

Association des usagers des transports Ile-de-France (AUT IdF)
Comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes et environs

Enquête de circulation sur le bouclage nord-ouest de la Francilienne

Résumé des conclusions de l'enquête de circulation effectuée depuis novembre 1993 jusqu'en avril 2006 dans la Grande Couronne Ouest.

Ensemble des populations concernées par le bouclage nord-ouest de la Francilienne y compris le Mantois et les populations des régions de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy-Villacoublay, de la plaine de Versailles et de la région de la Mauldre.

Environ 130 000 exemplaires distribués et 25 000 dépouillés.

A l'origine les questions posées n'étaient faites que sur l'hypothèse d'un péage autoroutier (péage refusé par plus de 95% des personnes interrogées).

Nous avons suivant l'enquête, étudié quatre pôles principaux :

- La ville nouvelle de Cergy-Pontoise, Pontoise et toutes les communes périphériques.
- La Boucle de Chanteloup, Poissy-Orgeval et toutes les villes périphériques.
- Le Mantois et le Vexin français, la Seine Aval.
- La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, Vélizy-Villacoublay, Plaisir, la plaine de Versailles, la région de la Mauldre.

Déplacements habitat-emploi

Région Cergy

Plus de 50% des résidents actifs travaillent à proximité de leur lieu d'habitation.

Lieux d'échanges surtout entre Cergy ville nouvelle, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône.

40% se rendent chaque jour surtout vers Paris (nord et nord-ouest de la capitale), vers le Val d'Oise (Franconville, Herblay, Argenteuil, vallée de Montmorency), les Hauts-de-Seine (Nanterre, Courbevoie, Gennevilliers, Puteaux, Levallois-Perret, Rueil-Malmaison), le nord des Yvelines (Conflans-Sainte-Honorine, Poissy, Saint-Germain-en-Laye) et la vallée de la Seine (Meulan, les Mureaux, Flins, Mantes).

Moins de 5% se rendent vers la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles et la zone de Vélizy-Villacoublay.

La très forte majorité, en particulier allant vers la proche couronne et Paris, utilise les transports en commun (RER - SNCF).

Les automobilistes résidents empruntent surtout la A 15 pour se rendre vers le nord et le nord-ouest de Paris et les Hauts-de-Seine.

Moins de 5% utiliseraient la A 104 (ex A 184) dans le secteur pour se rendre sur leurs lieux de travail et s'ils le faisaient, ce serait pour faire au moins une vingtaine de kilomètres (Cergy, banlieue sud de la région parisienne y compris Orly, Cergy, zone nord de Saint-Quentin-en-Yvelines, secteur de Vélizy-Villacoublay).

A noter, une quasi-unanimité pour demander une Francilienne ferrée de Cergy à Massy - Orly par Conflans, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Une grande majorité de ces habitants continue à prendre la A15 pour se rendre dans l'ouest de la capitale et même la RN184 pour aller vers Saint-Germain-en-Laye, Le Pecq et Rueil, malgré l'ouverture de la A14. Demande forte de la déviation nord (non autoroutière) C13 - F13 et de la déviation non autoroutière de la vallée de la Mauldre par le plateau.

Région Poissy – Boucle de Chanteloup

La seule grande utilité dans notre région serait à 25% la déviation de Poissy en axe nord-sud et le désenclavement de la boucle par une voie est-ouest dans la plaine avec le nouveau pont à Triel-sur-Seine et celui prévu à Achères (70%).

Demande unanime de réouverture de la Grande Ceinture ouest SNCF vers les lieux de travail : Saint-Germain, Poissy, Versailles, Cergy-Pontoise. La faible minorité empruntant la A 104 (ex A 184) serait vers Rueil et La Défense par la A14 (trajet moyen 25 km) et vers la A 13 et la A 12 (trajet moyen 30 km). Pour la zone de Plaisir et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'actuel CD 30 aménagé convient parfaitement.

Les nouvelles et fortes implantations prévues autour de la RN 13 à Chambourcy, Aigremont, Poissy et Orgeval pour 80% des réponses font craindre le pire quant à une très forte augmentation du trafic automobile des voitures particulières et les aménagements proposés (élargissement RN 13, voies nouvelles en parallèles) ne seraient pas en mesure de solutionner les problèmes à moyen et à long terme. Propositions pour diminuer le trafic automobile (bus en sites propres, tram-train entre Saint-Germain, Chambourcy, Aigremont, Orgeval, etc, développement des circulations douces - pistes cyclables).

