

Contribution : "Montigny a déjà beaucoup donné "

de J.P. ANDRE Maire-adjoint Montigny le Bretonneux



Montigny le Bretonneux

Ses caractéristiques administratives

Ville centre de l'Agglomération Nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines.

Elle accueille : 35824 habitants (recensement complémentaire 2003)

Sa superficie est de : 1067 ha

Elle compte: 97 km de voirie (dont 70 km gérés par la municipalité)

14 255 logements

1 590 entreprises

26 985 emplois

19 846 actifs : (recensement 2000)

Sa qualité de vie

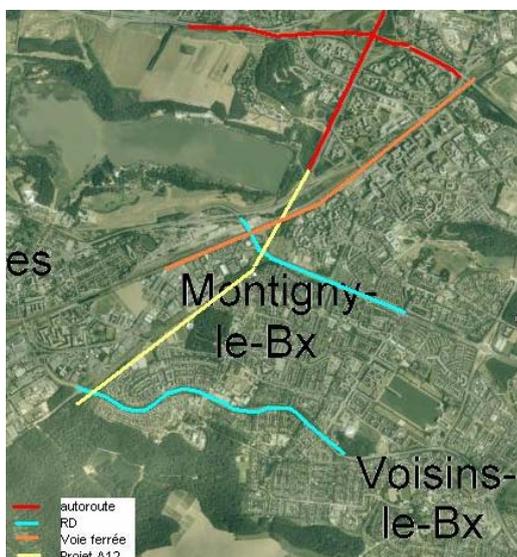
Selon l'enquête du très sérieux hebdomadaire "L'Express" parue en juin 2002, Montigny occupe la première place d'un classement concernant la qualité de vie des communes des Yvelines.

Le magazine a effectué une radioscopie très fouillée des 19 plus grandes villes du département, celles de plus de 20.000 habitants, à partir de 64 critères explorant en particulier l'environnement, la sécurité, les transports, la fiscalité, le logement, la jeunesse, le commerce, ou encore l'offre de santé, la culture et le sport.

Il en ressort que Montigny se classe en tête sur le classement des "Harmonieux", et en 3e position sur celui des "Enracinés". Elle devance ainsi les Versailles, Rambouillet et autres Saint-Germain-en-Laye ou Poissy en terme de qualité de vie offerte à ses habitants. Sur les 64 critères, Montigny joue placée et révèle peu de points faibles. On peut retenir une 16e place en nombre de boulangeries par habitant, une modeste 17e place sur la proportion d'habitants assujettis à l'Impôt sur la Fortune.

Sa participation aux contraintes de déplacement

Cette qualité de vie reconnue n'a pas empêché Montigny de participer très largement aux besoins en infrastructures pour permettre les déplacements de tous.



On dénombre sur l'emprise de la commune le passage de :

- A 12 existante sur 1800 m qui sépare la commune de la base de loisirs dont pourtant près de 40% est sur son territoire
- RN 286 plus RN 12 sur 2000 m
- F12 qui coupe la commune en son milieu
- RD 36 qui isole les deux quartiers sud du reste de la Ville
- La voie ferrée Paris – Chartres doublée en partie par la RD 10 qui isole le quartier du Pas du Lac

Du quartier du Pas du Lac coincé entre RN 286, A12 et Rd 10 plus voie ferrée, les quelque 2 200 habitants ne peuvent joindre le centre ville que par deux liaisons routières (dont une passe pour partie sur la commune voisine) et deux passerelles piétonnes.

Les autoroutes et les échangeurs qui les accompagnent occupent déjà environ 40 hectares du territoire communal.

Le projet de prolongation de A12 isolerait la commune côté ouest. La zone artisanale et industrielle serait coincée entre autoroute et voie ferrée. La surface complémentaire sacrifiée à la voiture serait augmentée de 20 hectares soit au total près de 6 % de sa surface.

