

# **Débat Public sur le prolongement de l'A12**

*Analyse du dossier du Maître d'ouvrage – DDE  
78 - pour le Débat Public sur le prolongement de  
l'A12. Commentaires, propositions alternatives et  
proposition d'un plan d'actions pour améliorer la  
RN10*

**Comité non à l'A12**  
<http://nona12.free.fr>  
[nona12@free.fr](mailto:nona12@free.fr)

## Préface

La Commission Nationale du Débat Public a décidé d'organiser un débat public sur le prolongement de l'A12 entre Montigny le Bretonneux et Les Essarts le Roi, suite à sa saisine par le Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, en juin 2005.

Le dossier en vue du Débat Public a été élaboré par le maître d'ouvrage, la DDE 78. C'est donc le porteur du projet **qui est partie prenante** qui fournit les éléments du Débat Public. Il y a évidemment un risque : qu'il minimise les aspects négatifs, oublie les solutions alternatives et ne produise que les scénarios qui vont dans le sens de son objectif affirmé : la réalisation de l'opération par le vallon du Pommeret.

C'est ce qui s'est passé. Le dossier est construit pour faire valider cet objectif. Ce biais dans le débat pourrait être corrigé en faisant analyser en préalable au Débat Public le dossier par un **cabinet indépendant et les autres parties prenantes**.

**C'est par ailleurs la demande de diverses collectivités locales. Elles ont décidé de prendre en charge cette étude.** Il serait logique que le document qui sera produit est au moins le même statut que celui partial de la DDE. La Commission s'honorerait en suspendant le Débat Public en l'attente de la contre-expertise.

Nous avons, sans disposer des moyens financiers et humains des promoteurs du projet, élaboré cette contribution. Le résultat de cette analyse est suffisamment significatif pour remettre à plat l'ensemble du processus si l'objectivité et la régularité, ce qui devraient être la règle, du Débat Public sont respectées.

Bien que biaisé, nous invitons les citoyens intéressés à participer au Débat Public – qui n'est que la première étape d'un long processus - et à exprimer leur opposition à ce projet néfaste, coûteux et inutile.

*Jean-Bernard Gramunt  
Conseiller Municipal de Saint Rémy les Chevreuse  
Porte-parole du comité non à l'A12*

## I Synthèse des remarques sur le dossier élaboré par la DDE

Le dossier élaboré par la DDE est analysé en détail en annexe de ce document. Ce chapitre présente une synthèse des remarques

### Un débat faussé :

(Pages 11, 18, 31,37,...)

Le vrai projet, tel qu'il apparaît dans le dossier mais aussi dans d'autres documents, n'est pas le prolongement de l'A12 sur 12 km **mais son prolongement jusqu'à l'A10 et l'A6**. Il s'agit d'un projet d'environ 50 km, traversant deux zones sensibles, le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse et la forêt de Rambouillet et d'un coût supérieur au milliard d'Euros.

En parallèle de ce projet, La DDE 78 a présenté un projet sur la RN191 entre Ablis et Allainville aux Bois (liaison entre la N10, l'A11 et l'A10).

### Le vrai objectif :

(Pages 31, 34, 59, ...)

Il apparaît clairement, à la lecture du dossier, que ce n'est pas améliorer la situation des riverains de la RN10 mais **de détourner une partie du trafic de poids lourds de l'Est Parisien et de l'A10 vers l'A12<sup>1</sup>**. Le projet A12, relié au tunnel à camions Saint Germain / Le Chesnay pourrait capter une partie du flux international de poids lourds (Europe du Nord / Espagne-Portugal) et alimenter le port du Havre qui prévoit de doubler son trafic de containers d'ici 2010.

**Le Débat devrait porter sur l'ensemble du projet. Les associations, les élus et la Commission devraient être informés du vrai projet et du vrai objectif. En les cachant, mal, la DDE fausse le Débat Public au détriment des citoyens, des élus et au final de la Commission qui se retrouve instrumentalisée.**

### Des études de trafic superficielles :

(Pages 20, 23, 34, 35, 57, ...)

Les données du trafic varient au cours du dossier. Les prévisions 2020 sont présentées comme la continuation des tendances des années 90, sans prendre en compte les évolutions économiques, réglementaires et le renchérissement permanent du prix de l'énergie. Même en ignorant ces évolutions **la captation du flux de poids lourds est largement sous-estimée**, on comprend que la DDE n'ose avouer les conséquences de son projet : **au moins le doublement (à plus de 11.000 poids lourds / jour) de ce trafic** voire plus d'après les études de la DREIF.

### L'oubli des solutions alternatives :

(Pages 41, ...)

Pour la DDE, il n'existe rien en dehors du tout routier. Elle n'analyse pas la demande de transport et sa segmentation pour y répondre par des offres adaptées. Quelque que soit le besoin, **sa réponse est toujours la même le tout-routier**.

Ce manque d'ouverture d'esprit est préoccupant s'agissant d'un service éminent de l'Etat auquel les communes confient de nombreux travaux, alors qu'elles n'y sont plus obligées.

---

<sup>1</sup> Cf document DREIF de novembre 2005 Etudes de déplacements en préparation des débats publics A12 et A104. L'objectif est un itinéraire Ouest IdF concurrent de l'actuel A1 – A86 – A10. **L'augmentation de trafic pour le seul transit est estimée de 2 000 véhicules/jour actuel sur la RN10 à 17 000 véhicules/jour sur l'A12 : une multiplication par 8,5 !**

### **La minimisation des impacts sanitaires :**

*(Page 25, 63,...)*

Le risque de maladies respiratoires et les décès prématurés, dues à la pollution routière, sont évacués en quelques lignes alors que l'ensemble des études publiées montrent qu'ils sont largement sous-estimés. La méthode préconisée par l'INERIS pourrait être utilement appliquée à la zone d'étude.

### **L'impact social n'est pas pris en compte :**

Investir dans un équipement routier pour faciliter le transit international des poids lourds c'est favoriser les entreprises routières étrangères. En effet elles peuvent pratiquer la cabotage (charger/décharger une partie de leur chargement en France) qui permet du dumping puisqu'ils passent de toute manière sur notre territoire (pour les économistes la prestation est vendue au prix marginal et non de revient).

**Cet avantage compétitif, par rapport aux entreprises françaises, ce traduit par des parts de marché en hausse pour ces entreprises. Les entreprises françaises disparaissent ou licencient.**

Par ailleurs les chauffeurs de ces poids lourds sont souvent des travailleurs sous-payés, des pays de l'Est, qui ont des horaires très lourds avec toutes les implications pour les autres usagers de la route. L'A12 a un impact négatif tant sur les entreprises de transport françaises que social.

**A contrario un équipement de type ferroutage a un impact positif : l'entretien et les navettes nécessitent des salariés locaux.**

### **La sécurité routière méprisée :**

*(Pages 19, ...)*

Bien que constatant une situation accidentogène (> 50% à la moyenne) le projet renvoie à 2020 les améliorations nécessaires, une autoroute étant réputée moins dangereuse que la RN10. Or dès aujourd'hui il est possible d'agir en ce domaine ce qui rend l'argumentation caduque.

Refuser de prendre aujourd'hui les mesures nécessaires **est une non assistance** aux futures victimes en danger.

### **L'impact sur Saint Quentin négligé**

L'agglomération de Saint Quentin est coupée en 2 par la RN10. **Demain elle sera coupée en 3** selon 2 axes Nord-Sud (RN10 et A12), Voisins le Bretonneux sera isolée tant au Nord qu'au Sud (2 \*2 voies D36 ; déviation Sud A12 – Châteaufort).

Dans ces conditions la ségrégation sociale s'accroîtra. L'ensemble Guyancourt/Montigny sera attiré vers l'Est (Versailles et la Plateau de Saclay). Trappes / Elancourt / Maurepas/ La Verrière seront plus isolées des zones d'emplois, Voisins le Bretonneux enserrée dans un réseau de voiries rapides ne pourra que décliner.

Les crédits engagés pour l'A12 ne seront pas disponibles pour aménager la RN10, en particulier à Trappes. La situation environnementale de Montigny se dégradera pour ses riverains de l'A12.

