

Association DELTA

Association Delta Les Essarts-le-Roi



Association de loi de 1901,
déclarée le 29 janvier 2002
sous le N° 2/06652
à la sous-préfecture
de Rambouillet

CONTACT

Mail : delta78@free.fr

Site : <http://delta78.free.fr/>

Dans les années à venir, la gestion de l'existant devrait occuper une place privilégiée, non pas dans le sens simple de « *faire avec* » mais plutôt de « *faire mieux ou différemment avec* », en trouvant des adaptations originales de l'existant.

Jean-Christophe Hadorn

« *Aménager l'existant, imaginer le futur* »

La Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines a réalisé une étude de requalification de la RN10 entre Trappes et Les Essarts le Roi. Ce document intitulé « *Diagnostic* » édité en mars 2002 recense les différents points de dysfonctionnement de ce tronçon de 13,7 km qui se caractérisent par :

- 13 carrefours dont 7 équipés de feux tricolores.
- 4 « *tourne-à-gauche* ».
- 14 tronçons de limitation de vitesse (50;70;90;110).
- 15 accès directs aux commerces ou entreprises
- 3 accès directs aux zones d'activités.
- Des coupures urbaines

Ce tronçon de la RN10 n'est pas saturé. Sa capacité à deux fois deux voies est largement dimensionnée pour son trafic. La RN10 est simplement obstruée par tous ces points de dysfonctionnement.

Depuis 30 ans, l'aménagement à minima, la création de points d'embolie, l'implantation de commerces sans accès indirects, des tronçons à multi vitesses, les "tourne à gauche " ont conduit à une dégradation progressive de la circulation et ont développé des nuisances qui ont fait fuir les habitants riverains vers les villages voisins comme : Montigny le Bretonneux, Le Mesnil, Les Essarts-le-Roi etc.... vers lesquels la DDE souhaite transférer le projet de prolongement de l'A12 avec sa cohorte de nuisances.

Est-ce un constat d'échec ou une volonté délibérée de non-aménagement ?

Est-ce un transfert de nuisances (NIMBY : pas dans mon jardin) ?

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Une justification non démontrée

Afin de légitimer le prolongement de l'autoroute A12, la DDE s'appuie sur une simulation sujette à caution et grandement improbable. Ses prévisions ou approches sur les trafics en 2020 manquent de clarté, de réalisme, ne convainquent pas, et surtout ne démontrent pas la nécessité de créer une voie nouvelle.

Cet axe présente aujourd'hui un trafic de transit de 20 % (page 20), et présentera un trafic de transit de 30 % en 2020 (page 35). Ces chiffres sont impossibles à corréliser avec ceux cités pages 57.

Les variations entre « *les trafics de référence 2020* » et une « *RN10 Route express* » en augmentation de 30 % ne sont pas explicites.

Les effets entre les différents axes proposés ne sont pas étayés.

Les estimations de trafics nous semblent une simple extrapolation sans fondement sur l'avenir, et réclament une contre-expertise tenant compte de **facteurs minorants probants**,

Les facteurs minorants probants

La hausse du prix des carburants

Les découvertes pétrolières déclinent depuis plus de 3 décennies. Aujourd'hui les pétroliers extraient chaque année davantage d'or noir qu'ils n'en découvrent. Le « *peak oil* » de demain, c'est-à-dire le point culminant au delà duquel la production de pétrole sera inférieure à la consommation mondiale, se situe entre 2010 et 2030, selon certaines sources autorisées comme la « *SHELL, USGS, ASPO* ». Cette situation imposera un comportement plus économe et la mise en place d'autres modes de transport plus économiques.

Les transports alternatifs

Ceux-ci trouveront toutes leurs pertinences dans les années et décennies à venir, par des économies d'énergies, un fondement pour lutter contre les effets de serre et les changements climatiques, tout en désencombrant de nombreux corridors de transports.

- le transport par le rail qui ne représente aujourd'hui que 12,3 % des marchandises
- le transport fluvial qui ne représente aujourd'hui que 2,3 % des marchandises
- le transport par oléoducs qui ne représente aujourd'hui que 6,5 % des marchandises
- le transport maritime
- le transport par « *conteneurs* »
- le transport en mode doux (Piétons, cycles, etc...)

