

## > Les solutions alternatives

### Les transports collectifs

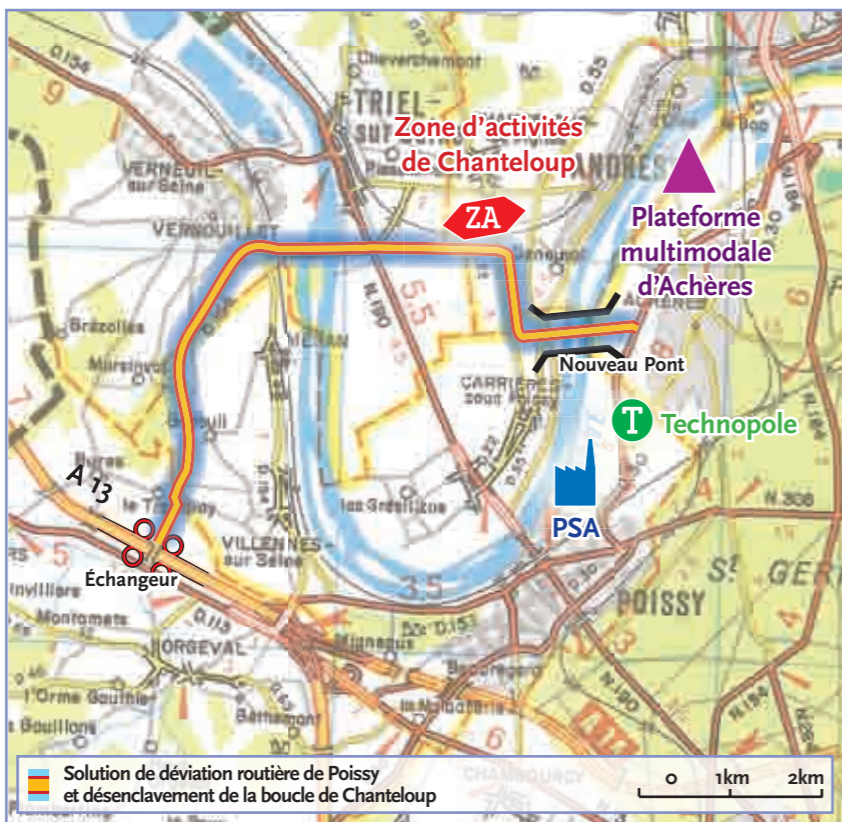
- > Réouverture complète de la tangentielle ferrée ouest de Cergy à Versailles, prolongée : au nord par la tangentielle Sartrouville-Noisy-le-Sec et Pontoise-Roissy, au sud vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles à Orly-Massy et Melun-Sénart, ceci étant complété par un maillage cohérent avec les liaisons vers la petite couronne et Paris.
- > Amélioration des lignes SNCF Paris-Mantes par Poissy et Conflans-Sainte-Honorine.
- > Réalisation de la liaison rapide nouvelle prévue entre Epone et Achères.
- > Réalisation de lignes d'autobus desservant aussi bien les pôles et bassins de vie (Cergy-Pontoise, Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Germain-en-Laye, Vallée de Seine-Aval, Poissy, les Mureaux, Mantes) que les gares.

### Les marchandises

- > Privilégier le maritime et le fluvio-maritime (Poissy-Achères) avec la future plateforme logistique au débouché de la liaison Seine-Nord Europe.

### Les voies routières

- > Sécurisation et diminution de la saturation de la RN 184 (dénivellations aux principaux carrefours d'échanges,



- aménagements du Bel Air), par des ouvrages qui peuvent absorber le trafic actuel et futur, sans l'augmenter.
- > Amélioration du CD30 entre la RN184 et Achères en vue d'une meilleure desserte du pôle industriel d'Achères-Poissy.
- > Evitement de Poissy au nord par un nouveau pont entre Carrières-sous-Poissy et Achères, relié par une route nouvelle au deuxième pont de Triel-sur-Seine.
- > Création d'une voie nouvelle entre Cergy et Gargenville-Epone. ■

Une solution pour la déviation de Poissy, en empruntant le nouveau pont d'Achères. Le projet de tracé permet de desservir la plate-forme multimodale d'Achères, la zone d'activités de Chanteloup, la Technopole et le site de PSA.

