

AUTRE PROJET

Pierre JOUATTE

Chargé des études de circulation et
de l'organisation des grands travaux
de 1977 à 1988 à la RATP
et de 1989 à 2000 à la Préfecture de
Police de Paris.

PREAMBULE

Dans un réseau structuré comme celui de l'Île de France, toute infrastructure nouvelle de type « Voie Rapide Urbaine » entraîne de nouveaux déplacements.

« C'est l'offre qui crée la demande et non l'inverse ».

Dans le secteur d'étude, le réseau n'est pas saturé.
Il est seulement contraint par une gestion inadaptée.



Cette étude se décompose en 3 parties.

- I) Analyse des conditions actuelles de circulation.
- II) Analyse critique du dossier.
- III) Proposition « AUTRE PROJET ».
(combinaison de 2 tracés proposés).

Pour des raisons de temps limité, seul le point III sera examiné.

Les personnes intéressées par ce projet se reporteront sur le site du Débat Public.

POSTULATS retenus pour l'étude.

- Ne pas doubler le réseau de voies rapides dans la zone urbanisée qui, à terme, multiplierait par DEUX les estimations du maître d'ouvrage*, soit plus de 150 000 véhicules/jour.
- Requalifier les voies existantes pour optimiser leur potentiel.
- * Les besoins pour 2020 sont estimés entre 78800 et 90400 vh/jour.

- Apporter une protection maximale aux riverains longeant l'axe.
- Maintenir dans la partie sud, la capacité de la RN184 à 2 x 1 file.
- soulager les centres ville d'une partie du trafic de passage.
- Répondre au cahier des charges concernant la desserte des zones industrielles.

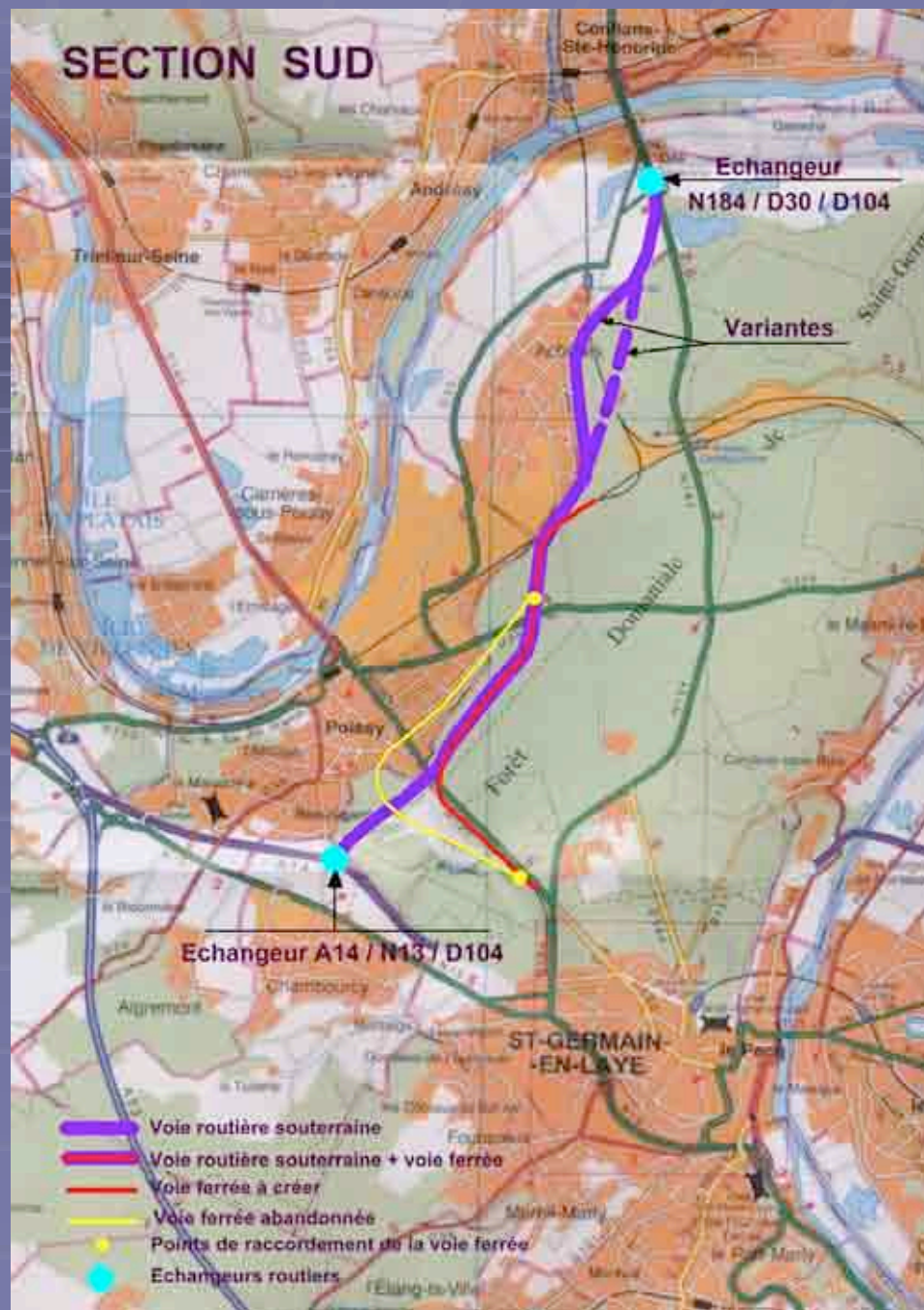
AUTRE PROJET consiste dans la section Sud à :