L'évolution de la Ville Nouvelle

A l'origine, sur Montigny une emprise a été réservée pour le passage éventuel d'une prolongation de l'autoroute A12.

C'est un vieux projet imaginé il y a 40 ans selon les règles et les prévisions qui prévalaient à l'époque.

Depuis beaucoup de chose ont changé :

- les habitants sont présents et leurs critères de qualité de vie ont suivi l'évolution générale
- la population de la zone ville nouvelle (à périmètre égal) n'est pas de 400 000 mais de 215 000 habitants



- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite loi LEPAGE) publiée au J.O du 1^{er} janvier 1997 prescrit l'élaboration de « PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS » (titre V - article 14).
- Le Code de l'Urbanisme modifié fait référence en son article L. 311-4 aux orientations du PDU lorsqu'il existe.
- Un Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France a ainsi été approuvé par Arrêté Préfectoral du 15 décembre 2000

Les obligations légales en 2006

Le P.D.U. pour la Région Ile-de-France (PDU IF) réglementairement élaboré à l'initiative de l'Etat approuvé par Arrêté Préfectoral du 15 décembre 2000, implique en particulier :

- la diminution du trafic automobile **de 3%**
- le développement des transports collectifs **de 2%**
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération
- un transfert vers le fer et les voies fluviales du transport et de la livraison des marchandises de façon à en réduire l'impact sur la circulation et l'environnement. **de 3%**
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des Transports en Commun.

Recensement des besoins actuels

Il est urgent de lutter efficacement contre les nuisances subies par les riverains de la RN 10.
Il convient de fluidifier rapidement la circulation dans ce secteur des Yvelines.
Les aménagements doivent respecter le cadre du PDU IdF.
Les moyens financiers doivent être monopolisés sur ces objectifs.

Les constats

L'exploitation de la RN 10 est dissolue, vitesses limites différentes, feux non synchronisés; la conséquence : circulation en accordéon donc risques d'accidents, stockage de véhicules qui fait que le temps de parcours, entre Les Essarts et l'entrée de A12, de 11 minutes en libre circulation passe à 19 minutes en heures de pointe.

Une exploitation améliorée de la RN pourrait maintenir en permanence la fluidité donc le temps de parcours à sa valeur basse.

La pollution atmosphérique est directement liée à la densité de circulation et au taux d'émission des véhicules qui empruntent les voies. Sur ce point l'infrastructure a un rôle important car selon sa forme et ses tenant et aboutissant elle peut générer des trafics complémentaires en nombre et en type de véhicules (La DDE espère 1000 PL en sus). Cette pollution nous concerne tous, elle se moque allègrement des limites communales. Il en est de même pour la pollution de l'eau.

Le bruit seul est concentré le long de l'infrastructure. La mesure s'effectue en dBA.

Pour **gagner 3 dBA**, il convient de **diminuer le trafic de moitié**, ces mêmes 3 dBA peuvent être générés par la fluidité du trafic liée à **une onde verte par exemple**.

Cependant si l'impact des bruits sur l'oreille humaine implique une réduction de 3 dBA pour être perceptible, ce n'est qu'à compter de 10 dBA que le bruit est perçu comme deux fois moins fort. Par conséquent un investissement qui veut avoir un impact sur le bruit doit générer une réduction minimale de 7 dBA.

Conclusion

Répartir les nuisances est qu'une solution de gribouille.

Pour assurer le confort du plus grand nombre il est indispensable de consacrer tous les moyens financiers sur une requalification efficace de la RN 10 pour :

- fluidifier la circulation,
- créer des passages en dénivelé et ou en tranchées
- utiliser des revêtements dits acoustiques sachant qu'au delà de 50 Km/H ce sont les bruits pneumatiques-chaussée qui deviennent plus perceptibles que les bruits des moteurs.



Montigny donne déjà beaucoup aux infrastructures,.

Ce vieux projet de prolongation n'est plus justifié en regard des données actuelles.

Soyons cohérents et efficaces, Aménageons la RN 10 !