



Comment répondre aux problèmes posés par la saturation du secteur de la RN 10?

Opportunité et enjeux d'un nouvel aménagement



Le territoire qui borde la RN 10 dans le prolongement de l'A12 possède un fort potentiel de développement économique, entraîné par le dynamisme de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. 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. Aujourd'hui les automobilistes se voient contraints d'utiliser les voiries locales, urbaines ou rurales, comme itinéraires de délestage.

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. Des améliorations qualitatives de la voie sont prévues, voire partiellement engagées, dans le cadre du contrat de plan État-Région. Solution d'attente destinée à gérer au mieux les problèmes dans les dix prochaines années, elle ne peut pas répondre de façon satisfaisante aux évolutions de trafic prévues à l'horizon 2020.

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. Aussi, en cohérence avec l'ensemble des politiques de déplacements urbains et devant le poids des enjeux révélé par les différentes études, il apparaît souhaitable d'analyser la situation des transports prévisible à l'horizon 2020 et, au regard de celle-ci, de s'interroger sur l'opportunité du projet.

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS À CONFIGURER POUR L'HORIZON 2020

Le développement de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et sa proximité avec la ville de Versailles sont identifiés comme des enjeux stratégiques pour la région Île-de-France qui fait état de sa « volonté de résoudre les problèmes de transport qui freinent le dynamisme économique ».

UNE OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN QUI S'ÉTOFFE DANS L'OUEST DE L'ÎLE-DE-FRANCE...

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

- » L'amélioration de la desserte RER et notamment l'extension du RER C, Paris – Saint-Quentin-en-Yvelines, jusqu'à La Verrière, qui est en cours d'étude.
- » La ligne de tramway Viroflay – Vélizy – Châtillon prévue au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2000-2006.
- » Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre les gares de La Verrière et de Trappes.
- » Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre Versailles-Chantiers et Le Chesnay, dont les études sont prévues au CPER.
- » La création d'une tangentielle Saint-Quentin-en-Yvelines – Melun, par Massy, Évry et Sénart, en étude dans le cadre du CPER.
- » La réalisation d'une tangentielle Ouest à l'étude entre Achères et Versailles.

En cohérence avec les orientations du SDRIF, le Plan de Déplacements Urbains (PDU d'Île-de-France), dont l'objectif est de ramener la part de la voiture particulière dans les déplacements motorisés en deuxième couronne à 85 %, 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 :

- » Mantes - Saint-Quentin (ligne 011 01 015) exploitée par la CGEA Connex Ecquevilly,
- » Les Mureaux – Saint-Quentin (ligne 011 011 083), exploitée par la CGEA Connex Ecquevilly,
- » Houdan - Saint-Quentin-en-Yvelines (011 011 067), exploitée par la CGEA Connex Ecquevilly,
- » La Celle Saint-Cloud - Saint-Quentin-en-Yvelines (213 213 036), exploitée par la CGEA Nanterre,
- » Vélizy - Saint-Quentin-en-Yvelines (022 307 001), exploitée par les sociétés Hourtoule et CSO,
- » Poissy - Saint-Quentin-en-Yvelines (015 242 004), exploitée par les sociétés Hourtoule et CSO,
- » Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines (056 056 028), exploitée par la Société Versaillaise de Transports Urbains (SVTU),
- » Porte d'Orléans - Saint-Quentin-en-Yvelines (230 410 475), exploitée par la société SQYBUS.

... MAIS UN DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ CONTRAINT PAR LA CONFIGURATION ET L'USAGE ACTUELS DE LA RN 10

L'offre de transports en commun est considérée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) comme quantitativement satisfaisante dans la zone d'étude. Si importantes soient-elles, les évolutions envisagées de cette offre ne paraissent pas de nature à apporter une amélioration significative à l'étendue des problèmes constatés sur la RN 10. 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).

En outre, dans le contexte actuel, la RN 10 constitue un frein au développement du réseau de transports en commun : l'accès des bus est très difficile sur une voie qui n'est pas configurée pour les accueillir (seule la ligne de bus Trappes-La Verrière l'emprunte). La desserte des quartiers et des gares en particulier (situées au sud de la voie, à l'opposé des quartiers d'habitation), fortement affectée par le faible nombre de franchissements, est dissuasive. En conséquence, la mise en place d'un service attractif et performant susceptible de venir concurrencer la voiture particulière paraît inenvisageable dans la configuration actuelle de la RN 10.

* « Complément au dossier d'études préliminaires - étude de trafic à l'horizon 2015 - avril 1996 » réalisée par le cabinet C. Isbérie

La révision du SDRIF en cours limite la visibilité sur le développement des transports

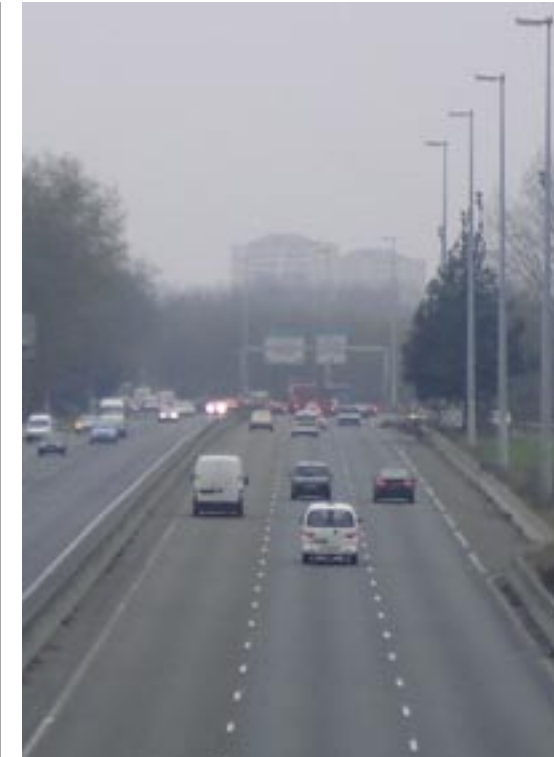
Approuvé par décret en Conseil d'État en 1994, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est le document stratégique d'aménagement et de développement du territoire francilien à long terme. Il détermine, entre autres, la localisation des grandes infrastructures de transport. La volonté de l'exécutif régional d'adapter ce document aux nouvelles orientations de sa politique, ainsi que l'évolution des textes législatifs et les enjeux de développement ont conduit le conseil régional d'Île-de-France à engager sa révision en juin 2004.

Certains projets précédemment prévus sont susceptibles d'être annulés, d'autres pourraient voir le jour... 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.

