



État des lieux

Un territoire sous pression en matière de circulation



PARTIE

À l'ouest de l'agglomération parisienne, dans les Yvelines, la RN 10 prolonge l'autoroute A12 en direction du sud vers les autoroutes A11 et A10. Seul axe structurant local, la route à 2x2 voies traverse sur une quinzaine de kilomètres - entre l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune des Essarts-le-Roi - un territoire hétérogène de 89 km² où vivent environ 130 000 personnes. Ce territoire, objet de la réflexion qui s'engage, fait partie de trois ensembles territoriaux et deux communes directement touchés par les divers problèmes de circulation, de sécurité, d'aménagement et de nuisances environnementales que pose l'actuel prolongement de l'A12 par la RN 10, qui cumule les flux locaux, d'échanges et de transit. De fait, elle est aujourd'hui totalement saturée.

Sont directement concernés, les trois ensembles territoriaux suivants :

- » l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (communes d'Élancourt, de Montigny-le-Bretonneux, de Trappes et de La Verrière),
- » la vallée de Chevreuse (communes de Lévis-Saint-Nom et du Mesnil-Saint-Denis),
- » le sud Yvelines (commune des Essarts-le-Roi),
- » les communes de Coignières et Maurepas, sorties du périmètre de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1984 mais qui sont contiguës à l'agglomération du même nom.

Tantôt urbain tantôt rural, cet espace aux caractéristiques physiques, historiques et humaines différenciées, présente des problématiques de développement très contrastées. Bien que peu homogène, mais globalement jeune, actif et dynamique, il représente un fort potentiel, à la fois économique et naturel, qui mériterait d'être plus amplement soutenu et valorisé. Or c'est aujourd'hui impossible, en raison même de la configuration de la RN 10 qui ne peut remplir son rôle de boulevard urbain et coupe littéralement le territoire en deux.

UNE MOSAÏQUE DE TERRITOIRES CONTRASTÉS DANS L'OUEST PARISIEN

TROIS PRINCIPAUX ENSEMBLES TERRITORIAUX RELIÉS PAR LA RN 10

Saint-Quentin-en-Yvelines : une agglomération jeune, contrastée, en expansion régulière

Quasiment vierge il y a 30 ans (hormis Trappes), ce territoire s'est urbanisé de manière rapide dans le cadre de la mise en œuvre des villes nouvelles d'Île-de-France. Densément peuplé, il présente une population particulièrement jeune qui compte près de **40 % de moins de 25 ans**. Il se caractérise par une activité économique importante et dynamique, soutenue par un fort potentiel de développement. Avec **86 000 emplois** orientés majoritairement vers les services, Saint-Quentin-en-Yvelines a connu une réussite exceptionnelle qui tend à se poursuivre.

Pour autant des écarts importants de niveaux et de qualité de vie se manifestent d'une commune à l'autre. Ainsi les communes de Trappes et La Verrière, objets d'un Grand Projet de Ville (GPV), concentrent l'essentiel des logements sociaux et contrastent fortement avec d'autres communes plus résidentielles comme Voisins-le-Bretonneux, par exemple.

L'agglomération est coupée en deux par la RN 10, identifiée à l'origine de la ville nouvelle comme un futur boulevard urbain, support d'une desserte fine des quartiers, ce qu'elle n'est jamais devenue.

Des réserves foncières ont été constituées dans la perspective du prolongement de l'autoroute A12 et les aménagements riverains conçus en conséquence. De ce fait, on observe aujourd'hui de réelles incohérences entre le fonctionnement routier et son environnement bâti. Dans la continuité de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les communes de Coignièrès et de Maurepas jouent un rôle de transition entre ville et campagne. Coignièrès (4200 habitants) se caractérise par une activité commerciale dynamique qui se développe de part et d'autre de la RN 10.

La commune de Maurepas a connu une forte croissance de sa population, qui a décuplé en 20 ans pour atteindre près de 20 000 habitants aujourd'hui.

Malgré cette rapide évolution, l'ancien village et la nouvelle agglomération forment un ensemble cohérent et équilibré. L'activité économique est favorisée par la présence de quelques zones industrielles et commerciales d'importance.

LE COUPLE A12 + RN10 : UN AXE STRUCTURANT MAJEUR DE L'OUEST PARISIEN



>>>>> Le couple A12 + RN 10 est, à l'échelle régionale, une pénétrante importante qui relie l'A13 et l'A10 à la petite couronne et au pôle de La Défense. À l'échelle nationale, il constitue un itinéraire alternatif pour le trafic de transit, contribution importante au délestage de l'axe A6-A10 saturé.

L'AIRE D'ÉTUDE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A12 : UN PATCHWORK DE ZONES URBAINES ET NATURELLES



La vallée de Chevreuse : un territoire rural qui se caractérise par la présence d'un Parc Naturel Régional

Le contraste est marqué avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Une population réduite, dix fois moins dense, moins jeune (à peine un tiers des habitants ont moins de 25 ans)... Ici s'organise une paisible vie résidentielle, dans un cadre naturel de grande qualité, où viennent se détendre les habitants de l'ouest parisien. L'activité économique est aujourd'hui très réduite voire inexistante. La majorité des habitants ne travaille pas sur place mais à Paris ou à La Défense. Alors que le nombre de petites communes sans ressource importante est élevé, l'intercommunalité y est peu développée et, de ce fait, les capacités d'investissements limitées.

L'urbanisation nouvelle est strictement encadrée. Ce sont les 24 000 hectares du Parc Naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse, plus petit PNR de France, qui confèrent toute sa valeur à ce territoire rural préservé, riche d'une remarquable diversité de milieux naturels entre plateaux, vallées et forêts (40 % du territoire). Le paysage symbole du vallon du Pommeret, ponctué de fermes isolées, confère à la commune de Lévis-Saint-Nom un caractère paisible et champêtre apprécié des promeneurs.



- » L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : 7 communes ; 141 000 habitants ; 2 000 habitants/km²
Communes concernées par le projet : Elancourt, Montigny-le-Bretonneux, Trappes et La Verrière
- » La vallée de Chevreuse : 21 communes ; 46 000 habitants ; 200 habitants/km²
Communes concernées par le projet : Lévis-Saint-Nom et Le Mesnil-Saint-Denis
- » Le Sud-Yvelines : 30 communes ; 60 000 habitants
Commune concernée par le projet : Les Essarts-le-Roi (6 100 habitants)
- » Coignières : 4 200 habitants
- » Maurepas : 19 600 habitants

La commune des Essarts-le-Roi en Sud-Yvelines : une rurbanisation maîtrisée

Aux confins des forêts de Rambouillet et de Dourdan, le Sud-Yvelines présente un paysage encore très préservé. Désertifié dans les années 1950-1960, il accueille aujourd'hui un grand nombre d'urbains en quête d'une vie plus proche de la nature. Les résidences secondaires mais aussi principales se multiplient sans agression majeure pour le caractère agreste du paysage. Proche du PNR, la commune résidentielle des Essarts-le-Roi reste toutefois ouverte à un développement maîtrisé, notamment lorsque les circonstances permettent l'implantation d'activités économiques, comme à proximité des grands axes routiers.

