

CONTOURNER L'AGGLOMERATION MELUNAISE ? ...

ANALYSE DES ETUDES EFFECTUEES PAR

- LA DDE EN 2003 (DOSSIER DE VOIRIE D'AGGLOMERATION
(DVA)**
- LE CONSEIL GENERAL EN 2009 (DIRECTION DES ROUTES –
SERVICE DE M. BASCOUL)**

Tous les chiffres et les comptages cités proviennent exclusivement des documents officiels

A partir du schéma DVA validé par les élus en décembre 2003, nous avons retenu 3 tableaux :

- situation actuelle
- situation projetée à **2020 sans voirie nouvelle** intégrant les nouvelles urbanisations (logements, activités)
- situation projetée à **2020 avec voirie nouvelle** intégrant les mêmes prévisions d'urbanisme.

Ainsi, en comparant les 2 tableaux projetés à 2020 qui ne se différencient que par l'existence ou non de nouvelles voiries, **on peut mesurer les incidences du DVA et donc du contournement de Melun** qui traverserait le territoire du Mée sur Seine et des communes voisines.

Nos analyses s'appuient uniquement sur les chiffres, comptages et simulations officielles de la DDE, des bureaux d'études diligentés par les pouvoirs publics (Etat, Conseil général, Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation)



POURQUOI

- **Attente** aux entrées nord et sud
- **aux seules heures de pointe** (Avenue de Fontainebleau, Rond point de Beauregard et de l'Europe)

A noter que la DDE (dossier diagnostic) estimait le
temps moyen supplémentaire *pour*
traverser l'agglomération de Vert St Denis à La Rochette à
6 minutes...seulement 6 minutes !

POURQUOI ENCORE ?

- **46000 VEH/JOUR SUR L'AVENUE THIERS**

1 - Cette avenue concentre l'essentiel de la circulation en raison

- de la « pénétrante »,
- de la présence de la gare et des seuls trains directs Melun-Paris
- de la cité judiciaire

2 - C'est la seule traversée sous la voie ferrée.

- **COMMENT DIFFUSER CETTE CIRCULATION ? ...**

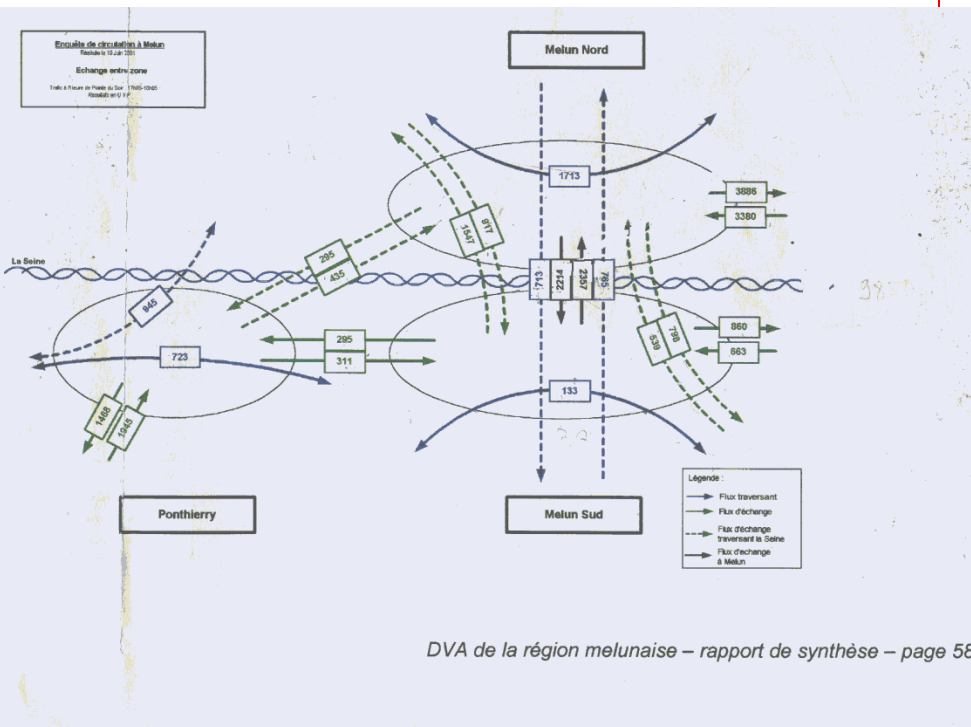
L'AGGLOMÉRATION GÉNÈRE SON PROPRE TRAFIC ...

Le trafic local qui a son **origine ET** sa **destination** dans l'agglomération
et le trafic d'échange qui a son **origine OU** sa **destination** dans l'agglomération
représentent **80% du trafic total**.

QUEL TRAFIC ? ...

Le trafic de transit total représente moins de 15%

Le trafic de transit traversant la Seine représente moins de 8% du trafic total



QUI UTILISERAIT LE CONTOURNEMENT ? ...

- NI LE TRAFIC LOCAL qui continuerait à rejoindre un point local à un autre.

