

## ENSEMBLE POUR ÉLANCOURT

Association Loi 1901



*L'association a pour but de rassembler les citoyennes et les citoyens qui désirent agir dans leur ville pour son développement progressiste et durable, pour sa cohésion sociale, et la solidarité entre ses habitants.*

*« Ensemble pour Élancourt » est un pôle de rassemblement de la société civile, un lieu de débat, d'échange d'idées et de propositions pour les habitants qui se reconnaissent dans les valeurs de « gauche » et qui souhaitent participer à la vie locale sans pour autant adhérer à un parti politique.*

*Nos statuts sont basés sur les valeurs suivantes :*

- la pluralité et l'union dans l'action des mouvements de gauche
- le progrès social, l'humanisme et la solidarité
- la citoyenneté active de proximité.
- le développement durable et partagé
- la lutte contre toutes les formes d'exclusion

## L'association considère

### *Les considérants de l'association*

- Que près de 40 ans de guerre de tranchées entre les décideurs politiques locaux comme nationaux de toute opinion ont figé la situation et conduit à un immobilisme de la décision de l'État, créant aujourd'hui une situation difficile sur le plan de la qualité de la vie, de la sécurité, de l'environnement, des déplacements locaux intra Saint-Quentin-en-Yvelines (voir les bouchons continuels et les pertes de temps aux heures de pointe), du développement économique, de la cohésion sociale locale qui devient insoutenable pour un développement durable de notre commune et de la communauté d'agglomération.

### CONTACT

Association Loi 1901

**Ensemble pour Élancourt**  
30, avenue de la Frise  
78990 Élancourt

Dans le cadre  
du débat public organisé par

**cndp**

Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A12

- Que l'État, au travers de son établissement public d'aménagement, n'a pas pris ses responsabilités lors de la création de cette ville nouvelle, en ne réalisant pas d'emblée les axes structurants (routiers et de transports en commun) nécessaires aux déplacements dans une agglomération de 160 000 habitants.

Que l'avenir énergétique de la planète, en particulier pour les énergies fossiles, doit nous obliger à revoir le dossier dans une optique de renforcement des transports en commun locaux et régionaux (réseau ferré).

Les ressources d'hydrocarbures connues sont, d'après les scénarii de l'Agence Mondiale de l'Energie, comprises entre 30 et 50 ans.

***Ce constat doit nous obliger à réfléchir à d'autres modes de déplacement soulageant le trafic routier et réduisant les pollutions atmosphériques.***

- Que le dossier présenté par le maître d'ouvrage se place dans une optique politique unique d'une économie libérale mondialisée en croissance pour les décennies à venir.

Aujourd'hui, la fabrication planétaire de certains produits, dans le seul but d'un profit immédiat de chaque acteur au mépris de l'intérêt général de l'environnement et des générations à venir, nécessitent des déplacements de marchandises par avions puis poids lourds de plus en plus nombreux, qui saturent nos routes et qui en nécessitent de nouvelles.

***Nous militons pour la relocalisation de certaines activités dans une optique d'emploi durable, de diminution des déplacements inutiles et de développement local maîtrisé.***

- Que le percement de tunnels qui préservent les populations traversées du bruit, des pollutions gazeuses de proximité, de la destruction de leur cadre de vie, de la gêne des travaux n'est proposé pour aucun des tracés du maître d'ouvrage.

Pourquoi aucune solution tunnel n'est-elle proposée sous Saint-Quentin-en-Yvelines et ses environs ? Les habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines n'ont-ils pas droit eux aussi à des solutions techniques éprouvées et garantissant un meilleur cadre de vie ?

Ce questionnement n'est pas sans raison, nous le constatons pour le périphérique à Paris et l'A86 : dans les parties qui traversent les zones populaires, les voies sont aériennes ou à niveau (nord, est et une partie du sud du périphérique) ; les voies traversant des zones résidentielles sont en tunnel ou en tranchées couvertes (ouest et nord ouest).

