



JUIN 2006

Dossier du débat public

# La Francilienne

## le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

**AUTRE PROJET**

JUIN 2006

## **DOSSIER POUR LE DEBAT PUBLIC**

### **LA FRANCILIENNE**

### **PROLONGEMENT DE CERGY A POISSY**

### **AUTRE PROJET**

**PIERRE JOUATTE.**

Chargé des études de circulation des autobus  
à la RATP entre 1977 et 1988.

Détaché à la Préfecture de Police de Paris entre 1989 et 2000,

Chargé de mission auprès du Directeur de la Circulation, des Transports  
et du Commerce pour la circulation générale et l'organisation des grands travaux.

## SOMMAIRE.

<b>PREAMBULE.</b>	Page. 3
<b>I- ANALYSE DES CONDITIONS ACTUELLES DE LA CIRCULATION.</b>	. 4
I- 1. RN184 entre la RN13 et la RD30.	. 4
I- 2. RN184 entre la RD30 et la RD55A / RD54.	. 11
I- 3. RN184 dans la traversée de Eragny.	. 12
I- 4. Echangeur A15 / RN184.	. 14
I- 5. RN184 au nord de A15.	. 15
<b>II- ANALYSE DES DOSSIERS POUR LE DEBAT PUBLIC.</b>	Page. 16
II- 1. Remarques sur la plaquette.	. 16
II- 2. Remarques sur le dossier de synthèse.	. 18
II- 3. Remarques sur le dossier études et déplacements en préparation des débats publics A12 et A104.	. 23
II-3- 1. Diagnostic des déplacements.	. 23
II-3- 2. Simulation du modèle de la DREIF.	. 23
II-3- 3. Calage et projection à l'horizon 2020 du modèle poids lourds.	. 24
II-3- 4. Calage du modèle de trafic de la DREIF.	. 24
II-3- 5. Dossiers sur les enquêtes terrain.	. 25
II-3- 6. Mise à jour du cordon.	. 25
II-3- 7. Simulation du trafic poids lourds. Prolongement Nord-Ouest De la Francilienne.	. 25
II-3- 8. Trafic de transit et d'échange en Ile de France.	. 26
II-3- 9. Etude de sécurité.	. 26
Conclusion.	. 27
<b>III- AUTRE PROJET.</b>	Page. 28
III- 1. Capacité de la RN184.	. 28
III- 2. Présentation générale.	. 29
III-2- 1. Définition.	. 29
III-2- 2. Communes et populations concernées.	. 29
III-2- 3. Description.	. 29
III-2- 4. Rôle.	. 35
III-2- 5. Longueur.	. 35
III-2- 6. Profil en travers.	. 35
III-2- 7. Points d'échange.	. 35
III-2- 8. Péage.	. 36
III-2- 9. Estimation.	. 36
III-2- 10. Points singuliers.	. 36
III-2- 11. Insertion dans l'environnement.	. 36
<b>IV- EN CONCLUSION.</b>	. 37

## **PREAMBULE.**

Depuis trop longtemps, les décideurs qui créent les voies nouvelles de type rapide (VRU) justifient ces dernières par des motifs de développement économique des régions, sans se soucier des dégâts que cela engendre pour les populations et la vie locale sur l'ensemble de la région.

Hors, que constate t-on en Région Ile de France où le réseau est dense et suffisamment structuré, chaque nouvelle infrastructure réalisée, justifiée ou non, entraîne aussitôt de nouveaux déplacements en véhicules particuliers.

Ainsi, les réseaux de la proche couronne déjà surchargés aux heures de pointe ne peuvent absorber ces nouveaux venus, et ce, malgré des travaux d'élargissement réalisés sur les voiries.

Les réalisations de voies nouvelles de types VRU ne font qu'aggraver cette situation en élargissant, de manière concentrique, cette saturation qui tend à atteindre dès à présent la grande couronne.

Il faut arrêter ce processus en retenant comme postulat que :

### **C'EST L'OFFRE QUI CREE LA DEMANDE, ET NON L'INVERSE.**

Le confort de chacun, dont on sait que l'automobile est la continuité du domicile, ne doit pas prendre le pas sur la vie collective des populations qui, de plus en plus, refusent de subir les nuisances associées à ce type de déplacement individuel. Du point de vue de l'utilisation de la voie publique, la rentabilité pour la collectivité est négative (1,2 personne transportée pour une surface de 10m<sup>2</sup>).

Et pendant ce temps là, les résultats de trafic dans les transports en commun stagnent... voire diminuent.

Il semble donc nécessaire de rechercher des solutions passant par une analyse « sérieuse » des conditions de circulation sur les réseaux existants, et d'en améliorer le rendement par la réalisation d'aménagements de voirie, voire d'infrastructures plus lourdes quand cela s'avère nécessaire.

Pour le dossier qui nous préoccupe, la proposition qui suit cherche à trouver une solution qui pourrait rencontrer le plus grand consensus possible, à la condition que les hommes politiques cessent d'en faire justement « une affaire politique », s'en trop se préoccuper du bien vivre de leurs populations.

Cette proposition saisit l'opportunité que peut offrir ce projet en rétablissant par la même, à des coûts raisonnables, la liaison SNCF entre Cergy et Saint-Germain en Laye, et à terme, entre Cergy et les pôles d'emplois qui se situent sur le plateau de Vélizy-Villacoublay et dans la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines.

Cette ligne doit être exploitée par des matériels classiques, et non des matériels hybrides, qui n'ont jamais donnés de résultats probants.

Cette ligne de rocade n'a pas vocation non plus à relier des lignes de transports qui ne sont pas sur son tracé, comme par exemple, la ligne de RER à Saint-Germain en Laye.

C'est probablement une des causes du manque d'enthousiasme des services de tutelle pour faire avancer ce projet.

## I- ANALYSE DES CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION .

On ne peut laisser croire que le réseau dans la zone d'étude est saturé.

Certes, la circulation aux heures de pointe et à certaines heures de la journée est dense sur les grands axes de la zone, mais comme partout en Ile de France, la majorité des utilisateurs de la voie publique aux heures de pointe étant des migrants domicile / travail.

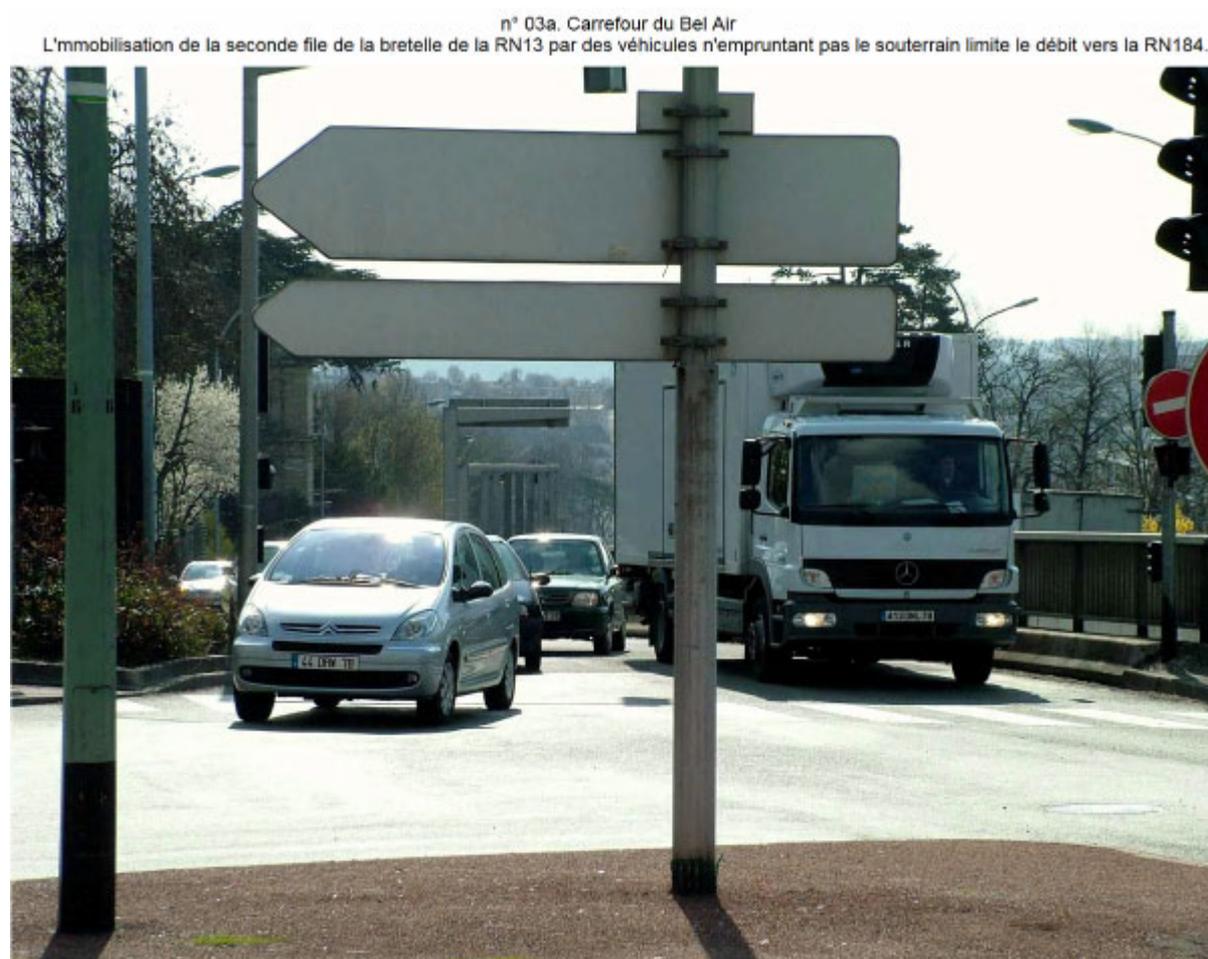
Certains points durs de circulation pourraient disparaître si les services de l'Etat étaient mieux armés pour traiter de ces problèmes. Mais avec le désengagement de l'Etat...

A titre d'exemple, dans la forêt de Saint-Germain en Laye, en direction nord, avec une cinquantaine de cônes de Lubeck et une bonne information pour les automobilistes, il serait possible, comme par enchantement, de supprimer quasi définitivement les files d'attente constatées fréquemment à la pointe du soir, sur plus de 3 km, qui remontent jusqu'à la Croix de Noailles.

