

✚ LIAISON A6 / RD 607 / RD 142

OU

✚ CONTOURNEMENT DE PONTHIERRY

?

NOS REFERENCES

L'analyse ci-après fait référence aux documents suivants

- Etudes préliminaires LIAISON A6/RD 607 / RD 142 – CG 77 – Comité Technique du 22/02/08 présentées le 16 juin 2008
- Lettre en date du 30 juin 2008 de Monsieur WALKER – Conseiller général, Maire de Saint Fargeau Ponthierry
- Compte rendu du conseil Municipal de Pringy – 2 Octobre 2008
- DVA de la Région Melunaise DDE77
 - * **Résultats des simulations de trafic et des analyses multicritères (Sep. 2003)**
 - * **Eléments de diagnostic**
- Enquête globale de transport « de mobilité dans la Seine et Marne » DREIF – janvier 2007
- Comment réaliser les cartes de bruits stratégiques en agglomération CERTU

DOCUMENTS OFFICIELS

***On notera que la désignation Liaison A6 / RD 607 / RD 142
évince l'appellation « Déviation de Ponthierry »***

Liaison A6 / RD607 / RD142 Etudes préliminaires

Comité Technique du vendredi 22 février 2008

Présentation des scénarii d'aménagements



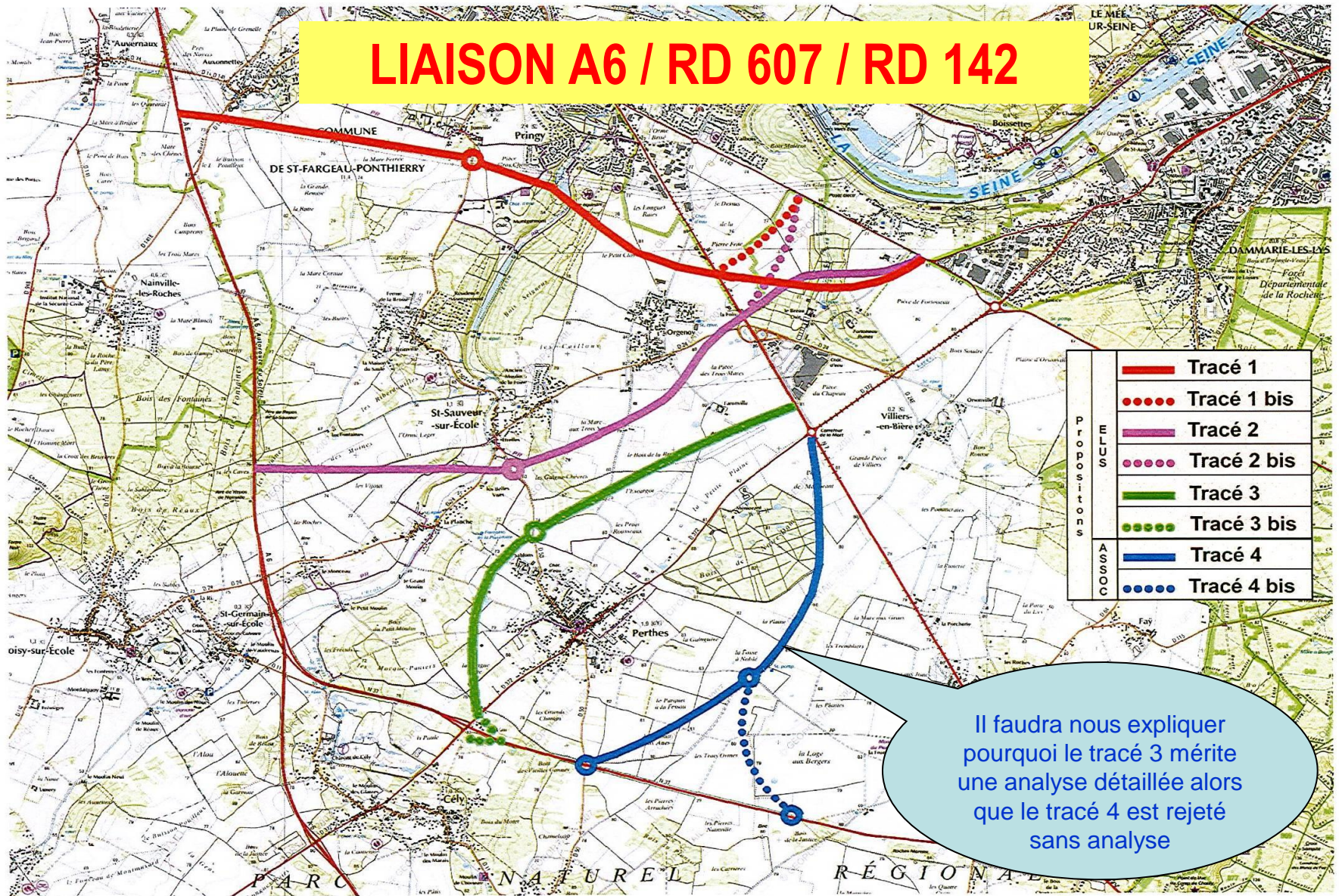
IRIS conseil INFRA
BP 864 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex
01 30 60 04 05
www.irisconseil.fr

CDVIA
2 rue Suchet - 94 700 Maisons-Alfort
www.cdvia.eu - 01 43 53 69 51



Dans ce document présenté par le Conseil Général 77 le 16 Juin 2008, on distinguera 3 scénarii (tracés 1 à 3) avec leur variante (bis), ainsi que le scénario 4 dénommé « Test complémentaire »

LIAISON A6 / RD 607 / RD 142



Il faudra nous expliquer pourquoi le tracé 3 mérite une analyse détaillée alors que le tracé 4 est rejeté sans analyse

On remarquera que la fonction essentielle de ces tracés est de capter la circulation venant d'A6 pour la diriger vers les centres commerciaux de Villiers et de Dammarié

Les 3 premiers scénarii sont traités en 28 pages avec pour chacun d'entre eux :

- Les principes de base
- Les fuseaux
- Les cartes
- Les analyses multicritères
- Les coûts
- Les avantages, les inconvénients
- Les impacts
- Une synthèse

Le scénario 4 « Test complémentaire » ne figure dans aucune des analyses, des synthèses ou conclusions

Il est traité en 1 carte et 6 lignes (compris titre)

Le scénario 4 proposé par les associations pour contourner Perthes en Gatinais peut remplir les fonctions de liaison A6 / RD 607 / RD 142 au même titre que le scénario 3, il est pourtant négligé dans l'analyse.

**Quelle amélioration du trafic peut apporter
une liaison A6 / RD 607 / RD 142
à la circulation dans Saint Fargeau Ponthierry (SFP) ?**

On ne peut trouver réponse qu'en comprenant bien la problématique des uns et des autres !

Quelles sont-elles ?.....

Lionel WALKER
Vice-Président chargé du tourisme et des loisirs,
des musées et du patrimoine
Maire de Saint-Fargeau-Ponthierry

Monsieur le Président
Association "Avec l'Union des
associations
dans la région melunaise"
1, rue d'Ormesson
77240 Vert Saint Denis

Saint-Fargeau-Ponthierry, le 30 juin 2008

N° 44.08

Monsieur le Président,

Je fais suite au tract que vous avez
l'occasion de la réunion du
Ponthierry-Pringy.

Je tiens à
sur la
La circulation en heure de pointe, 26 000 voitures par jour, ne peut plus
durer. Saint-Fargeau-Ponthierry n'a pas vocation à être une Ville de transit,
mais à préserver son environnement, son cadre de vie comme celui des
communes environnantes.

Enfin, je vous demanderai de comprendre que les études actuellement
faites par le Conseil général s'inscrivent dans une démarche de
développement durable visant à réduire les nuisances de trafic et de
pollution. Soyez assuré que votre avis et votre position nous intéressent,
pour autant, le scénario retenu sera celui qui correspondra le mieux à
l'intérêt général.

Je vous invite à répondre favorablement à l'invitation faite depuis plusieurs
années de rencontrer le bureau municipal pour échanger et mieux
comprendre les problèmes, les enjeux d'une Ville que vous avouez ne pas
souvent traverser.

