La voie nouvelle départementale bientôt en enquête publique

La RD 121 est un axe nord/sud très passager qui traverse Sartrouville et Montesson. Réaliser une déviation, un contournement ou un doublement, on en parle depuis des décennies. Différents projets ont été imaginés et proposés, tous aussi contestés les uns que les autres.
A l'issue de plusieurs années d'études, le département des Yvelines va soumettre à enquête publique à partir du 18 juin 2007 un projet de "voie nouvelle départementale", aux objectifs ambitieux. Les communes et différents acteurs économiques ont été associés aux études.
Compte tenu des enjeux, le CADEB a décidé de consacrer un supplément entier à ce dossier.

Présentation du projet de "voie nouvelle"

Notre collectif suit le dossier depuis plusieurs années, se tenant régulièrement informé de l'avancement du projet auprès des élus des communes. Après la concertation préalable organisée en février 2006, une délégation de notre Collectif a été reçue au Conseil Général pour faire le point sur le dossier suite à nos observations.
Bien évidemment, le dossier complet sera consultable dans le cadre de l'enquête publique, en mairie de Montesson, au CTM à Sartrouville et pour les internautes, sur le site du Département. (www.cg78.fr/)

Le projet fait débat au sein du CADEB

Au sein du CADEB, le projet fait débat. Comme on pouvait s'y attendre, dans un collectif riche de sa diversité, il existe des différences d'approche et de vrais clivages sur ce dossier. Chaque association membre ainsi que les collectifs ont donc été invités à exprimer leur point de vue, que nous reproduisons intégralement dans ce dossier.

Le CADEB manifeste son unité

Malgré ces différences, le CADEB a adopté une position commune sur ce dossier, car nous partageons sur l'essentiel les mêmes objectifs:

- La maîtrise de la circulation automobile et le rééquilibrage en faveur des transports en commun et des circulations douces.
- La volonté de conserver le maraîchage dans la Plaine, avec des modes de culture plus respectueux de l'environnement.
- Le refus d'un échangeur avec l'A 14 dans la Boucle, porte ouverte à une urbanisation non maîtrisée.
- La recherche de la concertation avec les élus pour une meilleure qualité de vie dans la Boucle.

En conclusion, sur ce dossier de la voie nouvelle, le CADEB

- respecte la diversité de points de vues de ses membres, tous aussi légitimes les uns que les autres.
- en tant que Collectif, ne peut soutenir le projet, mais ne s'y opposera pas, et présentera des observations dans le cadre de l'enquête publique, en complément de celles des associations locales.

Le Bureau du CADEB

CADEB association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement sous le numéro 04-033 DUEL
Siège social : 130 av. Général de Gaulle - 78500 SARTROUVILLE
Tél : 01 39 57 65 28 01 39 15 32 21

Sommaire

La voie nouvelle

Concertation préalable
Pages 2 et 3

Le projet modifié est présenté au CADEB
Pages 4 à 7

Le débat au sein du CADEB et des collectifs de la Boucle

Carrières Autrement
La Boucle verte
Page 8

Comité des Richebourgs
Riverains de la Mairie
Page 9

La Vaudoire-Debussy
Mieux Vivre à Montgolfier
Page 10

Voisins Voisines
Le Vieux Pays
Page 11

Les Dix Arpents
La Plaine
Page 12

Seine Vivante
Réseau Vélo 78
Page 13

La Position du CADEB

Le CADEB ne s'opposera pas au projet
Page 14

CONCERTATION PREALABLE DE FEVRIER 2006

Le projet de voie nouvelle départementale

Extrait du document de concertation publique du Conseil Général des Yvelines

La RD 121 qui traverse les communes de Sartrouville et Montesson supporte un trafic important de l'ordre de 16 000 véhicules par jour et génère de fortes nuisances dans les centres-villes et plusieurs quartiers. L'axe Tobrouk-Convention à Sartrouville et la route de Sartrouville à Montesson sont en particulier très chargés avec 18 000 véhicules par jour.
Face à cette situation, le 25 novembre 2005, le Département des Yvelines a pris en considération le projet d'aménager une Voie nouvelle pour assurer des conditions de déplacements nettement améliorées dans tout ce secteur.
Le projet, établi en accord avec les deux communes, est une route à 2x1 voie qui reliera l'avenue Berteaux (RD 308) à Sartrouville à l'avenue Gabriel-Péri (RD 121), et à l'avenue Paul Doumer (RD 311) à Montesson. La couverture partielle de la voie, les protections phoniques des habitations et des équipements riverains et les aménagements paysagers qui accompagneront le projet lui permettront de s'intégrer de façon harmonieuse dans son environnement.
A sa mise en service, la Voie nouvelle garantira une circulation plus fluide sur la RD 121 actuelle, un trafic allégé à l'intérieur de Sartrouville et Montesson. Les cyclistes et les piétons bénéficieront d'une plus grande sécurité. L'accès aux commerces sera facilité et les activités agricoles préservées.
La concertation qui s'est déroulée du 18 février au 6 mars 2006 vous a permis de découvrir la Voie nouvelle et d'enrichir le projet de vos remarques.

Présentation du projet

La voie nouvelle départementale à 2x1 voie présente un linéaire de 5980 m dont 3800 m en tracé neuf et 2180 m en aménagement sur place.
Cette liaison assurera une circulation fluide et de bonnes conditions de sécurité pour tous les déplacements notamment dans Sartrouville et Montesson.
L'ensemble de la population bénéficiera d'un cadre de vie plus tranquille. Le projet a intégré des mesures pour préserver les habitations et les activités agricoles.

A MONTESSON :

L'itinéraire emprunte des voies existantes dans la plaine de Montesson, ce qui préservera la tranquillité des habitants du quartier de la Borde et respectera les activités agricoles.

La voie nouvelle passant au sud de l'A14 permettra aux usagers de rejoindre directement la RD 311 sans emprunter la voirie locale dans le centre-ville. L'accès au centre commercial se fera principalement par la voie nouvelle.

Aménagements paysagers. Dans la plaine agricole, les talus bordant la voie nouvelle seront végétalisés.

Réseau cyclable. Le maillage des pistes cyclables intègrera le réseau existant pour desservir les trois quartiers en toute sécurité.

Activités agricoles. Des chemins de désenclavement et un passage souterrain assureront la continuité des circulations agricoles.

A SARTROUVILLE :

La voie nouvelle drainera l'importante circulation de transit qui emprunte aujourd'hui les avenues de la République, Jean-Jaurès, de Tobrouk, de la Convention ainsi que les quais. Le centre et la voirie locale seront ainsi soulagés et l'accès à la gare et aux commerces s'en trouvera facilité.

Dans la traversée urbaine. La voie nouvelle passera dans un emplacement réservé au Plan d'Occupation des Sols (POS). Pour préserver la tranquillité des habitants et réduire les nuisances sonores, elle sera semi-enterrée entre le lycée Evariste Galois et l'avenue Berteaux avec une section couverte sur 260 m entre les rues Fresnel et Diderot.