**L'A12 sera clairement un facteur négatif pour l'agglomération.**

## **Conclusion**

La DDE n'a pas fait un travail sérieux mais a élaboré un document partial, ce qui déconsidère son dossier. Une étude menée par un organisme indépendant, prenant en compte la globalité des besoins, est nécessaire avant tout débat si on le souhaite sérieux et objectif.

## II Les propositions alternatives non présentées au Débat Public

Tout projet de développement en matière de transports doit tenir **compte de l'évolution générale du domaine**. L'étude de la DDE l'oublie, comme si la société restait figée au XX<sup>e</sup> siècle et que les réserves d'hydrocarbures étaient inépuisables.

Il est nécessaire de prendre en compte les grandes tendances et contraintes externes qui ont des conséquences en ce domaine (partie A)

La circulation dans la zone d'étude, et plus largement dans l'Ouest Ile de France, est caractérisée par le manque d'offre de mobilité face à une demande croissante, ou que l'on imagine croissante dans les 15 années qui viennent.

La réponse est double : augmentation de l'offre et amélioration de son efficacité (partie B), régulation de la demande (partie C)

Dans la zone d'étude se surajoutent **les problèmes spécifiques de la RN10** : coupure territoriale selon un axe Nord-Sud, faiblesse de l'offre de mobilité Est-Ouest, nuisances et risques sanitaires élevés pour les riverains et plus largement la population de la zone d'étude. Le plan d'actions joint (Chapitre III) permet de répondre rapidement à ces besoins.

### **A Les grandes tendances et contraintes externes :**

Il y a deux grandes types de contraintes externes, celles relatives à l'évolution générale des transports, celles relatives aux transports en l'Ile de France

#### A.1 L'évolution générale des transports

Chacun sait que les ressources énergétiques fossiles sont limitées. En particulier les hydrocarbures **sont une ressource épuisable** dans un délai d'une à trois générations tout en étant soumis à une demande croissante due à l'émergence de nouvelles puissances en développement (Chine, Inde, ...). La loi du marché s'appliquant le prix moyen, au delà des variations conjoncturelles, **augmente structurellement**. Les moyens de transport utilisant des hydrocarbures sont de plus en plus coûteux, tout en étant susceptibles de subir un rationnement par la quantité disponible sur le marché en cas de crise politique (Iran, Irak,...). Le seul moyen de maintenir des prix de transport stables est d'en améliorer l'efficacité par des actions sur la demande : autobus et trains plutôt que voitures, co-voiturage, meilleur remplissage des camions (ou taille adaptée), etc.

Hors hydrocarbures, l'énergie la plus utilisée dans les transports est **l'électricité**, sous forme d'alimentation externe de moteurs électriques (trains, métros, ...). Elle peut être fournie par des moyens renouvelables ou quasi-renouvelables (nous ne rentrerons pas dans le débat sur le nucléaire dans le cadre de cette analyse). Elle permet une stabilité des prix du transport. Par contre elle entraîne des contraintes techniques : voiries spécifiques, recharge des batteries.

Il n'y a pas d'autre énergie disponible, à l'horizon d'étude du Débat Public. L'utilisation de l'hydrogène demeure de la science fiction, tout en étant un sous produit de l'électricité. Les bio-carburants ne permettent pas une utilisation de masse, mais peuvent être un complément utile en particulier pour les bus et camions circulant localement.

**Face à ses évolutions il apparaît clairement que les nouveaux investissements, dans les transports de notre région,, doivent privilégier l'augmentation de l'efficacité (réglementation, incitation, transports collectifs) et les systèmes utilisant l'électricité (train, ferroutage, tramway, ...)**

## **A.2 L'évolution des transports en l'Île de France**

La tendance est à l'augmentation **des contraintes mises à la circulation automobile** : zones vertes, zones 30, diminution de la voirie, restrictions diverses. D'abord à Paris et dans les centres-villes, ces restrictions – qui correspondent à une demande des citoyens – s'étendent. **Parallèlement l'offre de transport collectif s'étoffe.**

La deuxième couronne peut sembler peu touchée par ses évolutions, en particulier les Yvelines qui ont même refusé d'élaborer un Plan de Déplacement Urbain (PDU). C'est une vision erronée car ces mesures ont **des répercussions en chaîne** sur la circulation et génèrent des besoins nouveaux comme les besoins en **parkings près des gares.**

Il faut noter que la circulation des marchandises ne fait pas l'objet d'un plan spécifique : il manque un **Plan de Déplacement des Marchandises (PDM)** en l'Île de France. C'est la responsabilité politique de la Région que de lancer son processus d'élaboration.

De nouvelles mesures pourraient, à l'imitation d'autres pays européens, impacter fortement les transports : le péage urbain ; le péage du transport de marchandises. Bien que ces sujets soient relativement confidentiels, leur mise en œuvre est d'ores et déjà étudiée et possible ... après 2008 !

## **B Augmenter l'offre, améliorer l'efficacité de la demande**

On ne considérera que les flux sur lesquels il est possible d'agir rapidement: le trafic de transit des poids lourds, le besoin de mobilité des habitants.

### B1 Le transit des poids lourds

Ce trafic correspond à un besoin de transport de marchandises qui peut être comblé par d'autres moyens. Il est généré vers quelques directions : Le Havre, Le tunnel sous la Manche et les pays nordiques, l'Espagne et le Portugal. Il est étalé dans la journée. La meilleure offre pour le traiter est **le ferroutage** (ou l'intermodalité, mettre les containers sur des trains). Ce qui permet :

- De diminuer l'occupation de la chaussée de la RN10 d'au moins 20%
- De diminuer les nuisances et pollutions de l'air d'un facteur plus important.
- De créer des emplois locaux

Les infrastructures et emprises nécessaires existent. Deux plates-formes de chargement/déchargement sont à créer : au Nord de Trappes, au Sud de Rambouillet. Il faut également prévoir des protections phoniques dans certains endroits. L'investissement est minime (par rapport à l'A12) et peut être opérationnel en 2 ans (2009 au lieu de 2020).

La connexion avec Le Havre est possible, les lignes ferrées existent, de même avec le Sud de la France.

**Le Ministre des Transport** a d'ailleurs récemment déclaré, à l'occasion du lancement de l'axe de ferroutage Luxembourg/Perpignan qu'il faudrait **un axe de ferroutage Sud de la France / Ouest de la Région Parisienne.**

### B2 Le besoin de mobilité des habitants

Il peut être amélioré par :

- Un réaménagement de la RN10 permettant de meilleurs passages Est/Ouest (Coignières, La Verrière, ...) notamment par des souterrains et la suppression des feux rouges.
- Des voiries en site propre pour les principales lignes de bus vers les gares,
- L'équipement en parkings des gares,
- L'amélioration du service ferrée (RER C jusqu'à Coignières),
- L'amélioration des dessertes vers Rambouillet et Chartres,
- La mise en place de voiries spécifiques pour les déplacements doux.

- La reconquête des voiries par des aménagements spécifiques favorisant la limitation de vitesse.

Ces mesures concernent l'ensemble de la zone d'étude et peuvent être mises en œuvre dans un délai rapproché. En améliorant l'offre de mobilité on diminue le recours systématique au tout routier redonnant des marges de manœuvres pour améliorer la circulation.

### **C Régulation de la demande**

Il s'agit d'une série de mesures, à prendre au niveau régional ou national, qui permettent d'améliorer l'efficacité de la demande en favorisant une meilleure utilisation des véhicules, et d'inciter au basculement vers d'autres offres de mobilité. Elles comprennent des mesures financières et réglementaires déjà appliquées dans d'autres pays européens et le seront sûrement en France avant 2020 rendant inutile le projet de prolongement de l'A12.

**La pression des élus, et des citoyens, est primordiale pour que l'Etat et la Région s'impliquent pour les mettre en œuvre.**

#### **C1 Les incitations financières**

L'internalisation des coûts des transports est faite par les pays qui ont mis en place une taxe sur les déplacements des poids lourds. En France le transport routier n'est pas payé à son vrai coût. **C'est l'ensemble de la population** qui via ses impôts doit payer les dégâts sur les infrastructures, sanitaires, environnementaux et sociaux. **Les coûts sont externalisés.**

La Suisse a réussi, à trafic constant, **à diminuer de 20% le trafic de poids lourds** : il y a toujours autant de marchandises mais les camions y sont mieux remplis. L'Autriche, l'Allemagne (Toll Tax) ont mis en place des politiques similaires, la majorité des pays européens planifient ce type de mesure dans les 5 ans.