Système maillé national par la DATAR

(Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) et du MIIAT (Mission Interministérielle et Interrégionale de l'aménagement du Territoire du Bassin Parisien) dont le but est de répartir la circulation de transit sur tout le territoire national, et de s'affranchir de toute hausse de circulation sur cette portion du sud Yvelines. Le projet du SDAU de 1976 proposait dans cet esprit le contournement du massif forestier de Rambouillet par l'ouest.

La remise en cause du « Flux tendu »

L'industrie diminuera la fréquence et la densité des liaisons logistiques par la création de plateformes de stockage de proximité devenues financièrement plus rentables qu'un transport quotidien

Les effets du « e-commerce »

En développement croissant depuis quelques années, le e-commerce devrait atteindre son apogée dans les décennies à venir en réduisant les trafics individuels par des livraisons groupées.

Internet dans l'activité « travaux à domicile »

La télé-distribution, la télé-conférence, les planifications à distance, les activités décentralisées trouveront là encore un facteur minorant de la circulation routière.

Les transports en commun

Nous sommes toujours dans une croissance mondiale de la consommation de carburant, celle-ci ne peut se prolonger à l'infini. A terme, la rareté des produits pétroliers, engendrera des prix prohibitifs et bloquera notre système.

A l'avenir, pour ne pas bloquer la vie sociale et économique de nos concitoyens, une de nos meilleures chances est de promouvoir et structurer rapidement un réseau de transports collectifs plus dense et plus efficace.

D'après la DDE « *l'offre de transport est insuffisante* » (page 18 à 20), mais malheureusement leur argumentation ne se limite qu'à une analyse autoroutière et une citation d'un réseau ferré dit « *satisfaisant* » axé vers la capitale ? (page 21).

Rappelons que les déplacements banlieues intra-communales représentent 23 %, les trajets radiaux 13 %, les rocades 30 %, les transits Paris banlieues 17 %, Paris intra-muros 12 %, de banlieue à banlieue via Paris 4 %. (Source EGT mars 2005).

A l'intérieur de la banlieue (petite et grande couronne) la voiture particulière est le mode principal de transport pour 80 %, et seulement 20 % en transports en commun. (INSEE /DREIFDEGT 2001).

A l'intérieur du territoire, ces déplacements en transports en commun ne représentent que 8 % (page 17).

La croissance de la circulation routière en petite couronne a été de 9,1 % et en grande couronne de 12 % de 1991 à 2001. Plus d'un tiers de cette hausse est due à l'augmentation de la population, les deux tiers restants s'expliquent par la progression du nombre moyen de déplacements quotidiens par personnes et par jour.

Ceci met en évidence **le manque de transversalité** dans les "transports en commun" banlieue à banlieue.

La réponse à ces problèmes de transport ne peut pas être trouvée dans la seule augmentation de capacité des infrastructures routières mais plutôt dans une politique globale de transports collectifs soigneusement articulée.

Et puis avons-nous le choix... Nous avons peu de temps pour nous préparer, il est maintenant nécessaire de nous remettre en question, **de ne plus gérer une crise mais d'assurer une mutation vers des comportements et des pratiques plus économes.**

L'évolution du système de transport semble aujourd'hui rendue à un point critique :

ON NE PEUT PAS PROLONGER LES TENDANCES ACTUELLES QUI ONT PRÉVALU JUSQU'ALORS, SAUF A ABOUTIR À DES BLOCAGES OU A DES SITUATIONS INTOLÉRABLES.

Le manque de transparence

Nous nous interrogeons sur le refus de la DDE à présenter le projet dans sa globalité, « *Une trans-européenne* » reliant « *le Nord au Sud de l'Europe* » passant en plein cœur de la région Parisienne, par un tunnel « *86 Ouest* » dont le tracé débute dans la plaine de Versailles, à Bailly, pour rejoindre la A86 à Rueil-Malmaison. Il sera ouvert à tous les véhicules dont les poids lourds. Il se raccorde sur l'autoroute A12 au sud du Triangle de Rocquencourt. Sa réalisation n'est pas encore planifiée !!!