Une zone d'activités est en projet dans ce cadre.

La commune des Essarts-le-Roi fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Yvelines, dont l'élaboration va être engagée en 2006, dès la création de l'établissement public qui en sera maître d'ouvrage.

Son périmètre comprend 3 communautés de communes (Plaines et Forêts d'Yvelines, Étangs, Contrée d'Ablis et Portes d'Yvelines) et 3 communes isolées (Gambaiseuil, Saint-Arnoult-en-Yvelines et Ponthévrard).



UN PATCHWORK DE ZONES URBANISÉES

L'espace bâti s'organise le long de la RN 10 où s'échelonnent les grandes catégories constitutives du tissu périphérique de l'Île-de-France :

- » un bâti mixte continu de centre-ville ancien à Trappes,
- » des lotissements pavillonnaires,
- » des ensembles d'habitat collectif ou individuel en bandes (Élancourt, Maurepas),
- » des zones de commerces et activités aux volumes parallélépipédiques,
- » des vestiges de villages anciens, dont on peut reconnaître encore les fermes ou les auberges, comme à Coignièrès ou à l'Agiot...

On observe peu de mixité sociale et économique : les types de fonction sont bien identifiées (soit zone d'habitat, soit zone d'activités) ; seule la ville de Trappes présente des fonctions urbaines imbriquées.

UN PATRIMOINE HISTORIQUE ET NATUREL RÉEL MAIS PARFOIS PEU VALORISÉ

La chapelle des Templiers à Élancourt, le château de La Verrière et son magnifique parc (XVII^e siècle), le réseau des rus et rigoles de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'étang de Saint-Quentin, le Parc Naturel Régional (PNR) de la haute vallée de Chevreuse constituent pour le territoire une richesse patrimoniale, historique ou naturelle, éparse et souvent méconnue.

Un très grand nombre d'utilisateurs de la RN 10 ignorent que cette richesse n'est parfois qu'à quelques centaines de mètres de leur itinéraire...



SYNTHÈSE

Dans l'ouest parisien, le territoire qui borde la RN 10 au sud de l'A12 présente des caractéristiques très différenciées, où s'opposent fortement des espaces densément urbanisés et actifs à des espaces résidentiels et des espaces de pleine nature. Seul axe routier à les desservir, la RN 10 est leur lien principal contrairement à sa vocation initiale de boulevard urbain pour la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

UN ESPACE DE VIE ACTIF ET DYNAMIQUE

UNE VITALITÉ DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE IMPORTANTE

Une population en augmentation régulière et significative

Entre les recensements de 1990 et 1999, l'ensemble des communes du territoire d'étude a connu une **augmentation globale de la population de 0,5 % par an**, légèrement supérieure à celle de l'ensemble du département des Yvelines (0,4 %). Des variations différenciées apparaissent toutefois selon les communes, avec une diminution pour Trappes, La Verrière et Maurepas et, à l'inverse, une augmentation supérieure à la moyenne pour Élancourt et Montigny-le-Bretonneux. La vitalité démographique, forte sur l'ensemble du territoire, est particulièrement significative sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (avec en particulier une progression de 3,6 % par an de la population de Guyancourt), sur les communes de la vallée de Chevreuse (dont +3,5 % sur la commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse) et sur les communes du Sud-Yvelines (+0,8 %). Des chiffres qui contrastent avec ceux des principales villes situées au nord-est de la zone d'étude, qui connaissent toutes une diminution de leur population (-0,3 % par an pour Versailles, -0,6 % pour Bois-d'Arcy, -0,5 % pour Fontenay-le-Fleury ...). L'évolution démographique se traduit par d'importants besoins en logements. Ainsi, à Saint-Quentin-en-Yvelines, **de nombreux projets immobiliers sont en cours**. Les 7 communes de l'agglomération sont concernées par des opérations immobilières récentes ou bientôt sur le marché. Ainsi, le projet de Programme Local de l'Habitat (PLH) de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, envisagé, sur la période 2006-2012, **la construction de 4 750 logements de tous types**, dont 1 750 en logement social et 1 535 en pleine accession.

Un taux d'activité élevé

La part des actifs ayant un emploi est élevée : 67 %. Le taux de chômage est au même niveau que la moyenne nationale : 9,1 %. La population active se répartit de manière assez équilibrée entre les employés (29,8 %), les professions intermédiaires (28,6 %) et les cadres (21,3 %). Le secteur tertiaire monopolise l'emploi (79,1 %) loin devant le secteur industriel (16,3 %), les activités de construction (4,2 %) et l'agriculture (0,4 %) qui occupent une place résiduelle.

Source : tableaux du recensement général de la population 1999 de l'INSEE, agrégés sur l'ensemble constitué par les communes concernées directement par le prolongement de l'autoroute A12.

Un fort potentiel d'emplois et d'innovation d'envergure nationale

Dans la zone d'étude, qui compte plus de **66 000 emplois**, plus de 2/3 des actifs (soit près de 44 000 personnes) travaillent sur le territoire (dont plus de 20 % dans leur commune de résidence). Le pôle d'emploi de Versailles - Saint-Quentin - Vélizy connaît une croissance très significative (contrairement à Paris et à la petite couronne qui ont perdu des emplois entre 1982 et 1999). Il concentre les activités à forte valeur ajoutée (recherche et développement, services aux entreprises ...) et à forte composante tertiaire. **Le CIACT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) du 14 octobre 2005 a retenu deux pôles de compétitivité parmi une première liste de 67 sites nationaux diffusée en juillet 2005. Ces deux projets, Vestapolis et System@tic, vont conforter dans les années à venir l'attractivité de cette zone d'emploi.**