La réponse à cette demande maintes fois sollicitée auprès des services de la DDE est de pouvoir dépasser les poids lourds qui roulent souvent plus vite que les véhicules particuliers, alors qu'il est possible de doubler ces camions aussitôt passée cette section.

### I-1. RN184 entre la RN13 et la RD30.

- CARREFOUR RN13 / RN184, dit du Bel Air.



Ce carrefour a pour caractéristique d'être traversé dans le sens de la RN13 par un passage inférieur à 2 x 1 file dont le gabarit est limité à une hauteur de 2,60 m.

Les camions de gros tonnage ainsi que quelques riverains empruntent le carrefour par la surface, ce qui immobilise la file de gauche de la bretelle d'accès vers la RN184.

Il semble possible, moyennant une légère reprise d'un îlot et en créant un sas contrôlé par une nouvelle ligne de feux, d'assurer le débit de la bretelle sur 2 files à chaque cycle, et ainsi diminuer les files d'attente pénalisantes pour le courant direct de la RN13.

La mise au gabarit international du souterrain pourrait être envisagée, mais pas au même coût.

n° 05b. Carrefour du Bel Air modifié

La création d'un sas contrôlé par une ligne de feux supplémentaire (à gauche sur la photo) pourrait dégager la bretelle de sortie de la RN13 sur 2 files pour la plupart des cycles.



- La RN184 entre la RN13 et la gare SNCF de grande ceinture doit impérativement débiter sur 2 files en direction sud, même étroites, comme c'est le cas en direction nord, pour compenser par l'espace, ce qui manque en temps pour franchir les carrefours équipés en signalisation tricolore. C'est la seule condition qui permettrait de décongestionner la rue Albert Priolet.

n° 07a. rue Albert Priolet vers le Sud  
Par la présence des 2 lignes de feux dans la rue Albert Priolet, la file unique en direction Nord est insuffisante pour évacuer le trafic. En direction Sud, les 2 files répondent à la demande.



- CARREFOUR RN184 / RD190.

La géométrie de ce carrefour n'est pas à remettre en cause, les sas de stockage étant suffisamment dimensionnés pour que les véhicules tournant à gauche ne gênent pas la progression des mouvements directs.

Pour autant, 2 modifications sont nécessaires :

- La première consiste à prolonger les 2 files de stockages sur la RD190, dans le sens ouest/est, sur une centaine de mètres afin d'améliorer son débit à chaque cycle.

- La seconde consiste à supprimer le dispositif composé d'îlots centraux, situé au droit de l'avenue du président Kennedy, et de remplacer ceux-ci par la création d'une ligne de feux coordonnés avec le carrefour précédent, dispositif bien plus sécuritaire pour les utilisateurs de cette voie.

La zone de stockage sur la RN184 serait ainsi allongée procurant un meilleur débit au niveau de la ligne de feu. Les véhicules accédant à l'avenue du président Kennedy en tourne à gauche effectueraient leur manoeuvre en demi-tour au carrefour de la RD190.

n° 13a. RN184 - Av du Président Kennedy vers le Sud

La zone de stockage sur 2 files en direction Sud a été réduite par la réalisation des 2 îlots centraux sans pour autant assurer la sécurité aux véhicules sortant de l'avenue du Président Kennedy.



n° 16a. RN184 - Président Kennedy vers le Nord

Difficultés pour les automobilistes sortant de l'avenue du Président Kennedy quand la voie est chargée.



## - CARREFOUR DES LOGES.

n° 20a. Carrefour des Loges vers le Sud

La file de Gauche est inutilisable par la présence des véhicules qui tournent à gauche. Le débit de la file de droite est ralenti par les véhicules de la seconde file qui s'insèrent dans la file de droite.



La géométrie de ce carrefour est à reconsidérer.

Il est impératif pour écouler le trafic de la RN184, de débiter sur 2 files sans subir la gêne engendrée par les véhicules qui sont en attente de tourner à gauche en direction de Saint-Germain. Le débit sur l'axe sera ainsi assuré, et les files d'attente disparaîtront.

## - CARREFOUR DE LA CROIX DE NOAILLES.

n° 25a. La Croix de Noailles vers le Sud

Les mouvements de tourne à gauche traités à " l'indonésienne " entraînent des pertes de temps par la nécessité de gérer le carrefour en 3 temps.



Ce vaste carrefour n'est pas le lieu de difficultés de circulation comme cela est signalé dans les différents documents du dossier.

Sa géométrie peut néanmoins être modifiée par la suppression des mouvements de tourne à gauche situés au centre du carrefour, principe ou effet de mode d'une certaine époque que l'on retrouve sur la RN184 au niveau de la ville d'Eragny. Cette disposition nécessite en effet une gestion du carrefour en 3 temps, ce qui entraîne des pertes de temps de vert à partager entre les deux voies antagonistes.

Un rond-point percé bien calibré réglerait ce problème.

- PONT D'ACHERES SNCF et ses environs.

Le calibrage du pont à 1 file par sens est le garant de la limitation du trafic dans la traversée de la forêt de Saint-Germain en Laye, et il est impératif de le conserver en l'état.

Il n'est pas la cause des remontées de files d'attente constatées le soir aux heures de pointe, files qui remontent jusqu'à la Croix de Noailles.

La seconde file de circulation qui se situe à l'aval du pont sur environ 1000 m est la seule cause de ces embarras de circulation.

n° 29. RN184. Section au Nord du Pont SNCF

Cette longue ligne droite située au Nord du pont SNCF doit être réduite à 1 file si l'on veut supprimer les remontées de files d'attente à l'heure de pointe du soir.



A l'extrémité de cette ligne droite, la DDE suite à des accidents fréquents dont le dernier fut mortel, a modifié son marquage au sol pour ne laisser de part et d'autre de la chaussée qu'une seule file par sens. La sécurité a été rétablie à ce prix. Il est regrettable que la DDE n'ait pas trouvé opportun de supprimer les secondes files au-delà du seul virage.

En terme de débit, le maintien de cette seconde file ne se justifie pas, au contraire.

Par les difficultés d'insertion sur la file de droite qu'elle engendre au niveau du goulet d'étranglement, et au-delà d'un certain niveau de trafic, cette insertion se pratique à une vitesse si faible que la politesse ou le forcing sont les règles admises.

n° 33. RN184. Passage de 2 à 1 file au Nord du pont SNCF

Le passage de 2 à 1 file nécessaire pour assurer la sécurité, forme un goulet d'étranglement qui fait chuter le débit aux heures de pointe, ce qui entraîne, le soir, des remontées de files d'attente jusqu'à la Croix de Noailles.



La chute de débit qui s'ensuit est telle que la file d'attente s'allonge jusqu'à la Croix de Noailles, soit sur plus de 3 kilomètres.

Le calcul est simple :

Pour une chute de débit de 50% pour une circulation de 2 000 véhicules par heure et par file, la file d'attente s'allonge sur :  $1\ 000\ \text{vh} \times 5\text{m} = 5\ \text{km}$  au bout de 1 heure.

Dans le sens opposé, en direction sud, la situation s'est améliorée par la simple présence d'un radar qui non seulement ralentit les ardeurs de certains, mais discipline les automobilistes à user de la file de droite. L'insertion de 2 à 1 file s'effectue dans de meilleures conditions, ce qui a supprimé, pour l'essentiel, les files d'attentes constatées avant la mise en place de ce radar.

Avec la réalisation de tels aménagements, les difficultés de circulation rencontrées actuellement aux seules heures de pointe disparaîtraient pour l'essentiel.

La sécurité dans la forêt serait très nettement améliorée par les mesures d'accompagnement qui consistent à supprimer un grand linéaire de seconde file. En effet, avec des carrefours remaniés, le maintien des 2 files ne se justifie qu'à l'approche des carrefours sur une longueur d'environ 200 m.

En fonction de la configuration des lieux, cette distance peut se prolonger jusqu'aux derniers virages situés aux abords des carrefours.

La circulation dans ces virages ne s'effectuerait que sur une seule file, limitant ainsi, par la présence d'un séparateur, les effets de frottement entre véhicules circulant dans des sens opposés

## I-2. RN184 entre la RD30 et la RD55A / RD54.

Contrairement à ce qui est affirmé dans les différents documents du dossier, le pont de Conflans-Sainte-Honorine n'est « JAMAIS SATURÉ ».

La vitesse de déplacement des véhicules qui l'empruntent quelle que soit l'heure de la journée est comprise entre 70 et 90 km/h, voire plus...

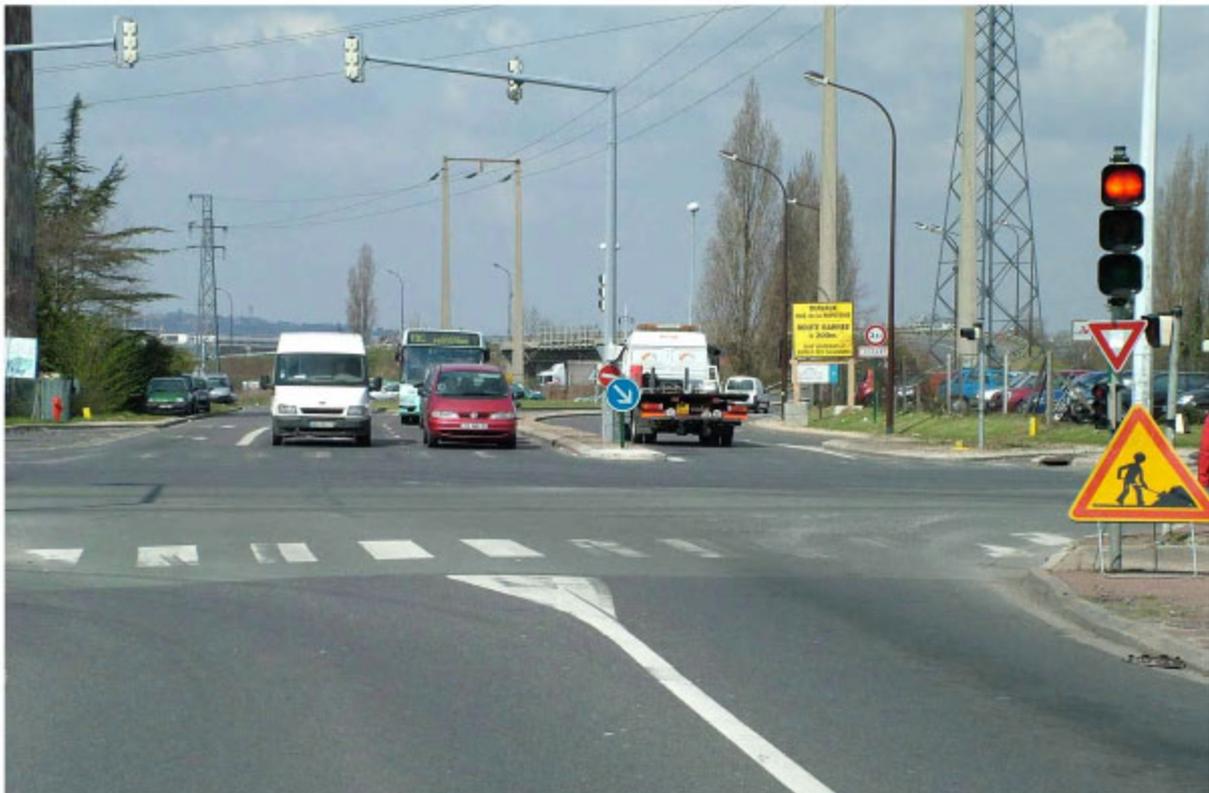
Ceci est par ailleurs confirmé par les chiffres de trafic que l'on trouve dans le dossier.