## > Conclusion

**Ce projet autoroutier, tel qu'il est proposé, ne répond à aucune rationalité. Il n'est pas en adéquation avec les besoins.**

**On ne peut sacrifier la santé, la qualité de vie, l'environnement de milliers d'habitants au prétexte d'une augmentation du développement économique dans notre secteur, nullement confirmée, à ce jour, par les études. Il faut des infrastructures adaptées aux contextes locaux dans la perspective d'un développement durable. Autrement dit, les aménagements nécessaires à l'amélioration des conditions de déplacements**

**des personnes et du transport des marchandises ne seront durables que s'ils doivent aussi se traduire par une réduction des coûts sociaux et énergétiques ainsi que des atteintes à l'environnement. Des solutions existent à court terme en combinant améliorations et infrastructures nouvelles pour les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux en favorisant un aménagement du territoire cohérent et planifié.**

**Une autoroute entre Mériel et Orgeval irait à contresens de l'histoire. Elle ne se justifie pas.**



> **AUT** Association des usagers des transports d'Ile-de-France

### > OUEST PARISIEN : FRANCILIENNE ROUTIÈRE OU FERROVIAIRE ? -----

# Une autre conception des déplacements

L'AUT regroupe les adhérents franciliens (personnes morales ou physiques) de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Celle-ci, créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions. Elle est membre du Conseil national de la consommation, de France nature environnement et de la Fédération européenne des voyageurs. La FNAUT agit :  
 > pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,  
 > pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et handicapés,  
 > pour la sécurité routière,  
 > pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien et de l'environnement.  
 La FNAUT représente les usagers des transports publics auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Embouteillages, bruit, pollutions, difficultés de circulation : ce n'est pas inéluctable. L'Ile-de-France doit et peut devenir une région où il est agréable de vivre et de se déplacer, ceci en utilisant des modes de transports adaptés aux besoins réels. Les nouveaux projets se doivent en conséquence :  
 - de prendre en compte les principes du

Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France (PDU),  
 - de respecter les engagements de la France et de la Région pour la diminution des gaz à effet de serre,  
 - de chercher à résoudre de manière durable les problèmes de transports de personnes et de fret à court, moyen et long terme.

## > Les attentes des habitants de l'ouest parisien

- Actuellement, en Grande couronne ouest, pour des liaisons Nord-Sud il n'y a aucun choix alternatif en matière de déplacements hormis la voiture individuelle.  
 - La réouverture complète de la tangentielle ferrée ouest est constamment retardée malgré la quasi-unanimité des attentes formulées lors

de nos enquêtes entre 1993 et 2006 (25 000 réponses reçues).  
 - Ces mêmes réponses sont hostiles au bouclage autoroutier de la Francilienne proposé à l'ouest. Les habitants estiment que des solutions plus réalistes, moins onéreuses et surtout plus efficaces existent, tant routières ●●●

### > CONTACT -----



**AUT Ile-de-France** Membre de la Fédération nationale des associations des usagers des transports  
 32, rue Raymond Losserand 75014 Paris  
 Tél. : 01 43 35 22 23 • fax : 01 43 22 32 85  
 Mail : aut@aut-idf.org • site : aut-idf.org • Délégué des Yvelines : 06 12 85 58 63



# Ouest parisien : Francilienne routière ou ferroviaire ?

●●● que ferroviaires. Ils sont persuadés que l'A104 ne sera pas simplement une « autoroute ménagère » version DRE mais bien un axe de transit important.



