peut avoir des tronçons de caractéristique différentes, on arrivera in fine au tracé noir.
- Le seul aménagement de la RN184 dans la traversée d'Eragny semble difficilement conciliable avec le souhait de transformer cette nationale en boulevard urbain

« Comme le Maître d'ouvrage l'a annoncé tant qu'il n'y aura pas la réalisation d'un autre tracé les camions continueront d'emprunter cet axe (RN184 à Eragny) »

Un élu d'Andrésy

« Permettre de transformer en boulevard urbain donner une image urbaine cela passe forcément par le fait de se donner de la capacité routière ailleurs que sur la RN184 »

Francis Rol Tanguy

Prolongement ou bouclage ?

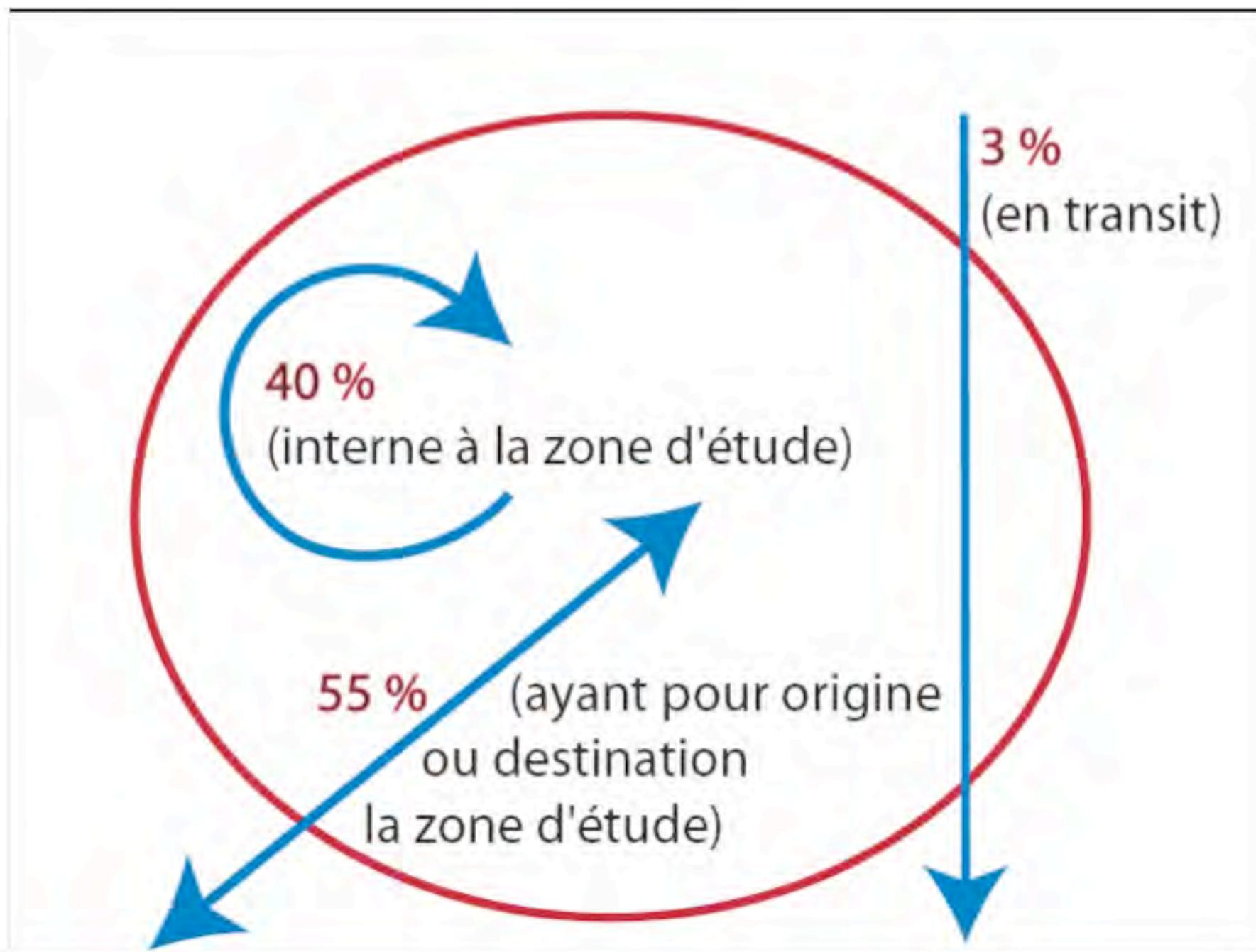
Le maître d'ouvrage se serait-il
trompé de problématique ?

Prolonger n'est pas boucler

... ou bien bizarrement !

Mais, dit le maître d'ouvrage, ce n'est pas la question...

Etant donné le poids relativement faible du trafic de transit dans le trafic total, un bouclage plus à l'ouest, tel que le tracé violet, par exemple, ne résoudrait pas vraiment les problèmes dans la zone d'étude.



« Soit, disent les sceptiques, mais ce prolongement autoroutier, même si ce n'est pas un vrai bouclage, attirera une partie du trafic de contournement de la région parisienne qui, via Orgeval, va venir surcharger encore le couple d'autoroutes A13 et A14 ? »

"Pas plus de 10 000 véhicules par jour supplémentaires par rapport à la situation de référence (2020 sans prolongement), dit le maître d'ouvrage, sur un couple d'autoroutes qui ne sont pas parmi les plus chargées de la région parisienne. Nous avons tenu compte, dans le calcul des temps gagnés grâce au prolongement de la Francilienne, des pertes de temps résultant de ce supplément de trafic sur le faisceau A13-A14 "



Une question importante en suspens

Pour le maître d'ouvrage, il est aujourd'hui prématuré de se prononcer sur l'évolution à terme du couple A13-A14.

Même pour les partisans du prolongement de la Francilienne, cette incertitude est en général un réel motif d'insatisfaction. Ils considèrent que ce prolongement n'est qu'une étape et qu'il doit s'inscrire dans une perspective cohérente à moyen-long terme d'aménagement du système autoroutier d'Ile-de-France

Une bon bilan socio-économique
n'entraîne pas nécessairement
l'acceptabilité sociale, non plus que,
mécaniquement, la disponibilité
des ressources de financement (JBx)

*Un bon projet autoroutier
est Invisible, Inaudible, Inodore et... Infinançable*
(Entendu au cours du débat)