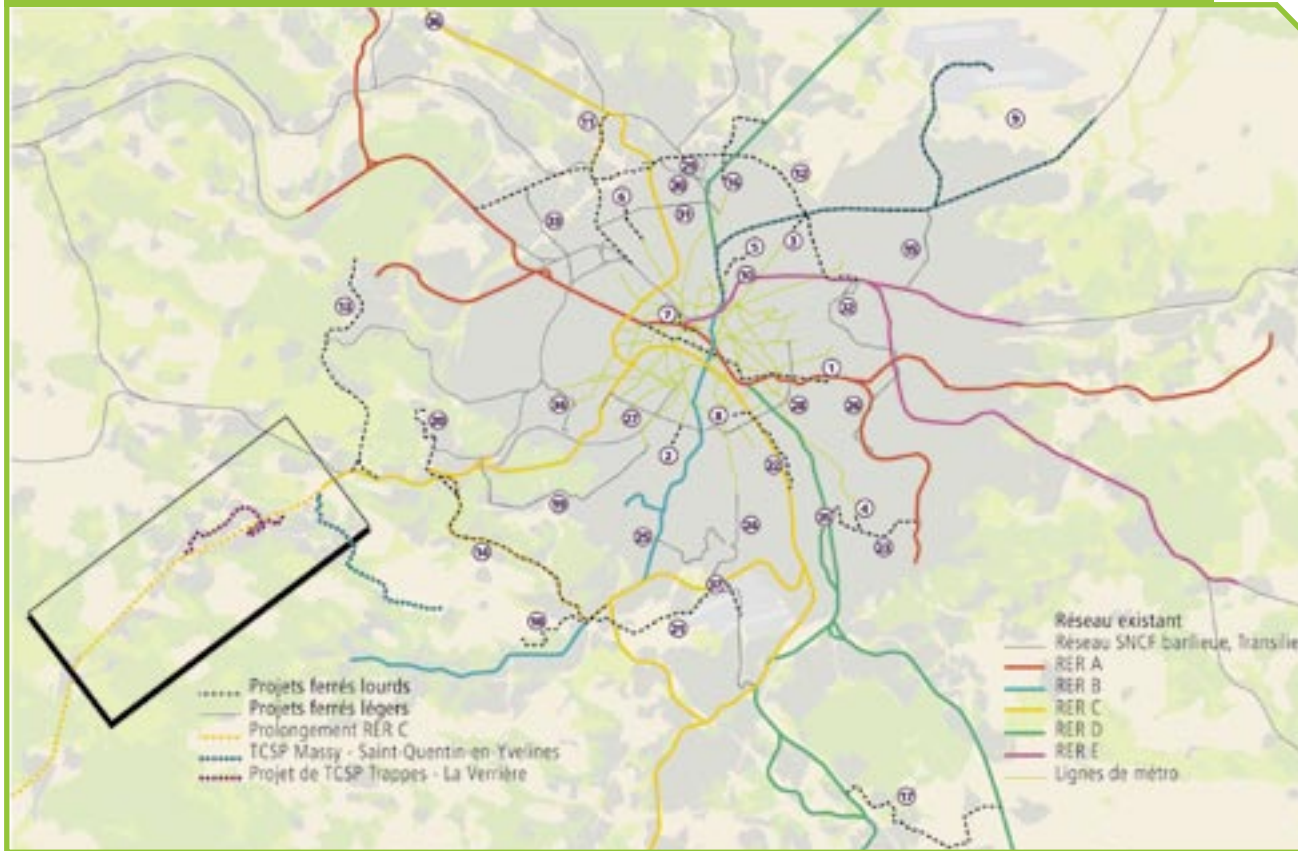


UN RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL QUI SE RESTRUCTURE POUR MIEUX SERVIR LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT

Le réseau routier francilien fonctionne sur le principe général de hiérarchisation structurelle des voies (voies rapides urbaines, réseau principal, réseau secondaire). Le réseau intermédiaire ou « boulevards urbains » y joue un rôle prépondérant. Le réseau de Voiries Rapides Urbaines (VRU) structure, quant à lui, le territoire régional et favorise les déplacements à l'intérieur de cet espace. Dans l'ouest francilien, le réseau est organisé autour d'un faisceau de grandes voies radiales que sont les autoroutes A115, A15, A14, A13, A12 et A10 plus au sud. Les RN 12, RN 10 et RN 118 s'ajoutent à ces grandes radiales. Trois grandes tangentiels viennent en complément : le boulevard périphérique, l'autoroute A86 et la Francilienne (A104) dont le prolongement, entre Méry-sur-Oise et Orgeval, est un projet qui fait l'objet d'un débat public en 2006. La qualité du fonctionnement du réseau routier francilien repose non seulement sur un maillage suffisamment dense, attractif et continu du réseau de VRU (35 % du trafic à l'heure de pointe du soir en véhicules/heure) mais également sur une bonne articulation avec les réseaux primaires et secondaires qui assurent la desserte locale. Le développement et l'aménagement simultanés et cohérents des différentes hiérarchies du réseau routier, constituent donc un des enjeux majeurs de l'organisation du réseau routier francilien dans son ensemble.



LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN À L'HORIZON 2020 : OFFRIR UNE ALTERNATIVE PERFORMANTE À LA VOITURE PARTICULIÈRE



- 1 Métro ligne 1 • Météorisation L1 Château de Vincennes - La Défense
- 2 Métro ligne 4 • Variante : Porte de Clignancourt - Mairie de Montrouge - Verdun sud - Bagneux
- 3 Métro ligne 7 • Variante Bourget, branche 1 : Mairie d'Ivry - La Courneuve - RER Le Bourget et branche 2 : Villejuif L.A. - La Courneuve - RER Le Bourget
- 4 Métro ligne 8 • Variante : Balard - Créteil-Préfecture - Créteil Parc des Sports
- 5 Métro ligne 12 • Variante : Mairie d'Issy - Proudhon Gardinoux - Pont de Stains - Mairie d'Aubervilliers
- 6 Métro ligne 13 Branche G. Péri • Variante, branche 1 : Châtillon - G. Péri - AG II - AG III
- 7 & 8 Métro ligne 14 / Projets • Variante : Olympiades - Bibliothèque - Madeleine - Saint Lazare
- 9 RER B OMNIBUS pour tous les trains • Variante : tous les trains RER B sont omnibus

- 10 Évangile • Variante Évangile : Arrêt à Évangile pour les missions Haussmann STL - Chelles, Tournan et Villiers
- 11 PSTL Ermont • Variante Ermont : Nœud d'Ermont + modification des missions RER C 43563 et 43564
- 12 Tangentielle nord légère • Variante, branche 1 : Noisy le Sec - Villetaneuse Université - Sartrouville
- 13 Tangentielle ouest • Variante : Saint-Germain RER A - Saint Cyr RER C
- 14 Tangentielle sud • Variante : Versailles-Chantiers - Massy avec une fréquence de 15 minutes
- 15 Tram-train Aulnay - Bondy • Variante : Ligne des Coquetiers Aulnay - Bondy
- 16 TCSP RN 1 - RN 16 • Variante : Saint Denis Place du 8 mai - Garges Sarcelles RER
- 17 TCSP Sénart - Évry • Variante : Lieusaint RER - Saint-Germain-les-Corbeil - Évry Courcouronnes