Pour les voitures particulières le péage pour l'accès en centre-ville (cf Londres) donne des idées à beaucoup de grandes cités. Ce ne serait possible que pour Paris, pas pour Versailles ou Saint Quentin, mais l'influence serait importante sur notre zone **en incitant à accéder à la capitale en transports en commun.**

<b>Avec ces mesures la mobilité n'est pas bridée, mais les moyens qu'elle utilise sont plus efficaces.</b>
--

#### **C2 Mesures réglementaires :**

La mise en place d'un axe de ferroutage doit s'accompagner de l'interdiction du transit des marchandises dans la zone concernée. L'application peut être contrôlée par des moyens de géolocalisation mis en place dans le cadre d'un paiement des coûts réels des transports de marchandises (cf C1). Les technologies le permettent, elles sont opérationnelles en Allemagne dans un système dont Cofiroute possède 10% des actions : la société d'autoroute française anticipe déjà les futures mesures.

Le trafic des marchandises à l'intérieur de la zone impactée par le ferroutage doit faire l'objet d'une étude spécifique dans le cadre d'un PDM. Les distances à parcourir étant relativement courtes, **des mesures d'aides pour l'utilisation de camions** utilisant une énergie moins nocive que les hydrocarbures, pourraient être mises en place.

### **III Plan d'actions pour résoudre les nuisances des riverains de l'A12 et améliorer l'offre de mobilité**

#### **Mesures pouvant être mises en œuvre en 2006**

##### Sécurité routière :

- 3 radars automatiques supplémentaires sur la RN10
- Signalisation des vitesses limites plus visibles, marquage au sol

##### Programmation des travaux sur la RN10 :

- Mise en place d'un revêtement drainant ( - 3 db de bruit) près des habitations (sur au moins 3 km) et dans la traversée de Trappes.
- Mise en place de protections phoniques supplémentaires.
- Souterrains Est/Ouest.
- Passerelles pour piétons facilitant l'accès aux gares et la traversée de la RN10.

##### Autres actions

- Organisation du réseau des lignes principales d'autobus. Mise en place de lignes supplémentaires.
- Amélioration des voiries locales (responsabilité des communes) et mise en place des liaisons douces.
- Extension et sécurisation des parkings autour des gares.
- Réfection de certaines gares (Coignièrès,...)
- Soutien à l'organisation du co-voiturage, optimisation des horaires de travail dans les zones d'activités (bureau du temps).

##### Etudes pour les actions moyens termes

- Du tronçon Yvelines d'un axe de ferroutage Nord-Sud incluant le port du Havre et la vallée de la Seine.
- D'un PDU – Plan de Déplacement Urbain - autour de la RN10.
- D'impact sanitaire de la circulation.
- Des améliorations des liaisons ferrées et de l'accès aux gares.
- Des améliorations de la chaussée de la RN10, de la suppression de certains feux rouges et de la mise en place de souterrains Est-Ouest.

#### **Mesures pouvant être mises en œuvre dans les trois ans**

- Inauguration du tronçon Yvelines de l'axe de ferroutage Nord/Sud, obligatoire pour le transit des poids lourds.
- RER C jusqu'à Coignièrès.
- Augmentation des cadences des trains sur Paris – Rambouillet – Chartres.
- Voiries sites propres pour bus.
- Réseaux de bus, non polluant, de rabattement vers les gares.
- Suppression des carrefours dangereux de la RN10.
- Améliorations des voiries parallèles à la RN10.

#### **Mesures à plus long terme**

- Extension de l'axe de ferroutage vers le tunnel sous la Manche et l'Europe du Nord
- Réaménagement de la RN10 en fonction de la diminution du trafic.
- Restructuration des zones commerciales et d'activités.

#### **Mesures politiques**

- Appui à la mise en place d'une politique de régulation des trafics au niveau régional et national.
- Informations régulières des citoyens, décideurs et des élus sur les enjeux de la politique énergétique.
- Mise en place d'un PDM – Plan de Déplacement des Marchandises - en Ile de France.
- Abandon du tunnel à camions Saint Germain / Le Chesnay.
- Mise en place d'un comité de suivi (comité du service public de la mobilité dans le centre et sud Yvelines) de ces mesures : élus, associations, services de l'Etat.

## ANNEXE

### Remarques sur le dossier élaboré par la DDE

Note : Pour faciliter la compréhension cette partie suit l'ordre des pages du document DDE ce qui entraîne des redondances. Si nécessaire le texte initial est rappelé en italique.

#### Page 5 :

Le document rappelle, à juste titre, que le Débat Public n'est qu'une étape du processus. Si la décision de la Commission est le prolongement de l'A12, et la recommandation d'un tracé, **une enquête publique sera organisée**. Une **seconde enquête** sera nécessaire pour un déclassement partiel du Parc Naturel Régional.

Les pouvoirs publics peuvent également choisir (aujourd'hui, ou ceux issus des élections nationales de 2007) de ne pas donner suite au projet. Ils peuvent également le retarder en attente d'études complémentaires ou parce que **les financements nécessaires ne sont pas disponibles**.

L'intervention citoyenne via les associations et le choix des élus sont un moyen de peser sur ce dossier au delà du Débat Public.

#### Page 6

*La dynamique économique et démographique de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines dans l'ouest parisien s'inscrit dans un contexte général d'augmentation de la demande de déplacements, focalisée dès l'origine sur la route nationale 10 qui prolonge l'autoroute A12.*

Ce qui croît c'est la demande de mobilité des personnes et des biens, en particulier dans l'Ouest de l'Ile de France. Cette demande doit être analysée suivant plusieurs axes : mobilité des personnes domicile-travail ; travail-travail ; transit. Mobilité des biens internes à l'aire d'étude, au département et à la région, de transit national et international. Sans cette segmentation préalable, il est difficile d'apporter la meilleure solution à chaque demande, en tenant compte du coût, des évolutions du domaine des transports et des impacts sociaux et environnemental, par des offres adaptées.

L'utilisation de la RN10 ne correspond pas à une demande spécifique (sauf pour les riverains) mais que c'est **la seule offre disponible faute d'investissement public** dans d'autres offres ou de mesures susceptibles de répondre à la demande.

*Cette infrastructure à 2 x 2 voies traverse sur une quinzaine de kilomètres, entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi, un territoire diversifié entre zones urbaines actives densément peuplées et zones naturelles de qualité où viennent se ressourcer les Franciliens.*

Les zones naturelles, dont le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse sont une part de l'attractivité du territoire considéré, ce qui veut dire que **les diminuer c'est réduire l'attractivité du territoire** au profit d'autres zones en France ou à l'étranger. C'est particulièrement vrai pour les investissements d'entreprises à haute valeur ajoutée.

*Seul axe structurant local, elle accueille la quasi-totalité des trafics, non seulement internes et d'échanges, mais aussi de transit. Dans sa section urbaine entre Trappes et Les Essarts-le-Roi, la RN 10 connaît des phénomènes de congestion et d'insécurité routière récurrents, facteurs de nuisances multiples pour les riverains.*

L'analyse est juste et implique bien d'offrir diverses réponses adaptées aux types non de trafic routier, mais de demandes de mobilités. Par ailleurs l'insécurité routière peut être réduite par une politique vigoureuse comme le démontre la mise en œuvre des radars automatiques. Il n'y a qu'un seul radar sur la N10 (Trappes), si on veut **dès aujourd'hui** y réduire l'insécurité routière il est possible d'installer d'autres radars entre Trappes et Rambouillet.

*Au regard de l'étendue des enjeux, non seulement de circulation et de renforcement de l'intermodalité, mais de qualité de vie, de développement économique (donc d'emplois) et d'aménagement du territoire, cette situation déjà très délicate apparaît difficilement tenable à l'horizon 2020 selon les simulations de trafic effectuées.*

*En outre, elle constitue une exception en France où toutes les villes nouvelles ont été, dès leur conception, dotées d'un contournement autoroutier.*

La situation est intenable à l'horizon 2020 si on ne mène pas une politique d'offres adaptées à la demande de mobilité, et si l'on se contente de prolonger les courbes sans tenir compte des mutations du domaine des transports dues, en particulier, à l'épuisement et au renchérissement des ressources énergétiques. Il y a là plus **qu'un biais mais une faute** dans la méthode de prévision.