Pour 70% des personnes sondées et concernées demeurant dans des communes éloignées de gares SNCF ou RER et prenant le train à Conflans-Sainte-Honorine (Maurecourt, Triel, Chanteloup, etc), à Poissy (Orgeval, Aigremont, Chambourcy, Carrières-sous-Poissy, etc), à Saint-Germain-en-Laye (Aigremont, Chambourcy, Fourqueux, etc) une meilleure cohérence des réseaux de transports collectifs par autocars et une augmentation de la cadence de ceux existants s'avèrent nécessaires, en particulier aux heures de pointes. Ces mêmes personnes déplorent l'augmentation continue des délais pour rejoindre les gares et la construction de nouveaux parkings de rabattement ou leur agrandissement ne pourraient qu'augmenter le trafic automobile des voitures particulières en augmentant encore des délais de transports.

Mantois et le Vexin Français – Val de Seine

Pôles d'attraction : Paris et la petite couronne, Cergy-Pontoise. La A 104 (ex A 184) ne serait d'aucune utilité ; par contre il s'avère que la A 14 draine 10% environ du trafic qui passait par la A 13 en particulier aux heures de pointe et que les lignes d'autobus empruntant la A 14 de Mantes à La Défense sont très fréquentées (sécurité, confort, régularité supérieurs à ceux offerts par la SNCF, durée de parcours inférieure au réseau ferré). Demande unanime d'une liaison Mantois-Cergy (C13 - F13) et d'une liaison Epone - ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines par le plateau (vallée de la Mauldre surchargée aux heures de pointe). Amélioration sensible demandée des liaisons ferrées vers Paris et vers Versailles. A noter que l'ouverture de la A 14 entre Orgeval et La Défense a favorisé le changement de mode de transport pour au moins 5% des habitants résidants dans le Mantois (voitures individuelles, malgré le prix du péage, et autocars choisis au détriment des lignes SNCF).

Région de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines

Le bouclage de la Francilienne par la A 104 (ex 184) n'aurait pratiquement aucun intérêt sauf pour moins de 2% de personnes venant de Bois d'Arcy, Saint-Cyr et de la zone de Vélizy-Villacoublay qui emprunteraient la A 12 et la A 13 (à condition qu'elles ne soient pas saturées) pour rejoindre soit le pôle Cergy-Pontoise, soit la Seine Aval. Pour ce dernier cas, s'il y avait une liaison de Pontchartrain par le plateau de la Mauldre, vers la Seine, celle-ci serait choisie en priorité. Pour Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, forte demande de la réouverture de la Grande Ceinture ouest SNCF.

Déplacements administratifs – écoles, universités ...

Quasi-unanimité pour la réouverture de la Grande Ceinture, en particulier pour les étudiants, les retraités et les personnes ayant des difficultés financières... La A 104 (ex A184) est presque unanimement rejetée pour ce cas de figure s'il y avait des transports en commun ; villes les plus concernées : Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Versailles.

Déplacements commerciaux

Principaux pôles commerciaux : Cergy-Pontoise, Conflans-Ste-Honorine, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Flins, Chambourcy, Orgeval, Parly II, Vélizy II, Plaisir, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Cyr, Versailles. Dans 90% des cas, les automobiles ne prendraient pas l'autoroute à péage pour aller faire leurs courses. Forte demande, par contre, pour le maintien de petits commerces de proximité dans les villes et villages qui perdent de plus en plus de leur commerce local et leur vie propre. Cela est vrai aussi bien pour les villes de 10 000 habitants (exemple Chanteloup-les-Vignes), ainsi que pour les bourgs et villages périurbains ou ruraux totalement désertés de ces petits commerces ou artisans. Ce qui sera aggravé par l'ouverture prévue à Poissy aux terrasses de Poncy d'un méga centre commercial et de loisirs sur 35 hectares de terres agricoles avec 5300 places de parking (centre refusé par la plupart des élus des communes riveraines de Poissy, des associations et des commerçants locaux ainsi que des riverains).

En outre l'extension de centres commerciaux le long de la RN 13 sur Chambourcy et Poissy ne peut qu'aggraver les problèmes de circulation dans ce secteur et cela malgré les projets de nouvelles voies parallèles à la RN 13 où en empruntant la A 14 avec un nouvel échangeur.

