



CO.P.R.A. 184

COLlectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



BP 30035 ERAGNY-sur-Oise 95611 CERGY Cedex
<http://www.copra184.org> contact@copra184.org
<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>
<https://twitter.com/copra184>

Enquête publique : requalification de la RD190 Avec insertion d'un TCSP, entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy Contribution du CO.P.R.A. 184

Le CO.P.R.A. 184 reprend, dans cette contribution, les remarques qu'il avait déjà formulées, le 14 février 2018, dans sa « Contribution à la concertation publique », remarques qui, dans l'ensemble, n'ont pas été prises en compte.

1-Nous ne pouvons que souscrire aux objectifs du projet :

- **Renforcer et améliorer la desserte par bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy.**

Mais dans ce cas, pourquoi ne pas continuer la voie en site propre jusqu'à Triel, ce qui irait parfaitement dans le sens de cet objectif, pour les habitants de Triel.

Le fait d'avoir retenu la variante de prolonger la voie en site propre jusqu'au carrefour des 3 Cèdres (avec seulement 1,6 km en site propre, sur les 3,1 km de trajet total) sous prétexte d'une possible extension de l'urbanisation, montre bien l'intérêt de ce prolongement. Il est navrant de s'arrêter en si bon chemin et de ne pas aller jusqu'à Triel qui est une zone déjà fortement urbanisée.

Pourquoi dépenser autant d'argent dans un projet où le site propre n'est privilégié, sur l'ensemble du trajet, qu'à environ 50% ?

- **Recoudre le tissu urbain traversé par la RD190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration de cadre de vie**

Mais dans ce cas pourquoi faire une voie si large, de 29 m, qui accentue encore cet effet de coupure. Cette largeur est d'autant plus inutile que ce n'est pas la voirie et le nombre de voies qui conditionnent la fluidité du trafic mais les carrefours et la taille des infrastructures traversées (ici le pont de Poissy).

Accroître le nombre de voies de la RD190, entre le Carrefour des 3 Cèdres et le Giratoire près d'Azalys, ne fera qu'accentuer la circulation automobile et de ce fait, qu'encombrer un peu plus le pont de Poissy et la circulation dans Poissy (Cf. l'étude d'impact qui met en évidence l'aggravation de la saturation du trafic aux heures de pointe, sur ce pont).

Comment parler d'amélioration du cadre de vie des habitants du quartier et de boulevard urbain, par la réalisation d'une telle voie quasiment autoroutière ?

La bonne solution aurait été à l'évidence de dimensionner la RD190 en fonction de la capacité des infrastructures en aval, et donc d'avoir une chaussée beaucoup moins large, avec éventuellement des enfouissements, notamment aux carrefours, pour aller dans le sens de l'objectif recherché sur l'effet de rupture et la qualité du cadre de vie.

- **Favoriser les échanges multimodaux (train, bus, vélos, piétons).**

Le dossier ne présente pas, de façon claire, le tracé des pistes cyclables, mais la continuité ne semble pas assurée :

- **Sur la partie urbaine RD55-RD22** : la voie cyclable est partagée, dans un sens, avec la voie pompier et l'allée piétonne dans la contre-allée ou avec la circulation voiture (figure 8 et 9, pièce C).
- **Sur la partie interurbaine** : les circulations douces ne semblent pas être intégrées au projet, sur le côté ouest de la RD190, mais créées, dans un second temps, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Ecopôle. Il faudra que les cyclistes partagent la route avec les voitures (figure 16 document C).

La bonne solution passe par la réalisation d'une piste cyclable, dans les deux sens, en site propre, de Triel au Pont de Poissy. Associé avec un parking de cycles « sécurisé » en gare de Poissy, cela permettrait d'utiliser le vélo pour rejoindre la gare de Poissy à partir de Triel et Carrières-sous-Poissy et de réduire ainsi la circulation automobile.

Côté Est de la RD190, les cyclistes devront également partager la « voie d'accès aux habitations riveraines » avec les voitures (Pièce E ; Coupe G-G').

2-L'Environnement situé près de la RD190 :

Suite au dérèglement climatique qui engendre, depuis quelques années, des épisodes caniculaires à répétition, durant l'été, les experts scientifiques, dans le domaine climatique et environnemental, nous alertent sur le fait qu'il sera nécessaire, à l'avenir, de replanter beaucoup d'arbres, afin de faire baisser la température de certains lieux, par création d'ombre, afin d'apporter une amélioration à la qualité de vie des populations. Ces plantations joueront également un rôle majeur dans la lutte contre l'effet de serre, en absorbant le gaz carbonique.

Alors, pourquoi les arbres qui existent, actuellement, sur la section interurbaine, entre le Carrefour des 3 Cèdres et le giratoire Azalys, seront-ils abattus pour faire place à une « bande d'espaces verts », de très faible hauteur, certainement, séparant la chaussée de la voie verte ? (Page 67 ; Pièce E ; Fig 16 ; Coupe G-G').

Par temps de canicule, une « bande d'espaces verts » n'est pas du tout équivalente à une « rangée de grands arbres » car elle ne procure aucune ombre, donc aucun bien-être thermique.

3-Conclusion :

Si la requalification de la RD190 est un projet nécessaire et si les objectifs avancés sont louables, **le projet présenté à l'enquête publique ne répond pas à ces objectifs et au contraire, ce projet risque :**

- **D'accroître la circulation automobile et les embouteillages qui l'accompagnent, en faisant diminuer alors considérablement la qualité de vie des habitants,**
- **De créer une rupture encore plus importante entre les deux parties nord et sud de la ville de Carrières-sous-Poissy, traversée par la RD190,**
- **De dégrader la qualité environnementale de certaines portions.**

Nous nous opposons fortement à ce projet.

Fait à Carrières-sous-Poissy le 13/10/2020

Christiane PARAVY

Présidente du CO.P.R.A. 184