Par ailleurs Saint Quentin bénéficie d'un réseau autoroutier avec le raccordement à l'A13 via l'A12 et l'A86.

*Nombre d'acteurs s'accordent – depuis longtemps – sur la nécessité et l'urgence de rattraper cette situation et d'apporter une réponse globale au problème, dans le cadre notamment d'un prolongement de l'autoroute A12.*

*M. Gilles de Robien, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a réuni, le 27 avril 2004, le président du Conseil régional d'Île-de-France, le président du Conseil général des Yvelines, les parlementaires et les élus locaux concernés.*

*Tous ont souligné la nécessité de voir ce dossier, fondé sur 17 ans d'études et de concertation, progresser rapidement.*

Certes tous les acteurs estiment qu'il faut résoudre le problème du manque d'offres de mobilités, **mais il n'y a pas de consensus sur le prolongement de l'A12**. Le Président de la Région Ile de France, la majorité des Conseillers Régionaux, des élus locaux, des associations et de nombreux citoyens s'y opposent.

*Le présent dossier, support du débat public, tente, outre la présentation la plus claire et la plus complète possible des résultats des études de resituer le projet de prolongement de l'A12 dans son contexte territorial particulier et d'en faire valoir les enjeux en termes de développement durable.*

En oubliant, volontairement d'étudier l'ensemble des alternatives (cf chapitre II de ce document) pour répondre aux besoins de mobilités, **ce dossier fausse le Débat Public** en l'orientant vers une seule solution : le prolongement de l'A12 par le vallon du Pommeret. En ce sens il ne s'agit pas d'un support objectif mais d'un document partial, ne répondant pas aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle, et doit être considéré comme tel ou au mieux comme une simple contribution. **Seule un dossier établi par un organisme indépendant pourrait servir de support au Débat Public.**

## **Page 11**

*... La RN 10 prolonge l'autoroute A12 en direction du sud vers les autoroutes A11 et A10. Seul axe structurant local, la route à 2 x 2 voies traverse sur une quinzaine de kilomètres - entre l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune des Essarts-le-Roi - un territoire hétérogène de 89 km où vivent environ 130 000 personnes. Ce territoire, objet de la réflexion qui s'engage, fait partie de trois ensembles territoriaux et deux communes directement touchés par les divers problèmes de circulation, de sécurité, d'aménagement et de nuisances environnementales que pose l'actuel prolongement de l'A12 par la RN 10, qui cumule les flux locaux, d'échanges et de transit. De fait, elle est aujourd'hui totalement saturée.*

Ce paragraphe introduit ce qui devrait être l'objet même du Débat Public, dans l'optique de prolongement de l'A12 : **une autoroute de Montigny le Bretonneux à l'A10/A11 (Allainville) et l'A6.**

*Sont directement concernés, les trois ensembles territoriaux suivants :*

- » *l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (communes d'Élancourt, de Montigny-le-Bretonneux, de Trappes et de La Verrière),*
- » *la vallée de Chevreuse (communes de Lévis-Saint-Nom et du Mesnil-Saint-Denis),*
- » *le sud Yvelines (commune des Essarts-le-Roi) ....*

En fait l'impact d'un tel projet est beaucoup plus vaste. En particulier les communes du PNR, Rambouillet, Perray en Yvelines et Ablis qui vont subir une augmentation des nuisances routières sont concernées.

Le projet a aussi un impact dans le nord du département : augmentation du trafic routier vers le triangle de Rocquencourt et l'A86, alimentation du tunnel à camion St Germain-Le Chesnay, saturation de l'A13.

**L'ensemble des parties prenantes concernées ne sont pas informées de ce débat.**

*Tantôt urbain tantôt rural, cet espace aux caractéristiques physiques, historiques et humaines différenciées, présente des problématiques de développement très contrastées. Bien que peu homogène, mais globalement jeune, actif et dynamique, il représente un fort potentiel, à la fois économique et naturel, qui mériterait d'être plus amplement soutenu et valorisé. Or c'est aujourd'hui impossible, en raison même de la configuration de la RN 10 qui ne peut remplir son rôle de boulevard urbain et coupe littéralement le territoire en deux.*

La valorisation du potentiel naturel, donc la protection voire l'extension du PNR, est un objectif majeur, ce qui implique le rejet du projet.

La RN10 coupe le territoire en 2, d'où la nécessité d'un aménagement spécifique, **mais RN10 + A12 couperont le territoire en 3**. Quel intérêt d'aggraver la situation ?

## **Page 12**

*Quasiment vierge il y a 30 ans (hormis Trappes), ce territoire s'est urbanisé de manière rapide dans le cadre de la mise en œuvre des villes nouvelles d'Île-de-France...*

C'est lorsque ce territoire était vierge qu'il aurait été possible d'y implanter des axes structurants. Le manque de clairvoyance se paye aujourd'hui, évitons de commettre la même erreur.

*L'agglomération est coupée en deux par la RN 10, identifiée à l'origine de la ville nouvelle comme un futur boulevard urbain, support d'une desserte fine des quartiers, ce qu'elle n'est jamais devenue.*

Même avec la réalisation du prolongement de l'A12, sauf à le faire en tranchée couverte, l'agglomération (qui n'est plus une ville nouvelle) restera coupée en 2 et même en 3 dans la partie Sud.

La couverture de la RN10 à Trappes, promise dans le Grand Projet de Ville ne sera réalisée que sur 250 m, **soit 5% de la surface**. Par contre **les habitants de Trappes bénéficieront d'une double nuisance RN10 + A12**.

## **Pages 13-14 :**

Elles prennent en compte la diversité des situations et le patrimoine peu valorisé.

## **Page 15 :**

Les pôles de compétitivité cités ne sont qu'en partie sur la région d'étude

*Un projet d'Opération d'Intérêt National (OIN) devrait par ailleurs se concrétiser en 2006, après son annonce par le gouvernement selon un périmètre qui pourrait recouvrir*

*une partie de la zone d'étude et sa contiguïté sur le plateau de Saclay. Ce projet doit permettre de créer de l'ordre de 100 000 emplois sur une période de 20 à 25 ans.*

*Avec près de 86 000 emplois actuels, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est aujourd'hui le 2<sup>ème</sup> pôle économique de l'Ouest parisien.*

Les 100.000 emplois prévus sont virtuels et s'ils se réalisent seront accompagnés par une diminution importante de l'emploi actuel, conséquence des mutations économiques en cours et qui sont en accélération constante. Au total on peut espérer **une stabilisation de l'emploi ou une légère croissance**, guère plus. Ce qui n'impacte que faiblement les besoins en logements (sinon il faudrait construire 66 000 logements dans cette zone et dire où) et en offre de mobilité.

*L'automobile, secteur principal, est en plein développement avec plus de 50 établissements (Technocentre Renault, BMW France, Fiat Auto France, Nissan France) qui représentent 15 000 emplois. Signe de vitalité, le rythme de créations d'entreprises est très soutenu.*

*... en 4 ans, plus de 1 300 entreprises ont été créées, générant entre 800 et 1 900 emplois par an.*

Il eut été intéressant de citer également le rythme de cessation d'activité. C'est le solde d'entreprises et d'emplois, qui est un indicateur pertinent

De manière générale il faut se méfier des analyses prévisionnelles triomphalistes. Il suffit de se remémorer celles sur l'implantation de Nortel, sur une zone qui aurait dû rester protégée, **où sont les milliers d'emplois promis ?**

#### **Page 16 :**

*Tout au long de la RN 10, les zones d'activités, centres commerciaux, pôles de transport ou de loisirs se multiplient et constituent autant de motifs de déplacements.*

*Il s'agit notamment :*

- *des centres-villes de Trappes, Maurepas, La Verrière, Les Essarts-le-Roi, Coignières ;*
- *des zones d'activités des Broderies, de Trappes-Élancourt, de Pariwest, de l'Agiot, des Marais ;*
- *des gares SNCF de Trappes, La Verrière, Coignières, Les Essarts-le-Roi ;*
- *de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines.*

L'axe Nord-Sud de la RN10 structure le territoire. **La mise en place de l'A12 n'offre pas une alternative pour l'accès aux zones citées**, en particulier les gares, zones commerciales et d'activités sauf à les déplacer plus au Sud, ce qui apparaît peu probable.

