

VILLE DE MONTIGNY-LE-BRETONNEUX  
PARC NATUREL REGIONAL DE LA HAUTE VALLEE DE CHEVREUSE

L' AMENAGEMENT « SUR MESURE » DE LA RN10 :  
UNE REELLE ALTERNATIVE A A12  
Juin 2006



## Sommaire

---

Introduction.....	3
I. ANALYSE DU CONTEXTE.....	5
1.1 Le contexte général.....	5
1.2. Le contexte local.....	10
4.4 Approche sommaire des coûts de la proposition.....	49

## Introduction

---

Le tracé de principe de l'autoroute A12 a été défini lorsque le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines était encore essentiellement rural. Quarante ans après, les différents scénarii proposés par l'Etat pour réaliser ce prolongement sont situés dans un faisceau étroit. Ces différentes propositions traversent un territoire qui s'est développé selon d'autres schémas :

- une urbanisation dense, au nord sur les communes de Montigny-le-Bretonneux et Trappes, au centre sur les communes de Maurepas, Elancourt et La Verrière,
- un Parc Naturel Régional, au sud.

Aucune des quatre familles de tracés n'apporte de solution satisfaisante au prolongement de l'autoroute. Elles se déploient toutes en milieu plus ou moins urbanisé et constituent un grave préjudice pour les habitants en termes de conditions de vie. La dernière famille de tracés traverse, en outre, le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse et porte des atteintes lourdes à un territoire naturel et patrimonial. Ce territoire fait l'objet de protections instaurées par l'Etat qui sont aussi des contraintes pour les collectivités locales et les habitants.

Pour les habitants, les différentes propositions n'apportent pas d'amélioration aux usages locaux, que ce soit dans le cas de la transformation de l'infrastructure existante ou de celui de la réalisation d'une voie rapide qui comporte peu de points d'échanges sur les sections concernées. Il est donc clair que les différents projets constituent un effet de coupure, soit plus lourd que celui qui est induit par la RN10 dans son fonctionnement actuel, soit double si, une seconde infrastructure est construite parallèlement à la première.

Pour ses auteurs, la principale justification du projet de prolongement de A12 consiste à absorber une augmentation du nombre des poids lourds et notamment à une circulation liée à la phase active de mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que les flux induits par les liaisons avec A13 et A16.

Les collectivités commanditaires de la présente étude ont souhaité réexaminer les objectifs du prolongement de A12, en particulier concernant les prévisions de trafic, définir de nouveaux objectifs conformes à une vision prospective du territoire francilien et formuler de nouveaux principes d'aménagement basés sur le retraitement de la RN10.

L'objet de la présente étude consiste principalement à :

- analyser le fonctionnement du territoire concerné,

- préciser les prévisions de trafic en fonction du développement en cours de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire,
- proposer une autre solution répondant à la fois aux besoins de la population riveraine et à l'évolution des volumes de circulation attendus.

# I. ANALYSE DU CONTEXTE

## 1.1 Le contexte général

---

La prospective à court et à moyen terme ne peut s'envisager sans prendre en compte les évolutions à long terme. Nos sociétés sont actuellement dans une période charnière où les grands équilibres sont en phase de redéfinition.

### - **Des tendances lourdes en termes de modes de vie :**

Tous les observateurs s'accordent sur le fait que, si on ne connaît pas réellement le niveau mondial des réserves en pétrole, on sait, par contre, que le coût de l'énergie va augmenter progressivement. Par ailleurs, différents textes de loi (loi sur l'air, loi sur l'eau, loi SRU...) et la réglementation européenne reprennent à leur compte les moyens de lutte contre l'effet de serre. Cette nouvelle donne, qui peut être tempérée par l'utilisation d'autres ressources non fossiles et moins polluantes, conduit cependant à reconsidérer les choix modaux.

La durée de vie augmente de façon spectaculaire et crée un phénomène de vieillissement de la population. D'autre part, on observe en France, comme dans beaucoup de pays développés, une diminution importante de la taille des ménages. Ces constats ont un effet sur les choix résidentiels qui peut inverser en partie le processus d'urbanisation périphérique en cours en ralentissant la fuite des urbains vers des sites peu urbanisés. Ces ménages, en effet, recherchent les pôles urbains équipés et tendent vers moins de dépendance automobile.

Par ailleurs, diverses recherches ont mis en évidence que le fait d'habiter loin des centres urbains est un choix économique subi par certains ménages et ne représente pas réellement leurs aspirations (source : Kaufmann V., Guidez J.M. - Les citoyens face à l'automobilité - CERTU. Lyon, 1998).

### - **D'autres formes de mobilité apparaissent**

L'expérience montre aussi que, dans un contexte d'économie peu dynamique et de concurrence forte de l'offre en terrains d'activité, les implantations recherchées par les dirigeants d'entreprises sont celles qui offrent une bonne desserte en transports collectifs. Ces attentes sont particulièrement fortes en Ile de France, où les secteurs en expansion sont ceux du tertiaire et des services qui ne produisent pas, ou peu, de marchandises à transporter. La délocalisation des activités de production, vers des pays où la main d'œuvre est moins onéreuse, renforce le poids du secteur tertiaire et des services et les conséquences en termes de choix modaux et de localisation des entreprises.

La réorganisation des temps de travail des salariés remet en cause les cycles de mobilité habituellement pris en compte dans les projections : augmentation très importante des trajets liés aux loisirs et à la chalandise

qui sont, toutefois, difficiles à modéliser, atténuation très significative du système « pendulaire », pointes du soir plus étalées...

L'impact des nouvelles technologies sur les déplacements semble contribuer à la modification du système pendulaire et à une certaine réduction des déplacements. Les trajets sont donc plus répartis dans la journée et dans la semaine, ce qui peut conduire à un allègement de la charge de circulation, toutefois, dans la mesure où il n'y a pas de nouvelle offre proposée.

- **Des tendances lourdes en termes d'organisation du territoire francilien :**

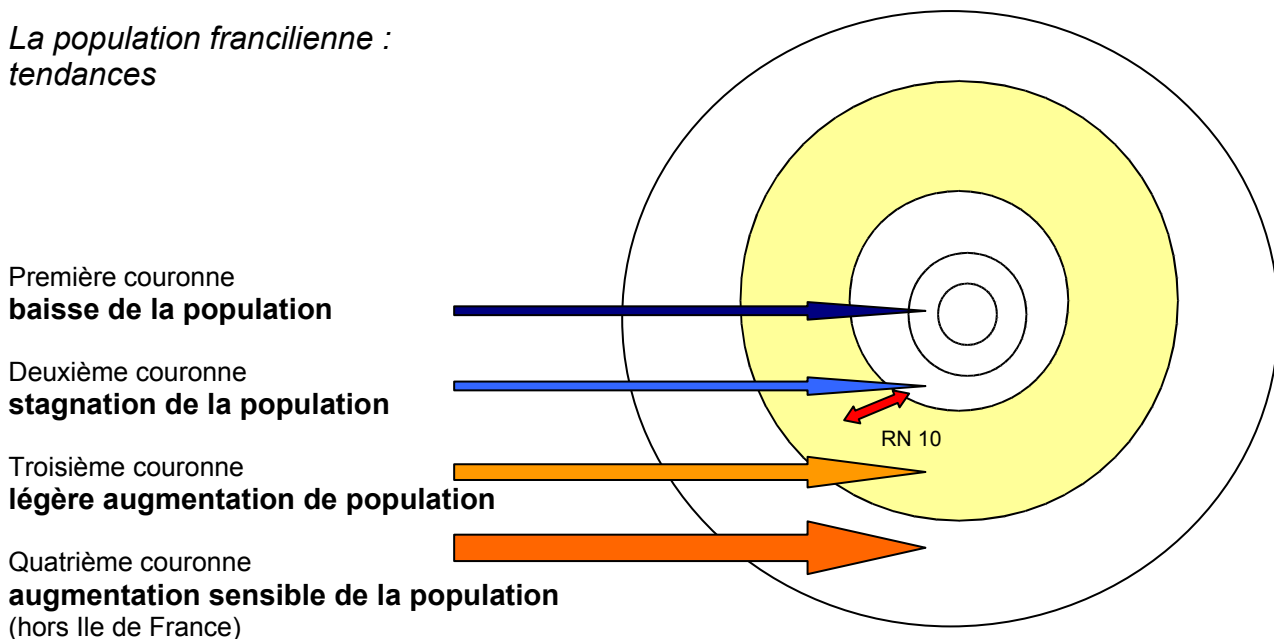
La première et la deuxième couronne ont très peu de disponibilités foncières : les coûts immobiliers et les coûts fonciers atteignent des niveaux insupportables pour la majorité des ménages. Les deuxième et troisième couronnes franciliennes n'offrent plus les opportunités nécessaires pour un développement significatif de l'urbanisation.

Les secteurs qui gagnent de la population sont situés en troisième et, surtout, en quatrième couronne hors Ile de France. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, le développement de l'offre de logement est une priorité nouvelle dans les Yvelines

La « rurbanisation » se développe autour des villes à une heure de Paris. L'échelle pertinente est celle du Bassin Parisien, c'est à dire un territoire plus large que l'Ile de France. Les besoins en infrastructures nouvelles se situent au niveau de la Francilienne et au delà, essentiellement sous forme de rocade. Dans cette couronne, en effet, on note la présence de pénétrantes mais l'offre de tangentiels est faible mais en cours de constitution.

Les résultats des enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2005 de l'INSEE montrent que le rythme de croissance des communes de moins de 10000 habitants a doublé depuis 1999. Entre 1990 et 1999, la croissance de population avait été la plus forte dans celles de ces communes situées à 15km du centre d'une aire urbaine. Depuis 1999, ce pic de croissance s'est éloigné, passant à 25km (source : Note INSEE Première n°1058 – Janvier 2006).

*La population francilienne : tendances*



Concernant les implantations d'activités, le même type de mécanisme est observé depuis plusieurs années. En raison des coûts fonciers et immobiliers, les entreprises dynamiques qui souhaitent agrandir leurs locaux se repositionnent de plus en plus loin par rapport au centre de l'agglomération.

Les niveaux de trafic des principales voies du secteur d'étude sont pratiquement stables depuis 10 ans, en diminution dans certains cas. Le retard accumulé en 2° et 3° couronne ne peut plus être rattrapé en raison de la nature actuelle de l'occupation du sol : zones urbanisées, agriculture rentable défendue par les propriétaires des terrains et secteurs boisés ou naturels protégés.

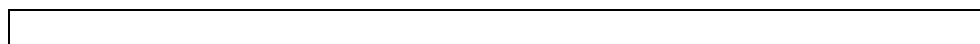
Dans les pages qui suivent, nous examinerons les données démographiques et leurs effets attendus, le fonctionnement urbain du secteur et les données concernant le trafic automobile.

*Les niveaux de trafic des principaux axes du secteur d'études  
Evolution 1998 – 2002*

A13	de
-1 à 1 %	
A12	de
5 à 15%	
A86	de
- 1 à - 5%	
N286	de
-1 à 1 %	
N118 – nord	de
- 1 à - 5%	
N118 – sud	de
-1 à 1 %	
A10	de
- 1 à - 5%	
RN10	
de - 1 à - 5%	

source IAURIF

La seule augmentation de trafic constatée concerne A12, due vraisemblablement à la modification de l'infrastructure dans la période et à l'amélioration de l'offre qui en a résulté.





