

## Montigny-le-Bretonneux et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse



### CONTACT

Hôtel de ville (La Sourderie-Sud)  
66, rue de la Mare aux Carats  
78180 Montigny-le-Bretonneux

Téléphone : 01 39 30 31 32  
Télécopie : 01 39 30 31 33

Web : <http://www.montigny78.fr>  
Mél : [com@montigny78.fr](mailto:com@montigny78.fr)

### L'aménagement "sur mesure" de la RN10, une réelle alternative à l'A12

La ville de Montigny-le-Bretonneux et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, auteurs de ce cahier d'acteurs, ont souhaité réagir ensemble aux projets présentés par l'Etat dans une double logique :

- améliorer les conditions de vie des riverains de la RN10,
- résoudre les difficultés de circulation locale dans la perspective d'un réseau routier adapté aux besoins futurs du sud Yvelines.

Les réflexions et solutions techniques proposées résultent d'une expertise confiée à un bureau d'étude. Un rapport technique détaillé est remis à la Commission Particulière du Débat Public.

### Les difficultés actuelles

Tout le monde s'accorde sur deux problèmes concomitants :

- la **congestion de la RN10**, notamment aux heures de pointe,
- les **nuisances** de cette voie pour les **populations riveraines** : pollutions sonores et atmosphériques, dangerosité, coupure du tissu urbain, carrefours et voiries inadaptés à la densité de circulation et aux différents trafics.

L'examen attentif des prévisions de trafic, de l'aménagement du territoire, du fonctionnement urbain et du développement du réseau routier, montre que les objectifs assignés au prolongement de l'autoroute A 12 ne répondent pas à l'évolution prévisible des besoins du secteur.

Cela nous conduit à proposer une autre solution répondant à la fois aux préoccupations de la population riveraine et à l'évolution du trafic routier : l'aménagement "sur mesure" de la RN10.

### Une voie nouvelle n'apportera pas de bonnes solutions

Le tracé de principe de l'autoroute A12 a été défini lorsque le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines était encore essentiellement rural. Quarante ans après, les différents scénarios proposés par l'Etat pour réaliser ce prolongement ne tiennent pas compte du développement du territoire, qui s'est fait selon d'autres schémas :

- une urbanisation dense, au nord sur les communes de Montigny-le-Bretonneux et Trappes, au centre sur les communes de Coignières, Maurepas, Elancourt et La Verrière,
- un Parc naturel régional au sud.

Les quatre familles de tracés aujourd'hui à l'étude se déploient toutes en milieu plus ou moins urbanisé et porteraient gravement atteinte aux conditions de vie des habitants. Plusieurs tracés passeraient en outre dans le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et causeraient un grave préjudice à ce territoire qui fait l'objet de servitudes de protections instaurées par l'Etat.

**L'ajout d'une voie autoroutière, parallèle à la RN10, ne ferait que multiplier les problèmes actuels et serait une aberration fonctionnelle.**

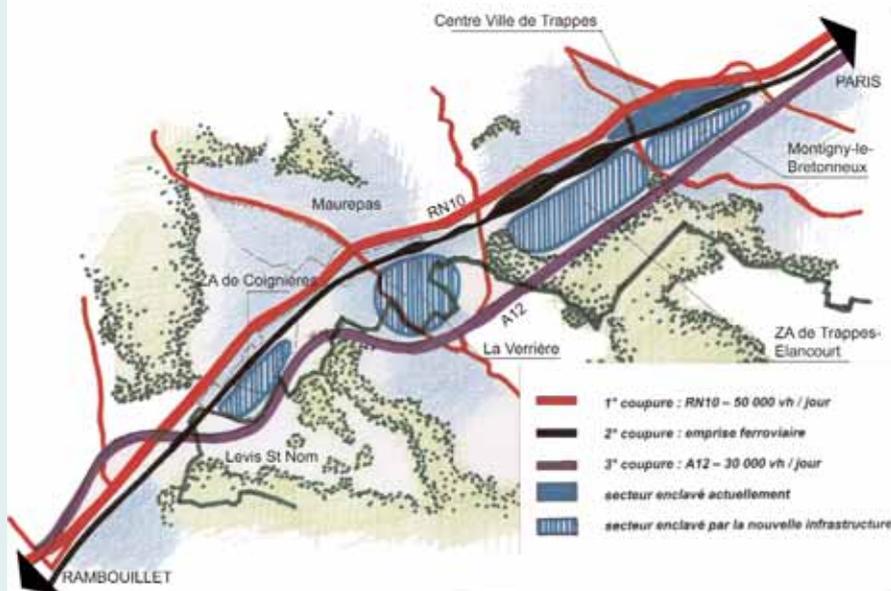
Dans le cadre  
du débat public organisé par

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A12

## Un doublement des effets de coupure et des nuisances

Le prolongement de l'A12 va créer une nouvelle source de bruit, davantage de pollution atmosphérique et une troisième coupure dans le tissu urbain.