On n'imagine pas qu'il fasse le détour par une route reliant Saint Germain Laxis à Saint Fargeau-Ponthierry

- NI LE TRAFIC D'ÉCHANGE puisqu'il continuerait à relier un point extérieur à un point local (ou l'inverse)

Faire un détour par l'Ouest n'aurait aucun sens

- **IL RESTE DONC LE TRAFIC DE TRANSIT QUI TRAVERSE LA SEINE**

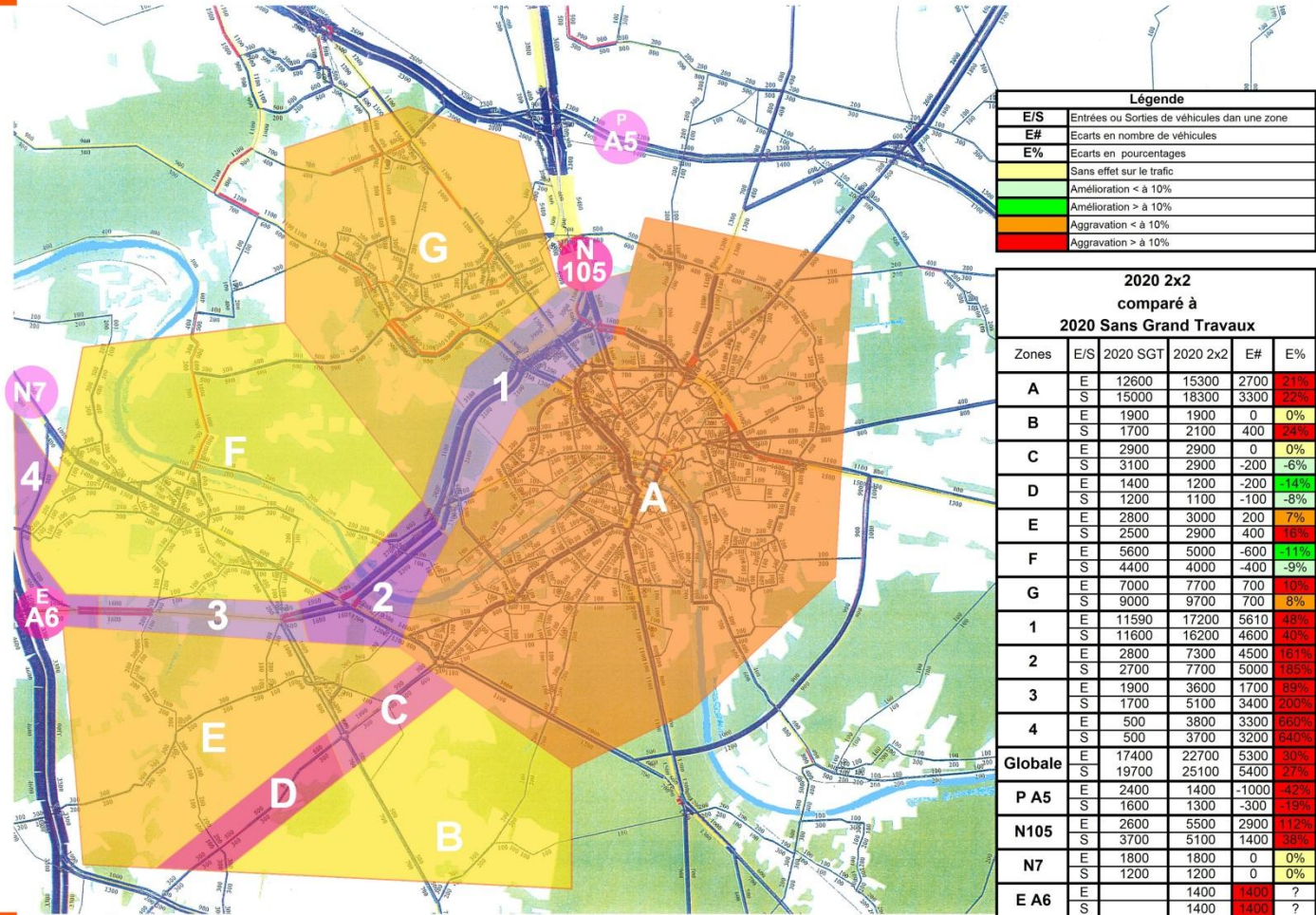
Soit moins de 8% du trafic total

Autant dire qu'il resterait 92% du trafic sur l'avenue Thiers !

PIRE ENCORE ! ...

LE REMÈDE AGGRAVERAIT LA SITUATION

- Selon les estimations de la DDE, la circulation augmenterait avec la réalisation du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA)

