



**VOIE NOUVELLE DEPARTEMENTALE A SARTROUVILLE ET MONTESSON
CONCERTATION PUBLIQUE
DU 18 FEVRIER AU 6 MARS 2006**

**Suggestions et observations de l'association Qualité de Vie de La Borde
(QVLB dans le texte)**

Historique :

Le projet de « **dévi**ation de la RD 121 » sur le territoire des communes de Sartrouville et Montesson a fait l'objet d'une enquête publique du 7 mars au 9 avril 1994.

QVLB avait suggéré un tracé aussi voisin que possible de l'A14 plus ergonomique, limitant les effets de coupures entre quartiers, éloigné des habitations et offrant de plus grands espaces pour l'implantation d'un parc paysagé.

La Commission avait cependant rendu un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble du projet de déviation de la RD 121, sous réserves, et en indiquant dans ses conclusions :

« Elle est bien consciente que cette opération ne résoudra qu'une infime partie des problèmes de circulation dans la boucle de Montesson. Sa réalisation s'inscrit dans un programme plus vaste amorcé par la mise en service d'ici quelques mois de la A 14 »

QVLB avait alors écrit le 25 septembre 1995 au Conseil d'Etat en soulignant les points suivants :

« 1 – L'enquête publique sur le projet de déviation n'a pas respecté exhaustivement les textes réglementaires.

2 – Nous considérons qu'il est anormal de réaliser « une déviation » de la RD 121 pour Sartrouville et Montesson, sans tenir compte de l'impact, à terme, de l'échangeur sur l'autoroute et de la liaison A14-A15

3 – Nous estimons que le tracé et les aménagements retenus pour la protection de l'environnement sont en parfaite contradiction avec les directives édictées dans le Schéma Directeur de la région Ile de France (SDRIF), approuvé par décret du 26 avril 1994.

4 – Nous soulignons que l'étude de circulation de la Plaine de Montesson (référence-94.3534.pv.sb) qui aurait dû faire partie de l'étude du projet de déviation de la RD 121, alors qu'elle a été diligentée après la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, confirme que la déviation ne règle pas le problème du transit routier à l'intérieur de la boucle.

Qualité de vie de la Borde

Association Loi 1901 agréée de protection de l'environnement arrêté n° 98-079/duel du 3 avril 1998

- Siège social : 22, rue Corneille 78360 Montesson
- Courriel : contact@qvlb-montesson.asso.fr
- Site internet : www.qvlb-montesson.asso.fr
- tél : 01 39 13 10 55
- Page :1/6

Les 6 tests de l'étude aboutissent à la conclusion que les problèmes actuels de l'axe Nord-Sud, interne à la boucle (RD121 du Vésinet à Sartrouville) ne trouve pas de solution avec la déviation de la RD 121.

Il nous paraît essentiel :

de revoir la totalité du projet pour tenir compte des nouvelles orientations du Schéma Directeur en matière d'environnement, de liaisons routières, de développement et d'aménagement réaliste du centre commercial et de l'avenir de l'agriculture dans la plaine de Montesson. »

En octobre 1995, le Conseil d'Etat donnait un avis visant à annuler la déclaration d'utilité publique.

Que propose le nouveau projet baptisé « voie nouvelle départementale » ?

La délibération de l'assemblée du Conseil Général du 25 novembre 2005 référence 2005.2.119 indique :

« Plus particulièrement dans Sartrouville, la voie nouvelle permettra de soulager la RD 121 et le centre-ville ; de supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement trois principaux axes : avenue de la République / Jaurès (RD 121), les quais de la Seine et les rues Tobrouk/Convention et d'améliorer l'accès à la gare et au centre-ville, ainsi que les circulations douces.

Dans Montesson, elle permettra de diminuer le trafic sur le quartier de la Borde et dans le centre; de faciliter l'accès aux commerces et de développer le réseau cyclable existant. »

Le président du Conseil Général :

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.

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 panneau n° 3 fait état de chiffres actuels et 2015, sans ou avec la voie nouvelle, en totale contradiction avec les objectifs annoncés.

Giratoire n° 1 : (direction quartier résidentiel de Montesson La Borde)

Actuel – 16000
2015 sans voie nouvelle – 25000
2015 avec voie nouvelle – 23500

> Soit une augmentation du trafic de 7500 sur la RD 121 au lieu de suppression de la circulation de transit sur les axes qui traversent Montesson La Borde.