Dans l'attente de vous lire, veuillez recevoir, Monsieur le Président,
l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Lionel Walker,



Vice-Président du Conseil général
Maire de Saint-Fargeau-Ponthierry

La problématique relevée par SFP

26 000 voitures / Jour

Transit énorme

(particulièrement sur la RN 7)

Nuisances sonores

MAIRIE DE PRINGY

1 bis rue des Ecoles
77310 PRINGY

COMPTE RENDU DU CONSEIL MUNICIPAL DU 2 OCTOBRE 2008

Secrétaire de séance : MME DECLERCQ

Présents: M. BONNOMET Maire,
MME DECLERCQ, M. ARLIGUIE, MME BOQUET, Adjoins,
M. FLOTTES, M. MITGERE, MME ALBANESE, M. DAVEAU,
M. LEGAGNEUX, MME PEUVREL, M. CHESNEL, M. RAMONET,
M. LION, M. FLECSH, Conseillers Municipaux.

Absents excusés: M. LEMOINE (pouvoir à M. BONNOMET)
M. GILLOT (pouvoir à MME BOQUET),
M. SAURET
MME PETRUS
MME ABGRALL-POIRRIER.

Formant la majorité des membres en exercice.

Monsieur le Maire ouvre la séance à 20H45

❖ **2008. 63 LIAISON A6/RD607/RD142**

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU la délibération n° 2007.6 du 15 février 2007 relative aux infrastructures routières ;

VU les études préliminaires « Liaison A6/RD607/RD142 » réalisées par IRIS CONSEIL (cabinet d'études mandaté par le Conseil Général de Seine et Marne) et présentées au Comité de Pilotage, le 20 décembre 2007 (Présentation du diagnostic phase 1 et des principes d'aménagement phase 2) ;

VU les études préliminaires « Liaison A6/RD607/RD142 » réalisées par IRIS CONSEIL (cabinet d'études mandaté par le Conseil Général de Seine et Marne) et présentées au Comité de Pilotage, le 16 juin 2008 (Présentation des scénarii d'aménagement) ;

VU l'avis favorable des membres du Bureau Municipal du 5 septembre 2008 ;

CONSIDERANT que le Conseil Général de Seine et Marne, lors d'une réunion organisée le 20 décembre 2007, a expliqué les résultats de l'étude réalisée par la société IRIS CONSEIL (cabinet d'études mandaté par ce dernier) « liaison A6/RD607/RD142 », en présentant le diagnostic de la phase 1 ainsi que les principes d'aménagements de la phase 2, qui démontrent que le trafic de véhicules et de poids lourds est plus élevé sur la traversée du Pont Maréchal JUIN (le matin et le soir) que sur l'axe RD607 aux mêmes tranches horaires (document ci-joint) ;

Les élus de Pringy considèrent
quant à eux (et à l'unanimité)

que la circulation
sur l'axe RD 607 (ex RN7) traversant
la Commune de Pringy est
« Peu perturbée et même aux
heures de pointe du matin et du soir
et que la problématique se trouve dans la
traversée du pont Maréchal Juin à SFP »

2 communes pourtant situées sur la même RN 7
ont donc des avis très contradictoires sur la problématique

- La RN 7 peu perturbée dans Pringy, le serait donc uniquement sur le territoire de SFP ?
- La problématique serait-elle surtout intra-muros dans SFP ?

Amélioration
Vigilance
Environnement
Circulation

AVEC l' UNION des associations
de l'agglomération melunaise
association loi 1901 n°10514
agrée environnement AP 2001DAI 1CV 186

1, rue d'Ormesson - 77240 VERT SAINT DENIS

NOTRE ANALYSE DETAILLEE DU TRAFIC ROUTIER DANS SAINT FARGEAU PONTIERRY

**QUELQUES DEFINITIONS
NECESSAIRES
A LA COMPREHENSION DE
NOTRE ANALYSE**

VL = Véhicule léger

PL = Poids lourds

UVP = Unité Véhicule Particulier

HPS = Heure de Pointe du Soir

HPM = Heure de pointe du Matin

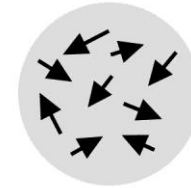
DVA = Dossier de Voirie d'Agglomération

LES FLUX

Les flux automobiles se divisent en 3 catégories :

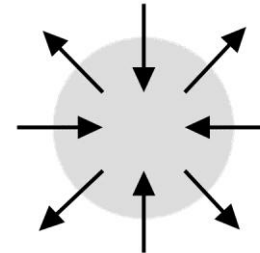
- local :

origine et destination
dans la zone considérée



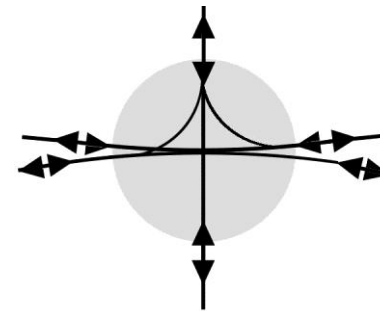
- échange :

origine ou destination
dans la zone considérée



- transit :

origine et destination
hors la zone considérée



► Un contournement urbain ne concerne – par définition - que le transit

Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération

Mettre en œuvre la directive 2002/49/CE



On retiendra dans ce document les définitions suivantes

$$1VL = 1UVP$$

$$1PL = 2 UVP$$

- | | | |
|----|------------------------------|----------------------------|
| P1 | Heure creuse de nuit | de 0h à 7h et de 19h à 24h |
| P2 | Heure de pointe du matin | de 7h à 9h |
| P3 | Heure creuse du matin | de 9h à 11h |
| P4 | heure de pointe de midi | de 11h à 14h |
| P5 | Heure creuse de l'après midi | de 14h à 16h |
| P6 | Heure de pointe du soir | de 16h à 19h |

Le trafic total 24 heures est donné par la formule

$$Q_{24h} = 12QP1 + 2QP2 + 2QP3 + 3QP4 + 2QP5 + 3QP6$$

La courbe de relation

$$\text{Débit} = P \text{ (vitesse) et bruit émis}$$

Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport

Janvier 2007 - n°9/77

9

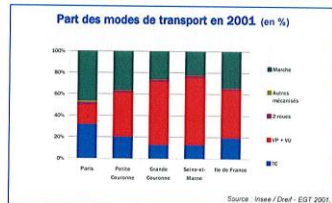
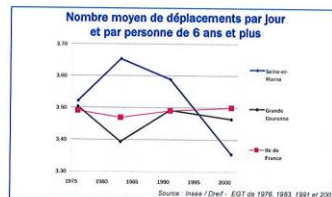
La mobilité dans la Seine-et-Marne

Christine Couderc - DREIF

Ce fascicule décrit la mobilité dans la Seine-et-Marne. Il s'intègre dans une série où les huit départements d'Ile-de-France sont représentés. Cette série vient compléter la brochure "Les déplacements des Franciliens en 2001 - 2002" qui offre une vision plus synthétique de la mobilité régionale. La stabilité de la mobilité francilienne sur les vingt-cinq dernières années masque en effet des disparités concernant notamment la zone de résidence. Chaque département possède donc ses propres caractéristiques qu'il est utile de détailler. On constate, par exemple, que la mobilité individuelle baisse fortement dans le département de la Seine-et-Marne mais aussi que les déplacements des résidents s'effectuent de plus en plus souvent en voiture.

Mobilité quotidienne

La mobilité dans le département de la Seine-et-Marne baisse inexorablement depuis près de vingt ans. Elle s'établit en 2001 à 3,35 déplacements par jour et par personne de six ans et plus, atteignant ainsi un niveau bien inférieur à celui de la Grande Couronne et de l'Ile-de-France. Dynamique en début de période, la mobilité seine-et-marnaise présente une évolution symétrique à celle de la Grande Couronne jusqu'en 1991. La mobilité francilienne, quant à elle, varie peu en vingt-cinq ans. En 2001, les déplacements des Seine-et-Marnais s'effectuent majoritairement en voiture (63 %) : l'utilisation de l'automobile est d'ailleurs plus fréquente dans ce département que dans le reste de l'Ile-de-France. En revanche, les résidents de la Seine-et-Marne marchent moins que les résidents des autres départements de la Grande Couronne : 23 % de leurs déplacements se font à pied contre 26 % pour la Grande Couronne. Les transports en commun, comme cela s'observe généralement en Grande Couronne, sont assez peu fréquentés (13 %).

