

Chambre de commerce et d'industrie Versailles Val-d'Oise / Yvelines



Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

Cela fait maintenant plus de 40 ans que le prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux (les 4 pavés) et Les Essarts-le-Roi est programmé par les pouvoirs publics.

Cette proposition a été confortée par la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, et l'autoroute constituait en quelque sorte la colonne vertébrale de son développement.

Créée par le schéma directeur de 1965, la ville nouvelle s'est développée et elle a atteint, aujourd'hui, sa maturité, alors que le prolongement de l'autoroute A12 n'est toujours pas réalisé. Ceci a posé depuis plus de 20 ans, et pose plus encore aujourd'hui, de graves problèmes de desserte pour l'ensemble du secteur sud-ouest de l'Île-de-France, et peut même remettre en cause le développement économique de Saint-Quentin-en-Yvelines et les investissements qui y ont été réalisés.

Il convient toutefois de s'étonner que les pouvoirs publics n'aient pas cherché à fédérer l'ensemble des communes de la ville nouvelle autour du projet.

C'est pourquoi, à partir d'un état des lieux, nous démontrerons la nécessité de réaliser, de façon urgente, la déviation par l'autoroute A12 de la RN10 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi.

CONTACT

Didier Gans

Directeur des infrastructures
et des stratégies d'aménagement

dgans@versailles.cci.fr

Chambre de commerce
et d'industrie de Versailles

21, avenue de Paris

78 021 Versailles Cedex

Etat des lieux

Un développement urbain linéaire

Jusqu'au début des années 1970, le développement urbain dans le sud-ouest de l'Île-de-France s'est déroulé de façon linéaire le long des grands axes de communication et en particulier de la voie ferrée Paris-Chartres (Le Mans) et de la RN10 Paris-Chartres (Tours).

La banlieue sud-ouest s'est structurée autour de ces deux axes, orientés parallèlement, de Sèvres à Rambouillet.

En « *grande couronne* », les agglomérations se sont d'abord développées en grappe autour des gares, puis avec le développement de l'automobile, le long de la RN10, les restrictions d'accès à cette route n'ayant été mises en place qu'au moment de son doublement, dans le courant des années 50.

Aussi aujourd'hui, de nombreux riverains ont encore un accès direct à cette voie, avec tous les risques que cela comporte sur le plan de la sécurité.

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp

Commission particulière

du débat public
Prolongement de l'A12

Un espace urbain déstructuré et dégradé

Le tissu urbain qui s'est ainsi constitué le long de la RN10, des années 30 à nos jours, est complètement déstructuré : tout l'espace compris entre la voie ferrée et la route nationale s'est rempli de constructions aux fonctions diverses (réparation et commerce automobile, entreprises du BTP, commerces de bord de route, mobilier, second œuvre du bâtiment, hôtels, restaurants, grandes surfaces) mais s'est rempli aussi d'un habitat très pauvre, dont les valeurs foncières, affaiblies par les nuisances de la route, sont compatibles avec la solvabilité de populations défavorisées.

Les implantations se sont faites, souvent, en limite de voirie et sans respecter les règles de calcul et de protection imposées pour la réalisation d'une voie routière moderne.

Un commerce de bord de route

Cet urbanisme n'apportant aux populations implantées aucun des services qui lui sont nécessaires, a abouti à l'implantation de grandes surfaces au hasard d'opportunités foncières ayant rempli peu à peu toutes les « dents creuses ». En résulte un paysage urbain désordonné, constitué d'un fouillis de « boîtes à chaussures », à l'image peu flatteuse. Comme l'accessibilité aux commerces est souvent difficile, le phénomène s'est aggravé par l'apparition de friches commerciales qui appauvrissent encore plus le paysage.

Une ville nouvelle mal desservie

Le schéma directeur de 1965 a abouti à la création, en 1970, de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont le développement, orienté est-ouest, devait être irrigué par un réseau primaire venant s'articuler sur l'autoroute A12 prolongée jusqu'aux Essarts-le-Roi.

Cette dernière n'ayant pas été réalisée, le réseau de desserte de la ville nouvelle vient se greffer, tant bien que mal, sur une RN10 qui n'a pas été prévue pour cela (F12, RD58).