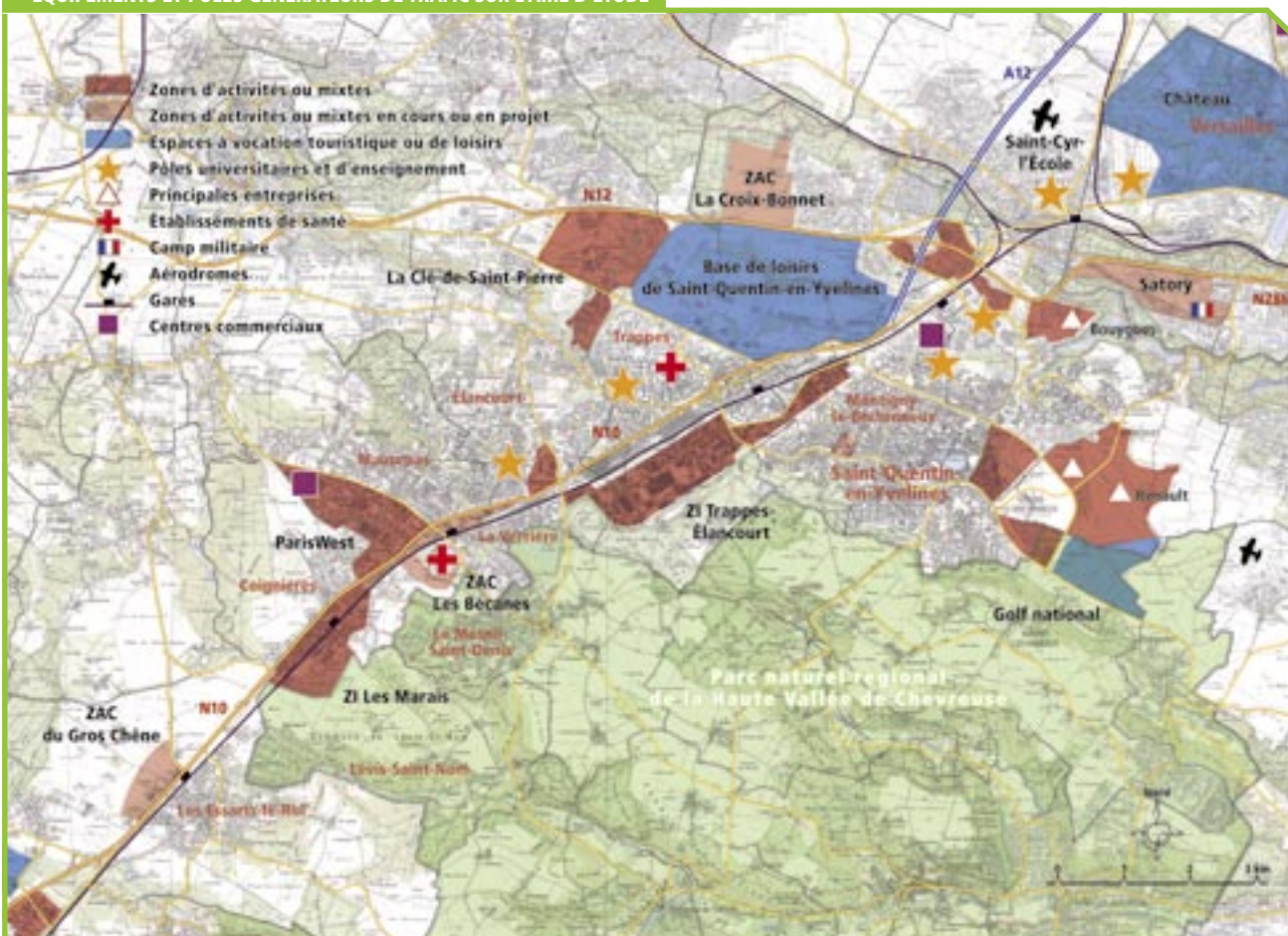
Un projet d'**Opération d'Intérêt National (OIN)** devrait par ailleurs se concrétiser en 2006, après son annonce par le gouvernement selon un périmètre qui pourrait recouvrir une partie de la zone d'étude et sa contiguïté sur le plateau de Saclay. Ce projet doit permettre de créer de l'ordre de **100 000 emplois** sur une période de 20 à 25 ans. Avec près de **86 000 emplois** actuels, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est aujourd'hui **le 2^e pôle économique de l'ouest parisien**. L'automobile, secteur principal, est en plein développement avec plus de 50 établissements (Technocentre Renault, BMW France, Fiat Auto France, Nissan France) qui représentent 15 000 emplois. Signe de vitalité, le rythme de créations d'entreprises est très soutenu : **en 4 ans, plus de 1 300 entreprises ont été créées, générant entre 800 et 1 900 emplois par an.**



L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines compte 5 370 établissements, parmi lesquels de nombreux sièges sociaux et des entreprises de renom (Bouygues, Sodexho, Valeo...).



EQUIPEMENTS ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC SUR L'AIRE D'ÉTUDE



>>>> L'attractivité du territoire, son dynamisme commercial et économique, ses projets de développement d'intérêt national induisent des besoins de déplacements nombreux et diversifiés.

UNE FORTE MOBILITÉ QUOTIDIENNE

De nombreux pôles générateurs de trafic

Tout au long de la RN 10, les zones d'activités, centres commerciaux, pôles de transport ou de loisirs se multiplient et constituent autant de motifs de déplacements. Il s'agit notamment :

- » des centres-villes de Trappes, Maurepas, La Verrière, Les Essarts-le-Roi, Coignières ;
- » des zones d'activités des Broderies, de Trappes-Élancourt, de Pariwest, de l'Agiot, des Marais ;
- » des gares SNCF de Trappes, La Verrière, Coignières, Les Essarts-le-Roi ;
- » de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines.



Des déplacements nombreux tout au long de la journée, en grande partie internes au territoire

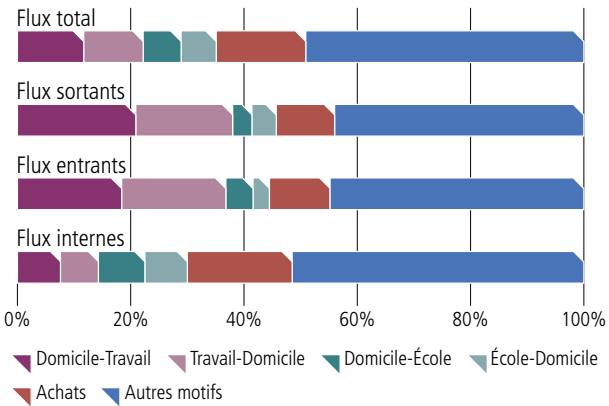
Au total, le territoire étendu à la zone d'influence du projet en matière de mobilité engendre plus de **3,7 millions de déplacements par jour tous modes confondus. 66 % d'entre eux sont internes à cette zone.**

Les déplacements, qui y pénètrent ou en sortent, représentent une part respective de 17 %. Aux heures de pointe du matin et du soir, ils sont équilibrés (ce qui confirme l'attractivité du territoire en termes d'emplois et son dynamisme).

Les échanges se font essentiellement avec le département des Hauts-de-Seine et Paris et, dans une moindre mesure, avec les autres communes des Yvelines ou de l'Essonne.

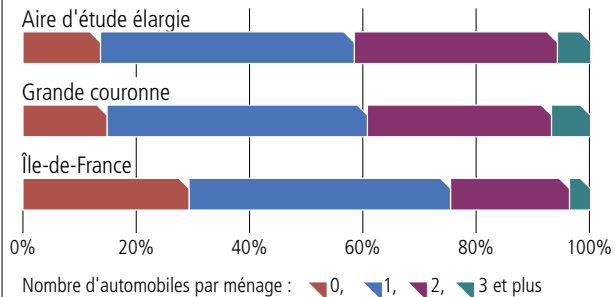
Source : « Étude des prolongements d'A104 et d'A12 » Diagnostic novembre 2005 de la Division des Infrastructures et des Transports de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France.