- 18 TCSP Massy - SQY • Variante : Massy Palaiseau RER - École Polytechnique
- 19 Tram Croix-du-Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay • Variante : Châtillon - Ravel - Viroflay Rive Droite
- 20 TCSP Versailles - Le Chesnay • Variante : Versailles Pont Colbert - Le Chenay
- 21 TCSP Massy Orly • Variante : Massy Palaiseau - Orly
- 22 TCSP RN 305 • Variante : Porte de Choisy - Carrefour Rouget de Lisle
- 23 TCSP Pompadour Sucy - Bonneuil • Variante : Pompadour TVM - Sucy Bonneuil RER
- 24 Tramway Villejuif - Juvisy • Variante : Villejuif L.A. - Rungis la Fraternelle - Athis Mons - Juvisy sur Orge
- 25 TVM ouest • Variante : Croix de Berny - Rungis - Saint Maur.
- 26 Tram Saint Maur - VDF • Variante : Saint Maur - Joinville - Val de Fontenay
- 27 Tram des Maréchaux • Variante sud : Pont de Garigliano - Porte d'Ivry - Porte de Charenton
- 28 Tram des Maréchaux • Variante est : Porte de Charenton - Porte de Bagnolet
- 29 Tramway Saint-Denis • Évangile - Variante branche 1 : Évangile - Saint-Denis Porte de Paris - Villetaneuse
- 30 Tramway Saint-Denis • Évangile • Variante branche 2 : Évangile - Porte de Paris - Orgemont
- 31 T1 Saint-Denis - Nanterre • Variante : Colombes - AGIII - Saint Denis - Noisy le Sec
- 32 Tram Val de Fontenay - Noisy le Sec - Val de Fontenay - Murs à Pêches - Noisy le Sec
- 33 T2 prolongement au nord • Variante : Cité des Indes - Pont de Bezons - Porte de Versailles
- 34 T2 dédoublement au sud • Variante : Saint Cloud - Piscine - Méandre sud - RER Bellevue
- 35 Pompadour - Gare de Pompadour
- 36 Gare de Liesse - Gare de Liesse
- 37 Gare de Rungis La Fraternelle - Gare de Rungis La Fraternelle

- 1 Aménagement de la RN 14
- 2 V88
- 3 Prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne
- 4 Aménagement de la liaison Cergy - Roissy - Meaux
- 5 Aménagement de la RN 17 entre le BIP et la Francilienne et de l'A1 au sud du BIP
- 6 Élargissement de la Francilienne à l'est
- 7 Élargissement de l'A4 à l'est de la Francilienne et aménagement du tronc commun A4/A86
- 8 RN 19 : déviations de Boissy-Saint-Léger et de Villecresne
- 9 Élargissement de la Francilienne sud, entre l'A5 et l'A10, aménagement de collectrices au droit de l'A10 et de l'A6, aménagement du Ring des Ulis
- 10 Aménagement de la RN 10 et de la RN 191 entre Rambouillet et l'A10
- 11 Élargissement de la RN 118 et de l'A86 entre la RN 444 et Pont-Colbert, aménagement de l'échangeur du Petit-Clamart
- 12 Réalisation de l'A86 ouest (tunnels est et ouest), élargissement de l'A13 entre Rocquencourt et Vaucresson, ouverture de la 4^e voie de l'A12 dans le sens sud-nord, élargissement de la RN 286
- 13 Aménagement des échangeurs sur l'A14 (Poissy, Chambourcy, Montesson)
- 14 Enfouissement de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine
- 15 Prolongement de l'A12
- 16 Prolongement de la Francilienne
- 17 Élargissement de l'A86 entre le Pont de Rouen et l'A15

LES PROJETS ROUTIERS À L'HORIZON 2020 : DISSOCIER LES FONCTIONS POUR MIEUX SERVIR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT



Ces deux cartes présentent les réseaux de référence (transports en commun et routes) à l'horizon 2020. Il s'agit de configurations de réseaux envisageables sur la base desquelles les études de trafics ont été réalisées.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN 10 : UNE SOLUTION D'ATTENTE

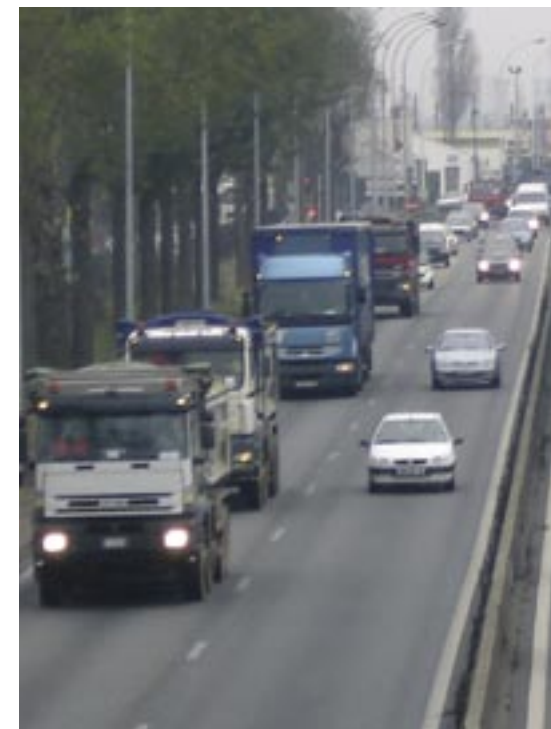
UNE RN 10 PARTIELLEMENT RÉAMÉNAGÉE À L'HORIZON 2020...

En regard du contexte extrêmement dégradé de la RN 10 dans la traversée de la zone d'étude, de Trappes aux Essarts-le-Roi, des améliorations de cette section font l'objet d'une inscription à l'actuel contrat de plan État/Région 2000-2006. Elle est intitulée « RN 10 traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines » dans le chapitre « Infrastructures routières - sécurité et qualité ». Des études préliminaires ont été engagées par la DDE des Yvelines en liaison avec le conseil général et les communes concernées. Elles portent essentiellement sur une meilleure insertion urbaine de la voie, sur la mise en place de protections phoniques sur les zones recensées comme des « points noirs dus au bruit » et sur l'aménagement des carrefours considérés comme dangereux ou présentant des problèmes aigus de fonctionnement. Ces aménagements sont échelonnés dans le temps et présentent des complexités différentes. Aussi suite à ces premières études basées sur un diagnostic des conditions de circulation sur la RN 10 (dont la prise en compte du projet de mise en souterrain à Trappes dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV)), il a paru nécessaire de procéder à des études complémentaires. Initiées en août 2005, elles permettront de détailler plus finement les projets envisagés et donc de fiabiliser le coût des aménagements.