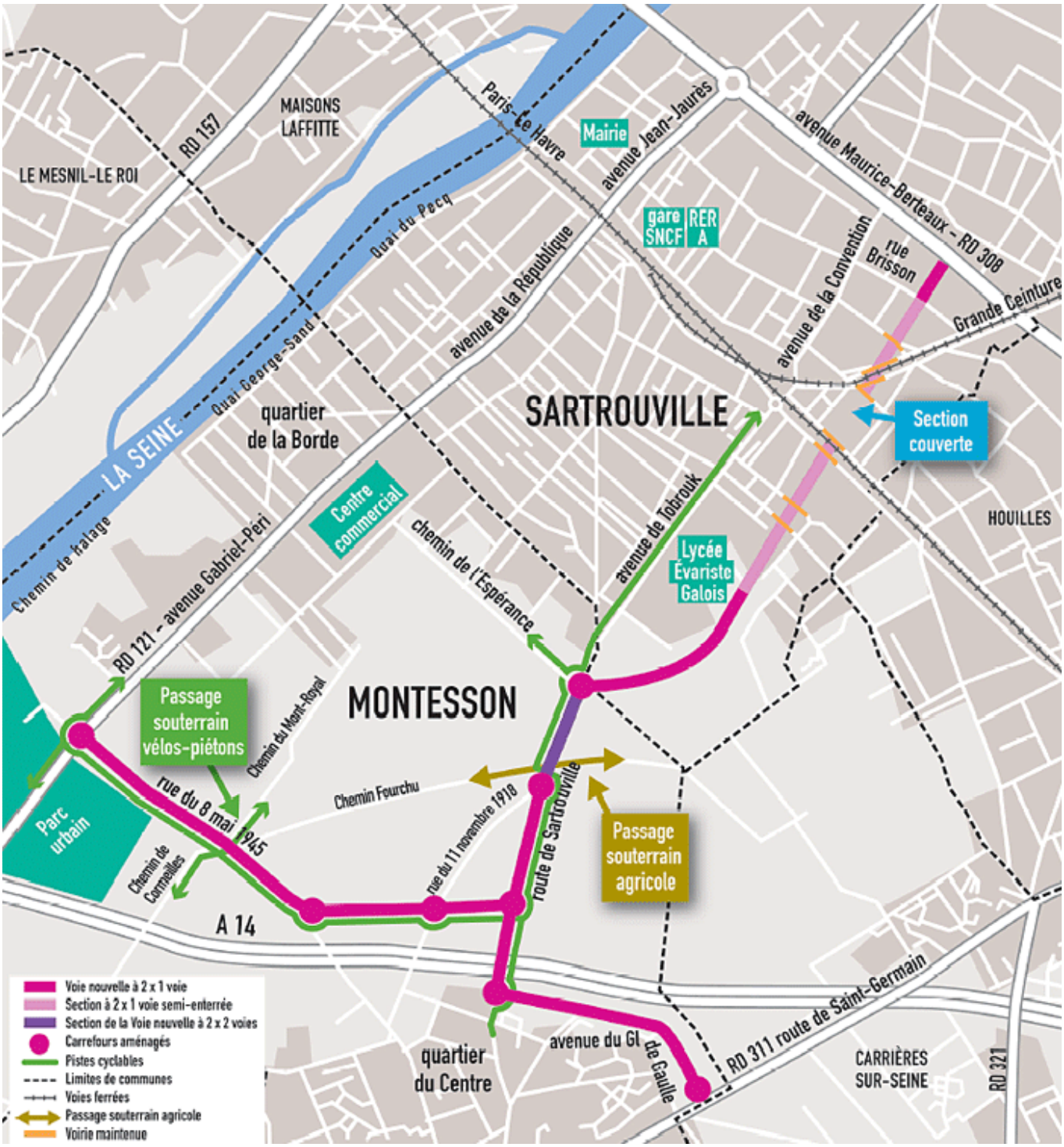
Circulation inter-quartiers. Toutes les rues croisant la voie nouvelle seront maintenues, sauf la rue Brisson pour laquelle des itinéraires de contournement sont prévus.

Cadre de vie. Des plantations abondantes et des protections phoniques favoriseront l'intégration de la voie nouvelle dans les quartiers traversés.

Source :Conseil Général des Yvelines

CONCERTATION PREALABLE DE FEVRIER 2006

Le projet de Voie Nouvelle Départementale à Sartrouville et Montesson



Source : Conseil Général des Yvelines (concertation préalable organisée en Février 2006)

AVANT L'ENQUËTE PUBLIQUE

Le projet modifié est présenté au CADEB

Dans le cadre de la concertation préalable, le CADEB avait émis un certain nombre d'observations. Le 15 mars 2007, le CADEB a été reçu à sa demande au Département. Un projet modifié nous a été présenté, tenant compte de plusieurs de nos observations. Le CADEB remercie le Département d'avoir répondu à la demande des associations et d'avoir organisé cette réunion.

Participants à la réunion :

Roland Jullienne, Directeur des routes et des Transports au Conseil Général
Pascale Blatnik, sous-directrice des études au Conseil Général
Emmanuel Raffin, ingénieur en charge du projet
Flavien Isoppo, Directeur des services techniques de la ville de Montesson
François Calland, Directeur Général de la ville de Montesson
Gilbert Kermarrec, Directeur général des services techniques de la ville de Sartrouville
Guillaume Génoyer, Ingénieur voirie de la ville de Sartrouville.
Paulette Menguy, présidente du CADEB
Jean-Claude Parisot, secrétaire général, quartier de la mairie à Sartrouville
Gérard Moulin, secrétaire du CADEB
Patrick Bayeux, trésorier, quartier du Vieux Pays
Jean-Louis Verdure, trésorier, quartier des Richebourgs
Christian Loret, membre du bureau, quartier des Richebourgs
Marie –Thérèse Filmotte , La Plaine à Sartrouville
Georges Martin Saint Léon , Réseau Vélo 78

Introduction

Suite à la concertation préalable, le projet a été modifié sur plusieurs points.
C'est ce projet modifié qui sera soumis à enquête publique à partir de juin.
Les dates des enquêtes sont fixées par le Préfet des Yvelines. Elles se dérouleront du 18 juin au 18 juillet 2007 inclus.

Flux de circulation

Mme Blatnik indique que le Conseil Général a affiné son approche des flux de circulation liés au projet. De nouveaux comptages ont été effectués. Pour déterminer les différents flux, est utilisé un modèle informatique temps/kilomètre : chaque automobiliste est censé choisir l'itinéraire qui lui permet d'optimiser son temps de trajet pour se rendre d'un endroit à un autre. Pour déterminer le nombre de véhicules à l'horizon retenu, soit 2015, il n'est pas appliqué un pourcentage d'augmentation annuel comme on pourrait le croire ; les prévisions résultent d'un modèle informatique origine/destination des véhicules appliqué à la Boucle de Montesson, modèle mis au point par la Direction Régionale de l'Équipement.

