

Faut-il prolonger la
Francilienne entre
Méry-sur-Oise et Orgeval?

Au regard des données de
TRAFIC

Faut-il prolonger la Francilienne?

Les critères du choix

REFUS DU SCENARIO DE REFERENCE

- En présentant une prévision contestable de la situation projetée du trafic en 2020 sans autoroute (*Scénario de référence page 20 du dossier*), le maître d'ouvrage tente en fait de nous faire accepter un projet qui débouchera sur une situation bien pire que celle d'aujourd'hui.

Dès lors nous ne pouvons accepter ce scénario de référence car :

- sur le principe, le rôle de l'Etat est de résoudre les problèmes et non de nous faire accepter une dégradation de la situation.
- Il présente une vision partielle de la situation en 2020 sans autoroute. Exemple :
 - le C13/A13/RN12 qui est pourtant inscrit au SDRIF (p301) est absent de la simulation
 - le pont d'Achères est absent du scénario de référence (p20) alors qu'il est présent dans les simulations avec l'autoroute (p50)

UN SEUL CRITERE : COMPARER 2020 A 2006.

- Le seul critère valable pour juger le projet c'est que la situation en 2020 avec une autoroute soit meilleure que celle de 2006 sans autoroute. Si les avantages ne sont pas au rendez-vous il faut revoir la copie :
 - soit la zone d'étude est mal définie et il faut la redéfinir
 - soit les 5 tracés proposés ne répondent pas aux besoins et il faut en trouver d'autres
 - soit toute solution serait inadaptée et dans ce cas ce n'est pas d'une autoroute qu'il faut discuter mais de politique globale d'aménagement du territoire.

Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité à l'échelle de la région Ile de France...

Pour répondre à nos problèmes actuels de circulation en Ile de France, l'Etat nous propose 5 tracés qui prévoient déjà tous que nous devrons moins bien circuler en 2020 qu'aujourd'hui...

	En 2003	En 2020 avec autoroute	ECART
Nombre d'heures passées en voitures par les franciliens à l'heure de pointe du soir	460.000 h	700.000 h	+ 240.000 h (+52%)*
Vitesse moyenne de déplacement sur l'ensemble de l'Ile de France	30 km/h	24,5 km/h	- 5,5 km/h

•: Sur la même période, la population augmentera de moins de 5% (p19)

• Source Annexe « Etude de déplacements / Simulations Véhicules particuliers » page 11 du dossier du débat public

Ce n'est donc pas à l'échelle de l'Ile de France qu'il faut trouver la justification du projet.

Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité à l'échelle de la zone d'étude...

- Une liaison autoroutière CERGY↔ POISSY est elle justifiée par une forte augmentation du trafic automobile Nord/Sud ?

Evolution du trafic moyen annuel traversant les PONTS de la Seine (en véhicules/jour) *	1994	2004	Ecart
Ponts de Triel + pont de Poissy + Pont de Conflans	115.768	115.556	-212
Ponts de Triel + pont de Poissy + Pont de Conflans + Pont des Mureaux	151.275	143.949	- 7.326

* Source : cartes de comptage routiers de la DDE des Yvelines

Au contraire, c'est la construction même d'une autoroute qui engendrerait cette forte augmentation du trafic en créant un formidable appel d'air pour le trafic de transit international qui contourne aujourd'hui Paris par l'Est. **S'il faut un bouclage de la Francilienne pour écouler ce trafic, il n'a donc rien à faire dans les villes et doit être repoussé plus à l'Ouest hors des zones habitées.**

Ce n'est donc pas dans l'augmentation du trafic longeant son tracé au niveau de la zone d'étude qu'il faut trouver la justification de l'autoroute.

Faut-il prolonger la Francilienne?