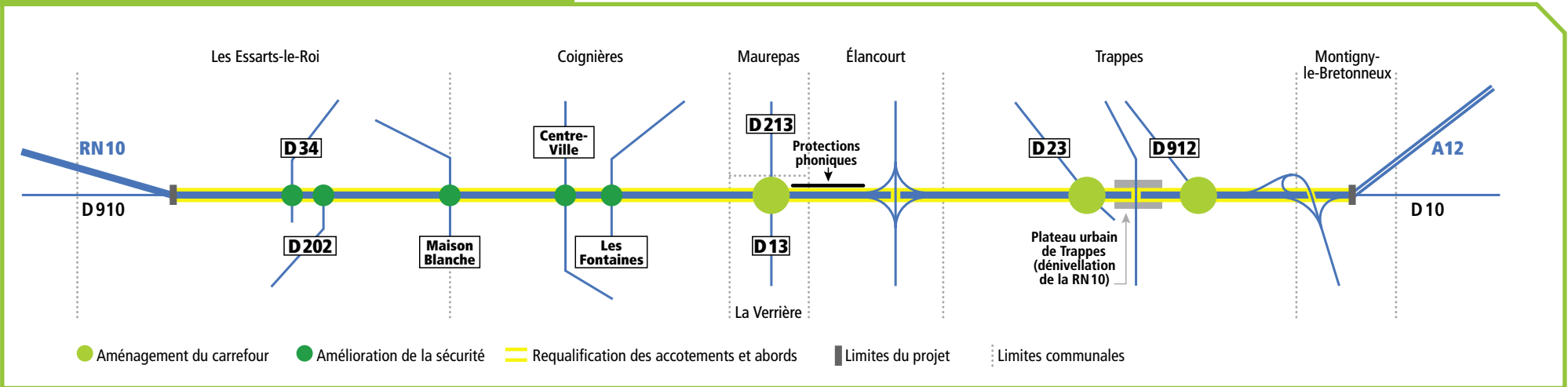
... MAIS QUI NE PERMET PAS À ELLE SEULE DE REMÉDIER À LA SATURATION

Des simulations de trafic* en transports individuels (voitures et camions) ont été réalisées en novembre 2005 sur l'aire d'étude élargie du projet à partir du modèle de trafic de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF). Ces simulations permettent d'évaluer les conditions de circulation à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) à l'échelle régionale à l'horizon futur de référence 2020. Elles se fondent sur des hypothèses liées à l'évolution prévisionnelle de la demande de déplacements et sur l'offre routière (c'est-à-dire l'état du réseau routier à ce même horizon). Le réseau de référence est un scénario probable de la configuration du réseau routier de l'Île-de-France à l'horizon 2020 sans la réalisation du projet. Il sert de base de comparaison pour évaluer les différents scénarios du projet de prolongement de l'A12.

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



LES AMÉNAGEMENTS DE LA RN 10 PRÉVUS AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION



Les aménagements prioritaires envisagés ou engagés sur la RN 10

» Le projet de dénivellation de la RN 10 à Trappes

Ce projet qui consiste à enfouir la RN 10 à Trappes a vu le jour sous l'impulsion des collectivités locales. Il est le fondement d'un projet urbain de grande envergure qui se structure au sein d'un « Grand Projet de Ville » (GPV) commun aux villes de Trappes et de La Verrière. Le Schéma de Cohérence Urbaine (SCU) de Trappes prévoit depuis 2001 l'enfouissement de la RN 10 sur 280 m devant le nouvel hôtel de ville afin d'aménager un vrai centre-ville. En 2002-2004, des études préliminaires ont été menées par la DDE des Yvelines sur ce projet. Parallèlement un dossier a été envoyé à l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) pour lui demander une participation financière, désormais acquise par une convention approuvée le 16 novembre 2005 au conseil d'administration de l'ANRU.

» Les carrefours RD912 et RD23 : deux entrées de ville pour Trappes

En venant du boulevard périphérique par l'autoroute A13 puis par A12, le premier carrefour à feux rencontré est celui de l'entrée de Trappes, avec la RD 912. Ce carrefour occasionne des remontées importantes de files d'attente aux heures de pointe et dévalorise l'entrée de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que sa base de loisirs. Le carrefour avec la RD 23, qui marque une transition après la traversée

urbaine du centre de Trappes vers la province, mérite de même un traitement urbain de meilleure qualité. Le diagnostic fait donc de ces carrefours très accidentogènes une priorité dans le programme de la requalification de la RN 10. Il pourrait être envisagé de les transformer en ronds-points à feux dénivelés, permettant ainsi à la fois de sécuriser les échanges complexes au droit de ces carrefours et de traiter d'une manière qualitative les entrées de ville de Trappes. Les services de l'État étudient actuellement un projet qui consiste à isoler le flux des routes départementales vers Paris, très important, en réalisant une dénivellation. Une meilleure circulation pour les piétons et pour les cyclistes est étudiée dans la conception de ces ronds-points.

» Le réaménagement du carrefour de la Malmédonne

Ce carrefour entre la RN 10 et les RD 13 et 213 est situé entre les communes de Maurepas, de La Verrière et de Coignières. Aujourd'hui son fonctionnement est très incomplet car il ne permet pas tous les mouvements et notamment un franchissement de la RN 10 à cet endroit : la RD 13 à La Verrière n'est plus connectée à la RD 213 côté Maurepas et Coignières depuis une trentaine d'années. Il est donc nécessaire de rétablir les échanges entre ces trois communes, pour permettre une meilleure insertion urbaine de cet axe qui contribue aussi à l'accessibilité de la gare de La Verrière, et pour ainsi sécuriser les circulations de tous ses usagers (voitures, piétons, vélos...). Actuellement, le projet prévu par l'État en liaison avec le conseil général est en cours d'étude. Il consiste à déniveler la RN 10 au droit du futur carrefour permettant un rétablissement de la RD 13 et de la RD 213 à niveau.

» La lutte contre le bruit

Certains aménagements prioritaires sont déjà en cours : il s'agit de deux projets de protections phoniques, l'un à Élancourt pour la résidence de la Chapelle et l'autre à Maurepas pour le quartier de l'Agiot. Ces deux quartiers riverains de la RN 10 sont soumis actuellement à des niveaux de bruit très élevés, supérieurs à 70 dB (A) de jour en façade. Les travaux, entamés à l'automne 2005, se termineront au printemps 2006.

