

Alain Léostic

Habitant Le Mesnil Saint Denis

Contribution au débat public sur le projet de prolongement de l'A12.

En réponse aux trois questions posées.

1 le projet de prolongement est-il opportun ? La réponse est NON.

Les enjeux locaux (périmètre de l'étude)

A12 est un tronçon d'autoroute jonction entre A13 et deux routes nationales : la RN12 (et depuis peu RN286) et la RN10.

A12 remplit sa fonction, c'est à partir de Trappes que RN 10 ne suit pas et pose un problème local. (*Si on objecte que A12 ne remplit pas bien sa fonction, car il sature aussi, alors il ne sert à rien de le prolonger pour alimenter plus vite ses propres bouchons*).

Poser la question où sont les problèmes de la RN10 et que faire pour les résoudre donnerait une toute autre allure au dossier d'analyse et au débat.

Le prolongement A12 n'étant qu'une option pour répondre au problème N10, et non l'aménagement RN10 une alternative au prolongement de l'A12 lequel est présenté comme une nécessité de fait.

Faut-il rappeler qu'à Trappes le tracé RN10 est déjà une déviation de l'ex RN10 qui traversait la ville rue Jean Jaurès.

Mais qu'a-t-on fait pour résoudre les points noirs dus à quelques croisements à niveau ?

En quarante ans : 1 pont à Trappes, 1 pont à la Villedieu, 1 pont à Maurepas avec la rupture de continuité à niveau du CD 58.

Entre Les Essarts et Trappes il reste donc sept carrefours à feux, pourquoi aucun ouvrage, pont ou passage souterrain, n'a été entrepris pour supprimer ces points noirs, parfois dangereux, et ainsi améliorer la fluidité et optimiser les capacités de trafic de la RN10. (On notera que l'étude ne donne même pas l'estimation de trafic d'une RN10 optimisée !).

Voilà ce qu'il faudrait faire en priorité et au plus vite, en profitant des travaux pour réduire les nuisances pour les riverains et en regagnant de l'espace urbain chaque fois que cela sera souhaitable et possible.

Cette solution ne convient pas au maître d'ouvrage pour lequel il est apparu, au cours des débats, que toute solution proposée, comme alternative à son projet de grande ampleur (conclusion du dossier page 75), prise isolément est alors considérée comme dérisoire.

L'alternative douce à ce projet de prolongement A12 de grande ampleur, c'est **une combinaison de solutions et de mesures à considérer dans leur ensemble**, permettant d'agir sur tous les trafics locaux, de desserte et de transit:

- Aménagement de la RN10 (et non sa transformation en boulevard urbain),
- Meilleur usage des voies latérales ou contre allées souvent disponibles tout le long du trajet RN10 concerné,
- Amélioration des dessertes locales,
- Mise en place d'un plan de déplacement urbain pour la ville nouvelle ne reposant pas exclusivement sur la RN10,

- Création de boulevards urbains ailleurs que sur la RN10, parallèles ou non à celle-ci, de part et d'autre de la voie ferrée pour répondre au point précédent,
- Achèvement des voies RN12,
- Aménagement d'itinéraires au nord de la ville nouvelle, dans le prolongement de la sortie A12 à Bois d'Arcy,
- Amélioration des transports en commun,

On pourra compter également sur les évolutions de la société et des comportements :

- Le développement du ferroutage (limitant le transit des poids lourds)
- Le développement du télétravail,
- Un rééquilibrage Province / Région parisienne,
- Les modifications de comportements conséquences de la crise de l'énergie à venir.

Les enjeux régionaux ou nationaux (hors périmètre de l'étude)

Le prolongement A12 serait nécessaire en prévision des liaisons avec le pôle de Saclay en plein développement (point revenu plusieurs fois au cours des débats) ?

Ce point est très curieux, quel rapport y a-t-il entre l'axe « Est - Ouest » N10 ou A12 prolongée et la liaison Nord / Sud-est vers le plateau de Saclay. La liaison existante, formée par le D36, aboutissant à Voisins puis Montigny ou Guyancourt arrive donc à l'extrême Est du périmètre de l'étude ?

