

Enquête Publique RD30/RD190

Questions des associations

26/01/2012

Contexte de l'enquête

L'introduction (pièce A) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise :

« Le présent dossier concerne l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P) du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la Route Départementale 30 (RD 30) et la Route Départementale 190 (RD 190) avec la création d'un nouveau franchissement de la Seine, sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines ».

Nulle part le dossier ne précise pourquoi l'enquête publique se limite aux communes citées alors que la création des infrastructures prévues aura des conséquences sur la circulation de communes en dehors de la zone d'étude.

L'examen du document préfectoral conduit à se demander si la ville d'Andrésy n'aurait pas dû être dans la liste des villes soumises à enquête publique.

En effet, l'examen du document et du plan, montre que :

- la limite d'Andrésy est à 250 m du rd point avec la RD 22,
- et à moins de 50m entre le pont et les limites territoriales Andrésy (île Peygrand)/Carrières/Achères.

Aussi, en matière de bruit comme de pollution, les normes d'enquête devraient-elles s'étendre au-delà des limites stricto sensu des territoires.

En effet :

En application de l'article L. 571-10 du Code de l'environnement, le décret du 9 janvier 1995, l'arrêté du 30 mai 1996 et la circulaire du 25 juillet 1996 réglementent les modalités du classement sonore des grandes voies existantes (et de leurs modifications et transformations significatives) par les préfets.

Catégories d'infrastructures et secteurs affectés par le bruit :

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence :

Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m

65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	Catégorie 4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	Catégorie 5	10 m

Code	Article	Vocation
Code de l'urbanisme	L. 111-1-4	En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Aussi, la distance des catégories 1 à 4 (commençant à 30m) devrait-elle imposer que l'enquête comprenne la ville d'Andrésy !

Est-ce qu'un tel vice de forme ne pourrait pas faire annuler l'enquête ?

1° sur le fond: nous sommes en agglo ; l'affichage ne doit-il pas porter sur l'ensemble de l'agglo ?

2° l'A 104 est évoquée, et le pont risque de faire doublon ; quel est l'intérêt de faire un pont si l'Etat fait par la suite un pont ou un tunnel?

3° page 37, circulation stable sur la RN 184 à 40.000 véh/j; page 43 il est évoqué l'évolution naturelle du trafic. Bref c'est le « tout bagnole » et les TCSP (bus, tramway, etc.) sont occultés ; ils pourraient être développés entre Triel et Poissy, ou de la Gare de Chanteloup à la gare de Poissy.

Où se trouve la vision d'avenir ?

4°page 59, le SDRIF 94 est évoqué alors que le SDRIF 08 est applicable : bref on fait le choix entre documents et l'on choisit le plus pratique.

Cette importante enquête publique est limitée à un mois, alors qu'il s'agit d'un projet lourd, et datant d'une quarantaine d'années.

Quelles sont les raisons d'une telle précipitation, alors même que les réflexions sur l'A 104 restent non abouties ?

La notice explicative (pièce C) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise :

Ainsi, étant donnée l'évolution naturelle du trafic et des projets de développement, les axes de la zone d'étude seront de plus en plus saturés à l'horizon 2020 si aucun aménagement n'est effectué au sein de la boucle de Chanteloup.

Le terme « naturelle » utilisé dans le texte signifie-t-il que :

- l'augmentation du trafic routier est une donnée qui est propice à l'environnement et donc conforme aux engagements du Grenelle de l'Environnement ?
 - c'est une évolution irrémédiable et donc que le Conseil Général des Yvelines n'envisage d'autres solutions qu'une course entre construction de nouvelles routes et saturation de celles-ci ?
-

L'article R122-1 du code de l'Environnement précise :

« Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages prescrites par la présente section sont faites par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage ... Dans tous les cas, la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude doit figurer sur le document final ».

Pourquoi l'étude d'impact présentée par le Conseil Général des Yvelines ne précise-t-elle pas, comme indiqué dans l'article cité, les personnes physiques qui sont réellement les auteurs des différentes études qui sont mises à l'enquête publique (cf. page 411 de l'étude d'impact, pièce G) ?

"Comment peut-on lancer une enquête publique dans un tel brouillard, à quoi servent les concertations?".

Pages 427 et suivantes ; nous découvrons des projets concoctés dans notre dos, sans concertation ;

Le but de l'enquête publique est-il d'avaliser aussi tous les projets structurants de notre région ainsi révélés ?

Domaine d'étude contestable

La non prise en compte du "contournement des Mureaux" (Cf. N°30 du SDAEY rappelé pages 277 et 278 de la pièce G étude d'impact) dans la modélisation prise en compte dans la présente étude (page 373 de la pièce G étude d'impact) a ainsi "oublié" la liaison du nouveau maillage des routes départementales avec l'autoroute A13.

Il paraît évident que cette "omission" a écarté un très important trafic du domaine de l'étude d'impact proposée: on a enlevé la pompe à trafics Est Ouest.

Pièce G étude d'impact la page 334 précise la définition du domaine et bande de l'étude:

"Le domaine d'étude est composé de l'ensemble du réseau routier subissant, du fait de la réalisation du projet, une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10%. Ainsi, les axes étudiés sont les axes directement concernés par le projet (RD 190, RD 30 et liaison RD 190 - RD 30) ainsi que les principaux axes se connectant au projet et étant impactés par ce dernier (RD 55, RD 22...)."

On peut être fondé à penser que l'omission du contournement des Mureaux remet en cause la définition de la totalité du domaine de l'étude.

Enquête publique centralité de Carrières:

Pour passer le pont de Poissy, 2 scénarii avaient été prévus :

- Elargissement du Pont de Poissy
- Utilisation de l'ancien Pont.

Ces 2 scénarii n'apparaissent pas dans cette enquête : s'agit-il toujours du même pont ?

Pont d'Achères

L'accord de la CA2RS sur le pont n'a pas été donné au CG avant sa délibération du 10 juin 2010; le maire de Carrières est opposé au positionnement de ce pont.

Un pont se trouvant sur le territoire d'une commune peut-il être imposé à son maire contre son gré??

Les ponts, seules alternatives possibles pour le Conseil Général?

Document C page 49 : « Concernant le passage en sous fluvial pour le projet départemental, celui-ci n'est envisageable que de manière couplé avec l'A104 car le Département ne peut réaliser un tel projet seul. Le franchissement de la Seine par un tunnel est hors de sa portée, aussi bien financière que technique.

A ces coûts d'investissement il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels bien supérieurs pour un tunnel par rapport à un pont. Accessoirement, en cas de passage du projet sous la Seine, les questions de desserte locale devraient être revues, compte tenu des distances nécessaires pour remonter au niveau du terrain naturel ».

Depuis des années, l'Etat ne s'occupe plus que des autoroutes, les routes nationales (ou petites départementales à 2X2voies) étant à réaliser par les Conseils Généraux.

Le Conseil Général des Yvelines peut-il sérieusement développer ces arguments pour justifier la création d'un pont ?