DES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DOMICILE-TRAVAIL ÉQUILIBRÉS



>>>> Outre les déplacements générés par les habitants travaillant sur le territoire, près de 2 déplacements entrants sur dix sont motivés par le travail : un indicatif supplémentaire du dynamisme local en termes d'emplois. Les achats se font plutôt à l'intérieur du territoire (19% de l'ensemble des déplacements internes).
Source : INSEE/DREIF-EGT-1976-2001

UNE FORTE MOTORISATION DES MÉNAGES

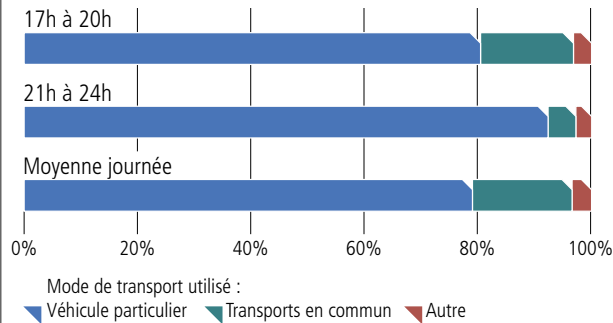


>>>> Selon l'Enquête Globale de Transport de 2001, les ménages résidant sur le territoire d'étude possèdent en moyenne 1,4 véhicules (la moyenne de la grande couronne est de 1,3). La part des ménages propriétaires de 2 véhicules est plus élevée que pour l'ensemble de la grande couronne (35,8% contre 32,5%).
Source : INSEE/DREIF-EGT-1976-2001

Une domination de la voiture particulière dans les modes de déplacements

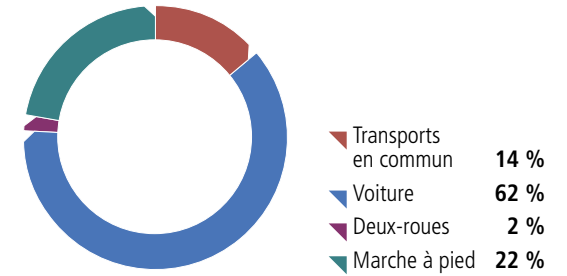
À l'instar de la grande couronne, la voiture particulière est le mode de transport principal à 62%. **La part des transports collectifs dans la zone d'étude est inférieure à la part régionale (14% contre 19%)** et légèrement plus élevée (+1 point) que celle de la grande couronne. À l'intérieur du territoire, les déplacements en **transports en commun** sont très peu représentés : **seulement 8%** (contre 57% pour la voiture particulière). La part de la voiture représente 70% des flux d'échanges (réalisés à 63% avec les départements limitrophes). Les transports en commun (train) sont plus volontiers utilisés pour des trajets plus longs (vers ou de Paris, aux heures de pointe) tout en restant très minoritaires.

LA PART MODALE DES TRANSPORTS MÉCANISÉS SUIVANT LA PÉRIODE HORAIRE



Source : INSEE/DREIF-EGT-1976-2001

LA PART DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT DANS LA ZONE D'ÉTUDE ÉLARGIE



SYNTHÈSE

Toutes les fonctions - économiques, commerciales, d'habitation et de loisirs - sont représentées à l'intérieur de ce territoire dynamique et actif. Outre les déplacements domicile-travail, elles occasionnent la multiplication des petits déplacements internes tout au long de la journée, essentiellement réalisés en voiture. L'attractivité du territoire qui doit encore se conforter à l'avenir avec de grands projets d'intérêt national, favorise par ailleurs l'entrée quotidienne de nombreux déplacements externes.

UNE OFFRE DE TRANSPORTS INSUFFISANTE ET INADAPTÉE

UNE DESSERTE ROUTIÈRE MONOPOLISÉE PAR LA RN 10

Deux principaux axes de desserte

Le territoire est raccordé au réseau des grandes infrastructures routières d'Île-de-France par l'autoroute A12 qui se sépare de l'autoroute A13 au lieu-dit du « Triangle de Rocquencourt » avant de rejoindre la RN 10 au lieu-dit « Les Quatre-Pavés-du-Roy » sur la commune de Montigny-le-Bretonneux. Cette infrastructure prolonge alors l'A12 à 2x2 voies jusqu'à Rambouillet.

Au-delà de Rambouillet, la RN 10 est encore pour quelques mois une route à 3 ou 4 voies, dont l'aménagement à 2x2 voies débutera en 2006 jusqu'à Ablis. La RN 191 prolonge ensuite l'itinéraire de liaison vers l'A10 et sera portée elle aussi aux mêmes caractéristiques dans les prochaines années. Ces aménagements sont en effet financés sur l'actuel contrat de plan État-Région. L'A10 borde la zone d'étude au sud et à l'est : c'est l'un des principaux axes de transit d'Île-de-France, qui irrigue le département des Yvelines au sud.

Au nord, la RN 12 est un axe important qui relie l'Île-de-France au grand ouest de la France.

En bordure est, la RN 118, d'orientation nord-sud, dessert Vélizy-Villacoublay et le plateau de Saclay.

Peu de voies secondaires desservent le territoire.

Parmi les principales se trouvent la RD 36, qui relie l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines au plateau de Saclay, la RD 13 qui traverse la vallée de Chevreuse dans une orientation nord-ouest/sud-est, et la RD 91

qui traverse la vallée de façon quasiment parallèle à la RN 10.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR L'AIRE D'ÉTUDE

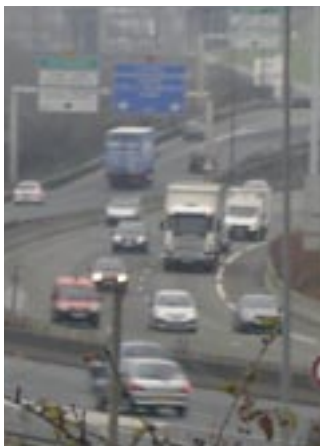


>>>> La RN 10 est véritablement l'épine dorsale d'un territoire par ailleurs faiblement doté en axes transversaux. Pour autant, par sa configuration et son utilisation, elle constitue plus une rupture qu'un trait d'union entre les différents pôles de vie et d'activités. Cas exceptionnel parmi les villes nouvelles en France, elle traverse l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines qui ne bénéficie par ailleurs d'aucun axe de contournement à caractéristiques autoroutières. Conçue à l'origine comme un boulevard urbain, dans l'attente de la réalisation du prolongement de l'A12, elle est source de nombreux dysfonctionnements au sein d'une offre routière locale insuffisante et inadaptée aux besoins de déplacements.