La voie nouvelle doit devenir le chemin naturel

Trois cartes sont remises aux participants :

- Le trafic en 2003 (situation actuelle)
- Le trafic en 2015 (horizon de référence)
- Le trafic en 2015 avec projet de voie nouvelle départementale.

Ces documents laissent apparaître un impact positif du projet bien plus important que celui qui ressortait des documents soumis à concertation préalable.

Mme Blatnik indique que la voie nouvelle va permettre aux communes de contraindre la circulation sur la voirie locale avec l'objectif d'orienter la circulation de transit vers la voie nouvelle.

A Sartrouville, la voie nouvelle débutant à la RD 308, se pose la question de la gestion de la circulation dans le secteur Mermoz/Voltaire et en amont de la rue des Richebourgs. Mme Blatnik indique qu'une étude a été réalisée avec la commune pour orienter la circulation vers la voie nouvelle, qui doit devenir le « chemin naturel ». M. Kermarrec confirme cette approche, en précisant qu'est envisagée la mise en sens unique des rues Mermoz et Voltaire. Toutefois, rien n'est finalisé.

M. Jullienne précise que sur la voie nouvelle, la vitesse y sera limitée à 70km/h, afin de garantir la sécurité des usagers. Pour atteindre cet objectif, il faut également que les usagers modifient leurs comportements, ce à quoi peuvent contribuer les associations.

Circulations douces

Mr Raffin indique qu'à Sartrouville, les aménagements de surface sont privilégiés, et non le long du projet compte-tenu de la dénivellation et du non raccordement aux voiries locales. En revanche, il existe un schéma communal des circulations douces, qui prévoit des aménagements entre le pont de la Ruine et la RD 308, en prolongement des aménagements existants rue de Tobrouk. Une desserte fine peut être examinée, empruntant les voiries locales, sur lesquelles la circulation est allégée. Pour ce type de projet cyclable, les subventions de la Région et du Département peuvent

AVANT L'ENQUËTE PUBLIQUE

Le projet modifié dans la plaine de Montesson

(suite de la page 4)
atteindre 80% du coût total. Pour aider les communes, une unité « circulations douces » se met en place au sein du Conseil Général avec l'embauche prochaine d'un fonctionnaire territorial pour celle-ci.

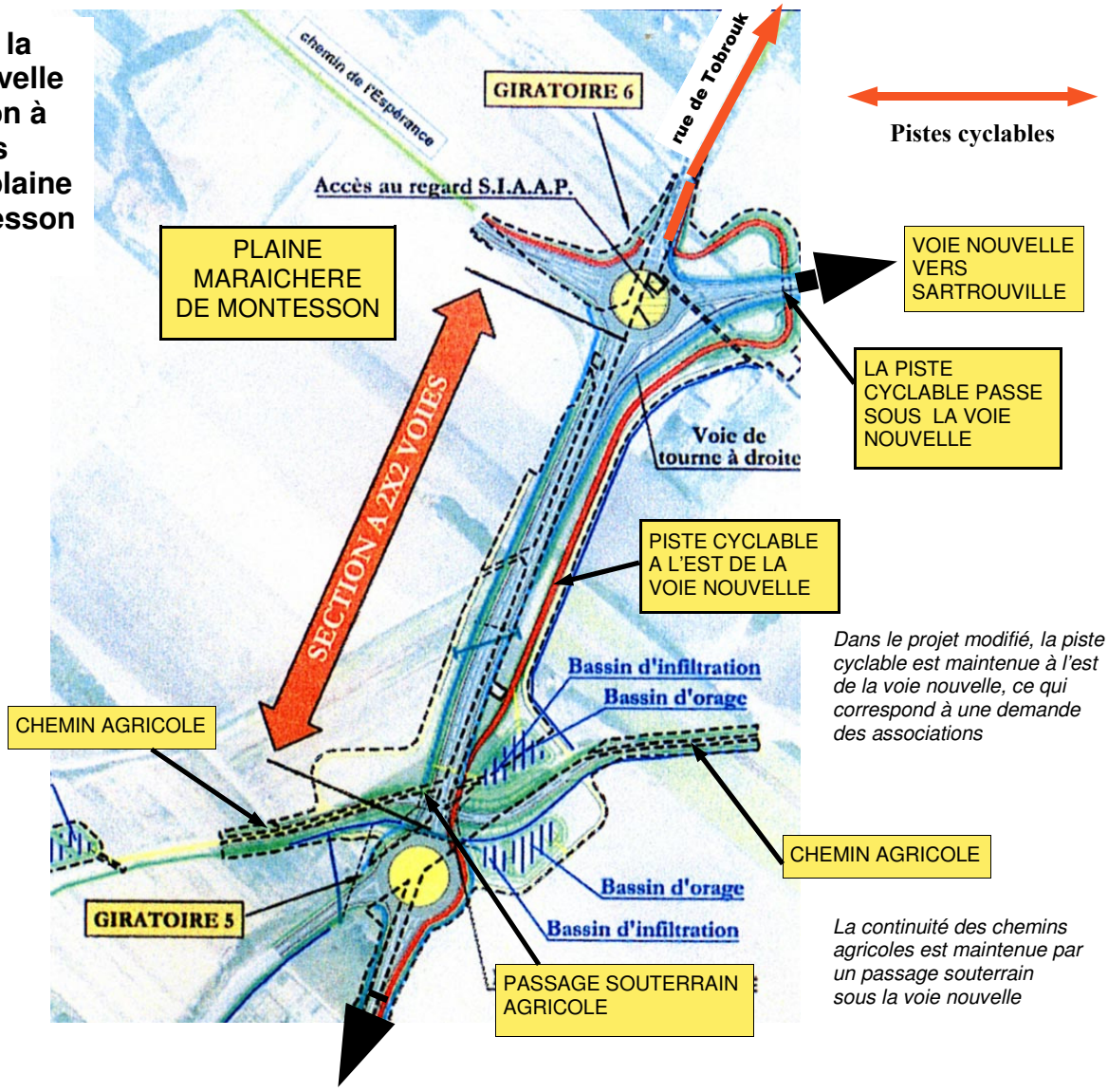
M. Jullienne confirme la nécessité de réaliser un maillage et d'assurer la continuité des aménagements cyclables.

Mme Blatnik précise que ces aménagements ne figureront pas dans le dossier d'enquête publique car ils relèvent des communes et non du département mais est en accord avec Réseau Vélo 78 sur la nécessité de réaliser ces aménagements avec une coordination de tous les acteurs : il faut « mettre en place une intelligence collective »

M. Kermarrec confirme que dans le PLU de Sartrouville figure un schéma d'aménagement cyclable et rappelle l'attachement de la ville aux circulations douces. Il fera appel au Département pour les financements.

A Montesson, le projet a été modifié dans la section qui longe la route de Sartrouville. La piste cyclable bidirectionnelle sera maintenue intégralement à l'est de la voie nouvelle, ce qui implique de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement pour cycles et piétons sous la voie nouvelle à l'intersection du giratoire de l'Espérance.