- Maintenir un niveau de trafic raisonnable dans la traversée de la forêt.
- Finaliser le projet qui est de rejoindre l' A10.
- Alimenter les zones industrielles situées sur la rive gauche de la Seine.
- Soulager Poissy et Saint-germain d'une partie de leur trafic.
- Saisir l'opportunité pour relancer la liaison ferroviaire de Grande Ceinture.

- C'est la raison du choix du tracé en souterrain en lisière de forêt, depuis un échangeur N184 / D30 / D104, rejoignant directement le futur échangeur A14 / N13.
- La ligne SNCF de grande ceinture se situerait en superstructure sur l'ouvrage routier en étant elle-même sous le niveau du sol, afin d'aménager des plateaux traversants.

Section sud

- Le raccordement provisoire de la D104 s'effectuerait sur l'échangeur A14 / N13, payant en direction La Défense, gratuit en direction Province.
- Compte tenu de la capacité résiduelle de l' A14 (300 à 400%), il n'est pas nécessaire de doubler cet axe.



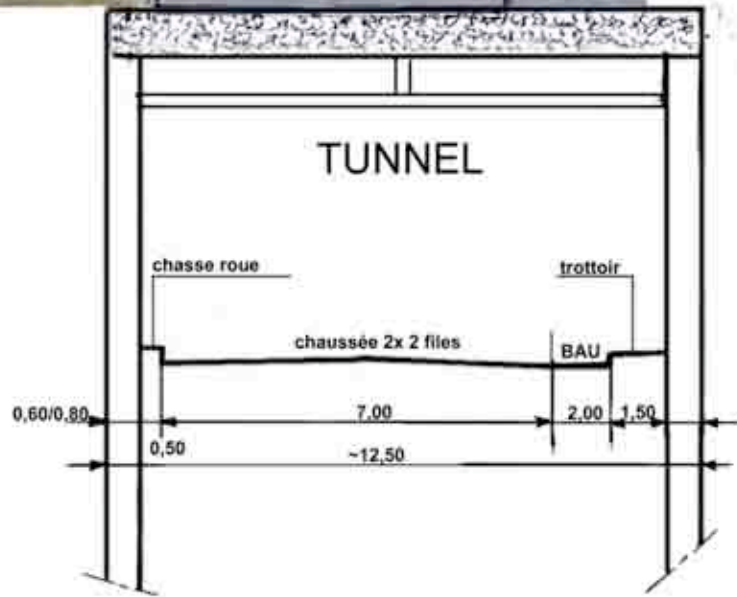
- Pour des problèmes d'altimétrie, la jonction avec A13 s'effectuerait au nord de la D30 comme le préconise le maître d'ouvrage.
- Le but à atteindre reste néanmoins de rejoindre A12, et de s'affranchir si possible, du passage par A13 pour éviter :
 - la charge de trafic heures de pointe,
 - de créer des files supplémentaires dans la forêt de Marly.

