

<p style="text-align: center;">REMARQUES SUR LA PERTINENCE D'UN PROLONGEMENT DE L'A12 POUR AMELIORER LA CIRCULATION DANS LE SUD-OUEST DES YVELINES, EN PARTICULIER SUR LA RN 10</p>
--

La Commission Nationale du Débat Public pose la question préalable de l'opportunité du prolongement de l'autoroute A12.

Le document élaboré par la DDE des Yvelines estime que ce prolongement constitue la réponse à l'encombrement de la RN 10 entre Trappes et Les Essarts.

Les développements qui suivent souhaitent apporter une contribution à ce débat.

1. le constat :

On ne peut que partager le constat fait par la DDE quant à l'encombrement de la RN 10, sachant qu'elle l'assortit de trois considérations :

- Le trafic de transit représentera 30 % de la circulation à l'horizon 2020.
- La capacité d'écoulement des flots de véhicules est fortement réduite par la présence de feux (cf. page 72 : la DDE évalue cette réduction à 40 % de la capacité)
- Les autoroutes A12 et A13 sont très encombrées au triangle de Rocquencourt

2. le trafic de transit :

Autant on peut facilement adhérer au constat de la DDE 78, autant on peut être réservé quant au fait qu'elle ne propose **qu'une seule** solution pour écouler le flux de transit : le prolongement de l'A 12 en site urbain avec une préférence marquée pour le tracé par le Vallon du Pommeret, qu'elle estime moins onéreux et d'exécution plus facile.

Aujourd'hui et dans un horizon proche, les flux Nord/Sud au travers de l'Europe peuvent contourner Paris :

- par l'Est, et on peut saluer la sagacité des services de l'Etat de ces Départements qui ont réalisé des tracés éloignés de la conurbation parisienne (tracé N36)
- soit par l'Ouest et plusieurs cheminements sont ou seront offerts du Nord vers l'A13 ou l'A10 : le boulevard périphérique de Paris, l'A86 (mais la hauteur réduite du tunnel COFIROUTE enverra les camions vers le triangle de Rocquencourt), l'A 104 (avec dans ce cas là également un possible passage par ce triangle). Toutes ces solutions surchargent A12 et A13 vers ce triangle.

Une solution alternative consisterait à accélérer la réalisation du contournement de la conurbation parisienne plus à l'Ouest, comme cela est indiqué par des pointillés sur la carte de la page 31 de la proposition de la DDE : c'est le symétrique du contournement par la N 36 à l'Est, loin de Paris.

3. les trafics d'échange et internes :

La DDE a répertorié 7 feux tricolores sur la RN 10 (cf. page 19 : « facteurs de ralentissement brutaux » et d'accentuation du bruit et des pollutions au droit de ces carrefours). Il est manifeste qu'un feu alternativement rouge puis vert, si les plages sont identiques, réduit d'au moins de moitié la capacité d'écoulement d'un flux de véhicules.

L'aménagement de la RN 10 en voie express, augmenterait la capacité d'écoulement de ces trafics d'intérêt local.

Pour conclure :

- le trafic de transit devrait être repoussé plus loin de la conurbation parisienne (axe : Cergy/Epone /Les Essarts/Rambouillet/Ablis, voire plus à l’Ouest), de façon à soulager les autoroutes A12 et A13 vers le triangle de Rocquencourt
- l’aménagement de la RN 10 en voie express augmentera la capacité de celle ci (il serait souhaitable que la DDE chiffre cette capacité supplémentaire)
- le coût d’aménagement « en boulevard urbain » de la RN 10 + celui de prolongement de l’A12 (coût complet incluant échangeurs, enfouissement demandé par Montigny sur le tronçon commun,) devrait être comparé à un aménagement de seule RN 10 en voie express

A noter qu’en 1976 la commune du Mesnil St Denis a fait établir un avant projet chiffré par un cabinet extérieur , cette étude a été communiquée à la DDE qui n’a pas eu de réaction, malgré plusieurs relances :la cet avant projet est à la disposition de la CNDP

