

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

Le CO.P.R.A 184 est un collectif de citoyens de tous horizons et de toutes convictions, de 12 villes des Yvelines et du Val d'Oise, qui se rejoignent pour combattre certains projets de développement routier, notamment le « Projet A104 » de prolongement de la Francilienne, en zone urbanisée ainsi que le projet routier à 4 voies de « Liaison RD30-RD190/Pont d'Achères » et défendre une politique durable du développement de notre région, respectueuse de notre environnement, de notre santé et de notre cadre de vie. (Lien vers notre site internet : <http://www.copra184.org/>).

C'est dans ce but qu'il contribue à l'enquête publique sur le Plan des Mobilités 2030 d'IDF. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/enquete-publique-plan-mobilites-2030>

Voici notre contribution.

1. Approche globale

Le dossier présenté est un document réglementaire qui suit un processus d'approbation classique d'enquête publique auprès de diverses instances institutionnelles, auprès des élus et auprès des citoyens.

Comment ne pas être d'accord avec les enjeux et les objectifs qui y sont présentés :

- « *l'enjeu est désormais de rendre la route plus innovante, plus sûre et plus écologique,* » et non de la développer
- « *réduction des déplacements en modes individuels* »
- « *dispositifs de soutien aux modes partagés (voies réservées, pôles d'échanges multimodaux), tels que les transports collectifs (nouveau réseau de cent lignes de cars express) et le covoiturage.* »
- « *Conforter la qualité de service du réseau [de transport collectif]* »
- « *Utiliser au mieux la capacité [routière existante] en mettant en œuvre des mesures d'exploitation et en développant une utilisation plus multimodale (voies réservées aux bus et au covoiturage).* »
-

En revanche, lorsque l'on passe au plan d'actions, l'exercice paraît plus difficile :

- Souvent le plan d'actions apparaît comme une « **déclinaison des objectifs sans être réellement un descriptif de ce qui sera mis en œuvre, pour atteindre ces objectifs** ».
- **Les impacts chiffrés du plan de mobilités sont rares** et par ailleurs, il est souvent difficile de déterminer le réel impact qui serait fourni par l'application des actions du PDM, **par rapport à une situation sans PDM qui, par l'effet d'autres facteurs, apporterait des améliorations.**

Nous partageons l'avis de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale):

« Le projet de plan des mobilités d'Île de France en l'état, ne présente pas, selon l'Autorité environnementale, une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région. »

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

Ce plan « devrait fournir une vision complète des mobilités à horizon 2030 appuyée par la démonstration qu'il constitue un véritable outil de report modal s'inscrivant dans les différents objectifs nationaux »

Or ce n'est pas le cas. **Ce manque d'ambition est souligné dans la Gazette des communes du 16-04-2024** : <https://www.lagazettedescommunes.com/923697/ile-de-france-un-plan-de-mobilite-a-faible-ambition/>

Ainsi que dans l'avis de la ville de Paris : « nombreuses insuffisances dans le projet de PDMIF, tant en termes d'ambitions que de modalités de réalisation » :

https://a06v7.apps.paris.fr/a06/jsp/site/plugins/odjcp/DoDownload.jsp?id_entite=63107&id_type_entite=6.

a) Manque d'ambition sur la baisse du transport routier :

Nous rappelons notre demande d'un moratoire sur l'ensemble des projets routiers en Ile de France (voir notre contribution à la consultation préalable du SDRIF-E du 29-11-2022 http://www.copra184.org/sites/default/files/consultation_prelable_du_sdrif-e_-_pour_un_moratoire_sur_les_projets_routiers.pdf)

- « Les nouvelles routes ne fluidifient pas le trafic, mais au contraire l'accroissent »
- « En accroissant le trafic, de nouvelles routes augmenteraient la pollution atmosphérique, notamment à proximité des habitations et des écoles »
- « Ces nouveaux projets routiers augmenteraient les nuisances sonores, avec d'importantes conséquences sur la santé des populations impactées »
- « En accroissant le trafic, de nouvelles routes augmenteraient les émissions de CO2 »
- « Ces projets entraîneraient l'artificialisation d'espaces naturels »
- « Ces projets routiers entraveraient le respect des trames bleues et vertes »
- « La construction de nouvelles routes augmenterait la pollution de l'eau. »
- « Ces projets routiers engendreraient des dépenses publiques très élevées, alors que la crise énergétique va fortement entamer les budgets, et que des investissements massifs sont nécessaires pour réaliser la transition écologique ».