Certains accès à la ville nouvelle, pourtant majeurs, n'ont même jamais pu être réalisés (RD36), faute des espaces nécessaires à la réalisation de l'échangeur.

Or, aujourd'hui, le tissu économique de la ville nouvelle, notamment dans sa partie sud, est fragilisé et doit absolument être pérennisé : de 2000 à 2004, ce secteur a en effet perdu 4000 emplois.

Un réseau routier inachevé

Le succès de la ville nouvelle était conditionné à la réalisation de l'autoroute A12 : aujourd'hui, seuls les accès nord-est (de Rocquencourt à Montigny-le-Bretonneux) et sud-ouest (des Essarts-le-Roi à Rambouillet) ont été réalisés. Le raccordement en voie rapide à l'autoroute A11 est en cours de travaux entre Rambouillet et Ablis.

Il manque donc le tronçon central entre Montigny-le-Bretonneux (les 4 pavés du Roi) et Les Essarts-le-Roi, prolongement de l'autoroute A12 et **surtout déviation de la RN10 pour l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.**

La ville nouvelle, qui est traversée de part en part par la RN10, est aujourd'hui la seule agglomération du département des Yvelines scindée en deux par une voie d'importance nationale dont le trafic n'est pas dévié.

Des trafics routiers considérables

Or, ce trafic est de nos jours considérable et croît d'année en année. De 45 000 véhicules/jour (38 000 en 1996) à l'entrée sud-ouest de Coignières, il atteint 70 000 véhicules/jour (58 000 en 1996) à la sortie nord-est de Trappes.

A ce jour, la RN10, aménagée à 2x2 voies est complètement saturée, d'autant plus que l'itinéraire est haché de feux (entrée et sortie de Trappes, La Verrière, traversée de Coignières).

L'augmentation du trafic, inévitable, se fait désormais de plus en plus par la recherche d'itinéraires de substitution, qui viennent engorger le tissu urbain de la ville nouvelle comme les voiries des zones d'activités de Trappes-Élancourt et de Coignières-Maurepas par exemple.

Des trafics mélangés de nature différente et qui se superposent

Il résulte de ce qui précède que la RN10 supporte aujourd'hui un mélange de trafic, entre transit, desserte primaire de la ville nouvelle et desserte immédiate des riverains, trafics qui sont incompatibles : à lui seul, le transit représente environ 35 000 véhicules/jour, trafic qui par nature n'a rien à voir avec le trafic local.

Sur le plan de la sécurité, ce mélange de trafics fait de la RN10 une des routes les plus dangereuses du département des Yvelines. La construction de l'A12, déviation de la RN10 dans la ville nouvelle permettrait de réduire d'autant le trafic interne par la suppression de ce transit.

De plus, le trafic à la sortie nord-est serait également réduit grâce aux échangeurs qui seraient créés entre la voirie départementale et l'autoroute A12 : le trafic moyen sur la nationale tomberait probablement ainsi à moins de 30 000 véhicules/jour en moyenne.

Le prolongement de l'autoroute A12, remède à ces difficultés

Desservir la ville nouvelle, élément majeur du polycentrisme francilien

La CCIV a toujours défendu une vision polycentrique de l'aménagement du territoire francilien. La ville nouvelle constitue l'un de ces pôles, par l'accueil d'activités et de fonctions urbaines complémentaires. Ce rôle est renforcé par la décision récente d'en intégrer le territoire dans l'OIN de Saint Quentin en Yvelines-Massy-Saclay.

Par ailleurs, les activités qui y sont implantées en font l'un des territoires majeurs du développement économique français dans le cadre des pôles de compétitivité Moveo et System@tic.

Requalifier l'espace urbain

Construire la déviation de la ville nouvelle par l'autoroute A12, en retirant le trafic de transit qui utilise aujourd'hui la RN10, facilitera la requalification urbaine des territoires riverains de cette dernière.

La RN10 retrouvera ainsi sa fonction de boulevard urbain, ce qui permettra à ses territoires riverains, à l'heure actuelle déstructurés et déqualifiés et où les friches d'activités progressent, de retrouver une vocation de pérennisation des activités existantes et d'accueil d'activités nouvelles, dans un paysage urbain apaisé.