Détail de la voie nouvelle en section à 2x2 voies dans la plaine de Montesson



Dans le projet modifié, la piste cyclable est maintenue à l'est de la voie nouvelle, ce qui correspond à une demande des associations

La continuité des chemins agricoles est maintenue par un passage souterrain sous la voie nouvelle

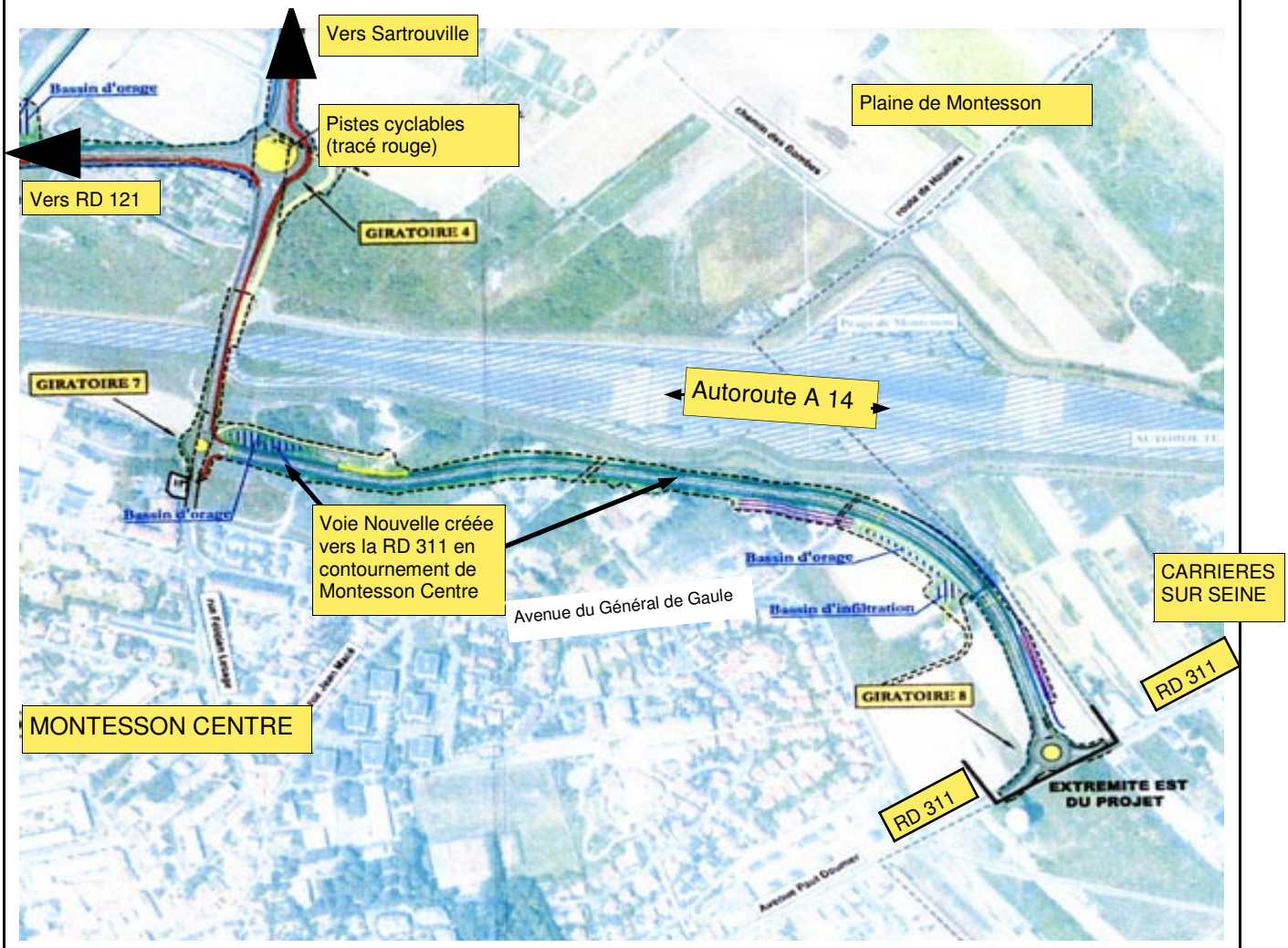
AVANT L'ENQUËTE PUBLIQUE

Le projet modifié dans le contournement de Montesson

(Suite de la page 5)
Le long de la voie nouvelle, des aménagements cyclables sont prévus en direction de la RD 121, avec un franchissement souterrain vélos-piétons pour l'accès aux chemins du Mont-Royal et de Cormeilles.

Si l'ensemble du projet à Montesson est équipé de pistes cyclables, l'itinéraire cyclable est privilégié sur l'avenue Charles de Gaulle plutôt que sur la voie nouvelle créée en direction de la RD 311 : en effet, la voie nouvelle est destinée au trafic de transit, sans échange avec les voiries locales. L'avenue de Gaulle, déchargée et assurant une liaison entre quartiers sera beaucoup plus favorable aux circulations douces. Mme Blatnik précise en outre que le terrain est difficile dans ce secteur, truffé de carrières et n'est pas propice à des aménagements cyclables qui nécessitent une emprise supplémentaire. Georges Martin Saint Léon, au nom de Réseau Vélo 78, demande que le code de l'environnement soit appliqué aussi pour cette section, les carrières, sur une partie limitée du tracé, ne constituant pas, selon lui, un obstacle important pour une piste cyclable.

Détail de la voie nouvelle dans le contournement de Montesson



Dans le contournement de Montesson, il n'est pas prévu d 'aménagements cyclables le long de la voie nouvelle en direction de la RD 311

AVANT L'ENQUËTE PUBLIQUE

Le projet modifié et son insertion dans l'environnement

L'insertion du projet dans l'environnement (suite de la page 6)

Le rétablissement des voiries

Toutes les circulations seront rétablies le long de la voie SNCF de grande ceinture. Le secteur de la rue Brisson a fait l'objet d'un aménagement particulier.
Rien n'est prévu en revanche pour la rue du Trésor (quartier de la plaine), située sur le parcours de la voie nouvelle. M. Kermarrec verra la question avec Mme Filmotte (Quartier La Plaine)

Le bruit :

M. Raffin indique que le dossier d'enquête publique fera apparaître que le projet respecte les niveaux de bruit imposés par la réglementation. Mais il précise que le Département a souhaité aller au-delà et va réaliser des protections supplémentaires pour diminuer les nuisances pour les riverains.
Chaque fois que la configuration des lieux s'y prête, les merlons de terre ont été préférés aux murs anti-bruit. Des aménagements paysagers sont également prévus, qui diminuent le bruit et assurent une protection visuelle. Le type de revêtement de chaussée n'est pas défini à ce jour, mais M. Raffin assure qu'il sera choisi en fonction de son efficacité à absorber les bruits.