Or, ce plan des mobilités comporte des « mesures de confort des mobilités routières et le privilège donné à la fonction d'écoulement des flux automobiles : à contrario d'y inscrire un principe de « non-augmentation » des capacités routières » : avis de la Ville de Paris

Ce PLD reprend, dans les plans d'action, des projets routiers « potentiels » alors même que ceux-ci sont en parfaite contradiction avec les objectifs, comme nous le verrons plus loin avec le projet de « Liaison RD30-RD190/ Pont d'Achères » sur notre territoire.

b) Manque d'ambition en ce qui concerne les transports collectifs :

Les ambitions du PDM sur l'évolution de l'utilisation des transports en commun paraissent par ailleurs particulièrement modestes eu égard au volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics (9,3 millions d'€ par jour en 2030 par rapport à 9,1 millions d'€ par jour en 2019 : soit +2,2 % ou en pourcentage 22,5% en 2030 par rapport à 21,8% en 2019 soit +3,21%) (Cf. Page 22 du PDM).

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

c) Rendre le réseau de transports plus attractif :

Comment comprendre l'objectif de développement « d'un réseau de transports attractif », alors qu'au quotidien, **le transport par bus se dégrade**, notamment sur notre territoire.

Cet objectif est en complète contradiction avec la **politique d'appel d'offres au moins disant, menée par la Région**, dans le cadre de la privatisation des réseaux de bus et de tramway. **Le dumping social qui accompagne cette privatisation, tout en dégradant les conditions de travail des agents des opérateurs, ne permet pas le développement d'une offre de transport de qualité.**

d) Mauvaise prise en compte du transport de marchandises :

Tout le monde connaît l'impact du trafic routier des camions sur les émissions des gaz à effet de serre et sur la pollution atmosphérique autour de nos routes.

Or, ce PDM n'aborde les problèmes d'approvisionnement de la Région que par un seul axe sur les 14 existants, avec seulement 4 actions sur les 46 proposées dans le plan. (Pages 303 à 326 soit 23 pages sur les 240 concernant la totalité des actions.)

« *La part modale en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradée, passant de 30 % en 1984 à 9% en 2018. Le déclin du mode ferroviaire a profité au transport routier qui a plus que doublé, passant de 126 milliards de tonnes.km en 1984 à 308 milliards en 2018. Dans le même temps, les tonnes.km ferroviaires ont chuté de 58 milliards à 33 milliards.* » (Contribution à la consultation préalable du SDRIF-E du 29-11-2022).

http://www.copra184.org/sites/default/files/consultation_prelable杜_sdrif-e_-_pour_un_moratoire_sur_les_projets_routiers.pdf)

Le bilan présenté dans le PDM n'est pas brillant :

- « *un fret ferroviaire sous forte contrainte* »
- « *Les flux routiers représentent 90 % du transport de marchandises.* »
- « *La prise en compte de ces deux enjeux (circulation des poids lourds en agglomération, logistique du dernier kilomètre et livraisons) aux échelles locale et régionale, peut encore être fortement améliorée.* »
- « *Une transition énergétique engagée à un rythme encore trop lent* »

La lecture des plans d'actions laisse perplexe : définir, analyser, acculturer, préserver, mieux connaître, accompagner ... ne sont pas des verbes qui marquent une réelle volonté d'agir fortement dans l'amélioration de la logistique des approvisionnements de notre territoire.

L'amélioration de l'utilisation de la gare de triage d'Achères (évoquée mesure 10.4) doit être une mesure à mettre en œuvre.

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

2. Projets sur notre territoire

Plusieurs projets de notre territoire sont repris dans le cadre de ce Plan des Mobilités d'Ile de France.

Nous rappelons ici notre position sur chacun d'eux : positions déjà largement développées dans les contributions du SDRIF-E. Voir ces contributions ci-dessous :

http://www.copra184.org/sites/default/files/consultation_prealable杜_sdrif-e_-_pour_un_moratoire_sur_les_projets_routiers.pdf

<http://www.copra184.org/A104/00591/contribution-lenquete-publique-sur-la-revision-du-schema-directeur-dile-de-france-sdrif-e>

et le courrier à Madame la Présidente de Région :

<http://www.copra184.org/A104/00594/lettre-adressee-la-presidente-de-la-region-ile-de-france>)

2.1. Projets routiers

2.1.1. Liaison RD30/RD190 – Pont d'Achères

Ce projet est évoqué dans l'action 7.4 « *améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier* »

Ce projet est en complète contradiction avec les divers objectifs évoqués dans ce plan. Le conserver dans ce plan ne ferait que confirmer cette incohérence.