L'agglomération coupée en 3



Ces nouvelles nuisances s'ajouteront à celles subies par les riverains, puisque la circulation à caractère local ne diminuera pas ou peu. Pire, plusieurs zones d'activités et zones d'habitat se trouveront enfermées entre deux « barrières » routières.

### 80 % de la circulation de la RN 10 liée à la vie et l'économie locales

Le trafic actuel de la RN10 se compose pour 50% de trafic interne au secteur d'étude et pour 30% d'échanges locaux (rentrant ou sortant du secteur). Ces flux de circulation ne se reporteront pas, ou peu, sur une nouvelle infrastructure à caractère autoroutier qui comportera très peu de points d'échanges.

Le prolongement de l'A12 concerne principalement les 20% de trafic de transit.

### Peu de nouveaux trafics induits par le développement d'activités locales

Le potentiel d'accueil de nouvelles activités sur le secteur étudié s'amenuise : la majeure partie des zones d'activités de l'agglomération est déjà occupée. L'Opération d'Intérêt National de Massy / Saclay / Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles concernera une offre tertiaire produisant peu de trafic de poids lourds. Ce projet comporte des logements destinés au personnel des établissements, qui, d'après les enquêtes réalisées, souhaite habiter sur place.

Malgré le prolongement de l'A12, les dessertes locales (soit les 80 % de la circulation actuelle) seront toujours nécessaires pour accéder aux zones d'emploi, zones commerciales et d'habitation. Elles resteront une source de nuisances pour les riverains en l'état actuel de la RN10.

### Un niveau de trafic qui se stabilise

Le niveau de trafic sur la plupart des voies du secteur est stable depuis quelques années, et même en diminution sur certains axes.

Depuis 2000, le trafic global de la RN10 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Ablis baisse progressivement, du fait de facteurs de société : mode de vie de proximité, diminution du temps d'activité, faible évolution démographique, actions de maîtrise de l'environnement...

De plus, à long terme, les études prospectives à l'échelle nationale vont dans le sens d'une croissance faible et incertaine (Cf. les rapports de mars 2006 du Ministère de l'équipement : Démarche prospective transports 2050 - éléments de réflexion).

### La face cachée de l'A12 : un aimant à poids lourds

Etroitement liée au réseau autoroutier de l'agglomération parisienne (d'après la carte de la Direction des Routes), l'A12 apparaît clairement comme le nouveau maillon ouest, destiné en particulier à alléger le trafic à l'est et au sud de Paris. Il attirera donc de nouveaux flux (en particulier de poids lourds) sur un axe déjà saturé (Rocquencourt) et créera de nouvelles nuisances :

- dans un secteur fortement urbanisé entre Rambouillet et Versailles,
- dans un secteur protégé, le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et la forêt de Rambouillet.

Est-il cohérent d'attirer plus de trafic à proximité immédiate de Paris, alors que l'Etat met en place, à juste raison, des itinéraires de contournement de l'Ile-de-France pour équilibrer le territoire et éviter d'accumuler les nuisances dans notre région (A28 - A16 ou A19 - RN 154...) ?

## Aménager “sur mesure” la RN10 : un principe pertinent

Dans les projets portés au débat public, l'hypothèse de réaménagement de la RN10 (qui est indispensable et urgente pour la population riveraine) est insuffisamment exploitée. La transformation de cette voie telle que nous la proposons diffère de la solution autoroutière souterraine de la Direction Départementale de l'Équipement.

Elle apporte des **réponses prioritaires** :

- pour la réduction des nuisances,
- pour la restauration des liaisons urbaines,
- pour fluidifier le trafic de transit.

Or, la diversité de l'occupation du sol ne nécessite pas l'enfouissement de l'axe sur 15 km !

