

> Les propositions d'IDFE

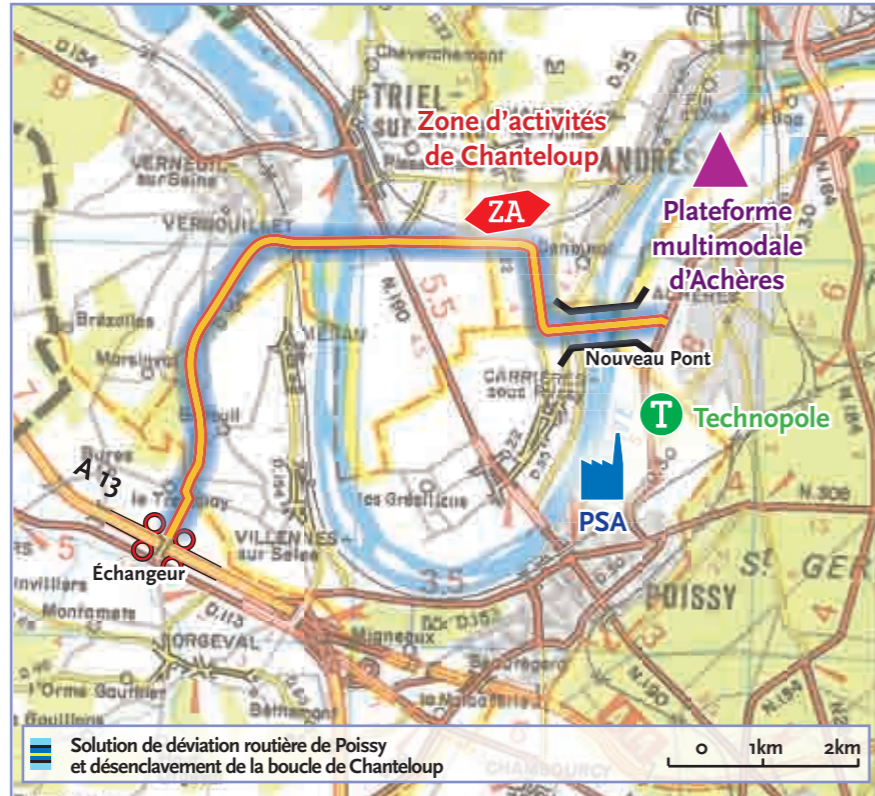
...pour les déplacements et les transports durables, extraites du document « les 200 propositions d'Ile-de-France Environnement - contribution à un projet pour l'Ile-de-France » (juin 2005).

Les capacités de déplacements ne deviendront durables que si elles s'exercent au meilleur coût humain (accessibilité pour tous, gain de temps, amélioration du confort et de la sécurité), énergétique et environnemental (réduction du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre).

Pour les déplacements des personnes, la priorité doit être accordée aux moyens économiques en espace et en énergie: marche, bicyclette, transports en commun. Pour les marchandises, les matériaux et les déchets, priorité aux modes de transports durables (fer, voie d'eau) et à l'intermodalité.

Les lieux de vie, de travail et de loisirs doivent être accessibles aux personnes et aux marchandises, ce qui implique :

> Une adéquation technique entre le mode de desserte et la demande.
Une localisation des opérations de reconquête urbaine et le développement de nouveaux quartiers en fonction des réseaux de transports



Une solution pour la déviation de Poissy, en empruntant le nouveau pont d'Achères. Le projet de tracé permet de desservir la plate-forme multimodale d'Achères, la zone d'activités de Chanteloup, le Technopole et le site de PSA.

existants, en cours de création ou à créer.

IDFE demande une réétude du dossier de la prolongation de l'A104 en prenant en compte :

- > les problèmes globaux de mobilité et de transports en Ile-de-France;
- > les parcours routiers respectant les riverains et l'environnement;

- > une bonne desserte des secteurs économiques;
- > l'amélioration de la mobilité et la prise en compte réelle des besoins des habitants;
- > les enjeux pour des transports durables et les engagements de la France et de la Région sur les pollutions et la qualité de l'air. ■

> Conclusion

Le projet de prolongation de l'autoroute A104 n'est en adéquation ni avec les besoins réels des habitants ni avec la perspective d'un développement durable.

Pour répondre au problème posé, d'autres solutions existent, à court terme, qui combinent améliorations d'infrastructures existantes et nouvelles pour les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, favorisant un aménagement du territoire cohérent et planifié.

