

Contribution : "Vérité d'hier ou du futur"

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

RN 10, A12 ne bloquez pas tout, aménagez la RN 10

Ci-après je vous propose de prendre connaissance d'extraits d'une déclaration du premier adjoint au maire de Maurepas parue dans Toutes les Nouvelles en date du 3 mars 1993. (En italique les adjonctions pour faciliter la compréhension 13 ans plus tard)

" On nous présente aujourd'hui deux seules alternatives ou aménager la RN10 ou construire A12 *selon un tracé neuf dont pour la famille 4 par le Vallon du Pommeret site classé et donc intouchable.....*

Pourquoi ...élus locaux ou nationaux..... qui connaissent bien le blocage s'entêtent-ils? Déclasser un site naturel : cela ne s'est pas fait depuis des décennies. Pourquoi le cacher ?

Faire passer A12 par le Pommeret cela signifie le déclassement d'un site protégé, donc une enquête publique. ...

Il ne sert à rien de gesticuler. Je pense que si les écologistes, le Parc de Chevreuse...ainsi que la municipalité du Mesnil, s'opposent à un déclassement partiel, il ne sert à rien de s'entêter : il faut au moins d'abord négocier.....

Pourquoi éliminer d'office le réaménagement de la RN 10 de Trappes à Rambouillet ?

Contrairement à certaines affirmations péremptoires ceci n'est pas un non-sens technique. Cette solution d'attente aurait l'avantage de protéger définitivement les riverains de nuisances inévitables à Coignières, Maurepas Elancourt, La Verrière et Trappes. Cela aiderait aussi les milliers d'usagers, travailleurs d'ici ou d'ailleurs, qui ne peuvent prendre le train et empruntent la voiture ou le car.

On peut toujours militer pour les transports en commun car il est nécessaire d'améliorer un service SNCF qui a vraiment du mal à s'adapter aux besoins. Mais ceci n'est pas suffisant.

Faut-il s'entêter pour A12 par le Pommeret et contre l'aménagement de la RN 10 : non, car ceci rejette toute esquisse de solution à quinze ou vingt-cinq ans au grand bénéfice de l'état et de la région qui ne débourseront rien au mépris des riverains et des usagers; d'une génération de riverains et d'usagers....."

Le temps a passé....mais rien de neuf !

Dans ce document on peut raisonnablement penser que l'aménagement de la RN 10 évoqué n'avait guère de point commun avec la solution "d'attente" proposée aujourd'hui au droit des carrefours de la RD 902 et 23 qui privilégie la circulation transversale et non principale contrairement au carrefour de la Malmedonne qui, le mal nommé, est lui bien conçu. Pour résoudre des problèmes identiques sur un même axe de circulation on propose de mettre en œuvre des solutions radicalement différentes ! C'est incohérent !

Après qu'une déviation de la RN 10 dans sa traversée du bourg de Trappes ait été réalisée au début des années 50 (mise en service en 1953) le développement naturel mais autorisé des activités humaines (dans les années 60 puis 70) a peu à peu enserré cette déviation dans le tissu urbain. Extrapolez la même évolution autour de la prolongation de A12 et vous constaterez que l'impact sur le PNR ne se limitera pas au 6 hectares de la stricte emprise du projet 3C.

Dans une réponse éditée le 02/04/06 le maître d'ouvrage indique :

*"L'amélioration **modeste** et progressive des abords s'est faite en concertation avec les communes riveraines : la réalisation de protections contre le bruit à Maurepas et Elancourt (déjà points noirs dus au bruit) a été faite en 1988 ; l'aménagement des contre-allées et des carrefours de Coignières (carrefour des Fontaines) a été réalisé en 1990".*

Autrement dit, bien que la RN ait été là, des habitations ont été construites dans son proche environnement (Maurepas et Elancourt). On a alors tenté modestement de protéger les habitants sur Maurepas et Elancourt par quelques merlons de terre. Puis sur Coignières, bien que les carrefours à feux soient très perturbants pour la fluidité du trafic, on a préféré réaliser un carrefour à niveau de ce type, associé à un rond-point mangeur d'espace; il est vrai que cela dégage très bien la perspective sur la zone commerciale.

A noter que l'efficacité des protections de 1988 contre le bruit reste à prouver si l'on écoute toujours le maître d'ouvrage qui stipule dans une de ses nombreuses réponses *"Au cours de la réunion du 4 avril au Mesnil Saint-Denis, il a été de plus indiqué qu'une première opération de pose de murs antibruit en cours à Elancourt et Maurepas sera suivie de nouvelles mesures sur le site pour déterminer les priorités suivantes."*

Il y a de quoi s'inquiéter lorsque l'on pense aux aménagements proposés, en cas de tracé neuf, pour *protéger* les nombreux riverains !

Des merlons de terre plus des murs antibruit dont on ignore l'efficacité réelle sur le terrain contre le bruit, mais dont l'effet coupure en deux de la commune est garanti !

Aménager la RN 10 de manière cohérente est la solution :

- la plus utile pour tous
- la plus rapide à mettre en œuvre
- la moins onéreuse

Soyons enfin réalistes et efficaces !