L'autoroute A12, une voie inachevée qui supporte un trafic important

L'usager qui quitte le boulevard périphérique pour se diriger vers l'autoroute de l'ouest, Rocquencourt puis l'autoroute A12, rencontre sans véritable transition le premier carrefour à feux tricolores sur la RN 10 à l'entrée de Trappes. L'autoroute A12 a supporté, en 2003* un trafic de plus de 124 000 véhicules/jour entre son origine et l'échangeur avec la RN 12 au sud de Bois d'Arcy, puis plus de 111 000 véhicules/jour après l'échangeur qui débouche ainsi brutalement sur la RN 10.

*Source DDE 78 / CDES



La RN 10, une voie proche de la saturation au débouché de l'A12

Un axe structurant

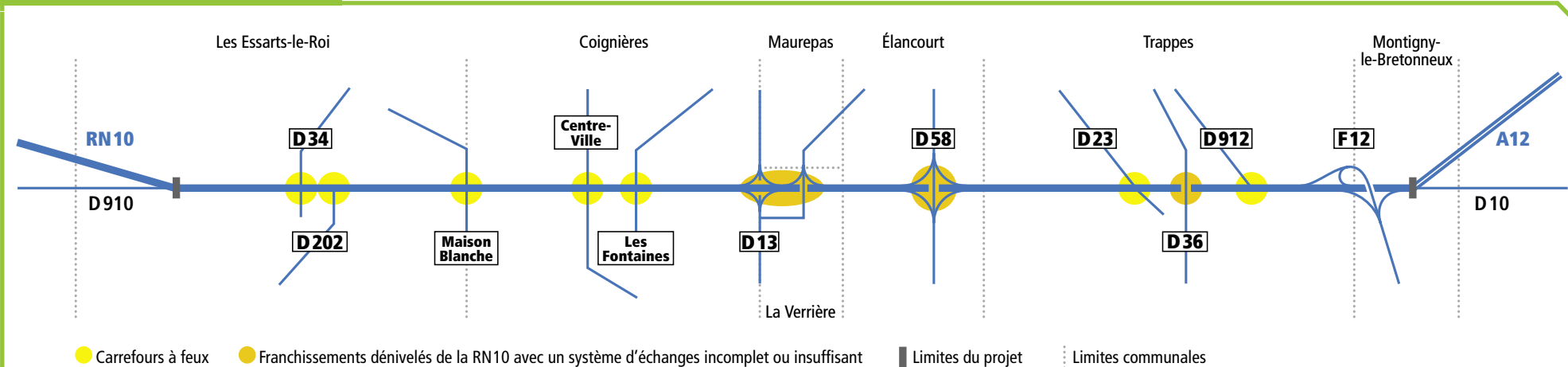
La RN 10, avec ses deux chaussées séparées, est le seul axe de forte capacité dans le sens nord-sud du département des Yvelines. La portion considérée est essentiellement composée de grands alignements droits, sur une quinzaine de kilomètres. Les rayons des rares courbes sont suffisamment confortables pour inciter les automobilistes à conserver une vitesse élevée. Les profils en long ne posent aucun problème de ralentissement pour les poids lourds (aucune rampe importante). Le terre-plein central est matérialisé en zone urbaine par des glissières métalliques ou par des glissières en béton ; en sortie de zone urbaine, quelques secteurs avec terrains enherbés sont protégés par des glissières. Les largeurs des voies sont régulières, les pistes cyclables, quand elles existent, sont le plus souvent séparées physiquement du flux de trafic. Dans certains secteurs, des contre-allées assurent la desserte des zones commerciales.

Un statut difficilement identifiable pour l'automobiliste

Lorsque l'automobiliste quitte l'autoroute A12 pour emprunter la RN 10, il se trouve sur une voie à chaussées séparées, avec 3, puis 2 voies dans chaque sens de circulation. Il existe bien un séparateur central, mais pas de bande d'arrêt d'urgence. De nombreux carrefours, le plus souvent plans et à feux tricolores, provoquent des ralentissements brutaux alors que dans certaines sections, pourtant urbaines, les vitesses atteintes peuvent être très élevées.



SCHÉMA SYNOPTIQUE DE LA RN 10 ACTUELLE



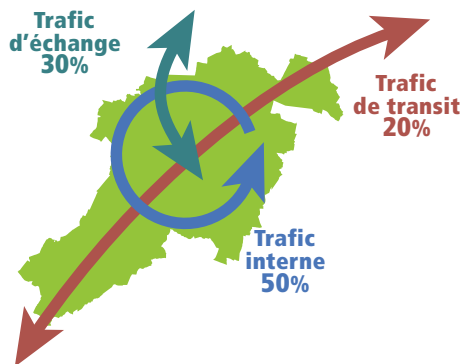
>>>> Entre Trappes et Les Essarts-le-Roi, on dénombre 13 carrefours dont 3 dénivelés et 7 à feux tricolores, facteurs de ralentissement brutaux.

Des fonctions multiples et entravées

La RN 10, qui traverse un environnement fortement urbanisé, devrait être en priorité dédiée à la desserte locale. En réalité, elle assure toutes les fonctions : desserte des quartiers et zones d'activités, échanges avec les territoires limitrophes, transit avec A11 et A10, et supporte, de ce fait, des trafics excessivement importants contraints de cohabiter. La RN 10 cumule les trafics internes, d'échanges et de transit qui se perturbent mutuellement et engendrent insécurité et congestion sur la voie. Dans ce cadre, **aucune fonction n'est correctement assurée et la desserte locale particulièrement perturbée :**

- » il n'existe actuellement **aucun autre itinéraire susceptible d'accueillir le trafic de transit,**
- » **les gares SNCF situées au sud de la RN 10 sont coupées des principaux quartiers d'habitation situés au nord** (sauf pour La Verrière, coupée par la voie ferrée),
- » **Trappes et Coignièrès mais aussi une partie de la ville des Essarts-le-Roi sont véritablement coupées en deux par la RN 10.**

UNE DESSERTE LOCALE PERTURBÉE PAR LES TRAFICS D'ÉCHANGES ET DE TRANSIT DANS L'AIRE D'ÉTUDE ÉLARGIE*



>>>> Trois types de trafic sont définis :

- le trafic de transit ne fait que traverser la zone d'étude (il ne l'a ni pour origine, ni pour destination).
- le trafic d'échange qui a soit une origine, soit une destination (mais pas les deux) à l'intérieur de la zone d'étude.
- le trafic interne dont l'origine et la destination sont à l'intérieur de cette zone.

* Zone d'influence du projet pour les études de trafic (cf. page 34)

Des points de franchissement insuffisants et difficiles, facteurs de coupures profondes au sein du territoire

Les échanges de part et d'autres des communes sont permis par quelques franchissements de la RN 10, supports de flux nombreux : il s'agit soit de croisements à niveau (carrefours de la RN 10 avec les RD 912 ou RD 23), soit de franchissements par des ouvrages d'art (qui traversent également les voies ferrées). Ils n'ont pas évolué depuis la construction de la ville nouvelle et constituent un véritable obstacle aux relations est-ouest au sein de l'agglomération.