### - CARREFOUR RN184 - RD55A / RD54.

Ce carrefour est accidentogène d'après la DDE (consultation sur la RN184 dans les Yvelines). Mais à l'examen de sa géométrie et de sa gestion dynamique, il ne faut pas s'en étonner. Les deux voies situées de part et d'autre de la RN pour le sens est/ouest ne sont pas dans le même axe et il faut être très attentif pour ne pas se retrouver en contre sens sur la voie opposée.

n° 44. Carrefour RD54 - RN184

Vue de la RD54/48E. Le voies de droites sont décalées, ce qui nécessite une gestion en 4 temps avec des temps de vert très courts pour l transversales.



Sur la RN184, les mouvements en tourne à gauche du sud vers l'ouest sont traités dans l'axe de la voie, ceux du nord vers l'est étant en « principe » interdits et reportés au carrefour amont.

Ce carrefour fonctionne en 4 temps, avec des temps de vert inappropriés sur la D55A et la D54 , où le feu orange n'est jamais respecté compte tenu du temps de dégagement trop court.

En contrepartie, le temps de vert alloué pour le sens sud/ nord est tel que les files d'attente y sont rares.

Ce carrefour doit être requalifié dans sa totalité si l'on souhaite diminuer le nombre d'accidents qu'il engendre.

### I-3. RN184 dans la traversée d'ERAGNY.

La surcharge de trafic aux heures de pointe entraîne des encombrements sur la voie qui pourraient être moins pénalisants pour les riverains si cette section de voie était réaménagée. En effet, sur ce chaînon, de la RD54 à l'échangeur avec A15, pas moins de 7 carrefours sont équipés en signalisation tricolore.

Les mouvements de tourne à gauche sont traités à « l'indonésienne », c'est-à-dire dans l'axe de la chaussée avec la nécessité d'utiliser un trois temps, voire 4 temps pour la gestion des feux tricolores.

Ce principe est générateur de pertes de temps nécessaire à l'axe principal pour écouler le trafic aux heures de pointe.

n° 56. carrefour RN184 - bd de la Commune de Paris  
Carrefour type dans la traversée d'Eragny avec le traitement des " tourne à gauche" à l'indonésienne.



Le carrefour avec le boulevard Charles De Gaulle est à l'évidence mal calé par rapport aux carrefours aval et amont et pour cause, le temps de vert alloué sur la RN 184 est limité par son fonctionnement à 4 temps, alors que les carrefours amont et aval fonctionnent respectivement en 2 et 3 temps. Quelle que soit la charge de trafic, ou quelle que soit l'heure de la journée, ce carrefour engendre des files d'attente, en particulier dans le sens sud / nord.

n° 64. File d'attente vers le Nord au carrefour RN184 - bd Charles De Gaulle  
En direction Nord, les files d'attente se forment alors que la voie est libre à l'aval du carrefour. Voir photo ci - dessous.



n° 66a. File d'attente vers le Sud et dégagement vers le Nord  
En direction Sud, le phénomène est identique au sens opposé.



La pollution ainsi dégagée par ces véhicules à l'arrêt peut être une des sources du mécontentement des riverains. La reprise de la géométrie du carrefour, avec par exemple, un rond-point percé, aurait permis d'en simplifier sa gestion et de le caler en coordination. Aux heures de pointe, ce phénomène est aggravé par les difficultés d'écoulement du trafic rencontrées sur l'échangeur A15/ RN184.

#### I-4. ECHANGEUR A15 / RN184.

Cet échangeur a pour particularité, rare dans ce type d'ouvrage, d'être équipé en signalisation tricolore pour la gestion des mouvements de tourne à gauche issus de A15 et se dirigeant vers la RN184.

Seuls 2 mouvements de tourne à droite de la RN184 vers A15 peuvent s'évacuer sans franchir ces lignes de feux tricolores, l'accès à ces bretelles de A15 étant souvent retardé par la présence des files d'attente.

A l'hyper pointe, et ce malgré les échanges nombreux qui quittent la RN184 pour rejoindre A15, le temps de vert disponible sur la RN ne peut absorber l'ensemble de ce trafic, d'où la présence de files d'attente.

n° 89. Echangeur RN184 - A15 en direction Sud  
Débouché de A15 contrôlé par des feux, à gauche de la photo.



Cet échangeur doit être totalement repensé en examinant le cas échéant, à défaut d'un manque de place pour réaliser l'échangeur parfait, la possibilité de ne couper par des feux tricolores que les seuls mouvements de tourne à gauche de l'A15 vers la RN184.

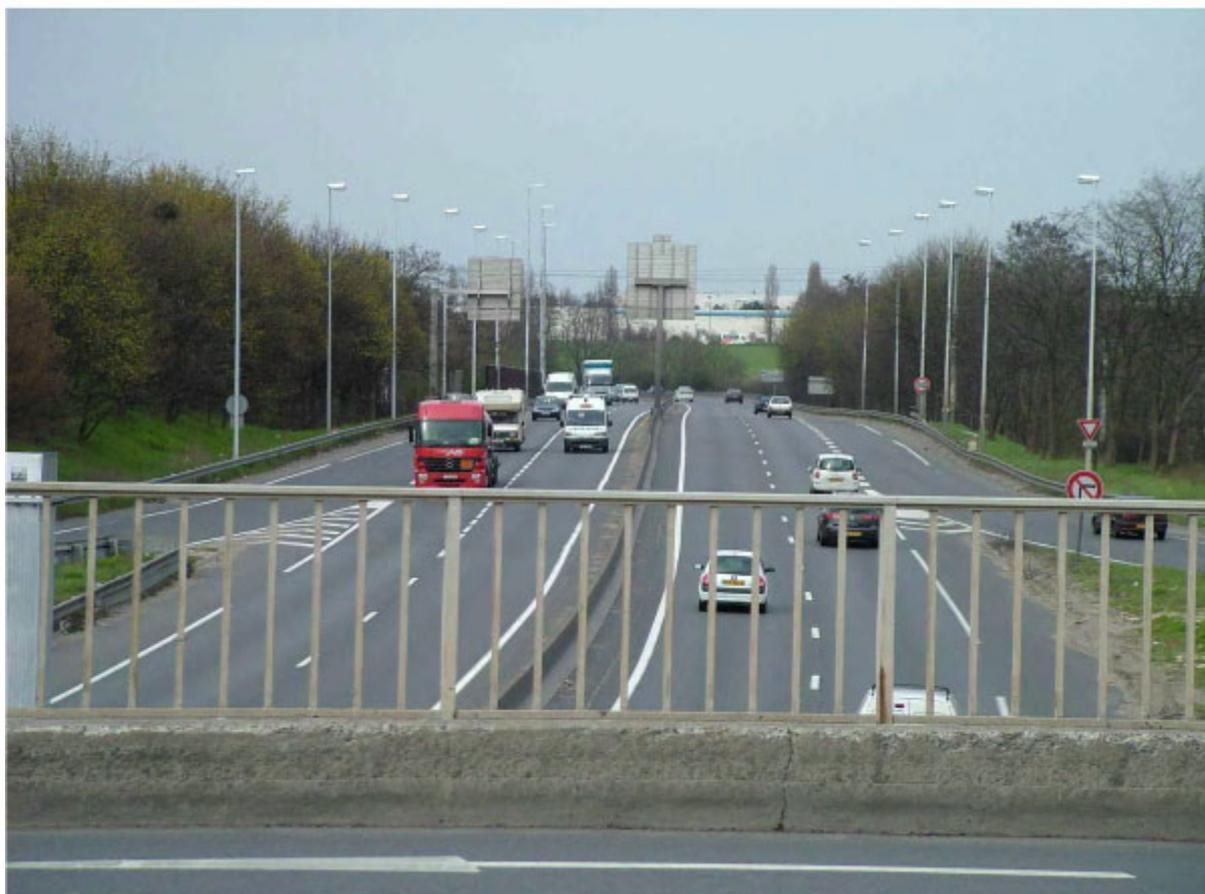
L'ensemble des mouvements s'effectuerait dans ce cas à des niveaux différents.

D'après la DREIF, la DDE 95 aurait un projet en cours d'études sans entrecroisement.

## I- 5. RN184 au nord de A15.

La RN184 est traitée en voie rapide au nord de A15 avec des carrefours dénivelés en surplomb de la voie.

n° 76. RN184 en direction Nord vue de la RD14  
Tous les carrefours au Nord de A15 sont dénivelés.



Le trafic dense aux heures de pointe s'écoule normalement en direction du nord.  
En direction du sud, la présence des lignes de feux provoque les remontées de file d'attente.

L'ouverture récente de l'A115 entre la RN184 au niveau de Méry-sur-Oise et l'A15 au niveau de Sannois a dû réduire significativement le trafic sur la RN 184 au Sud de A115, et sur la section de A15 au Nord/Ouest de Sannois.