***Aussi, au delà du cadre de vie et de l'environnement, l'association pose la question de l'égalité de traitement des citoyens par l'État.***

***Les coûts d'un kilomètre de voie à niveau et de la même voie en tunnel sont très différents, nous le savons, mais combien a coûté indirectement depuis 40 ans l'immobilisme en matière de santé, de sécurité, de temps perdu ?***

- Que les conditions de vie subies par les populations riveraines de la RN10 sont insupportables tant en matière de cadre de vie que de sécurité.
- Que les conditions de développement et de création d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines sont altérées par cette sclérose routière.
- Qu'une nouvelle tranchée autoroutière non couverte dans Saint-Quentin-en-Yvelines (nous avons déjà la RN10 et la ligne de chemin de fer) couperait de façon irrémédiable notre communauté d'Agglomération en deux.

***Cette fracture géographique se traduirait par une fracture économique, sociale, politique et signerait la fin de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.***

- Que les données concernant le trafic attendu par l'ouverture du tunnel de l'A86, l'A104 ainsi que la création de l'Opération d'Intérêt National du plateau de Saclay ne sont pas assez précises.

---

## L'association demande

- Que le maître d'ouvrage ouvre la réflexion à d'autres solutions de tracé, qui reste compatible avec une solution rapide.

***Des acteurs du débat public autres que le maître d'ouvrage ont proposé d'autres tracés, en particulier un contournement au Nord par la RN12 et à l'ouest en milieu rural ; ou un tracé hybride (proposition du CODESY2) sur le territoire de Saint-Quentin alternant tranchées couvertes / découvertes et tunnel et ont demandé que le choix final ne reste pas figé sur une des solutions initiales qui datent maintenant d'une quarantaine d'années.***

- Que le maître d'ouvrage propose une solution tunnel partielle sous les zones où il n'y a pas de réserve foncière réservée, la solution tunnel évitant des travaux difficiles sous circulation, coûteux et longs dans les zones habitées ou d'activités.
- Que quel que soit le tracé retenu par l'État en fin de débat, les parties urbaines traversées soient réalisées en tranchées couvertes ou en tunnel.
- Que quel que soit le tracé retenu par l'État en fin de débat, une requalification de la RN10 en voie urbaine de desserte locale (en plus du tracé retenu) soit financée et engagée avec des transports en commun intégrés en site propre et circulations douces ainsi que le rétablissement des indispensables traversées de la RN10 par les routes départementales.

- Qu'un renforcement du réseau de transports en commun soit entrepris :

### *Au niveau interne à Saint-Quentin-en-Yvelines par :*

- l'étude d'un nouveau plan territorial de transports en commun, en y intégrant des solutions collectives, et modulaires, adaptées à une demande très dispersée sur un territoire peu dense (transports à la demande, etc.).
- la réalisation du TCSP La Verrière - Trappes, dont une branche pourrait rejoindre Plaisir au Nord et une autre branche Guyancourt et le TCSP Massy au sud, ainsi que l'amélioration des infrastructures pour des circulations douces sécurisées (piétons, vélos).

### *Au niveau régional par :*

- l'achèvement du TCSP Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines,
- le prolongement de la ligne du RER C ou de la ligne La Défense La Verrière jusqu'à Rambouillet,
- la jonction de la ligne La Verrière- La Défense avec la ligne RER E via Saint -Lazare,
- la création d'un arrêt à Saint-Quentin-en-Yvelines pour les TER en provenance de Chartres, évitant ainsi aux nombreuses personnes habitant en Eure et Loir de prendre leur voiture pour venir travailler à Saint-Quentin-en-Yvelines ou de changer à Versailles et de revenir à Saint-Quentin-en-Yvelines.

### *Par une requalification des accès aux gares :*

- Les accès aux gares SNCF (Saint-Quentin-en-Yvelines, Trappes, La Verrière, Coignères, Les Essarts-le-Roi) proches du tracé devront être étudiés pour permettre un meilleur accès aux transports en commun aux cyclistes et aux piétons, ainsi qu'une amélioration du stationnement des véhicules, en créant de véritables parkings de dissuasion permettant aux automobilistes de la grande couronne d'emprunter les transports en commun pour rejoindre Versailles, Paris et sa banlieue.



#### **CONTACT**

*Association Loi 1901*

**Ensemble pour Élancourt**

**30, avenue de la Frise**

**78 990 Élancourt**