Le maintien de l'activité agricole

Les chemins de désenclavement ont été définis avec les maraîchers. Le passage sous la voie nouvelle aura une hauteur de 4.3 m, permettant la circulation des camions utilisés par le transport des salades. Il existera une espace suffisant entre les voies de circulation elles-mêmes et le début des surfaces cultivées, protégeant ainsi les légumes des gaz d'échappement.

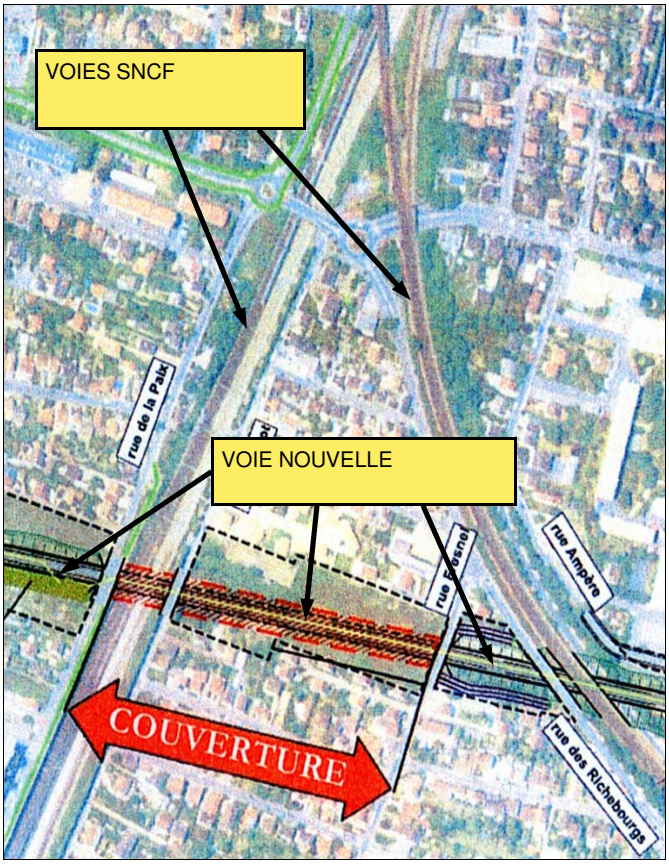
La couverture dans le quartier des Richebourgs :

Il n'est pas possible de la déplacer pour la « centrer » sur le quartier, son positionnement étant tributaire des ouvrages de franchissement de voies à réaliser, notamment sous la ligne SNCF (gare saint Lazare).
Annoncée pour 260 mètres, elle sera en réalité proche de 300 mètres, compte tenu de la configuration des entrées-sorties, sans dépasser toutefois ce seuil (au delà, en effet, les aménagements de sécurité à mettre en œuvre sont importants et impossibles à réaliser compte tenu de la dimension des emprises existantes).
En sortie de la zone couverte, le bruit sera renvoyé en hauteur par des murs anti-bruit, pour éviter d'affecter les pavillons proches.

Assainissement :

La question est primordiale au point bas (-12m dans le quartier des Richebourgs) afin d'éviter l'inondation des chaussées en cas d'orage. Les eaux sont captées par une bâche dimensionnée pour une pluie de fréquence centennale (côté rue de la Paix), pompées et acheminées vers un bassin d'infiltration en plaine de Montesson. Pour dimensionner les aménagements, il a été pris comme référence des précipitations de fréquence 20 ans pour la plate-forme routière et 100 ans pour les rétablissements des écoulements des bassins versants naturels. Plusieurs bassins d'orage et d'infiltration sont prévus le long de la voie nouvelle, qui permettent un stockage et un traitement des eaux contre la pollution avant leur rejet dans le milieu naturel.

Compte-rendu rédigé par le CADEB et validé par les participants.



Dans le quartier des Richebourgs à Sartrouville, la voie nouvelle passera sous les voies SNCF , et sera couverte sur près de 300m

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS

Carrières Autrement

Carrières sur Seine

La mise en place d'une voie nouvelle bouleverse l'équilibre de la circulation automobile et modifie le comportement des automobilistes circulant dans le secteur.
La recherche d'un itinéraire plus fluide pour l'automobiliste afin de rejoindre rapidement sa destination provoque de sérieuses perturbations dans l'ensemble du secteur concerné.

Sécuriser les déplacements

A Carrières sur Seine, la RD 321 et la RD 311 sont saturées aux heures de pointe, le trafic de transit sur la Commune doit être réduit: souhaitons que le projet de déviation de la RD 121 ne pénalise pas trop notre Commune à nouveau.
Le giratoire n° 8 situé à l'extrême Est du Projet de déviation de la RD 121 sur la Commune de Carrières sur Seine dessert la rue de l'Union (déchetterie et usine d'incinération), la route de Montesson et la route de St Germain. La circulation automobile dans cette zone est importante, la Zone Industrielle du Château d'eau, l'usine d'incinération générant un trafic important principalement des camions.
A noter à la proximité de ce giratoire la présence d'un Lycée Inter Communal ainsi que les habitations collectives du quartier des Alouettes.
Le trafic est important: vélos - piétons - camions et automobiles se côtoient.
Sans remettre en cause le projet de la Déviation de la RD 121, auquel nous avons souscrit en tant que Membre du CADEB, nous souhaitons que tout soit mis en oeuvre afin d'apporter une attention particulière en matière de sécurisation des déplacements piétons et cyclistes aux abords de ce giratoire

La Boucle Verte

Association écologiste
de la Boucle de Montesson

Contribution de la Boucle Verte au projet de Voie Nouvelle

La Voie Nouvelle favorise les transports individuels , puisque aucun site propre pour les bus n'y est accordé.
Ayant perdu son caractère de déviation (ancienne appellation de la RD121), l'avenue Jean Jaurès et de la République ne pourront devenir communales et seront toujours sous l'autorité du département.

Son trajet montre bien qu'elle est au service de l'hyper marché Montesson pour favoriser l'accès d'une clientèle des départements voisins; c'est donc une voie publique payée par les contribuables pour une très grande chaîne de distribution et apportant des nuisances aux contribuables de notre commune.
Non seulement elle participe au développement de l'utilisation de la voiture mais elle ne peut en aucun cas réduire les embouteillages à Sartrouville, puisqu'elle mène à un carrefour déjà encombré sur l'av. M. Berteaux.

D'autre part, les giratoires prévus en plaine de Montesson, comportent des branches n'aboutissant à rien sur le plan…Sauf si elles sont raccordées à d'autres voies, comme celle de l'échangeur A14.
Enfin, il est étonnant qu'il y ait encore des finances disponibles pour ces projets exclusivement routiers quand il en manque autant pour le développement du ferroviaire ou tout simplement son maintien.

En conclusion, la Boucle Verte se dit totalement opposée au projet de la Voie Nouvelle.