Cette nouvelle donnée peut modifier les chiffres de trafic, qu'ils soient issus d'enquête de terrain et a fortiori du modèle de trafic.

Les traversées de l'Oise à Andrésy et de la Seine à Poissy, entraînent des remontées de file d'attente, limitées dans le temps aux seules heures de pointe.

Le pont de Triel récemment mis en service absorbe une partie du trafic de la RD190, mais le manque d'échangeur sur A13 rend cet itinéraire moins attractif, d'où les encombrements sur la ville de Poissy.

La construction d'un pont au niveau de la ville d'Achères rééquilibrerait les trafics traversant la Seine, et soulagerait le pont traversant l'Oise entre Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy.

En conclusion, requalifier les voies par des aménagements de voirie bien pensés seraient de nature à supprimer nombre de points durs de circulation.

## II- ANALYSE DES DOSSIERS POUR LE DEBAT PUBLIC.

A la lecture attentive des différents documents et dossiers, on est frappé par l'incohérence des propos tenus dans les différents documents mis à disposition, notamment sur les buts à atteindre, et sur les chiffres de trafic donnés pour un même axe. On est frustré par le manque d'analyse de la situation actuelle, et surpris par le poids consacré au modèle de trafic dont tous les spécialistes connaissent les limites des résultats qu'il affiche, tout particulièrement pour des études sectorielles et au terme de 15ans.

### II-1. REMARQUES SUR LA PLAQUETTE.

En page 2.

*- On parle de décharger la voirie locale grâce à cette voie qui accueillera le trafic de transit nord / ouest.*

Mais faudrait-il encore que celle-ci soit chargée, sinon aux seules heures de migrations « domicile / travail », de durée limitée dans la journée, supportable pour les utilisateurs du transport individuel.

Il est dit par ailleurs que : « *le transit est actuellement faible dans la zone* ». Alors pourquoi parle t-on d'y accueillir un trafic qui n'a rien à faire en Ile de France, et qui, si on en croit les chiffres de trafic affichés, passerait de 50 000 à 150 000 véhicules.

*- Améliorer la sécurité routière.*

Comment peut-on croire que la réalisation d'un tel projet diminuerait le risque d'accidents avec 3 fois plus de circulation qu'aujourd'hui ?

En page 4.

*- Il est écrit : un patrimoine et des espaces naturels de grande qualité.*

Les habitants de la région en ont pleinement conscience et s'ils refusent un certain nombre de ces tracés, c'est bien dans le but de conserver la qualité de vie et de sauvegarder ce patrimoine.

En page 5.

*- L'encombrement des routes est lié à un trafic essentiellement local.*

Cela n'est pas tout à fait exact pour les axes majeurs même si les utilisateurs aux heures de pointe sont des locaux. Mais ils utilisent les autoroutes pour se rendre sur leur lieu de travail. De plus, l'encombrement des routes dans la zone est tout à fait relatif comme cela a été démontré dans le paragraphe I.

*-Le trafic poids lourds quasiment inexistant aujourd'hui devrait rester faible car il empruntera les autoroutes de contournement de la région parisienne.*

Cela prouve que le rédacteur ne connaît pas son sujet. Le trafic poids lourds évalué à 2500 vh/j en 1999 par la DDE a beaucoup évolué suite aux mesures prises par les différents services de l'Etat, du conseil général, et du département, à l'amont de Rocquencourt.

Alors pourquoi dans les autres documents, annoncer que les poids lourds augmenteront de 400 ou 500%, pour passer de 2 000 à 8 000 ou 10 000 véhicules /jour sur ce seul barreau?

*- Le projet soulagera le réseau francilien.*

Quand on fait le bilan de la saturation aux heures de pointe en Ile de France qui tend de manière concentrique à s'élargir pour toucher la grande banlieue, ce n'est pas faute d'avoir réalisé de tels projets. Et pourtant on ne peut que constater le résultat...

- *L'objectif n'est pas de contourner Paris ou d'en faciliter l'accès, mais de favoriser les déplacements à l'intérieur de l'Ile de France et entre les principales communes du bassin parisien.*

Par comparaison, il est inscrit dans le dossier « prévision de trafic » du dossier Circulation : **ATTIRER LE TRAFIC DE LONGUE DISTANCE EST UN DES OBJECTIFS ASSIGNES AU PROJET.**

Où est la cohérence dans les objectifs à poursuivre...

- Le trafic routier à l'horizon 2020.

Sur les chiffres de trafic, il est très difficile de trouver des résultats d'enquêtes à travers la lecture des différents dossiers qui ne soient pas issus du modèle de trafic.

Tous ces chiffres correspondent au trafic global des voies.

Des chiffres d'enquête par sens et par jour, par heures de pointes matin/soir et par sens, ainsi des enquêtes plaques d'immatriculations et origine /destination, auraient été plus à même de juger de la réelle nécessité de réaliser le ou les projets présentés.

Par exemple sur la carte « *Horizon 2020, sans prolongement de la Francilienne* » que l'on trouve sur la plaquette et dans le document de synthèse, les chiffres de trafic affichés doivent être convertis pour retrouver des chiffres de trafic routier de référence de 2003.

Dans le dossier de synthèse, à la page 35, un tableau donne le trafic moyen journalier 2004 pour seulement 9 axes de la zone d'étude.

Dans le dossier « *Etudes de déplacements* », on trouve peu de chiffres de trafic concernant les axes de la zone d'étude, avec très peu d'axes en commun.

Les chiffres issus des modèles de trafic sont, par contre, plus prolixes, mais la prudence sur leur pertinence doit être la règle, particulièrement sur le long terme.

.

Commentaires :

- pourquoi des chiffres disparates qui pourtant proviennent de la même source ?

- pourquoi de telles différences de trafic sur les mêmes axes ?

- que penser des prévisions de trafics pour 2020 issues du modèle ?

## II- 2 REMARQUES SUR LE DOSSIER DE SYNTHÈSE.

Dans ce dossier de synthèse de l'étude adressé aux élus locaux, on note :

- page 8. Résumé général. *La nouvelle voie n'accueillera qu'une part mineure de trafic de transit, mais écoulera un important trafic local et de courte distance.*

Si tel est le cas, la RN184 remplit parfaitement ce rôle et il n'est pas utile de réaliser un nouveau tracé autoroutier parallèle à cette RN qui pourrait être réaménagée pour faire face à des besoins de trafic dans le futur.

Voilà par ailleurs une belle contradiction avec le but à atteindre cité à la page précédente.

- *Le prolongement de la Francilienne permettrait de décharger et de requalifier les routes locales, libérant des espaces pour les transports collectifs.*

L'aménagement de la RN 184 en voie rapide (sans feux tricolores) et la réalisation d'un nouveau pont à Achères rempliraient ce rôle, avec des gains de temps comparables au projet, et seraient plus utiles pour la desserte locale et pour l'accès aux pôles économiques que ce nouveau barreau autoroutier.

- page 12. *Le projet facilitera les déplacements des habitants et des acteurs économiques...*

Le rédacteur de ce dossier ne connaît vraiment pas la région.

En dehors des heures de pointe, les déplacements ne présentent aucune difficulté, les axes de la zone étant parfaitement fluides.

Il est par ailleurs à craindre que le tracé rouge, tant vanté dans les divers documents, amènera dans les villes et villages traversés, plus de problèmes qu'il n'en résoudra.

En cours de journée, par les rabattements qu'il induira sur les échangeurs, et surtout aux heures de pointe, notamment celles du matin.

Si l'on s'en tient aux chiffres annoncés, soit 105 700 vh/j, un trafic maximum de l'ordre de 4 000 vh/h sur 2 files sera présent sur cette voie aux heures de pointe.

Si on prend l'hypothèse que le trafic que l'A13 puisse absorber 1 000 vh/h et que 1 000 autres véhicules se dispersent entre A14 et A13 en direction de la province, le solde de trafic qui serait alors de 2 000 vh provoquerait, au bout de 2 heures, des remontées de files d'attente de 10 kilomètres.

Il est partout vérifié que dans ce cas, nombre de véhicules quittent l'autoroute pour se retrouver dans la voirie locale. Cette problématique est également à craindre en cas d'accident.

C'est la raison pour laquelle les difficultés de circulation dans le réseau local seront plus importantes que les quelques files d'attente constatées aujourd'hui dans la traversée de l'Oise ou de la Seine aux seules heures de pointe.

La question des « *déplacements d'acteurs économiques entre pôle économiques* », est inscrite de manière insistante dans le dossier de synthèse et c'est bien ce qui est ressorti de la première réunion de la CNDP, des discours des Présidents du Conseil Général, du Val d'Oise, de l'Agglomération de Cergy et de certains élus.

A entendre ces Messieurs, on mesure que leur notoriété passe avant le bien être des populations, et ce sont ces même personnages qui vantent les slogans :  
« Bien vivre en Yvelines ou Bien vivre en Val d'Oise ».

Qu'ils se rassurent, la desserte de leurs pôles économiques actuelles ou à venir ne nécessite pas de voies autoroutières supplémentaires pour assurer leur développement.

Cela m'avait par ailleurs été confirmé au cours d'une réunion qui s'était tenue à la DREIF présidée par le Préfet JP.DUPORT, que je situerais en 2000.

A la question sur le besoin d'autoroute posée au représentant du Port Autonome, pour la desserte de la future plateforme multimodale d'Achères, la réponse spécifiait que le réseau actuel était suffisant pour assurer cette desserte.

- Page 14. *Les Franciliens ont augmenté leurs déplacements en voiture par jour.*

Plus on réalise de voies nouvelles, plus les franciliens utilisent leurs véhicules, trop souvent aux dépens des transports en commun.

- page 17. A la lecture de cette carte, on s'aperçoit que cette « rocade » est pour le moins curieuse compte tenu de tous les raccordements qui s'effectuent à travers les autoroutes radiales qu'elle coupe. Cet état de fait qui pose partout problème quand ces radiales sont chargées n'est, semble t-il, pas remis en cause, le ou les projets présentés reproduisant le même schéma avec A13 sur 12 km.

- page 21. *Les trafics présentés dans le présent dossier sont des trafics journaliers calculés à partir des trafics heure de pointe du soir (hps) en considérant que le trafic en hps représente 7% du trafic moyen journalier sur autoroute et voies rapides et 8% sur le reste du réseau.* Ceci illustre mes propos de la page 9 sur les chiffres de trafic.