Quant à la quantification du trafic A12, en ce lieu dit « *Triangle de Rocquencourt* » : Elle est absente du débat. Toutes les estimations de trafic ne tiennent pas compte de cette future réalisation et faussent toutes les prévisions.

Hors c'est un point de convergence de la A12, sur laquelle se raccorde à Bois d'Arcy, la RN 286 à l'est, puis la RN12 à l'ouest, le prolongement de la A12 avec ses 100.000 véhicules/jour, et l'actuelle RN10 au sud, soit au total 9 voies de très grandes circulations dans le sens province Paris.

C'est le point d'engorgement majeur pour le futur.

A l'autre extrémité du projet, aux Essarts le Roi, dans le sens Paris province, la conjonction des voies de la A12 avec celle de la liaison RN12-A12 ajoutée au trafic de la RN10 et de la D191 (soit 8 voies) devront se fondre sur les deux voies de la RN10 par la déviation du Perray en Yvelines puis s'engager dans la traversée de Rambouillet dont la mise à deux fois deux voies n'est pas décidée et encore moins réalisée.

C'est le deuxième point d'engorgement majeur pour le futur.

D'autre part, « *les systèmes d'échanges* » au nombre de cinq, schématisés (page 47) ne laissent apparaître aucune emprise au sol nécessaire à leurs implantations, ni les emprises des voies de dégagement et de desserte. Ces lacunes ne permettent pas d'apprécier l'importance des dommages causés à l'environnement, des surfaces agricoles encore gâchées et rognées, des répercussions dans le Parc Naturel Régional de la vallée de Chevreuse, et les nuisances infligées aux riverains.

Des coûts négligés

Les coûts indiqués ne sont pas objectifs, soit refouloir, soit attractif, soit absents comme les « systèmes d'échanges », les expropriations, les achats de terrainetc.

Toutes ces estimations sont sujettes à caution et devront être revues pour le débat.

L'aménagement oublié de la RN10

La RN10 et ses riverains sont les grands laissés-pour-compte de ce prolongement de l'A12.

Après avoir servi de faire-valoir, ils sont exclus du projet.

Sauf l'enfouissement très limité à Trappes traité par le GPV, aucun projet n'apparaît dans les documents du débat.

La RN10 conservera son important trafic local sans bénéficier d'aménagement.

Comme la RN13, pourtant située entre les deux autoroutes A13 et A14, sa saturation perdurera avec les nuisances associées

Conclusion

Le prolongement de l'autoroute A12 n'est pas une nécessité, et nous prétendons qu'il est inopportun, sur le plan technique et écologique.

Le choix d'aménager la RN 10 s'impose, en créant des dénivelés le long de ses 13 carrefours, pour protéger ses riverains, améliorer la sécurité et sa fluidité, et pour préserver sa vocation de couloir économique. Il permet la réalisation simultanée des deux projets « conditions de circulation » et « réductions des nuisances multiples ». Il évite une nouvelle coupure départementale et préserve l'environnement de tous.

La plupart des initiatives de développement devraient tourner autour de 6 grands axes :

- Condamner l'ajout d'autoroutes supplémentaires en Ile-de-France, déjà surchargées ;
- Exclure toute tentative de création de transeuropéenne au cœur de l'île de France ;
- Promouvoir des transports collectifs élargis, et les sécuriser sur le plan humain ;
- Réduire les nuisances générées par le réseau existant ;
- Réduire les pollutions et préserver les poumons verts d'Ile-de-France pour les générations à venir ;
- Favoriser le développement des véhicules propres ;

Ces initiatives imposent le choix de l'aménagement de la RN10 au lieu de créer le prolongement de l'autoroute A12.



**Association
Delta**
Les Essarts-le-Roi



Association de loi de 1901,
déclarée le 29 janvier 2002
sous le N° 2/06652
à la sous-préfecture
de Rambouillet

CONTACT

Mail : delta78@free.fr

Site : <http://delta78.free.fr/>

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP Prolongement de l'A12 - 41, boulevard Vauban - 78280 Guyancourt- Tél : 01 39 30 46 46 - Fax : 01 30 57 10 93
Horaires d'ouverture sur rendez-vous : du lundi au vendredi : 9h00 / 12h00 - 14h00 / 16h30