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS (suite)

Comité de quartier des Richebourgs

Sartrouville

"La voie nouvelle RD 121 traversera, si le projet se réalise, la quartier des Richebourgs selon un axe nord-sud, en passant sous les voies ferrées qui bordent le quartier (au nord : la grande ceinture ; au sud : les lignes voyageurs de la gare Saint-lazare et RER). Le point le plus bas du tracé, - 12 m, se situe aux abords des lignes voyageurs.

Au fur et à mesure des changements de gabarit du projet qui a restreint la réserve foncière, et avec le temps, des maisons ont été construites en limite de celle-ci.

En conséquence, le quartier, dans son état actuel, sera donc fortement impacté par le projet, et ce d'autant plus si le projet de Tangentielle Nord se concrétise également. Le Comité a donc suivi au plus près les évolutions du projet de la voie nouvelle, et notamment en demandant en 2004 lors d'une réunion d'information au Conseil général d'envisager une couverture de la voie dans le quartier. Ce point a été acquis, mais seulement entre les rues Fresnel et Diderot par compromis entre les caractéristiques techniques admissibles et le financement.

Lors de la présentation du projet à enquête publique en juin prochain, le Comité analysera les points suivants :

- axe bien défini en 2 X 1 voie, non élargissable, afin d'interdire plus tard de le transformer en un barreau de liaison entre l'A15 et l'A14. Il conviendra également de s'assurer que cette voie est destinée à soulager la circulation automobile dans le centre-ville de Sartrouville et aux abords de Montesson (à court terme plus tôt qu'à long terme). Sa vocation n'est donc pas d'améliorer la circulation dans la boucle de Montesson ; or, ce dernier élément faisait partie des arguments avancés par le commissaire-enquêteur en 1994 pour rendre un avis défavorable au projet d'alors bien qu'à 2 X 2 voies (cet argument peut-il être avancé de nouveau pour annuler le projet ?) ;
- conditions de circulation sur l'axe ;
- caractéristiques de la couverture, et conditions de son aménagement en surface par la suite ;
- rétablissement des rues Richebourgs, Fresnel et Diderot ;
- protections acoustique et paysagère entre les rues Fresnel et des Richebourgs (dans le prolongement de la couverture) ;
- conditions d'accès à la nouvelle voie au Nord en amont de la rue des Richebourgs ;
- aménagements hors quartier (accès à la voie nouvelle par l'avenue M. Berteaux, modification de la circulation aux alentours de la voie express actuelle).

Le Comité n'a pas l'intention de donner un avis, favorable ou non, à ce projet. Il se chargera d'informer les habitants du déroulement de la procédure de l'enquête publique et de fournir toutes les informations à sa disposition ; il poursuivra son action en vue de limiter les nuisances occasionnées. Il appartiendra aux habitants du quartier de se prononcer."

Association des Riverains du quartier de la Mairie

Sartrouville

Qu'attendons-nous du projet de voie nouvelle ?

La circulation de transit est excessive en centre ville et dans notre quartier.
La création d'une voie nouvelle, en créant un point de passage supplémentaire sous les voies SNCF, absorbera une partie du trafic. Ce sera autant de véhicules en moins sur les voiries existantes, saturées et embouteillées. Cela ne peut que désengorger le centre ville ; le commerce de proximité, sur l'axe Jaurès République, ne peut qu'en bénéficier.

Que peut-on craindre ?

Dans le cadre du CADEB, nous serons attentifs à ce que le projet soit réalisé dans les meilleures conditions pour les riverains des quartiers traversés et ne prenne pas de caractère de voie d'accès éventuel à l'autoroute.
Pour notre quartier, nous sommes convaincus que des mesures d'accompagnement seront nécessaires pour orienter la circulation vers la voie nouvelle et dissuader les automobilistes d'emprunter les voies actuelles.
Les quais notamment devront retrouver leur vocation de voie communale dédiée à la circulation locale ; des aménagements du type de ceux mis en place sur les quais à la Frette et Herblay seront manifestement nécessaires.
Sur l'axe Jaurès République, la diminution du trafic permettra de rendre l'espace aux piétons et promeneurs, sans oublier les cyclistes. Parmi les mesures possibles, on peut envisager l'élargissement des trottoirs avec un aménagement paysager de qualité, la réduction de la vitesse des véhicules par des dispositifs appropriés (zone 30, axes partagés avec les vélos, chicanes, …) pour une meilleure sécurité et le bien-être de tous.
Dans notre quartier, ce projet suscite de l'espoir. Faisons en sorte de ne pas décevoir les riverains.

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS (suite)

Association du quartier L a Vaudoire Debussy

Sartrouville

A la veille du lancement de l'enquête publique de juin, l'AQVD renouvelle ses espoirs quant à la mise en oeuvre du projet de nouvelle départementale plus connue sous le nom de RD 121.

Voilà maintenant plus de 20 ans que ce projet prévoit de délester le centre de Sartrouville et il semble cette fois-ci que nous soyons, sans mauvais jeu de mots, en bonne voie. Le centre de Sartrouville a besoin de renouvellement en termes d'aménagement de ses voies de circulation. Outre le point de convergence que représente la Gare RER / SNCF, le transit des véhicules en centre ville congestionne nos quartiers de centre ville inutilement et artificiellement. La tendance générale qui vise à dégager les centres ville de la circulation pour les rendre arborés, dépollués et silencieux à leurs riverains qu'ils soient piétons, cyclistes ou même automobilistes "de proximité" doit s'appliquer enfin à Sartrouville. Et pour l'AQVD, plus précisément, sur les axes Jaurès/République et Convention/Tobrouk.

La ville a assez souffert de ces allers-retours administratifs, enquêtes, contre-enquêtes... L'AQVD soutient le RD 121. Il semble, à peu de choses prêt, que le tracé prévu actuellement, satisfasse la majorité des intervenants : nous devons rester vigilants mais soutenir ce projet qui visera à adapter à ces nouvelles infrastructures, les sens de circulation, prendre en compte les voies de circulations douces, etc...

Que ce projet prenne enfin vie dans la concertation et la transparence !

Mieux vivre à Montgolfier

Sartrouville et Montesson

L'association Mieux Vivre à Montgolfier est intervenue à plusieurs reprises auprès de la mairie de Montesson dans le cadre des réflexions préalables au choix du tracé de la nouvelle voie départementale dans la plaine de Montesson afin que soient utilisées au maximum les voiries existantes et que les espaces agricoles soient préservés. Le tracé retenu est conforme à nos souhaits mais il subsiste de nombreuses interrogations sur l'impact de la voie nouvelle sur l'évolution du trafic dans certaines voies communales. On a pu noter en particulier dans l'enquête préalable qu'aucune estimation d'évolution de trafic n'avait été réalisée ni sur la la rue Mongolfier, ni sur le Chemin de l'Espérance qui seront pourtant forcément touchés. Sur cette voie, les documents fournis récemment par le département montrent une évolution peu compréhensible des trafics journaliers bidirectionnels :
situation actuelle : 5660
2015 sans voie nouvelle: 11500
2015 avec projet : 13200

Par ailleurs, il est particulièrement préoccupant de savoir que les estimations de comptage après réalisation de la nouvelle voie ne prennent pas en compte l'hypothèse d'implantation d'une gare routière dans la plaine. Une telle infrastructure qui n'est pour le moment qu'à l'état de réflexion et citée dans le Livre Blanc de la Boucle de la Seine remettra pourtant en cause et de manière importante, toutes les prévisions de trafic routier. "

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS (suite)

Voisins Voisines

Houilles

Après avoir participé à la réunion d'informations et de travail au siège du Conseil Général, Le 15 Mars 2007, L'association VOISINS/ VOISINES, est favorable au projet d'aménagement de la voie nouvelle RD121,dans son ensemble.