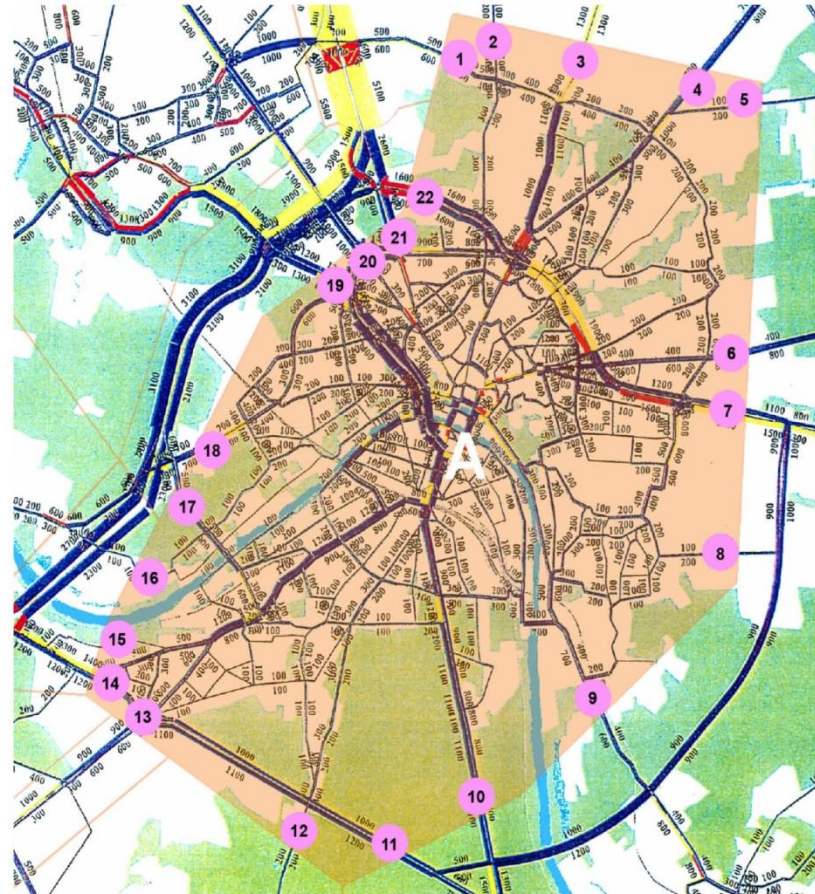


- Comparaison des flux de circulation avec ou sans nouvelle voirie (horizon 2020)



POUR ILLUSTRER À PARTIR DES ESTIMATIONS DDE ... QUE SE PASSERAIT-IL À MELUN ?

- En comparant les entrants et les sortants en 2020 avec DVA et sans voirie nouvelle, on constate (ligne TOTAL) qu'il y a 2700 entrants et 3300 sortants supplémentaires soit 6000 véhicules en plus !
- La nouvelle voirie sert d'aspirateur à voitures !



| Zone | Comptage de véhicules | | | | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------|--------------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | 2000 | | 2020 sans grands travaux | | 2020 avec 2x2 voies | |
| | première carte | carte page 11 | carte page 11 | carte page 193 | carte page 193 | carte page 193 |
| A | Entrant | Sortant | Entrant | Sortant | Entrant | Sortant |
| TOTAL | 9690 | 13410 | 12600 | 15000 | 15300 | 18300 |
| détail des points de passage | | | | | | |
| 1 | 450 | 320 | 600 | 500 | 600 | 500 |
| 2 | 100 | 70 | 200 | 100 | 200 | 100 |
| 3 | 500 | 320 | 900 | 600 | 1300 | 1300 |
| 4 | 780 | 1200 | 1100 | 1200 | 700 | 800 |
| 5 | 120 | 210 | 100 | 200 | 100 | 200 |
| 6 | 310 | 660 | 500 | 600 | 400 | 800 |
| 7 | 620 | 1230 | 600 | 1100 | 1100 | 1500 |
| 8 | | | | | 100 | 200 |
| 9 | 280 | 570 | 400 | 600 | 400 | 600 |
| 10 | 860 | 1270 | 1100 | 1300 | 800 | 1100 |
| 11 | 390 | 560 | 500 | 600 | 1000 | 1200 |
| 12 | 210 | 210 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 13 | 620 | 910 | 700 | 1000 | 600 | 900 |
| 14 | 710 | 970 | 700 | 1000 | 1200 | 1400 |
| 15 | 20 | 80 | | 100 | 100 | 100 |
| 16 | 40 | 80 | | 100 | 100 | 100 |
| 17 | | | | | 900 | 500 |
| 18 | 320 | 440 | 300 | 500 | 700 | 700 |
| 19 | 920 | 1080 | 1400 | 1500 | 1300 | 1300 |
| 20 | 1160 | 920 | 1600 | 1200 | 1000 | 1600 |
| 21 | 1280 | 2310 | 1700 | 2600 | 900 | 1600 |
| 22 | | | | | 1600 | 1600 |



470 MILLIONS D'EURO POUR 8% DU TRAFIC !

- 470 MILLIONS D'EURO DILAPIDÉS POUR ...
 - ne pas résoudre le problème ... voire l'aggraver !
 - traverser la Seine avec un viaduc sans respect du site
 - détruire le bois de Bréviande-Boissise
 - attenter aux paysages du Gâtinais (vallée de l'Ecole et Parc Naturel)
 - ne pas respecter le Grenelle de l'Environnement en encourageant le tout automobile

