

Contribution : "Vocation effective de A 12" **de J.P. ANDRE** Maire-adjoint Montigny le Bretonneux

La zone concernée par la A12 actuelle et la RN 10 est dans les faits scindée en deux parties tant par ces voies routières que par la voie ferrée.

Les circuits de circulation, à défaut d'être fluides en permanence, sont toutefois en général clairs et simples dans les liaisons vers la capitale, à l'exception notoire du secteur Pariwest à Maurepas dont on ne sait sortir que par Coignières ou Elancourt-Trappes, ce qui explique largement le trafic plus intense annoncés mais non mesurés sur les voies internes de ces communes .

Il en est tout autrement pour les liaisons vers la province. Si s'engager vers Rambouillet est faisable à défaut d'être aisé à nombre de carrefours, il en va différemment lorsque l'on veut en venant du Sud rejoindre Maurepas; Elancourt; le secteur Ouest de Trappes, Plaisir, Bois d'Arcy, autant de zones d'habitation, commerciales et d'activités. Cela est encore plus significatif pour les poids lourds.

Regardez une carte, les seules solutions simples sont le Pont Schuller à Maurepas pour la moitié Sud ou rejoindre la RD 127 à Montigny pour la partie plus au nord.

Que permettrait une prolongation de A 12 par un tracé neuf, Regardons à nouveau une carte :

L'accès au secteur EST :

La desserte de cette zone ne sera pas modifiée pour ceux qui arrivent de Rocquencourt, ceux qui viennent du Sud pourront effectivement éviter Coignières.

Trappes n'est pas concerné car ils l'évitent déjà en utilisant la zone industrielle de Trappes-Elancourt.

L'accès au secteur Ouest :

Pour la section Les Essarts-la Villedieu et rejoindre les activités de Coignières et Maurepas:

- depuis le Sud utiliser toujours la RN 10
- depuis le Nord, A 12 jusqu'à l'échangeur de la Verrière, passage devant les HLM du Bois de l'étang puis réutilisation de la RN

Pour la section la Villedieu -entrée nord de Trappes et rejoindre les activités de la clé de Saint-Pierre et Pissaloup notamment :

- depuis le Sud, A 12 jusqu'à l'échangeur de la Verrière, passage devant les HLM du Bois de l'étang puis réutilisation de la RN
- depuis le Nord utiliser toujours la RN 10

Pour la section entrée nord de Trappes-Montigny et rejoindre les activités de Plaisir et Bois d'Arcy

- depuis le Nord, sans changement, A 12 existante jusqu'à Bois d'Arcy
- depuis le Sud, A 12 nouvelle jusqu'à l'avenue du Général Leclerc puis pour faire simple le **quartier centre de Saint-Quentin** afin de rejoindre la RD 127.

Conclusion :

Les incidences sur les trafics internes et d'échanges sur la RN 10 sont mineurs.

Il est créer un trafic nouveau important sous les fenêtres des HLM du Bois de l'étang.

On attire un nouveau trafic au sein du quartier centre de Saint-Quentin.

Par ailleurs évoquer A12 comme une structure nécessaire pour améliorer les liaisons vers Saclay n'a pas de sens véritable. Cette liaison au titre des échanges locaux ou du trafic interne est du domaine de la RD 36 plus l'avenue du général Leclerc ou l'avenue des Garennes, pour les échanges nationaux ou internationaux de ce secteur, la carte encore une fois montre que A10 ; A86 et RN 118 sont les liaisons naturelles et existantes qui y pourvoient.

Hormis le captage de 1000 camions de A10 (soit une augmentation de 20% du trafic actuel) et la réalisation d'une liaison de contournement par l'Ouest parisien pour permettre un trafic non seulement national comme annoncé mais aussi Nord-Sud transeuropéen, de quoi rentabiliser le futur tunnel concédé Bailly-Rueil, quel est l'avantage d'un tracé neuf par rapport à un aménagement complet de la RN (non une autoroute souterraine) ?

La réalisation de la prolongation de A12, outre l'augmentation de trafic qu'elle générera, permettra de compter, selon rapport IAURIF de 1986, 80% de capacité en réserve. Quels sont les usagers souhaités ou attendus pour utiliser cette réserve de capacité et cela est-il en harmonie avec le PDU IdF qui souhaite réduire au global de **3% le trafic en 5 ans** ?