**En termes d'aménagement du territoire, l'évolution des modes de vie, de la mobilité et la forte attractivité des villes moyennes situées en périphérie de l'Île de France semblent avoir pour effet une nette stabilisation démographique et confirmer une prolongation de la tendance observable actuellement.**

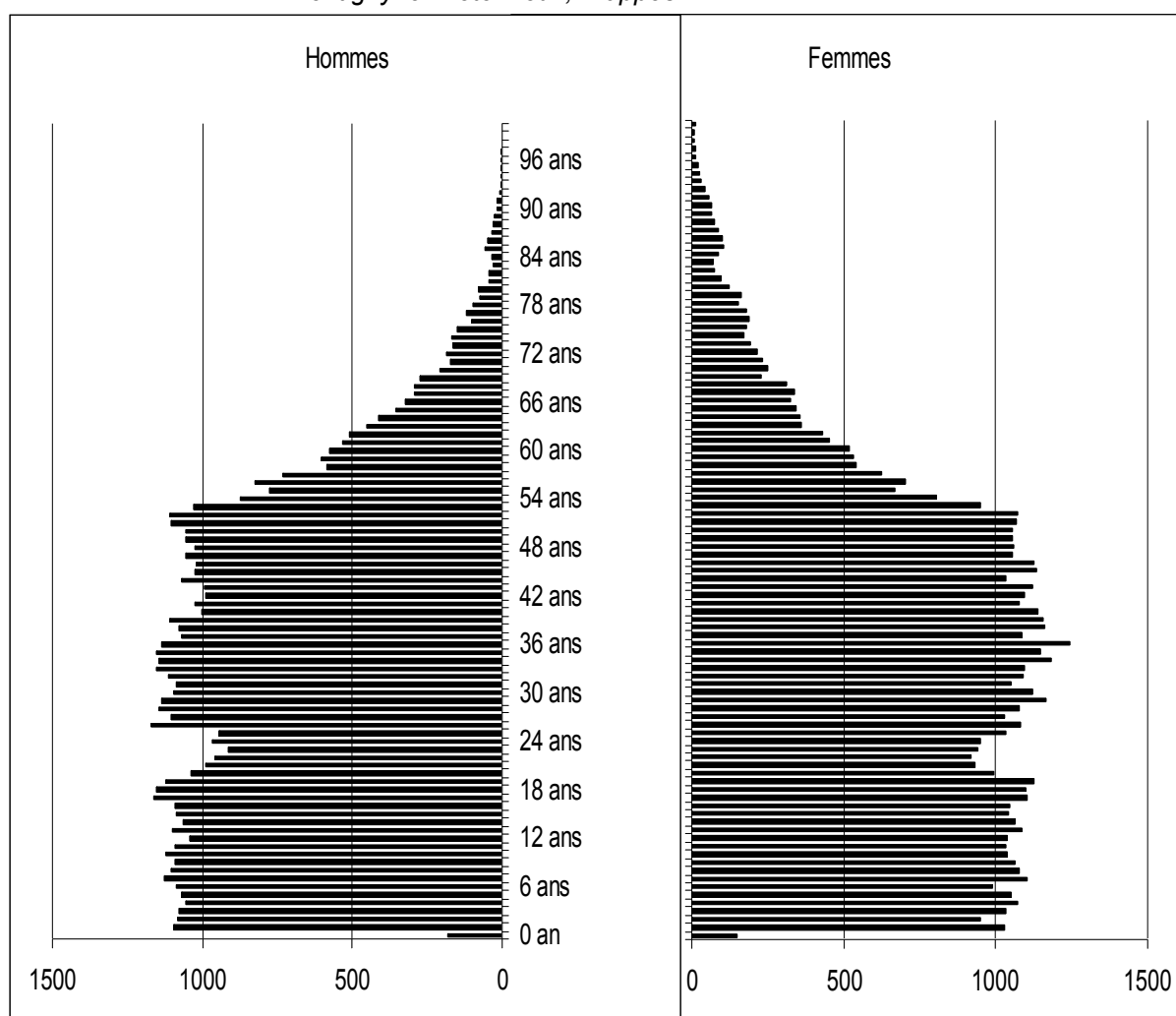
**La question posée est celle de l'utilité de poursuivre le maillage autoroutier en troisième couronne : utilité ou bien combat d'arrière garde, cercle vicieux de l'offre qui suscite le besoin, prime à la dépendance automobile et à l'étalement urbain ?**

## 1.2. Le contexte local

Le contexte local est caractérisé par une légère augmentation de la population de l'ensemble des communes riveraines de la RN10, à l'exception de Trappes et La Verrière, évolution conforme à la tendance de l'ensemble de l'Île de France (source : contribution du Conseil Général pour l'actualisation du SDRIF de mars 2006)

### - Du « baby boom » au « papy boom »

*Pyramide des âges d'après le recensement INSEE de 1999  
Ensemble des communes adjacentes à la RN10 : Les Essarts-le-Roi, Levis-Saint-Nom, Le Mesnil-Saint-Denis, La Verrière, Coignières, Maurepas, Elancourt, Montigny-le-Bretonneux, Trappes.*



La structure par âge de la population résidant dans la zone d'étude illustre bien le vieillissement de la population et la baisse du taux de natalité observée depuis 1980. La large base de la pyramide des âges montre que le secteur présente un certain dynamisme naturel. Les 20-25 ans au recensement de 1999 sont nés au lendemain du choc pétrolier qui a eu un effet notable sur la natalité nationale et s'observe par un rétrécissement de la pyramide des âges.

La population qui avait entre 25 et 55 ans en 1999 constitue une masse importante. En 2006, une partie de cette population a atteint l'âge de la retraite.

INSEE 99	Population		Variation entre 1990 et 1999	Yvelines RGP 1999
	RGP 1990	RGP 1999		
AGES				
0-14 ans	26,05%	22,38%	-3,67%	20,45%
15-29 ans	25,43%	23,38%	-2,04%	20,7%
30-44 ans	27,40%	24,49%	-2,91%	22,95%
45-59 ans	14,95%	20,28%	+5,33%	20,2%
60-74 ans	4,33%	7,16%	+2,83%	10,7%
75-94 ans	1,80%	2,24%	+0,43%	4,8%
95 ans et plus	0,03%	0,07%	+0,04%	0,2%

Comparativement à l'ensemble de la population recensée dans les Yvelines, la population du secteur est jeune. En effet, les habitants de moins de 15 ans représentent 22,38% de la population du secteur d'étude contre 20,45% dans les Yvelines.

Passant de 79% à 70% entre 1990 et 1999, la part des moins de 45 ans, au sein de la population du secteur étudié, a diminué entre les deux recensements alors que la part des 45-59 ans a augmenté de près de 5% et celle des plus de 60 ans, d'environ 3,5% lors de la même période intercensitaires. On observe donc un vieillissement de la population.

INSEE 1999 CG 78	taux de variation annuelle moyen de la population			Indice de jeunesse <sup>1</sup>	
	75-82	82-90	90-99	90	99
Les Essarts- le-Roi	+6,0%	+1,6%	+1,1%	2,6	1,8
Levis-Saint- Nom	+4,8%	+1,4%	+0,7%	2,3	1,5
Maurepas	+4,7%	+0,6%	-0,1%	3,7	1,8
Le Mesnil- Saint-Denis	+2,9%	-0,1%	0,0%	2,1	1,3
Coignières	+11,2%	+1,2%	+0,2%	4,1	2,6
<b>Elancourt</b>	<b>+9,6%</b>	<b>+1,5%</b>	<b>+1,9%</b>	<b>6,5</b>	<b>3,9</b>
<b>Montigny- le- Bretonneux</b>	<b>+40,7%</b>	<b>+10,6%</b>	<b>+1,2%</b>	<b>18,9</b>	<b>7,2</b>
<b>Trappes</b>	<b>+3,8%</b>	<b>+0,4%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>6,0</b>	<b>3,9</b>
<b>La Verrière</b>	<b>+1,1%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>3,4</b>	<b>2,3</b>

Les communes de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (en gras dans le tableau ci-dessus) présentent des indices de jeunesse très élevés qui ont tout de même baissé entre les deux derniers recensements généraux.

<sup>1</sup> L'indice de jeunesse représente le rapport entre la population des moins de 20 ans et celle des plus de 60 ans.

En effet, d'après les données de l'Observatoire local, la communauté d'agglomération attire toujours de nouveaux migrants mais le nombre d'entrées a diminué avec l'achèvement progressif de la ville nouvelle. Entre 1990 et 1999, 10698 nouveaux habitants ont été recensés, venant du reste de la région francilienne, alors que les 8297 départs comptabilisés se font vers la province, avec près de 25% d'entre eux au profit de l'Eure-et-Loir.

Le recensement complémentaire effectué sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines montre une reprise de la croissance démographique entre 1999 et 2003, mais il comptabilise la population ayant emménagé dans les logements neufs lors de cette période et l'additionne au dernier recensement de 1999, sans mesurer les départs de population sur la même période.

L'évolution des flux migratoires en Ile-de-France peut s'expliquer par plusieurs phénomènes :

- l'allongement du temps des études qui retarde l'arrivée des jeunes actifs en Ile-de-France ;
- le dynamisme des villes de province qui retiennent mieux leurs étudiants et offrent plus d'emplois qu'auparavant ;
- l'augmentation du coût des logements à l'achat comme à la location qui augmente la pression sur les revenus des ménages.

D'après l'étude des migrations résidentielles en France à l'horizon 2010, réalisée par le BIPE en mars 2003, la désaffection de l'Ile-de-France se confirmerait. Le fait que les populations désireuses de quitter le bassin parisien soient de plus en plus jeunes, risque de contribuer au vieillissement général de la population francilienne (même si elle reste jeune dans le contexte national).

INSEE 1999	nombre d'actifs		taux de chômage	
	1999	évolution 90-99	1999	90-99
<i>Les Yvelines</i>	<i>657474</i>	<i>+3,6%</i>	<i>8,7%</i>	<i>+39%</i>
Les Essarts-le-Roi	2981	+9%	7,1%	+30,2%
Levis-Saint-Nom	860	+4,8%	8,4%	+71,4%
Maurepas	10212	-5,3%	6,9%	+40,9%
Le Mesnil-Saint-Denis	3006	-0,9%	6,9%	+30,8%
Coignièrès	2228	+6,6%	12%	+83,6%
<b>Elancourt</b>	<b>14151</b>	<b>+18,9%</b>	<b>7,9%</b>	<b>+54,1%</b>
<b>Montigny-le-Bretonneux</b>	<b>19611</b>	<b>+17,8%</b>	<b>5,5%</b>	<b>+66,3%</b>
<b>Trappes</b>	<b>14059</b>	<b>-7,2%</b>	<b>15,8%</b>	<b>+50,8%</b>
<b>La Verrière</b>	<b>3087</b>	<b>-2,6%</b>	<b>17%</b>	<b>+86,5%</b>

Entre 1990 et 1999, le taux d'activité augmente globalement en Ile-de-France alors que la population en âge de travailler diminue. Cela peut s'expliquer par l'augmentation du travail féminin. Sur le site d'étude, seules

les communes de Trappes, La Verrière et Le Mesnil-Saint-Denis présentent une inflexion du taux d'activité parallèle à la baisse observée de leur population entre 1990 et 1999.