Sommes-nous condamnés à voir ériger d'énormes ponts au-dessus de nos têtes?

Objectifs annoncés lors de la concertation 2009, objectifs énoncés du projet

Le dossier d'enquête publique s'appuie sur la concertation de 2009.

Il est donc intéressant de comparer les objectifs prévalant lors de la concertation avec les éléments fournis dans le dossier d'enquête publique.

Lors de la concertation qui s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009, les finalités du projet telles que présentées par le Conseil Général étaient les suivantes :

- mailler les routes départementales existantes,
- garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales » (délibération du 23/10/2009, page 6),
- accompagner le développement du territoire de l'OIN Seine - Aval dont fait partie la Boucle de Chanteloup.
- Enfin, ce projet de liaison RD30/RD190 était présenté comme étant un projet local, distinct de l'A104 et non substituable à celle-ci.

Aucune donnée de trafics n'était fournie.

Comme pour tranquilliser les habitants, la concertation prévoyait la réalisation d'une partie du projet 2X1 voie avec variantes en 2X2 voies.

D'importants changements se sont produits depuis la concertation qui s'est déroulée en juin-juillet 2009 :

- Projets de développement de la Boucle de Chanteloup, par la Communauté d'Agglomérations des 2 Rives de la Seine, à savoir :
 - o un développement économique important au travers du projet Ecopole et du port de Triel-sur-Seine,
 - o un développement de l'offre de logements permettant d'atteindre 100 000 habitants contre 65 000 aujourd'hui.
- Le projet du port d'Achères est porté aujourd'hui à 420 hectares, sur un territoire dit « Confluence Seine-Oise », identifié comme un territoire inclus dans le projet du Grand Paris.
- Informations concordantes laissant penser que l'Etat aurait décidé de limiter le prolongement de l'A104 au niveau de la commune d'Achères. Si elle était confirmée, cette décision emporterait des conséquences majeures sur la teneur du projet présenté lors de la précédente concertation.

Ces informations, apparues après la concertation de 2009 ont conduit un collectif d'associations à considérer que la précédente concertation étant devenue caduque et a demander (cf lettre du 18 juin 2011 adressée au Pt du Conseil Général, jointe en annexe) :

- de reporter l'enquête publique prévue fin 2011,
- de relancer une nouvelle concertation plus globale, la concertation menée en 2009 étant rendue caduque par les éléments présentés ci-dessus.
- de ne plus limiter le champ de la nouvelle concertation à la seule zone de la Boucle de Chanteloup

Les objectifs du projet

Le projet de liaison RD 30-RD 190 sur les communes de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Achères et Poissy permettra :

- d'assurer un maillage des routes départementales,
- de créer une desserte routière ouest-est, avec un nouveau franchissement de la Seine,
- d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

- **L'objectif de garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales » (délibération du 23/10/2009, page 6), a disparu!!**
- **La concertation élargie demandée n'a pas eu lieu**, nos élus (voir dossier de presse et CR analytique de la délibération du CG du 8juillet 2011) ne sont pas d'accord sur les solutions proposées (pont, tracé de l'A104) évoquent le risque réel d'un arrêt de l'A104 à Achères (arrêt par phasage des travaux) contestent les domaines d'études retenus)

A titre de comparaison, le dossier du débat public concernant le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie rappelle le cadre réglementaire, ainsi que l'esprit dans lequel une véritable concertation doit être conduite.

Il est ainsi rappelé que les promoteurs du projet « *ont souhaité associer dans un processus de concertation large, les principaux acteurs institutionnels du territoire dès le lancement des études préalables. Le projet a été constitué à partir de leurs attentes. Des comités territoriaux et des groupes de travail thématiques ont complété le dispositif pour assurer une bonne prise en compte des conditions d'insertion du projet dans les territoires* ».

Le dossier ajoute qu'est mise en place « *une démarche de conduite de projet qui associe étroitement études et concertation. Le dialogue et l'échange avec le public ne se réduisent pas au temps du débat public mais se poursuivent au-delà...* ».

Le contraste entre cette démarche et la concertation de 2009, réalisée par le Conseil Général, est « éblouissant » !

Le but d'une concertation préalable consiste-t-il seulement à annexer un "papier" au dossier d'enquête ?

Evolution des trafics

Modèle de calculs de l'étude des trafics : "L'art de monter un puzzle".

Le barreau de liaison entre le projet de déviation de la RD154 au sud de Verneuil et Vernouillet et l'A13 n'a pas été pris en compte dans le modèle de calculs de l'étude des trafics (Cf. page 373).

Pourtant ce barreau figure dans les objectifs du réseau routier structurant des Yvelines à terme (Cf. pages 277 et 278 de l'étude d'impact "Rep. 30"); il est précisé que ce barreau ne sera réalisé qu'après réalisation du projet C13-F13 (Cf. pages 277 et 278 de l'étude d'impact "Rep. 18").

Le C13-F13 est un projet routier du réseau départemental.

Ces deux projets sont des projets d'infrastructures routières retenues par l'OIN Seine-Aval (voir protocole de l'OIN Seine-Aval en PJ pages 11 et 23).

« La réalisation de plusieurs infrastructures aura un impact important pour atteindre les objectifs du projet à mesure de l'ambition fixée. Les décisions concernant les tracés relèvent des maîtres d'ouvrage de ces infrastructures et n'entrent pas dans le champ du présent protocole. Leur réalisation devra tenir compte de la rapidité du développement qui devra, symétriquement, être adaptée à la capacité globale du système de transports tous modes confondus. Il s'agit en particulier, des infrastructures suivantes :

- *le bouclage de la francilienne,*
- *le projet C13-F13 dans sa partie est pour assurer le lien entre le cœur du territoire et Cergy-Pontoise,*
- *l'amélioration des conditions de trafic vers Saint-Quentin en Yvelines dans le secteur de la vallée de la Mauldre, en veillant particulièrement à la réduction des nuisances sur les communes de la vallée.*

Trois projets sont nécessaires pour réussir le développement des sites du territoire,

- *une solution aux contraintes posées par le verrou de Buchelay qui interdit de fait le développement de l'ouest du Mantois et constraint le développement du Bonniérois.*
- *l'amélioration des liens urbains entre Meulan et les Mureaux,*
- *la création du pont d'Achères permettant de desservir la boucle de Chanteloup.*

Le contournement du pôle de Meulan - Les Mureaux

Afin de délester du trafic de transit, les traversées des Mureaux, de Verneuil et Vernouillet, le Département souhaite engager la création d'une voie de contournement à 2 voies. Par ailleurs, l'insuffisance des franchissements de Seine provoque des difficultés de circulation sur le pont de Meulan-Les-Mureaux.

Le Conseil général a décidé de poursuivre les études d'une amélioration du franchissement de Seine. Ce projet suppose une vision d'ensemble et une discussion avec les communes, dont l'accord devrait être obtenu et mérite d'être traité à l'échelle large jusqu'au franchissement prévu à Gargenville.