- *Le franchissement du pont de l'Oise à Conflans –Sainte-Honorine, la RD14 à Saint-Ouen l'Aumône, les traversées de Poissy, la RD54 à Eragny, ainsi que d'autres routes qui sont dans ce même corridor seront, à la limite de saturation en 2020.*

Pour le pont de l'Oise entre Andrésey et Conflans-sainte-Honorine, la circulation serait allégée aux heures de pointe du matin si un pont intermédiaire entre Conflans-Sainte-Honorine et Poissy était réalisé.

- Sur la RD14, on ne voit pas quelle influence le barreau autoroutier pourrait avoir sur cette voie de desserte purement locale et très commerciale ?

- Sur la RD54 à Eragny, oser prétendre que cette voie de desserte locale serait saturée en 2020 par manque de réalisation du barreau autoroutier dépasse l'entendement.

Concernant l'approche du carrefour avec la RN184, si l'on interdisait aux véhicules sortant de la zone commerciale proche de tourner à gauche, cette manœuvre étant reportée au rond-point situé 50 m plus à l'Est, les mini- encombrements disparaîtraient.

- Les traversées de Poissy seront soulagées le jour où les services de l'Etat se décideront à réaliser des aménagements en cohérence.

Comment en effet réaliser un pont traversant la Seine à Triel, aménager la RD154 pour partie, et ne pas permettre de rejoindre l'A13, sinon qu'en empruntant inutilement la RD113 elle-même chargée aux heures de pointe.

Ainsi les véhicules ne seraient pas obligés d'aller rechercher l'échangeur avec A13 et A14 qui se situe à plus de 2 km à l'Est du débouché de la RD154.

Cet échangeur soulagerait une partie du trafic qui circule dans Poissy, et faciliterait l'accès et le dégagement des pôles économiques de la région vers la province.

*- Améliorer la sécurité routière.*

*Ce délestage concernera en particulier la RN184, ce qui est un fort enjeu de sécurité routière dans la mesure où cette route subit en moyenne 4 accidents mortels et 10 accidents graves par an.*

Non seulement, il n'est pas garanti que les accidents mortels disparaissent, ces derniers étant plus fréquents lorsque les voies sont fluides que quand elles sont chargées, et la multiplication du trafic par trois ne peut en aucun cas garantir que ces accidents diminueront, A104 et RN184 confondues.

Par ailleurs, dans le dossier « Etudes et sécurité », il est rappelé :

- en page 11 que dans les Yvelines, le nombre de tués avait diminué de 41% en 2004,
- en page 12 que les voies de type VRU sont plus sécuritaires que les autres types de voies,
- et enfin en page 14, que dans la répartition des accidents selon les caractéristiques des voies, les accidents sur autoroutes sont 15% plus élevés que ceux constatés sur les routes nationales.

Dans la contre proposition qui suit, la RN184 entre l'A15 et la RD30 serait traitée en VRU, donc limiterait de fait ces accidents. C'est d'ailleurs la conclusion du rapport même si cette contre proposition ne correspond pas au scénario noir.

Pour ce qui concerne la RN184 dans la traversée de la forêt de Saint-Germain en Laye, là où s'est concentré l'essentiel des accidents de ces dix dernières années, la réalisation des aménagements proposés dans le paragraphe II, tendra vers une forte diminution de ceux-ci par la présence de séparateurs sur un grand linéaire de la voie, et tout particulièrement dans les virages.

*- page 25. Cette augmentation du parc, conjuguée à l'augmentation des kilomètres parcourus, entraîne aussi une hausse sensible de l'émission des gaz à effet de serre, notamment du dioxyde de carbone.*

C'est bien de le reconnaître, et c'est bien un des soucis des populations qui se doutent qu'avec trois fois plus de circulation dans la zone, la pollution sera supérieure à celle mesurée aujourd'hui, même si les véhicules sont « plus propres ».

Des mesures ont-elles d'ailleurs été envisagées dans la région ?

#### *Chapitre IV. Les moyens de déplacement au Nord- Ouest de l'Ile de France.*

Dire que le réseau routier est incomplet et insuffisamment hiérarchisé correspond bien à une vision « énarchique » du réseau routier en Ile de France.

Certes, il manque un barreau sur la carte Michelin entre l'A15 et l'A13, mais dans la réalité, la situation sur le réseau est moins dégradée aux heures de pointe que ne l'est le réseau pourtant structuré et hiérarchisé du reste de l'Ile de France, d'autant qu'avec la réalisation d'aménagements bien ciblés, la situation serait nettement améliorée.

Au regard du tableau de chiffres de trafic et de son évolution annuelle sur 10 ans (page 35), on peut émettre les critiques suivantes :

- sur les évolutions, il faut être prudent sur l'interprétation de ces taux, certaines voies rapides ayant été mises en service il y a moins de 10 ans. Que le trafic augmente de 13,5% sur la RD104, il ne faut pas s'en étonner, mais ce n'est pas pour autant que le trafic augmentera de 135% d'ici 10 ans...

- quand on compare ces chiffres avec ceux de 2003 qui sont en principe l'année de référence, bien que ceux qui se trouvent dans le dossier « Diagnostic des déplacements » ne correspondent pas à ceux-ci, même si ils s'y réfèrent, des disparités importantes apparaissent. Exemples:

RN184 au nord de Saint-Ouen l'Aumône :

- pour l'année 2003, 63660 vh/j pour la référence et 75000 vh/j pour le dossier Diagnostic des déplacements. Pour l'année 2004, il est indiqué 57200 vh/j.

RN184 au pont de Conflans :

- pour l'année 2002, 57000 vh/j et pour l'année 2003, 52530vh/j.

RN184 dans la traversée de la forêt :

- au nord de la RD308, référence 2003, il est indiqué 37 190 vh/j.

- au sud de la RD308, pour l'année 2004, 29 000 vh/j sont comptés. La différence entre ces deux chiffres semble peu probable, les échanges qui s'effectuent à la Croix de Noailles ne paraissant pas aussi nombreux.

A15 avec la conjonction de A15 +A115 :

- chiffres référence 2003, 218 000 vh/j comparés au 188 000 vh/j au droit de Sannois du dossier Diagnostic, mais surtout une prévision apocalyptique pour 2020 en cas de non réalisation du barreau A104 avec 292 000 vh/j.

Si l'on conserve le ratio entre les deux chiffres cités plus avant, on obtient 252 000 vh/j sur les 8 files de l'autoroute A15 au droit de Sannois.

Ceci représente près de 16 heures de pleine charge si l'on retient 2 000 vh par heure et par file et environ 18 heures de pleine charge si l'on retient 1 800 vh par heure et par file.

Voilà visiblement un non sens des résultats du modèle de trafic à l'horizon 2020.

Il serait par ailleurs intéressant de reprendre les études de 1990 et d'examiner les prévisions de trafic qui, on peut le supposer, avaient été projetées à 15 ans.

Les prévisions de trafic devaient très probablement être l'équivalent de ce qui est annoncé dans ce nouveau dossier, mais pour l'année 2005 !

Hors, à ma connaissance, la voie n'est pas réalisée et cela n'a pas empêché la région de se développer que ce soit en terme d'habitat ou en terme économique. Si la société Peugeot a décidé de se regrouper et de se développer sur le site de Achères / Poissy, c'est que son activité ne souffre pas de l'état du réseau, d'autant qu'elle bénéficie de la voie ferrée et de la Seine.

Si ce dernier était aussi saturé qu'on veut bien le dire, cette société et d'autres auraient pris d'autres dispositions.

*- Les transports collectifs.*

Il est bien de constater les carences de transports en commun en rocade, notamment entre pôles économiques, y compris entre villes nouvelles. Mais pourquoi n'en rien faire et financer des routes à la place de ligne de chemins de fer.

N'exagérons pas non plus sur les déplacements entre Cergy et Poissy qui comparés aux rabattements vers la Capitale sont infinitésimales et ne justifient pas pour autant la réalisation d'une autoroute. Tous les habitants de Cergy ne travaillent pas à Poissy et inversement...

Quant aux transports en commun routiers, très peu de lignes empruntent la RN184 et pour l'essentiel sur un très court trajet.

En règle générale, les lignes d'autobus sont organisées pour aller chercher les clients au plus près de leurs lieux d'habitation et empruntent plus volontiers les voiries locales...

### **II-3. REMARQUES SUR LE DOSSIER ETUDES DE DEPLACEMENTS EN PREPARATION DES DEBATS PUBLICS A12 ET A104.**

Dans ce document composé de 12 dossiers, 300 des 460 pages sont consacrées ou liées au modèle de trafic de la DREIF. C'est beaucoup !

A part pour les spécialistes, je ne pense pas que les responsables communaux, à qui ont été adressés ces documents, n'aient eu la curiosité d'examiner attentivement ce volumineux rapport.

Après une lecture attentive y compris de dossiers qui n'apporte aucune plus-value au document global, il est confirmé que le modèle de la DREIF est probablement performant sur les données sociales et économiques de la région Ile de France, mais quand il s'agit de se projeter dans l'avenir pour ce qui concerne plus particulièrement les déplacements sur le réseau routier, alors il faut être très prudent à la lecture des résultats qui sont loin d'être pertinents.

L'avantage avec ce type de démarche, c'est que ces résultats de trafic modélisés ne sont jamais vérifiés après coup, ce qui permet toutes les justifications des projets y compris des plus aberrants.

#### II-3- 1. Diagnostic des déplacements.

Ce dossier est parmi les plus aboutis avec des comptages de trafics qui, s'ils sont peu nombreux, ne sortent pas à priori de la modélisation.

On peut regretter qu'aucune analyse sur les difficultés de circulations ne figure dans ce dossier, pas plus que dans les autres dossiers d'ailleurs, seul le terme « saturation » étant utilisé avec les trois cas cités plus avant concernant la RN184 :

- les feux dans la traversée de Eragny, le pont de Conflans-Sainte-Honorine et la Croix de Noailles, que l'on retrouve dans d'autres dossiers, ce qui tend à prouver que la leçon de la DDE a été bien retenue.

#### II-3- 2. Simulation du modèle de la DREIF.

Dans ce dossier, il est énoncé un certain nombre de banalités à la lecture des chiffres issus du modèle de trafic.