DÉCIDÉMENT, C'EST NON

NOUS PROPOSONS MIEUX ET MOINS CHER



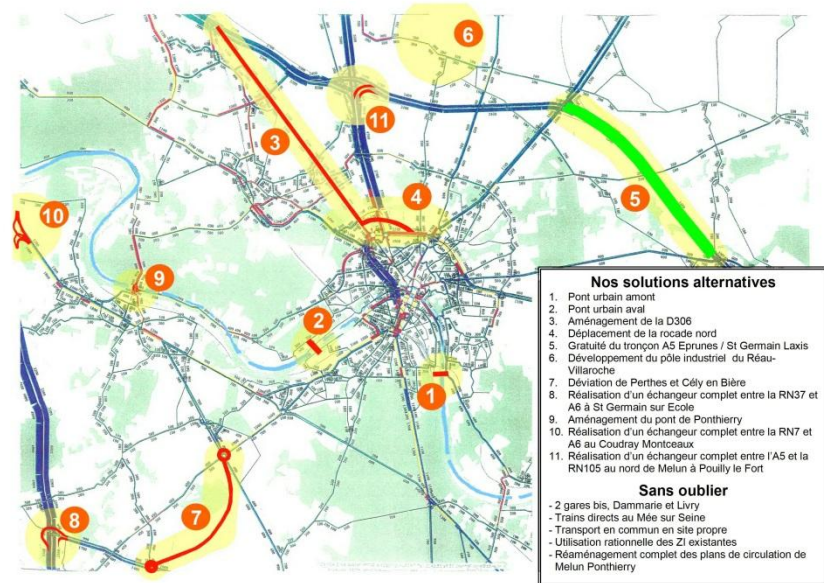
**ALORS?
QUELLES SOLUTIONS ? ...**

Nous proposons des mesures
alternatives



NOS SOLUTIONS ALTERNATIVES

- des mesures simples et de bon sens
- pour diffuser la circulation
- pour faciliter les accès à A6 et A5
- pour décharger le trafic en centre ville



FAVORISER LES TRANSPORTS EN COMMUN

1 – transport en commun en site propre

Nous saluons le Citalien* et le Tzen

**Le STIF interrogé lors de sa présentation évalue le report modal à 13%, soit plus que le transit !*

2 – trains directs Le Mée-Paris

Une telle solution éviterait 4 à 5000 mouvements sur l'avenue Thiers

3 – gares-bis de Livry sur Seine et Dammarie les Lys

Avec de bonnes correspondances et des transports en commun adaptés (cadence et horaire), autant de voitures en moins ... !



UN PONT A L'AMONT



1) PONT URBAIN AMONT.

- ✓ Désenclavement de la zone industrielle de Vaux le Pénit
- ✓ Désenclavement de la Commune de Livry sur seine
- ✓ Désenclavement de la Commune de la Rochette
- ✓ Désenclavement de Dammarie les Lys
- ✓ Réponse à la demande de flux d'échange Sud/Nord et Sud/Est
- ✓ Contournement de Melun par l'Est
- ✓ Diffusion de la circulation dans Melun
- ✓ Cette solution, associée à la gratuité du péage pour le tronçon Eprunes / St Germain Laxis (5 kms), permet un contournement qui soulagerait l'avenue Thiers, et désenclaverait de nombreuses communes coincées entre l'A5 (payante) la RN 105 (Rocade de Melun) la Seine (infranchissable) et la RN6

Ce contournement à l'avantage de cerner au plus près les problèmes de circulation spécifiquement melunais sans étendre l'urbanisation à un grand Melun

Important Cette solution a été acceptée à l'unanimité lors des études et décisions concernant le PDU en 1999. Il y a donc Consensus général des Elus



UN PONT AVAL



2) PONT URBAIN AVAL.

- ✓ Désenclavement de la Commune de Boissettes
- ✓ Désenclavement de la (peut être) future ZA du clos Saint Louis
- ✓ Désenclavement de Dammarie les Lys
- ✓ Réponse à la demande de flux Nord/Sud (39%)
- ✓ Contournement de Melun par l'Ouest dans une zone ou la vallée de la Seine a une largeur plus faible.
- ✓ Diffusion de la circulation dans Melun

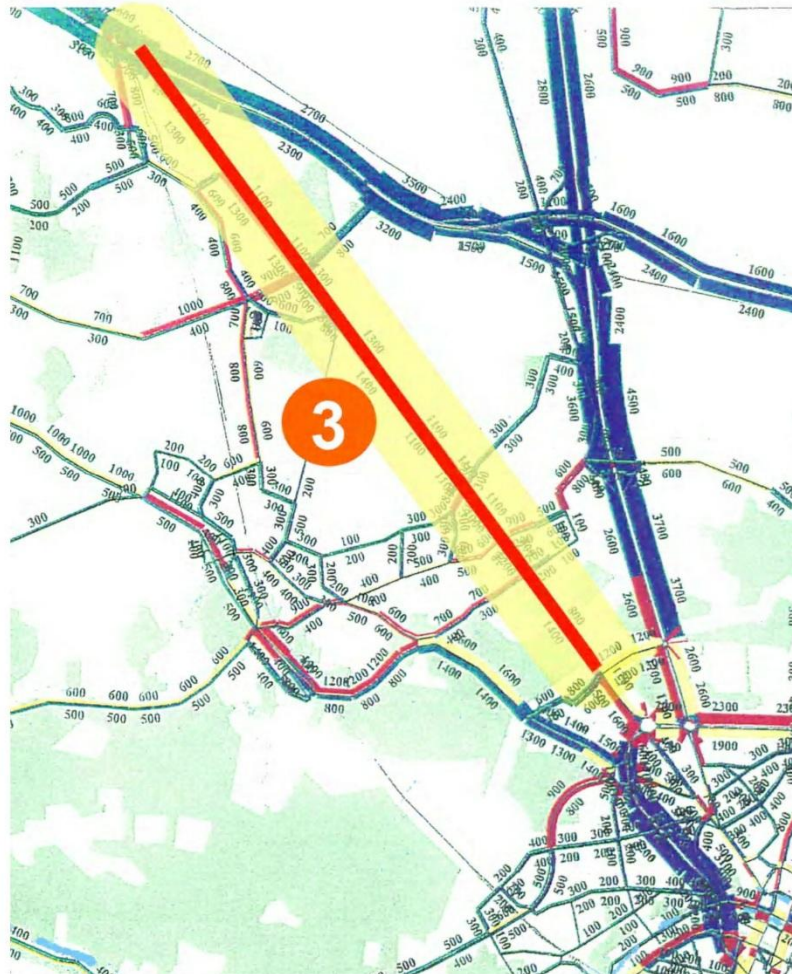
Ce contournement à l'avantage de cerner au plus près les problèmes de circulation spécifiquement melunais sans étendre l'urbanisation à un grand Melun

Important

Cette solution a été acceptée à l'unanimité lors des études et décisions concernant le PDU en 1999. Il y a donc Consensus général des Elus



FACILITER LA LIAISON SÉNART-MELUN



3) AMENAGEMENT DE LA D 306.

