

Doublement RD 19 (de la RN 20 au CEV Brétigny) **CR de la réunion du comité de suivi du 7 /12/ 2005**

Sous la présidence de G. Funès, vice-président en charge de la voirie, et en présence de nombreux élus, principalement maires, de techniciens du CG, des communes et EPCI, et des associations (La Norville Environnement, l'ADEMUB représentant la FCDE, une ASL de Brétigny...)

Il est rappelé que le commissaire-enquêteur a donné un avis favorable sous réserve de « modifier l'échangeur avec la RD 117 (rond point de Marolles), afin de mettre en place un giratoire Sud comme cela est déjà le cas au Nord de la RD 19 ».

Le CE recommande en outre :

+ la vérification des études de bruit et la rédaction sur ce sujet d'un document clair et compréhensible par le public ;

+ **la révision des circulations douces proposées afin de minimiser la mixité avec le trafic agricole, vérifier la non-mixité avec le trafic routier, vérifier la validité des traversées prévues.**

Après délibération, en date du 30.6.04, le CG demande *la mise en place d'un comité de suivi* chargé de valider les différentes phases de la mise au point technique du projet.

DUP le 15.4 04

Maîtrise d'œuvre (juin 2005) : Ingérop

Le projet comporte 9000 m de section courante, 13 000m de voies circulations douces et agricoles, 3 échangeurs, 10 giratoires (dont 2 sur la RD 19 et 7 dans les échangeurs), 6 ouvrages d'art, 4 traversées circulations douces, 1600m de protections phoniques (merlons et écrans) à Brétigny et au Plessis-Pâté, et 7 bassins de rétention.

Le projet prévoit un terre-plein central de 3m (espace perdu au détriment des terres agricoles), chaussée automobile de 7m, voies agricoles en silico-calcaire de 4m, voies mixtes vélos-engins agricoles bi-directionnelles en **enrobé clair** de 4m, pistes cyclables bi-directionnelles en **enrobé clair** de 3m sur une partie du parcours.

Au diffuseur (échangeur) de la RD 193, après raccordement avec la RD 19 existante, création d'une circulation douce dans la continuité du futur aménagement de la RD 193 provenant d'Arpajon. Les cyclistes, venant d'Arpajon, seront contraints de traverser la RD 193 à faible distance du giratoire extérieur, donc de manière insécurisée, avant d'emprunter le passage sous la RD19 pour rejoindre la piste bi-directionnelle située côté Sud de la RD 19, en devant, à nouveau, traverser la RD 193 avant de rejoindre la voie mixte vélos/engins agricoles.

Au giratoire de la RD 449, entre La Norville et Guibeville, deux possibilités de traversée pour les cyclistes : soit ils continuent sur la voie mixte pour aller traverser le CD 8 à quelques centaines de m avec les tracteurs, soit ils traversent en continuité à proximité du giratoire, à leurs risques et périls, ayant alors à traverser quatre voies successives, deux en entrée et deux en sortie.

A quelques centaines de m du diffuseur RD 193, création d'un ouvrage de franchissement sous la RD 19 pour un TCSP et les circulations douces (et les tracteurs, après négociation en séance grâce et avec l'appui de La Norville Environnement). Là encore, l'intersection de la voie mixte avec cette voie en site propre se fait à distance.

Au diffuseur de Marolles, entre Brétigny et Marolles, à proximité de la ligne SNCF, création d'un ouvrage de franchissement pour CD sous une bretelle, pour leur donner l'accès direct au franchissement du pont à côté de la circulation automobile. C'est le seul point ou presque sur lequel nous avons obtenu satisfaction...avec l'application d'enrobé et non de grave compactée. Mais les cyclistes souhaitant sortir pour emprunter la voie inférieure sous la RD 19 doivent, en bas, se mêler au flux automobile dans le giratoire Sud, ainsi que dans le giratoire Nord de l'autre côté (on est en zone péri-urbaine)

Au giratoire RD 117 entre la ZAC Maison Neuve de Brétigny et Marolles, traversée périlleuse des cyclistes qui devront à nouveau franchir, pour continuer leur chemin, 4 voies successives avec un trafic intense. Le projet prévoit en outre un raccordement des CD entre la RD 117 (vers Leudeville) et la RD 8 (vers Marolles), de même qu'un raccordement entre la piste cyclable principale longeant la RD 19 et les pistes longeant la RD 8, d'une part, et la RD 117, d'autre part.

Création d'un ouvrage de franchissement CD sous la RD 19 au droit du Bois de Beaulieu, permettant aux cyclistes (et piétons) de rejoindre, grâce à une servitude frappant les terrains Immochan, le trottoir

cyclable existant placé en bordure de la rue de la Commune de Paris à Brétigny et reliant la ZAC de Maison Neuve au centre ville.