Une autoroute entre Mériel et Orgeval n'est pas justifiée.

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC

> Ile-de-France Environnement



> AU NOM DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES BESOINS RÉELS

A104 prolongée : non merci!

> Le prolongement de la Francilienne de Mériel et de Méry-sur-Oise à Orgeval est une réponse inadaptée aux problèmes de la mobilité des personnes et des marchandises en Ile-de-France.

> C'est un investissement contraire aux enjeux des années à venir, aux objectifs du Plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France, du Plan régional pour la qualité

de l'air (PRQA), du Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

> Ce projet d'infrastructure va à l'encontre des engagements pris par la France et la région sur les gaz à effet de serre, par une diminution des trafics routiers. On ne peut pas continuer à sacrifier la santé des Franciliens, leur qualité de vie, les paysages et la biodiversité sous prétexte d'éventuelles retombées économiques.

> Les oppositions de principe d'Ile-de-France Environnement

Ile-de-France Environnement, par une motion sur la Francilienne ouest A104, a validé, lors de son assemblée générale du 1er avril 2006, sa position déjà exprimée dans le document intitulé «200 propositions pour la révision du SDRIF».

1) Opposition totale au principe d'une A104 ouest, qu'elle soit à péage ou non, qui ne ferait qu'accroître le trafic automobile, la consommation de carburants et les nuisances (pollutions, émissions de gaz à effet de serre...) ●●●

> CONTACT

Ile-de-France Environnement Union d'associations agréée pour la protection de l'environnement
54, avenue Edison 75013 Paris
Tél. : 01 45 82 42 34 • fax : 01 45 82 42 29
ile.de.france.environnement@wanadoo.fr • www.idfe.org

Au nom du développement durable et des besoins réels

●●● 2) Le projet va à l'encontre des objectifs du futur SDRIF (Schéma directeur régional d'Ile-de-France) tendant à limiter au maximum l'étalement urbain. Cette autoroute aura un effet structurant apportant une urbanisation incompatible avec le maintien désiré de la ceinture verte dans notre secteur.

3) Les problèmes de mobilité et de transports ne sont pas pris en compte dans leur globalité. Le projet ne peut être séparé de celui du prolongement de l'A12, du raccordement de l'A86 par le tunnel (véhicules légers et poids lourds) entre Rueil-Malmaison et Bailly, des projets C13-F13, A88 par le plateau de la Mauldre, du prolongement de l'A16.

4) IDFE ne peut accepter les tracés proposés par la direction régionale de l'Equipement : tracés noir et rouge traversant des zones fortement densifiées occasionnant de graves nuisances pour les riverains ; tracés entraînant des atteintes irréversibles à l'environnement et aux paysages (Val-de-Seine, forêt de Saint-Germain, Parc naturel régional du Vexin Français, coteau de Maurecourt).

> Les sept erreurs du projet

1) Les données présentées dans le dossier de débat public par la DRE en matière de trafics, de coûts et d'effets sur l'environnement ne sont nullement étayées et sont largement dépendantes d'hypothèses quantitatives insuffisamment explicitées.

2) C'est un mauvais prolongement (puisqu'on ne parle plus de bouclage) renvoyant une partie du trafic de l'A104

sur l'A13 et l'A12 déjà fortement saturées.

3) Cette voie nouvelle ne dessert pas correctement les principales zones d'activités et de développements prévus (zone nord et nord-ouest de Cergy-Pontoise, zone ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines).

4) Une A104 prolongée ne répond pas aux besoins réels des populations et à des déplacements durables.

5) Les embouteillages ne seront pas réduits, tout particulièrement sur les voiries locales d'accès, non adaptées à de nouveaux apports de trafic.

6) Les propositions de transport collectifs alternatifs sont insuffisantes.

7) Aucune proposition concrète d'aménagement du territoire permettant de favoriser une diminution de la mobilité (suggérée à -2% dans le PDU). ■



L'ILE DES MIGNEAUX
Un site remarquable à jamais dénaturé.



ORGEVAL
Un échangeur de 55 ha à proximité d'ensembles immobiliers de La Coudraie et de la Bidonnière à Poissy... et du futur hôpital interdépartemental?



CARRIÈRES-SOUS-POISSY
L'autoroute à proximité immédiate d'une zone pavillonnaire et d'un centre sportif.