En tout état de cause, les solutions envisagées ne seraient mises en œuvre qu'une fois engagée la réalisation de C13-F13. »

Curieusement, le modèle de calculs de l'étude des trafics (Cf. page 373) prend bien en compte la réalisation en 2032 du C13-F13, mais oublie d'y intégrer le barreau des Mureaux.

S'agit-il d'un détail? Non, la réalisation de ce barreau va permettre une liaison Est-Ouest vers l'A13 (au niveau Chapet-Les Mureaux), liaison génératrice d'un trafic qui de toute évidence mériterait d'être quantifiée dans le cadre du projet de liaison RD30-RD190

p. 372 : Le projet apporte une forte augmentation de la circulation automobile. Elle est même plus forte que les projections sans projet alors que, dans le projet du Département, il s'agit d'améliorer la circulation et non d'augmenter le trafic.

A quoi sert donc ce projet si le résultat final est d'augmenter le trafic ?

Page 334 : « la présente étude se base sur celle de déplacements réalisés par Egis en 2010-2011, calée sur des données de trafic de 2009 ».

L'accroissement de trafic résultant des différents projets à l'étude (urbanisation, 2 ports, éco pole) a-t-il été pris en compte dans les projections ?

- p. 375 "scénario 1 en 2020" : augmentation du trafic sur la RD 190 (entre le giratoire créé et l'entrée de Triel) de plus 21 % soit 33 0000 véhicules/heure dans les deux sens. Cela fait une augmentation de 13 000 véhicules/heure du trafic sur RD 30 à Achères.

Si le trafic augmente sur cette portion, comment se fait-il que, dans le même temps, le trafic sur le pont de Triel diminue ? C'est incompréhensible. Cela veut-il dire que le trafic se diffusera dans la ville déjà encombrée ?

- p. 377 "scénario 2 en 2032 (avec A104)" : augmentation du trafic sur RD190/RD22 lié à l'échange avec l'A104 mais, en contrepartie, baisse du trafic sur les deux ponts.

Dans ce cas, où passe la circulation si elle ne s'évacue pas par un des deux ponts ?

- p. 479 "horizon 2020" : l'ampleur du trafic généré par l'Eco pôle et la Centralité de Carrières n'est pas encore important.

Pour l'avenir, y a-t-il une étude d'impact réalisée ou prévue concernant cette évolution ?

- p. 480 : "horizon 2032" : flux en augmentation au sud de Triel et à l'ouest de Carrières ?

p. 482 : en 2032, les camions liés à la logistique opérationnelle de PSA passent actuellement par le pont de Poissy. Ils pourraient emprunter la nouvelle liaison.

Quid de la baisse du trafic sur les deux ponts : si elle peut se comprendre pour celui de Poissy, qu'en est-il pour celui de Triel ?

Trafic : les relevés de comptage montrent que les difficultés de traversée du pont de Poissy, n'existent qu'aux heures de pointe, c'est-à-dire durant une période relativement brève au cours d'une phase de 24h.

Est-il économiquement défendable de prévoir un tel investissement pour un problème de régulation de la circulation sur une plage de 2 à 3 heures ?

A-t-on recherché d'autres solutions, techniques ou réglementaires, pour lisser le trafic ?

Pièce G, p 373, trafic : Pour la prévision de trafic, tous les scénariosi supposent une mise en service de l'A104 en une seule fois.

Pourquoi a-t-on écarté un scénario où l'A104 serait mise en service en deux étapes, dont la première s'arrêterait à Achères ?

Si ce scénario était finalement retenu, quelle serait alors la validité d'une telle déclaration d'utilité publique ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 288) :

Synthèse / Milieu humain : déplacements et circulation routière

Les principaux axes routiers des Yvelines sont aujourd'hui très chargés une grande partie de la journée, en particulier aux abords des agglomérations, et dans l'impossibilité d'absorber tout trafic supplémentaire. Celui-ci se reporte, au détriment de la tranquillité des habitants et de la sécurité, sur la voirie secondaire, souvent des voies communales, inadaptées pour recevoir un trafic de transit.

Avec plus de 38 000 véhicules par jour, il est d'ailleurs saturé aux heures de pointe. Cette convergence des flux vers le pont de Poissy crée également des difficultés de circulation en rive gauche de la Seine, particulièrement à Poissy sur les RD 153 et RD 30, où le nombre de poids-lourds est également important.

Cette situation, problématique à l'heure actuelle, n'est pas tenable en cas de développement de la boucle de Chanteloup.

Par conséquent, la création d'un nouveau franchissement de Seine permettant de desservir la boucle de Chanteloup depuis l'est a été intégrée à la liste des projets d'infrastructures structurantes du département des Yvelines.

**Donc le constat est : il y a trop de voitures ;
La solution est : construisons des routes ;
La conséquence sera : de plus en plus de personnes prendront leurs voitures
Une fois le projet construit, le constat sera...**

Pourquoi une étude d'impact de cette envergure n'aborde-t-elle pas les vraies questions, à savoir :

- où vont précisément les gens qui utilisent leurs voitures ?
 - combien effectuent-ils de kilomètres par déplacement ?
 - seraient-ils intéressés par des solutions en transport en commun ?
 - ne peut-on envisager d'autres solutions que la voiture, moyen de transport du siècle dernier ?
-

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 282) :

Les conditions de sécurité

Les données d'accidentologie collectées par le Conseil général des Yvelines sur ses routes départementales montrent le caractère relativement accidentogène de certains des principaux axes de l'aire d'étude. C'est notamment le cas de la RD 30, à Poissy et Achères et de la RD 190, particulièrement en section interurbaine entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.

La RD190 a été accidentogène au cours de la période 2004-2008 ce qui n'est guère étonnant au vu de cette portion de route rectiligne. Pourquoi le Conseil Général des Yvelines n'est-il pas déjà intervenu pour faire mettre en place un radar automatique, un matériel qui aurait facilement fait baisser la vitesse sur cette portion de route rectiligne et probablement fait baisser de façon importante le nombre d'accidents graves et mortels.

Dans ces conditions, comment le Conseil Général peut-il invoquer l'argument de la sécurité pour promouvoir ce projet ?

Les éléments non pris en compte dans l'étude :

LNPN. Eole

Trafic poids lourds induit par le port d'Achères.

Aire d'étude du trafic : au-delà du pont de Triel vers Rd113 et de Rd113. L'axe existant : RD154 2x2 voies et 2x1 voie pas pris en compte dans l'aire d'étude du projet. Même constat concernant l'axe en projet : « voie de contournement verneuil/ vernouillet »

Comment explique-t-on ces exclusions ou la non prise en compte de ces éléments pourtant intimement liés à l'environnement du projet ?

Il apparaît clairement que la réalisation de la liaison augmente le trafic sur le pt de Triel. (2020)

Conclusion : ces lacunes interdisent toute lisibilité des effets du projet à partir des cartes de trafic et des commentaires associés pour cette zone.

L'évolution du trafic sur le Pont de Poissy est la seule que nous pensons avoir réussi à quantifier en faisant une suite de calculs permettant de résoudre le problème.