Compte tenu de la demande de flux d'échange (50 %) :

L'aménagement de la D 306 s'impose mais elle sous entend :

- l'aménagement de toutes les entrées et sorties des différentes ZAC situées de part et d'autres.
- l'aménagement des giratoires de l'Europe* et du Mée (rayon de giration adapté, double giration voire passage dénivelé, ...)

En effet, lors des heures de pointe des achats (le week end) la circulation est rendue difficile pour l'accès aux giratoires et aux ZAC commerciales.

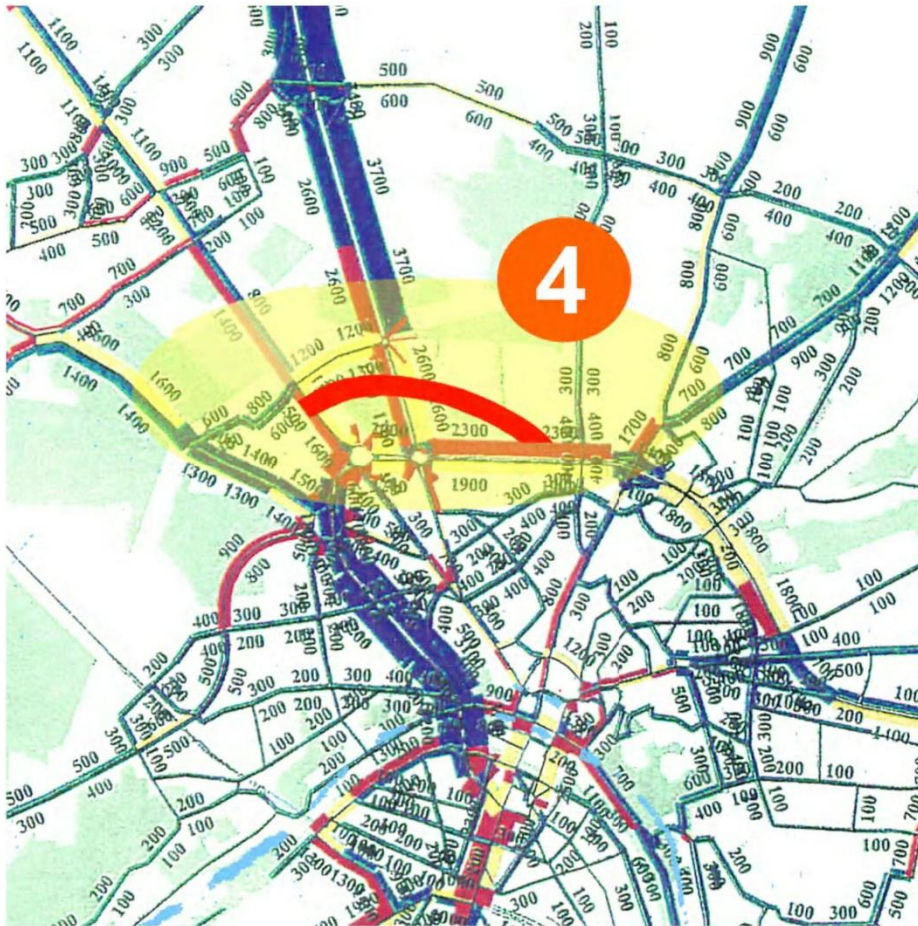
Il est à noter qu'une voie rapide Est / Ouest ne résoudrait en rien ces problèmes.

Pire encore, cette voie serait une pompe aspirante pour les clients extérieurs à l'agglomération

* à noter que cet aménagement sera rendu nécessaire par l'implantation de l'hôpital



PERMETTRE L'URBANISATION NORD DE MELUN ET L'HÔPITAL



4) DEPLACEMENT DE LA ROCADE NORD

A l'évidence, la Rocade Nord actuelle va couper la ville en deux après la réalisation des constructions (1000 logements) plaine de Montaigu.

En revanche il paraît donc acceptable de repousser la Rocade au Nord de la plaine de Montaigu

Le problème est entièrement Melunais puisqu'il est consécutif à la création de cette zone d'habitat.

Il ne peut pas être le prétexte à une voie de liaison A5/A6.



FACILITER L'UTILISATION DE A5



5) GRATUITE du tronçon A5 Eprunes / St Germain Laxis

Il est aberrant pour les habitants des communes Est de Melun :

- ✓ Rubelles
- ✓ Vaux le Vicomte
- ✓ Maincy
- ✓ St Germain Laxis
- ✓ Crisenoy
- ✓ Champeaux
- ✓ Etc.

de revenir sur la Rocade de Melun afin de prendre la A5.

Rappelons que la demande de flux d'échanges entre Melun et le Nord ou Melun et l'Est est la plus importante de l'agglomération (57%).