Les taux de chômage augmentent entre 1990 et 1999 mais le changement de mode de calcul du chômage entre les deux recensements rend difficile la comparaison. On observe tout de même une forte disparité entre les communes du secteur d'étude.

Alors que la plupart des communes de l'Agglomération Nouvelle et alentours semblent profiter du dynamisme économique du secteur, les communes de Trappes et La Verrière se différencient par des taux de chômage particulièrement élevés. Ces deux communes sont en majeure partie occupées par des logements sociaux, ce qui explique la concentration de populations fragilisées. Ce phénomène peut aussi être dû à l'inadéquation entre niveau de qualification des emplois offerts et de la main d'œuvre disponible sur place.

INSEE 99 CG 78	Population recensée en 1999	Taux d'emploi en 1999 (emplois/actifs)	Emplois salariés en 2001	Nombre d'établissements en 2001
Les Essarts-le-Roi	6 126	0,4	1158	144
Levis-Saint-Nom	1 696	0,2	127	21
Maurepas	19 586	0,5	6506	330
Le Mesnil-Saint-Denis	6 518	0,7	1144	116
Coignières	4 231	2,0	5348	475
<b>Elancourt</b>	<b>26 655</b>	<b>0,6</b>	<b>8260</b>	<b>290</b>
<b>Montigny-le-Bretonneux</b>	<b>35 216</b>	<b>1,0</b>	<b>26985</b>	<b>890</b>
<b>Trappes</b>	<b>28 812</b>	<b>1,6</b>	<b>17185</b>	<b>660</b>
<b>La Verrière</b>	<b>6 053</b>	<b>1,3</b>	<b>2840</b>	<b>87</b>

La majorité des emplois offerts dans le secteur d'étude est localisée sur les villes de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui présentent en 1999 des taux d'emploi supérieurs à la moyenne départementale (le taux d'emploi en 1999 dans les Yvelines est de 0,76). Seule la ville d'Elancourt fait exception avec un taux d'emploi de 0,6 en 1999, se rapprochant ainsi du profil économique de villes plutôt résidentielles comme Maurepas.

Le profil économique de Coignières est particulier avec un taux d'emploi de 2,0 en 1999, bien supérieur à celui des autres communes observées.

<b>Nombre moyen de personnes par ménage</b>		
INSEE 1999	1990	1999
<i>Les Yvelines</i>	2,8	2,6
Les Essarts-le-Roi	3	2,8
Levis-Saint-Nom	3	2,9
Maurepas	2,8	2,5
Le Mesnil-Saint-Denis	3	2,7
Coignières	3,2	2,9
<b>Elancourt</b>	<b>3</b>	<b>2,8</b>
<b>Montigny-le-Bretonneux</b>	<b>3,2</b>	<b>2,8</b>
<b>Trappes</b>	<b>3,2</b>	<b>3</b>
<b>La Verrière</b>	<b>3,2</b>	<b>3</b>

Le nombre moyen de personnes par ménage diminue entre 1990 et 1999 sur l'ensemble des communes du secteur mais il reste élevé comparativement à la moyenne départementale. Cette diminution illustre en partie le desserrement des ménages.

Les communes de Trappes et de La Verrière présentent les nombres les plus élevés du secteur d'étude, illustrant encore une fois la composition sociale des populations résidentes.

**Le vieillissement de la population va induire de nouveaux comportements de déplacement. En effet, les retraités ont généralement des modes de vie et des attentes différents de ceux des actifs. Un mouvement migratoire vers la province d'une partie de la population à la retraite s'observe depuis de nombreuses années. Les retraités qui choisissent de rester en Ile-de-France, ont tendance à retourner dans des villes bien équipées, telles que Montigny-le-Bretonneux.**

## - Neuf communes traversées, neuf problématiques différentes

L'urbanisation du secteur, lancée à la fin des années 60, a pris place sur un territoire comportant des boisements, des exploitations agricoles et marqué par la présence de l'eau. Pôle urbains et lotissements se sont développés dans des sites auxquels le Schéma Directeur de l'Agglomération Nouvelle a attribué des vocations et des densités différentes. La RN10 traverse donc une mosaïque de micro-territoires où on peut distinguer plusieurs types de sites.

Montigny-le-Bretonneux, 36 000 habitants, et Trappes, 28 000 habitants, sont les centres urbains les plus importants. Les deux villes accueillent un habitat diversifié, individuel et collectif, des zones d'activités offrant une partie importante des emplois du secteur et un équipement commercial. La ville de Montigny accueille la majeure partie des fonctions centrales de l'agglomération.

La ville de Trappes, lourdement bombardée lors de la deuxième guerre mondiale, a été coupée en deux par la déviation de la RN10 dont l'emprise très large a été définie en fonction des destructions. Le tracé de la RN10 sépare actuellement les grands ensembles du cœur de ville, construit à l'époque du développement du réseau ferré, créant non seulement des nuisances très fortes, mais aussi une ségrégation spatiale et sociale très préjudiciable à l'intégration des population fragilisées et à la cohésion du territoire communal.

La ville de La Verrière, 6 000 habitants, qui comporte une part importante de logements sociaux sur son territoire, est longée par le tracé de la RN10 et ne subit pas de coupure.

Les villes d'Elancourt et de Maurepas sont des communes à dominante résidentielle typiques de la Ville Nouvelle. Elles accueillent respectivement 26 600 et 19 500 habitants dans des quartiers généralement pavillonnaires, structurés et équipés, et des activités.

La ville de Coignières est caractérisée par l'importance des constructions à usage d'activités et de commerce qui occupent une grande partie du secteur urbanisé. La RN10, bordée de commerces accessibles en voiture dans sa traversée de Coignières, sépare une partie du territoire communal de l'autre rive, implantation historique du village.

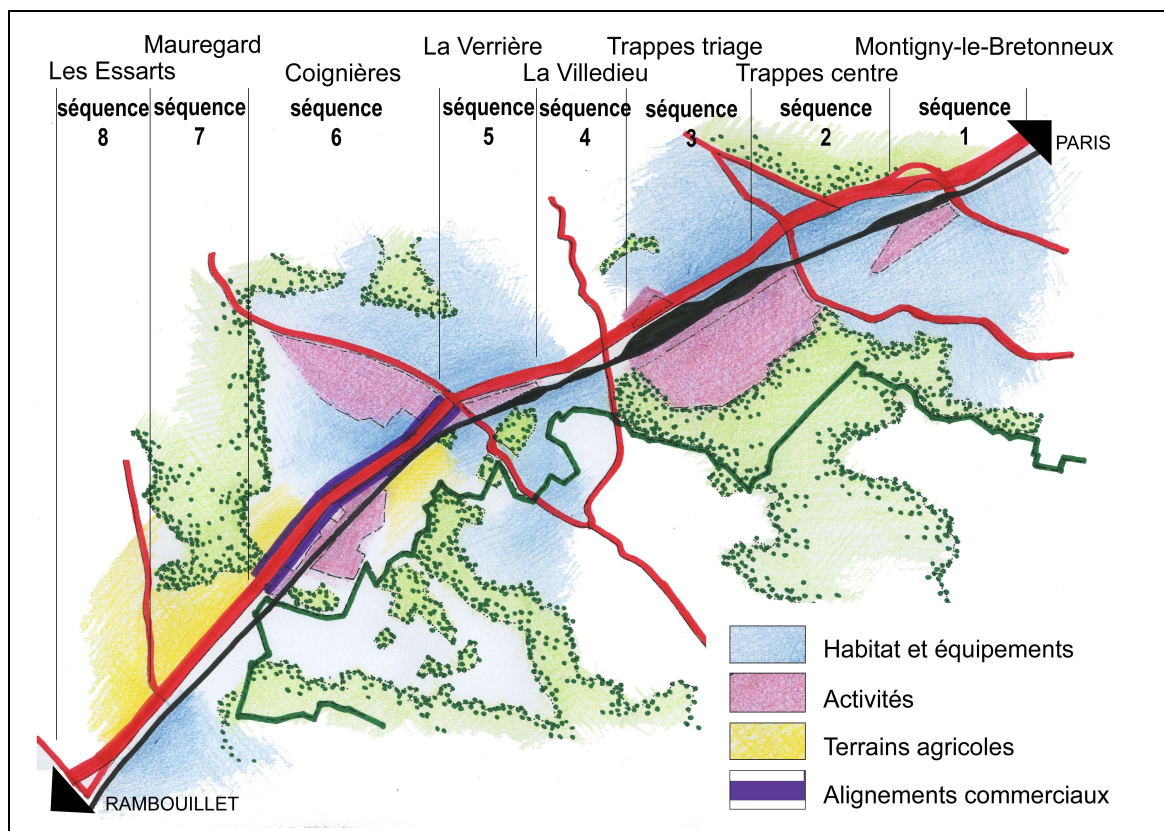
Les villes du Mesnil-Saint-Denis, 6 500 habitants, et Lévis-Saint-Nom, 1 700 habitants, sont situées dans le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse et jouissent d'un environnement naturel préservé. Dans sa partie ouest et à l'exception des deux communes citées, le PNR comporte quelques parties urbanisées de façon traditionnelle, bourgs et fermes, et de nombreux sites historiques et archéologiques, en particulier celui de Port-Royal, ou présentant un intérêt écologique, comme le site classé du Pommeret.

La ville des Essarts-le Roi, 6 000 habitants sur un territoire communal très vaste, présente un secteur urbanisé regroupé et situé à l'est de la RN10.



Les densités d'habitants des communes sont dégressives au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Montigny-le-Bretonneux. Les cinq communes qui sont au nord-est du secteur d'études ont des densités de plus de 2000 habitants au km<sup>2</sup>. Les communes du sud-ouest du secteur présentent des densités moyennes pour Coignières et Le-Mesnil-Saint-Denis, très faibles pour Levis-Saint-Nom et Les-Essarts-le-Roi.

## - Huit séquences paysagères autour de la RN10



- . *Séquence 1 – traversée de Montigny-le-Bretonneux :*  
la voie présente un caractère autoroutier, le paysage dissymétrique de part et d'autre de la voie est maîtrisé et de qualité le long de la Base de Loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- . *Séquence 2 – traversée de Trappes centre :*  
secteur urbain dense, qui accueille au sud de la voie des bâtiments administratifs et des équipements collectifs et de l'habitat au nord.
- . *Séquence 3 – traversée de Trappes au niveau du triage :*  
dissymétrie entre pavillonnaire au nord et emprise ferroviaire au sud.
- . *Séquence 4 – carrefour de La Villedieu :*  
le carrefour est implanté dans une coulée verte, section paysagère, annonçant un témoignage de l'histoire à proximité immédiate, la Commanderie des Templiers.
- . *Séquence 5 – section en limite de Maurepas et de La Verrière :*  
secteur urbain, donnant accès à la gare depuis Maurepas, carrefour de la Malmedonne avec une voie rapide urbaine.
- . *Séquence 6 – traversée de Coignières :*  
secteur urbain, comportant un alignement de commerces de part et d'autre, avec une voie à contre allée sur la partie longeant le village, sans contre allée sur la partie à dominante ZA.
- . *Séquence 7 – traversée d'un secteur agricole, Mauregard / Montmort :*  
route de campagne large et plantée avec des vues lointaines.
- . *Séquence 8 –traversée des Essarts-le-Roi :*

la voie est située en frange du secteur urbain, présence de quelques commerces.