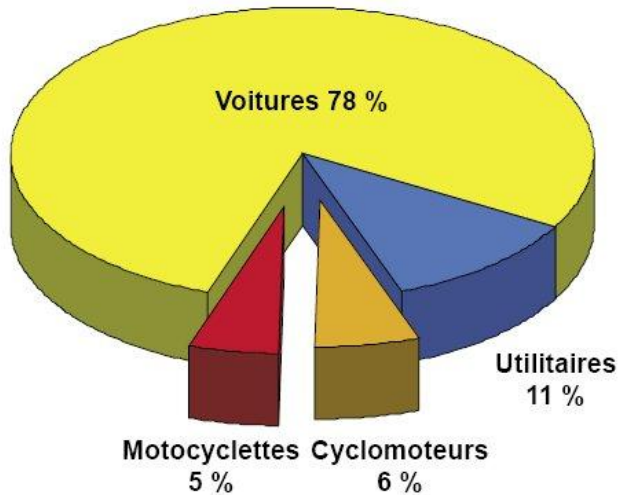


On trouvera dans ce cahier de la Direction Régionale de l'Équipement Ile de France

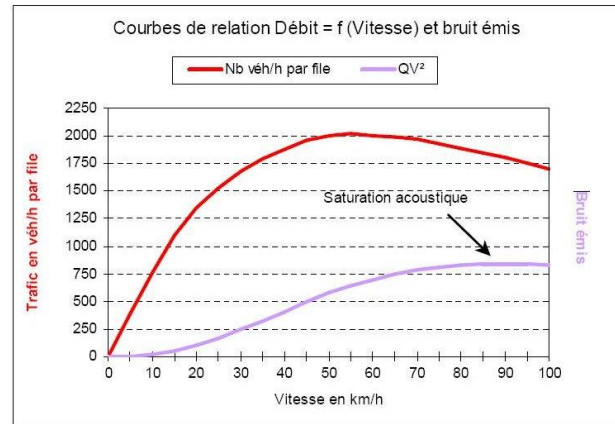
- ✚ Nombre de véhicules / habitant 0.5
- ✚ Nombre de déplacements / habitant de + de 6 ans 3.5/ j
- ✚ Nombre de déplacements motorisés 60%

Ces données corroborent les données du Dossier de Voirie d'Agglomération de la région Melunaise

Véhicules en utilisation en Europe



Courbe de relation entre débit / vitesse et bruit émis



Remarque :
À 50 km/h, il y a saturation acoustique dès 600 UVP / h
A 30 km/h, il y a saturation acoustique dès 250 UVP / h

REGLES DE COMPTAGE VOITURES

Les résultats sont toujours exprimés en UVP, Unité de Véhicule Particulier. La règle étant :

- 1 VL = 1 UVP et 1 PL = 2 UVP pour une période donnée (HPM, HPS)

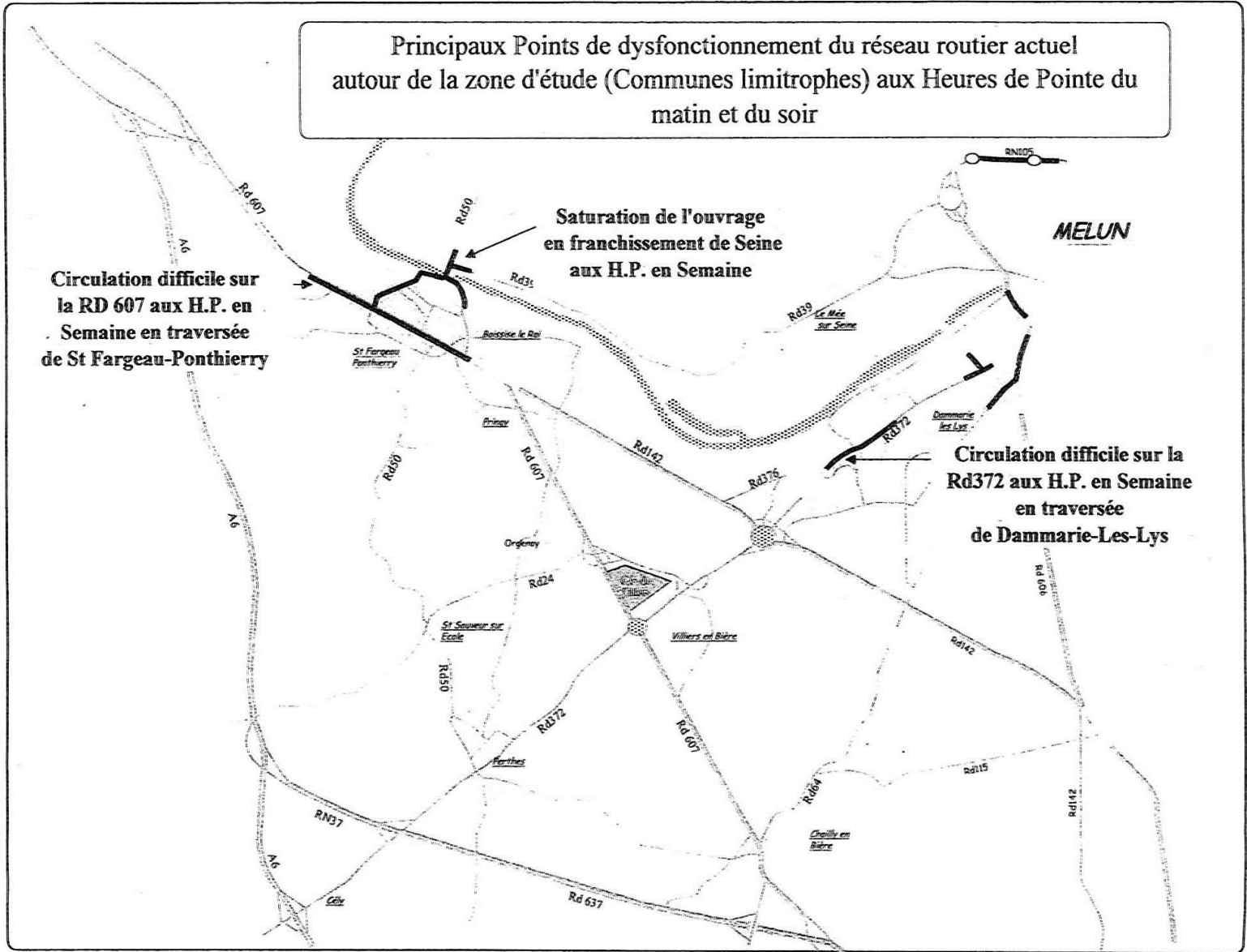
VITESSE ET BRUIT

En centre ville où les vitesses sont généralement < à 50 km/h la vitesse influe peu sur le niveau sonore ; c'est surtout le régime moteur qui conditionne le bruit émis