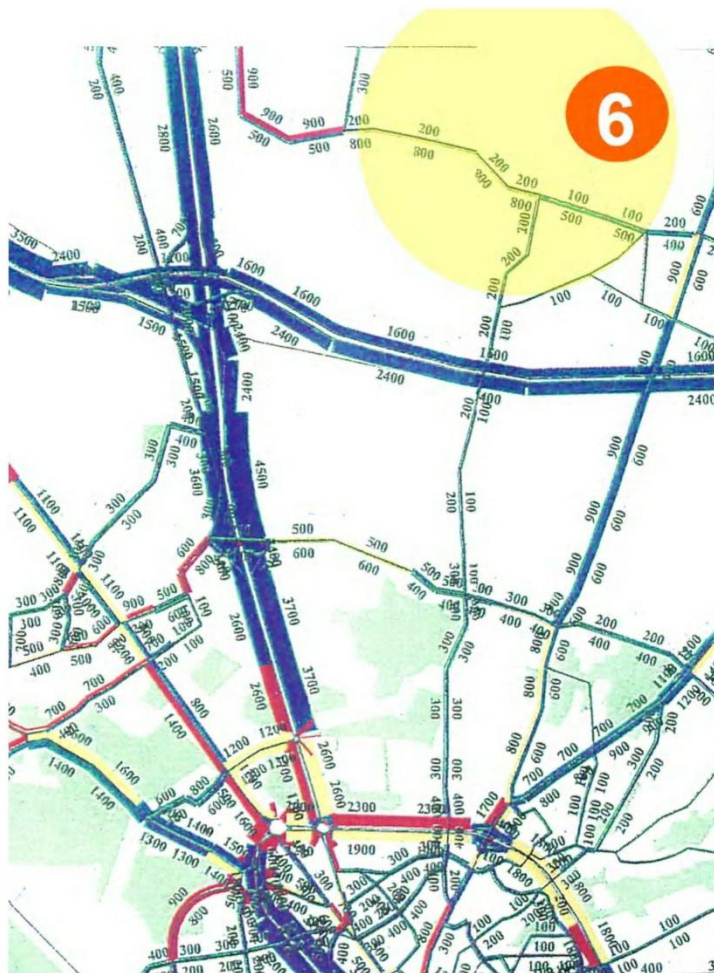
Moyennant un dispositif informatique (cartes réservées aux contribuables locaux) le dispositif de gratuité sur 5 kms peut être instantané.

Monsieur MIGNON député Maire de Dammarie les Lys est favorable à notre idée (présentée il y a plus de 5 ans) mais sa demande au ministre concerné est restée actuellement sans réponse. Monsieur JEGO, député maire de Montereau, s'est déclaré prêt à aider des initiatives en ce sens.

Le coût de cette solution est quasiment nul et relève simplement du bon sens. Le prétexte du manque à gagner pour le concessionnaire autoroutier ne tient pas puisque le trafic concerné échappe actuellement.



UN POTENTIEL ÉCONOMIQUE BIEN DESSERVI À VALORISER



6) DEVELOPPEMENT DU POLE INDUSTRIEL DE REAU-VILLAROCHE

Le pôle industriel de Villaroché et de la SNECMA doit être conforté.

Situé au nord de l'agglomération et entre les agglomérations de Melun et Sénart, il représente le secteur d'emplois le plus diversifié et le plus qualifié. L'évolution de la compétitivité économique nationale et internationale nécessite que des synergies soient développées autour des activités existantes afin d'assurer leur pérennité.

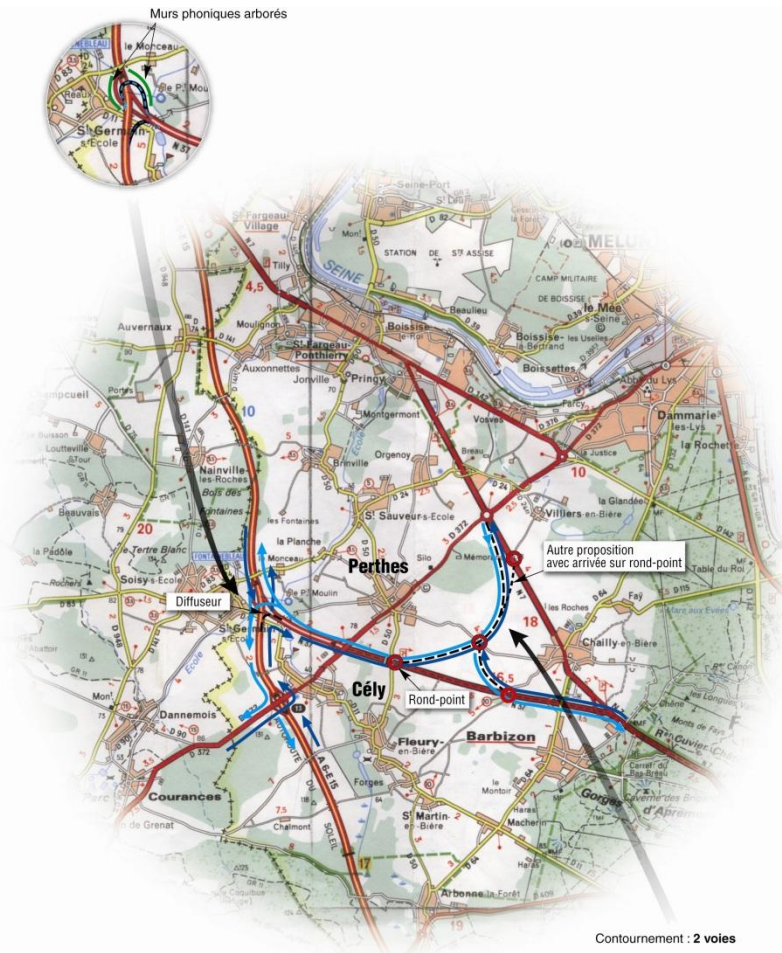
Le projet validé par la CAMVS, par la ville nouvelle de Sénart et par la Chambre de commerce et d'industrie est particulièrement pertinent. Il est le fruit d'une coopération étroite entre différents partenaires, ce qui est le gage de sa réussite. Cette stratégie de coopération économique mérite d'être encouragée à l'opposé des volontés communales de création de ZAC à vocation « récurrente » (exemple de la ZAC de la Pierre Frite) qui contribue au « mitage » du territoire avec la multiplication des déplacements qui en résultent.