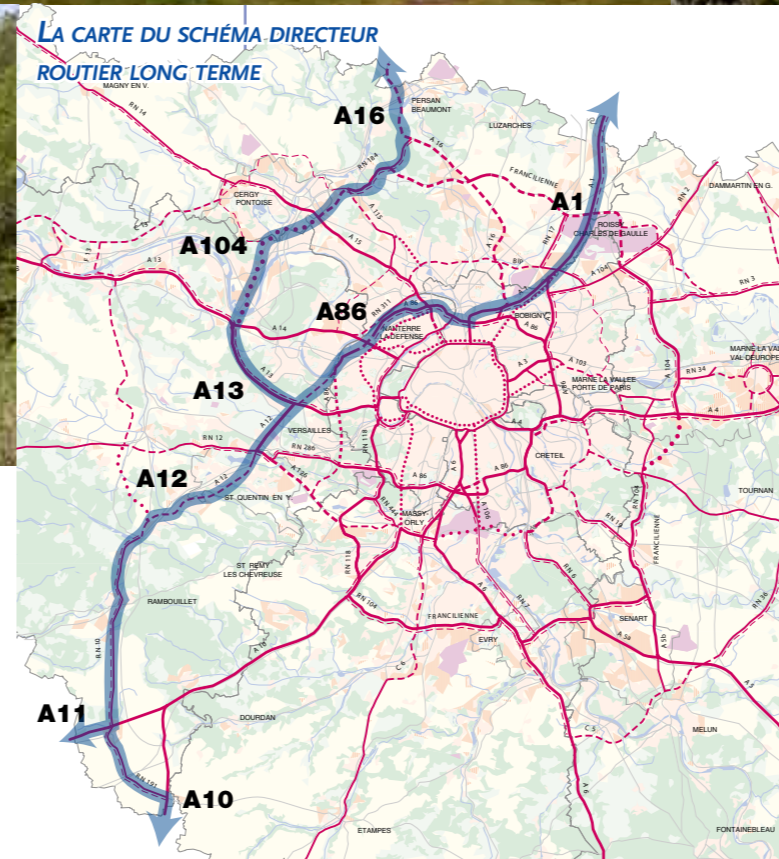


MAURECO URT
Un coteau sacrifié.



PLAINE DE VERSAILLES
La tangentielle ferrée ouest en attente de réouverture depuis 1995.

Des passages obligés pour les trafics de transit poids lourds internationaux, nationaux et inter-régionaux nord-sud. Inacceptables en région Ile-de-France tout particulièrement en zones denses.



> Des propositions locales

Routes

- > Aménager les voies existantes ou futures avec des caractéristiques non autoroutières pour ne pas favoriser le trafic de transit.
- > Aménager, sécuriser et diminuer la saturation de la RN184 (carrefour d'échanges en dénivelés, aménagement du Bel Air, sans augmenter la capacité de trafic).
- > Améliorer le CD30 entre la RN184 et Achères. Mieux desservir le pôle industriel d'Achères-Poissy.
- > Créer une déviation à Poissy par le

lancement d'un nouveau pont entre Carrières-sous-Poissy et Achères relié par une route nouvelle au nouveau pont de Triel.

> Ouvrir une voie nouvelle entre Cergy, Gargenville et Epone.

Transports en commun

> Réouvrir rapidement et dans sa totalité la tangentielle ferrée ouest de Cergy à Versailles, complétée par un maillage cohérent avec les lignes SNCF et RER.

> Ouvrir des lignes d'autobus de

proximité avec rabattement sur les gares à partir de tous les pôles et bassins de vie.

Fret

> Encourager le transport par chemin de fer et par voies navigables (canaux, fleuve, mer).

> Réaliser la plateforme logistique fluviale d'Achères-Conflans-Sainte-Honorine au débouché de Seine-Nord. ■

Quatre propositions pour une mobilité raisonnée

Ile-de-France Environnement propose :

- > Le suivi, l'évaluation et l'application du PDU dans le cadre des comités de bassins de vie, les plans locaux de déplacements (PLD) et les plans de déplacement d'entreprises (PDE). Pour le fret,

il est suggéré qu'un organisme ad hoc planifie les dessertes et les sites d'échanges (entrepôts logistiques, gares et ports fluviaux).

> De favoriser l'intermodalité et le transfert du routier sur le rail et le fluvial.

> D'investir, à la hauteur des besoins réels des habitants,

dans les transports collectifs, notamment sur la tangentielle ouest.

> De créer des dessertes de proximité en transports en commun pour toute implantation de logements, de zones d'activités, d'équipements commerciaux et de loisirs (complexes cinématographiques, bases de loisirs). ■