L'insuffisance de franchissements contribue à l'augmentation des distances de déplacements et constitue de ce fait une incitation supplémentaire à l'usage de l'automobile dans les déplacements à l'intérieur du territoire.

Des trafics importants...

Les trafics recensés sur la RN 10 en 2003 sont de 69 600 véhicules/jour à l'entrée est de Trappes, 60 100 à hauteur de Maurepas et de La Verrière, puis de 53 300 dans la traversée de Coignièrès et 46 800 aux Essarts-le-Roi.

Les pourcentages de poids lourds sont de 14 % à l'entrée de Trappes, 9 % au droit de Maurepas et de La Verrière, puis de 12 % dans la traversée de Coignièrès.

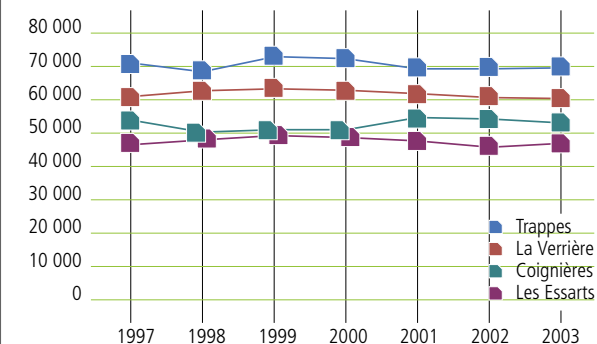
Source DDE/CDES.

... qui se reportent de plus en plus sur le réseau local

Les augmentations de trafic sur le réseau national entre 1994 et 2003 ont été de +20,4 % pour la France, +9,2 % pour l'Île-de-France et +13,4 % pour les Yvelines*. Or on note depuis de nombreuses années **une relative stabilité du trafic sur la RN 10** et sur les départementales qui convergent vers elle. Le ralentissement du rythme de l'urbanisation nouvelle au sud du territoire ne constitue pas une explication suffisante. En réalité **le trafic ne décroît pas, mais se disperse sur le réseau local qui absorbe son augmentation.**

Les représentants des communes, notamment d'Élancourt et de Maurepas, font ainsi état d'une utilisation de plus en plus fréquente de leurs voies communales. Elles seraient empruntées comme itinéraires de délestage, bien que leurs caractéristiques physiques (profil en travers et organisation des points d'échanges) comme leur environnement ne s'y prêtent absolument pas (en particulier pour le transit).

ÉVOLUTION DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS SUR LA RN 10 SELON LES DIFFÉRENTS TRONÇONS



>>>> Pour le trafic de transit qui ne parvient pas à s'écouler, ce sont les voiries qui traversent la vallée de Chevreuse qui sont utilisées comme itinéraires de délestage, bien qu'elles ne soient pas configurées pour cela. Ainsi le trafic de la RD 91, dont le tracé est parallèle à la RN 10, augmente de 6 % par an en moyenne au sud de Voisins-le-Bretonneux et de 4 % par an au nord de Saint-Forget.

*Source DDE 78 / CDES - bilan de circulation juin 2004.

UNE DESERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS RELATIVEMENT SATISFAISANTE

Le réseau ferré

Le territoire qui borde la RN 10 ou à proximité est desservi par trois lignes SNCF :

- » la ligne La Verrière – La Défense,
- » la ligne Paris – Montparnasse – Rambouillet,
- » le RER C en terminus à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces lignes offrent une desserte variée de l'ouest francilien et permettent de rallier Versailles, La Défense ainsi que le sud-ouest de Paris (Invalides ou Montparnasse) en une demi-heure environ.

Les gares de Trappes et La Verrière sont desservies par 8 trains à l'heure de pointe permettant aux habitants de rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines (pôle d'emploi) et Versailles-Chantiers (nœud de correspondances majeur).

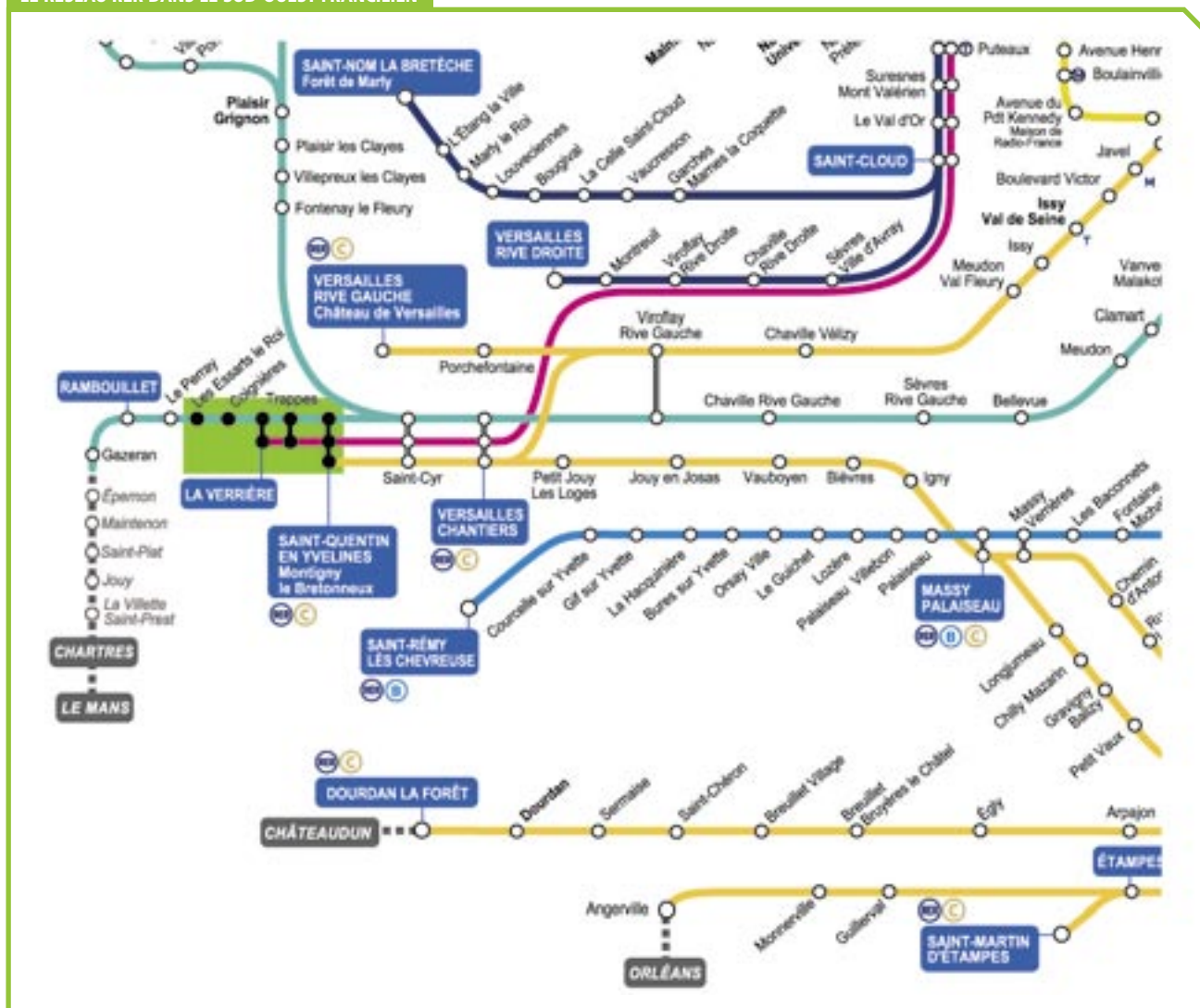
La charge des trains offre une qualité de service élevée dans la mesure où les places assises sont loin d'être toutes occupées (taux d'occupation moyen : 58 %). Autrement dit, l'offre actuelle est sous-utilisée. L'objectif est moins d'ajouter des trains (d'autant que la ligne ferroviaire est saturée*) mais d'exploiter efficacement l'offre existante en favorisant notamment l'accès aux gares. Le RER C fait quant à lui l'objet d'un schéma directeur de ligne ayant pour but d'améliorer sa régularité, jugée préoccupante.