Il en ressort(rait) que **le trafic prévu en 2032 sur Pont de Poissy un trafic** (incluant les réalisations de la liaison RD30-RD190 et de l'A104 tracé vert avec échangeur complet dans la boucle) **sera supérieur de +40% au trafic actuel.** Le pont de Poissy est aujourd'hui le point noir de notre secteur.....

Comment le Conseil Général peut-il justifier ce constat à l'encontre des ambitions revendiquées?

L'impact sur le trafic est manifestement inadapté à la bonne compréhension des citoyens

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique consacre moins de six pages (372 à 377) aux effets du projet sur le trafic.

Pour un dossier dont l'objet est le projet d'une liaison de deux routes départementales (et accessoirement d'une liaison de l'A104!!), cela paraît bien mince.

La lecture de ces six pages conduit à faire les deux constats suivants:

- **La zone d'étude retenue ne donne aucune information sur l'évolution des trafics que les habitants de leur secteur sont en droit d'attendre.**
Citons pour exemple:
 - ✓ Les habitants de Triel n'ont aucune information sur ce qui se passe sur le secteur RD190-RD2
 - ✓ Trafics attendus sur l'ancien pont de Triel (RD2)??
 - ✓ Les habitants de Vernouillet et de Verneuil n'ont aucune information, pourtant la gare de "Vernouillet-Verneuil" sera la gare structurante du secteur, gare où passera le projet Eole (les "enclavés" de la boucle ne bénéficiant pas d'un réseau ferré adapté devront se rabattre sur cette gare ou celle de Poissy).
 - ✓ Quid pour les habitants de Chapet?
 - ✓ Quid pour les riverains de la RD154 situés entre le Pont de Triel et la RN13?
 - ✓ Quid des Mureaux?
- **Sur la zone d'étude retenue, la teneur des informations données ne permet d'appréhender ni la valeur des trafics à l'horizon 2020 ou 2032 ni même de savoir si l'actuelle situation se trouvera effectivement améliorée ou non.**

Tout semble organisé pour "noyer le poisson". Quelles sont les informations données?

- ✓ La situation actuelle fait référence aux résultats des comptages effectués par le département des trafics de 2009, la carte des trafics pour le secteur d'étude ne figure pas dans le dossier.
On peut en prendre connaissance sur le site du Conseil général des Yvelines, les trafics sont mesurés en véhicules/jour plus précisément en "TMJA" Trafic Moyen Journalier Annuel - Comptage permanent SIREDO.

La situation actuelle mesure le trafic en véhicules/jour sur l'année 2009.

- ✓ L'étude propose des évolutions des trafics en 2020 et en 2032 réputées prendre en compte les principaux paramètres jouant sur cette évolution (densification de la

population, évolution des secteurs économiques, réalisation des infrastructures routières et ferroviaires).

Différents scénarii sont proposés: réalisation ou non de la liaison proposée "RD30-RD190" combinée pour 2032 à la réalisation ou non de l'A104 (tracé retenu pour l'étude: tracé vert traversant la boucle).

Curieusement tous les chiffres d'évolution des trafics sont mesurés en véhicules en heure de pointe (UVP).

Les évolutions mesurent le trafic en véhicules en heure de pointe.

En modifiant l'étalement de mesure des trafics, les impacts du projet sur le trafic sont rendus impossibles!!

Pièce G étude d'impact la page 335 la "seule carte de trafics en TMJA communiquée dans le dossier d'enquête" fait notamment apparaître pour le scénario futur 2032 avec projet de liaison RD30-RD190 (l'A104 n'apparaît toujours pas, comme si elle avait été ajoutée en catastrophe à la dernière minute) les trafics suivants:

Trafics prévus page 335 de la partie G Etude d'impact pour "Qualité de l'air"

	Source CG Trafic 2009	Avec liaison sans A104 Page 335	Augmentation en % des trafics
Pont de Poissy	36 326	47 400	23%
Pont de Triel	14 980	38 470	61%
RD154 après pont	17 206	28 100	39%
RD190 entrée Triel	9 973	17 280	42%
Ancien Pont de Triel RD2-RD190	11 784	?	?
RD154 Vernouillet RD2	12 949	?	?
RD55 entrée d'Andrésy	12 605	30 210	58%

*** Rappel important: Le modèle de calcul n'a pas intégré la liaison vers l'A13 (Barreau contournement Les Mureaux identifié Rep 30 sur SDAEY)**

Notre analyse fait apparaître que les seules informations données dans ce projet (au détour de l'étude d'impact sur l'air), conduisent à nous insurger sur les constats que:

- d'une part ne va pas du tout soulager le trafic 2009, bien au contraire
- d'autre part le domaine d'étude a été amputé de nombreuses zones.

Circulation

Les automobilistes qui quitteront la RN184 pour rejoindre le futur RD 30 doublé emprunteront dans la plaine d'Achères une 2 fois une voie ;

Ceci constitue un goulot d'étranglement

Il est prévu une liaison douce de chaque côté du RD 30 ;

Comment passer de l'un à l'autre en toute sécurité si vous êtes piéton ou cycliste ?

Dimensionnement de la RD190

Pièce E Caractéristique des ouvrages d'art les plus importants page 82, carrefour giratoire" RD190 avec la liaison" prévoit un giratoire à 3 branches de 2X2 voies. Ceci ne semble pas correspondre avec les déclarations faites à l'occasion de la réunion de concertation du 30/06/11 sur l'éco pole page 7 du CR précise:

Denis Courtot explique que la RD190 est programmée pour 2X2 voies pour l'automobile. Il est également prévu avec le Conseil Général d'y faire passer un transport en commun en site propre (TCSP) de façon à favoriser le passage des bus et leur efficacité. L'espace est suffisamment large pour permettre également une piste cyclable sur le côté dans le mail.

Un participant souhaite connaître le traitement en matière de circulation pour le rond-point de Triel-sur-Seine.

Denis Courtot explique que le rond-point continuera à avoir 2 voies + 2 nouvelles voies réservées au TCSP (2x1 voie). Il confirme que cela ne changera pas la circulation à ce niveau ni au niveau du nouveau rond-point des 3 Cèdres.

Sur la partie Carrières Centralité, le Conseil Général prévoit 2x2 voies depuis la RD55 jusqu'au rond-point des 3 cèdres, ainsi que 2x1 voie pour le TCSP. Aujourd'hui le secteur le plus embouteillé est le secteur Sud et en particulier le passage du pont, d'où la volonté de transformation de ce secteur en boulevard urbain.

Le projet de Carrières Centralité est bien de traiter ce secteur de manière paysagère pour que ce boulevard conserve sa capacité de circulation, tout en permettant d'y faire passer le TCSP dans un cadre agréable.