Rejet également du futur centre commercial de la Cerisaie prévu à Triel-sur-Seine.

Déplacement loisirs, zones d'intérêts environnementaux

95% des personnes interrogées ne prendraient pas l'autoroute pour se rendre à des spectacles ou pour des activités sportives (bases de loisirs en particulier) ou pour se rendre dans les zones boisées. D'ailleurs, la A 104 (ex A 184) ne dessert absolument pas ces secteurs (forêt de Saint-Germain-en-Laye, forêt de Rambouillet, Vexin). Par contre les déviations du C13 - F13 et celles de la région de la Mauldre sont attendues (desserte du Vexin, forêt de Rambouillet, Val de Seine, Thoiry, ...). Cependant la A104 (ex A 184) serait utilisée par une minorité d'automobilistes de notre région pour se rendre chez des amis ou dans la famille, mais avec des parcours moyens de plus d'une heure, en particulier pour sortir de la région parisienne vers le nord. Cet axe serait également "sollicité" pour les grands départs en vacances.

Problèmes non résolus

Région Cergy

Forte demande d'un type de transport en commun (ex tramway) en périphérie ouest de la ville desservant les différents quartiers en lieu et place du "boulevard urbain" V88 prévu, véritable autoroute qui apporterait de nombreuses nuisances dans ce secteur et une diminution des zones naturelles et agricoles.

90% des réponses provenant des habitants de Conflans-Sainte-Honorine ou de communes proches déplorent que le complexe cinématographique des Boutries ne soit pas desservi correctement en transports collectifs.

Région Poissy – Boucle de Chanteloup

Le 2^{ème} pont de Triel est ouvert depuis 2003, mais le futur pont indispensable entre Achères et Carrières-sous-Poissy n'est toujours pas programmé.

Saint-Germain-en-Laye

Implantation des bureaux de Ford France en sortie ouest de la ville sur la RN 13 avec 500 personnes dont la plupart viennent avec leur véhicule personnel et malgré des horaires étalés aggravent encore la circulation chargée dans ce secteur.

En forêt de Saint-Germain une nouvelle voie routière (en site propre pour autobus) parallèle à la RD 190 entre le golf de Saint-Germain et le carrefour de la RN 184 et la RD 90 est réalisée. Le couloir de bus en site propre de Poissy à Saint-Germain-en-Laye le long de la RD 190 est fort bien accueilli (unanimité parmi les usagers des autobus) mais regret que la totalité de cette portion de route n'ai pas été réalisée (900m faits sur les 2000m).

La plupart des riverains de la RN 184 en particulier à Saint-Germain-en-Laye s'opposent à une augmentation du trafic de cette voie et contestent les aménagements de cette voie en autoroute, ils demandent conjointement une réouverture de la Grande Ceinture Ouest et le bouclage de la Francilienne qui, selon eux résoudrait leurs problèmes locaux.

Orgeval-Poissy (carrefour RN 13 – RD 30)

Création d'un passage souterrain pour la RN 13 et aménagement d'un giratoire. Rien de prévu pour les cyclistes. Pour se rendre de la Coudraie (quartier très dense habité par une population défavorisée) au centre commercial d'Art de Vivre situé à quelques centaines de mètres aucun parcours piétonnier n'a été prévu. Les piétons marchent sur la bande d'urgence d'une portion de la N 13, alors que dans ce secteur pistes cyclables et voies piétonnières en sites propres étaient réalisables.

Des projets de complexes importants cinématographiques associés à des activités commerciales sont envisagés (Poissy-Orgeval) ou déjà construit et que l'on envisage d'agrandir (Conflans-Sainte-Honorine). Or, ces implantations ne bénéficient pas de dessertes correctes en TC.

Une deuxième gare routière a été créée à Poissy or, celle-ci est distante d'environ 200 m de la première et le cheminement passe par la gare SNCF, or celle-ci vient être câbée, obligeant les usagers en transit à faire un trajet supplémentaire important à pied.

De nombreux habitants de Poissy déplorent les 1600 places de parking pour les 3000 employés de bureau de PSA à quelques centaines de mètres de la gare.