* SNCF ; contribution à la révision du SDRIF - octobre 2005.



Quatre gares sont situées sur le secteur d'étude : Trappes, La Verrière, Coignières et Les Essarts-le-Roi.

LE RÉSEAU RER DANS LE SUD-OUEST FRANCILIEN



Le réseau d'autobus

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est principalement desservie par le réseau SQYBUS, constitué de 22 lignes. Ce réseau remplit un triple rôle :

- » offrir un rabattement sur les gares de Saint-Quentin-en-Yvelines (8 terminus), Trappes (5 terminus) et La Verrière (4 terminus),
- » assurer une desserte fine des quartiers d'habitation,
- » assurer un lien efficace avec le pôle d'emploi de Guyancourt en utilisant le site propre.

Le transport en commun en site propre (TCSP) de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui relie la gare au Technocentre de Guyancourt, est actuellement utilisé par plusieurs lignes SQYBUS.

TRAFIC SUR LES 5 PREMIÈRES LIGNES D'AUTOBUS

N°	Desserte	Trafic jour ouvrable
417	Trappes - La Verrière - Plaisir	14 000
415	Bois d'Arcy - Saint-Quentin Gare Trappes - La Verrière Le Mesnil-Saint-Denis	8 000
414	Trappes - Voisins-le-Bretonneux Guyancourt - Saint-Quentin Gare Montigny-le-Bretonneux	7 500
468	Montigny-le-Bretonneux Guyancourt (site propre)	6 500
401	Versailles RG - Saint-Quentin Gare Maurepas	3 500

Source STIF - Janvier 2006



PEU DE PLACE POUR LES MODES DOUX

Il existe le long de la RN 10 quelques pistes cyclables, mais discontinues, dégradées, mal jalonnées, parfois non traitées en site propre et envahies par le stationnement automobile. Hormis une passerelle à proximité de la gare de La Verrière et un passage inférieur à Trappes, les traversées de la RN 10 ne sont pas plus aisées pour les cyclistes que pour les piétons, alors que les besoins sont importants, notamment pour l'accès aux gares : 3 gares sont séparées des quartiers d'habitations à Trappes, La Verrière et Coignières. Les cheminements pour piétons ne sont pas organisés le long de la RN 10, sauf à Coignières. De nombreuses voies en contre-allée organisent les déplacements latéraux mais leurs caractéristiques ne se prêtent pas à des parcours agréables.



Une des rares pistes cyclables aménagées le long de la RN 10 entre Élancourt et Maurepas.

SYNTHÈSE

Il apparaît clairement que la desserte du territoire est fortement contrainte par le fait que la RN 10 cumule toutes les fonctions et ne peut plus répondre à l'intégralité des besoins qui s'expriment. Saturée, elle supporte un trafic moyen très élevé, peu cohérent avec ses caractéristiques géométriques. Par l'étendue de son emprise et les difficultés de franchissement, elle paraît même un frein, dans la situation actuelle, au développement d'un réseau performant de transports en commun et de modes doux.

UNE SÉCURITÉ ET UN ENVIRONNEMENT DÉGRADÉS AUX ABORDS DE LA RN 10

UNE FORTE INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Configuration favorisant des vitesses élevées, ruptures de rythmes, carrefours nombreux, franchissements inadaptés, importance des trafics... sont facteurs d'une insécurité importante sur la RN 10. **Le taux d'accidents**, soit la probabilité de victimes, est de **50 % plus élevé sur la RN 10** que par rapport à la moyenne observée sur des routes de caractéristiques semblables. On recense en moyenne plus de 60 accidents corporels par an sur la RN 10 entre Trappes et Les Essarts-le-Roi, avec une moyenne de 4 tués et près de 10 blessés graves par an. La section de la RN 10 la plus accidentogène est celle située entre la RD912 et la sortie de Coignières, où la voie traverse un espace très urbanisé où les conflits entre les différents types d'usagers sont exacerbés. Les piétons représentent une part importante des victimes. Cette tendance assez constante semble s'infléchir légèrement depuis 2004 avec le bénéfice de la politique de contrôle-sanction. La RN 10 a ainsi été équipée d'un radar à Trappes, dans le sens Paris-Provence, mais elle conserve un taux d'accidents élevé.



La géométrie de la route à 2x2 voies, dont le profil en long est relativement plat et dont les rayons de courbure sont très larges permet des vitesses élevées en heures creuses, bien au-delà des limites autorisées. À l'approche des carrefours, qui offrent autant de points de conflit, les vitesses excessives sont sources de fréquentes collisions arrières (la 2^e cause d'accident aux carrefours est le refus de priorité).

TAUX D'ACCIDENTS SUR LA RN 10

Période de référence : 1999-2003	Entre A12 et la RD912	Entre la RD912 et la sortie de Coignières	En traversée des Essarts-le-Roi
Taux réel RN 10	13,93	19,21	7,17
Taux de référence RN 2x2 interurbain (2003)	12,9	12,9	12,9
Longueur de la section (Km)	1,949	8,914	4
Trafics actuels sur RN 10	70 000 V/J(TMJA)*	55 000 V/J (TMJA)	50 000 V/J (TMJA)
Nombre d'accidents actuels	30 accidents	167 accidents	33 accidents

>>>>> Sur une période de cinq ans entre 1999 et 2003, on a recensé sur la RN 10, 230 accidents corporels faisant 14 tués, 16 blessés graves et 312 blessés légers. Sur la section centrale de la RN 10, le taux d'accidentologie est très nettement supérieur au taux de référence sur les infrastructures de même nature. 53,5 % des accidents corporels ont lieu hors intersection. 43 % des victimes graves recensées étaient en motos et 33 % des tués étaient des piétons. 28 % des véhicules ont heurté un véhicule en stationnement et 22 % ont heurté une glissière en béton.