» Une collectrice pour la zone d'activités de la Pépinière (dite IMMOPARC)

Actuellement, les entrées et sorties vers cette zone d'activités située sur la commune de Trappes se font directement sur la RN 10, et notamment les mouvements de poids lourds. Un projet de collectrice a été étudié afin de canaliser les flux vers la zone d'activités de la Pépinière, de l'entreprise « Matériaux Roussel » et de la rue Blanqui. Il permettrait de mieux sécuriser les accès sur la route nationale.

Le modèle d'affectation de trafic de la DREIF : principes de conception et d'utilisation

Comment est-il conçu ?

Il s'agit d'un modèle régional multimodal développé depuis plusieurs années. Il est alimenté par les données de recensement de 1999, de l'enquête régionale emplois de 2001 ainsi que par les données sur la mobilité des Franciliens issues des enquêtes globales de transport. Il permet de décrire et de modéliser la demande de déplacements tous modes de la région Île-de-France sous forme de matrice exprimant le nombre de déplacements zone à zone en Île-de-France. Cette demande est ensuite répartie selon les différents modes de déplacements (marche à pied, transports en commun et transport individuel), ce qui permet de construire une matrice de demande en transport individuel. Ces données sont alors affectées à l'heure de pointe du soir au réseau modélisé de voirie de la région et réparties sur les différentes voies en tenant compte des différentes contraintes (congestion...). Le modèle a fait l'objet d'un calage à l'échelle régionale, affiné à l'échelle locale sur le secteur d'étude du prolongement d'A12. Il a été réalisé à l'horizon actuel sur la base de 2000 comptages et de temps de parcours sur 40 itinéraires, à l'heure de pointe du soir. Il a consisté à adapter la matrice de demande, ainsi que le réseau et les paramètres d'affectation.

Comment a-t-il été utilisé ?

Le modèle doit servir à évaluer et comprendre le fonctionnement du réseau routier étudié – ici le scénario de référence 2020 – par comparaison avec le réseau de la situation dite actuelle (chiffres 2003) ou avec une situation projetée à 2020 si l'on ne faisait aucun des aménagements sur la RN 10 et sur le prolongement de A12. Classiquement, le modèle permet ainsi de mesurer :

- » l'évolution de la saturation ou, à l'inverse, le délestage sur des tronçons,
- » les reports de trafic d'un itinéraire sur l'autre,
- » les gains ou pertes de temps et leurs traductions en accessibilité : les isochrones,
- » l'évolution de la structure du trafic : transit, échanges, interne avec une zone définie,
- » des indicateurs particuliers, jugés pertinents pour l'objectif et la nature de l'étude de trafic considérée.

Pour les études destinées à éclairer un débat public, les simulations de trafic n'ont pas vocation à fournir un degré fin de précision qui serait celui requis, par exemple, pour concevoir un système de gestion de trafic et d'information dynamique des usagers. Elles sont toutefois suffisamment fines pour révéler les tendances, fournir les indications utiles à des comparaisons de scénarios et les données nécessaires à une première approche de l'évaluation socio-économique.

Les principaux constats fournis par les simulations de trafics

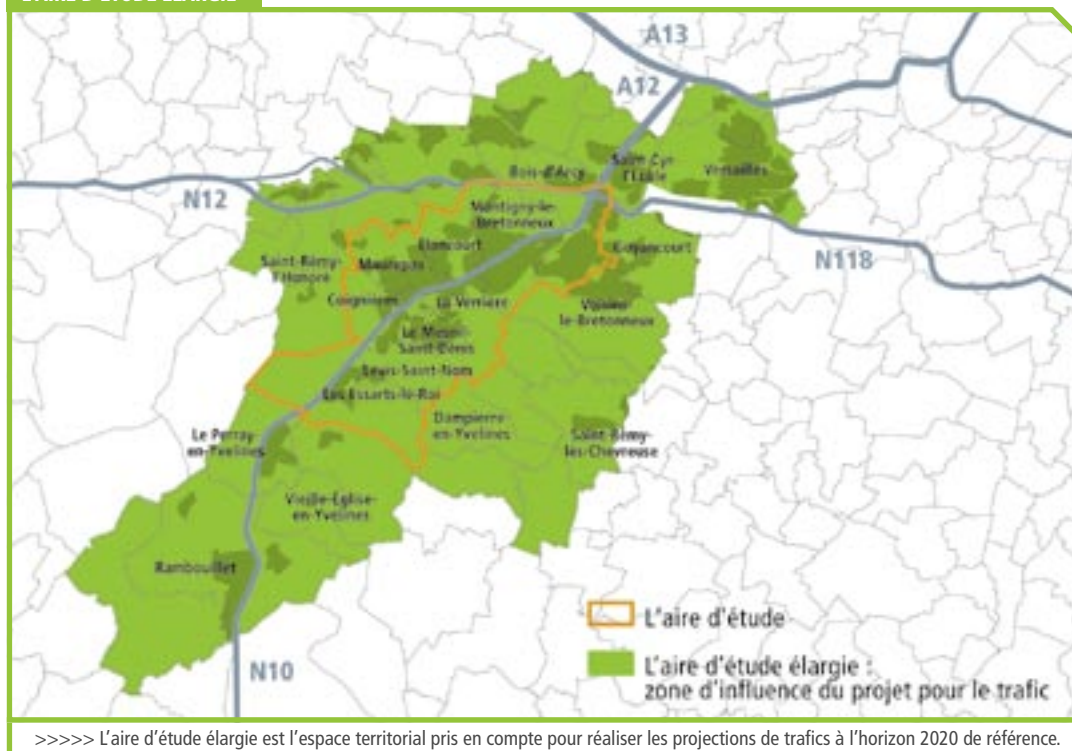
La RN 10 attirera toujours plus de poids lourds

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 » avec une traversée de l'Île-de-France. **Ainsi, pour cette région, le trafic de transit national ou international représente 22 % du trafic total de marchandises en Île-de-France, contre 39 % de trafic d'échanges (entre la région et l'extérieur de celle-ci) et 39 % de trafic interne à la région.** 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

(près des deux tiers des flux de transit) via la Francilienne est (A104), l'A86 est et le boulevard périphérique est. Les plateformes logistiques de marchandises sont ainsi majoritairement sur l'est. À l'ouest, les autoroutes A15, A13 et A12 ainsi que la RN 10 actuelle, reçoivent aussi des flux de poids lourds importants. Ce trafic se caractérise par une concentration plus importante que celles des véhicules légers sur les grands axes rapides d'Île-de-France 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.** 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 %.

* Étude DREIF sur les poids lourds pour les projets A12 et A104 ; décembre 2005.