#### - **L'apport du Parc Naturel Régional concerne l'ensemble du secteur**

La solution consistant à traverser le Parc Naturel Régional portera gravement atteinte à son intégrité et aux équilibres naturels. La traversée du Parc en viaduc n'est pas compatible avec sa vocation. La période des travaux et les dommages causés peuvent avoir des conséquences à long terme.

La dégradation du Parc, apportera un effet négatif concernant l'image du secteur, dissuasif pour les futurs habitants et pour les entreprises candidate à l'implantation. Il existe en effet une complémentarité entre les fonctions de la Ville Nouvelle et celles du Parc ; c'est donc la perte d'un atout en termes d'attractivité pour la Ville Nouvelle et pour l'ensemble du secteur.

Le déclassement d'une partie du Parc, nécessaire pour y insérer une voie lourde, aura pour conséquence la périurbanisation autour de l'axe, sous forme de petites opérations éloignées des équipements collectifs et génératrices de flux automobiles. Dans ce cas, la pérennité des massifs boisés est menacée.

#### - **Le projet de l'OIN Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, un pôle tertiaire**

Malgré l'implantation des activités déjà présentes sur le site, le trafic de la RD36 a diminué comme celui de la plupart des infrastructures sur le secteur. L'éventualité de voir le trafic automobile augmenter à l'occasion de l'accélération du projet est faible, limitée au trafic interne, en raison de la nature des activités attendues :

- . l'aménagement induira peu d'activités de production et peu de trafic poids lourds,
- . mais plutôt des emplois tertiaires et des trajets en transports collectifs,
- . les emplois seront occupés par des cadres qui souhaitent se loger sur place (cf. études)
- . l'offre en transports collectifs est prévue et en cours d'aménagement (TCSP sur RD 36).

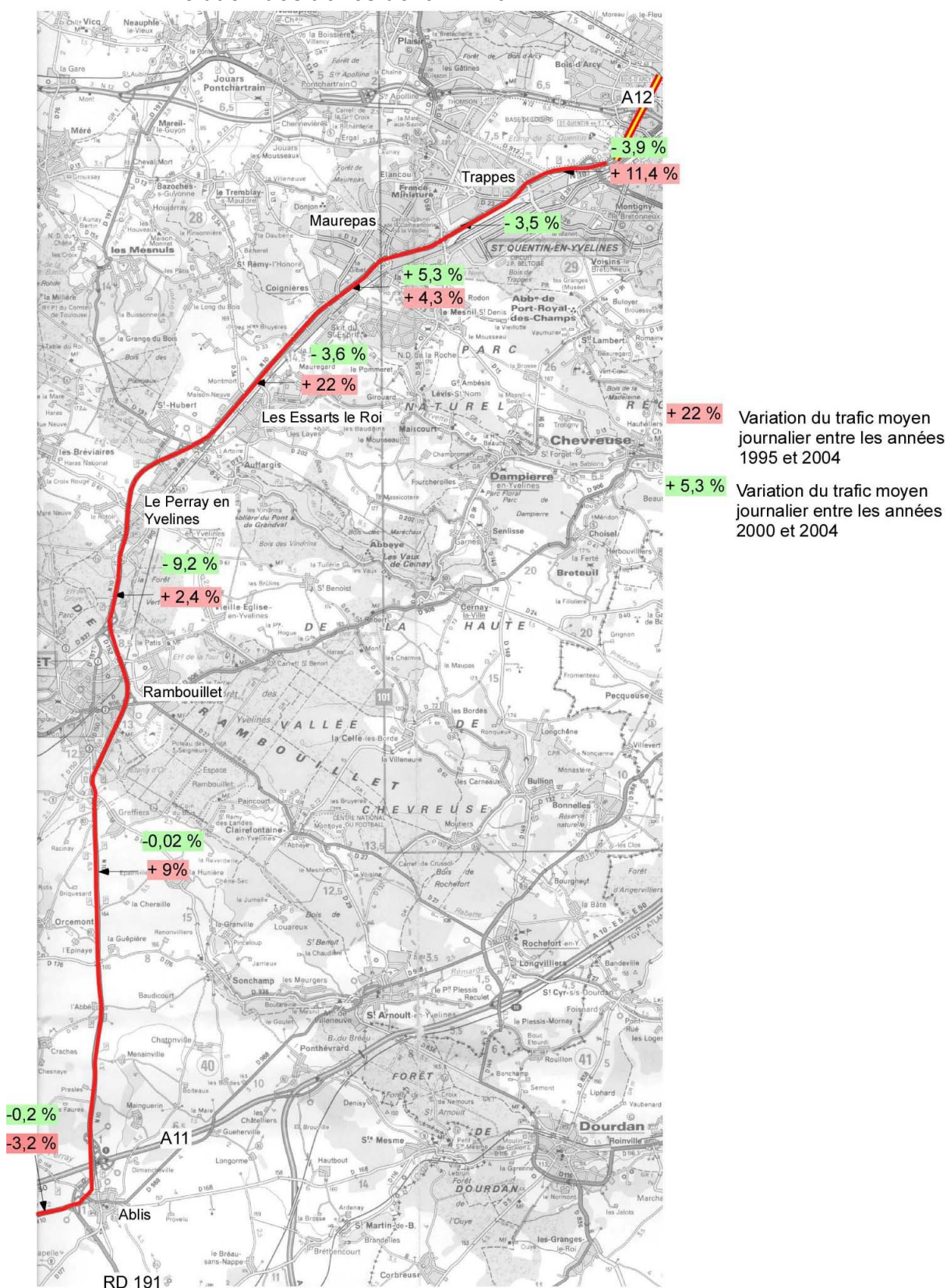
Il semble que les attentes des entreprises seront plus fortes concernant une bonne liaison voyageur avec les aéroports d'Orly et Roissy, plutôt qu'en direction d'une offre destinée aux poids lourds. Par ailleurs, la desserte logique du plateau de Saclay est le rabattement sur A86 et A10 qui sont plus proches des futures implantations.

**Le faisceau comprenant la RN10 et les projets de prolongement de A12 se déploie dans des territoires très variés par leur vocation, leur densité urbaine et leur morphologie. La voie ferrée est une coupure importante, accentuée par celle de la RN10, dans son fonctionnement actuel. Certains sites sont fortement pénalisés par les nuisances de l'axe qui, de plus fait obstacle au fonctionnement urbain et à la cohésion communale.**

**Cependant, on observe une grande variété de situations et de besoins qui conduisent à préconiser des réponses différenciées en fonction des sites et à recommander de rétablir les liaisons transversales, mais surtout là où elles sont utiles.**

### 1.3. La circulation automobile

Evolution des trafics de la RN10



## **I- Le trafic interne et les échanges représentent 80% du volume total,**

Les trafics observés sur la RN10 se répartissent inégalement mais de façon constante dans le temps entre trafic de transit 20%, trafic d'échange 30%, trafic interne 50%.<sup>2</sup>

Etant donné que les projets de voirie de type autoroutier proposés ne comportent que quatre échangeurs sur l'itinéraire, la circulation locale (80% du trafic) restera sur l'ancien tracé.

La nouvelle offre captera le trafic de transit (20% du total), mais ne permettra pas de réduire significativement les flux locaux. Si on considère le niveau de trafic, 70 000 véhicules par jour à l'entrée de ville Est de Trappes, la partie du trafic qui concerne le secteur restera aux environs de 50 000 véhicules par jour.

La carte concernant l'évolution du trafic de la RN 10 (page précédente, source DDE 78 - mai 2006) permet de mettre en évidence les points suivants :

- Un trafic présentant une tendance à la baisse depuis 2000. Il oscille entre la stabilité au Sud (Ablis Rambouillet) et une baisse de 3 à 5 % sur St-Quentin-en-Yvelines. Seule la section de Maurepas voit son trafic augmenter dans les dernières années. Cet atypisme est peut être à mettre au compte du développement rapide des communes limitrophes.
- Un trafic dont la croissance moyenne est raisonnable sur la période 1995-2004, alors que St-Quentin en Yvelines a accueilli beaucoup de nouvelles entreprises et d'habitants (Clef de Saint-Pierre, Villaroy, Magny les Hameaux, Voisins le Bretonneux).

Cette augmentation, avec plus de 10 000 emplois nouveaux et 15 000 habitants, ne s'est pourtant pas concrétisée par une augmentation importante du trafic. Il faut rappeler que les fluctuations du trafic sont de l'ordre de 10 %. Nous sommes donc dans des évolutions qui s'inscrivent dans des ordres de grandeur correspondant à des évolutions saisonnières. Sur 9 ans, ces variations sont faibles, et pour l'avenir elles seront encore plus faibles :

- Stagnation de la population.
- Évolution de la pyramide d'âge.
- Changement des modes de vie (proximité, loisir).

---

<sup>2</sup> Nous appellerons « trafic de transit » les déplacements qui ont leur origine et leur destination hors du secteur d'études ; « trafic d'échanges » les déplacements qui ont soit leur origine soit leur destination hors du secteur d'études ; « trafic local interne » les déplacements dont l'origine et la destination sont dans le secteur d'études ; « circulation locale » l'ensemble constitué par le trafic local et le trafic d'échanges.

- Une fonction de transit faible (20 % au mieux) mais, comme le montrent les évolutions sur le Sud des Yvelines, qui est stagnante.

**La RN 10 est une voie d'échanges locaux, avec une composante de transit à l'échelle de Versailles et Rambouillet.**

Le transit est faible et plutôt en diminution, essentiellement, vers la zone de Chartres / Orléans. Le trafic de poids lourds fréquentant la RN 10 est donc essentiellement généré par les activités du département.