* Trafic moyen journalier par an.
Source DDE/CDES.

DES NUISANCES MULTIPLES POUR LES RIVERAINS DE LA RN 10

Sur l'aire d'étude, on dénombre 16 255 habitants riverains directs de la RN 10 dans une bande de 300 m de part et d'autre de la voie.

Un environnement paysager peu qualitatif

La traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines par la RN 10 est particulièrement dégradée d'un point de vue paysager. Hormis quelques séquences où la RN 10 devient une grande route paysagée ou de campagne, son caractère peu esthétique et celui de beaucoup de constructions adjacentes, ainsi que l'incohérence avec son environnement, s'imposent au regard. Les installations industrielles, qui occupent une surface très importante, offrent un abord désagréable. Les vues sur la campagne, largement dégagées aux Essarts-le-Roi, sont les seules grandes échappées visuelles du secteur. Pourtant, quelques sections ont conservé des arbres d'alignement, rappelant le caractère d'autrefois de la Nationale 10. Ces arbres ne sont ni mis en valeur, ni gérés selon un plan paysager d'ensemble de l'itinéraire. La RN 10 coupe véritablement les habitants de leur ville : l'omniprésence de glissières de sécurité ou de séparateurs en béton à proximité même des espaces publics, le traitement à minima des lieux réservés aux modes doux, la prolifération d'enseignes et publicités nuisent fortement à son intégration, ce que les quelques tentatives d'aménagement (dépendances plantées, talus paysagers) ne parviennent pas à faire oublier.



Des niveaux sonores importants

Un diagnostic a été réalisé en 2001, afin d'évaluer la situation acoustique de la RN 10 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi.

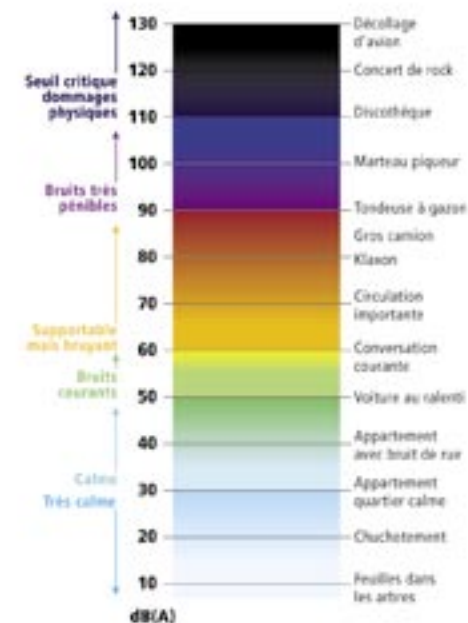
Trois points noirs dus au bruit ont été recensés :

- » l'entrée de Trappes, entre la RD912 et le pont Cachin,
- » le quartier de l'Agiot à Maurepas,
- » le quartier de la Chapelle à Élancourt.

Le premier est constitué d'habitat ancien et dense (constructions individuelles au nord, habitat collectif au sud), les deux autres quartiers sont composés de résidences collectives plus récentes. Sur le reste de l'itinéraire, les habitations, un peu plus éloignées de la RN 10, sont souvent soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A).

Les infrastructures de transport terrestre nationales du département des Yvelines ont fait l'objet d'un classement sonore en 2000. Elles sont classées de 1 à 5 selon le niveau de bruit qu'elles génèrent. La RN 10, entre Trappes et La Verrière est en catégorie sonore 1 (la plus bruyante), puis au-delà de la RD 13, à Coignièrès, elle passe en catégorie sonore 2. Ce classement impose pour les nouvelles constructions distantes respectivement de 300 m et de 250 m de la voie, la prise en compte du bruit engendré par celle-ci et la mise en place de protections acoustiques spécifiques.

L'ÉCHELLE DE NIVEAU DES BRUITS



>>>> Les effets du bruit sur la santé ne se limitent pas au phénomène physique sur le système auditif. Les réactions qu'il entraîne mettent en jeu l'ensemble de l'organisme, en agissant notamment sur deux domaines dont les effets vont souvent se conjuguer entre eux (troubles du sommeil, surcharge du système nerveux...).

Une pollution atmosphérique d'origine routière

La RN 10 s'insère dans une zone de transition entre un milieu très urbanisé et un milieu plus rural relativement préservé des problèmes de pollution atmosphérique que connaît l'agglomération parisienne. En dehors du voisinage direct des principaux axes de circulation (RN 10, A12) et des autres émetteurs (industries, centrales), ce sont les concentrations en ozone qui sont préoccupantes pour la santé, comme sur la majeure partie de la grande couronne. La RN 10 génère une pollution d'origine routière composée d'oxydes d'azotes, particules, métaux, et hydrocarbures. Cette pollution décroît rapidement dès qu'on s'éloigne de l'axe pour retrouver une concentration de fond après quelques centaines de mètres en général. Concernant le dioxyde d'azote, polluant largement imputable au trafic routier, le niveau de fond mesuré par la station de surveillance d'Airparif à Versailles en 2004 ($29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle) respecte l'objectif de qualité fixé pour ce polluant.



Principaux polluants et impact sur la santé

L'ozone n'est pas émis directement par les véhicules, mais résulte d'une chaîne de réactions chimiques complexes entre polluants primaires et se trouve en général plus concentré en périphérie des grandes agglomérations qu'en leur centre. La station rurale régionale d'Airparif située à Rambouillet, au sud de la zone d'étude enregistre chaque année des dépassements du seuil de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire qui constitue le premier niveau (sur deux) de la procédure d'alerte pour ce polluant. Les riverains de la RN 10 sont donc affectés directement et de manière permanente par la pollution automobile liée au trafic important supporté par cet axe. Les principaux polluants présents à des concentrations importantes à proximité de la RN 10 sont les particules en suspension et le dioxyde d'azote qui contribuent à une irritation bronchique, en particulier chez les enfants, et augmentent la sensibilité des bronches aux infections microbiennes. L'ozone est un gaz agressif pour les muqueuses oculaires et respiratoires et qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines.



Concernant le dioxyde d'azote, polluant largement imputable au trafic routier, le niveau de fond mesuré par la station de surveillance d'Airparif à Versailles en 2004 ($29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle) respecte l'objectif de qualité fixé pour ce polluant.

SYNTHÈSE

La situation de la RN 10 pose de multiples problèmes qui affectent sérieusement la qualité de vie des riverains. En dépit de son environnement urbain, elle est progressivement devenue, une voie rapide de mauvaise qualité. Elle est à l'origine de nuisances importantes (bruit, air, paysage), n'offre pas les conditions de sécurité requises (en particulier au niveau des traversées piétonnes) et contraint fortement l'aménagement et le développement du territoire.