Toutefois, s'agissant des circulations douces, nous pensons qu'il est nécessaire de prolonger l'aménagement sur la portion en direction de la RD311.
Il convient également de faire préciser les travaux qui seront optimisés pour réduire le niveau de bruit et de pollution à la sortie du Tunnel dans la Plaine, et à hauteur du complexe scolaire.

Le projet devra également préciser la réglementation en vigueur concernant l'affichage et la publicité de part et d'autre du trajet.
Pour que ce projet soit pleinement réussi, le point essentiel à travailler avec les villes situées en amont, (Sartrouville, Houilles, Bezons,) est d'établir un plan local de déplacement afin de drainer le maximum de circulation au collecteur du rond point boulevard Maurice Berteaux sur la RD308.

Si ce travail n'est pas correctement réalisé, la circulation de transit actuelle, continuera à emprunter les voies de part et d'autre de la Tangentielle, pour se retrouver au rond point du pont de la Ruine.

Comité du Vieux Pays Le Fresnay

Sartrouville

La voie nouvelle départementale ne concerne pas directement notre quartier, mais les flux de circulation de transit qui apportent des nuisances, nous concernent directement.
Depuis longtemps les habitudes de circulation se sont modifiées et notre quartier offre deux autres axes principaux parallèles : les quais de Seine et la rue Jean Mermoz.
Les véhicules venant de la Frette et voulant joindre la nouvelle voie emprunteront la remontée vers l'église, déjà très difficile aux heures de pointes, le carrefour étant saturé. Le transit venant de Cormeilles continuera sur l'axe Jean Mermoz, l'intersection Franklin Roosevelt/Voltaire/ Mermoz ne permet pas de tourner facilement à gauche, il est dissuasif pour rejoindre la rue Voltaire. A l'intersection avec l'avenue Maurice Berteaux, il sera toujours plus facile de tourner à droite vers le centre que de tourner à gauche pour utiliser la voie nouvelle.
C'est pourquoi nous pensons que la nouveauté sera probablement l'utilisation, malgré le difficile tourne à gauche, de la rue Voltaire en premier mais aussi l'axe rue Edouard Vaillant puis la rue Courteline - rue Babillot jusqu'à Berteaux. Ce dernier axe étant certainement celui qui sera le + près du Rond-point. La circulation sera alors très difficile entre la portion de Gaulle et le carrefour Mermoz / Voltaire.
D'autre part, dans l'autre sens arrivant sur l'avenue Maurice Berteaux après avoir emprunté cette voie nouvelle les véhicules devront utiliser, pour aller vers le plateau, soit la rue Voltaire, soit la rue Jean Mermoz. L'axe rue Babillot jusqu'à Voltaire n'étant pas accessible par Berteaux.
La saturation de ces axes fera que des véhicules emprunteront des axes dans le Vieux-Pays, dont la rue de Stalingrad qui sera bientôt en sens unique sur une certaine distance. Ceci accentuera la pénétration dans le quartier, entraînant des nuisances. Un stop est vivement conseillé rue Suger.
La création de la voie nouvelle ne profitera pas à notre quartier, bien au contraire. Des aménagements indispensables devront être réalisés au carrefour de l'église et rue jean Mermoz voir mettre cette dernière en sens unique, ce qui risque de pénaliser notre quartier. La rue Jean Mermoz possède une école primaire. Une forte augmentation du trafic y serait préjudiciable pour les enfants.
Les études faites montrent que les flux de circulation rue Jean Mermoz et rue Voltaire devraient augmenter, suite à la nouvelle voie.
Il n'est nullement démontré une baisse de trafic significative sur les quais de Seine et dans les autres rues du Fresnay.
Nous devons rester vigilants car cette voie nouvelle ne serait-elle pas l'amorce d'un échangeur avec l' A 14 qui se transformerait progressivement et inévitablement en jonction avec l'A15, à moindre coût et aux dépens des Sartrouvillois.

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS (suite)

Quartier des Dix Arpents

Sartrouville

Association du quartier des X arpents

Le trafic automobile actuel sur l'axe République s'élève à environ 16 000 passages jour. Les pointes se situent le matin et surtout à partir de 16 heures. Ceci génère des ralentissements, des encombrements et des dégagements d'oxyde de carbone.
Les études montrent que sans travaux, près de 24 000 véhicules tenteront d'ici 8 ans de passer sur l'avenue de la République car optimiste ou pessimiste, le parc automobile augmentera encore.

Afin d'assurer la fluidité de ce trafic et d'éviter une émanation de gaz excessive, des travaux nécessaires de déviation du CD 121 sont prévus.
Après les travaux de déviation, la situation sera à peu près la même qu'aujourd'hui mais sera profitable pour notre quartier qui subira peu la redoutée augmentation de la circulation.

Nous craignons cependant que ce projet manquant d'ampleur avec deux fois une voie sur la majeure partie et débouchant sur des avenues encombrées, son efficacité soit limitée.

Quartier de la Plaine

Sartrouville

Utilisée dans un but de soulager la circulation de la CD121 actuelle, cette voie est une contrainte pour le quartier sans aspect positif apparent pour celui-ci.
La RD121 ou « voie nouvelle » va couper la partie Est du quartier dans le sens Nord-Sud, en tranchée. Il n'y a pas d'accès pour les habitants puisqu'il faut aller la chercher Avenue Maurice Berteau ou au Rond-Point face à CARREFOUR ; Le seul aspect positif pourrait être que cela ne nous apporte pas d'accroissement de trafic dans les rues perpendiculaires.
Le trafic prévu est de 26000 véhicules par jour avec les nuisances que l'on imagine dans un quartier actuellement tranquille (abords de la plaine maraîchère).
On peut regretter également que cette voie passe à proximité des écoles (Lycée Evariste Galois/ Collège Colette/ Ecoles primaire et maternelle Jean Jaurès). Les enfants ont actuellement leurs cours de récréation côté plaine, au calme et au grand air, et risquent de subir bruit et pollution…. C'est dommage !….Les aménagements de protections sont à surveiller.