On se doute par ailleurs qu'avec un péage haut, la nouvelle voie serait fluide...

*Un des objectifs de la Francilienne est donc de limiter la croissance du trafic dans Paris et les départements de petites couronnes.*

Pour ce qui concerne Paris, la politique menée ces dernières années sur les déplacements en voitures particulières est plus efficace en terme de réduction du trafic que le bouclage de la Francilienne. D'autres part, en proche banlieue comme à Paris, la capacité de la voirie n'est pas extensible, et l'on ne voit pas comment le trafic croîtrait notamment aux heures de pointe alors que le réseau est déjà très chargé.

Concernant l'A86 dans le secteur de Nanterre, il suffit d'analyser les conditions de circulations aux heures de pointe dans l'Est et le Sud de l'Ile de France pour constater que la réalisation de l'A104 dans ces secteurs n'a eu une influence sur Paris et la petite couronne que pendant une période très limitée, le trafic sur ces secteurs ayant rapidement retrouvé leur niveau initial, c'est-à-dire en limite de saturation.

On peut lire : *mieux circuler sur la voirie de distribution du trafic ou de desserte en reportant le trafic longue distance sur les voies rapides est l'un des objectifs assignés au projet.*

Ces propos sont contradictoires avec le dossier de synthèse à moins que le trafic « longue distance » soit différent du trafic « de grand transit »...

### II-3- 3. Calage et projection à l'horizon 2020 du modèle poids lourds.

La variation 2020/2003 de moins 17% pour le trafic interne à l'Ile de France paraît pour le moins curieuse et nécessiterait des explications.

La tendance est plutôt à la hausse avec, pour le commerce comme pour l'industrie, un mode de fonctionnement à flux tendu qui a transformé camions et camionnettes en entrepôts roulants, ce qui a considérablement augmenté les déplacements de ce type de véhicules.

On note page 18, des écarts impressionnants sur les flux de trafic poids lourds entre l'ancienne et la nouvelle matrice sur l'axe A1-A10, ce qui laisse à penser qu'en 2020, les futurs bureaux d'études qui se pencheront sur ce problème auront peut être des résultats contrastés par rapport à la matrice 2003 recalée, d'où les incertitudes sur toutes ces projections.

La conclusion du rapport, pages 39 et 40, montre bien les difficultés de calage du modèle, et note :

- *ainsi, si la matrice initiale calée comporte des défaillances en terme de structure, le calage sur comptage a peu de chance de les rectifier.*
- *on peut considérer que le niveau de précision de la matrice est un niveau « macro ».*
- *il pourrait en outre être intéressant de disposer de comptages complémentaires ou d'enquêtes plaques minéralogiques sur les zones restreintes notamment lorsqu'il s'agira de réaliser des études plus fines dans la zone des projets à tester.*

### II-3- 4. Calage du modèle de trafic de la DREIF.

Ce dossier comme le précédent est très éclairant sur la modélisation du trafic à partir du modèle de la DREIF.

*Tableau 2.1 Facteurs utilisés pour actualiser les trafics.*

On note à travers la lecture du tableau que le trafic mesuré à différents points du réseau est relativement stable pour les années 2002/2004.

*Page 12. Certaines cartes départementales n'indiquent que des moyennes journalières tous sens confondus. Les comptages provenant de la DDE95 ont été considérés comme moins fiables que les autres comptages.*

C'est pourtant en plein dans la zone d'étude.

*-Page 14. Les relevés de temps de parcours d'Alyce sont supérieurs aux temps de Sytadin de 20% en moyenne...*

*-page 15. Ces comptages ne révélant pas d'erreur et n'excédant jamais 130% de la capacité ont été conservés. Ils témoignent de la congestion du trafic.*

Je ne comprends pas comment on peut compter plus de véhicules que la capacité de la voie peut elle-même en contenir.

Quant à la congestion de trafic, elle fait en général chuter le débit dans la voie.

*- Page 21. Les données de comptage comparées aux matrices fournies par la DREIF font apparaître d'importantes différences.*

*Le processus de calage de la matrice mis en œuvre finalement comprend donc 4 étapes.*

Calage, calage et encore recalage...

Certes le modèle calé est meilleur que le modèle de base pour ce qui concerne l'heure de pointe du soir, mais si l'on constate que 86% des postes de comptages sont correctement reconstitués après calage dont 57% sont très bien modélisés, c'est avec un écart relatif de + ou - 20%.

Hors, à l'horizon 2020, les augmentations de prévisions de trafic pour une part sont dans la fourchette des 20%. Ceci montre encore les limites d'un tel modèle, même recalé.

### II-3- 5. Dossiers sur les enquêtes terrain.

La taille des échantillons est faible ainsi que le nombre de jours enquêtés ou pour le cas présent le nombre d'heures enquêtées.

Les points enquêtés, peu nombreux, sont-ils réellement significatifs pour déterminer les futurs utilisateurs circulant dans la zone d'étude ?

Les enquêtes téléphoniques ont également une valeur relative compte tenu des réponses qui peuvent être faites, même si dans le cas présent, on s'adresse à des professionnels.

Le questionnaire orienté vers ce nouveau barreau de A104 aurait trouvé un autre écho si en parallèle on avait proposé les liaisons Calais- Troyes et surtout Boulogne, Rouen, Alençon.

### II-3- 6. Mise à jour du cordon ;

On lit page 11 : *par ailleurs, les calculs ont été effectués avec comme hypothèse :*

$I_{uvp} = I_{vl} + 2pl$ .

Alors que la règle admise veut que  $1pl = 2 uvp$ , et  $1vl = 1 uvp$ .

( $uvp$  = unité de véhicule particulier-  $pl$  = poids lourds -  $vl$  = véhicule léger).

En espérant que ce soit une erreur de frappe, car si tel n'est pas le cas, alors tous les calculs sont à revoir.

*Page 12, il est noté : pour le passage aux heures de pointe, ont été appliqués des ratios (9% pour l'heure de pointe du soir et 6% pour celle du matin).*

Hors, dans le document « Calage du modèle de trafic », et en accord avec la DREIF, le trafic  $uvp$  horaire à la pointe du matin est égal à 8%, celle du soir étant effectivement de 9%.

### II-3- 7. Simulation du trafic poids lourds. Prolongement Nord- Ouest de la francilienne.

Ce dossier est pour le moins navrant.

Il reprend à l'état brut les chiffres du dossier « calage et prévisions à l'horizon 2020 » où pourtant la conclusion était d'une grande prudence et à juste titre. Ainsi, on peut lire :

*Page 6. Sur A13, le trafic poids lourds reste stable avec, sur le tronçon Est de l'embranchement avec l'A14, un trafic journalier deux sens de 12 600 véhicules en 2003 et 12 500 en 2020.*

Hors, par ailleurs, il est dit qu'en moyenne, le trafic diminue en 2020 de 8%.

8% de 12 600  $pl$ , cela représente 1 008 véhicules alors que l'écart n'est ici que de 100 véhicules ?

On lit page7:

*- la carte montre que le nouveau projet est attractif pour un certain nombre de poids lourds, en moyenne 8 000  $pl$  sont amenés à circuler sur la A104 entre l'A15 et l'A13, avec jusqu'à 10 000  $pl$  par jour sur certaines sections.*

Avec les 12 600  $pl$  sur A13 en 2003 plus 8 000 à 10 000 nouveaux  $pl$  sur A104, comment arrive-t-on au résultat de seulement 12 500  $pl$  sur A13 en 2020 ?

Sur la décharge de la RN184, on lit :

*- ainsi, la RN184, entre l'A115 et le nouvel échangeur d'Eragny-sur-Oise est presque entièrement délesté de son trafic poids lourds.*

Autrement dit, les zones industrielles de Saint-Ouen-l'Aumône et pour partie celle d'Eragny qui se situent de part et d'autre de la RN184 n'ont plus besoin d'être alimentées.

Et encore :

*- en revanche, sur un certain nombre d'infrastructures situées dans le prolongement du projet le trafic augmente. C'est le cas de l'A13 entre les échangeurs d'Orgeval et de Rocquencourt, qui voit son trafic augmenter d'un tiers.*

Quelle est la différence entre ce tronçon de l'A13 et celui cité plus avant qui est à l'Est de l'embranchement avec A14 ?

Je passe sur les délestages de A86 avec moins 3 000 pl, A15 avec moins 35% de pl, et sur les différents scénarii...

*Page 10. Objectif : attirer le trafic longue distance sur les voies rapides.*

Le copier/coller a bien fonctionné dans les différents dossiers, et pourquoi vouloir faire passer dans cette région 4 à 5 fois plus de camions qu'il y en a actuellement ?

La conclusion est également « intéressante », mais il est tout de même essentiel d'annoncer que le tracé N1C1S1 est le meilleur.

A noter que les cartes sont illisibles et sans légende.

II-3- 8. Trafic de transit et d'échange en Ile de France.

Les commentaires sur ce dossier sont pour le moins lapidaires.

*Page 10. Il est préconisé une lecture prudente de la carte...*

Et pour cause, cette carte étant issue d'une modélisation sans contrainte, et cela n'a pas plus de sens sur « le boulevard périphérique » que sur l'ensemble des axes de la zones comme on le constatera dans le chapitre « Conclusion ».

*Page 13. Analyse à l'horizon actuel. RN184.*

*- Trafic d'échange : seulement 5% du trafic total.*

*- Trafic de transit : part nulle.*

*- Une des problématiques du prolongement d'A104 : l'augmentation du trafic de transit et d'échange sur le secteur.*

Quant à la lecture des tableaux ? Trouver des écarts entre les échanges et le transit sur des tronçons aussi courts dont l'origine et la destination sont identiques, relève de l'exploit pour un modèle de trafic.

II-3- 9. Etude de sécurité.

Dossier intéressant et complet sortant du cadre de la modélisation.

Les conclusions rentrent tout à fait dans le projet étudié « Autre Projet ».

## CONCLUSION.

A la suite des nombreuses remarques annotées sur les différents dossiers consacrés ou découlant du modèle de la DREIF, si la base de données du modèle n'est pas remise en cause, la pertinence des résultats sur le trafic n'en est pas de même.

Ceci est constaté par les bureaux d'études chargés de la mise à jour du modèle pour l'année de référence de 2003.