Certains contestent cette vision, pourtant évidente : dans le département des Yvelines (comme partout ailleurs en France), toutes les constructions de déviations ont été accompagnées d'opérations de requalification urbaine portant sur l'aménagement des voies ainsi déviées en boulevard urbain, avec requalification des territoires riverains, et mutation de leur tissu vers des activités plus nobles

- RN10 au Perray en Yvelines et Rambouillet
- RN12 à Pontchartrain
- RN13 et A13 à Mantes
- RD307 à Bailly – Noisy etc...

La réalisation de ces opérations étant garantie par la mise en place d'un comité de suivi des engagements de l'État.

Diminuer l'effet de coupure

La construction de la déviation de la RN10 en dehors de la ville et la transformation de celle-ci en boulevard urbain permettra de diminuer l'effet de coupure qui existe aujourd'hui, la RN10 et la voie ferrée étant implantées parallèlement entre Trappes et Les Essarts-le-Roi, en assurant le maintien des liaisons de part et d'autre de la route.

Améliorer la circulation

La déviation de la RN10 hors de la ville aboutira à la suppression du trafic de transit qui n'a rien à voir avec les villes riveraines. Cette réalisation aura pour conséquences :

- une meilleure spécialisation des répartitions de ce trafic entre liaisons primaires internes et cabotage.
- la mise en place d'une véritable intermodalité, dans le cadre des plans de déplacements urbains, avec la mise en place d'un comité d'axe sur la RN10, et de comités de pôles autour des gares de Trappes-La Verrière et Coignières.
- et enfin un vrai partage de la voirie, entre transports individuels et collectifs, ainsi que le rétablissement de circulations douces de qualité, le partage étant actuellement difficile en raison des emprises nécessaires.

Assurer la cohérence du réseau

Dans le réseau de voies rapides au sud-ouest francilien, la déviation de la RN10 constitue le chaînon manquant entre l'autoroute A12 de Rocquencourt à Trappes au nord, et la RN10 aménagée en voie rapide entre Les Essarts-le-Roi et Ablis au sud.

La réalisation de cette déviation permettra d'assurer le maillage de l'ensemble du réseau, grâce aux échanges avec la voirie locale de la ville nouvelle.

Réduire les nuisances

Une réduction des nuisances engendrée par la réalisation de la déviation de la RN10 interviendra à plusieurs niveaux :

- pour les riverains de la RN10 actuelle, par l'effet mécanique de la diminution du trafic, accompagnée des travaux de requalification urbaine portant sur la voie, par la mutation du tissu urbain riverain vers des fonctions plus nobles, et par la suppression des embouteillages à l'entrée de Trappes, au carrefour de La Verrière et à Coignières .
- dans la zone urbaine de Montigny-le-Bretonneux, une déviation bien construite (à l'image de l'autoroute A14) et bien intégrée dans son environnement n'engendrera pas de nuisances supplémentaires par rapport à ce qui existe.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise / Yvelines, représentante institutionnelle du monde économique, est favorable à la réalisation du prolongement de l'autoroute A12, à l'extérieur de la zone agglomérée, conçue comme la déviation de la RN10 en ville nouvelle, et permettant de rendre cohérent et homogène le réseau des voies rapides dans le sud-ouest francilien.

En tout état de cause, la transformation de la RN10 actuelle constituerait, tant sur le plan urbain que sur le plan routier, la plus mauvaise des solutions.

Il en va de même pour la famille des tracés 2 (longeant la voie ferrée) très destructrice pour les entreprises implantées et qui accentueront l'effet de coupure lié au chemin de fer.

Aussi, la préférence de la CCIV va vers le projet passant par le Vallon du Pommeret, dans les conditions figurant dans la motion votée lors de son assemblée générale du 29 mars 2006 (contribution complémentaire).



CONTACT

Didier Gans

Directeur des infrastructures
et des stratégies d'aménagement

dgans@versailles.cci.fr

Chambre de commerce
et d'industrie de Versailles

21, avenue de Paris

78021 Versailles Cedex