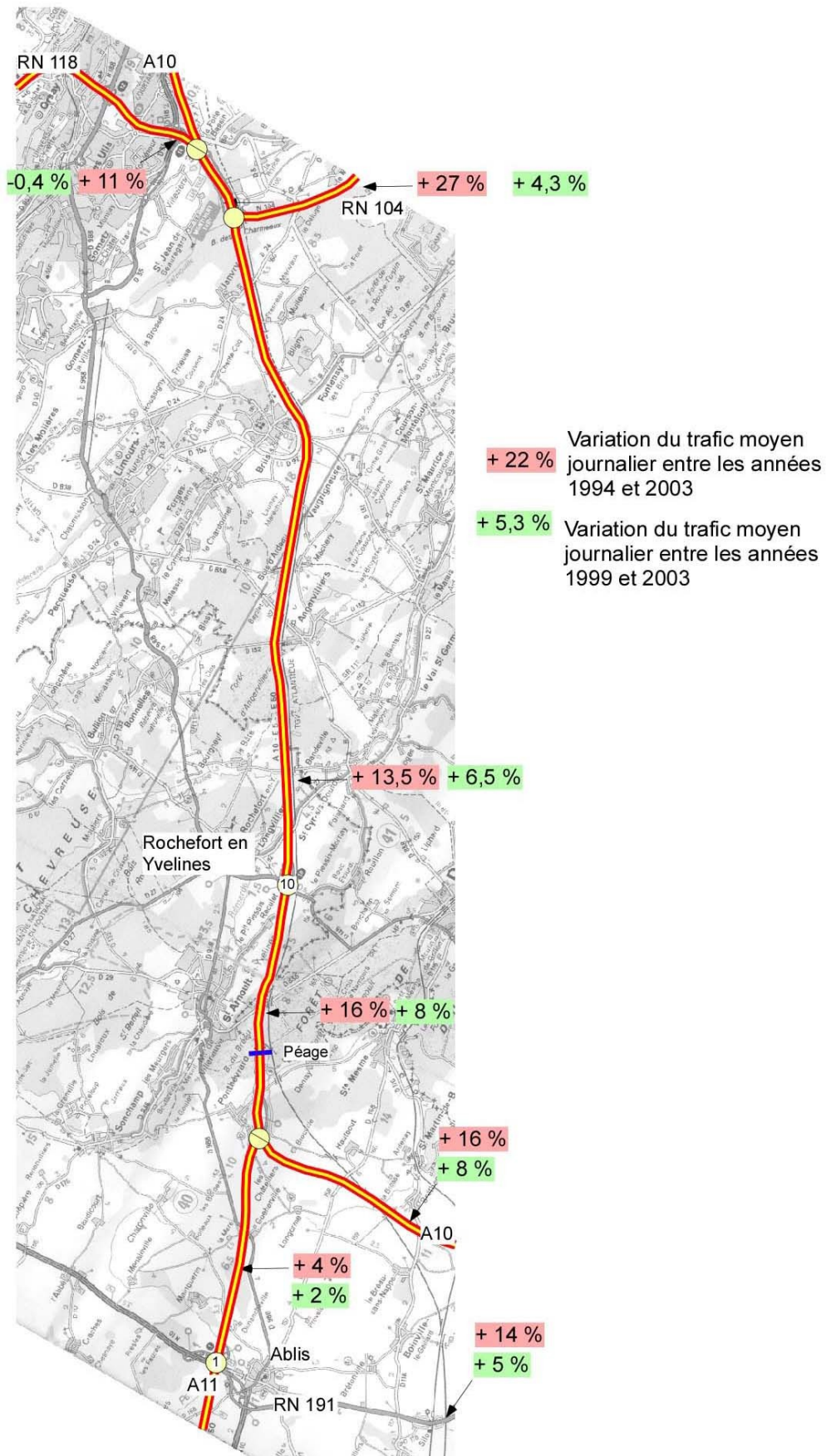


- La zone de St-Quentin en Yvelines échange de moins en moins avec le Nord de l'Essonne (Pôle Saclay-Massy). Le trafic de la RD 36 entre 2000 et 2004 augmente de 3,6 % au niveau de Magny les Hameaux, mais baisse ensuite de 2 %. Au niveau de Saclay, cette baisse est même de 7,6 % sur la période 1995-2004. Cette baisse est donc durable. La croissance de Magny les Hameaux est due essentiellement aux nouvelles activités implantées au niveau de la zone du Mérantais.
  
- La RN 10 est très hétérogène au niveau du trafic, avec une forte baisse des flux de circulation après La Verrière. Les variations sont aussi très fluctuantes et sont souvent corrélées à la réalisation de nouvelles voies qui ont soit accès sur la RN 10, soit de nouveaux accès. Il y a une croissance brutale du trafic, qui se dissipe ensuite (effet ponctuel de surcapacité).

**La RN 10 ne présente pas d'enjeu de transit, quel que soit le type de véhicules.**

**Son trafic commence à baisser progressivement et durablement du fait de facteurs de société : mode de vie de proximité, diminution du temps d'activités, éloignement des populations, déficit démographique, effet démographique, stagnation de la population et l'activité, actions de maîtrise de l'environnement.**

## Evolution des trafics des autoroutes A10 et A11



La carte concernant l'évolution du trafic de A 10 et A 11 (page précédente) permet de mettre en évidence les points suivants :

- Une croissance forte (entre 16 et 13 %) et régulière sur les 9 dernières années dans la partie concédée.
- Une croissance des trafics sur la RN 118 et 104, qui commence à se stabiliser, notamment sur la RN 118.
- La croissance de la partie concédée est alimentée en partie par la Francilienne et les échanges depuis Orléans. Les échanges depuis Chartres sont plutôt stables avec une croissance de 4 % en 9 ans.
- La RN 191 joue un rôle de jonction entre la RN 10 au Sud et l'A10, mais plutôt avec des échanges entre la Région Centre et le Sud Yvelines. Cette croissance ne se retrouve pas sur le barreau de la RN 10 au Nord d'Ablis. La RN 191 joue aussi le rôle d'échanges entre A 10 et A 11, le raccordement de Ponthévrard ne permettant pas de changer d'autoroute.

**Les autoroutes A 10 et A 11 échangent peu de trafic avec la RN 10 vers le Nord.**

**Les usagers se dirigent soit vers le Sud de la région parisienne, soit vers la Francilienne.**

**Les échanges de l'Île-de-France et l'Orléanais alimentent la forte croissance du trafic de cette autoroute.**

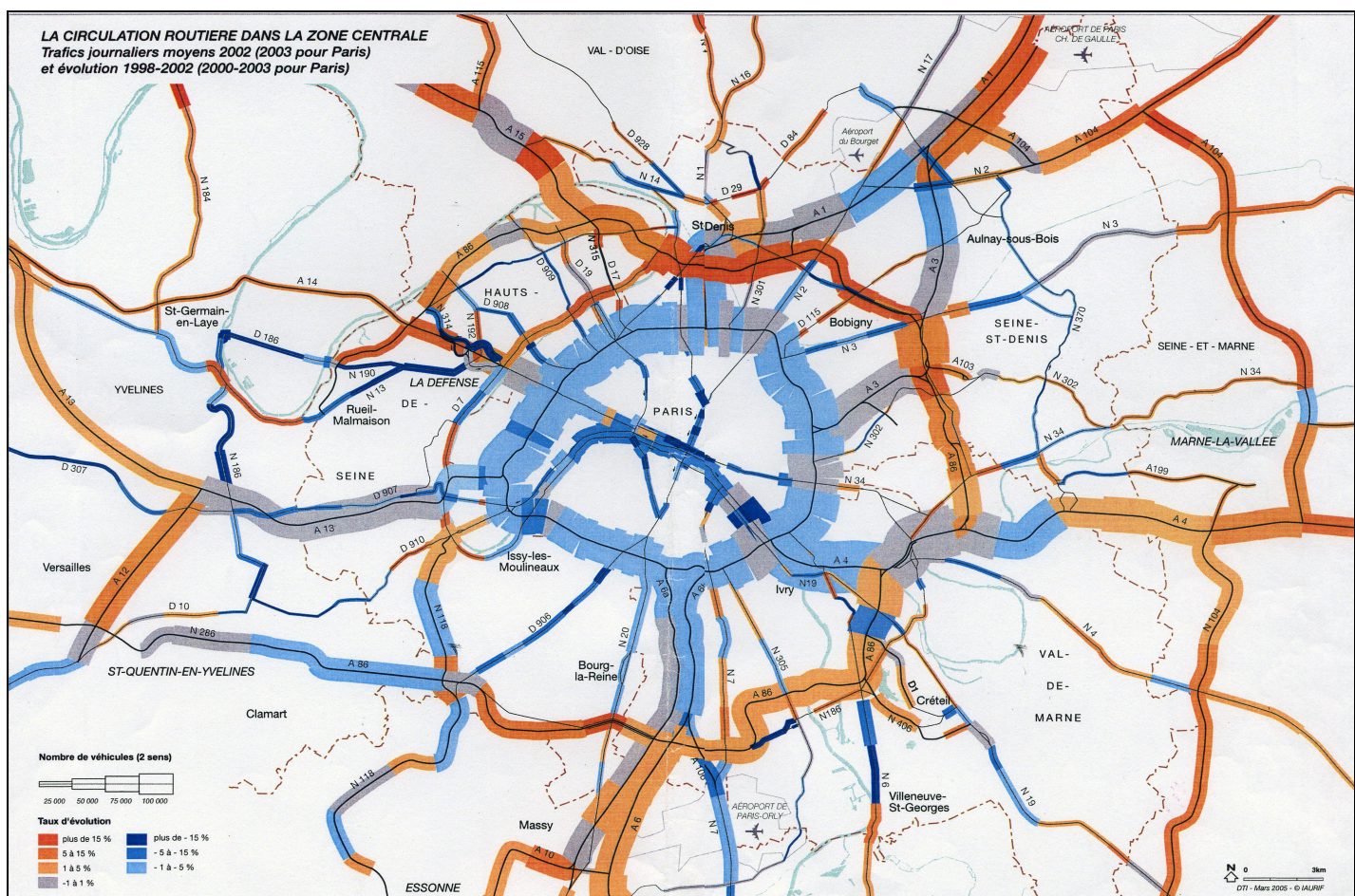
## - La baisse de trafic se généralise en Ile de France.

La carte réalisée par l'IAURIF pour la DREIF, sur l'évolution des trafics 1998 et 2002, montre bien que pour l'Ouest seul le barreau de A 12 supporte une croissance de plus de 15 % pour les 4 ans. Cependant ceci est à mettre en perspective avec l'élargissement de ce tronçon mis en service durant cette période, alors que les autres continuités, A 86 et A 12 après Rocquencourt, voient leur trafic diminuer.

Le tronçon de A 13 subit une croissance faible de 1 à 5%.

L'augmentation de capacité du barreau d'A12 sert donc à doper les échanges avec la RN 12 qui a été améliorée en statut de voie express durant cette période, et un peu vers Poissy.

Pour les autres voies, la diminution est sensible dans les Yvelines comme sur la plupart des voies en Ile de France.





La baisse est de -0,5 % sur les réseaux départementaux et une stagnation sur l'ensemble des réseaux hors voies communales (+0,1 %) en 2004.



Depuis 2000, on peut constater forte une baisse de la croissance du trafic, voire une stagnation, sur l'ensemble des réseaux soumis à comptages. Une tendance qui s'inscrit dans la durabilité.



Depuis 2000, la baisse est constante sur le réseau départemental (-4,04 % en 4 ans), ce qui témoigne que le phénomène est plus marqué sur le réseau secondaire que sur les autoroutes et RN.

La RD 36 en est une illustration.