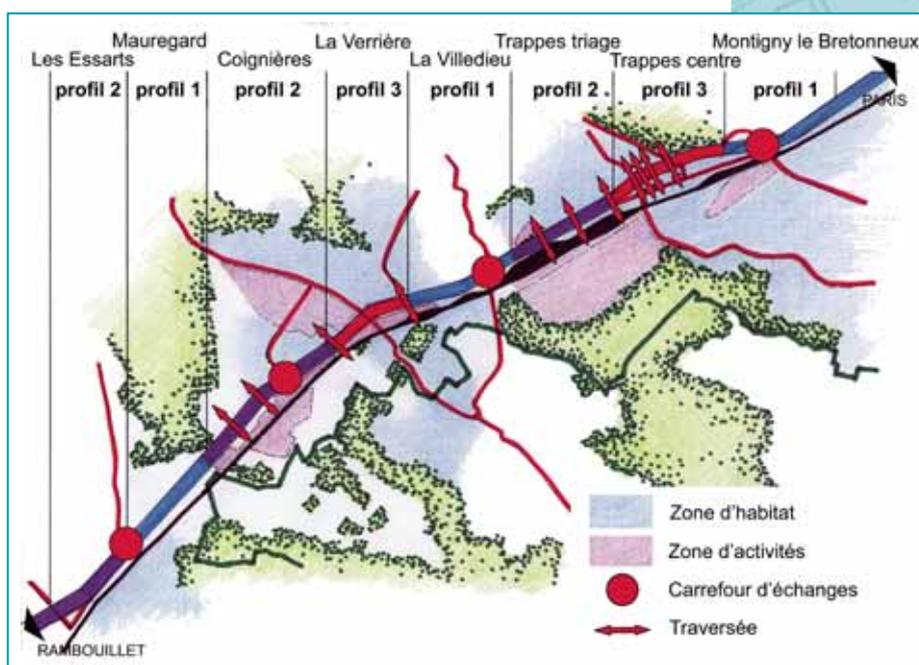
**Aussi, le projet que nous proposons repose sur un principe pertinent : ajuster les séquences d'aménagement aux besoins de chacun des secteurs traversés. A la base, une réflexion fondamentale : rétablir les liaisons là où elles sont nécessaires.**

« Transformer la coupure de la RN 10 en couture »

Les solutions techniques affinées que nous proposons reposent sur 4 principes :

- Dissocier la circulation interurbaine (en souterrain ou dénivelée selon les sections) de la circulation locale (en surface) pour supprimer les cumuls de flux.
- Différencier les secteurs, les usages et les emprises afin de les aménager sur mesure.
- Multiplier les connexions qui, de ce fait, amélioreront le trafic local en le réduisant sur chaque petit tronçon.
- Offrir des emprises de circulation constantes, facteur de fluidité et de sécurité.

**Actuellement, les franchissements de la RN10 et de la voie ferrée sont trop peu nombreux et mal répartis, d'où des embouteillages, surtout entre Coignières et Trappes. Le prolongement de l'A12 n'y apporterait aucune solution.**



Quatre carrefours d'échanges dénivelés permettent l'entrée et la sortie de la voie principale : ils peuvent être aménagés sous forme de giratoires. De nombreuses traversées directes assurent les liaisons transversales entre les deux rives au-dessus, soit de la tranchée couverte, soit de la tranchée ouverte.

### *Des circulations interurbaines et locales clairement dissociées*

Il est nécessaire d'établir une hiérarchie entre, d'une part, les liaisons transversales à niveau ou sous forme de carrefours dénivelés, et, d'autre part, les carrefours à l'échelle interurbaine.

Les vitesses régulières et homogènes permettent à la fois une plus forte capacité, une meilleure sécurité et des gains en temps de parcours. Nous proposons la logique suivante :

- selon les sections, placer en souterrain ou dénivelé les circulations interurbaines et les carrefours, associés à une vitesse d'exploitation de 70 à 90 km/h.
- laisser en surface les circulations à caractère local et prévoir une vitesse d'exploitation de 30 à 50 km/h.

**A12 - RN 10 / Temps de parcours : 2 minutes d'écart !**

Telle est l'infime différence de temps de parcours entre l'hypothèse A12 par le vallon du Pommeret à 110 km/h sur 18 km (vitesse moyenne de 105 km/h) et la RN10 aménagée, avec un linéaire de transit continu à 90 km/h sur 15 km (vitesse moyenne de 70 km/h). Les temps respectifs seraient de 10'18" pour l'A12 et 12'51" pour la RN10.