**EXTRAITS DES
ETUDES PRELIMINAIRES**

LE TRAFIC ET LE TRANSIT

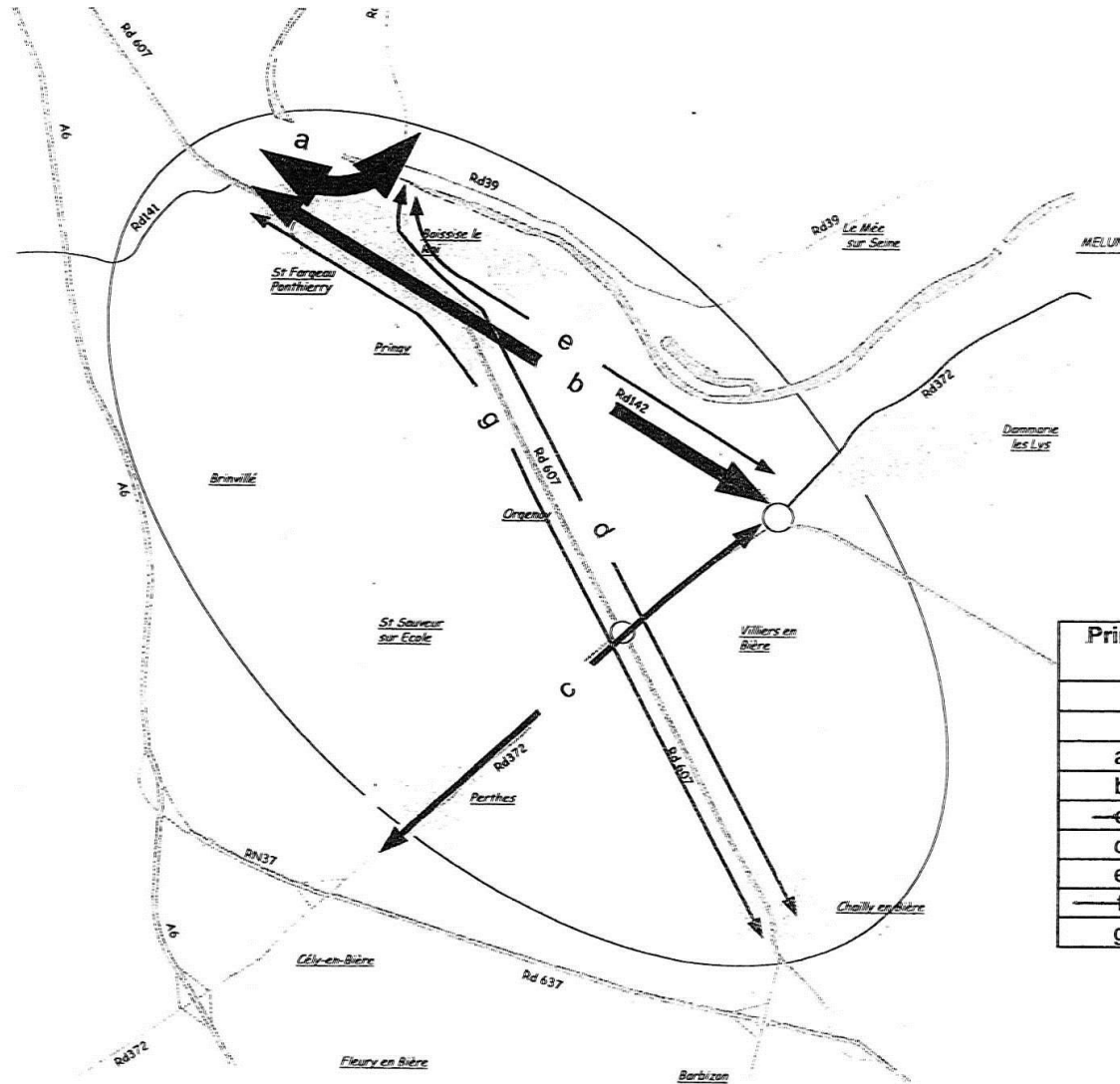
Principaux Points de dysfonctionnement du réseau routier actuel
autour de la zone d'étude (Communes limitrophes) aux Heures de Pointe du
matin et du soir



1) Rappel du diagnostic

2) Proposition de scénario d'aménagement 3) Synthèse

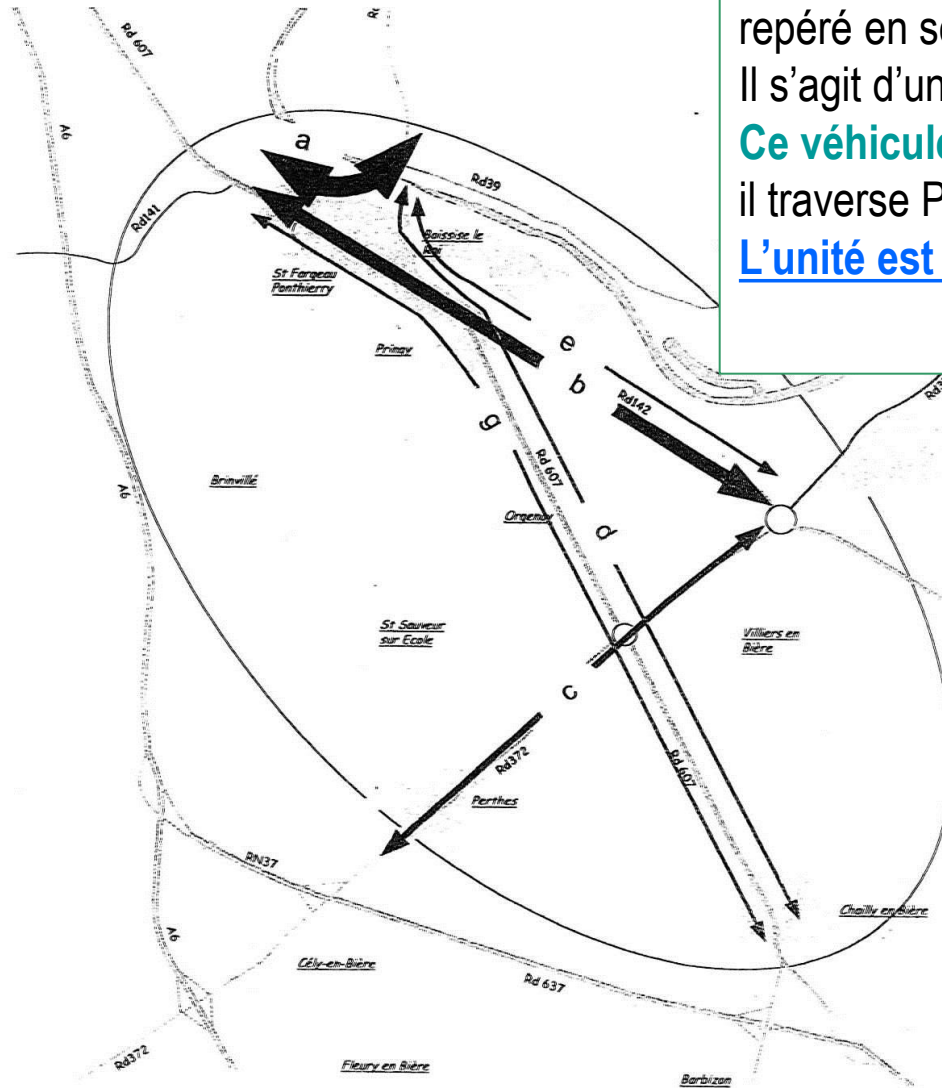
• Rappel des grandes liaisons retrouvées lors de l'enquête Origine Destination



Principales liaisons retrouvées 2 sens confondus en UVP		
	HPM	HPS
a	639	496
b	408	310
c	181	206
d	96	117
e	77	120
f	68	76
g	59	53
	1279	1096

1) Rappel du diagnostic

• Rappel des grandes liaisons retrouvées lo



Dans ce tableau de liaisons retrouvées

Un véhicule entré dans une zone considérée est repéré en sortie de cette même zone