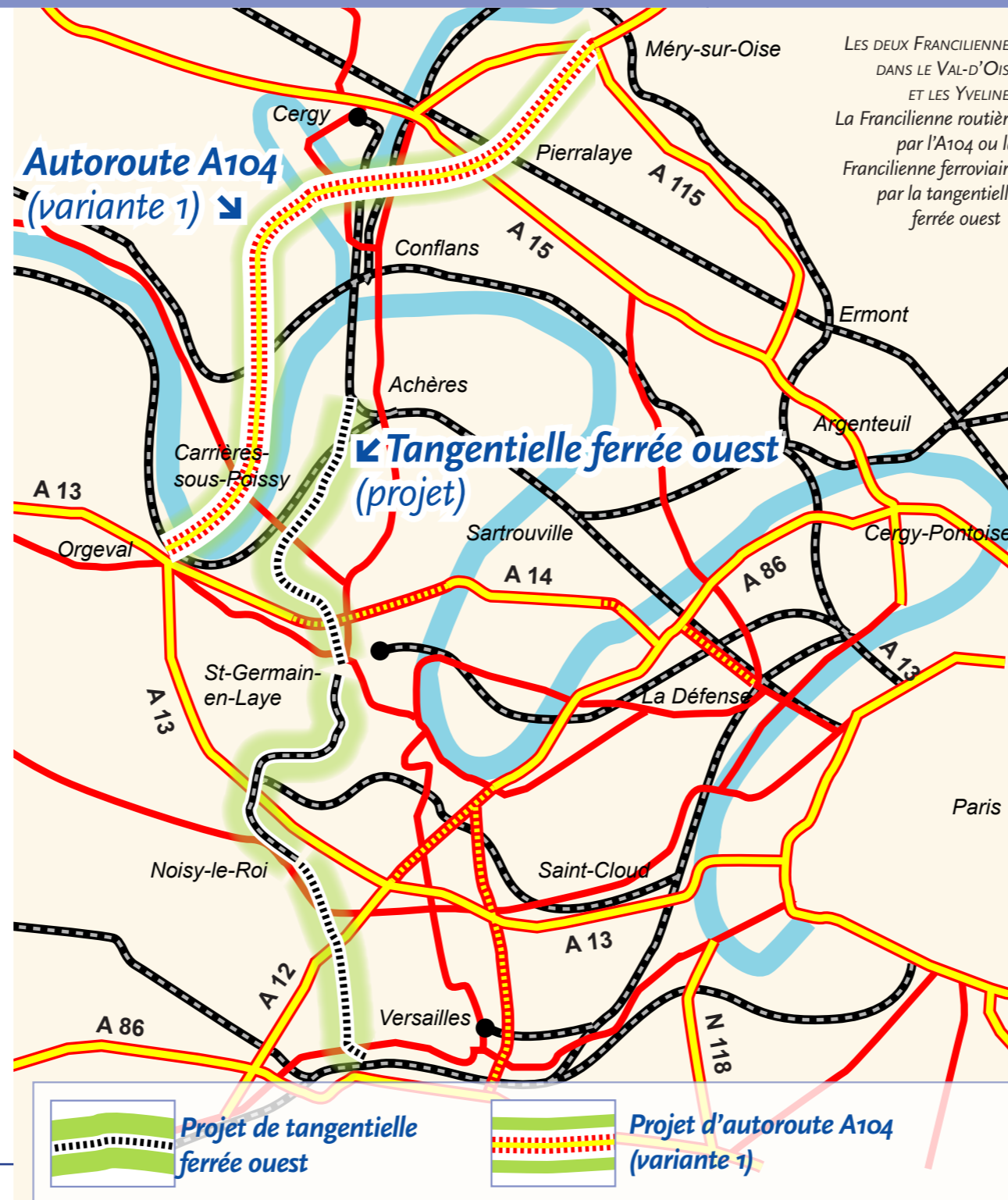
CONFLANS-SAINTE-HONORINE. Le transport fluvial, une alternative à la route.

- De plus, ces mêmes populations craignent, à juste titre, une urbanisation nouvelle importante autour de cet axe structurant, en complète contradiction avec un objectif essentiel énoncé à l'occasion de la révision du schéma directeur de l'Ile-de-France : éviter le mitage de ce qu'il reste de la ceinture verte. Les populations attendent au

contraire une protection efficace et pérenne des derniers grands espaces ouverts péri-urbains non encore urbanisés. ■



SAINT-CYR-L'ECOLE EN MAI 2006. La tangentielle ferrée ouest « programmée » pour réouvrir... en 1995.