Giratoire n° 1 : (direction voie nouvelle départementale – vers Montesson Centre et Sartrouville)

Actuel – 4700
2015 sans voie nouvelle – 9300
2015 avec voie nouvelle – 15100

> soit une augmentation du trafic de 4600 sans voie nouvelle et de 10400 avec voie nouvelle au lieu de limiter le trafic, la mise en service de cette voie nouvelle va apporter des nuisances supplémentaires.

Quai du Pecq à Sartrouville

Actuel – 12100 dont 5000 à Montesson La Borde
2015 sans voie nouvelle - 17000
2015 avec voie nouvelle - 15100

> soit une augmentation du trafic de 3000 qui induit des nuisances supplémentaires et non une suppression du trafic sur les quais de la Seine.

Question ?

Quelles sont les hypothèses de travail qui ont abouti à ces chiffres ?

Nous demandons depuis de nombreuses années que la voirie locale soit préservée à Montesson La Borde. Aucune mesure d'accompagnement n'est évoquée dans cette présentation.

Nous attirons l'attention

Sur le choix de la voie nouvelle départementale qui emprunte la route de Sartrouville, au lieu de la rue du 11 novembre 1918.

Les automobilistes en transit, en provenance ou à destination du Pecq, auront tendance à emprunter la rue du 11 novembre 1918, ce parcours leur permettant d'éviter le giratoire n°4. Il faudra peut-être envisager une neutralisation de cette voie.

Nous aimerions savoir

comment l'aménagement du giratoire n° 1 pourra imposer aux automobilistes se rendant dans le val d'Oise et dans la zone commerciale de Montesson La Borde, d'utiliser la voie nouvelle départementale (parcours nettement plus long), alors qu'emprunter l'actuelle RD 121 leur paraîtra la formule la plus rapide.

Nous aimerions également savoir

Pourquoi la piste cyclable actuelle, longeant la route de Sartrouville, entre le giratoire 5 et le giratoire 6, ne peut être conservée alors qu'elle vient d'être réalisée.

Nous aimerions disposer d'un projet

De piste cyclable entre la rue P. Mithouard (fin de la piste actuelle) et le quartier de La Borde.

Nous souhaitons qu'il soit présenté un projet cohérent et réaliste permettant de

Supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement trois principaux axes, et particulièrement en ce qui concerne Montesson La Borde, l'avenue de la République /Jean-Jaurès (RD 121) et les quais de la Seine à Sartrouville.

Nous rappelons que le transit automobile, en provenance ou à destination du Val d'Oise, a été détourné de la RD 121 à Sartrouville vers les quais de la Seine en 1984 , sans mise en place d'une infrastructure routière adaptée, notamment pour revenir sur cette RD 121 (voir annexe page 17 d'une intervention de QVLB auprès du TA de Versailles en 1994). Il fait supporter aux habitants des quartiers pavillonnaires résidentiels limitrophes et notamment dans Montesson La Borde (à l'une des extrémités des quais de la Seine) une pression et des nuisances intolérables, les rues étroites de desserte locale n'étant pas adaptées à cette forme de trafic.

Nous relevons d'ailleurs, que le plan qui nous est présenté est très imprécis à ce sujet, voire incomplet en termes de flux et de comptages. Il omet de prendre en compte nos demandes régulières auprès des élus qui, au mépris de la population concernée, se sont toujours contentés de reporter le problème aux limites de leurs communes respectives, au gré des plans de circulation successifs.

Une analyse acoustique du projet figure en fin de document et nous souhaitons connaître le type de revêtement qui sera utilisé pour cette voie nouvelle départementale (nous pensons à celui qui permet à l'autoroute A14 de limiter les nuisances sonores).

En résumé, nous pensons :

- que ***la réalisation d'un projet routier d'environ 50 ans est indispensable***, ne serait-ce que pour faire face à l'importante urbanisation réalisée dans cette période, sans création des infrastructures routières nécessaires et ce, d'autant plus qu'une densification du bâti est régulièrement évoquée,
- que ***l'abandon de la liaison avec l'avenue Robert Schumann maintient un transit excessif*** dans le centre ville de Sartrouville et à proximité de la gare, ce qui aboutit à un report inacceptable dans des rues de quartier et sacrifie à la circulation, l'espace naturel des bords de Seine,
- que ***les objectifs annoncés sont contredits par les chiffres qui nous sont présentés***,
- qu'***il faut présenter un plan de circulation conforme aux engagements pris de supprimer le transit, et qui favorise les circulations douces.***
- qu'***il faut supprimer toute hypothèse d'ouverture d'un échangeur*** en l'état actuel et futur du réseau routier

En conséquence, nous regrettons de devoir émettre un avis réservé sur le projet dans sa forme actuelle.