Il s'agit d'un véhicule retrouvé

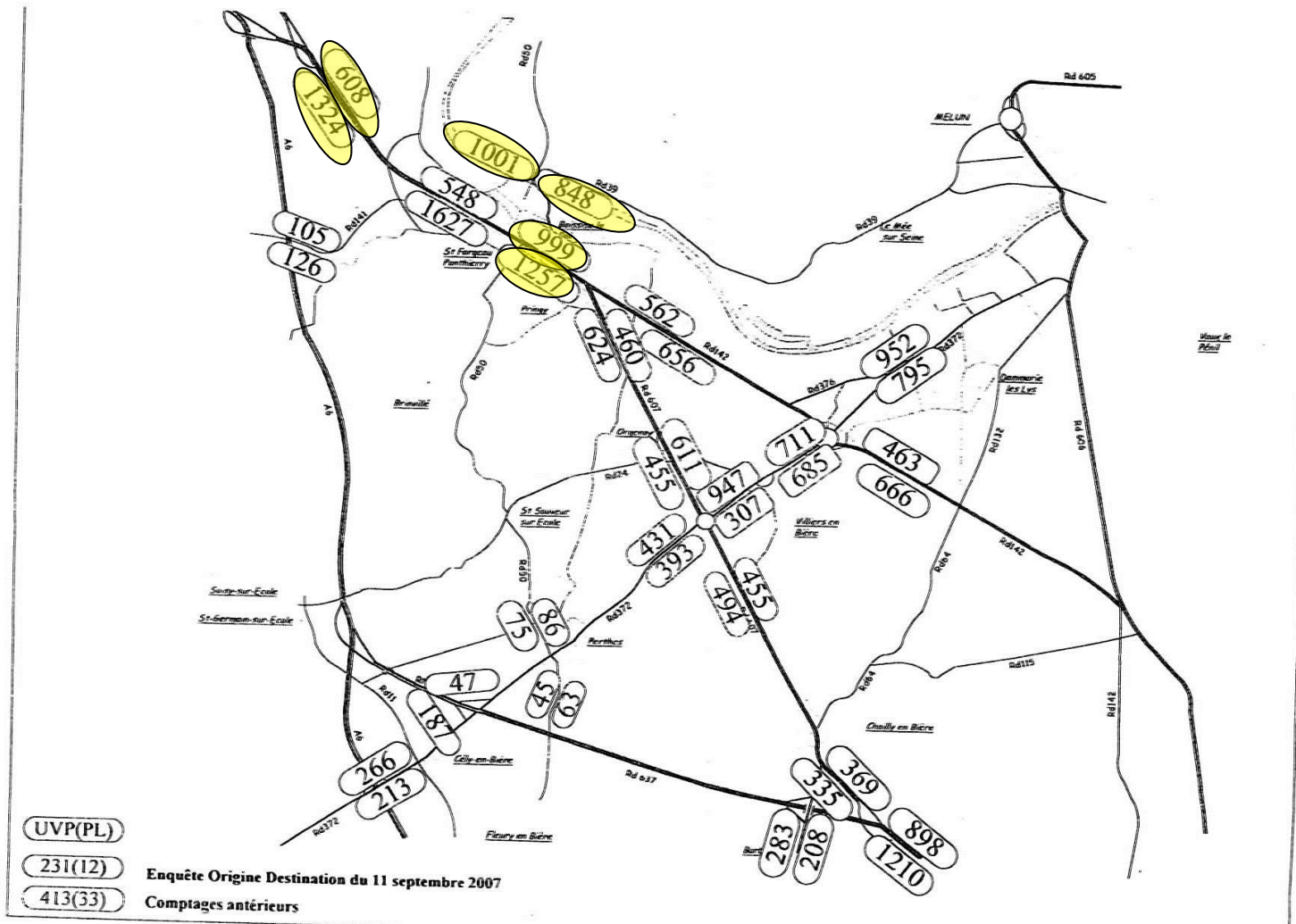
Ce véhicule est en transit

il traverse PONTHIERRY sans s'y arrêter

L'unité est « le véhicule retrouvé »

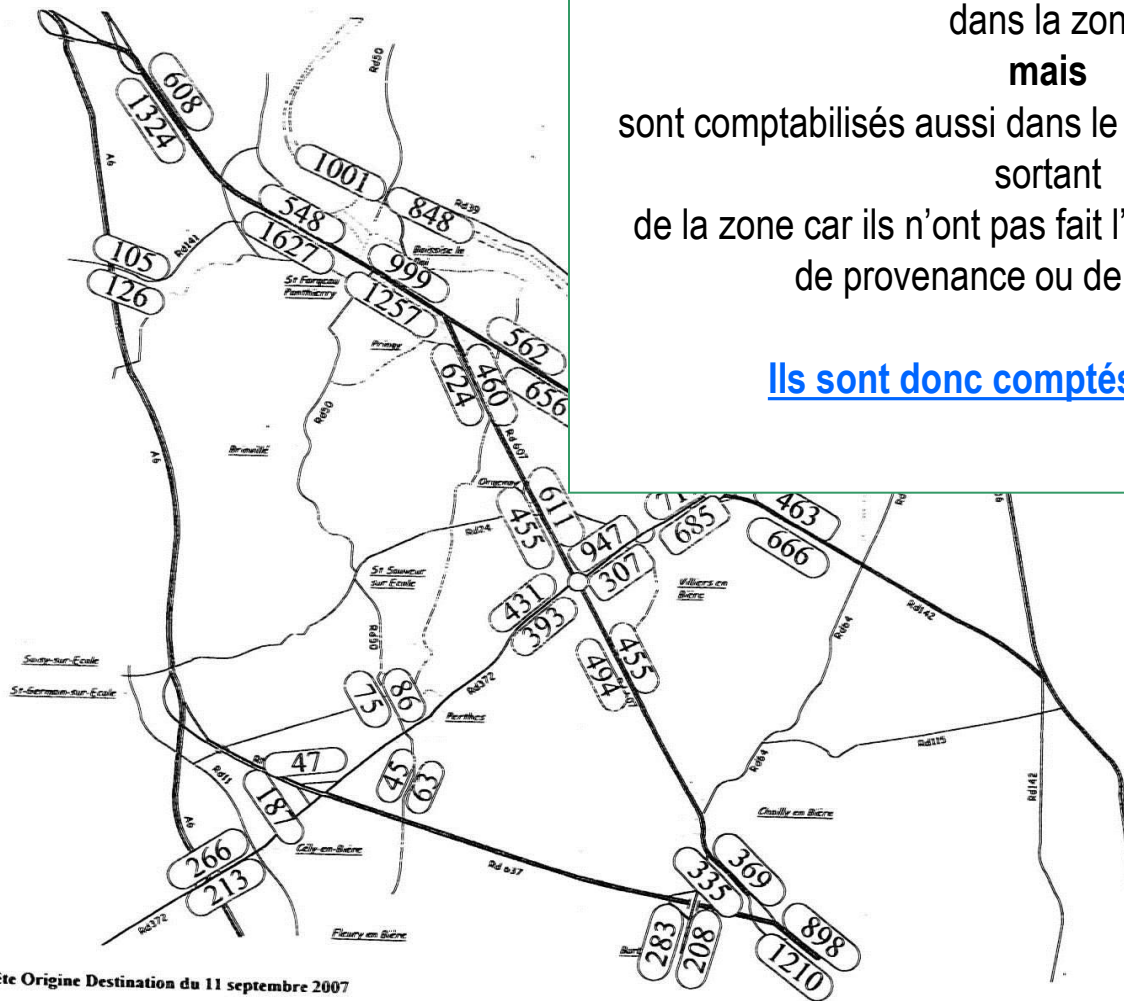
	HPM	HPS
a	639	496
b	408	310
c	181	206
d	96	117
e	77	120
f	68	76
g	59	53
	1279	1096

•Recueil de données en UVP à l'heure de pointe du soir



1) Rappel du diagnostic

• Recueil de données en UVP à l'heure de



UVP(PL)

231(12)

413(33)

Enquête Origine Destination du 11 septembre 2007

Comptages antérieurs

Dans les recueils de données (pages 10 et 11)

Les véhicules retrouvés (en transit) entrant dans une zone considérée sont comptabilisés dans le nombre des véhicules entrant dans la zone **mais** sont comptabilisés aussi dans le nombre des véhicules sortant de la zone car ils n'ont pas fait l'objet d'une recherche de provenance ou de destination

Ils sont donc comptés deux fois »

TRAFIC AUX HEURES DE POINTE DANS PONTIERRY

suivant la structure des trafics aux heures de pointe (page 58 Eléments de Diagnostic du DVA)

en 2001	entre 7h45 et 8h45	6455 UVP	
	entre 17h05 et 18h05	6417 UVP	
	total	12872 soit	50% des 26000 vehicules/ jour <u>d'aujourd'hui</u>

On en déduira aisément que les heures de pointe du matin (2h) et du soir (3h) représentent la quasi totalité du Trafic.

Le problème était donc spécifique aux heures de pointe en semaine et la circulation était fluide durant 19h/24h

il n'y a pas de raison pour qu'il en soit autrement aujourd'hui

on remarquera dans ce même document de référence

en 2001	entre 7h45 et 8h45	flux traversant transit	1449	UVP	pour	flux d'échange spécifique à SFP	5008	UVP	
	entre 17h05 et 18h05		1668	UVP	pour		4749	UVP	
	total		<hr/>	3117	UVP	total	<hr/>	9757	UVP
	soit			24%				76%	
				transit				spécifique à SFP	

QUEL TRAFIC DE TRANSIT à SFP?

1 – A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM)

1.1. Analyse du trafic total (enquête Sept. 2007)

Le flux de véhicules en transit figure sur la page 13 au tableau des liaisons retrouvées.

Le flux **c** concernant essentiellement Perthes en Gâtinais, nous ne retenons que les flux **a, b, d, e,** et **g** qui concernent spécifiquement SFP.

Grandes liaisons retrouvées *page 13 du doc de référence*

	Echange entre ...	Nombre de véhicules
a	A6 et D50 nord (pont sur la Seine)	639
b	A6 et D142	408
d	ex N7 et D50 nord (pont sur la Seine)	96
e	D142 et D50 nord (pont sur la Seine)	77
g	A6 et ex N7	59
	TOTAL	1279

Il convient de compter ce flux à part.

Il est également nécessaire d'affiner les comptages page 10 du recueil des données en enlevant les doubles comptes.