L'excellente desserte existante du site (A5, A5a, A5b) permet dès à présent la mise en œuvre sans création de voiries nouvelles.

Au surplus, il faut noter que des transports collectifs existent déjà pour l'essentiel des salariés du secteur existant. Cette disposition pourrait être étendue aux nouvelles activités.



FACILITER L'ACCÈS À A6



faciliter l'accès à
l'autoroute A6 par le sud
de l'agglomération
Éviter les traversées de
Perthes en Gâtinais et
Saint Fargeau-Ponthierry

*à noter que nous avons
abandonné l'idée de l'échangeur
complet à Saint Germain sur
Ecole*



AU PONT DE PONTHIERRY



9) AMENAGEMENT DU PONT DE PONTHIERRY

A l'évidence l'usager constate que seul le feu tricolore situé en bout de pont rive droite est l'obstacle à une circulation fluide.

Ce feu permet actuellement aux véhicules (quasiment aucun) en provenance du CD 50 à Seine Port d'emprunter le CD 39 et aux véhicules en provenance du CD 39 d'emprunter le pont en direction de Ponthierry.

Notre solution consiste à supprimer le feu et créer un passage inférieur à gabarit réduit permettant le tourne à gauche pour les véhicules en provenance du CD 39 et se dirigeant vers Ponthierry. Cette solution est accompagnée de l'interdiction de tourner à gauche pour les quelques véhicules (quasiment aucun) en provenance de Seine Port.

Une solution avec giratoire peut aussi être mise à l'étude.

Ces dispositifs assureraient incontestablement la fluidité du trafic puisqu'il n'y aurait plus d'intersection "sèche" des différents flux.

Cette proposition est d'autant plus pertinente que le flux principal circule entre Seine Port et Ponthierry ... Ce qui amène à conclure que ce trafic ne serait pas concerné par la voie de contournement du DVA située plus à l'est

- ***Récemment, cette proposition a été mise en œuvre partiellement. Elle améliore sensiblement la circulation***



DÉSENCLAVER LA ZAE DE L'EUROPE À SAINT FARGEAU-PONTHIERRY



10) REALISATION D'UN ECHANGEUR COMPLET ENTRE LA RN7 et A6 AU COUDRAY MONTCEAUX

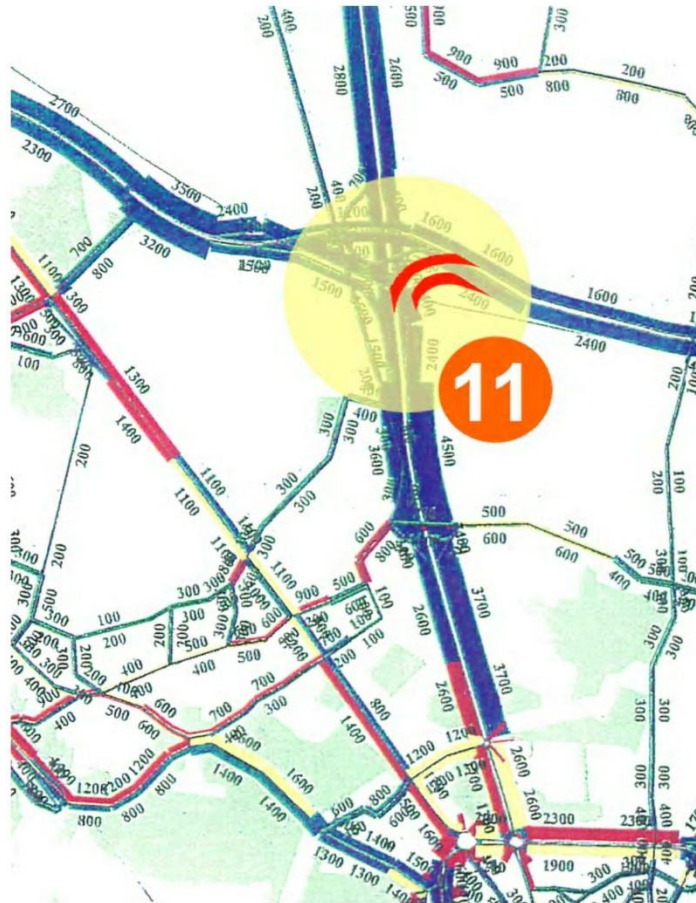
L'échange avec le Sud est inexistant au COUDRAY MONTCEAUX en conséquence les usagers voulant se rendre au Sud ou venant du Sud par A6 traversent Ponthierry, Pringy, et Perthes. De nombreux camions et plus particulièrement ceux de la ZAC de l'Europe à Ponthierry trouveraient un accès facilité par la réalisation des bretelles manquantes à l'échangeur existant.

