

« A12 : Protégeons Lévis ! » _ Contribution

analyse du dossier DDE, et orientations vers les solutions d'intérêt général

Les attentes identifiées dans le dossier DDE

- L'analyse de ces attentes : identification des problèmes de fond
- Les solutions majeures qui se distinguent
- Conclusion sur l'opportunité de l'A12

Attentes décrites	Problèmes locaux	Solutions majeures
Déplacements plus sûrs	Feux de la RN 10 sur le flux principal, carrefours étriqués à entrées multiples sur la voie principale	Ré - aménagement de la RN 10 obligatoire à terme : création de souterrains pour le flux principal, avec carrefours d'inter - connections au - dessus
	Traversées de piétons	Réaménagement de la RN 10 obligatoire à terme : Création de passages piétons et 2 roues en plusieurs points au droit d'axes majeurs de déplacement de population
Réduire la vitesse	Tronçons droits, faibles courbes	Les vitesses sont en fait très limitées jusqu'à 70 Km/h, avec radars fréquents
Déplacements plus fluides, plus rapides	Feux de la RN 10 sur le flux principal, créant un cisaillement aux heures de pointe uniquement	Grâce au ré - aménagement obligatoire de la RN 10 : création de souterrains pour le flux principal, avec carrefours d'inter - connections au - dessus

Attentes décrites	Problèmes locaux	Solutions majeures
<p>Amélioration du cadre de vie des riverains</p> <p>en terme de nuisances sonores</p>	<p>Nuisances sonores perceptibles entre 3 et 7 Km</p> <p>Si une A12 est ajoutée à la RN 10, les nuisances sonores des nouveaux flux s'ajouteront aux nuisances des flux existant. Ex. : niveau de bruits des échangeurs zone de Créteil</p>	<p>Ré - aménagement obligatoire de la RN 10 pour protéger les riverains des bruits de roulage, ce quel que soit le trafic</p> <p>Les tronçons existants doivent être réaménagés anti-bruit</p> <p>Les nouveaux tronçons doivent être en enterrés ou en décaissés pour répondre aux normes européennes sur le bruit</p>
<p>Amélioration du cadre de vie des riverains en terme de pollutions diverses</p>	<p>Si une A12 est ajoutée à la RN 10 pour augmenter et re - concentrer le flux, ceci concentre et augmente mathématiquement la pollution de l'air notamment</p>	<p>La voie du tout routier est sans solution en terme de pollution, mais source de dégradation du cadre de vie</p>
<p>Réduire les atteintes à la qualité de la vie</p>	<p>Le dossier DDE opère un zoom sur la faible qualité des abords de la RN 10, et propose de régler le problème en créant un deuxième axe rapide ; ceci est antagoniste, car créant délaissés, terrains vagues, friches industrielles avortées, espaces morts, sales, tous source d'insécurité</p>	
<p>Opportunité de renouvellement urbain</p>	<p>Si une A12 est ajoutée à la RN 10, les terres agricoles et les espaces naturels enclavées et les délaissés seront EN EFFET construits, répondant ainsi aux attentes pressantes des promoteurs, et des communes : taxes d'habitation et foncières attendues...</p>	

Attentes décrites	Problèmes locaux	Solutions majeures
<p>Réduction des reports de trafic sur le réseau local : un apaisement des voies rurales</p>	<p>Les utilisateurs des voies rurales Sud-Nord vers les entreprises de la ville nouvelle proviennent des villages du Pnr ou au Sud du Pnr</p>	<p>La création de l'A12 serait sans effet sur les flux ruraux, qui drainent des habitants en trajets courts (moyenne 45' vers les ZA au Nord</p>
<p>Rééquilibrer l'offre de transport en commun</p>	<p>Le projet proposé regarde 17km, et ne présente pas de solutions fortes et puissantes sur les transports en commun. Il ne s'inscrit pas la démarche globale attendue sur la réorientation des modes de transports, imposée, par la nécessité de réduire la pollution, et la consommation de carburant</p>	<p>BUS « RER »</p> <p>Tramways</p> <p>Transport de marchandises par le rail, fluvial, maritime</p> <p>Circulation douce</p> <p>A apposer au « tout routier » encore préconisé par la DDE sur le cas précis de l'A12.</p>
<p>Points de franchissements nombreux</p>	<p>Créations d'échangeurs, créations ou élargissements de routes de dessertes pas décrits</p>	<p>Compléter le projet DDE en explicitant clairement les tailles standard d'échangeurs, les travaux de voirie sur les dessertes désertes</p>
<p>Valorisation certaine des ZA : regain d'activité économique</p>	<p>Le projet crée une interconnection avec l'A11 et l'A86 PL, Donc en fait d'activité, cela va créer plus de plateformes logistiques et de hangars que d'emplois et d'activité</p>	

Conclusion

Les plus grands spécialistes mondiaux sont tous d'accord sur l'augmentation du prix du baril, et la réduction « forcée » de l'utilisation des transports routiers particuliers ou de marchandises.

Même si le trafic est diminué, il restera source de nuisances le long de la RN 10.

Le réaménagement de la RN 10 est inéluctable, pour des questions de sécurité et de nuisances.

S'imposent donc :

- La création de souterrains aux niveaux de 7 feux au moins (pour éviter les croisements directs de flux, réduire les accidents, augmenter la fluidité)
- La création de murs anti-bruits, l'allongement des souterrains de croisement pour augmenter l'inter - connection localement
- La création de passerelles, tunnels en plusieurs points charnière
- La création d'un axe rapide complémentaire est inutile
- Sans oublier un paramètre d'importance : quelle que soit la solution retenue, il faudra trouver une solution au très probable phénomène d'entonnoir qui sera, au moins, généré par l'optimisation de la RN10. L'entonnoir existant aujourd'hui au niveau de Rocquencourt redescendra très probablement à Bois d'Arcy si ce n'est à Trappes.