Par contre, cette liste montre l'intérêt de développer une offre de mobilité adaptée pour accéder à ces zones. En particulier une offre Est-Ouest suppose un réaménagement de la RN10, l'accès aux gares la mise en place de lignes de transports nouvelles, etc.

#### **Page 17 :**

Elle montre que le mode de déplacement le plus utilisé est le routier, faute d'une offre alternative. C'est donc là où les investissements publics doivent avoir lieu, à la fois pour soulager les axes routiers, diminuer les nuisances et préparer la mutation des transports due au renchérissement des hydro-carbures.

#### **Page 18 :**

*Le territoire est raccordé au réseau des grandes infrastructures routières d'Île-de-France par l'autoroute A12 qui se sépare de l'autoroute A13 au lieu-dit du « Triangle de Rocquencourt » avant de rejoindre la RN 10 au lieu-dit « Les Quatre-Pavés- du-Roy » sur la commune de Montigny-le-Bretonneux.*

*Cette infrastructure prolonge alors l'A12 à 2 x 2 voies jusqu'à Rambouillet.*

*Au-delà de Rambouillet, la RN 10 est encore pour quelques mois une route à 3 ou 4 voies, dont l'aménagement à 2 x 2 voies débutera en 2006 jusqu'à Ablis*

**L'analyse oublie que le « bouchon » principal sur cet axe Nord-Sud est la traversée de Rambouillet**, en effet elle se fait par un passage à une seule voie de circulation.

Certes il est prévu, mais fortement combattu par les habitants, de passer à 2\*2 voies. Au delà (2\*3 voies) **un nouveau tracé hors Rambouillet mais coupant la forêt en deux est nécessaire** pour écouler le trafic compte-tenu de l'augmentation générée par le prolongement de l'A12 et l'aménagement de la vallée de la Mauldre.

En faisant l'impasse sur cette problématique, ses coûts et son impact, liée à la tactique du « salami », **le dossier est incomplet** et ne présente pas l'ensemble des conséquences de la proposition de prolonger l'A12.

#### **Page 19 :**

*Un statut difficilement identifiable pour l'automobiliste ... Les vitesses atteintes peuvent être très élevés ...*

L'aménagement de la signalisation de l'A12 et de la RN10, y compris sur la chaussée, plus une politique visible d'implantation de radars automatiques doit être mis en œuvre rapidement, sans attendre la conclusion du Débat. Il ne s'agit pas d'opérations coûteuses.

**C'est la responsabilité de l'Etat et de ses représentants locaux qui est engagée, puisque le constat de dangerosité excessive est fait par ses services.**

#### **Page 20 :**

Une série de données qui méritent un complément d'information

*Trafic de Transit 20%, Trafic d'échange 30%, trafic Interne 50%*

*Des trafics importants...*

*Les trafics recensés sur la RN 10 en 2003 sont à La Verrière de 69 600 véhicules/jour à l'entrée est de Trappes, 60 100 à hauteur de Maurepas et de La Verrière, puis de 53 300 dans la traversée de Coignières et 46 800 aux Essarts-le-Roi.*

*Les pourcentages de poids lourds sont de 14 % à l'entrée de Trappes, 9 % au droit de Maurepas et de La Verrière, puis de 12 % dans la traversée de Coignières.*

Les données sont-elles des véhicules jour, mélangeant camions et automobiles ou des équivalents véhicules, plus pertinent pour l'occupation de la chaussée ?

Le trafic aux entrées de la zone devrait être inférieur à celui du centre de la zone (puisque le trafic interne s'y rajoute au trafic d'échange et de transit). C'est le contraire pour Trappes, ce qui veut dire qu'il y a concentration du trafic routier au Nord de la zone. Le prolongement de l'A12 empirera cette situation puisqu'il favorisera l'aspiration du trafic venu du Sud.

Le trafic de transit, qui ne fait que traverser la zone d'étude, représenterait 20% du trafic, mais pèse plus en terme d'occupation de chaussée – seul indicateur pertinent – car la part de camions y est plus importante. Selon les données DDE, 70% des camions ne font que transiter dans la zone (les 9% que l'on retrouve à hauteur de Coignières), ce qui recoupe d'autres analyses. 9% de camions, en général de gros camions en transit national ou international, c'est 23% de l'occupation de la chaussée (un gros camion = 3 voitures et non 2 comme dans l'étude DDE). **Le traitement immédiat de ce trafic améliorera la circulation rapidement et rend inutile le prolongement de l'A12.**

Enfin il est affirmé dans cette étude que le trafic de la RN10 est stable depuis de nombreuses années. **Comment peut-on alors affirmer qu'elle sera saturée en 2010 ?**

#### **Page 21 :**

L'offre de transport est suffisante, sauf pour la partie Sud (La Verrière – Rambouillet) où les usagers se plaignent à juste titre des retards et de l'insécurité. Plusieurs gares (Coignières par exemple) **mériteraient d'être réaménagées**, condition nécessaire à une meilleure utilisation

des transports en commun. **L'accès aux gares par autobus, la mise en place de parkings sécurisés permettraient également d'augmenter le taux d'utilisation.** Il est vrai qu'il n'y a pas dans les Yvelines de Plan de Déplacement Urbain du au manque de volonté du Conseil Général et d'élus qui ont volontairement laissé pourrir la situation.

#### **Page 22 :**

Le document confirme le manque d'intérêt des pouvoirs publics et de certaines collectivités locales pour le développement des modes doux.

#### **Page 23 :**

*Configuration favorisant des vitesses élevées, ruptures de rythmes, carrefours nombreux, franchissements inadaptés, importance des trafics... sont facteurs d'une insécurité importante sur la RN 10. Le taux d'accidents, soit la probabilité de victimes, est de 50 % plus élevé sur la RN 10 que par rapport à la moyenne observée sur des routes de caractéristiques semblables. On recense en moyenne plus de 60 accidents corporels par an sur la RN 10 entre Trappes et Les Essarts-le-Roi avec une moyenne de 4 tués et près de 10 blessés graves par an. La section de la RN 10 la plus accidentogène est celle située entre la RD 912 et la sortie de Coignièrès, où la voie traverse un espace très urbanisé où les conflits entre les différents types d'usagers sont exacerbés.*

*Les piétons représentent une part importante des victimes.*

*Cette tendance assez constante semble s'infléchir légèrement depuis 2004 avec le bénéfice de la politique de contrôle-sanction. La RN 10 a ainsi été équipée d'un radar à Trappes, dans le sens Paris-Provence, mais elle conserve un taux d'accidents élevé.*

Comme déjà signalé, l'insécurité routière peut être réduite par une politique vigoureuse comme le démontre la mise en œuvre des radars automatiques. Dés aujourd'hui il est possible **de réduire l'insécurité routière en installant d'autres radars entre Trappes et Rambouillet, notamment à Coignièrès.** De même les aménagements pour les piétons, par exemple passerelles pour l'accès aux gares doivent être faits indépendamment de l'avenir du débat.

C'est le devoir des responsables concernés de prendre ces mesures compte-tenu des données présentées qui sont inquiétantes.

#### **Page 24 :**

##### Paysage

*La traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines par la RN 10 est particulièrement dégradée d'un point de vue paysager. Hormis quelques séquences où la RN 10 devient une grande route paysagée ou de campagne, son caractère peu esthétique et celui de beaucoup de constructions adjacentes, ainsi que l'incohérence avec son environnement, s'imposent au regard.*

La responsabilité des élus locaux, et du SAN, apparaît clairement dans l'état lamentable des abords de la RN10. En particulier la multiplication des enseignes, publicité et zones commerciales : l'attrait de la Taxe Professionnelle a été plus importante que la responsabilité vis à vis des riverains.