En effet les véhicules en transit sont comptés 2 fois, 1 fois à l'entrée et 1 fois à la sortie.

Or, ils ne circulent qu'une seule fois.

Recueil de données page 10 du doc de référence

Point de comptage	Véhicules entrants	Véhicules sortants	TOTAL
Pont sur la Seine	1026	879	1905
Ex RN7 (vers A6)	557	1661	2218
Ex RN7 (Pringy)	1027	930	1957
TOTAL	2610	3470	6080

Transit en double compte à déduire

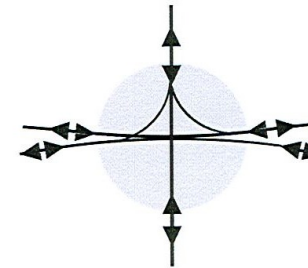
Nombre total réel de véhicules = 6080 – 1279 =

– Soit un transit de: 1279 / 4801 =

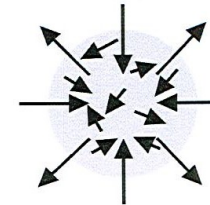
- 1279

4801 UVP

27%



LE TRANSIT
représente
27% du trafic
total de SFP
à l'HPM



Les échanges et les déplacements locaux
générés par SFP
représentent
73% du trafic à
l'HPM

Le transit total traversant SFP représente 27% du trafic total à l'HPM.
73% du trafic total représente le flux local et l'échange vers ou depuis SFP

Cf. : Présentation du 22 02 2008 des scénarii d'aménagement des liaisons A6/RD607/RD142

Ces % corroborent les enquêtes 2001

2 – A L'HEURE DE POINTE DU SOIR L'HPS

On appliquera le même raisonnement que pour L'HPM

2.1 – analyse du trafic total (enquête Sept. 2007)

Le flux de véhicules en transit figure sur la page 13 au tableau des liaisons retrouvées.

Le flux **c** concernant essentiellement Perthes en Gâtinais, nous ne retenons que les flux **a, b, d, e, et g** qui concernent spécifiquement SFP.

Grandes liaisons retrouvées page 13 du doc de référence

	Echange entre ...	Nombre de véhicules
a	A6 et D50 nord (pont sur la Seine)	496
b	A6 et D142	310
d	ex N7 et D50 nord (pont sur la Seine)	117
e	D142 et D50 nord (pont sur la Seine)	120
g	A6 et ex N7	53
	TOTAL	1096

Il convient de compter ce flux à part.

Il est également nécessaire d'affiner les comptages page 10 du recueil des données en enlevant les doubles comptes.

En effet les véhicules en transit sont comptés 2 fois, 1 fois à l'entrée et 1 fois à la sortie.

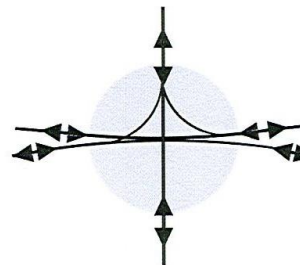
Or, ils ne circulent qu'une seule fois.

Recueil de données page 10 du doc de référence

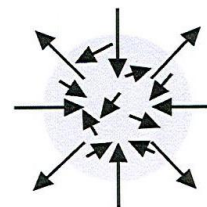
Point de comptage	Véhicules entrants	Véhicules sortants	TOTAL
Pont sur la Seine	1001	848	1849
Ex RN7 (vers A6)	1324	608	1932
Ex RN7 (Pringy)	999	1257	2256
TOTAL	3324	2713	6037

Transit en double compte à déduire
 Nombre total réel de véhicules = 6037 – 1096 =
 Soit un transit de : 1096 / 4941 =

- 1096
4941 UVP
 22%



LE TRANSIT
 représente
 22% du trafic
 total de SFP
 à l'HPS



Les échanges et les déplacements locaux générés par SFP représentent 78% du trafic à l'HPS

**Le transit total traversant SFP représente 22% du trafic total à l'HPS.
 78% du trafic total représente le flux local et l'échange vers ou depuis SFP**

Cf. : Présentation du 22 02 2008 des scénarii d'aménagement des liaisons A6/RD607/RD142

LA RN 7 (RD 607)
axe Nord-Ouest / Sud Est

IMPORTANT

2.3 – analyse du trafic Nord-Ouest / Sud-Est à l'HPM

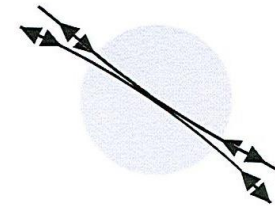
**(Le trafic Nord-Ouest / Sud-Est est le seul à être concerné par les scénarii de contournement)
les véhicules en transit utilisant le pont ne sont pas concernés par les scénarii**

TRES
IMPORTANT

Grandes liaisons retrouvées page 13 du doc de référence

véhicules en transit concernés par le trafic Nord-Ouest / Sud-Est:

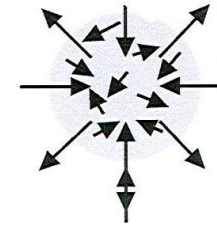
liaison b entre A6 et D142 :	408
liaison g entre A6 et exN7 :	59
	<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>
	467 UVP



LE TRANSIT
Nord-Ouest / Sud-Est
Représente
9,7% du trafic réel
de SFP
A l'HPM

Nombre total réel de véhicules dans SFP 4 801 (voir tableau précédent)

Véhicules en transit / Nombre total réel
467 / 4801 = 9,7%



Le trafic non concerné
par le transit
Nord-Ouest / Sud-Est
Représente
90,3% du trafic réel
de SFP
A l'HPM

Le transit utilisant la N7 dans le centre de SFP représente moins de 10% du trafic total à l'HPM.

Les scénarii de contournement ne concernent que ce trafic

En admettant même que la totalité de ce transit utilise un des scénarii proposé (ce qui n'est d'ailleurs pas certain)

PLUS DE 90% DU TRAFIC ACTUEL CONTINUERAIT DE CIRCULER DANS SFP.

Cf. : Présentation du 22 02 2008 des scénarii d'aménagement des liaisons A6/RD607/RD142

IMPORTANT

2.3- analyse du trafic Nord-Ouest / Sud-Est à L'HPS

(Le trafic Nord-Ouest / Sud-Est est le seul à être concerné par les scénarii de contournement)
les véhicules en transit utilisant le pont ne sont pas concernés par les scénarii

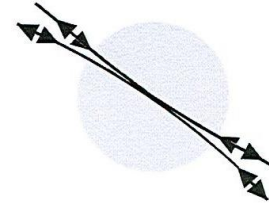
TRES
IMPORTANT

Grandes liaisons retrouvées page 13 du doc de référence

véhicules en transit concernés par le trafic Nord-Ouest / Sud-Est:

liaison b entre A6et D142 :	310
liaison g entre A6 et exN7 :	+ 53

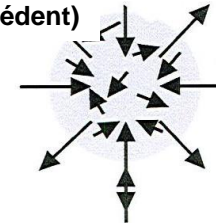
=	363 UVP



LE TRANSIT
Nord-Ouest / Sud-Est
Représente
7.3% du trafic réel
de SFP
A l'HPS

Nombre total réel de véhicules dans SFP

4 941 (voir tableau précédent)



véhicules en transit / Nombre total réel

363 / 4 941 = 7.3%

Le trafic non concerné
par le transit
Nord-Ouest / Sud-Est
Représente
92.7% du trafic réel
de SFP
A l'HPS

Le transit utilisant la N7 dans le centre de SFP représente moins de 10% du trafic total à l'HPS.

Les scénarii de contournement ne concernent que ce trafic

En admettant même que la totalité de ce transit utilise un des scénarii proposé (ce qui n'est d'ailleurs pas certain)

PLUS DE 92% DU TRAFIC ACTUEL CONTINUERAIT DE CIRCULER DANS SFP.