Au giratoire de Maison Neuve, seuls les agriculteurs et les gens du voyage (aire de stationnement proche) auront accès à ce giratoire, les cyclistes étant appelés à emprunter le passage sous-terrain sus-cité.

Au diffuseur de la base aérienne (ex-CEV), raccordement de la circulation douce aux deux giratoires (avec anneaux cyclables) placés de chaque côté de la RD 19 et reliés entre eux par un passage sous-terrain déjà existant. A cet endroit de raccordement avec la partie déjà doublée de la RD 19, la circulation entre les deux giratoires est lente en raison du raccord direct du giratoire Sud avec l'entrée de la base militaire. A la demande du maire de Brétigny, une attention particulière sera portée aux accès piétonniers.

A l'observation faite par la FCDE sur la dangerosité des traversées cyclistes, M. Mazière a répondu qu'on avait fait un effort suffisant avec la traversée souterraine pour l'accès au pont SNCF et qu'ailleurs, les cyclistes devraient mettre pied à terre à chaque traversée. La priorité a, en effet, été clairement donnée à la continuité et à la rapidité du flux automobile.

Malgré une demande réitérée, La Norville Environnement n'obtient pas de protection phonique au niveau de La Norville. Raison invoquée par le bureau d'études : on est en-dessous des normes légales (60 décibels).

Il a été souligné que le flux automobile risque d'augmenter à l'avenir avec les projets, à Marolles, d'une plate-forme logistique de 100 000 m² (1000 camions/jour), d'un centre commercial de Bouygues Immobilier (9000 m²) sur lequel le CM de Marolles est divisé (la CDEC aura à se prononcer sur ce projet). Il existe également un projet Coca Cola à Marolles auquel le CM est opposé. Sur ce giratoire de Marolles, on a aujourd'hui 7 à 8000 voitures/jour ; on en prévoit le double en 2015.

Projet également d'extension des activités Renault qui aura des répercussions sur le flux automobile du giratoire de la RD 449, d'autant plus que Guibeville a un projet d'extension urbaine (dixit le maire).

Ce projet de doublement de la RD 19, qu'on peut qualifier de pharaonique, a été fait sur la base des hypothèses de trafic (23 000 véhicules/jour en 2000 et 38 000 véhicules/jour en 2028) et sur la base des constructions actuelles, sans prise en compte des projets municipaux en cours ou à venir comme M.Mazière l'a bien précisé, laissant aux communes la responsabilité d'une augmentation de la population et des difficultés ultérieures de circulation.

Estimation du coût :

-APS (2002)	29 millions d'euros
-Actualisation en 2005	32,5
- Estimation avant-projet (2005)	44,3

Augmentation conséquente due à l'application des recommandations du CE et aux compléments apportés à l'estimation APS en raison de la complexité de l'opération .

Délais de réalisation :

- acquisitions foncières :	2006-2007
- travaux	2007-2009
-Achèvement des travaux :	premier semestre 2009

Après la présente séance, le maître d'œuvre va faire son dossier de consultation des entreprises. Rien n'est dit sur une éventuelle prochaine réunion du comité de suivi.

Observations : la préoccupation essentielle des élus va à la fluidité du trafic automobile qui est prévu pour s'accroître de manière exponentielle et continue. C'est le seul paramètre pris en compte au mépris des dispositions légales et des objectifs du PDU-IDF...et du contexte général qui nous conduit à une pénurie croissante et à un renchérissement du pétrole. En conséquence, à aucun moment, lors des croisements avec les axes de circulation automobile, la priorité n'est accordée aux vélos, rien ne devant entraver la régularité du flux automobile, priorité des priorités. En outre, la recommandation du CE demandant de réduire la mixité CD/engins agricoles n'a pas été véritablement suivie. Ca ne

risque pas de poser trop de problèmes, les passages d'engins agricoles étant peu fréquents. Seul problème : le nettoyage de la piste lorsque celle-ci aura été salie par les engins durant la mauvaise saison. Normalement, c'est à l'auteur des souillures de réparer les dégâts. D'où la nécessité, comme nous l'avions demandé, d'un suivi pour assurer l'entretien et le maintien de la piste en bon état de roulage. Mais les souillures dues aux engins agricoles seraient encore plus dangereuses si ceux-ci devaient emprunter le giratoire ; c'est d'ailleurs l'argument qui a fait changé d'avis M. Mazière sur l'accès des engins agricoles au passage souterrain en site propre à La Norville.

Claude ROMECH