Pièce G étude d'impact page323 "Effets des travaux sur la circulation routière" précise:

" Toutefois, le projet comprend des interventions sur la RD190 entre le raccordement de la liaison et le giratoire de la RD 1 (mise à deux fois deux voies) Ces différents travaux auront pour conséquence de perturber la circulation. Les perturbations pourront être, de différents ordres"

Ce sont des travaux beaucoup plus importants que le Conseil général des Yvelines semble envisager. Si le Conseil Général confirme, l'effet des travaux sur la circulation routière de la RD190 serait à revoir par rapport à ce projet en intégrant tous les travaux qui se dérouleront en même temps.

Pièce C notice explicative page33 "Le projet de l'Etat sur le tracé de l'A104" précise:

"Sur près de 3 kilomètres, la liaison départementale (trafic local) et le tracé de la Francilienne (trafic d'échanges et de transit) empruntent un même fuseau mais avec des altimétries différentes : le tracé de la Francilienne est souterrain alors que la liaison départementale passe en surface et traverse la Seine par un pont."

Prévoir sur 3km un tunnel de 2X3 voies, situé en dessous de la RD30 (en milieu urbain)....

La Pièce G étude d'impact "Effets des travaux sur la circulation routière" ne traite pas du tout de l'insertion de l'A104 dans ce projet; curieux.

L'insertion de l'A104 semble n'avoir pas été correctement prise en compte.

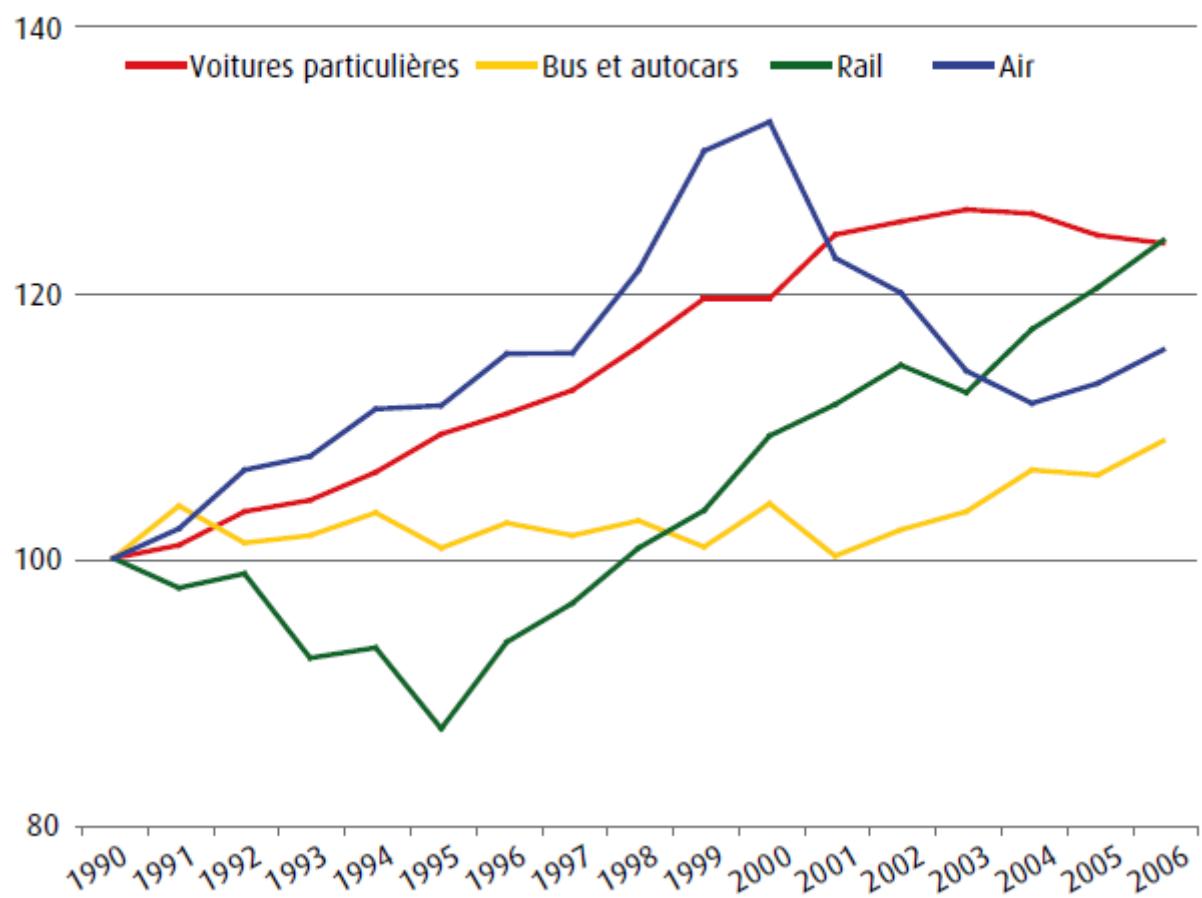
Evolution des trafics

Les deux graphiques suivants montrent qu'après une longue période d'augmentation continue, la circulation automobile en France a atteint un maximum vers le début des années 2000. L'augmentation annoncée du coût du pétrole, voire de sa raréfaction (à l'horizon de mise en service du projet) amplifiera probablement cette tendance.

Pourquoi ces faits pourtant connus ne sont absolument pas évoqués dans le dossier mis à l'enquête publique. En fait, le dossier n'envisage qu'une évolution continue de la circulation automobile pour ainsi justifier le projet.