Sans remettre en cause le travail des bureaux d'études, les calages de matrices ont été réalisés avec de telles variables concernant les chiffres de trafic que l'on peut mettre en doute les résultats sur le traitement de zone, le modèle étant mieux adapté pour des grandes tendances comme Paris et sa petite couronne, ou la petite couronne et la grande couronne.

Il semble également que les algorithmes ont tenu compte des capacités maximales des voies sans imposer de limite de temps quant à l'utilisation de ces voies à pleine capacité.

Hors, les techniciens de la voie publique savent bien que le taux de remplissage à pleine capacité de ce type de voie rapide en péri-urbain ne dépasse que très rarement 50% des 24 heures d'une journée.

C'est probablement ce qui amène aux aberrations constatées pour les projections à 2020.

Exemple : Pour 2003, année de référence.

Sur A15.

- 153 000 vh/j sur 6 files = 12,75 heures de trafic à pleine capacité (avec 2000vh/h\*). A l'Ouest de la RN184

- 188 000 vh/j sur 8 files = 11,75 heures... Au droit de Sannois

Sur A13.

- 117 600 vh/j sur 6 files = 9,75 heures... A l'Ouest d'Orgeval.

- 94 000 vh/j sur 4 files = 11,75 heures... A l'Est D'Orgeval.

Sur RN184.

- 63 600 vh/j sur 4 files = 7,95 heures... Au Nord de A15.

- 52 500 vh/j sur 4 files = 6,6 heures... Sur le pont de Conflans.

Avec la modélisation à l'horizon 2020, ces ratios sont respectivement de :

- A15. 14,90 heures et 18,25 heures\* (conjonction de A15 et A115).

- A13. 12,25 heures et 13,65 heures.

- RN184. 11,30 heures et 9,85 heures, ce qui montre, entre autre, les réserves de capacité du pont de Conflans.

On voit ici les limites du modèle de trafic.

Il est par ailleurs certain que les calages, meilleurs soient-ils, ne sont pas une garantie de la prévision. Ainsi, en 2020, des bureaux d'études reprenant les résultats à cet horizon rencontreraient les mêmes problématiques que ceux qui ont travaillé à remettre au meilleur niveau possible l'horizon à 2003.

Et c'est à partir de tous ces résultats que l'on calcule l'économie d'un projet et de son taux de rentabilité. C'est semble t-il la difficulté d'un tel exercice.

\* Si l'on retient 1 800 vh/h, le nombre d'heures d'utilisation de la voie augmente de 11,1%.

### III. AUTRE PROJET.

On ne peut pas s'en tenir aux seules critiques du dossier sans faire, en contrepartie, une proposition qui recherche le plus grand consensus, même si les problèmes aux heures de pointes dans le secteur d'Orgeval ne seront pas pour autant résolus.

Par ailleurs, les élus de la région ne doivent pas faire de ce projet un enjeu politique et s'occuper plutôt du bien vivre de leurs populations, sinon, quelle que proposition qui pourrait être faite serait rejetée, ce qui fausserait évidemment le débat.

Entre le refus des populations de voir se créer un tracé supplémentaire de type voie autoroutière dans les zones urbanisées, doublant la RN184, et celui des défenseurs de la forêt de craindre la réalisation d'une césure à travers celle-ci, tel que le tracé noir le propose (la couleur ne semble d'ailleurs pas avoir été prise au hasard), il semble possible de contenter la majorité de ces opposants sur la proposition qui suit.

A noter que dans le « journal de Saint-Germain n°485 » un appel à pétition contre le tracé noir et le tracé bleu a été lancé par la Mairie, avec un amalgame entre ces 2 tracés pas très honnête sur le plan intellectuel.

Dans ses documents, La DREIF n'a jamais envisagé d'aménager le tracé bleu à l'air libre.

#### III- 1. CAPACITE DE LA RN184.

Dans le document de la DREIF et en s'en tenant aux seuls chiffres du dossier, on constate que dans cette section de voie, les besoins à l'horizon 2020 en trafic sur l'axe Nord- Sud de la zone d'étude, sont de : ( carte page 20 du dossier de synthèse).

- 78 800 véhicules/jour au niveau du pont de Conflans,

- 90 400 véhicules/jour au nord de A15.\*

(\* ces prévisions sont très probablement à reconsidérer, les études ayant été faites avant l'ouverture de A115 entre la RN184 et l'A15 à Sannois).

Hors dans le dossier, les chiffres de trafic annoncés pour une voie rapide urbaine (VRU) sont compris entre 105 000 et 112 000 véhicules/jours (tracé rouge et tracé bleu) pour une voie calibrée à 2x2 files. Ces chiffres de pure fiction sont le résultat de l'entrée dans le modèle de la création d'une voie supplémentaire dans la zone d'étude à 2x2 files.

Ce calibrage en section courante est justement celui de la RN184 actuellement, d'où la possibilité de la transformer en voie rapide en supprimant toutes les lignes de feux rencontrés notamment sur Conflans et Eragny. Cela laisse encore de la réserve de capacité par rapport aux prévisions 2020.

Par analogie avec les différents documents du dossier concernant les tracés, la forme a été volontairement reprise pour la description de « AUTRE PROJET ».

## III-2. PRESENTATION GENERALE.

### III-2- 1. DEFINITION.

Cet « AUTRE PROJET » est la combinaison de 2 tracés proposés.

- Nord 3. (8,5 km environ).

Ce tronçon est la partie de la RN184 comprise entre le Sud de l'échangeur avec la D14 qui se situe sur la commune de Saint-Ouen l'Aumône et le Nord de la forêt de Saint-Germain en Laye.

La voie reste calibrée à 2x2 files et est décaissée et couverte au droit des parties habitées sur les trois villes traversées, Saint-Ouen l'Aumône, Eragny, et Conflans- Sainte- Honorine.

- Sud 2. (8 km environ).

Ce tronçon est globalement celui retenu dans le tracé bleu (S2), sinon qu'il est enterré depuis la RN184. Il rejoint au sud de la forêt de Saint-Germain en Laye l'échangeur prévu avec A14 et la RN13, permettant de rejoindre la Défense et/ou la province.

Le rétablissement au dessus de l'ouvrage de la ligne de chemin de fer dite « de Grande Ceinture » entre Saint- Germain en Laye et Achères, permettant ainsi de rejoindre Cergy- Pontoise par la ligne empruntée par le RER , me semble être une opportunité qu'il convient de saisir.

### III-2- 2. COMMUNES ET POPULATIONS CONCERNEES.

- Les communes actuelles traversées par la RN184, sauf la ville de Saint-Germain en Laye.

- Les populations concernées sont les riverains de la RN 184 dans la partie nord de l'itinéraire, qu'il convient de mieux protéger.

Pour le nombre de populations touché, les éléments du dossier ne permettent pas de les calculer, mais le chiffre est très faible puisqu'il ne concernerait que les populations riveraines de la RN184, non protégées, sur la partie Nord du tracé.

### III-2- 3. DESCRIPTION.

Du Nord au Sud :

- De Méry-sur-oise à Saint-Ouen l'Aumône, la voie est déjà aménagée en type VRU.

- SUR LA COMMUNE DE SAINT-OUEN L'AUMÔNE.

Du sud de l'échangeur avec D14 au Sud de l'échangeur RN184 / A15, la voie serait décaissée et recouverte d'une couverture lourde, si l'échangeur avec A15 ne pouvait être modifié pour le transformer en modèle type, c'est à dire, sans entrecroisement.

D'après le maître d'ouvrage, cette incertitude a été levée, la DDE95 ayant étudié un projet d'échangeur sans entrecroisement.

La protection des riverains proches de cet échangeur doit faire l'objet d'une attention particulière, avec une solution de semi couverture ou couverture totale, la seule voie qu'il est nécessaire de rétablir étant une liaison inter quartier coupée par la RN184.

Les encombrements journaliers provoqués par les feux tricolores et qui gênent l'activité dans ce secteur, disparaîtraient à la condition de prolonger l'exercice sur Eragny et Conflans Sainte-Honrine.

n° 71a. Arrivée sur l'échangeur avec A15 en venant du Nord  
La voie rapide serait décaissée et recouverte pour recréer une voirie d'échange entre A15 et l'ancienne RN184.



- SUR LA COMMUNE D'ERAGNY.

La voie serait décaissée et recouverte d'une couverture lourde où serait aménagée une voie locale assurant la desserte locale de l'ensemble des quartiers, du Nord du carrefour avec le Boulevard Charles De Gaulle au Sud du Carrefour avec la RD54

- Carrefour RN184 – RD 54.

n° 42a. Carrefour RN184 - RD54  
Ce carrefour en limite de Conflans et d'Eragny serait un échangeur avec la voie rapide décaissée.



Dans cette section, les échanges avec la voie rapide s'effectueraient aux seuls carrefours avec la RD54 et avec le boulevard Charles De Gaulle.

n° 61a. Carrefour RN184 - bd Charles de Gaulle  
Ce carrefour est le second échangeur avec la voie rapide décaissée.



La voie reconstituée en surface assurerait la desserte locale reliant ainsi tous les carrefours intermédiaires, avec création de rond- points, d'un terre- plein axial planté (celui existant prolongé), et de trottoirs très confortables pour les piétons et circulations douces.

n° 46a. Carrefour RN184 - bd des Aviateurs Alliés  
Ce carrefour à niveau n'a pas de liaison directe avec la voie rapide. Sur la voirie locale, Il assure la desserte locale entre Conflans et Eragny.



n° 50. Carrefour RN184 - av. Jean Jaurès  
Ce carrefour n'a pas d'accès direct avec la voie rapide.



n° 55a. Carrefour RN184 - bd de la Commune de Paris  
ce carrefour n'aurait pas d'accès avec la voie rapide.



Les liaisons entre les 2 rives pour les piétons pourraient enfin se pratiquer sans danger, les circulations douces pourraient emprunter cet axe, et les transports en commun pourraient circuler sur la file de droite, dans un couloir réservé, une seule file étant suffisante pour écouler ce trafic local.

-SUR LA COMMUNE DE CONFLANS SAINTE-HONORINE.

La partie décaissée se situerait du nord de la tête de pont au nord du carrefour avec la RD 203. Un échangeur ou un demi échangeur serait créer avec cette RD203. Avec la suppression de la coupure de la voie, la sécurité serait mieux assurée.

n° 40a. Carrefour RN184 - RD203  
Ce vaste carrefour serait traité en demi - échangeur avec des ronds - points en surface.



