

CONTRIBUTION de l'AUT Fnaut IDF

Débat public concernant le projet de prolongement d'A12

-1 Observations après lecture du dossier du maître d'ouvrage (Ministère de l'équipement et des transports représenté par la DDE des Yvelines)

Il y a de grosses **incohérences** dans les prévisions et types de trafics individuels et leur affectation sur tracé neuf (mise en cause des modèles de la DREIF).

En effet on a noté « *depuis de nombreuses années une relative stabilité du trafic sur la RN10* ».

Par ailleurs, malgré l'affirmation du contraire la desserte en transports en commun est **globalement insuffisante**. Le dossier manque sérieusement de données constatées telles que les comptages (et leur évolution) dans les gares ou des mesures de régularité. La SNCF refuse de les communiquer à notre association.

Les effets environnementaux des tracés neufs sont sous-estimés.

-2 Propositions concernant les infrastructures routières

Ne pas réaliser une nouvelle infrastructure de bout en bout mais **utiliser au mieux les voies de transit existantes** en les améliorant localement et en les déviant sur leurs portions les plus urbaines.

En ce qui concerne le réaménagement de la RN 10 il s'agit de **réduire fortement les nuisances** existantes actuellement en :

-diminuant la saturation en dénivelant les principaux carrefours d'échange sans augmenter sa capacité de transit,

-abaissant systématiquement la vitesse maximale autorisée de circulation, selon le contexte urbain, et en assurant mieux le respect (contrôles de vitesse, réduction des largeurs de voie quand la vitesse autorisée baisse, chicanes, couleur et rugosité du revêtement etc.) pour diminuer les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit.

-complétant l'aménagement par des traitements paysagers des abords et d'autres protections phoniques.

-développant fortement les liaisons transversales (à pieds, en vélo, en autobus) pour améliorer la vie quotidienne des habitants des villes traversées.

-réalisant des contre-allées (là où cela manque) pour la desserte des habitations et des activités et commerces,

- proposant le contrôle satellitaire (GPS ou Galileo) des transports internationaux routiers afin de les inciter à utiliser le réseau autoroutier actuel gratuit ou péage.

-3 Améliorations notables de l'intermodalité

Les actions sont à mener à plusieurs niveaux, de manière à réaliser dans ce secteur dense excentrique l'objectif inscrit dans le SDRIF de 1994 : réaliser un réseau de transports collectifs maillé et hiérarchisé. L'objectif est de les rendre plus attractifs que la voiture individuelle dans le maximum de cas. La desserte partielle du secteur par les trois grandes lignes SNCF : Montparnasse, RER C et La Défense ne constitue qu'un premier niveau imparfait.

- Mieux insérer dans le réseau SNCF l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et les villes qui la séparent de Rambouillet, et développer leurs liaisons non seulement avec les pôles parisiens et de la petite couronne mais également les franges franciliennes ouest et le département voisin. Trois pistes :

- création d'une ligne SNCF locale omnibus **Versailles-Rambouillet** à haut niveau de service (fréquence et régularité),
- mise en service de nouvelles liaisons régionales **express** avec de grands pôles de banlieue (il n'y a aujourd'hui que La défense),
- renforcement du **grand pôle** d'échanges au coeur de l'agglomération (gare de SQY Montigny le Bretonneux). Prévoir des **arrêts des TER** venant de Chartres à la gare de SQY et pas seulement à Rambouillet et Versailles, éventuellement en alternance.

Le préalable à toutes ces améliorations est l'achèvement dans les meilleurs délais de la mise à 4 voies de la ligne SNCF jusqu'à Rambouillet. C'est une opération dont l'intérêt public dépasse probablement celui de n'importe quelle infrastructure routière nouvelle,

- Présenter au STIF un dossier d'améliorations de l'exploitation du réseau de TC actuel dans le secteur. Sa qualité de service est faible au plan tant de la régularité que des fréquences hors heures de pointe, des correspondances et surtout des horaires des derniers trains (voir tableau des dessertes actuelles en annexe),

- Développer les structures participatives du PDU dans ce secteur, notamment en faisant fonctionner des comités de pôle et des comités de lignes qui n'existent pas ou qui sont en sommeil (avec par exemple comme conséquence : pas d'accès prioritaire des autobus de rabattement vers les gares) ; Le **Plan Local de Déplacements** (bel outil) est lui aussi resté dans les cartons faute de volonté politique locale.

- Pour assurer les déplacements internes à l'agglomération de Saint Quentin (majorité des déplacements) réaliser massivement des pistes cyclables et des sites propres pour autobus, et **une ligne de tramway** (un projet de TCSP desservant de nombreux quartiers reste, depuis des années, à l'état de projet).

- Pour permettre le passage de l'automobile aux transports ferrés, aux franges de l'agglomération dense, concevoir ou compléter les **parcs relais** à proximité des gares les moins urbaines (Les Essarts, Coignières, etc.) aussi bien pour les trajets domicile/travail que pour l'accès aux pôles de commerces et de loisirs du secteur (grâce à la ligne SNCF locale à haut niveau de service).
- Inciter financièrement dans toute l'aire concernée, par la fiscalité locale ou d'autres moyens, à la réalisation de **plans de déplacements** des administrations et des moyennes et grandes entreprises, afin de diminuer l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile/travail (co-voiturage par exemple en attendant les nouvelles infrastructures de TC) et les déplacements de services. Cette mesure devrait s'accompagner du remboursement de 50 % des abonnements de transport collectifs dans toutes les administrations nationales et locales.