Dernier problème : la rue du Trésor disparaît car elle est sur le tracé de la Voie Nouvelle. Cela pose plus de difficultés qu'il n'y paraît pour les véhicules qui vont de la rue Parmentier vers Houilles. Ils vont devoir passer par l'intersection « Rue Parmentier, Bataille et Daguerre »peu adaptée à ce nouveau trafic. Les camions ne pourront pas passer. Nous avons contacté les responsables techniques de la ville pour étudier un schéma de circulation plus adapté à cet endroit.
Il est à noter que ce secteur est déjà régulièrement engorgé en semaine malgré la faible circulation du fait de la présence d'une entreprise à l'intersection avec les problèmes liés aux livraisons par camions. Par ailleurs, la chaussée y est déjà passablement défoncée et affaissée localement :
Dispositifs de ralentissements horizontaux, ré-étude globale des sens de circulation dans tout le quartier, aménagements de parking sur terrains libérés le long de la voie nouvelle, accès réglementé pour les camions (une entreprise est implantée rue Denis Papin, par exemple) sont autant de pistes à étudier…..

Nota : le 10 Mai 2007, nous avons eu un rendez-vous avec les responsables techniques de la Ville afin d'étudier un projet de circulation dans le secteur de la rue du Trésor.

Contribution individuelle

LE POINT DE VUE DES COLLECTIFS DE LA BOUCLE

La question que nous nous posons est la compatibilité du projet de déviation RD121 avec les points suivants :

- un coût d'investissement qui n'empiète pas sur ceux nécessaires pour développer les transports en commun.

- un dimensionnement qui l'empêche d'être une voie d'entrée ou de sortie intéressante pour un éventuel futur échangeur sur l'A14 (échangeur que nous combattons absolument)

- le renforcement et la fluidification des transports en commun et des circulations douces

- la non augmentation à terme du trafic automobile.

- une pollution sonore et atmosphérique acceptable vis à vis du bien être et de la santé des populations traversées

- une circulation automobile fluide et assez lente.

Tous ces éléments nous font beaucoup douter de l'intérêt de ce projet.

Seine Vivante : Collectif d'associations et de citoyens qui veulent redonner à la Seine et à ses berges leur caractère naturel

Le tracé de la voie nouvelle départementale concernera directement les communes de Sartrouville, Carrières et Montesson..

Cette voie nouvelle doit faciliter aussi bien le déplacement des modes doux que celui des automobiles.

La position de Réseau Vélo 78 est simple et claire ; il faut appliquer la loi, à savoir l'article L228-2 du Code de l'Environnement :
«A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.»

Cela signifie que la voie nouvelle doit être longée d'aménagements cyclables, qui permettront de se connecter sur les aménagements locaux existants et de créer une véritable continuité.

Le projet départemental prévoit des aménagements cyclables, hormis entre le giratoire 7 et le giratoire 8, à savoir sur la voie de contournement du centre de Montesson. Cette absence d'aménagement est regrettable et contestable, déjà parce que hors la loi et parce que ce maillon assurerait la liaison avec le futur aménagement cyclable de la RD311 (qui reliera la gare de Houilles en passant par le lycée des Pierres Vives).

Par ailleurs, le projet communal de Montesson de liaison cyclable entre le centre ville et la RD311, constituera un aménagement complémentaire à cet aménagement départemental.

Nous demandons donc, l'inscription des travaux d'aménagements cyclables sur la voie de contournement du centre de Montesson dans le projet départemental.

Sur la commune de Sartrouville, un aménagement le long de la RD121 est prévu dans le cadre du PLU. Aucune certitude n'existe quant au délai et à la réalisation de cet aménagement, car tout PLU est modifiable et révisable. De plus, ce projet ne règle pas le problème du franchissement des voies SNCF au pont dit « de La Ruine ».

Nous demandons donc l'inscription des travaux d'aménagements cyclables sur Sartrouville dans le projet départemental, même si leur réalisation revient à la ville.

Réseau Vélo 78: Collectif qui milite pour le développement de l'utilisation de la bicyclette au quotidien.

LA POSITION DU CADEB

Le CADEB ne s'opposera pas au projet de voie nouvelle départementale

Et pourtant, pour une association d'environnement, les raisons de s'opposer au projet sont nombreuses.

Le coût: alors que l'argent public devient rare, que les projets de transport de transport en commun ne sont pas financés – la modernisation de la ligne A du RER, la tangentielle nord jusqu'à Sartrouville, le tramway du Pont de Bezons jusqu'aux Indes - est-il raisonnable de consacrer près de 100 millions d'euros à un projet routier dont les effets positifs ne sont pas garantis à hauteur des espérances.

L'échangeur avec l'A 14: faut-il rappeler que notre Collectif est opposé à tout raccordement dans la Boucle avec l'A 14, porte ouverte à l'urbanisation non maîtrisable de notre territoire. Il est exact qu'on peut réaliser la voie nouvelle sans l'échangeur. En revanche, la voie nouvelle est indispensable en cas d'échangeur, pour gérer les accès à l'autoroute. Alors, que répondre à ceux qui voient dans la voie nouvelle une première étape vers la réalisation de l'échangeur, au moment où nos élus de la Boucle n'ont pas pris de position claire sur le sujet et que le projet - échangeur ou demi-échangeur - figure dans le schéma départemental de déplacements récemment adopté par les mêmes élus.

L'impact sur l'environnement: rien ne garantit un impact positif. Il y a aura probablement sur certaines voies moins de pollution liée aux embouteillages. Mais la fluidité retrouvée n'incitera-t-elle pas certains usagers à plus utiliser leur véhicule. Construire de nouvelles routes, est-ce encore la solution au XXIème siècle, alors que le réchauffement climatique menace la planète?

En outre, de **nombreuses interrogations** subsistent:
- comment seront gérés les flux de véhicules depuis la partie nord de Sartrouville vers la voie nouvelle, au travers de quartiers pavillonnaires?
- Quelles mesures d'accompagnement seront mises en place par les villes pour orienter les automobilistes vers la voie nouvelle et les dissuader d'emprunter les voies actuelles?

Après avoir recueilli l'avis des associations et en avoir délibéré lors de son conseil du 22 mai, **le CADEB a donc décidé** de ne pas soutenir le projet mais de **ne pas s'y opposer**, en retenant les arguments suivants:
- Le projet de voie nouvelle crée un point de passage supplémentaire sous la voie SNCF, indispensable à la gestion de la circulation actuelle.
- La circulation va diminuer sur l'axe scolaire « Tobrouk - Convention » à Sartrouville et rue du Général de Gaulle, en contournement de Montesson.
- Dans la Plaine, le tracé réutilise au maximum les voies existantes, qui seront sécurisées.
- L'activité maraîchère ne devrait pas souffrir du projet, grâce à la création de chemins de désenclavement et d'un passage souterrain sous la voie nouvelle.
- Des aménagements pour les cyclistes seront réalisés sur une partie du parcours, dans la Plaine notamment.

Bien évidemment, le CADEB sera attentif aux conditions de réalisation de la voie nouvelle, et dans le cadre de l'enquête publique soutiendra les associations locales, pour:
- Des protections acoustiques efficaces.
- Le rétablissement des circulations locales, afin de ne pas isoler les quartiers.
- Une bonne insertion paysagère.

Mai 2007