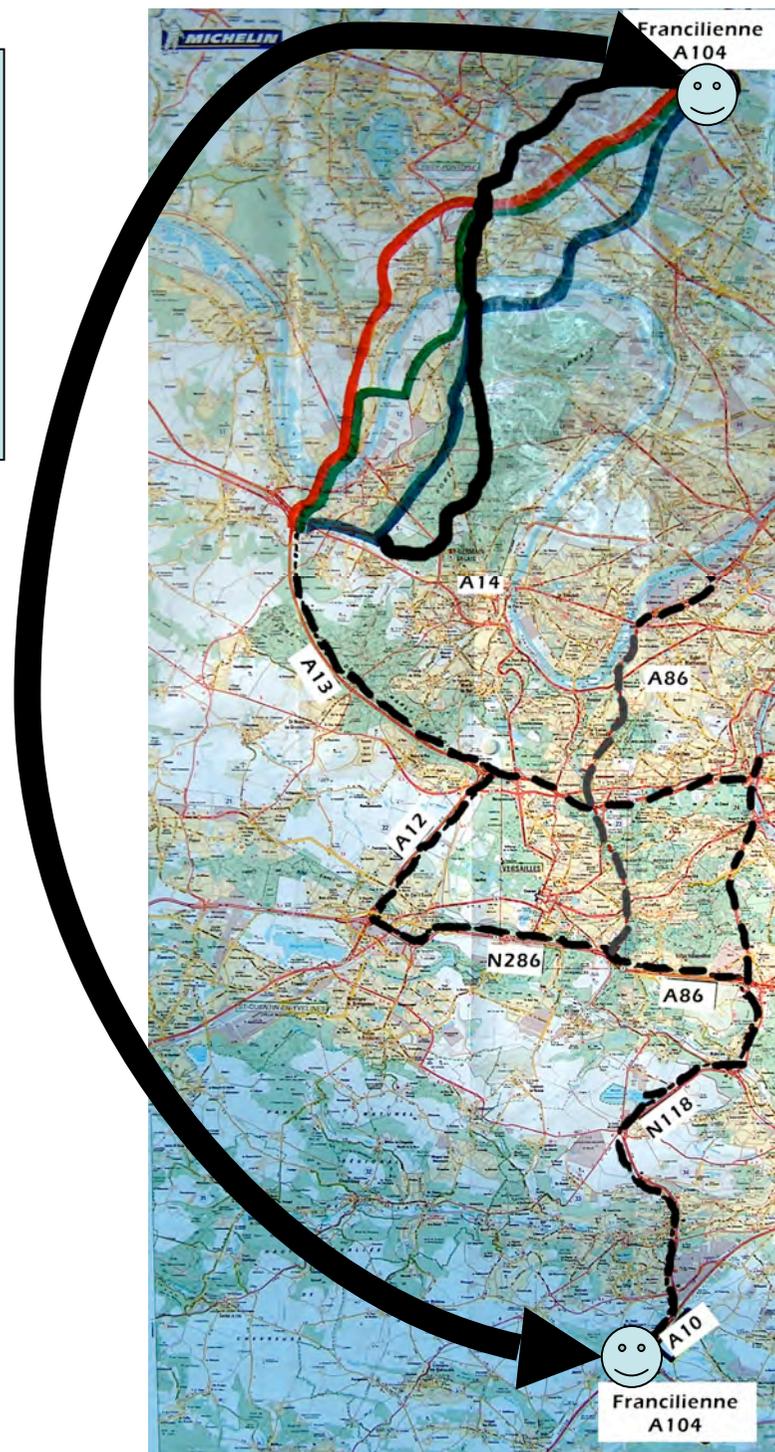
Le vrai bouclage...

- Ce vrai bouclage permet d'écouler le trafic de transit sans l'obliger à emprunter des axes autoroutiers existants et déjà totalement saturés.

- Ce vrai bouclage évitera de devoir prévoir des budget pour :

- Elargir la A13
- Revoir la connexion A12/N286
- Elargir la N286
- Elargir encore la A86
- Doubler la N118

Afin de pouvoir correctement rejoindre la A104 aux Ulis...



Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité comme moyen de décharger les routes proches

- Les tracés permettraient-ils de décharger les axes importants d'aujourd'hui ?
Exemple avec le tracé **Rouge**

<i>Trafic moyen journalier annuel*</i>	Actuel 2003	Rouge 2020	Ecart
Sur la RN184 au Nord du pont de Conflans	52.533	68.200	+ 15.667
Sur l'A13 à l'Est d'Orgeval	86.700**	119.200	+ 32.500
Sur l'A13 à l'Ouest d'Orgeval	117.680	142.700	+ 25.020
Sur la N13 à Saint-Germain-en-Laye	57.714	64.400	+ 6.686
Sur l'A15 au niveau d'Herblay	153.162	166.300	+ 13.138

* Source : dossier du débat public pages 20 et 50 / ** Source : dossier du débat public page 35

On constate donc dans l'exemple que sur les axes que nous empruntons quotidiennement, le tracé Rouge proposé n'aura aucun effet de soulagement du trafic ; Bien au contraire, sa présence augmentera même considérablement ce trafic.