- « *Projet qui fera augmenter le flux de circulation (voitures et poids lourds) de manière considérable, sur la RD30 à Achères (+ 27 000 véh./jour annoncé dans le dossier, avec passage de 2 voies à 4 voies) et sur la RN184 déjà surchargée, dans les Yvelines et dans le Val d'Oise. Il entraînera un engorgement du trafic, dans ce secteur [pont de Poissy], à cause des effets bien connus de « Trafic induit » engendré par toute nouvelle construction de route.*
- *Une fois construit, cet axe structurant va donc drainer un flux supplémentaire de poids lourds (en plus du flux de voitures) vers l'A13 et l'A15 avec les conséquences attendues suivantes :*
 - *Forte augmentation de la circulation sur l'A13, déjà actuellement saturée, régulièrement, à Orgeval.*
 - *Forte augmentation de la circulation sur l'A15, déjà actuellement saturée, régulièrement,*
 - *Embouteillages monstres sur la RD154, entre Triel-sur-Seine et Orgeval (route, en partie à 2 fois une voie, souvent saturée).*
 - *Augmentation significative de la circulation, sur la RN184, déjà très chargée, toute la journée.*
 - *Forte augmentation de la circulation à travers les villes voisines :*
 - *Dans les Yvelines : Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Maurecourt, Villennes, Verneuil, Vernouillet, Médan, Orgeval, Meulan, Triel-sur-Seine et les Mureaux.*
 - *Le long de la RN184 et alentours (Yvelines et Val d'Oise) : Cergy, Pontoise, St-Ouen-l'Aumône, Conflans-Sainte-Honorine, Herblay, Eragny, Pierrelaye, Neuville-sur-Oise, Jouy-le-Moutier et Vauréal.*

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France :

Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

- *« Les données du projet indiquent une augmentation par rapport à leur évolution au « fil de l'eau » de 14% pour les NOx, de 16% pour les PM10 (15,8 Kg/J). Cette pollution impacterait au minimum 2000 enfants. Le projet répertorie 3 écoles maternelles, 2 écoles, 3 collèges, 3 groupes scolaires, 1 lycée, 5 terrains de sport, 1 résidence de personnes âgées impactés. »*
- *« Le dossier d'étude d'impact montre qu'une évolution au fil de l'eau sans le projet conduirait à une baisse des émissions de CO2 de 16%, alors qu'avec le projet les émissions augmenteraient de 9%. »*
- *« Ce projet conduirait à une artificialisation de 40 ha, destruction du paysage des berges de Seine pourtant incluses dans les projets promouvant les Yvelines, et forte perturbation du territoire des oiseaux qui nichent sur les îles d'Andrésy et de Carrières Sous Poissy. »*
- *« Il est essentiel de pouvoir relier le massif de l'Hautil à la Seine. Or, le corridor écologique de Triel-sur-Seine est menacé par des constructions de logements, la liaison « RD30 / Pont d'Achères / RD190 » coupe les deux passages Hautil/Seine du côté de Triel-sur-Seine et du côté d'Andrésy. »*
- *« Le tracé de cette nouvelle route aura un impact sur les continuités écologiques et le déplacement des espèces en contradiction avec les trames vertes du territoire et notamment le site d'intérêt régional de la boucle de Chanteloup, nouvellement identifié dans le SDRIF. »*

Ce projet doit être enlevé de ce plan, comme le demande la municipalité de Carrières-sous-Poissy, dans une délibération du conseil municipal du 11/12/2024.

Par ailleurs, la création du Pont d'Achères au-dessus de l'île de la Dérivation, espace naturel à préserver, prévue dans le cadre du projet liaison RD30/RD190, identifiée n°38 de la mesure 8.2.3 est aussi à supprimer.

2.1.2. Requalification RD190

Ce projet a été oublié dans le plan de mobilités d'Ile de France. Pourtant, en créant un transport en commun en site propre, pour la circulation de bus, il correspond bien à un des axes de ce plan.