L'aire d'étude élargie

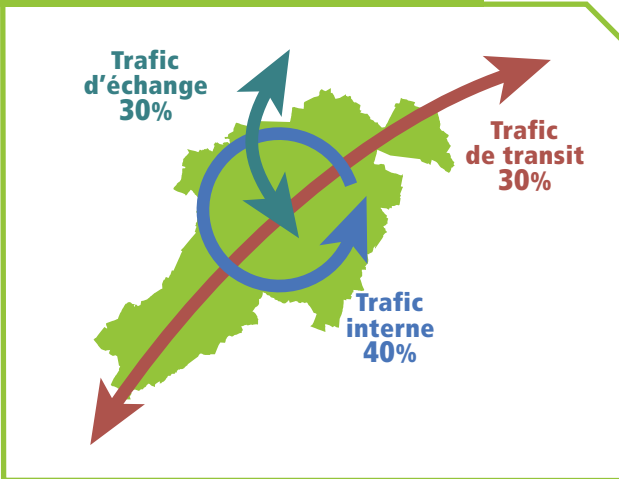


>>>> L'aire d'étude élargie est l'espace territorial pris en compte pour réaliser les projections de trafics à l'horizon 2020 de référence.

La RN 10 continuera de capter une proportion importante de trafic de transit, tous types confondus.

Le trafic sur la RN 10, dans la traversée de l'aire d'influence, est aujourd'hui constitué de trafic de transit, de trafic d'échanges et de trafic interne. Malgré les dégradations des conditions de circulation, la RN 10 supporterait en 2020 une proportion de 30 % de trafic de transit, 30 % de trafic d'échanges et 40 % de trafic local. En d'autres termes, malgré la dégradation des temps de trajet, la RN 10 serait de plus en plus encombrée par du trafic de longue distance. On peut supposer que les trafics de transit sur une voie qui n'est toujours pas configurée pour les accueillir, contribuent à un niveau d'insécurité routière élevé. Ce, malgré les efforts de contrôle-sanction.

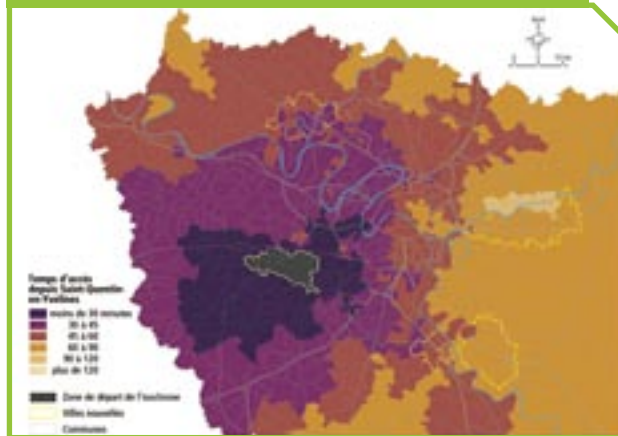
UNE FORTE AUGMENTATION DU TRAFIC DE TRANSIT À L'HORIZON 2020 AUX DÉPENS DU TRAFIC INTERNE DANS L'AIRE D'ÉTUDE ÉLARGIE



La RN 10 sera totalement en limite de capacité en 2020.

À l'heure actuelle, la RN 10 comprend deux sections difficiles : entre Les Essarts-le-Roi et Coignières (traversée comprise) et à hauteur de Trappes. Ces sections constituent des goulots d'étranglement qui en l'absence de projet à l'horizon 2020 font basculer une partie du trafic longue distance sur l'A10 et une partie du trafic interne sur la voirie locale. 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.

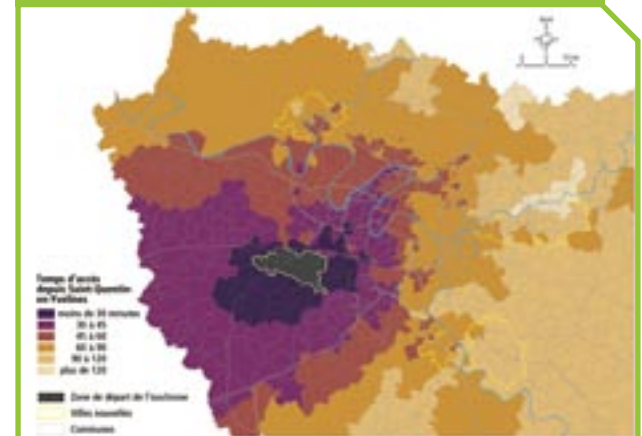
ISOCHRONE À PARTIR DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES EN VOITURE PARTICULIÈRE À L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN 2003



Le temps moyen de parcours continuera de se dégrader sur la RN 10 : il augmentera de + 20 % entre Montigny-le-Bretonneux et Rambouillet d'ici 2020.

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. Il s'agit d'un temps moyen. À l'heure de pointe du soir, la perte peut être amplifiée. Compte tenu de la saturation de la RN 10, les conditions de circulation seront encore plus affectées pour la moindre augmentation du trafic et en fonction du moindre aléa (accident, travaux, conditions météorologiques difficiles). De ce fait, l'accessibilité à partir de Saint-Quentin-en-Yvelines sera elle-même dégradée.

ISOCHRONE À PARTIR DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES EN VOITURE PARTICULIÈRE À L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN 2020



DES AMÉNAGEMENTS IMMÉDIATS DE CONFORT AUX EFFETS LIMITÉS

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 au total, avec les participations des collectivités et de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) selon le plan de financement défini en 2005. Certains de ces éléments devront faire l'objet d'une concertation dans le cadre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, en prenant en compte les conclusions du débat public, et celles de l'étude préliminaire en cours pour fiabiliser les coûts : couverture urbaine à Trappes, aménagements des carrefours.

SYNTHÈSE

À l'horizon 2020, la RN 10 continuera de capter une proportion importante de trafic de transit, tous types confondus. Elle sera alors en limite de capacité supportant un trafic de 2 400 véh./h pour une capacité de 2 500 véh./h. Le temps moyen de transport continuera de se dégrader : il augmentera de plus de 20 % entre Montigny-le-Bretonneux et Rambouillet. Cette situation insupportable exige d'ouvrir une réflexion sur la réalisation d'une infrastructure nouvelle, solution durable aux problèmes.



LE PROLONGEMENT DE L'A12 : UNE SOLUTION DURABLE QUI RÉPOND AU CHAMP DES PROBLÈMES

OFFRIR UNE LIAISON NATIONALE À CARACTÉRISTIQUES AUTOROUTIÈRES

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.

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 A13 et A12 au nord, A11 et A10 au sud. Cette voie, qui pourrait aussi structurer de manière durable le territoire à différentes échelles, pose la question du prolongement de l'A12. Il constitue un axe nord-sud alternatif qui contribue à une meilleure répartition des flux de transit en périphérie de l'agglomération parisienne et s'inscrit à ce titre dans le réseau national.