Favorisera-t-on enfin, au maximum comme le prévoit le PDU l'utilisation des transports collectifs et la limitation drastique de parkings ? De plus contrairement à ce qu'affirment des élus majoritaires de Poissy le projet d'autoroute A 104 ne peut solutionner le problème, un seul pont (saturé aux heures de pointe) permet de passer de la rive droite à la rive gauche de la Seine et le 2^{ème} pont prévu (indispensable) en axe est-ouest entre Carrières-sous-Poissy et Achères n'est pas programmé.

De plus, la majeure partie de l'activité industrielle de Poissy, en particulier de PSA, se situe sur la rive gauche alors que l'autoroute par le tracé de Chanteloup est sur la rive droite.

Préconisation par la municipalité et les habitants d'Orgeval d'un demi-échangeur sur la A 13 afin de rejoindre le nouveau pont de Triel et de désengorger la RN 13 et la RD 153 menant à Poissy.

Mantois et Vexin Français – Val de Seine

Depuis six ans la ligne express d'autobus A 14 entre Mantes et La Défense connaît un grand succès. Les sondages effectués par la compagnie de transport rejoignent les nôtres :

- Plus de 60% des utilisateurs sont de Mantes, 10% de Limay, 5% de l'agglomération Mantoise, les autres viennent des Yvelines, de l'Eure et de l'Eure et Loir.
- 40% viennent à pied prendre les autobus aux arrêts, près de 30% utilisent un bus du réseau urbain, plus de 20% viennent en voiture personnelle mais se plaignent des difficultés de parkings ou du prix du stationnement.

- Près de 10% se font accompagner en voiture jusqu'aux arrêts, 2% environ viennent en train principalement de Bonnières.
- Près de 50% des utilisateurs travaillent à La Défense, 20% dans les communes avoisinantes, près de 20% à Paris.
- 10% sont des étudiants et pratiquement tous possèdent la carte orange.

Au sujet de la A 104 nous sommes persuadés que le projet tel que prévu et présenté à ce jour avec ses 5 tracés, ne nous semble pas refléter l'esprit même du PDU qui ne l'oublions pas, est de diminuer le trafic automobile en Ile-de-France. Nous pensons que la liaison ferrée de grande Ceinture ouest SNCF réouverte dans sa totalité de Cergy à Versailles est une priorité avant même la Francilienne autoroutière dans ce secteur (la réouverture GCO entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi n'aboutissant à rien de concret en matière de déplacements radiaux). L'appréhension des populations est grande quant à sa réouverture rapide, voire de son abandon.

Nota : un certain nombre d'orientations figurent dans le PDU IdF :

- Assurer la continuité et la commodité des cheminements piétons.
- Favoriser l'utilisation des deux roues.
- Maîtriser l'urbanisme. Tout dossier de création ou d'extension d'un équipement commercial ou de loisirs devra prendre en compte les capacités d'accès par les transports collectifs.
- Favoriser l'intermodalité et améliorer la qualité de service.

Or dans notre secteur ces orientations semblent avoir été complètement ignorées avec la réalisation ou les projets de nouveaux équipements ou infrastructures.

Conclusion

Une quasi-unanimité de personnes ayant répondu à nos questionnaires est hostile aux projets de bouclage nord-ouest de la Francilienne tels que proposés ainsi que les variantes totalement irréalistes par le pont de Triel, par Vaux-sur-Seine et Mézy-sur-Seine à travers le massif de l'Hautil et les anciennes carrières de gypse (envisagées à l'origine). Elles estiment que des solutions plus réalistes et surtout plus efficaces existent en matière de déplacements en région parisienne. Elles sont persuadées que cet axe ne serait pas simplement une "autoroute ménagère" version DRE, mais bien un axe de transit important. Ces mêmes populations craignent à juste titre une urbanisation nouvelle importante autour de cet axe autoroutier, c'est pourquoi elles ne peuvent accepter qu'on leur impose un tel projet. En outre, celui-ci ne reflète pas l'esprit même du PDU qui est, ne l'oublions pas, de diminuer le trafic automobile en Ile-de-France.

Notre souhait serait que, pour une fois, les associations et les habitants soient enfin entendus et écoutés et que désormais un développement durable des transports puisse se faire en prenant effectivement en compte l'amélioration de notre environnement et de notre cadre de vie et pour les générations futures les 3 problématiques qui semblent avoir été oubliées :

- Le surenchérissement du pétrole inéluctable avec ses conséquences sur les transports ;
- Les problèmes sociétaux ;
- L'Effet de serre et les changements climatiques.