Ceci permettrait de créer une voie dessus de la voie rapide permettant de rétablir les anciennes liaisons inter quartiers, et de rompre l'isolement des immeubles qui se situent entre la RD203 et La RN184.

n° 36. Immeubles coincés entre la RN184 et la RD203  
Cette section de voie serait décaissée et couverte de manière à rompre l'isolement de ces immeubles.



- SUR LA COMMUNE D'ACHERES .

Au sud de l'échangeur avec la RD30, et pour sauvegarder les possibilités d'exploiter l'ancien champ d'épandage comme le souhaite le maire d'Achères, la voie rapide plongerait sous le champ et la forêt pour rejoindre la voie ferrée du RER A au niveau du faisceau de voie du Grand Cormier, afin d'assurer sa liaison avec la section sud de la Grande Ceinture proposée.

- SUR LA COMMUNE DE POISSY.

Au sud de ce faisceau, une nouvelle trace serait créée en lisière de Poissy, mais à l'intérieur de la forêt (sensiblement parallèle au sentier sportif), de manière à protéger les riverains de Poissy de la remise en service de la ligne de Grande Ceinture.

Dans cette section, au sud du faisceau du Grand Cormier, la voie de chemin de fer se situerait sur la dalle de la voie rapide et au dessous du niveau du sol de manière à recréer de larges plateaux traversants pour éviter une trop longue césure.

Afin de libérer le Golf de Saint-Germain en Laye, il pourrait être envisagé de revoir le tracé de la ligne de chemin de fer dans la trace de la RD190.

Les anciennes emprises SNCF pourraient alors être rétrocédées au gestionnaire de la forêt, et à la ville de Poissy pour ce qui concerne la partie de voie qui se situe sur son territoire.

L'emplacement d'une gare sur la commune de Poissy paraît indispensable dans le cadre d'une liaison Pontoise / Poissy / Saint-Germain en Laye.

- Le raccordement de cette voie rapide avec l'A14, peu chargée dans cette section (32000 vh/j pour les 2 sens. Source DREIF) semble logique afin de rentabiliser la voie. La barrière de péage serait aménagée dans le seul sens vers la Défense.

En direction Province, le passage serait libre de tout paiement.

Un raccordement de la RN13 avec A14 est envisagé d'après la DREIF. Il permettrait d'utiliser le barreau final de A14 sans nécessité de créer des voies supplémentaires comme il est proposé dans le tracé bleu.

La réalisation de cet échangeur rendrait plus attractif l'emprunt de A14 en direction La Défense, pour les populations riveraines et celles qui emprunteraient la RD104.

Ceci soulagerait d'une partie de leur trafic la D153 dans Poissy et la RN184 dans Saint-Germain en Laye.

La jonction avec l'A13 en direction Paris qui nécessite, au-delà de la RD30, la création d'une bretelle de raccordement entre A14 et A13, ne doit être qu'une situation provisoire.

Une solution semble se dégager d'après le maître d'ouvrage, par la réalisation d'un tunnel reliant, depuis l'échangeur A14 / RN13 / RD104, l'A13 sur le haut de la cote d'Orgeval en direction du triangle de Rocquencourt.

Quelle que soit la solution retenue dans les divers scénarii, ce passage par l'A13 reste un problème qu'il va bien falloir résoudre.

### III-2- 4. ROLE.

Ce tracé relie Méry-sur-Oise à Orgeval en desservant :

- plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation.

Il s'agit de Saint-Ouen l'Aumône, Cergy-Pontoise, Eragny-sur-Oise, Conflans Sainte-Honorine, Achères, Poissy.

- divers pôles d'activités.

Les zones d'activité de Saint-Ouen l'Aumône, de Eragny, des Boutries à Conflans, de la plaine d'Achères où se situe le technopôle, l'essentiel des usines Peugeot, et la future plateforme multimodale.

Pour compléter ce dispositif et assurer une desserte multidirectionnelle de ce secteur, la création d'un pont entre Achères et Carrières-sous-Poissy s'avère nécessaire, complété par la réalisation d'un échangeur assurant la liaison entre le pont de Triel et l'A13.

### III-2- 5. LONGUEUR.

Le tracé à aménager a une longueur extrêmement réduite par rapport à tous les autres tracés. La longueur de voie à aménager se décompose comme suit :

- 3,4 km en tranchée couverte avec reconstitution d'une voirie locale en surface.

0,5 km à Saint-Ouen l'Aumône.

1,9 km dans la traversée d'Eragny.

1 km dans la traversée de Conflans Sainte-Honorine.

- 1 km en tranchée couverte dans la traversée du champ d'épandage de Achères.

- 6,2 km en tunnel sous la forêt.

### III-2- 6. PROFIL EN TRAVERS.

Le profil en travers est maintenu à 2x2 files pour l'ensemble de la voie.

### III-2- 7. POINTS D'ECHANGE.

Le tracé « AUTRE PROJET » a des points d'échange avec les voies suivantes :

- L'autoroute A115.

- L'autoroute A15.

- La RD54.

- La RD203.

- La RD30.

- L'A14 et par extension l'A13.

- La RN13.

- Un nouvel échangeur sur A13 depuis le pont de Triel ainsi que la réalisation du pont d'Achères complèteraient la desserte de la boucle de Chanteloup.

Les échangeurs retenus permettent d'assurer la desserte de toutes les communes et des principaux pôles d'activités rencontrés entre Méry-sur-Oise et Poissy-Orgeval.

\* les données de cette page ont évoluées suite aux réunions de la CPDP.

### III-2- 8. PEAGE.

Dans le cas où cette voie rapide serait à péage, seul le tronçon Sud serait concerné, mais l'intérêt d'un tel projet serait condamné et n'aurait que peu d'influence sur la diminution de trafic attendue dans la forêt de Saint-Germain.

Le péage au niveau de A14 en direction La Défense paraît être le seul envisageable.

### III-2- 9. ESTIMATION.

Je laisse le soin à la DREIF, avec l'accord de la commission de débat public de chiffrer un tel projet en vérifiant plus précisément, les longueurs des ouvrages à réaliser.

Le linéaire de section en travaux est moins important que sur les autres projets et le service rendu est plus significatif pour les déplacements des populations riveraines.

Sans omettre le bénéfice à attendre du foncier rendu à leurs propriétaires sur l'ensemble du tracé rouge, entre Méry-sur-Oise et Orgeval, qui représenterait à terme pour les communes, des possibilités de développement et des rentrées substantielles.

### III-2- 10. POINTS SINGULIERS.

- L'échangeur avec l'A15 cité plus avant.
- Le passage sous le faisceau SNCF des lignes RER et de Mantes la Jolie.
- Le raccordement avec l'échangeur A14 /RN13 prévu par la DREIF.
- La réalisation des ouvrages sous circulation qui nécessite une bonne connaissance de la circulation et de l'organisation des chantiers avec l'utilisation d'outils adaptés.

A titre d'exemple, les entreprises de BTP ont développé des outils spécifiques pour la réalisation de parois moulées dans des espaces restreints (la Latine). Sans cette machine, certains parkings parisiens comme ceux du bd Saint Michel ou du bd Sébastopol, et un certain nombre d'autres ouvrages n'auraient pu être réalisés sous circulation.

Les tunneliers, qui sont des machines puissantes et coûteuses, doivent être mises en œuvre pour être amorties. En effet, et le coût de l'inaction de ce type de matériel n'est pas négligeable. Néanmoins d'autres méthodologies de construction sont envisageables.

### III-2- 11. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT.

Dans la partie Nord, la reconstitution de voiries locales au dessus des tunnels permettrait d'assurer la desserte des quartiers y compris pour ceux qui avaient subi la césure lors de la réalisation de la RN184. La plupart des riverains seraient totalement protégés des nuisances provoquées par la circulation de la voie rapide, pour ce qui concerne le bruit, et pour la pollution de sorties de tunnels qui se situent pour l'essentiel dans des zones où l'habitat individuel est absent, ou en retrait de l'axe.

Les voiries locales, parallèles à la voie rapide, comme la traversée du village d'Eragny ou certaines voies de Saint-Ouen l'Aumône retrouveraient leur tranquillité aux heures de pointes.

Dans la partie sud, seule la trace d'une emprise limitée réservée au chemin de fer apparaîtrait, de l'ouest du faisceau du Grand Cormier à la RN190, entrecoupée de larges plateaux traversants assurant les liaisons entre les 2 rives.

#### **IV- EN CONCLUSION.**

1- Au Sud, par des aménagements réalisés sur la RN184 dans la traversée de la forêt de Saint-Germain en Laye, il est possible d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité.

Il est nécessaire, par ailleurs, de contrôler le niveau de circulation en ne dépassant pas la capacité de la voie qui, pour l'essentiel sauf à l'approche des carrefours, doit être maintenue à 2x1 file.

Le verrou naturel du pont SNCF d'Achères et le contrôle au niveau du carrefour du Bel Air remplissent parfaitement cette mission.

2 – Au Nord, il n'est pas utile de doubler la RN184 par un second tracé que les populations refusent ainsi qu'une partie de leurs élus :

- par l'inutilité de tripler à terme le trafic dans la zone d'étude alors que les prévisions en 2020, si l'on en croit les chiffres de la modélisation, ne projettent que de les augmenter de 50%.

- par la possibilité d'aménager l'axe existant en voie rapide, tout à fait apte à assurer ce trafic futur, tout en assurant un maximum de protection pour les riverains et en recréant pour eux-ci un cadre de vie plus agréable.

La desserte des pôles économiques de la région est parfaitement assurée dans cette proposition.

3- IL serait regrettable de ne pas saisir l'opportunité, par ce projet, de remettre en service la ligne de chemin de fer de Grande Ceinture, entre Cergy, Pontoise, Poissy et Saint-Germain, avec à terme une continuité vers des pôles d'emplois qui se situent dans la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines ou sur le plateau de Vélizy-Villacoublay.

Cette ligne de transport en commun de rocade serait susceptible de capter une partie de la population qui utilise aujourd'hui son véhicule, faute de mieux.

Enfin, que les défenseurs de la forêt se rassurent, ce projet n'a aucunement l'intention de massacrer, comme on peut le lire ou l'entendre, la forêt à laquelle chacun est attaché.