



# Comité Local de l'écoquartier : réunion du 16/06/2009 centrée sur la circulation

---

La réunion du Comité Local de l'écoquartier du 16 juin 2009 a été consacrée à l'étude circulation. Il en ressort essentiellement les points suivants :

- Les principaux résultats ont été présentés. Ils montrent une très forte augmentation du trafic et des dysfonctionnements majeurs à 2 carrefours.
- Les hypothèses faites par MVA Consultancy semblent très optimistes
- La mairie juge l'étude excellente et ne questionne aucun point
- Pour AEB il ressort clairement de l'étude que le quartier sera totalement congestionné à l'heure de pointe du matin, à l'image du pont de Chatou ou de la rue de Brimont
- La présentation faite par MVA Consultancy ne permet pas de comprendre totalement l'étude. Seule l'étude détaillée du document suivi d'une réunion avec MVA Consultancy le permettrait.

## Participants

Cette réunion est présidée par le Maire. L'adjoint à l'urbanisme est absent. Les participants sont les mêmes que pour les précédentes réunions.

## Présentation de MVA Consultancy

La présentation est faite par Nicolas Boichon. Elle s'est concentrée sur le diagnostic de l'existant, et sur les conséquences du trafic additionnel. Elle a été beaucoup plus concise sur les recommandations.

### 1. Diagnostic de l'existant

- Pour mesurer le trafic actuel, des comptages directionnels ont été effectués sur une seule journée : le mardi 25 novembre. **Est-ce représentatif ?**
- A noter que le **chemin de Ronde a été fermé**, par tronçons, **pendant la quasi totalité de 2009**. MVA Consultancy pense que cela n'affecte pas les comptages, ce qui n'est pas l'opinion d'AEB

### 2. Proposition de desserte de l'écoquartier

Jean-Marc Bichat expose les hypothèses actuelles de desserte du site :

- Une voie auto vers le Nord, pour rejoindre le quartier Princesse,
- plusieurs sorties Est, vers la rue de l'Ecluse
- plusieurs sorties Sud, vers le chemin de Ronde

Schéma approximatif de la voirie d'après la présentation de JAM du 16/06/09. Source : AEB



### 3. Estimation des trafics additionnels

MVA a estimé les trafics nouveaux générés par les différents projets de la zone concernée :

- Les activités de la zone d'activité Claude Monet
- L'établissement de soins
- Les établissements scolaires
- Les logements
- L'écoquartier

Pour les logements, les hypothèses prises par MVA Consultancy sont les suivantes:

- a) 1,27 déplacements / jour et par logement (chiffre cité par MVA comme celui du Conseil Général)
- b) 50% de ces déplacements faits à l'heure de pointe du matin entre 8 et 9 heures
- c) 88% de taux de présence (les 12% correspondent aux congés, RTT, maladie,...)
- d) 1,1 de facteur de covoiturage.
- e) 70% et 50% de part modale : pourcentage de déplacements effectués en voiture. 70% correspond aux comportements actuels, 50% à une évolution vers des modes doux ou collectifs.

NB : 1) les facteurs a, b, c, d et e sont multiplicatifs. Après leur multiplication le nombre de déplacements est diminué de 72 %.

En effet :  $50\% \times 88\% \times 90\% \times 70\% = 28\%$ .

2) les résultats sont directement proportionnels au nombre a : 1,27 déplacements par logement et par jour.



Avec ces hypothèses, **MVA estime qu'il n'y a que 0,36 déplacements par logement dans la tranche 8 à 9h.**

AEB est excessivement réservé sur cette **estimation qui paraît très faible** pour la zone

MVA n'a pas donné de détail de la méthode de calcul des estimations de trafic additionnel pour la zone d'activité Claude Monet.

Les trafics additionnels estimés par MVA Consultancy sont les suivants, pour la part modale de 70 %, pour l'heure de pointe du matin (de 8 à 9h) et l'heure de pointe du soir (de 17 à 18h) :

Trafics additionnels	Matin (8-9h)		Soir (17-18h)	
	Emission	Réception	Emission	Réception
Activités d'entreprises	40	270	240	70
Etablissements de soins	30	160	80	50
Etablissement scolaires	80	110	30	0
Logements	80	25	25	60
Ecoquartier phase 2	240	80	80	180
<b>Total</b>	<b>470</b>	<b>645</b>	<b>455</b>	<b>360</b>

MVA Consultancy conclut que l'écoquartier ne générera que 20 à 30% du trafic supplémentaire.

Cette présentation est trompeuse, comme toute moyenne : à l'heure la plus critique, le matin, l'écoquartier **représente 50 % en émission**, donc pour tous les habitants qui vont vers les ponts, les gares, les écoles, le centre de ville.

De plus, ce trafic sera confronté à une augmentation très significative du trafic en réception, principalement du à la zone d'activités.

#### **4. Analyse du fonctionnement prévisionnel**

MVA ajoute ces trafics au trafic existant et explique que :

- **Toutes les voiries seront sollicitées.**
- Les chiffres montrés donnent les principales augmentations suivantes : **doublement** rue de l'Ecluse et Chemin de Ronde, **+66%** route de Croissy, **+33%** avenue de la Princesse
- Le carrefour rue de l'Ecluse/route de Croissy est à un taux de charge de 108%, soit **saturé**, et nécessite l'installation d'un feu rouge
- Le carrefour Princesse/Route de Croissy est à un taux de charge de 88% soit en **dysfonctionnement**
- Les autres carrefours sont déclarés fluides

#### **5. Pistes d'amélioration**

- Limiter le recours à la voiture particulière
- Engager une réflexion sur les déplacements au Vésinet
- Favoriser le rapprochement domicile/travail
- Limiter les inconvénients de l'augmentation du trafic par des mesures d'accompagnement en faveur de la sécurité et de la réduction des vitesses
- Protéger la voirie interne au site grâce à un aménagement spécifique
- Une desserte en transports à repenser

#### **6. La suite**



- Propositions de mesures d'accompagnement et compensatoires
- Réflexion sur la mise en place et l'organisation du stationnement
- Réorganisation de l'offre de transport en commun

Les questions/réponses ont permis aux participants de poser quelques questions ou de faire quelques remarques. En particulier :

**Questions :**

- Peut-on amener plus de voiture au Pont de Bougival qui est moins saturé que le Pont de Chatou ?  
Réponse : c'est très difficile.
- Peut-on développer la navigation fluviale ? Réponse : très compliqué, voire les écluses, quelques essais dans d'autres villes, pas concluant.
- Peut-on créer une ligne de bus RATP traversant la Boucle vers la gare de Rueil ? Réponse : idée intéressante, à creuser.
- Le profil des logements (petits ou grands) influe-t-il sur le nombre de déplacements ? Il n'y a pas eu de réponse.

**Remarque :**

AEB a fait remarquer que **par capillarité, les dysfonctionnements allaient s'étendre à tout le quartier** : nécessité déjà de monter sur le trottoir pour croiser le bus, stationnement alterné qui empêche de se croiser à plus que 2 voitures, problème du 1<sup>er</sup> et du 15 du mois, ...  
Personne n'a semblé montré de désaccord sur ce point, mais il a été néanmoins évacué de la discussion par les animateurs.

o o o o o