Cf. : Présentation du 22 02 2008 des scénarii d'aménagement des liaisons A6/RD607/RD142

LE PONT

1.2– analyse du trafic au pont sur la Seine à l'HPM

Les scénarii présentés ne modifient en rien le trafic et le transit sur le Pont

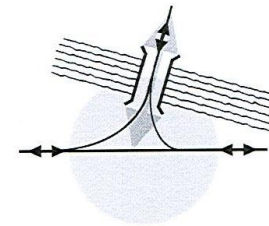
Recueil de données page 10 du doc de référence

- **trafic total sur le pont** (véhicules entrants et sortants) : 1026 + 879 = **1905**

Grandes liaisons retrouvées page 13 du doc de référence

- **véhicules en transit utilisant le pont**

- Liaison a - entre A6 et D50 nord :	639	
- Liaison d - entre exN7 et D50 nord :	96	
- Liaison e - entre D142 et D50 nord :	77	
soit un transit total sur le pont :	812	UVP



**Le TRANSIT
Représente
43%
du trafic sur le
PONT
A l'HPM**

transit total sur le pont / trafic total sur le pont
812 / 1905 = **43%**

Transit total sur le pont / trafic total dans SFP
812 / 4801 = **17%**

**Le TRANSIT
Sur le pont
Représente
17%
du trafic total
dans SFP
A l'HPM**

**Le transit franchissant le pont sur la Seine représente 43% du trafic total sur le pont à l'HPM.
Le transit franchissant le pont sur la Seine représente 17% du trafic total dans SFP à l'HPM**

2.2– analyse du trafic au pont sur la Seine à l'HPS

Les scenarii présentés ne modifient en rien le trafic et le transit sur le Pont

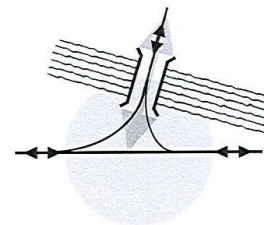
Recueil de données page 10 du doc de référence

- **trafic total sur le pont** (véhicules entrants et sortants) : 1001 + 848 = **1849**

Grandes liaisons retrouvées page 13 du doc de référence

- **véhicules en transit utilisant le pont**

- entre A6 et D50 nord :	496	
- entre exN7 et D50 nord :	117	
- entre D142 et D50 nord :	120	
soit un transit total sur le pont :	733	UVP



Le TRANSIT
Représente
40%
du trafic sur le
PONT
A l'HPS

transit total sur le pont / trafic total sur le pont
733 / 1849 = **40%**

Le TRANSIT
Sur le pont
Représente
15%
du trafic total
dans SFP
A l'HPS

Transit total sur le pont / trafic total dans SFP
733 / 4941 = **15%**

**Le transit franchissant le pont sur la Seine représente 40% du trafic total sur le pont à l'HPS.
Le transit franchissant le pont sur la Seine représente 15% du trafic total dans SFP à l'HPS**

EVOLUTION DU TRAFIC

TRAFIC INTRA MUROS DANS S.F.P.

Les habitants de Saint Fargeau Ponthierry étaient au nombre de 11 224 au 1^{er} janvier 1999 puis 12 097 au 1^{er} janvier 2006

Soit en **progression** de 8% en 7 ans

Le trafic interne d'une ville étant entièrement proportionnel à sa population, on admettra que vraisemblablement le trafic a progressé dans les mêmes proportions
c'est à dire près de 1.15% par an

**La progression du trafic local a été d'environ 1.2%
ce qui confirme les informations de SFP**

L'augmentation de la population entre 2006 et 2009
ainsi que le programme de logements engagé dans SFP
feront croître en quelques années la population dans des % au minimum équivalents

La circulation locale augmentera donc dans les mêmes proportions.
C'est-à-dire environ 8% entre 2007 et 2015

Les scénarii proposés ou à venir d'un contournement de SFP
ne peuvent pas être utilisés par les habitants du centre ville
et n'ont donc aucune influence sur le trafic local et d'échange

L'inutilité d'une déviation Nord-Ouest / Sud-Est de SFP est probante

ZONE PONTIERRY

Simulations depuis 2000 sans voie nouvelle

NOMBRE DE VEHICULES EN 3 POINTS PRINCIPAUX D'ACCES à SFP

SIMULATIONS EN UVP à l'heure de pointe du soir	ref dossier DVA 2000		ref dossier DVA 2010		ref etudes liaison A6/RD607/RD142 2015		ref dossier DVA 2020	
	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
RN7 NORD-OUEST	1520	550	1788	947	1570	1210	1800	1200
PONT SUR LA SEINE	680	670	845	891	920	600	800	900
	390	560	462	585	430	460	400	500
RN7 SUD-EST	1260	1220	1281	1227	1300	1580	1300	1200
total	3850	3000	4376	3650	4220	3850	4300	3800
	6850		8026		8070		8100	

COMPTAGE 2007

COMPTAGES REELS EN UVP à l'heure de pointe du soir	ref etudes liaison A6/RD607/RD142 2007	
	Entrants	Sortants
RN7 NORD-OUEST	1324	608
PONT SUR LA SEINE	1001	848
RN7 SUD-EST	999	1257
total	3324	2713
	6037	

le nombre de véhicules réellement comptés en 2007

est très nettement inférieur à la simulation de 2000

il est donc parfaitement erroné de baser des études

sur un postulat à l'évidence faux

En partant des comptages 2007 la simulation proposée en 2015 prévoit 8070 / 6037 une progression de 33,7%% en 8 ans

La Mairie de PONTIERRY quant à elle, affirme maîtriser l'accroissement de la population, environ 1% par an.

Le trafic étant proportionnel au nombre d'habitants, la simulation à 2015 ne devrait pas dépasser les 8% soit 6500 UVP (toujours inférieur à la simulation de 2000)

LES PREVISIONS UTILISEES DANS LES ETUDES (4 fois supérieures à la réalité) SONT DONC

COMPLETEMENT IRRÉALISTES

ZONE PONTIERRY

Simulations depuis 2000 sans voie nouvelle

NOMBRE DE VEHICULES EN 3 POINTS PRINCIPAUX D'ACCES à SFP

	ref dossier DVA 2000	
	Entrants	Sortants
SIMULATIONS EN UVP		
à l'heure de pointe du soir		
RN7 NORD-OUEST	1520	550
PONT SUR LA SEINE	680	670
RN7 SUD-EST	1260	1220
total	3850	3000
	6850	

	ref dossier DVA 2010	ref etudes liaison
	Entrants	Sortants

Alors que l'incertitude des simulations est de
1 600 véhicules (8070 – 6500)
le contournement ne concernerait que 363 véhicules

Ça nous rassure quant à la réalité du trafic et nous
inquiète quant à la pertinence des études

COM

	ref etudes liaisons A6/RD607/RD142 2007	
	Entrants	Sortants
COMPTAGES REELS EN UVP		
à l'heure de pointe du soir		
RN7 NORD-OUEST	1324	608
PONT SUR LA SEINE	1001	848
RN7 SUD-EST	999	1257
total	3324	2713
	6037	

En partant des comptages 2007 la simulation proposée en 2015 prévoit 8070 / 6037 une progression de 33,7%% en 8 ans

La Mairie de PONTIERRY quant à elle, affirme maîtriser l'accroissement de la population, environ 1% par an.

**Le trafic étant proportionnel au nombre d'habitants, la simulation à 2015 ne devrait pas dépasser les 8%
soit 6500 UVP (toujours inférieur à la simulation de 2000)**

LES PREVISIONS UTILISEES DANS LES ETUDES (4 fois supérieures à la réalité) SONT DONC

COMPLETEMENT IRRÉALISTES

**LE CONTOURNEMENT DE PONTIERRY
&
L'ex future Autoroute C 5**

C5 4ème rocade de PARIS FRANCILIENNE BIS LIAISON A1/A4/A5/A6

- Dès les années 1970, le schéma directeur d'Ile de France (SDRIF) envisage une autoroute de liaison A1-A4-A6 baptisée **autoroute C5**, ou 4ème rocade de PARIS
- Ce projet fait quasiment l'unanimité contre lui. Le SIEP de Melun s'y oppose
- Qu'à cela ne tienne !