Les transports intérieurs de voyageurs en France

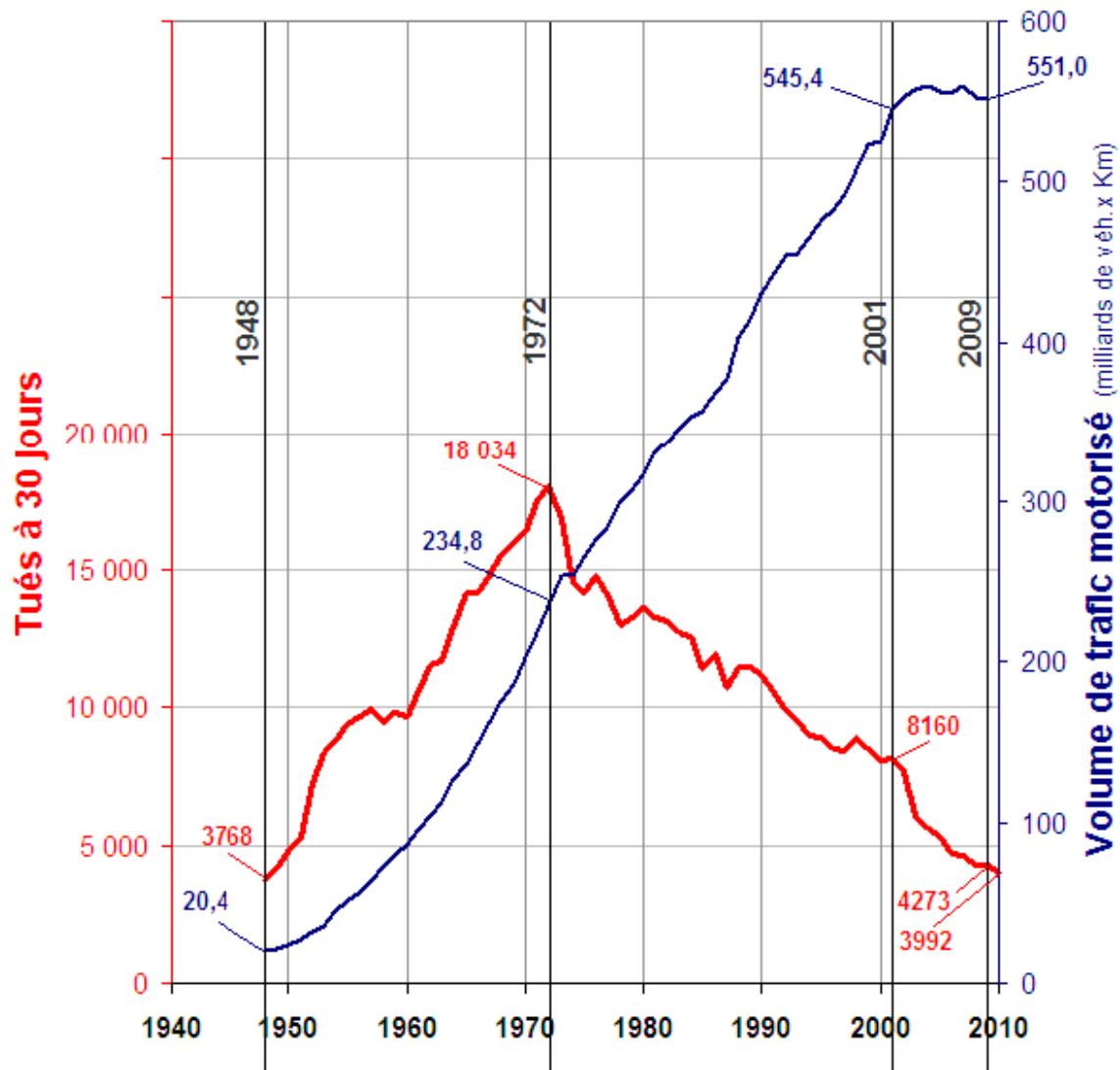
Indice base 100 en 1990 en voyageurs-km



Source : SOeS, Commission des comptes des transports de la nation.

Études & documents. Transports et environnement : comparaisons européennes. Commissariat général au développement durable. n°3. Avril 2009.

Evolutions comparées trafic et mortalité



Sécurité routière. Chiffres Clés. La mortalité routière en France. 2010. ONISR. Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (voir échelle de droite pour évolution du trafic motorisé).

Etude d'impact

P. 99, 100 et 143 : l'étude d'impact « vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et la santé » ... « elle a été définie de manière à couvrir l'essentiel du territoire au sein duquel le projet est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects »

Comment a-t-on pu déterminer qu'un tel projet routier (2X2 voies) n'aura aucun impact « direct ou indirect » sur les communes environnantes ? Le Commissaire Enquêteur considère-t-il que les voitures et les camions utilisant ces nouvelles voies vont s'arrêter à la limite des communes qui sont l'objet de l'étude d'impact ?

Le périmètre de l'étude d'impact est inadapté et beaucoup trop limité.

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (pages 210 et 212) :

Les oiseaux

Les prospections ornithologiques ont été réalisées les 2/04, 19/06, 3/07 et 26/08/2009 afin, tout d'abord, de localiser et de quantifier l'avifaune nicheuse locale et, dans un second temps, de préciser d'éventuels déplacements d'oiseaux à l'intérieur ou à proximité immédiate de la zone d'étude. Des données bibliographiques recueillies en 2007 et 2008 participent à la connaissance des abords.

Les oiseaux migrateurs et hivernants

Les inventaires ayant été axés sur l'avifaune nicheuse, les observations de migrateurs restent peu nombreuses. Néanmoins, la proximité immédiate de la Seine à l'est et à l'ouest de la zone d'étude constitue un axe privilégié de passage notamment pour les oiseaux d'eau et la zone d'étude offre ainsi de réelles potentialités d'accueil en halte migratoire. Aucun inventaire n'a été mené durant l'hiver ne permettant par conséquent pas d'apprécier le rôle de la zone d'étude à cette période.

Pourquoi des prospections ornithologiques n'ont-elles pas été menées en hiver dans une zone aussi riche pour l'observation des oiseaux hivernant ou migrateurs (les prospections doivent normalement être réalisées sur une année complète).

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 233) :

Synthèse / paysage

En conséquence, le paysage présente une sensibilité qui peut être localement forte.

C'est le cas des bords de Seine à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, des contreforts de l'Hautil et d'une zone de coteau peu marquée entre la RD 22 et la Seine. Cette dernière zone devant être traversée par le projet, il sera nécessaire de veiller à une bonne insertion paysagère, dans le respect de son rôle de barrière visuelle naturelle.

Comment le public sera-t-il informé pour savoir si le Conseil Général veillera effectivement à la bonne insertion paysagère du projet ? Comment le public pourra-t-il donner son avis sur ce point ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique aborde la question du choix du projet parmi les partis envisagés (page 303) mais les partis envisagés ne sont en fait que des variantes de tracés de routes.

Le Conseil Général n'a donc pas étudié de solutions plus ambitieuses, plus modernes, moins polluantes que de construire des routes ?

Les études d'impact ne prennent pas en compte la réalisation de l'A104 en 2032

Pièce G étude d'impact page 317 "Qualité de l'air" précise:

"L'estimation de l'impact du projet de liaison RD30-RD 190 par rapport à la situation au fil de l'eau, a été réalisée à partir des données trafic 2032 sans réalisation de l'A104. En effet c'est à cet horizon que le trafic sur le projet sera le plus élevé et donc le plus "pénalisant" en terme d'impact atmosphérique. Le fait de prendre cet horizon, plutôt que celui avec l'A104 (projet qui sera réalisé en 2032) est plutôt favorable pour la population."

Pièce G étude d'impact page 336 "Qualité de l'air" précise par ailleurs:

"Un quatrième scénario : le scénario futur (2032) avec le projet de liaison RD 190/RD 30 et prenant en compte la réalisation de l'A104, projet aujourd'hui à l'étude, sera également présenté dans les cartes de dispersion.

Est-ce sérieux ?

A 104

Pages 34, 35 : à plusieurs reprises, le Conseil Général affirme que le projet RD30/RD190 »n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire ».

Une telle pétition de principe n'étant pas de nature à arrêter les camions et les voitures, le CE peut-il préciser quelles seront les mesures prévues pour éviter, jusqu'à l'achèvement de l'A104, que le trafic venant de (et allant vers) l'A 104 inachevée, ne vienne se déverser sur les routes maillées autour de la liaison RD 30/RD 190, notamment par le pont de Triel et la RD 154 ?

Page 350 : on lit « ... en effet, la création de l'A 104 induira un report de circulation des véhicules parcourant la liaison » (cad RD30/RD190)

Cette affirmation ne valide-t-elle pas la crainte que le non achèvement de l'A104 n'envoie un surcroît de trafic sur cette liaison ?