##### Bruit

*Trois points noirs dus au bruit ont été recensés :*

- » l'entrée de Trappes, entre la RD 912 et le pont Cachin,*
- » le quartier de l'Agiot à Maurepas,*
- » le quartier de la Chapelle à Élancourt.*

*Le premier est constitué d'habitat ancien et dense (constructions individuelles au nord, habitat collectif au sud), les deux autres quartiers sont composés de résidences collectives plus récentes.*

*Sur le reste de l'itinéraire, les habitations, un peu plus éloignées de la RN 10, sont souvent soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A).*

*La RN 10, entre Trappes et La Verrière est en catégorie sonore 1 (la plus bruyante), puis au-delà de la RD 13, à Coignières, elle passe en catégorie sonore 2.*

*Ce classement impose pour les nouvelles constructions distantes respectivement de 300 m et de 250 m de la voie, la prise en compte du bruit engendré par celle-ci et la mise en place de protections acoustiques spécifiques.*

Au delà de la responsabilité des élus dans la délivrance des Permis de Construire, le document identifie des aménagements qu'il faudra de toute manière faire comme des murs anti-bruits. **De même que pour la sécurité ces opérations peuvent être programmées dès maintenant.**

## **Page 25 :**

### Pollution atmosphérique

*Une pollution atmosphérique d'origine routière*

*... La RN 10 s'insère dans une zone de transition entre un milieu très urbanisé et un milieu plus rural relativement préservé des problèmes de pollution atmosphérique que connaît agglomérations l'agglomération parisienne.*

*... ce sont les concentrations en ozone qui sont préoccupantes pour la santé*

*... La RN 10 génère une pollution d'origine routière composée d'oxydes d'azotes, particules, métaux, et hydrocarbures. Cette pollution décroît rapidement dès qu'on s'éloigne de l'axe pour retrouver une concentration de fond après quelques centaines de mètres.*

*... L'ozone est un gaz agressif pour les muqueuses oculaires et respiratoires et qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines.*

Il ne semble pas qu'il y est eu de mesures de pollution autour de la RN10. Les deux seules stations d'AirParif étant situées à Versailles et Rambouillet. Une campagne d'étude incluant la mise en place de station AirParif permettrait une meilleure connaissance. Elle devrait être couplée avec une étude sanitaire.

## **Page 27 :**

*Le territoire qui borde la RN 10 dans le prolongement de l'A12 possède un fort potentiel de développement économique... Par son attractivité en termes d'emplois qui doit se confirmer à l'avenir, elle génère des déplacements quotidiens importants, facteur de saturation du réseau routier aux heures de pointe. C'est la route nationale « historique », la RN 10, qui tente d'absorber depuis tant d'années la croissance du trafic en assurant toutes les fonctions (desserte, échanges, transit) mais sans en satisfaire aucune correctement. ...*

Le problème fondamental est bien le manque d'offres de mobilité alternative à celle automobile via la RN10. L'enjeu est bien de développer ces offres pour soulager puis reconquérir la RN10.

*Le réseau de transports collectifs, quantitativement satisfaisant, n'est pas concurrentiel : véritable coupure urbaine, difficile à franchir, la RN 10 bloque actuellement toutes les perspectives d'aménagement en ce sens.*

Le franchissement Est-Ouest de la RN10 est un des enjeux majeurs du réaménagement de l'A10.

*Afin que cette situation s'améliore durablement, il est souhaitable d'agir avec force sur le fonctionnement du réseau, en délestant la voirie primaire des trafics de transit national ou d'échanges régionaux. C'est un des préalables à toute réflexion plus large en matière de développement durable.*

Le préalable à toute réflexion en matière de développement soutenable est l'analyse des demandes et des offres possibles en matière de mobilité, l'études des impacts sanitaires et

environnementaux de ces offres, et bien sûr leur coût économique. Tout ce qui n'est pas fait dans ce dossier et qui permettrait une série d'actions (cf plan d'actions).

### **Page 29 :**

*De nombreux projets de transports collectifs sont envisagés afin de mieux répondre à la demande en matière de déplacements sur le secteur d'étude...*

Certains projets sont envisagés depuis des dizaines d'années sans déboucher comme la création d'une tangentielle Saint-Quentin-en-Yvelines / Melun, par Massy, Évry et Sénart ou la tangentielle Ouest

*L'amélioration de la desserte RER et notamment l'extension du RER C, Paris – Saint-Quentin-en-Yvelines, jusqu'à La Verrière...*

Compte-tenu des difficultés d'accès à la gare de La Verrière c'est jusqu'à Coignières (voire Rambouillet) que cette extension doit être faite.

*En cohérence avec les orientations du SDRIF, le Plan de Déplacements Urbains (PDU d'Île-de-France) ... prévoit l'organisation de transports publics plus attractifs.*

*Il a notamment défini un réseau principal d'autobus, composé de lignes porteuses d'enjeux régionaux. Huit lignes sont identifiées dans le secteur d'étude, pour la mise en œuvre desquelles aucune organisation n'a toutefois encore été constituée à ce jour.*

La Conseil Général du 78 et de nombreuses municipalités refusent l'idée même d'un PDU. Il ne faut pas s'étonner que l'organisation nécessaire pour la mise en place d'un réseau principal d'autobus tarde. Pour résoudre maintenant (pas en 2020) les problèmes de mobilité dans la région il faut y développer toutes les offres de mobilité possibles, y compris les lignes d'autobus.

*Selon une étude de trafic conduite en 1996, le renforcement du transport ferroviaire (doublement des fréquences des trains entre Paris et Rambouillet), qui n'est pas possible avec les infrastructures actuelles, et des lignes de bus de rabattement vers les gares permettrait de diminuer de seulement 300 véhicules/heure le trafic de la RN 10 à Trappes, dans le sens le plus chargé, à l'heure de pointe du soir (sur 4 000 véhicules/heure). La baisse du trafic serait, par ailleurs, plus sensible sur les itinéraires de délestage de la route nationale que sur cette dernière, notamment au sud de la RD 58, où elle resterait saturée (3 100 véhicules/heure).*

Il serait intéressant de refaire l'étude à la lumière des événements survenues depuis 10 ans : augmentation du prix de l'énergie, politique de restriction de circulation en centre-ville, évolution des mentalités. Mais aussi des progrès technologiques : aujourd'hui la fréquence des trains peut être augmentée grâce aux évolutions des systèmes d'information et à la géolocalisation. Profiter des améliorations techniques pour rendre un meilleur service aux usagers devrait être l'objectif de la SNCF et du STIF.

*Dans ce contexte, il est difficile d'apprécier finement la situation future du territoire en matière de transport. Pour autant, la recherche de solutions durables adaptées aux besoins de transport et d'échanges ne saurait être remise en cause.*

La révision du SDRIF peut tenir compte des demandes des citoyens, notamment celles exprimées à l'occasion de ce débat.

### **Page 31 :**

La carte des projets routiers à l'horizon 2020, sans aucun financement prévisionnel, confirme bien que **le but est une autoroute allant jusqu'à l'A10 et l'A6**. Le Débat Public qui ne porte que sur un petit bout du projet global est bien vicié à la base. Il devrait porté sur l'ensemble du projet.

### **Page 32 :**

*dont la prise en compte de mise en souterrain à Trappes dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV)*

En fait seulement 250 m de RN10 vont être mis en souterrain, malgré 330 M€ de GPV. La situation des Trappistes ne sera pas améliorée.

*Toutes les données de trafic sont exprimées en Unités de Véhicules Particuliers (UVP). 1 UVP, un poids lourd compte pour 2 UVP.*

La méthode de prévision de trafic, décrite en petit caractère, n'est pas adaptée au trafic de la RN10 où les camions sont de fort tonnage, souvent des semi-remorques. Il faut plutôt considéré qu'un poids lourd compte pour 3 UVP

### **Page 33 :**

*Le projet de dénivellation de la RN 10 à Trappes...*

La RN10 ne sera pas enfoui à Trappes, hormis 250 m, **ce qui est un fait connu au moment de la remise du dossier à la Commission.**

### **Page 34 :**

*La RN 10 attirera toujours plus de poids lourds*

*Les principaux flux de transit de poids lourds de marchandises à travers la France passent dans le couloir de l'axe rhodanien et dans le couloir « autoroute A1 – autoroute A10 » ...*

*Les axes majeurs de transit des poids lourds sont ainsi orientés du nord au sud avec, au nord, l'autoroute A1 et au sud les autoroutes A10 et A6. Le contournement de l'agglomération parisienne se fait majoritairement par l'est ....*

*À l'ouest, les autoroutes A15, A13 et A12 ainsi reçoivent aussi des flux de poids lourds importants. Ce trafic se caractérise par une concentration plus importante que celles des véhicules légers ... et un étalement des trafics dans la journée. Le trafic moyen constaté sur la RN 10, deux sens confondus, sur la section comprise entre A12 et Les Essarts-le-Roi, était de 5 300 poids lourds en 2003.*

L'objectif des promoteurs de ce projet est de récupérer une partie du trafic poids lourds vers l'Ouest de l'Île de France, notamment en créant **le tunnel à camions Saint Germain/Le Chesnay, connecté à l'A12.**

*Les simulations de trafic à l'horizon 2020\* montrent que le trafic des poids lourds continuerait à croître sur la RN 10 de + 15 %, contribuant à la saturation de cet itinéraire. Sur l'autoroute A10, l'autre radiale située en parallèle, le trafic augmenterait dans le même intervalle de temps de + 10 %.*

La simulation ne prend pas en compte les flux induit par le tunnel à camions (Saint Germain – Le Chesnay) et le flux venant du Havre (entre autre par la déviation de Rouen) lié au projet de doublement du trafic des containers du port.