La liaison A12-A10 : un axe structurant du réseau routier national

La loi du 13 août 2004 sur les libertés et responsabilités locales a redéfini les fonctions du réseau routier national. Selon son décret d'application n° 2005-1499 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer paru le 5 décembre 2005, « ... les liaisons A10-Paris-Ouest assurées par, d'une part, la route nationale 191 (de l'autoroute A10 à la route nationale 10), la route nationale 10 (de la route nationale 191 à l'autoroute A12), puis l'autoroute A12 et, d'autre part, la route nationale 118 (de l'autoroute A10 au pont de Sèvres), y compris la route nationale 306 (entre la route nationale 118 et l'autoroute A86) complétant l'échangeur de Vélizy » sont intégrées au réseau routier national...

APPORTER UNE SOLUTION COHÉRENTE AVEC LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Si le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Île-de-France donne la priorité au développement d'un réseau de transports collectifs attractif en deuxième couronne, il rappelle néanmoins que le réseau routier contribue au bon fonctionnement économique de la métropole francilienne et qu'il est essentiel de faciliter les conditions de circulation à l'échelle régionale. Il préconise de ce fait une meilleure gestion du réseau routier magistral afin de lui redonner sa vocation initiale : faciliter les échanges intra-régionaux de moyenne et de longue distance. Le réseau des autoroutes et voies rapides doit permettre de délester le reste du réseau routier de façon à réduire les nuisances et partager l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des cyclistes. Aucun de ces aménagements favorisant les autres modes n'est aujourd'hui compatible avec l'actuelle RN 10.

Le SDRIF préconise l'amélioration du réseau routier...

« Les bouchons sur le seul réseau routier sont en croissance de 15% par an. Moins spectaculaires que les bouchons sur les autoroutes, les encombrements des voiries locales n'en constituent pas moins la source principale de nuisances et de pertes de temps. Dans la mesure où il est avéré que les voiries à débit élevé soulagent significativement la voirie locale, leur réalisation prévue au schéma directeur permettra un retour parfois spectaculaire à la fluidité des axes secondaires, permettant d'y opérer une reconquête de l'espace au profit de déplacements de proximité. »

... et le prolongement de l'A12

Le chapitre 5 du SDRIF mentionne la réalisation d'un réseau routier complémentaire, essentiel pour alléger celui des avenues et boulevards urbains et améliorer ainsi l'environnement bâti. Sa vocation est d'accueillir les échanges régionaux ou interrégionaux en lointaine périphérie ainsi que le détournement hors zone agglomérée des trafics de transit... Pour assurer une décongestion durable, des éléments de radiales sont envisagés, tels que le prolongement de A12 de Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'aux Essarts-le-Roi. Le mandat du premier ministre donné au préfet de la région Île-de-France pour l'association de l'État à la révision du SDRIF (13/09/05) mentionne également le projet de prolongement de l'autoroute A12 parmi les évolutions futures du réseau routier structurant.

AMÉLIORER LES FONCTIONNALITÉS ROUTIÈRES EN CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ, DES PÔLES D'EMPLOI ET DE LA QUALITÉ DE VIE

Si la réflexion porte sur la pertinence de la réalisation d'une infrastructure autoroutière, elle s'appuie à la fois sur des considérations techniques (écoulement optimal des différents flux de trafic dans les meilleures conditions de sécurité) et environnementales. La meilleure insertion possible de l'infrastructure dans son environnement naturel et urbain est plus qu'une préoccupation majeure : c'est le fondement même d'un projet qui vise d'abord à servir un développement équilibré et de qualité du territoire.

Dans ce cadre, les objectifs recherchés visent les résultats suivants :

- » **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 de la zone d'étude, les trafics de transit et d'échanges du trafic local. Il s'agit de mieux circuler sur la voie de distribution du trafic ou de desserte locale (RN 10) et de préserver le PNR de la haute vallée de Chevreuse de trafics de transit en reportant le trafic longue distance sur la voie rapide (A12),
- » **améliorer fortement la sécurité routière** sur la RN 10 en favorisant la diminution des accidents et la résorption des points d'accumulation d'accidents et, plus généralement, la sécurité des voies locales,
- » **permettre la requalification de la RN 10 en boulevard urbain** dans la traversée de l'agglomération avec une palette de fonctions restaurées pour améliorer le cadre de vie des riverains et favoriser le développement de l'intermodalité,
- » **améliorer l'accessibilité aux activités locales**, notamment économiques ; relier entre eux les pôles d'activités, les équipements et favoriser le développement des grands pôles d'emploi,
- » **qualifier et valoriser les quartiers traversés** : doter le paysage urbain d'un caractère attrayant pour y vivre et travailler.

CRÉER LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Afin de servir au mieux les objectifs exprimés, les fonctionnalités et les modalités de réalisation du projet devront contribuer à apporter des réponses à l'ensemble des attentes suivantes.

Offrir un réseau routier adapté à la nature des déplacements pour un niveau de service et de sécurité optimisé

Des trafics dissociés = une qualité de service rétablie et un réseau local préservé

En dissociant, dans la traversée urbaine, le trafic de transit et le trafic d'échanges du trafic local, il est possible de rétablir un service de qualité pour les automobilistes qui empruntent l'axe qui va de l'autoroute A13 à l'autoroute A10 via l'autoroute A12. Le report du trafic longue distance sur la voie rapide (A12) garantit une circulation fluide sur la voie de distribution du trafic ou de desserte locale (RN 10) et contribue en particulier à préserver le PNR de la haute vallée de Chevreuse des trafics de transit.

Des voies aux fonctions claires = une sécurité renforcée

Le prolongement de l'autoroute A12 s'inscrit dans un objectif de diminution des accidents sur la RN 10. Rendue à sa vocation de boulevard urbain, revenue à des niveaux de trafic acceptables, elle pourra être réaménagée dans la perspective d'un fonctionnement local où chaque mode trouvera sa place. Le traitement du profil en travers des voies avec, par exemple, la restauration de fonctions de stationnement, le choix d'équipements routiers de ville (terre-pleins engazonnés) et non d'autoroutes (glissières en métal ou béton...) s'accompagnant d'un abaissement des vitesses maximales autorisées (50 km/h ou 70 km/h), constituent des moyens pour y parvenir.