## Des nuisances fortement réduites

La mise en souterrain d'une partie de la circulation permet d'abaisser le niveau de bruit, de pollution et d'améliorer les conditions de vie pour les populations riveraines. De plus, elle facilite l'adaptation aux besoins locaux :

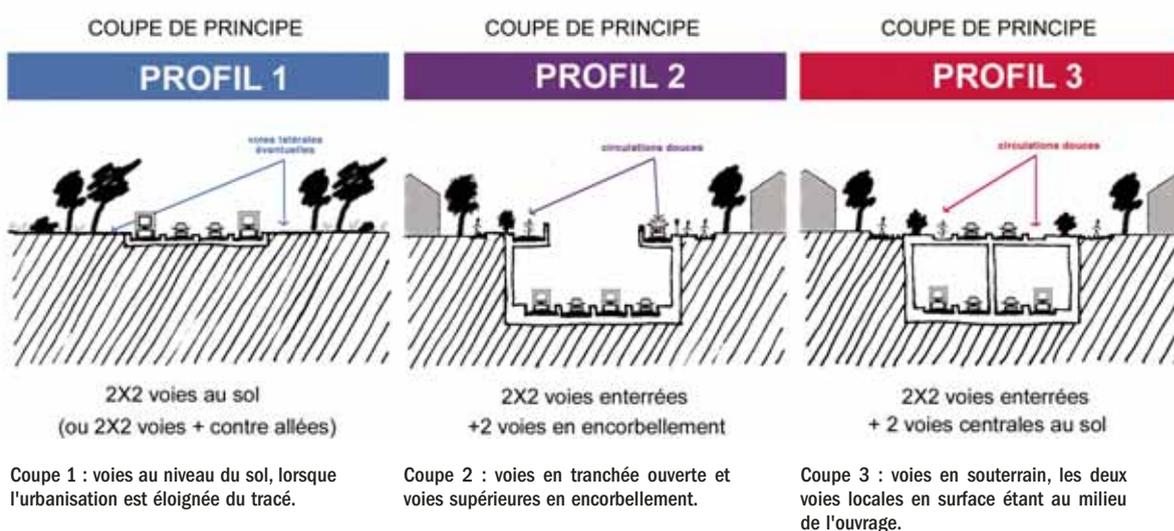
- les dénivelés sont conçus en fonction des nécessités de requalification des trafics et de la vie locale.
- la surface importante reconquise au sol est utilisée pour des fonctions complémentaires : transport en commun, pistes cyclables...
- les liaisons transversales sont multipliées, ce qui restaure les liens entre les quartiers.

## Une capacité de circulation optimisée

Répondre aux besoins d'échanges nécessite de raisonner à espace de circulation constant. Le long de la RN10, on compte actuellement entre 4 et 6 voies (parfois 8) selon les secteurs. En fonction des deux niveaux de circulation envisagés, on peut répartir les voies en :

- 2 x 2 voies enterrées pour le trafic d'échanges,
- 2 x 1 voie au sol pour le trafic local,

Les espaces latéraux libérés peuvent servir pour des circulations douces ou des aménagements paysagers.



## Aménager “sur mesure” la RN10 : la solution optimale

L'infrastructure existante se voit optimisée et les objectifs satisfaits :

- Amélioration des circulations locales et de transit.
- Réduction très importante des nuisances pour les riverains de la RN 10.
- Suppression des coupures et réunification des quartiers.
- Solution moins chère que la création de l'A12 + le réaménagement de la RN10.
- Les travaux peuvent démarrer rapidement et être réalisés par petites tranches pour limiter la gêne liée aux travaux. Les solutions techniques existent pour dévier alors la circulation sur de petits tronçons (utilisation des emprises, des contre-allées, déviation en amont du trafic de transit, phasage des tranchées couvertes...), à l'instar des solutions trouvées pour le souterrain d'ores et déjà programmé à hauteur de la mairie de Trappes.



### CONTACT

Hôtel de ville  
(La Sourderie-Sud)  
66, rue de la Mare aux Carats  
78180 Montigny-le-Bretonneux  
Téléphone : 01 39 30 31 32  
Télécopie : 01 39 30 31 33  
Web : <http://www.montigny78.fr>  
Mél : [com@montigny78.fr](mailto:com@montigny78.fr)

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP Prolongement de l'A12 - 41, boulevard Vauban - 78280 Guyancourt - Tél : 01 39 30 46 46 - Fax : 01 30 57 10 93  
Horaires d'ouverture sur rendez-vous : du lundi au vendredi : 9h00 / 12h00 - 14h00 / 16h30

Dans le cadre  
du débat public organisé par

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A12