Introduction : le document affirme que « la liaison nouvelle permettra le désenclavement des espaces potentiellement urbanisables à Triel et Chanteloup ».

Le projet non achevé, ou séquencé, d'A 104 ne va-t-il pas se traduire par un résultat inverse, c'est-à-dire un engorgement du trafic dans cette zone ?

A104 avec ou sans péage? Modélisation des trafics liés à l'A104?

Aucune information ne précise si l'accès à l'A104 sera avec ou sans péage; ni ne précise quelle hypothèse a été retenue pour le modèle des prévisions de trafic.

Aucune information n'est donnée sur les trafics attendus "autour du méga échangeur d'Orgeval" (le plus grand d'Europe), échange entre l'A104, l'A14, l'A13 et la RN13.

1. **S'il y a péage**, les habitants seront doublement pénalisés
 - a. Coût financier pour "sortir par l'A104"
 - b. La liaison RD30-RD190 via l'A13 (par le contournement de la RD154 + le contournement des Mureaux "oublié dans l'étude") sera alors un important exutoire pour les trafics E-O + partie substantielle des trafics N-S?

Quelles sont les prévisions de trafics fournis par les modèles?

2. **S'il n'y a pas péage**, les trafics empruntant l'A104 seront plus importants; au-delà de l'échangeur l'A104 se poursuivra en empruntant l'A13 puis l'A12. Ces tronçons A13 et A12 sont actuellement saturés aux heures de pointe, qu'en sera-t-il demain?

Quelles sont les prévisions de trafics fournis par les modèles?

Incidences sur la liaison RD30-RD190?

Hypothèses A104 :

-L'arrêt (phasé) à Achères n'est pas mentionné.

- L'hypothèse A104 à péage (comité de suivi A104 mars 2009) n'est pas retenue.

A104 scénarii étudiés dans le dossier d'EP: notoirement insuffisant

Scénarii étudiés:

Par rapport à la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, le dossier de l'enquête publique ne retient, à l'horizon 2032, que deux scénarii:

1. Réalisation de la seule liaison RD30-RD190
2. Réalisation de la liaison RD30-RD190 avec la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le seul tracé vert.

Scénarii oubliés:

Pourtant d'autres scénarii auraient dû être pris en compte dans le dossier ; en effet au cours de la délibération du CG tenue le 8 juillet 2011 (voir CR analytique), il a été dit que:

- l'engagement de l'Etat devait être pris avant le 27 juillet 2011, à ce jour, rien n'est arrivé, le dossier d'EP n'apporte aucune précision,
- par contre tous nos élus font connaître par voie de presse leur refus du tracé vert, et souhaitent voir adopté le tracé blanc ou le tracé bleu, auxquels seul le maire de Saint-Germain semble s'opposer.

1. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Achères:

Cette éventualité ne peut être écartée aujourd'hui:

- a. A deux reprises le Préfet de Région d'IDF (blog du monde du 22 juin 2011, voir PJ) et communiqué de presse du 6 juillet 2011 (l'avant-veille de la délibération du CG des Yvelines lançant la présente EP).
- b. Le phasage de la réalisation de la liaison de l'A104 a été évoqué au cours de la délibération de CG du 8 juillet par les conseillers généraux. La lecture de leurs échanges ne peut qu'inquiéter les habitants de notre région ; voir le CR analytique.

2. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé blanc

3. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé bleu

Nous demandons que l'étude de ces variantes soient portées à la connaissance du public.

Dossier EP: Pièce H, Annexe page 154:

Par courrier daté du 4 juillet 2011 de la Préfecture de la Région Ile-De-France :

"Compte tenu du caractère complémentaire de ces deux projets et de leur état d'avancement, je donne un accord de principe sur la cession ponctuelle du bénéfice de l'emplacement réservé à l'A104 pour le projet de la nouvelle voie départementale. Vous vous rapprocherez des services de la DRIEA-IF

afin de déterminer avant le commencement de l'enquête publique sur votre projet, les conditions nécessaires à la parfaite compatibilité entre ces deux projets"

Le dossier ne précise pas si le CG a demandé et obtenu l'accord préalable demandé.

Pièce G étude d'impact page 377 du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise :

"Principe d'un échangeur complet dans la boucle entre l'A104 et la liaison départementale, et d'un demi échangeur nord entre la RD 30 et l'A 104 à Achères."

Nulle part le dossier ne donne la localisation ou les plans-types correspondants

Concertation 2009

Page 36 : il est fait rappel de la concertation préalable de juin/juillet 2009

Une concertation non concertante: Argumentaire à développer.

Impact environnement

Pièce G, p108, qualité de l'air

« Cependant, le niveau de dioxyde d'azote (NO₂) reste important aux droites des axes majeurs de transports routiers, et les dépassements de l'objectif de qualité de l'air vis-à-vis de l'ozone sont encore fréquents. La zone reste influencée par une pollution atmosphérique notable du fait de sa proximité immédiate avec des axes de circulation importants (RD 190, RD 30, RN184, A13...) et du cœur dense de Paris. »

Cette analyse n'est-elle pas un argument supplémentaire pour ne pas créer un aspirateur à trafic !!

Pièce G, p.109, Faune et flore :

« La Seine et sa ripisylve constituent un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris. »

L'étude d'impact n'a pas pris en compte les papillons de nuit. Or, leur problématique est la même que celle des chauves-souris, à une grosse circonstance aggravante près : par leur sonar, les chauves-souris peuvent éviter la plupart des voitures, tandis que de nuit les phares des voitures attirent les papillons de nuit multipliant les risques de collisions.

Un recensement de 19 espèces de papillons dans un tel périmètre montre la superficialité de l'inventaire : en Ile-de-France, il existe plus de 1000 espèces de papillons, dont près de 120 papillons de jour, dont 30 sont peu exigeants et peuvent être rencontrés dans n'importe quelle localité !

Combien de relevés ont-ils été réalisés et sur quelle période ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 223) :

La Seine et sa ripisylve constituent un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et afin de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris.

Comment le futur pont pourrait-il ne pas constituer une barrière contre le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris ? A quel moment le public pourra-t-il être informé de ces réflexions ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 241) :

Synthèse / patrimoine et tourisme

Par ailleurs, le franchissement de Seine devra faire l'objet d'études approfondies, afin de déterminer une localisation et une architecture qui ne remettront pas en cause le caractère remarquable des îles et bords de Seine.

Comment le public sera-t-il informé pour savoir si le Conseil Général veillera effectivement à la bonne insertion paysagère du projet ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique aborde la question des effets du projet sur la qualité de l'air (page 333). Les cartes montrent que les effets de l'augmentation de la circulation et donc de la pollution atmosphérique toucheront le territoire de la commune de Saint-Germain qui n'est pas concernée par l'enquête publique.

Pourquoi cette commune n'a-t-elle pas été également concernée par l'enquête publique.

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 356) que la ripisylve sera recréée sous le futur pont.