**Ce n'est pas de + 15% que le trafic camion risque d'augmenter dans cette logique mais plutôt de 100%.**

Notons que ce trafic poids lourds est étalé dans la journée, il correspond bien à une offre de mobilité des biens et marchandises **de type ferroutage.**

### **Page 35 :**

La RN 10 supporterait en 2020 une proportion de 30 % de trafic de transit, 30 % de trafic d'échanges et 40 % de trafic local.

On voit bien, dans ces prévisions l'intérêt d'offrir un panel d'offres de mobilité différent, en particulier pour les 30 % de trafic de transit et les 40% de trafic local.

*Ainsi, la RN 10 fonctionne en limite de capacité à cet horizon : le trafic est de près de 2 400 véh./h pour une capacité de 2 500 par sens*

Ces données démontrent que la RN10 peut absorber dans les 15 prochaines années le trafic routier (par ailleurs stable selon l'étude de la page 20 !).

En agissant dès maintenant sur l'offre par la mise en place d'alternatives, et sur la demande, par des politiques incitatives, **il est possible de diminuer le trafic prévisionnel**, à cet horizon par rapport à aujourd'hui. **C'est l'enjeu des solutions non proposées au Débat Public.**

*Il faut aujourd'hui, en moyenne, environ 30 minutes entre Rambouillet et Montigny-le-Bretonneux (dans les 2 sens), pour un trajet de 25 km à l'heure de pointe du soir. En l'absence de projet, ce temps passerait à 36 minutes...*

Affirmation gratuite car si le prolongement de l'A12 peut améliorer le temps de transit entre Montigny et les Essarts, l'augmentation de trafic qu'elle induit entre les Essart et Rambouillet, plus le trafic venu de la vallée de la Mauldre **fera perdre ce gain** sans même envisager la traversée de Rambouillet ....

Il y a de grande chance que le gain et perte se compense, **ce projet n'améliorera pas le temps de trajet entre Rambouillet et Montigny.**

### **Page 36 :**

*En regard des prévisions de trafics supportés par la RN 10 à l'horizon 2020 et des nuisances induites, les aménagements prévus au contrat de plan apporteront une amélioration appréciable de la qualité de vie des riverains mais insuffisante pour régler l'ensemble des problèmes posés : ils ne permettront pas de gérer la situation au-delà des dix ou quinze prochaines années, avec la poursuite de l'augmentation du trafic.*

*Ces aménagements, qui représentent un investissement conséquent de l'ordre de 24,4 M€ inscrits au contrat de plan, sont à considérer comme la première phase d'un projet plus complet. Ainsi, 78,8 M€ sont nécessaires ...*

Par une politique visant à stabiliser puis diminuer le trafic, les aménagements de la RN10 permettent une amélioration immédiate et durable de la qualité de vie des riverains, pour un coût nettement inférieur à celui du prolongement de l'A12. Il est à craindre que l'A12 prenne tous les crédits nécessaires et **que les riverains restent avec une RN10 toujours aussi polluante.**

### **Page 37 :**

*Seul un projet de grande ampleur peut permettre de couvrir l'ensemble des problèmes soulevés par les niveaux de trafic sur la RN 10 et en particulier de détourner le trafic de transit qui l'emprunte actuellement pour offrir l'opportunité de multiples reconquêtes de la voirie locale et de la ville à ses abords.*

Nous partageons ce point de vue, il faut un projet novateur de grande ampleur et à coût minima.

*Dès l'origine de la ville nouvelle, les réflexions portent sur l'aménagement d'une voie à caractéristiques autoroutières entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi vers Rambouillet et le sud des Yvelines, destinée à assurer la continuité de l'ensemble de la liaison entre les autoroutes A1 et A12 au nord, A11 et A10 au sud.... Il constitue un axe nord-sud alternatif qui contribue à une meilleure répartition des flux de transit en périphérie de l'agglomération parisienne ...*

Depuis 30 ans le monde a évolué, le prix du pétrole aussi, seul le projet d'une autoroute – jusqu'à l'A10/A6 et pas seulement 12 km - n'a pas évolué.

Au delà du blocage culturel et intellectuel qu'il révèle, ce projet a bien vocation à capter une partie du flux passant à l'Est de l'IdF, c'est clairement écrit.

*... Aucun de ces aménagements favorisant les autres modes n'est aujourd'hui compatible avec l'actuelle RN 10 ...*

C'est pourquoi il faut réaménager la RN10 pour permettre un développement des autres modes de transport.

*...rétablir un service de qualité sur l'axe qui va de l'A13 à l'A10 via l'A12 en dissociant, dans la traversée urbaine les trafics de transit et d'échanges du trafic local. ...*

Une fois de plus l'objectif est clairement affirmé : **c'est un projet jusqu'à l'A10 qui est la cible.**

- *améliorer fortement la sécurité routière sur la RN 10...*
- *permettre la requalification de la RN 10 en boulevard urbain...*
- *améliorer l'accessibilité aux activités locales...*
- *qualifier et valoriser les quartiers traversés...*

Nous partageons entièrement ces objectifs.

### **Page 38 :**

Les critiques sur les affirmations gratuites de cette page ont déjà été développées. Par exemple il est rappelé que l'objectif est bien d'aller jusqu'à l'A10 !

*À l'échelle du département des Yvelines, des liaisons performantes entre les pôles urbains (Rambouillet, Saint- Quentin-en-Yvelines, Versailles et Vélizy-Villacoublay, Plateau de Saclay)*

L'A12 ne passe pas par le Plateau de Saclay. Pour améliorer cette liaison, dans l'optique des aménageurs bétonneurs, **il faudrait un échangeur au Sud de Voisins le Bretonneux et une liaison 2\*2 voies contournant Voisins par le Sud et débouchant à Châteaufort.** Effectivement ce projet existe mais chut, il ne faut pas en parler !

### **Page 39 :**

*La résorption de la rupture urbaine constituée actuellement par la RN 10...*

Rappelons que l'A12 constituera une nouvelle barrière Nord Sud qui coupera Saint Quentin en deux (Montigny/Guyancourt/Voisins – Trappes/Maurepas/Elancourt). **Où est le progrès ?**

*Soutenir le dynamisme économique local et permettre le développement des pôles d'enjeu nationale en termes d'emplois et de rayonnement*

L'A12 étant à l'ouest du Plateau de Saclay elle ne constitue en rien un atout pour son développement, à moins de le couper en plusieurs morceaux par un réseau d'autoroutes du type de celle prévue à Voisins. Au lieu d'attirer les entreprises High Tech, objectif des pôles, **c'est le meilleur moyen de les faire fuir.**

### **Page 41 :**

*Dans la perspective de répondre aux objectifs affichés, quatre familles de tracés (ou groupes de solutions) ont été étudiées ...*

En privilégiant une seule réponse, le tout routier, aux besoins de mobilité la DDE fausse le Débat Public.