Cette concertation n'est qu'une étape, et nous souhaitons, comme nous l'avions déjà demandé, être étroitement associés à la suite de l'étude, afin d'en suivre l'évolution et de voir levées les interrogations actuelles, avant l'enquête sur l'utilité publique du projet.

Fait à Montesson le 6 mars 2006 et déposé en Mairie de Montesson.



Pour les membres du bureau de QVLB
Le Président
Michel ANGERARD

Copie : Maire de Montesson et de Sartrouville – Président du Conseil Général

ANALYSE ACOUSTIQUE

Le projet se base sur les arrêtés et décrets en vigueur. La simulation de l'impact du projet en tenant compte de la circulation en 2012 est faite avec le logiciel MITRA qui est souvent utilisé pour ce genre d'exercice. Tout semble fait dans les règles de l'art.

Cependant, ce dossier ne permet pas vraiment de mesurer l'impact sonore pour les habitants. En effet, les seules garanties sont des niveaux sonores inférieurs à 60 dBA jour et 55 dBA nuit.

Alors qu'une étude de l'existant a été réalisée, d'après le dossier, nous n'avons pas d'idée précise pour chaque zone du niveau sonore existant actuellement. Ces données ne sont pas fournies.

L'impact du projet va se traduire par une augmentation du niveau sonore global qui sera plus ou moins bien accepté selon l'émergence du bruit par rapport à l'existant. Il convient de rappeler que la limite d'émergence du bruit normalisée, pour le bruit de voisinage, est de 3 dBA la nuit et 5 dBA le jour.

Aussi pour les zones calmes actuelles (40 à 45 dBA jour et 30 à 35 dBA la nuit), une augmentation de 15 à 20dB (pour atteindre respectivement les 60 dBA et 55 dBA) ne sera pas supportée et conduira à un trouble important de la vie des riverains de la nouvelle voirie départementale.

En conclusion **pour se prononcer sur l'impact sonore de cette infrastructure, il est nécessaire de disposer des données sonores actuelles afin de quantifier le réel impact de la future voirie.** La législation ne donne pas de garanties suffisantes en obligeant uniquement à ne pas dépasser un niveau absolu, car physiologiquement parlant, c'est l'émergence d'un bruit qui est globalement plus importante que son niveau absolu (quand on reste dans des niveaux moyens).

Intervention de QVLB auprès du TA de Versailles en 1994

2.2 Origine du problème

2.2.1 - Apparition du problème

Dans les années 1970, du fait de l'urbanisation intensive, de l'éloignement du lieu de travail et de l'absence de transports en commun efficaces, le volume de la circulation de transit Nord-Sud et Sud-Nord augmente de 3% par an dans la boucle de Montesson.

Face à cette augmentation de trafic sur la route départementale 121, la municipalité de Sartrouville demande la mise à l'étude d'une déviation de cette voie départementale qui surcharge le centre ville. L'aménagement d'une voie sur berge est proposée. Elle peut constituer un itinéraire de délestage. Cette solution est rejetée au motif qu'elle coupe la ville du fleuve.

En 1978, l'idée d'un élargissement à 16m de la rue Jean Mermoz est abandonnée en raison de l'hostilité des Sartrouillois.

En 1984, la solution d'une déviation sur l'ancienne emprise de l'A87 est préférée.

En attente de la réalisation de la déviation et dans le contexte de l'urbanisation du vieux pays, la municipalité de Sartrouville décide unilatéralement de **transformer la route départementale 121 en secteur piétonnier au niveau de l'église St Martin et de mettre en sens unique une partie de la rue de Stalingrad** [documents 4 et 50].

La **conséquence** de cette décision est la **création de 2 nouveaux itinéraires** pour la circulation de transit Nord-Sud [plan 4 et 5 - page 18 et 19] :

1. rue Voltaire -avenue de la Convention- avenue deTobrouk - plaine de Montesson.
2. rue Guy de Maupassant - quais de Seine- **voirie communale du quartier de la Borde à Montesson.**

Les quais longeant la Seine à Sartrouville et les rues du quartier de la Borde à Montesson deviennent d'autant plus attractifs pour la circulation de transit, que rien n'est fait pour améliorer la fluidité de la route départementale 121 qui traverse le centre ville de Sartrouville.

Pour illustrer ce qui précède:

Le projet d'aménagement du carrefour à la gare de Sartrouville est seulement mis à l'étude en 1994 alors que ce point noir est recensé depuis plus de 15 ans [plan 6 - page 20].

L'aménagement du carrefour à feux tricolores entre la nationale 308 et la route départementale 121 n'est pas envisagé, alors qu'il existe des solutions du type " rond-point du Pecq " [plan 6 - page 20]