Le projet actuel serait cependant à revoir car il présente plusieurs dispositions contraires à ses objectifs (voir lien suivant) :

<http://www.copra184.org/A104/00492/contribution-lenquete-publique-requalification-de-la-rd190>)

- Il faut prolonger le TCSP jusqu'à Triel-sur-Seine pour favoriser la non-utilisation de la voiture pour se rendre en gare de Poissy (Afin de créer un véritable « site propre » à 100%, pour le bus, entre le pont de Poissy et Triel, et non à 50%).
- Il n'y a pas lieu d'agrandir les voies routières, car cela ne fera qu'accroître le trafic routier et encombrer un peu plus le Pont de Poissy et la ville même de Poissy, sans compter que cet agrandissement conduirait à une destruction de la végétation et à une artificialisation des sols
- Il y a lieu de développer une piste cyclable continue qui conduirait de Triel-sur Seine à la gare de Poissy.

Ce projet est à modifier et à introduire dans le plan des mobilités 2030.

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

2.1.3. Aménagement de la RN184

Ce projet est également absent du Plan de Mobilités Ile de France. Pourtant les embouteillages et les nombreux accidents routiers qu'entraînent les feux de circulation le long de la RN184, à Conflans-Sainte-Honorine et à Eragny-sur-Oise, sont des points noirs routiers à traiter. Depuis plusieurs années, les élus du secteur, dont le maire d'Eragny-sur-Oise, travaillent sur ce dossier, de manière efficace et il serait temps que cela aboutisse, d'autant plus qu'une enveloppe budgétaire a été votée pour la réalisation d'études préalables, avant les futurs travaux.

Ce projet qui figure dans le CPER (Contrat de Plan Etat-Région) reste à finaliser et à inscrire, très vite, dans le plan des mobilités Ile de France.

<http://www.copra184.org/A104/00548/amelioration-de-lexistant-la-rn184>

2.1.4. RD154 - Déviation de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet

Ce projet n'est plus d'actualité. A la suite d'une consultation de la population de Verneuil et d'une forte opposition de la municipalité de Verneuil à la mise en œuvre de ce projet, il a été abandonné. Il faut dire qu'il sacrifiait le bois de Verneuil et toute la biodiversité qui s'y trouve.

Nous demandons de l'enlever de la liste action 7-4 « améliorer la qualité de service pour tous sur le réseau routier » page 265.

2.2. Transports en commun :

2.2.1. Tram 13 :

Le prolongement du Tram 13 (action 1-3) jusqu'à Achères est soutenu par la population. Cependant, plusieurs améliorations sont attendues, afin que ce moyen de transport soit réellement performant :

- **La gare du Chêne Feuillu à Achères est nécessaire**, car elle permettrait à tout le sud d'Achères de bénéficier de ce transport. De plus, elle connecterait au réseau (notamment au RER A et à Eole) la zone Technoparc ainsi que le lycée y attenant.
- **Une liaison directe entre Achères et Saint Germain en Laye (RER A)** permettrait d'assurer la liaison entre ces deux villes, sans changement à la gare Lisière-Pereire, ce qui n'est actuellement possible que par la route.
- **Enfin il faut espérer que le prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise ne tardera pas trop, car ce Tram 13 est très attendu par tous les Valdoisiens qui souhaiteraient, depuis longtemps, laisser leur voiture au garage.**

2.2.2. Le projet Eole :

Ce projet, en lien avec le RER A, modifiera sensiblement la circulation des transports collectifs (mesure 1.1.2).

2.3. Les ports fluviaux

2.3.1. Le port de Triel :

Ce projet est désormais abandonné par Haropa et ne correspond plus à la projection de l'aménagement de la plaine de Carrières-sous-Poissy/Chanteloup-les-Vignes.

Nous demandons de supprimer cette référence ancienne (page 325).

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France : Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

2.3.2. Port Seine Métropole Ouest (PSMO) :

Ce projet est évoqué dans les mesures 10.4 et 11.2.2. Sa mise en œuvre durera jusqu'en 2040, en espérant que les nuisances de chantier puis d'exploitation n'impactent pas trop les riverains. Nous resterons vigilants notamment sur la promenade des berges et sur la liaison cyclable le long de la Seine (passerelle au-dessus de l'entrée de la darse).

Le Port Seine Métropole doit être réellement un port multimodal fluvial/fret ferroviaire pour alléger les transports par camions. En revanche nous nous opposons fermement à la création d'un port à l'Est de la plaine d'Achères (PSME) qui avait été envisagé un moment par Haropa mais qui semble aujourd'hui abandonné.