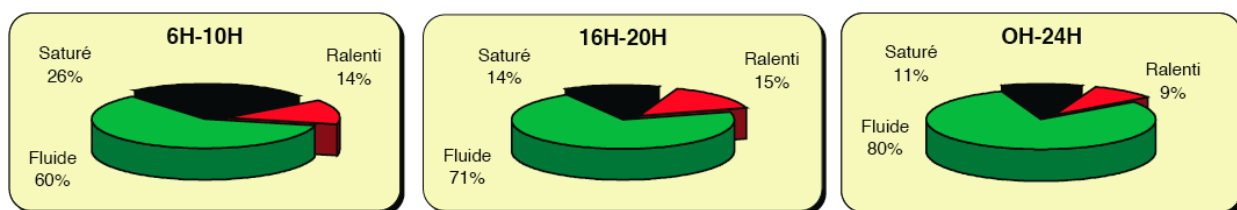
Cette tendance à la baisse des trafics est assez généralisée et n'est donc pas un phénomène localisé à la RN 10, mais repose plutôt sur des modifications profondes des équilibres socio-économiques des Yvelines et de l'Île de France.

On peut faire l'hypothèse que depuis longtemps, on cherche à modifier le comportement du français vis-à-vis de l'automobile : les premiers effets de cette politique menée depuis plus de 10 ans (PDU, répression, absence d'investissement routier), sont en train d'apparaître.

Il est donc difficile de croire l'argumentaire du document concernant le projet A12, reposant sur la dispersion du trafic de la RN 10 sur les réseaux voisins. Le projet de A 12 ne peut donc pas s'inscrire dans une logique de réponse à la croissance ou au report de trafic, mais devrait plutôt améliorer le fonctionnement de la RN 10 et ses nuisances environnementales.

*A12 sens Trappes Rocquencourt (source DREIF, recensement de la circulation 2004).*

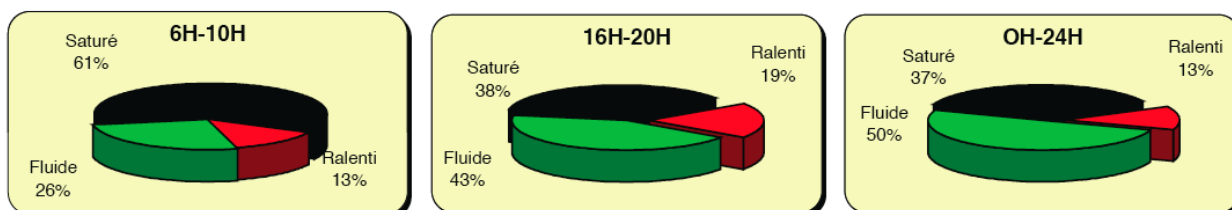
*Le volume de trafic.*



40 % à 29 % du volume de trafic en heures de pointe, matin et soir, se font dans des conditions saturées ou dégradées.

*A12 sens Trappes Rocquencourt (source DREIF, recensement de la circulation 2004).*

*Le temps passé en circulation*



74 % et 57 % du temps passé à circuler en heures de pointe, matin et soir, se font dans des conditions saturées ou dégradées.

Toute modification des infrastructures qui augmenterait l'offre, ne peut qu'aggraver la saturation actuelle.

**Tout concentrer sur A 12, c'est dégrader l'environnement.**

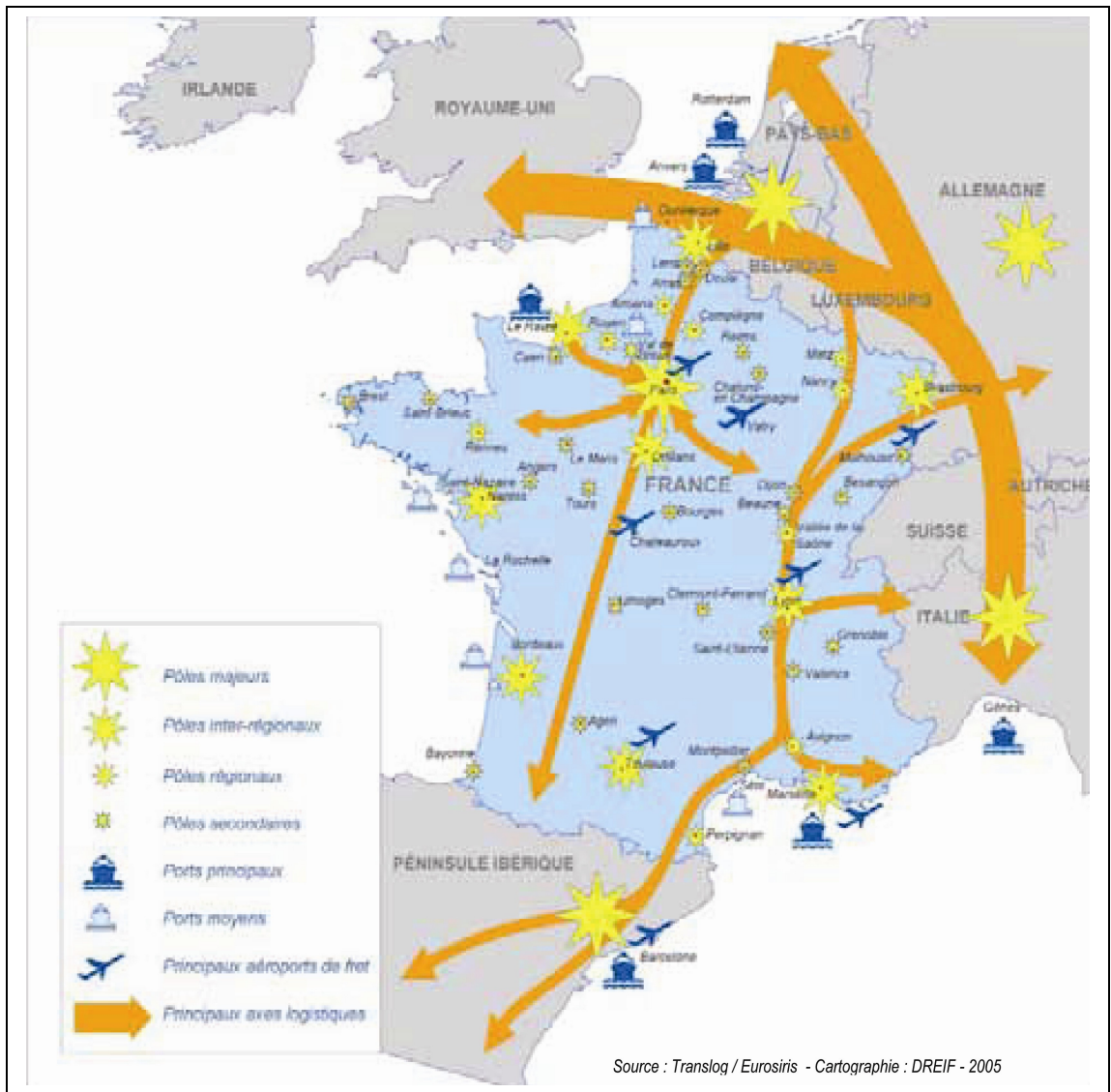
**Cette augmentation brutale de capacité du barreau de A12 entre Rocquencourt et Bois d'Arcy permet donc d'alimenter une augmentation de trafic, pour des déplacements de longue distance, ce qui est un outil d'expansion urbaine qui présente des inconvénients majeurs :**

- . Une augmentation des déplacements individuels avec la voiture.**
- . Une périurbanisation, impossible à gérer avec des modes alternatifs.**
- . Une augmentation de l'effet entonnoir de Rocquencourt, qui se concrétise par des temps d'attente importants et un bilan écologique catastrophique.**

➤ **La fonction de transit de la RN 10.**

À l'horizon du projet de A12, plusieurs itinéraires seront disponibles pour contourner l'Île-de-France (une politique voulue par l'Etat pour équilibrer le territoire). Ces itinéraires, composés d'autoroutes ou de routes de grande liaison, sont particulièrement adaptés au transit des poids lourds. Ils ont été justifiés dans les choix du schéma directeur des routes de l'Etat justement par la nécessité à répondre aux besoins à court terme. Ceci fait que leur programmation est en avance par rapport au projet A12 notamment.

*La place de l'Île de France en Europe*

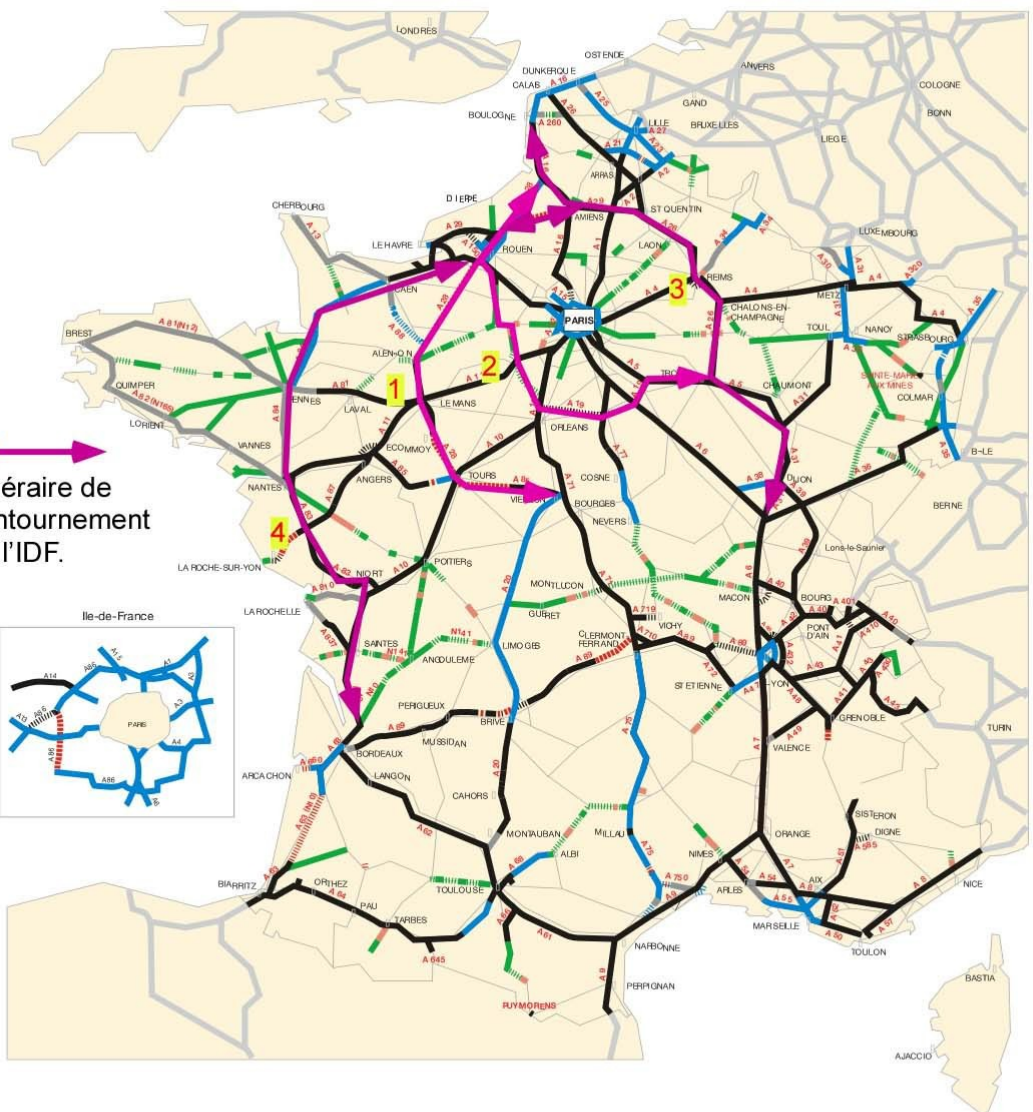






F  
A  
p  
e  
à  
e  
d  
F  
e  
l'  
À  
p  
d  
F  
p  
le  
↳  
l'  
Itinéraire de  
contournement  
de l'IDF.  
e  
F  
d  
q  
C  
q  
l'  
S  
n  
l  
e  
F  
-