Ce n'est donc pas dans le soulagement des grands axes proches du tracé qu'il faut trouver la justification du projet.

Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité pour améliorer la situation locale de POISSY...

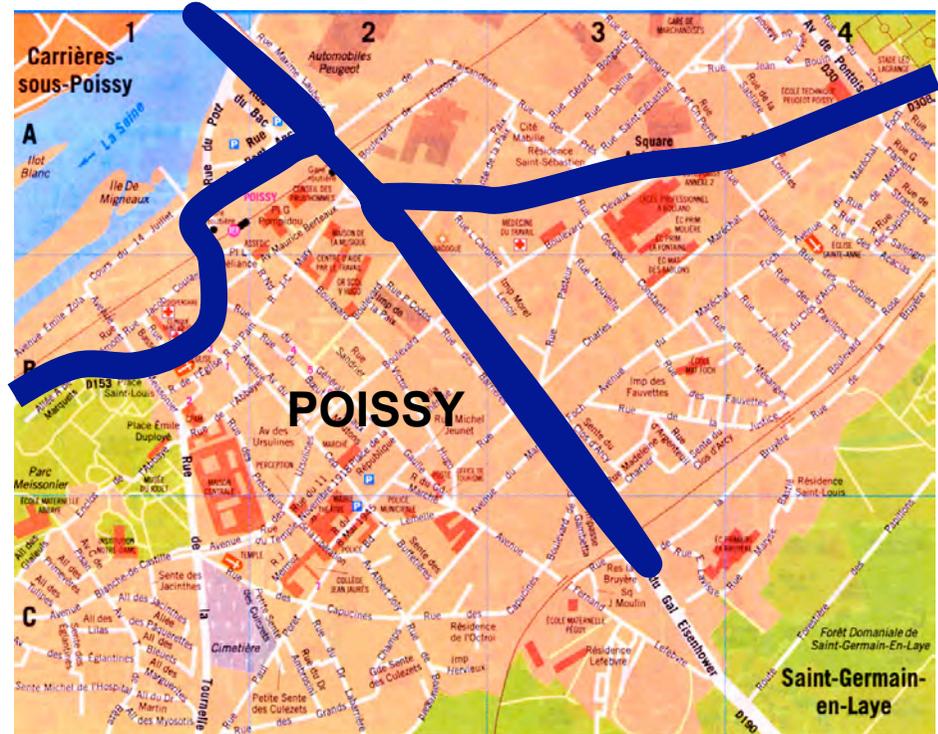
CONSTAT : Poissy est saturée

- Au niveau de la Collégiale (D153) par un trafic en 2003 de 11 millions de véhicules par an*
- Au niveau du pont de Poissy par un trafic en 2004 de 14 millions de véhicules par an**

Ces véhicules viennent s'ajouter au trafic interne de la ville, notamment celui, très important, qui se dirige à l'Est de la ville vers le Technoparc et les usines Peugeot...

Ce trafic se déverse sur les Bd Gambetta et Robespierre puis sur toute la ville en l'asphyxiant

IL FAUT DONC SOULAGER POISSY en permettant à de nombreux véhicules de contourner la ville



Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité pour améliorer la situation locale de POISSY...

LES CONSEQUENCES ATTENDUES DU TRACÉ ROUGE / VERT sur POISSY

En injectant 32.500 véhicules de plus par jour dans la A13 au Sud, le tracé Rouge/Vert créera mécaniquement à l'heure de pointe du matin une augmentation du bouchon actuel d'environ 4,2 km*, ce qui le fera remonter jusqu'à Carrières-sous-Poissy. Et l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence ne résoudra rien...**

* $35.000 \text{ véhicules} \times 10\% \text{ (heure de pointe)} \times 60\% \text{ (pourcentage allant vers Paris le matin)} \times 6 \text{ mètres (espace occupé par une voiture dans un bouchon)} / 3 \text{ (nombre de files)} = 4.200 \text{ mètres}$

** La côte de Poissy, où se trouve actuellement le bouchon du matin, mesurant 2,2 km, ce bouchon remontera l'A104 de 2 km supplémentaire et arrivera à Carrières-sous-Poissy

En bouchant totalement l'accès à la A13 en direction de Paris, la présence du Tracé Rouge/Vert aura deux conséquences catastrophiques pour notre ville :

- les automobilistes se retourneront vers toutes les voies possibles leur permettant d'éviter le bouchon. Et la traversée de Poissy deviendra l'itinéraire principal de délestage.
- le bouchon de la A13 remontera la bretelle d'accès et créera un gigantesque bouchon sur la N13, qu'un passage en 2x2 voies ne permettra pas d'enrayer.