<http://www.copra184.org/A104/00604/lavancement-des-travaux-de-psmo-port-dacheres>

2.4. Autres projets

2.4.1. Passerelle Carrières-sous-Poissy/Poissy

Cette passerelle de « mobilités douces » (piétonne et cycliste) entre Carrières-sous-Poissy et Poissy (n°44 de la mesure 8.2.3) sera effectivement un plus, pour les habitants de Carrières qui auront ainsi un accès rapide et sécurisé au pôle multimodal de la gare de Poissy, et en sens inverse, un accès pour les habitants de Poissy au Parc du Peuple de l'Herbe. La mise en place de cette passerelle cycliste et piétonne est très attendue, à la fois par les Carriérois et par les Pisciacais.

2.4.2. Réseau cyclable

Cet axe d'action 4.3 est en effet essentiel. Nous nous permettons d'insister sur la mesure 4.1.3 « Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale », car c'est bien dans les trajets de tous les jours pour aller à l'école, au collège, au lycée et sur son lieu de travail, ou pour rejoindre une gare, ou simplement pour faire ses courses, qu'il est utile de prendre le vélo plutôt que la voiture.

Il est important que :

- ce soient de véritables itinéraires cyclables qui se mettent en place et non des tronçons qui finalement ne permettent pas de se passer de voitures ;
- ces pistes cyclables soient sécurisées au maximum ;
- des possibilités de stationnement sécurisé existent pour chaque destination.

Tout ceci se décide localement, mais le Plan des Mobilités doit être une incitation à ce que de tels plans locaux se mettent en place.

2.4.3. Projets de production de biogaz

Plusieurs projets de production de biométhane se développent sur notre territoire. Il convient de vérifier à chaque fois les conditions de sécurité et les impacts qu'ils peuvent avoir en matière de transport et de pollution (mesure 11.2.4).

En effet, il serait totalement incongru, voire même néfaste, que les « matières organiques » fermentées dans ces méthaniseurs circulent sur de grandes distances, en poids lourds, en encombrant encore plus les routes.

Ces méthaniseurs ne sont nécessaires, attendus et rentables que s'ils utilisent les « déchets » de l'agriculture (lisier et fumier issus des troupeaux) situés tout près d'eux,

Enquête publique relative au Plan des mobilités 2030 d'Ile de France :

Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

et non s'ils transforment de la biomasse qui vient d'être sortie des champs, après fauchage (car l'utilisation d'énergie, lors de ces fauchages, puis transports, augmente le coût global et rend ce procédé, irraisonnable).

En conclusion

Autant nous partageons les enjeux et les objectifs de ce plan des mobilités 2030 d'Ile de France, autant les plans d'actions qui s'y trouvent nous paraissent manquer d'ambition et ne traduisent pas la ferme volonté qu'il faudrait exprimer pour les atteindre.

Sur notre territoire :

- Le projet de liaison RD30/RD190 (action 7.4), contraire à tous les objectifs présentés dans ce plan est à enlever.
- La création du Pont d'Achères au-dessus de l'île de la Dérivation, espace naturel à préserver, prévue dans le cadre du projet de liaison RD30/RD190, identifiée n°38 de la mesure 8.2.3 est aussi à supprimer.
- Le projet de Requalification de la RD190 est à modifier (Bus en site propre sur la totalité du parcours, et non sur la moitié) et à introduire dans le plan des mobilités 2030.
- Le projet d'aménagement de la RN184 qui figure dans le CPER (Contrat de plan Etat-Région) reste à finaliser et à inscrire dans le plan des mobilités 2030.
- Le projet de déviation RD154 de Verneuil et de Vernouillet est à enlever de la liste action 7-4 page 265, car abandonné.
- Le projet de port industriel de Triel-sur-Seine est à enlever (page 325) car abandonné par Haropa.
- Nous resterons vigilants sur :
 - La réalisation du Tram 13 jusqu'à Achères puis Cergy-Pontoise avec les quelques adaptations nécessaires.
 - La réalisation du Port Seine Métropole à Achères
 - La réalisation de la passerelle entre Carrières-sous-Poissy et Poissy
 - La déclinaison, à l'échelle locale, des plans d'amélioration des pistes cyclables.
 - Les projets de biogaz qui pourraient se développer sur notre territoire (Projets valables à la seule condition que leur mise en place ne fasse pas augmenter le trafic de poids lourds, dans le secteur).

+++++++