Le dossier d'étude ne fait qu'évoquer ce sujet :

- faudra-t-il un nouvel axe ?
- A travers le parc Régional ?
- Pour rejoindre l'A12, où ? Et pour quel type de trafic ? On ne voit pas l'intérêt de remonter depuis Saclay vers l'A12 ni pour rejoindre l'A10, ni pour rejoindre l'A86 puis A13 ...

Ce point semble donc hors sujet du débat amélioration du trafic entre le Essarts et Trappes.

Et si le prolongement A12 avait en fait d'autres objectifs ?

Les débats ont évoqué un besoin d'intérêt supérieur de déviation du trafic Nord Sud avec un équilibrage de la répartition des flux entre est et ouest de la région parisienne.

Si tel est le cas on est bien loin du débat qui nous a été proposé, et la question des alternatives au prolongement de l'A12 n'est plus le choix entre quatre tracés locaux, mais le choix entre des solutions à un niveau d'étude adapté régional ou national.

Ce choix a-t-il été également soumis à débat public ? Ce choix a-t-il déjà été fait pour passer à la question suivante, si oui par qui ?

2 Prolongement et développement durable ? Priorité au tracé court RN10.

Qu'est ce qu'un développement routier durable ?

Un développement durable devrait en premier lieu préserver notre patrimoine naturel.

La zone d'étude est traversée par deux axes et emprises quasi parallèles la RN10 et la voie ferrée.

Tout projet qui n'utilise pas ces emprises, qui multiplie les échangeurs, et qui consiste à faire une nouvelle saignée dans la nature aujourd'hui préservée, ne répond pas à l'exigence du développement durable.

Les tracés les plus longs, sources de km parcourus et donc de consommation d'énergie accrue pour toutes les années à venir. Ces tracés ne répondent pas à l'objectif de développement durable.

3 Quel tracé choisir ?

Les réponses aux deux points précédents donnent déjà ma réponse.

Alors viendront les arguments de choc, pour emporter la décision, à savoir :

- Le coût de la solution mise en avant, ou le coût excessif de la solution à rejeter !
- Les contraintes de réalisation (difficultés et nuisances)

Le coût :

Hors toute discussion sur la crédibilité des comparaisons et évaluations présentées, et en admettant même que le coût d'aménagement de la RN10 (ou des tracés utilisant les emprises existantes) soit plus élevé que celui du tracé 3C par exemple, le choix n'est plus un choix technique.

Le choix est politique et environnemental, il revient à accepter un prix à payer pour préserver ce qui ne s'achète pas ou sera irrémédiablement détruit, pour éviter de laisser à nos enfants autre chose qu'un ruban d'asphalte de plus.

Cette remarque vaut également pour les nuisances à subir pendant la durée des travaux, autre forme du prix qu'il faut accepter de payer pour un développement durable.

Les contraintes de réalisation :

Quelques exemples plus ou moins récents ont montré que : « Quand on veut, on peut ! » :

- Les travaux du périphérique et la préservation du Bois de Boulogne,
- Les travaux de la Croix de Berny à Fresnes, plusieurs voies sur une seule emprise,
- Les tunnels A86 en cours,
- L'élargissement de la N286,

Ces travaux montrent que l'on sait faire des aménagements importants sous circulation. Les contraintes associées relèvent de la remarque précédente.

Pourquoi les Yvelinois de la zone d'étude n'auraient pas le droit aux mêmes efforts ?

Tracés et échangeurs :

Une justification avancée du prolongement A12 est le soulagement de la RN10 par la déviation du trafic de transit, permettant ensuite la transformation de la RN10 en boulevard urbain pour la desserte locale.

Dans ces conditions, pourquoi est-il nécessaire de prévoir cinq échangeurs sur un tronçon de 15 à 18 km ?

Si le prolongement A12 a une vocation de transit et N10 une vocation locale, les échanges devraient naturellement s'effectuer entre ces deux axes.

Deux échangeurs devraient suffire, ils devraient donc coïncider avec les deux intersections entre le prolongement A12 et la RN10, le premier à l'est de Trappes à la jonction actuelle A12 et RN10, le second à l'ouest entre Coignières et Les Essarts lorsque le prolongement retrouve la RN10.

Ce dernier point montre que la finalité du projet n'est pas nette, prise en charge du trafic de transit ou trafic global, ou que celle-ci est cachée pour d'autres objectifs, c'est alors un autre débat !