### Réseau des Autoroutes et Routes Nationales au 1<sup>er</sup> janvier 2005

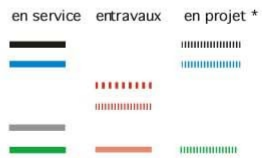


VILLE D	DEPAR'
TOURS	TOURS
ORLEAN	ORLEAN
CHARTRES	ROUEN



Autoroutes concédées : 7915 km } 10509 km  
 Autoroutes non concédées : 2594 km }  
 Autoroutes concédées : 455 km } 560 km  
 Autoroutes non concédées : 105 km }  
 Liaisons appelées à devenir des autoroutes : 1025 km  
 Routes nationales à 2x2 voies et carrefours dénivelés

\* faisant l'objet d'une DUP ou d'un contrat de concession

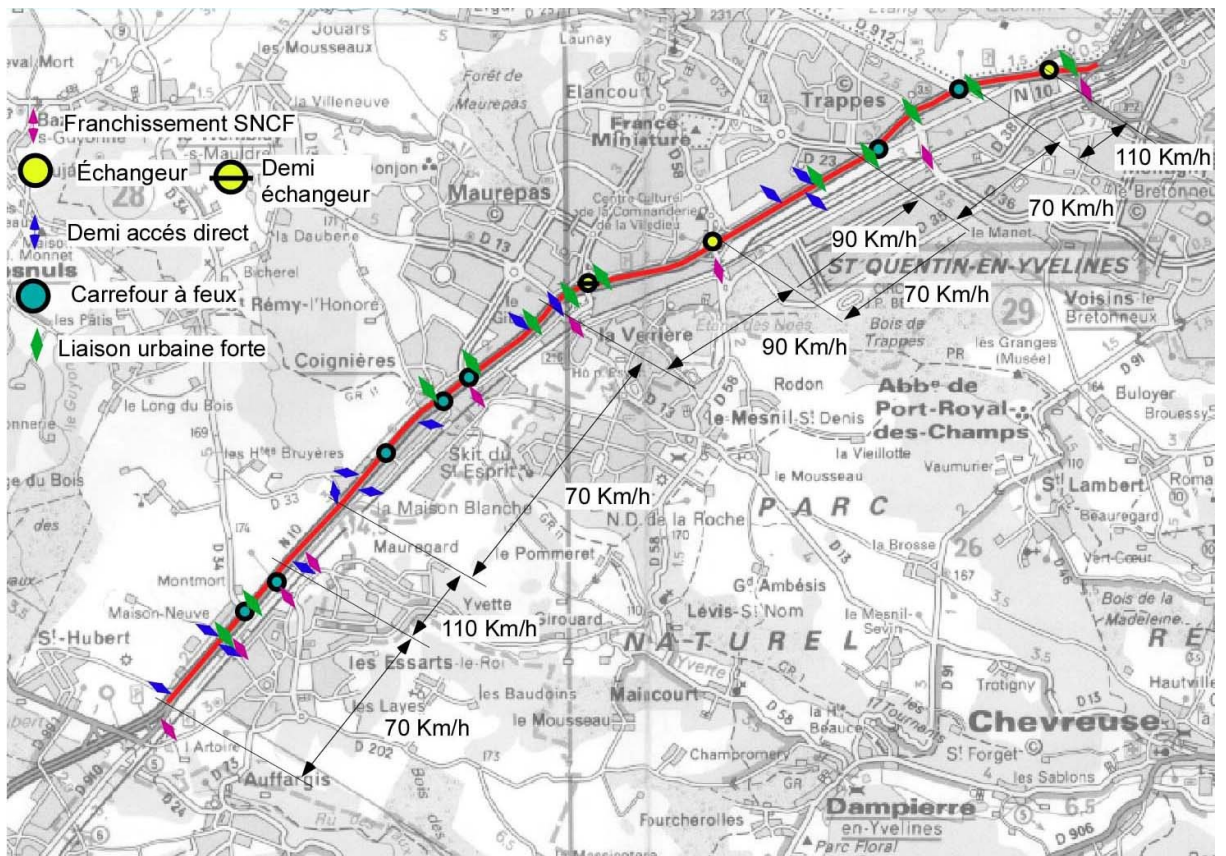


JANVIER 2005 - Source : RIR/MI - Cartographie - Tél. 01.40.81.88.44 - ARNA-05/5

CHARTRES	ROUEN	via A12	192 Km	2h15	+38'	59 Km
----------	-------	---------	--------	------	------	-------

Ce qui apparaît comme évident est que la liaison A 12 / A 13 devient de plus en plus obsolète pour le transit depuis ou vers A 10 et A 11.

## ➤ L'exploitation de la RN 10.



La RN 10 est actuellement exploitée avec différents niveaux de vitesse qui correspondent au type de milieu traversé<sup>3</sup>. Elle dispose de carrefours avec échangeurs et de carrefours plans exploités par feux de circulation. Il y a aussi des demi-carrefours qui permettent des échanges entre les tissus urbains limitrophes et la RN 10.

Enfin pour permettre les échanges de part et d'autre des zones urbanisées, il y a souvent des contre allées au niveau de :

- Trappes ville,
- Maurepas,
- La Verrière (zone d'activités),
- Coignièrès.

On ne peut pas comprendre les échanges de la RN 10 sans prendre en compte les coupures provoquées par la ligne ferrée, qui longe la route nationale dans la zone d'étude. En effet, il n'y a que 9 passages possibles entre la déviation du Perray et A12. On peut noter que les franchissements ne sont pas répartis en fonction de la taille des agglomérations (Les

<sup>3</sup> On appelle « exploitation » le choix d'une vitesse autorisée et des outils destinés à faire respecter ce choix : onde verte, passages inférieurs ...

Essarts en dispose de 4 très rapprochés, alors que St-Quentin en dispose de 3 très espacés). Ceci implique donc des effets d'accumulation de trafics sur ces franchissements, surtout entre Coignières et Trappes.

L'urbanisation de la Ville Nouvelle est répartie de part et d'autre de cette coupure, les carrefours qui disposent d'un franchissement de la ligne sont donc très utilisés pour les échanges locaux entre la RN 10 et la zone agglomérée.

La logique actuelle est plus issue d'une histoire chaotique, que d'une organisation pensée du développement urbain en fonction d'un rôle clair de la RN 10 dans un environnement qui change, a provoqué des coupures sur d'anciennes liaisons et ouvert d'autres liaisons sur lesquelles est venu s'organiser un nouveau développement urbain.

En termes d'échanges entre la RN10 et l'agglomération, certains points présentent un fonctionnement insatisfaisant, avec des coupures de type RD13. Les trop rares possibilités d'échanges dessinent un maillage peu urbain à Trappes, Coignières et La Verrière, en dépit de la morphologie et de la vocation de ces communes.

Aujourd'hui le fonctionnement et la capacité de la RN 10 souffrent de cet héritage, avec, dans d'autres sections, des espacements de carrefour très proches, qui perturbent le fonctionnement de la route nationale et se perturbent les uns les autres, avec des zones avec échangeurs et carrefour à niveaux et une exploitation très hétérogène comme le montre les limitations de vitesse actuelles, qui fluctuent souvent.

Les principales conséquences sont donc les suivantes :

- Des sections à forte circulation et d'autre à moindre demande, selon l'accumulation de la fonction d'échanges locaux, d'échanges intercommunaux et du transit.
- Une insécurité forte, notamment au niveau des carrefours à niveau et exploités par feu de circulation.
- Une voie ambiguë, véritable piège pour les conducteurs (installation de radar automatique, nombreux contrôles dans les zones à 70 Km /h de nuit, alors que la circulation est fluide et l'infrastructure très large).
- Une coupure pour les riverains, avec de fortes nuisances pour certaines sections où la vie locale riveraine est devenue impossible.
- Des besoins qui s'affrontent, alors qu'ils devraient cohabiter, ce que reflètent les échanges politiques sur le projet d'amélioration de cette section.

**L'amélioration du fonctionnement de la RN 10 passe plus par une rationalisation de son exploitation, que par l'ajout d'une voirie neuve**

qui sépare les fonctions, à l'avantage du transit correspondant aux besoins les moins importants.

Il y a aujourd'hui 23 accès sur les 15 Km de la section d'étude, avec des zones où la fréquence est inférieure à 500 m. Une hiérarchisation et une règle plus claires des échanges sont indispensables à un meilleur fonctionnement de la RN 10.

## ➤ Les temps de parcours de la RN 10.

Les temps de parcours de la section de 15 Km, entre la limite de la déviation du Perray et le départ de A12, varient évidemment selon que l'on se déplace en heure de pointe ou en heure creuse.

Les extrêmes mesurés dans la période du 24 avril au 3 mai 2006, montrent que ce temps varie de 19 minutes, avec une saturation qui commence à Coignières et perdure jusqu'aux derniers feux de Trappes, à 11 minutes, en circulation libre d'un dimanche matin.

La vitesse moyenne de déplacement varie donc entre 47 km/h et 82 km/h. L'exploitation et les feux augmentent de 74 % les temps de déplacement.

Selon l'hypothèse A12 par le vallon du Pommeret exploitée à 110 Km/h sur 18 Km (vitesse moyenne de 105 Km/h) et la RN10 aménagée et exploitée avec des carrefours dénivelés (vitesse moyenne de 70 Km/h), les temps de parcours respectifs seraient de 10'18" et 12'51", soit près de 2 minutes 30 secondes d'écart entre A12 et RN10.

**Les alternatives extrêmes du projet se différencient en temps de trajet que de 2 minutes et 30 secondes. La solution pour diminuer le temps des déplacements n'est donc pas une infrastructure neuve et rapide, mais plutôt sur une nouvelle exploitation de l'infrastructure actuelle qui permet de rouler moins vite (70 à 90 Km/h) mais plus régulièrement.**

L'approche consistant à doubler la RN 10 actuelle est antinomique avec le développement durable.

Le projet de A 12 porte sur la possibilité de doubler la RN 10 d'une voie rapide, afin de séparer les fonctions de transit d'échanges locaux (4 échangeurs, 2x3 voies de circulation). Cette nouvelle voie répond directement aux 20 % du transit actuel, sur l'ensemble du trafic supporté par la RN 10 et une partie des échanges locaux selon la logique d'échangeurs et de l'éloignement du tracé des lignes de désir des usagers.