### **Page 42 :**

*Ce lieu d'excursion privilégié signalé dans les guides touristique dès la fin du XIXe siècle, à l'instar de la forêt de Fontainebleau invite chaque année plusieurs milliers de promeneurs franciliens à randonner au départ des gares les plus proches (Saint-Rémy-lès-Chevreuse par la « ligne de Sceaux » du RER, mais aussi Trappes, La Verrière et Coignières par Paris-Montparnasse) ...*

Il y a plusieurs milliers de visiteurs/randonneurs par jour et donc **plusieurs centaines de milliers par an** qui n'ont pas envie d'entendre le grondement d'une autoroute, ni respirer un air pollué, lorsqu'ils se promènent. Une éventuelle enquête publique pour un déclassement partiel du Parc promet d'être animée.

*Son déclassement partiel est-il possible ?*

Le déclassement est une opération longue et qui n'en doutons pas mobilisera les utilisateurs et habitants du Parc contre elle. Même si le Débat Public concluait, comme l'invite le dossier de la DDE, à privilégier le tracé via le Pommeret, **le non déclassement peut bloquer tout le projet.**

**Page 43 - 44 - 45 :**

Pas de remarque spécifique.

**Page 48 à 55 :**

Le scénario 1A est étudié sommairement, c'est pourtant le seul qui soit envisageable dans le cadre d'un aménagement durable et compatible avec les solutions alternatives.

Les scénarios 1B, 2, 3 et 4 sont à rejeter car ils ne résolvent pas à court et moyen terme le problème de la RN10 et supposent qu'en 2020 les modes de transports, les conditions économiques et les ressources en hydrocarbures n'auront pas changé. **Ce sont donc des scénarios irréalistes.**

Le 1B est un beau cas d'école mais peu compatible avec l'état des finances publiques. Il ne serait envisageable que dans le cas d'une concession, ce qui fait que les utilisateurs continueraient à utiliser la RN10. Par contre c'est le seul qui diminue réellement les nuisances, surtout si l'air est traité avant sa sortie.

Le scénario 4 se caractérise par l'amputation du Parc Régional et la construction d'un mini pont de Millau, non chiffrée dans le dossier. C'est un rêve d'aménageurs, aidons les à ce qu'il le reste !

**Page 56 :**

La réalisation d'échangeurs avec la F12 et la RD 36, voies déjà saturées, n'améliore en rien la circulation. Au contraire la saturation de ces voiries risque de se propager sur la sortie de l'A12.

**Page 57 :**

Une avalanche de chiffre en contradiction avec les hypothèses même de l'étude.

En effet on a vu que le trafic local représente 50% (éventuellement 40%) du trafic total. Il restera sur la RN10.

Le trafic d'échange (30%) restera aussi sur la RN10 puisqu'il est destiné à cette zone. Seul le trafic de transit pourrait utiliser l'A12. C'est au plus 30% du trafic prévu en 2020.

La RN10 continuera à supporter un trafic de 2 850 à 3 650 UVP/heure soit au mieux une diminution de 1 000 à 200 UVP/heure.

**Le même résultat, sur 15 ans, peut être atteint par une politique alternative au tout routier, moins coûteuse et au final plus sûre que l'hypothèse irréaliste d'une prolongation des courbes actuelles du transport.**

**Page 58 :**

*Ces améliorations se répercutent sur les relations entre pôles et améliorent l'accessibilité aux emplois. Tous les scénarios en tracé neuf (2 A, 2 D, 3 C, A12 sous RN 10) offrent des gains de temps substantiels par rapport à la situation sans projet à partir ou à destination de Rambouillet et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le projet fait ainsi gagner 1/4 d'heure environ sur la relation Rambouillet – Roissy.*

Le temps de parcours annoncé ne tient pas compte de la saturation entre Les Essarts et Rambouillet, et encore moins de la traversée de Rambouillet. **C'est une erreur d'affirmer que l'on va gagner ¼ h sur Rambouillet Roissy**, ce qui suppose que dans les 15 prochaines

années le trafic ailleurs ne va pas augmenter, si c'est vrai pourquoi augmenterait-il seulement dans toute l'Ile de France entre Montigny et les Essarts ?

#### **Page 59 :**

*Une RN 10 soulagée du trafic de poids lourds*

*En l'absence de projet, on estime que le trafic de poids lourds dans la traversée de Trappes atteindrait, en 2020, 7 000 unités par jour dans les deux sens confondus (6 400 en moyenne entre les Essarts-le-Roi et l'A12 à Bois d'Arcy). Avec le projet de prolongement de l'A12, deux effets se combinent.*

*Un report de trafic de A10 vers l'axe A12-RN 10 se produit : il représente 1 000 poids lourds par jour en moyenne, les deux sens confondus, soit 7 % du trafic de l'A10 à cet horizon 2020 et 15 % du trafic qui serait observé sur la RN 10 sans projet.*

*Ce trafic de poids lourds est quasiment absorbé par le projet neuf, quel que soit le tracé : entre 7 300 et 7 500 unités par jour, dans les deux sens confondus, en moyenne entre les Essarts-le-*

*Roi et Bois d'Arcy. La RN 10 ne supporterait alors que 300 à 500 poids lourds dans les deux sens confondus, selon le tracé choisi pour l'A12.*

La DDE prévoit de l'ordre de 7 500 poids lourds en 2020, hors effet du tunnel à camion Saint Germain Le Chesnay et du doublement du trafic conteneurs du Havre. Une prévision à 11 000 est plus proche de la réalité, si rien n'est fait en matière d'offre de mobilité.

La RN10 continuera à supporter le trafic d'alimentation des zones commerciales et d'activités. Les prévisions de 300 à 500 poids lourds s'appuient-elles sur l'évaluation actuelles de ce trafic ?

#### **Page 60 :**

La DDE propose une 2\*3 voies pour l'A12 qui aux Essarts se cumulerait avec une 2\*2 voies (la RN10) et une autre 2\*2 voies la vallée de la Mauldre. En tout 2\*7 voies à faire passer jusqu'à Rambouillet dans une 2\*1 voies ou au mieux une 2\*2 voies. **Bel embouteillage en perspective.**

#### **Page 63 :**

L'air

*La pollution atmosphérique reste une préoccupation majeure de santé publique pour les franciliens. Les études épidémiologiques menées en France et notamment le programme ERPURS sur Paris et sa petite couronne initié en 1990, ont montré que les effets de la pollution atmosphérique se traduisaient par une augmentation de la fréquence des pathologies cardio-vasculaires et respiratoires entraînant une hausse des hospitalisations et des décès anticipés.*

Avant toute décision, et pour contribuer au Débat Public, **il serait utile qu'une enquête épidémiologique soit effectuée pour connaître l'impact réel de la situation actuelle autour de la RN10.** Les enquêtes réalisées à l'étranger montrent que les infections respiratoires et cardio-vasculaires, les décès dues aux conséquence de la pollution de l'air **sont très sous estimés.** L'épisode de la canicule a démontré à quel point il est nécessaire de réfléchir en amont à la question sanitaire.

#### **Page 67 :**

Effet de serre

Toutes les études le démontrent : les transports routiers sont les principaux contributeurs à l'effet de serre. Tout équipement qui tend à les favoriser, favorise l'effet de serre et donc au final diminue notre qualité de vie.

## Page 70

*Le financement du projet serait très vraisemblablement assuré par l'État, qui en supporterait les coûts de construction et d'exploitation.*

- Compte-tenu des finances de l'Etat, il paraît audacieux d'estimer qu'il puisse financer ce projet. D'autant que l'Etat est amené à revoir ces projets en fonction du renouvellement du personnel politique.
- La méthode d'estimation devrait être précisée
- L'estimation via le vallon du Pommeret tient-elle compte du coût réel du viaduc ?

## Page 71

- Le bilan socio-économique est faussé car il externalise une partie de coûts du projet, en particulier les nuisances (bruits, sanitaires,...).
- De plus il semble que le trafic récupéré sur l'A10 soit comptabilisé comme bénéfique du projet. **C'est évidemment faux puisque en ce cas la rentabilité de l'A10 diminue.** Les deux autoroutes, et les voies d'accès, ont le même propriétaire de fait (même en tenant compte de la partie à péage entre Saint Arnoult et Ablis).
- La marge d'erreur de la méthode n'est pas précisée.

Compte-tenu des erreurs méthodologiques, des incertitudes et des remarques ci dessus – en gardant les hypothèses irréalistes sur l'évolution du trafic - le taux de rentabilité des familles 2A, 2D, 2C est équivalent. Même la 1B est rentable, ce qui fait qu'aucun scénario n'est économiquement éliminé.