LES DEUX FRANCILIENNES DANS LE VAL-D'OISE ET LES YVELINES  
La Francilienne routière par l'A104 ou la Francilienne ferroviaire par la tangentielle ferrée ouest ?

## > La critique du projet

- On constate une insuffisance de vision globale des déplacements et des transports de marchandises.
- La fonction de cette autoroute n'est pas clairement définie. On superpose des trafics différents : internationaux, interrégionaux, liaisons entre villes nouvelles, déviation et desserte de Poissy, désengorgement de la RN184, trafic local. Ce qui conduit à un amalgame de solutions inadaptées aux problèmes locaux et régionaux.
- Quels que soient les tracés proposés, une partie du trafic de l'A104 contribuera à augmenter la saturation de l'A13 et de l'A12. Cette dernière subira en plus le trafic du futur deuxième tunnel de l'A 86, entre Rueil et Bailly, ouvert aux poids lourds.
- Il en résultera des embouteillages accrus dans les voiries locales non adaptées à un afflux nouveau de véhicules générés par l'autoroute.
- Le tracé dit de Chanteloup, qui semble avoir la préférence de la DRE, passe



ACHÈRES. La gare de triage, un atout pour la multimodalité.

dans les secteurs les plus fortement urbanisés. De plus, étant situé sur la rive droite de la Seine, il ne desservira pas correctement l'importante zone d'activités de Poissy-Achères.

- Il n'y a pas de prise en compte sérieuse des transports collectifs et des dessertes multimodales pour le fret.
- D'une manière générale, les impératifs environnementaux ne sont pas correctement traités sur l'ensemble des tracés proposés. ■



CARRIÈRES-SOUS-POISSY. Le projet passe presque partout à proximité de zones urbanisées denses.

## Les nouvelles donnes de la mobilité

Tout le monde reconnaît aujourd'hui que les transports sont les principaux responsables des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre. Les transports en Ile-de-France représentent près de 42% de la consommation énergétique totale régionale, et plus des trois quarts de la

consommation des produits pétroliers. Les comportements vis-à-vis de l'automobile, de la vitesse ont évolué au profit de la sécurité routière. De multiples documents : Plan de déplacements urbains (PDU), Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), Plan pour la protection de l'air (PPA), rap-

port du 12 avril 2006 de la Mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'effet de serre et les changements climatiques, concluent à la nécessité d'une sobriété énergétique incompatible avec l'augmentation du trafic routier. La réduction de l'usage de la voiture a d'ailleurs commencé depuis quelques

années dans la zone dense d'Ile-de-France. Même en grande couronne, les comptages récents révèlent un plafonnement des trafics sur de nombreux grands axes. Il est possible et souhaitable d'accélérer le mouvement. La croissance de la mobilité, la longueur des déplacements, le recours à l'auto-

mobile et aux poids lourds constituent de moins en moins des apports de liberté et de progrès, et de plus en plus des apports de nuisances. Contrairement aux affirmations d'un certain lobby routier, une majorité d'habitants souhaite minimiser ses déplacements et pouvoir disposer d'un véritable choix du mode.

Ce que les Franciliens réclament aujourd'hui, ce sont non pas de nouveaux « aspirateurs à voitures », mais :  
- la requalification de l'espace urbain au profit du piéton et dans une moindre mesure pour la bicyclette,  
- une meilleure coordination entre l'offre de transport collectif et la localisation des zones urbanisées,  
- le développement de parcs

relais près des gares décentrées,  
- la création de réseaux efficaces de transports dans les « bassins de vie », en particulier pour les zones industrielles, commerciales et de loisirs (complexes cinématographiques, bases de loisirs),  
- l'intégration rationnelle des transports de marchandises et des livraisons dans l'environnement urbain,

- la diminution des trafics poids lourds par la mise en œuvre d'une nouvelle logistique visant le report du transport routier sur le fer et la voie d'eau, et leur positionnement contrôlé par satellite sur les itinéraires de contournement.  
- la mise en place de comités locaux de déplacements et de plans de déplacements d'entreprises. ■