En injectant 30.000 véhicules de plus par jour dans la A14, le tracé Rouge/Vert créera mécaniquement à l'heure de pointe du matin une augmentation du bouchon actuel sous La Défense d'environ 4 km*.

* $30.000 \text{ véhicules} \times 10\% \text{ (heure de pointe)} \times 66\% \text{ (pourcentage allant vers Paris le matin)} \times 6 \text{ mètres (espace occupé par une voiture dans un bouchon)} / 3 \text{ (nombre de files)} = 4 \text{ km}$

[Les Pisciacais pourront-ils encore prendre leur voiture pour aller travailler ?](#)

Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité pour améliorer la situation locale de POISSY...

La solution de contournement de POISSY **NE PEUT PAS ÊTRE** le tracé **ROUGE / VERT** car le trafic supplémentaire qu'apporterait cette autoroute **anéantirait immédiatement ses éventuels effets positifs.**

Ce point de vue est d'ailleurs corroboré par les **simulations à l'horizon 2015** que la DREIF a effectuées en mars/novembre 1994 et pour son dossier de 1996. En voici un extrait :

Nombre de véhicules à « l'Heure de Pointe du Soir »	Pont de Poissy SEUL	Pont de Poissy + pont d'Achères SANS A104	Pont de Poissy + pont d'Achères AVEC l'A104	Pont de Poissy + A104 SANS pont d'Achères
<i>Simulation 1994 : Total à la sortie ouest du pont de Poissy (carrefour N190/D55)</i>	5.500	3.100	5.650	7.650
<i>Simulation 1996 : Total à la sortie ouest du pont de Poissy (carrefour N190/D55)</i>	6.578	4.038	6.208	8.208

On voit très clairement que sans l'A104, le pont d'Achères déleste le pont de Poissy de 2.400 véhicules à l'heure de pointe (environ 25.000 sur 24 heures) mais que si on rajoute l'A104 (tracé Rouge), tout le bénéfice est annulé.

Pour résoudre une partie de nos problèmes, il faut donc construire le pont d'Achères, mais il ne faut surtout pas y ajouter l'autoroute car on retomberait dans la situation initiale

Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité pour améliorer la situation locale de POISSY...

CE SONT DONC DES SOLUTIONS LOCALES, MOINS COÛTEUSES, QUI RESOUDRONT LE MIEUX NOS PROBLEMES LOCAUX

Il faut même aller plus loin que la simple réalisation du pont d'Achères et achever la véritable déviation Nord/Ouest de Poissy :

- En raccordant le futur pont d'Achères au pont de Triel par une petite route
- En faisant une entrée/sortie sur la A13 au niveau du magasin « Habitat » pour permettre l'accès direct au pont de Triel par la RD154

Ainsi personne ne devra subir les nuisances proches du plus grand échangeur autoroutier d'Europe et Poissy sera préservée sans être endommagée..



Faut-il prolonger la Francilienne?

Utilité pour améliorer la situation locale de POISSY...

Et si malgré tout cela les responsables décidaient quand même de nous imposer une autoroute, quel tracé serait le plus utile à POISSY ?

La déviation par le Nord et l'Ouest étant réalisée par des aménagements locaux et celle par le Sud existant déjà par la N13 et la A14, **il ne manquerait plus à notre ville qu'une déviation par l'Est.**

Mais elle ne pourrait prendre son sens que :

- si elle était suffisamment éloignée des populations pour ne pas les polluer (1,5 km des habitations)
- si elle préservait au maximum la forêt de Saint-Germain-en-Laye (tunnel obligatoire)
- si elle permettait un accès facile depuis les routes locales : N184, D190, D308, N13, A14
- si elle se poursuivait pour se raccorder à la A13 en évitant l'échangeur d'Orgeval
- si elle poursuivait ensuite sa route en zone non urbanisée.



Les choses sont
toujours impossibles
jusqu'à ce qu'une
volonté politique les
rende possible.