Comment cela sera-t-il possible ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 361) :

Afin de limiter les risques de collision pour les oiseaux et les chauves-souris, au niveau du viaduc, on privilégiera des murs anti-bruit non transparents (opaques ou légèrement teintés).

Pourquoi le Conseil Général ne prend-il pas fermement l'engagement de mettre des murs anti-bruit non transparents puisque l'étude d'impact montre que c'est une mesure efficace ?

PPRI

Ces dernières années ont vu la réalisation de différents projets sur la rive gauche de la Seine : extension du Leclerc, Gefco

Le projet de pont peut-il réellement être compatible avec le PPRI ?

En 1982 le CD 30 a été inondé et ce n'était pas la crue centennale

Qu'en serait-il aujourd'hui ??

Berges

La ville d'Achères tente de se réapproprier ses berges, avec Achères plage notamment qui attire environ 20 000 personnes

Ce lieu de loisir est-il compatible avec la vue du pont

L'étang ne sera-t-il pas supprimé pour cause de pont ?

Cette voie ne va-t-elle pas Couper Achères de ses berges, isoler davantage Andrésy Rive gauche ??

Environnemental

Ce pont va engendrer un trafic automobile ; **pour quelle pollution atmosphérique ?**

Le RD 30 doublé passe près de zones d'habitation Rocourt, Plantes d' Hennement, Av du Général de Gaulle, près du lycée et aussi pas loin du futur 2ème collège.

En 2006 les Achérois ont pétitionné contre l'A 104 en signant une carte postale représentant un pont ; **quelle différence entre ces 2 ponts ? Aucune**

Il est prévu des protections contre le bruit

Seront-elles suffisantes pour les immeubles à l'intersection de la rue du 8 Mai et de l'avenue du Général de Gaulle ??

ANNEXE

Lettre Recommandée avec AR

Monsieur le Président du Conseil Général
Conseil Général des Yvelines
2, Place André Mignot

78 000 VERSAILLES

Objet : Liaison RD30/RD190 : une nouvelle concertation s'impose.

Monsieur le Président,

Les associations signataires de cette lettre vous adressent leur requête de reporter l'enquête publique du projet de liaison RD30/RD190 envisagée pour fin 2011 et de relancer préalablement une concertation sur ce projet, la précédente concertation étant devenue caduque pour les raisons exposées ci-dessous.

Lors de la concertation qui s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009, les finalités du projet telles que présentées par le Conseil Général étaient les suivantes :

- mailler les routes départementales existantes,
- garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales » (délibération du 23/10/2009, page 6),
- accompagner le développement du territoire de l'QIN Seine - Aval dont fait partie la Boucle de Chanteloup.
- Enfin, ce projet de liaison RD30/RD190 était présenté comme étant un projet local, distinct de l'A104 et non substituable à celle-ci, comme en témoignent les nombreuses déclarations faites.

Permettez-nous maintenant de vous rappeler quel était le contexte au moment de cette concertation :

- Le projet de développement de la boucle de Chanteloup, présenté comme un enjeu majeur du protocole de l'QIN Seine-Aval, avait été annoncé. Néanmoins, à cette date, il n'était pas encore connu dans ses modalités par les populations concernées.
- Le projet de port à Achères ne devait concerner qu'une surface de 100 hectares.
- A l'issue du débat public qui s'était tenu en 2006, le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Monsieur Perben s'était prononcé sur le projet de raccordement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, en choisissant le tracé dit « tracé vert ».

D'importants changements se sont produits depuis la concertation qui s'est déroulée en juin-juillet 2009 :

- La population a pris connaissance en mai 2010, date de parution du bulletin d'information Actus de la Communauté d'Agglomérations des 2 Rives de la Seine, des différents projets de développement de la Boucle de Chanteloup, à savoir :
 - o un développement économique important au travers du projet Ecopole et du port de Triel-sur-Seine,
 - o un développement de l'offre de logements permettant d'atteindre 100 000 habitants contre 65 000 aujourd'hui.
- Le projet du port d'Achères est porté aujourd'hui à 420 hectares, sur un territoire dit « Confluence Seine-Oise », identifié comme un territoire inclus dans le projet du Grand Paris.
- Des informations concordantes laissent penser que l'Etat aurait décidé de limiter le prolongement de l'A104 au niveau de la commune d'Achères. Si elle était confirmée, cette décision emporterait des conséquences majeures sur la teneur du projet présenté lors de la précédente concertation.

De ces informations apparues après la concertation de 2009 nous sommes conduits à déduire que ce projet présenté par le Conseil Général comme un « projet distinct et de nature différente » de l'A104 est en réalité un projet complémentaire à la réalisation de cette dernière, puisque l'échangeur prévu entre le projet de liaison RD30-RD190 et l'A104 dans la boucle de Chanteloup a pour vocation d'assurer l'accès à l'A13, condition nécessaire et indispensable souvent affirmée par le Conseil Général pour le développement de la zone.

Sans la réalisation du raccordement de l'A104 à l'A13, il devient évident que le trafic généré par le développement de la boucle mais aussi par les projets de développement autour du port d'Achères dans la zone « Confluence Seine Oise, et surtout par le débouché créé par la liaison « Méry-sur-Oise à Achères » conduiront à la diffusion d'un important flux de véhicules (camions, voitures) amené par la liaison RD30-RD190 sur toutes les départementales de la zone pour rejoindre l'A13, et inversement vers l'A104.

Nous considérons donc :

- Quelle que soit la finalité de ce projet, c'est-à-dire garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales », ne serait pas réalisée dans l'hypothèse où l'A104 ne serait pas raccordée à l'A13.
- Que les changements d'échelle et de nature des projets dans la zone sont des éléments nouveaux, intervenus depuis 2009 et qui doivent être portés de manière globale à la connaissance du public.

En conséquence, les associations signataires demandent au Conseil Général des Yvelines :

- de reporter l'enquête publique prévue fin 2011,
- de relancer une nouvelle concertation plus globale, la concertation menée en 2009 étant rendue caduque par les éléments présentés ci-dessus.
- de ne plus limiter le champ de la nouvelle concertation à la seule zone de la Boucle de Chanteloup mais le porter sur l'ensemble des éléments structurants, tels que le port d'Achères, l'ensemble des projets routiers et autoroutiers ainsi que les aménagements prévus dans la Boucle de Chanteloup.

- voire d'organiser un grand débat public pour définir le tracé de liaison de la A104 entre Achères et Orgeval.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre demande, et dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Contact pour les associations signataires :

Michel CULLIN
Président de ADIV-Environnement
10, allée des Chevreuils
78480 Verneuil-sur-Seine
adiv78480@yahoo.fr

Associations signataires :

ADAPAVE. Président : Jean Pierre PROVOST

ADIV-Environnement. Président : Michel CULLIN

ADRUP 154. Président : Jean-Luc NEVEU

AQPT (Andrésy Qualité Pour Tous). Président : Xavier MANDRY

Pissefontaine-Environnement. Présidente : Hélène GHESQUIERE