Cet échangeur peut être complété à moindre coût puisque situé dans des terres agricoles. L'aménagement de la RN7 dans sa partie située au Nord De la ZAC de l'Europe y serait associé

Cette solution est un argument de plus pour refuser la déviation de Ponthierry prévue aux abords immédiats des hameaux d'Auxonnettes Moulignon et Jonville dont les habitants ont refusé massivement, par pétition, la déviation.



UNE MEILLEURE LIAISON AU NORD AVEC L'AUTOROUTE A5



11) REALISATION D'UN ECHANGEUR COMPLET ENTRE L'A5 et la RN 105 AU NORD DE MELUN A POUILLY LE FORT

L'aménagement de la plaine de Montaigu, le futur hôpital et nos solutions alternatives à savoir :

Développement du pôle industriel de Reau-Villaroche

Aménagement des accès aux ZAC Nord de Melun

Gratuité d'un tronçon d'A5

militent pour un échange complet entre 2 routes principales que sont l'A5 et la RN105. La demande d'échange au nord de Melun représente d'après la DDE 57% de la demande totale.

Cet échangeur est situé dans une zone agricole et en conséquence apporte peu de nuisance.



trois mesures alternatives pour « libérer » l'avenue Thiers ...

1 – trains directs Le Mée –Paris

moins **4000** mouvements par jour

2 – transport en commun en site propre

report modal estimé par le STIF* à 13% soit

(46 000 x 13% =) **5 980** mouvements par jour

3 – ponts amont et aval

1500 véhicules/heure sur chaque pont aux heures de pointe (2h le matin et 2 h le soir)

soit (1500 x 2 x 4 =) **12 000** mouvements par jour

(estimation Conseil général et DDE)

*STIF : *syndicat des transports d'Ile de France*

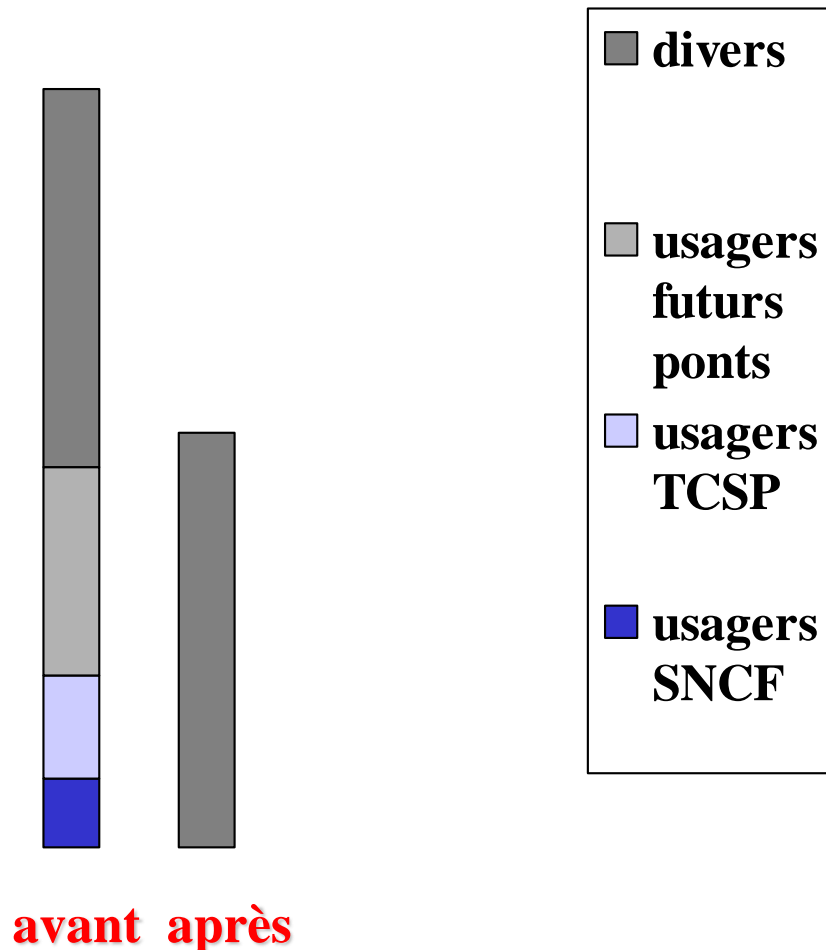
Association des Bois du Canton



Que devient l'avenue Thiers ? ...

Nombre de
véhicules « gagnés »
 $4000+5980+12\ 000$
= 21 900

Nombre de véhicules restants
 $46000 - 21900$
= 24 100



Moins 50% ! ...

En admettant même que les études aient été optimistes (nous rappelons encore une fois que ce sont celles –officielles – de la DDE, de la Préfecture, du Conseil général), la tendance est nette,

**les mesures alternatives résolvent
largement le problème**

le contournement est inutile



LE CONTOURNEMENT EST VRAIMENT INUTILE

- Même si on diminue de moitié les chiffres et les prévisions des études officielles :
 - trains directs Paris :2000/jour
 - TCSP :3000/jour
 - ponts amont et aval :6000/jour

On enlève 12000 véhicules sur l'avenue Thiers
soit le quart du trafic actuel,

**le contournement n'en enlèverait pas autant , il
coûterait plus cher et détruirait notre
environnement.**