Des trafics homogènes = des déplacements plus sûrs, plus faciles et plus rapides

- » **À l'échelle du territoire traversé**, le détournement des trafics de transit doit permettre de fluidifier la circulation dans la zone agglomérée, de réserver la voirie locale aux besoins de déplacements locaux (emplois, commerces, espaces publics...), de reconquérir des espaces au profit des transports en commun, de supprimer l'effet néfaste de coupure...
- » **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) concourent au fonctionnement cohérent des pôles économiques et à leur dynamisation.
- » **À l'échelle de la région francilienne**, le projet contribue à la structure et au fonctionnement du système routier francilien, constitué de la juxtaposition de réseaux de routes de différents niveaux de service dont le plus récent est le réseau de Voiries Rapides Urbaines (VRU). Celui-ci est un atout reconnu à l'échelle mondiale en matière de desserte routière. Un des enjeux majeurs de l'aménagement de l'Île-de-France réside dans l'organisation, dans l'utilisation et dans le fonctionnement de ce réseau de VRU, conçu initialement pour soutenir l'aménagement polycentrique de la région et décongestionner le centre de l'agglomération, pour concentrer les flux automobiles et soulager les autres voiries. Enfin le projet contribue à renforcer l'organisation multipolaire de la région et favorise la pénétration à partir du sud-ouest vers l'ouest parisien.
- » **À l'échelle nationale**, la liaison par l'A12 entre l'A13 et l'A10 constitue un axe de contournement de l'agglomération de première importance pour capter le trafic de transit nord-sud que l'axe A6 - A10 ne suffit pas à absorber.

A12 et A104 : deux débats publics en 2006 pour une complémentarité d'enjeux et de projets.

Un débat public s'ouvre concomitamment à celui de l'A12 en vue de la réalisation d'une infrastructure de type autoroute ou 2 x 2 voies à chaussées séparées entre Méry-sur-Oise dans le Val d'Oise et Orgeval dans les Yvelines. Le territoire concerné par les deux projets couvre une grande partie de l'ouest de l'Île-de-France (de l'Isle Adam au nord-ouest à Mantes-la-Jolie à l'ouest et Rambouillet au sud-ouest). Une étude d'opportunité commune a été engagée par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en novembre 2005. L'étude souligne la nécessité d'élaborer les deux scénarios respectifs de prolongement de la Francilienne et de l'A12 afin de répondre à l'enjeu régional du maillage du réseau routier francilien.

Améliorer la qualité et le cadre de vie des riverains de la RN 10

Moins de trafic dans les zones urbaines = moins de nuisances pour les riverains

Destiné à réduire considérablement le trafic sur la RN 10, le projet de prolongement de l'autoroute A12 ambitionne de réduire dans les mêmes proportions les nuisances importantes aux riverains en matière de bruit, de sécurité, de difficultés de franchissement, de qualité de l'air...

Un trafic de transit maîtrisé = une opportunité de renouvellement urbain

Ainsi que l'attestent clairement les études menées dans le cadre du Grand Projet de Ville de Trappes - La Verrière, la RN 10 constitue aujourd'hui une coupure forte dans le tissu urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines. Débarrassée des trafics de transit et d'échanges, bénéficiant d'une palette de fonctions restaurées, la RN 10 pourrait être en mesure d'assurer une fonction de boulevard urbain et de créer des liaisons entre les quartiers situés de part et d'autre de la voie. L'opportunité serait alors donnée aux collectivités de restaurer l'intégrité territoriale en lançant des programmes de renouvellement urbain dans les secteurs proches de la RN 10 : cela est particulièrement important pour Trappes ou La Verrière mais aussi pour les zones commerciales de Coignièrès. La reconstitution du paysage urbain permettra de revaloriser l'image des quartiers traversés en les rendant plus attractifs pour y vivre et y travailler. Selon le projet retenu, le positionnement des échangeurs aura un effet important sur la redistribution des trafics à l'intérieur de l'agglomération. Cela permettra aux collectivités de préciser la hiérarchie des voiries locales et, le cas échéant, d'envisager de nouveaux projets d'infrastructures susceptibles de desservir les nouveaux quartiers.



Des reports de trafic diminués = un apaisement sur les voies qui traversent le Parc Naturel Régional

La diminution du trafic sur la RN 10, que le prolongement de l'autoroute A12 rendrait possible en captant le trafic de transit, permettrait de réduire les reports de trafic sur les voiries locales et d'améliorer la sécurité sur les voies qui traversent le Parc Naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse. Elles retrouveraient le caractère paisible propre à leur environnement naturel privilégié.

Ouvrir la voie au développement d'un réseau de transports collectifs performant

Un réseau de voiries mieux structuré et hiérarchisé dégagerait des capacités de développement pour les autres modes : l'optimisation des flux, les emprises offertes, la réalisation d'un meilleur maillage, la résorption de la rupture urbaine constituée actuellement par la RN 10, son réaménagement en boulevard urbain (faisant place à tous les modes) constituent un faisceau d'opportunités pour une réflexion globale sur l'organisation des transports, en particulier collectifs, sur le territoire. A minima, l'accès aux gares situées au sud de la voie sera grandement facilité et l'attractivité du train et du RER C de fait renforcée.

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

L'amélioration des accès aux zones d'activités existantes, facteur d'attractivité, est une contribution importante à leur développement. Plus encore, pour les collectivités territoriales disposant de faibles ressources actuellement et qui souhaiteraient l'implantation d'activités, une opportunité de développement économique est à saisir. À plus large échelle, au sud de l'agglomération parisienne, il est prévu le développement d'un Centre d'Envergure Européenne (CEE), grand pôle scientifique sur le plateau de Massy-Saclay dévolu à la recherche et susceptible d'accueillir des entreprises à vocation internationale : outre la nécessité d'une bonne connexion aux réseaux de transports, il importe d'améliorer les déplacements vers les lieux d'hébergement potentiels que constitue notamment l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.



Cela vaut également pour les deux pôles de compétitivité retenus par le CIACT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) ex CIADT du 14 octobre 2005 (System@tic et Vestapolis) qui, dans la perspective d'une dynamique génératrice d'emplois, supposent la mise en place de nouvelles infrastructures, notamment de transports, permettant aux chercheurs, aux industriels et aux étudiants de se rencontrer. Quant au projet d'Opération d'Intérêt National (OIN) à l'étude sur le Plateau de Saclay, son périmètre pourrait couvrir une partie de la zone d'étude du prolongement de A12. Ce projet qui permettra de définir l'offre nouvelle de terrains aménagés doit aussi pouvoir s'appuyer sur un réseau d'infrastructures routières primaires améliorées pour lever les difficultés de circulation actuelles.

SYNTHÈSE

Seule une intervention forte, comme le prolongement de l'autoroute A12 jusqu'aux Essarts-le-Roi, apparaît une réponse dimensionnée au cumul des problèmes de saturation, de nuisances et d'insécurité routière qui s'expriment sur le parcours de la RN 10. En proposant une alternative aux trafics d'échanges et de transit et en rendant à la RN 10 sa vocation de boulevard urbain, se dégagent de vraies opportunités de revalorisation durable du territoire, où priment qualité de vie pour les habitants, rééquilibrage de l'offre de transport au profit de tous les modes et regain d'attractivité pour les activités économiques.

