

# Contribution de Michel TERRASSON habitant au Mesnil Saint Denis 13 juin 2006

Contribution s'inspirant en plus d'autres contributions de personnes ou d'acteurs

## -1 Observations après examen du dossier du ministère

Il y a de grosses **incohérences** dans les prévisions et types de trafics individuels et leur affectation sur tracé neuf .

En effet il est noté que (page 20) « depuis de nombreuses années une relative stabilité du trafic sur la RN10 » ; les schémas des types de trafics (pages 20 et 35) montrent que le trafic de transit ne représente qu'une part modeste des flux de circulation (20% actuellement et 30% en 2020). Ces chiffres sont difficiles à corréliser avec ceux (de la page 57 ) qui tendent à démontrer qu'une part notable du trafic (y compris d'échanges et interne) serait absorbé par l'A12 (le flux sur la RN10 passant de 4200 UVP/h à des chiffres compris entre 1550 et 1700) et que la demande totale de trafic s'établirait à 7400 UVP/h (y compris A12 ) au lieu de 3850 actuellement. La réunion d'experts du 30 mai n'a pas vraiment permis de clarifier ces valeurs 2020 qui sont des hypothèses importantes pour juger de l'opportunité du projet.

Par ailleurs, malgré l'affirmation du contraire , la desserte en transports en commun est **globalement insuffisante**.

Il est noté que (page 21) :« la charge des trains offre une qualité de service élevée avec un taux d'occupation moyen de 58% » . Il est évident que cela n'est pas du tout ressenti comme cela par les « usagers » et que cela est contredit par le minimum de données qu'accepte de diffuser la SNCF.

Mais il faut essayer de replacer ce projet dans le contexte des enjeux , suivant l'Etat, des infrastructures de l'Ile de France :

La volonté , clairement exprimée par les services du ministère , est de réaliser un « maillon important du système de transport francilien qui vise à améliorer la **continuité de l'ensemble de la liaison entre les autoroutes A13 et A12 au Nord , et A11 et A10 au Sud** » ( *source : prescriptions pour le SDRIF du 23 mai 2006*) C'est le maillon manquant de transit en grande couronne ouest ; en effet sont décidés ou en cours de construction , les débouchés d'A86 ( sans parler du projet de prolongement de la Francilienne jusqu'à Orgeval) dans le secteur nord de Saint Quentin en Yvelines et au sud les mises à 2 fois 2 voies vers A10 et A11).

Ce n'est pourtant pas du tout la volonté d'aménagement de la région ni l'intérêt du département

## -2 Propositions concernant les infrastructures routières

Il ne faut pas réaliser une nouvelle infrastructure mais **utiliser au mieux le réseau des voies existantes** quitte à les améliorer localement.

En ce qui concerne le réaménagement de la RN 10 il s'agit de **réduire fortement les nuisances** existantes actuellement en :

-diminuant la saturation par **dénivellation** des principaux carrefours d'échange sans augmenter la capacité d'absorber du trafic de transit,

-créant là où il le faut des **tranchées couvertes** ( ou des vrais **tunnels** pour des sections sensibles) qui permettront de reconstituer le tissu urbain,

-**réduisant fortement la vitesse** maximale de circulation (contrôles de vitesse, etc.) pour diminuer les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit,

-complétant l'aménagement par des traitements paysagers des abords et d'autres **protections acoustiques** spécifiques ainsi que le renouvellement des couches de roulement avec des matériaux plus insonorisant,

-développant fortement les **liaisons transversales** ( à pieds, en vélo , en autobus) pour améliorer la vie quotidienne des habitants des villes traversées en atténuant l'effet de coupure des deux coupures,

-réalisant des contre-allées (là ou cela manque) pour la **desserte** des habitations et des activités et commerces.

Pour ce qui est des accès aux zones d'activités il leur faut une amélioration qui passe par notamment par une **meilleure signalisation**.

Il s'agit là de concevoir un **véritable projet d'urbanisme**.

## -3 Propositions d'améliorations notables de l'intermodalité

Les actions sont à mener à plusieurs niveaux, de manière à réaliser l'objectif inscrit déjà dans le SDRIF de 1994 : réaliser un réseau de transports collectifs maillé et hiérarchisé. L'objectif est de les rendre **plus attractifs que la voiture individuelle** dans le maximum de cas. La desserte partielle du secteur par les trois grandes lignes SNCF ne constitue qu'un premier niveau imparfait.

**-a** Il faut mieux insérer dans le réseau SNCF l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et développer les liaisons non seulement avec les pôles parisiens et de la petite couronne mais également avec les franges franciliennes ouest et le département voisin. Plusieurs pistes :

➤créer une ligne locale omnibus **Versailles-Rambouillet** à haut niveau de service (fréquence et régularité),

➤prévoir des **arrêts des TER** venant de Chartres à la gare de SQY et pas seulement à Rambouillet et Versailles),

➤**prolonger** ,au sud-ouest jusqu'à la fin de l'agglomération de SQY ,les lignes SNCF C du RER et la liaison avec La Défense,

- mettre en service de nouvelles liaisons régionales **express** avec de grands pôles de grande banlieue (les tangentielles),
- renforcer le **grand pôle** d'échanges du coeur de l'agglomération (gare de SQY Montigny le Bretonneux).

Le préalable à toutes ces améliorations est l'achèvement dans les meilleurs délais de la mise à 4 voies de la ligne SNCF jusqu'à Rambouillet. C'est une opération dont l'intérêt public (régularité et augmentation de la fréquence de passages) dépasse probablement celui de n'importe quelle infrastructure routière nouvelle.

**-b** En terme de gouvernance il convient de :

-Développer les structures participatives du **PDU** dans ce secteur, notamment en faisant fonctionner des comités de pôle et des comités de lignes qui n'existent pas ou qui sont en sommeil (avec par exemple comme conséquence : pas d'accès prioritaire des autobus de rabattement vers les gares) ; le **Plan Local de Déplacements** (bel outil) est lui aussi resté dans les cartons faute de volonté politique locale .Il faut le réactiver et y intégrer les notions de transport à la demande.

-Rendre obligatoire, dans toute l'aire concernée, la réalisation de plans de déplacements des administrations et des moyennes et grandes entreprises, afin de **diminuer l'utilisation de la voiture** pour les déplacements domicile/travail et les déplacements de service. Cette mesure devrait s'accompagner du remboursement de 50 % des abonnements de transport collectifs dans toutes les administrations nationales et locales.

-Promouvoir le **covoiturage** par les collectivités territoriales (comme un service offert notamment grâce à Internet) car c'est un moyen :

- .pratique pour diminuer la consommation d'énergie et la pollution liée,
- .économique pour réduire les frais et les investissements publics,
- .solidaire et convivial pour restaurer un comportement citoyen,(des opérateurs compétents existent et les effets positifs peuvent être mesurés à court terme)

**-c** Pour assurer les déplacements internes à l'agglomération de Saint Quentin (majorité des déplacements) réaliser massivement des pistes cyclables et des sites propres pour autobus, et **une ligne de tramway** ; un projet de TCSP desservant de nombreux quartiers reste, depuis des années, à l'état de projet : il convient de l'actualiser (desservir les quartiers reculés d'Elancourt et de Guyancourt par exemple) et de le mettre en oeuvre).

**-d** Pour permettre le passage de l'automobile aux transports ferrés, aux franges de l'agglomération dense, concevoir ou compléter les **parcs relais** à proximité des gares les moins urbaines (Rambouillet, Les Essarts, Coignières, etc ) surtout pour les trajets domicile/travail .