AUTRE PROJET consiste pour la section Nord :

A requalifier la N184 :

- En maintenant les 2 x 2 files, offrant des réserves de capacité au-delà de 2020.
- En aménageant une voie rapide en tunnel, sans contraintes, au droit des zones habitées.
- En aménageant sur la couverture des tunnels, une voirie purement locale, supprimant la césure qui isole les quartiers.

Cette solution est la plus performante en terme de diminution de trafic sur la voirie locale, notamment sur Eragny.



LE PROFIL EN TRAVERS
serait le suivant :

A niveau.

- 2 chaussées de 6m de large séparées par un terre-plein arboré.
- Des trottoirs de 6m.
- Des carrefours aménagés en ronds-points.

En tunnel.

- 2 tubes séparés.
- 2 files dans chaque tube.

Ce type d'aménagement libère des espaces importants pour le confort des piétons et des circulations douces. Ces aménagements seraient envisagés :



- A Conflans, sur environ 1km, du nord de la tête de pont, au sud de l'échangeur avec la D203.

- A Eragny, sur 1 km 900 environ, du sud du carrefour avec la D54, au nord du carrefour avec le boulevard Charles De Gaulle.



- A Saint-Ouen-L'Aumône.
Au nord de l'échangeur avec A15, sur
500 m environ.



Sur cette cartes sont tracées:

- Les section en tunnel avec reconstitution de la voirie locale en surface.
- Les voies coupées par la N184 peuvent être ainsi rétablies.



Les échangeurs

Les échangeurs de la VRU s'effectueraient avec:

- l'A15 (échangeur sans feux étudié par la DDE95).
- le parc des Bellevues, avec reprise de ses accès.
- le boulevard Charles De Gaulle.



- la D54, au carrefour Norton.
- la zone des Boutries, sans changement.
- La D203, en demi échangeur vers le sud.
- La tête de pont nord.

A ce propos, la reconstruction d'un pont routier en lieu et place de la passerelle piéton permettrait de simplifier cet échangeur.



BRUIT ET POLLUTION

- Les voies en tunnel ne génèrent aucune nuisance sonore pour les habitations qui les longent.
- Concernant la pollution à laquelle les riverains sont sensibles, les accès des ouvrages projetés se situent pour l'essentiel dans des zones où l'habitat individuel est absent ou en retrait.
- Les mesures de protections complémentaires retenues par le maître d'ouvrage, hors zones couvertes, restent d'actualité.

TRAVAUX SOUS CIRCULATION

Mon expérience dans ce domaine m'autorise à vous dire que:

- la largeur de la voie (35,60m d'après la DDE 95),
- les protections phoniques existantes,
- la simplification de la gestion dynamique des carrefours à feux.

sont autant de facteurs favorables pour réaliser ces travaux.

Pour boucler la Francilienne, cette voie rapide doit avoir une continuité.

- La jonction avec l' A13 ne peut être qu'une solution provisoire pour tous les accédants à l' A12.
- De nombreux points techniques sur ce projet ont été vérifiés. Ne possédant pas l'ensemble des documents, je m'en remets au maître d'ouvrage, que je remercie par ailleurs, pour en vérifier la faisabilité.

EN CONCLUSION

- Ce travail a été réalisé dans le but de trouver une solution consensuelle.
- Quel sera son avenir ? Mais il permet de démontrer que :
- La nécessité de créer des voies nouvelles dans un milieu urbanisé n'est pas justifiée.
- Le réseau existant réaménagé répond aux besoins futurs, et aux souhaits des populations et de la plupart des élus locaux.
- La protection des riverains et de la forêt contre les nuisances est parfaitement assurée.