

A 12 - Débat Public Contribution

Analyse détaillée des informations "trafic"

Partie 3 - chapitre "Des effets très différents" - page 57

Les valeurs présentées dans cette seule page sont caractéristiques de la volonté du maître d'ouvrage de justifier par tous les moyens son projet. Par ailleurs elles confirment l'analyse de nombreux opposants relative à l'appel de trafic complémentaire que pourrait générer ce prolongement.

Evolution générale du trafic

Il est stipulé dans le tableau en bas de page à la ligne "Entre RD 58 et A 12" les valeurs suivantes pour le trafic à l'heure de pointe du soir :

2003 : 4 200 véh/h 2020 : 4 550 véh/h

Calcul fait cela suppose une augmentation du trafic constante de 0,5% par an tout au long des 17 ans qui nous séparent de l'échéance prise par la DDE.

Ce taux est très largement surestimé, l'évolution du trafic aujourd'hui est bien moindre voire négative parfois.

Les partisans de A 12 affirment que cela est lié à l'utilisation abusive de la voirie locale pour compenser la saturation de la RN 10 bloquée par les carrefours à feux.

Année	1997		1998		2002		2003		2004
		écart en %							
RD 191 Ablis - Alainville	9 482	3,2%	9 789	9,1%	10 682	0,6%	10 742	0,1%	10 751
A 10 Alainville	35 202	4,7%	36 858	8,4%	39 960	1,1%	40 406	0,5%	40 594
aval Saint Arnould	69 331	1,3%	70 199	6,9%	75 047	2,6%	76 965	-0,6%	76 466
amont Saint Arnould	75 529	4,0%	78 542	6,6%	83 689	0,3%	83 911	1,1%	84 869
A 11 aval Ablis	35 770	3,8%	37 137	3,7%	38 510	0,7%	38 770	0,6%	39 007
amont Ablis	33 997	1,1%	34 367	3,0%	35 402	0,5%	35 568	0,9%	35 872
RN 10 Ablis Rambouillet	25 248	2,4%	25 846	3,2%	26 684	-0,7%	26 504	-0,2%	26 455
A 13 aval Orgeval*	82 838	1,3%	83 929	1,1%	84 893	2,2%	86 738	0,0%	86 738
amont Orgeval*	93 016	1,3%	94 247	11,3%	104 876	1,2%	106 116	-1,2%	104 869
Total	460 413	2,3%	470 914	6,1%	499 743	1,2%	505 720	0,0%	505 621
				sur 4 ans					

* Les données 2002 et la suite subissent pour A13, la présence de A14

La comparaison avec la densité de la circulation sur les grands axes des Yvelines répertoriés ci-dessus, montre que cette évolution est générale et que l'argument n'est pas réel.

Le trafic n'évolue pratiquement plus voire même diminue.

Une requalification de la nationale pour la rendre plus fluide et protéger les riverains est suffisante.

Des volumes de trafic sensiblement équivalents selon les scénarios

Encore une fois la présentation est trompeuse. Le trafic annoncé comme quasi équivalent ne concerne que la structure nouvelle. En réalité le trafic total qui génère bruit et gaz à effet de serre est la somme des véhicules sur la structure nouvelle plus le "résidu" sur la RN soit au total :

7 000 Véh/h au lieu de 4 200 Véh/h

Dans les faits le maître d'ouvrage espère une forte augmentation du trafic général et par les tracés dits "rural" se contente de proposer de reporter les quelque 5 450 véh/h de ses prévisions au droit des habitations sises à Montigny le Bretonneux. Oui les tracés 2A, 2D, 3C ont tous un point commun ils agressent directement Montigny !

Trafics d'échange, interne ou de transit

En page 20 de la partie 1, il est fait état de la répartition actuelle suivante des trafics :

- Trafic d'échange (liaisons depuis ou vers la zone concernée) 30 %
- Trafic interne (parcours restant dans l'emprise de la zone) 50 %
- Trafic de transit (trajet qui traverse la zone) 20 %

Pour qui regarde la configuration de la RN 10 dans l'emprise de la Ville Nouvelle, il est aisé de comprendre que sur la section entre le RD 58 et A 12 existante les trafics d'échange et interne concernent essentiellement que la partie Ouest de la Ville Nouvelle. En effet les seuls points d'échange entre le secteur Est et la RN 10 sont situés aux extrémités de la zone, le RD 36 situé en partie médiane lui n'est pas connecté sur la RN.

Dans les projets en tracé neuf par l'Est de l'agglomération (parcours identique pour tous) ce sont les liaisons avec le secteur Ouest de la zone qui deviennent aussi pauvres que celles de la RN 10 avec le secteur Est.

En conséquence tous les trajets issus ou à destination du secteur Ouest de Saint-Quentin en Yvelines continueront en majorité à utiliser la RN car depuis l'autoroute il sera impossible de rejoindre facilement ce secteur.

Trois points seulement pour aboutir vers l'ouest, aux extrémités de la zone, donc utilisation de la RN. Quant au point médian, l'avenue de Kierspe (ou CD 36), il aboutit à Trappes sur la future place de la mairie, gagnée de haute lutte dans le cadre des travaux du GPV et n'aura donc pas vocation à permettre une circulation importante.

La répartition des flux dont il est fait état en page 57 est utopique vu cette configuration. De plus si l'on associe ces prévisions et la répartition annoncée en page 35 on s'oriente vers la situation suivante : Selon la DDE

- Trafic journalier total : **108 500 Véh/J** (véhicules HPS x 15,5)
- Trafic sur A 12 prolongée : **43 400 Véh/J** (trafic journalier total x 30 + 10 %)
- Trafic sur RN 10 : **65 100 Véh/J** (trafic journalier total x 30 + 40 - 10 %)

Selon une estimation plus proche de l'évolution actuelle

- Trafic journalier total : **72 500Véh/J** (70 000 véh/J actuel +3,5% soit 0,2% par an)
- Trafic sur A 12 prolongée : **29 000 Véh/J** (trafic journalier total x 30 + 10 %)
- Trafic sur RN 10 : **43 500 Véh/J** (trafic journalier total x 30 + 40 - 10 %)

Dans les deux hypothèses le trafic "résiduel" sur la RN est très important, c'est pourquoi il apparaît plus opportun de prendre toutes les dispositions pour protéger les riverains et fluidifier la circulation sur la RN. Les sommes engagées sur le prolongement de l'autoroute manqueront cruellement pour améliorer le quotidien des riverains de la RN.

Ce qui est proposé avec le GPV de Trappes / La Verrière et le choix d'un trajet neuf, c'est Pour les riverains de la RN supporter :

- De longs travaux d'aménagements de deux carrefours et de la plate-forme mairie
- Pendant 17 ans la totalité du trafic avec des protections limitées
- Au delà, avec les mêmes absences de protections, un trafic compris entre 43 500 Véh/J et plus jusqu'à l'épuisement des ressources pétrolières

Pour les habitants de Montigny :

- Plusieurs années de lourds travaux de terrassement sous leurs fenêtres
- A compter de 2020, 29 000 Véh/J au minimum et plus pour les générations futures

Ce qui est possible avec un aménagement efficace de la RN, c'est

- Une période de travaux qui peut être pour partie confondue avec ceux de la plate-forme mairie
- Dès la fin de ces derniers une protection phonique et visuelle à l'approche des secteurs habités
- A l'horizon 2020 une circulation plus dense, mais dissimulée.

Voilà le vrai débat