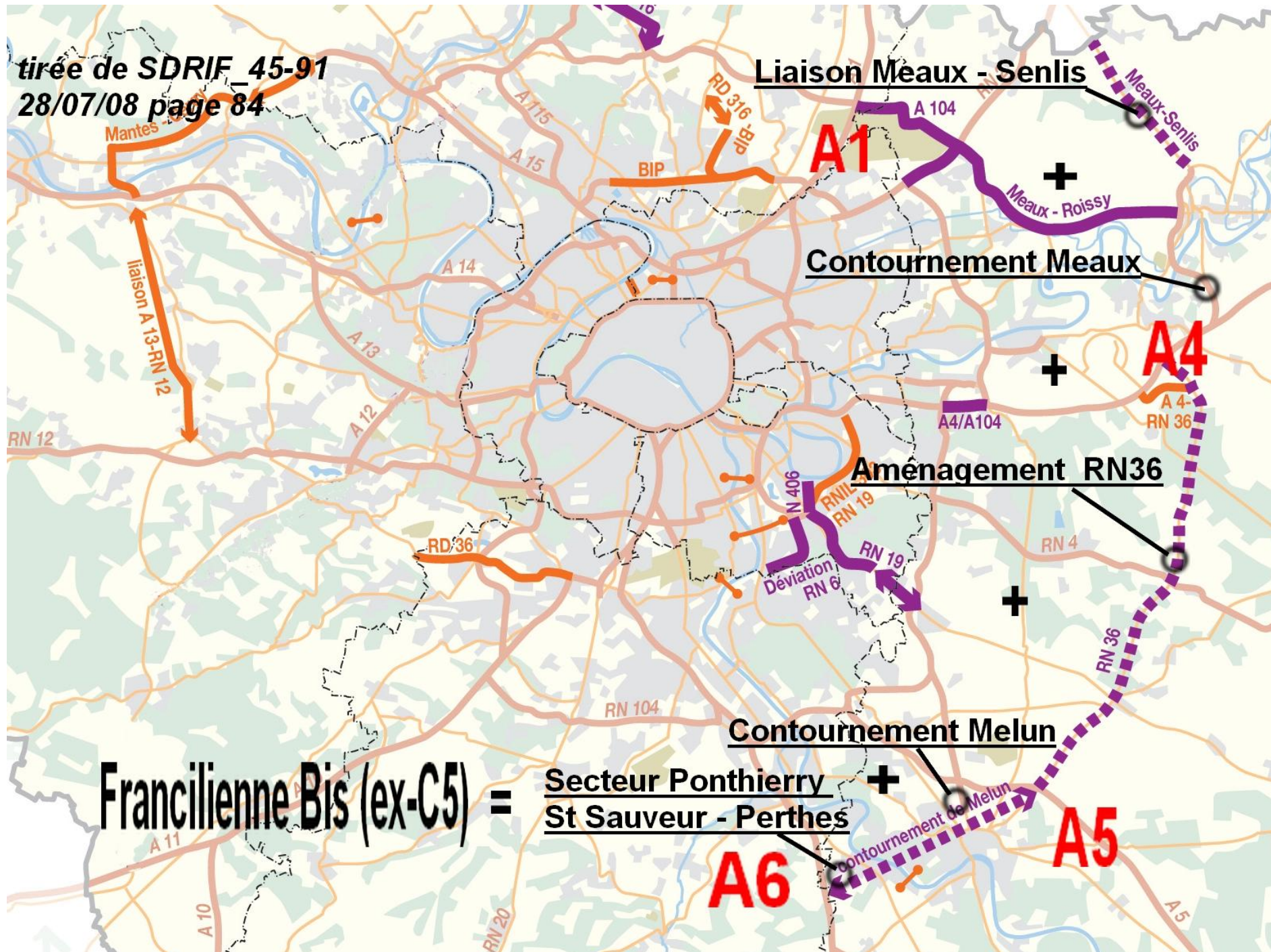
- En 2000, les élus de la Communauté de Melun Val de seine décident de réfléchir à un **dossier de voirie d'agglomération (DVA)**. Ce dossier propose un contournement Est/Ouest de l'agglomération. Ce nouveau dossier est contesté par certaines communes (Le Mée sur Seine, Vert Saint Denis).

- En 2008 arrive la **révision du SDRIF**. L'Etat veut imposer une liaison A1-A4-A5-A6 (nouvel avatar de C5). La région et le Conseil Général de Seine et Marne y sont opposés.
- Suite à l'enquête publique et aux négociations entre la Région et l'Etat, le Conseil Général et la Région acceptent un nouveau SDRIF qui :
 - * **Préserve la faisabilité à long terme du contournement de Melun**
 - * Décide d'un **franchissement de la Seine à l'aval de Melun** (sur l'ex tracé C5 comme par hasard, ..)
 - * Envisage le **doublage de la N36 entre Meaux et Saint Germain Laxis**

- Sachant qu'entre temps, la **déviations de Meaux** a été réalisée,
- Sachant également que le Conseil Général finance une **étude pour la réalisation de la déviation de Saint Fargeau Ponthierry**

Ce qui était prévu en prêt à porter serait désormais réalisé en kit...

tirée de SDRIF_45-91
28/07/08 page 84



Liaison Meaux - Senlis

Contournement Meaux

Aménagement RN36

Contournement Melun

**Secteur Ponthierry
St Sauveur - Perthes**

Francilienne Bis (ex-C5)

A1

A4

A6

A5

Amélioration
Vigilance
Environnement
Circulation

AVEC l' UNION des associations
de l'agglomération melunaise

association loi 1901 n°10514
agrée environnement AP 2001DAI 1CV 186

1, rue d'Ormesson - 77240 VERT SAINT DENIS

NOTRE CONCLUSION

NUISANCES SONORES

Quels que soient les scénarii concernés :

aux heures de pointe, le nombre de véhicules en circulation
restera 6 fois supérieur au seuil de saturation (600 UVP/heure à 50 km/h)

Il n'y aura donc pas de réduction de la nuisance sonore !

CONCLUSION DES ASSOCIATIONS

➡ On constate :

le matin	73%	} des déplacements sont directement imputables à SFP
le soir	78%	

➡ ne sont pas concernées par les scénarii de contournement

- la rive droite de la Seine qui représente 40% du trafic (constaté par la commune de Pringy)
- La ZAC de l'Europe et le trafic induit de camions et cars
- La trafic moyen interne (- 75%)

Les centres commerciaux au sud Est de SFP n'influent pas sur la circulation aux HP

➡ Seulement 7 à 10% des véhicules seraient déviés par le contournement

90 à 93% des véhicules comptabilisés actuellement continueront à circuler dans SFP

Dans ces conditions, les 3 scénarii (1, 2 et 3) proposés ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction du trafic et du bruit

En effet

- ils ne dévient que les transits en échange Nord-ouest / Sud-Est
- ils laissent la circulation dans SFP en saturation acoustique

Mais de plus :

- ils massacrent la Vallée de l'Ecole par la création d'un viaduc
- ils nécessitent la mise à 2x2 voies d'un tronçon de l'ex RN 7
- ils transfèrent des nuisances près des zones résidentielles
- ils ont le caractère de bretelles d'autoroutes qui deviennent vite des délestages (itinéraires bis) et des aspirateurs à voitures
- ils préparent à l'évidence la future Francilienne bis (ex C5) que refuse la population
- ils présentent des coûts élevés

CONCLUSION DE LA MAIRIE DE PRINGY

- ✚ Les propositions de cette étude sont incohérentes car chaque scénario répond à des objectifs d'amélioration de circulations différents
- ✚ Les études démontrent que le plus grand nombre de véhicules et de poids lourds traversent le matin et le soir le Pont de Ponthierry et non l'axe RD 607
- ✚ L'existence d'une liaison A6/RD607/RD142 dénaturerait la Vallée de l'Ecole, son environnement patrimonial et sa vue qualitative. Elle engendrerait d'importantes nuisances sonores et olfactives.
- ✚ Le scénario 1 correspond à l'ancien tracé de C5 qui a toujours été refusé précédemment par les élus de Pringy.

Suivant tous ces documents officiels

LA PROBLEMATIQUE DE SFP N'EST PAS RESOLUE

- ✓ Le trafic local et d'échange de SFP ne diminuera pas (>90%)
- ✓ La diminution du transit Nord Ouest / Sud Est restera marginale
- ✓ La nuisance sonore ne diminuera pas et restera à saturation

ET LE TOUT POUR 40 M€ estimés

Dans ces conditions

→ L'INTERET / COUT EST NUL

En conséquence, nous maintenons nos propositions alternatives d'amélioration des déplacements en Région Melunaise (voir notre dossier DVA)

La résolution des difficultés dans Perthes (scénario n°4) associée à d'autres solutions ponctuelles peuvent améliorer la circulation dans notre région pour un coût bien moins élevé

Outre la résolution importante du trafic de transit de Perthes, le transit Nord Ouest / Sud Est de Saint Fargeau Ponthierry 7% à 10% du trafic global serait diminué faiblement dans les mêmes conditions que les scénarii 1 à 3

Alors ne nous trompons pas de déviation !