**À ce niveau, on peut dire que plus le nouveau tracé s'éloigne des pratiques actuelles, moins il sera attractif (temps de parcours peu performant avec le rabattement et l'allongement de la distance).**

## ➤ **Les effets cumulés des deux infrastructures**

Dans une logique de développement durable, on ne peut que raisonner globalement avec la nouvelle et l'ancienne infrastructure. L'ancienne gardera selon les conditions un trafic important (40 000 v/j au niveau de Trappes par exemple), et la nouvelle absorbera une partie du trafic de l'ancienne, mais peut aussi générer un nouveau trafic par rapport à aujourd'hui (étalement urbain, mise en concurrence des réseaux structurants, développement de pôles nouveaux) comme évoqué par les experts sollicités par la commission lors de la réunion du 30 mai. Les effets de l'une et de l'autre se cumulent en termes de nuisances : bruit, effet de serre, coupures urbaines, étalement des effets, insécurité ...

À partir de ce qui est connu aujourd'hui, un rapide bilan permet de dire que toute démarche de doublement de la RN 10 aura un impact négatif sur le développement durable, sur les points suivants :

- Au moins un doublement des surfaces imperméabilisées, avec une augmentation de rejets d'eau polluée.
- Allongement des distances parcourues pour le trafic sur la nouvelle infrastructure, avec des vitesses plus rapides, ce qui augmente globalement les rejets et l'effet de serre.
- Doublement des coupures urbaines, avec une forte pénalisation sur les 2/3 du linéaire car l'écartement entre les coupures est inférieur à 500 mètres.
- Déséquilibre des territoires, avec une offre tellement forte en capacité, qu'elle favorisera l'étalement urbain (principe de l'« Automobilité » décrite par le CERTU). Les effets attendus de cette boucle d'automobilité est l'augmentation des déplacements individuels qui sont polluants, impossibles à contrer avec des offres alternatives (TC, modes doux...) car la densité urbaine n'est pas suffisante.
- Risque de déstabilisation des équilibres entre les modes au détriment du transport en commun, notamment le rail, qui est dans la zone d'étude un élément fort de l'offre alternative concernant les déplacements.

## ➤ **Le gaspillage d'espaces naturels**

Le Parc Naturel Régional s'est fixé depuis 20 ans pour objectif de mener en Haute Vallée de Chevreuse une politique rigoureuse d'économie de l'espace qui rejoint aujourd'hui les fortes préoccupations de l'ensemble des

responsables en charge de l'aménagement du territoire. Or, le principe du prolongement de l'autoroute A12 en secteur rural pose problème à ce titre.



En fonction des éléments décrits plus hauts (stabilisation du trafic, maintien du flux de transit que l'on peut augmenter par prudence...), l'A12 supporterait un trafic routier de l'ordre de 28 000 véhicules/jour tandis que la RN10 conserverait un trafic de l'ordre de 42 000 véhicules/jour.

Dès lors, comment ne pas s'interroger sur la pertinence d'une requalification de la RN10 en « boulevard urbain » compte tenu d'un tel trafic et le bien fondé d'un projet qui consisterait à sacrifier 190 à 360 hectares de terres agricoles et d'espaces naturels pour réaliser le prolongement de l'A12 en site rural, c'est-à-dire consommer 6 à 12 fois la superficie actuellement occupée par la RN10 (30 hectares de plateformes et abords sur les 13 Km concernés) pour faire passer un trafic moitié moins important.

**Aujourd'hui, dans l'état des propositions, seule l'option retraitement sur place de la RN 10 est susceptible de répondre aux exigences du plan national d'action contre l'effet de serre et des engagements pris par l'Etat au titre du plan national santé et environnement de 2004-2008. C'est aussi le seul projet compatible avec les objectifs du PDU d'Ile de France.**

**L'approche par le développement durable implique que le projet de A 12 ne peut être dissocié de la reconversion de la RN 10, les deux devant impérativement ne pas dégrader la situation environnementale actuelle à court et long terme. L'étude doit donc être menée dans le cadre d'une approche globale en termes de circulation (surtout nouvelle), coût, avantages et inconvénients.**

## II- les flux routiers de marchandise ont une vocation locale

La RN10 a une vocation de distribution locale mise en évidence par la diminution des volumes de circulation que l'on peut observer dans le sens Paris - province.

Les études réalisées par la DREIF dans le cadre du débat public concernant les flux routiers de marchandise confirment cette hypothèse.

<b>FLUX MARCHANDISE</b>	<b>FLUX SORTANTS</b> en millions de tonnes	<b>FLUX ENTRANTS</b> en millions de tonnes	<b>TOTAL</b> en millions de tonnes
<b>YVELINES</b>	<b>0.8</b>	<b>0.6</b>	<b>1.4</b>
VAL D'OISE	0.2	0.1	0.3
SEINE ET MARNE	0.1	0.5	0.6
ESSONNE	0.2	0.5	0.7
PETITE COURONNE	0.35	0.6	0.95
PARIS	0.1	0.1	0.2

Les flux sortants de la zone vers le nord de l'Île de France (Yvelines et Val d'Oise) représentent 1M de tonnes, vers l'est (Essonne et Seine et Marne) 0,3 M de tonnes et vers Paris et la petite couronne 0, 45 M de tonnes.

Les flux entrant dans la zone depuis le nord de l'Île de France (Yvelines et Val d'Oise) représentent 0,7 M de tonnes, depuis l'est (Essonne et Seine et Marne) 1 M de tonnes, et vers Paris et la petite couronne 0,7 M de tonnes.

Les échanges avec Paris et la petite couronne représentent en tout 1,15 M de tonnes, alors que l'ensemble des flux qui s'établissent avec les Yvelines et le Val d'Oise s'élève à 1, 7 M de tonnes, avec l'Essonne et le Val de Marne à 1, 3 M de tonnes.

**Le projet de A 12 peut donc être reformulé de la façon suivante :**

**Plutôt que de créer une autoroute visant à générer de nouveaux trafics et globalement de nouvelles nuisances pour tous, il faut rechercher une nouvelle exploitation de la RN 10 qui atténue les nuisances directes aux riverains, améliore la régularité de l'écoulement des flux et des échanges, améliore légèrement la capacité de l'itinéraire et garantit à long terme un développement durable de l'Ouest des Yvelines.**

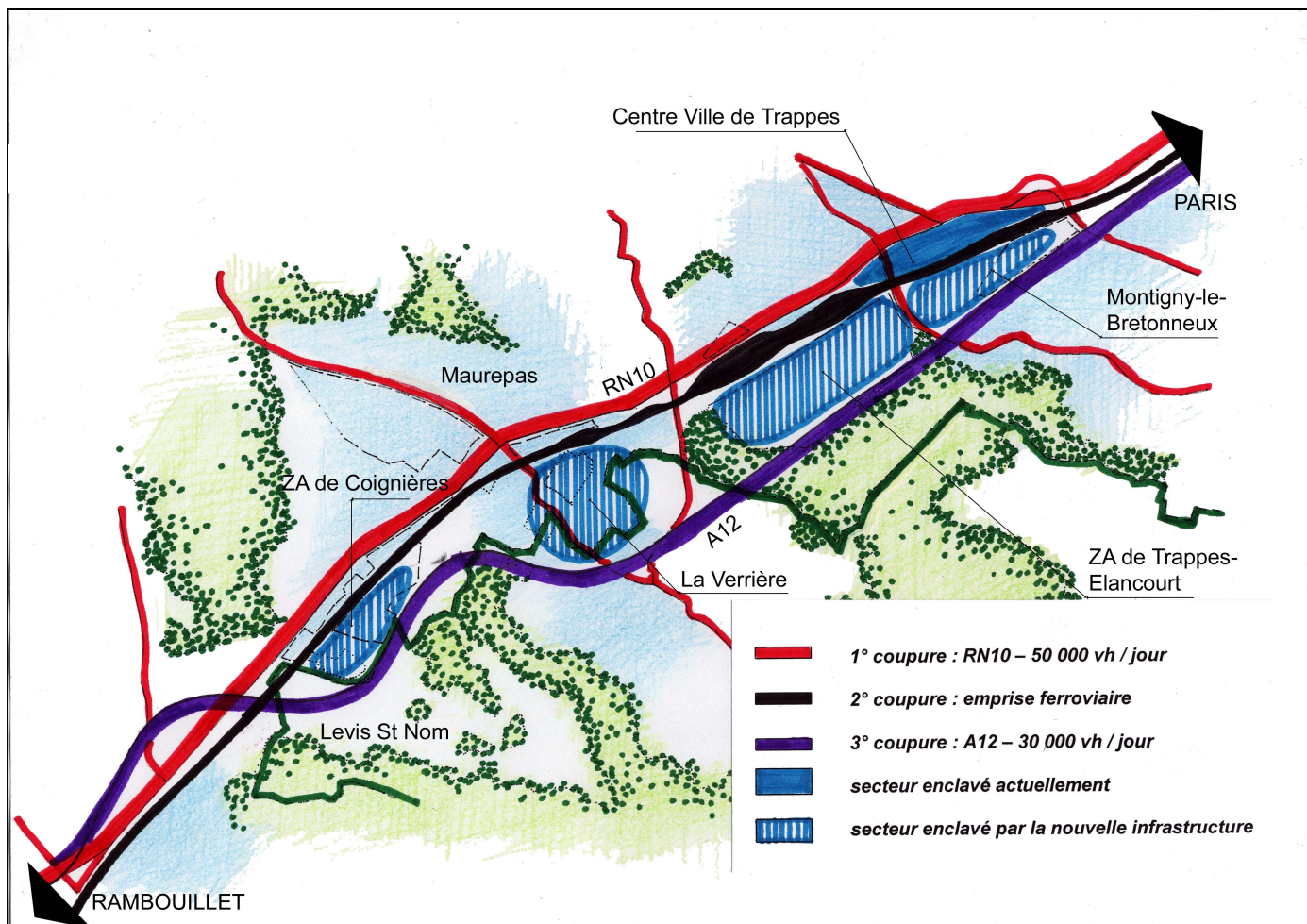
## II REDEFINITION DES OBJECTIFS

### 2.1 Les objectifs annoncés ne prennent pas en compte les équilibres du territoire

L'analyse a mis en évidence le risque d'un investissement très lourd pour la collectivité et inefficace. Par rapport à ces différents constats, il semble que les objectifs assignés à la construction d'un prolongement d'autoroute soient mal ciblés car l'investissement,

- . n'aura pas d'impact en termes de santé publique sur les habitants les plus exposés,
- . n'aura d'utilité qu'à court terme en raison de l'augmentation du prix de l'énergie,
- . induira des effets pervers en matière d'étalement urbain
- . augmentera le niveau du trafic par augmentation des capacités.

Il n'y a donc pas d'amélioration des conditions de vie locales, mais plutôt deux axes polluants au lieu d'un seul : RN10 et A12 sont deux coupures qui s'ajoutent à celle de la voie ferrée.



La réalisation du prolongement de A12 semble destinée à instaurer un itinéraire de poids lourds entre l'Espagne et le nord de l'Europe alors que

les principaux flux empruntent les couloirs rhodanien et rhénan. Cet objectif ne reflète pas les orientations nationales en matière d'aménagement du territoire. La déclinaison des objectifs de l'Etat est commentée ci-après.

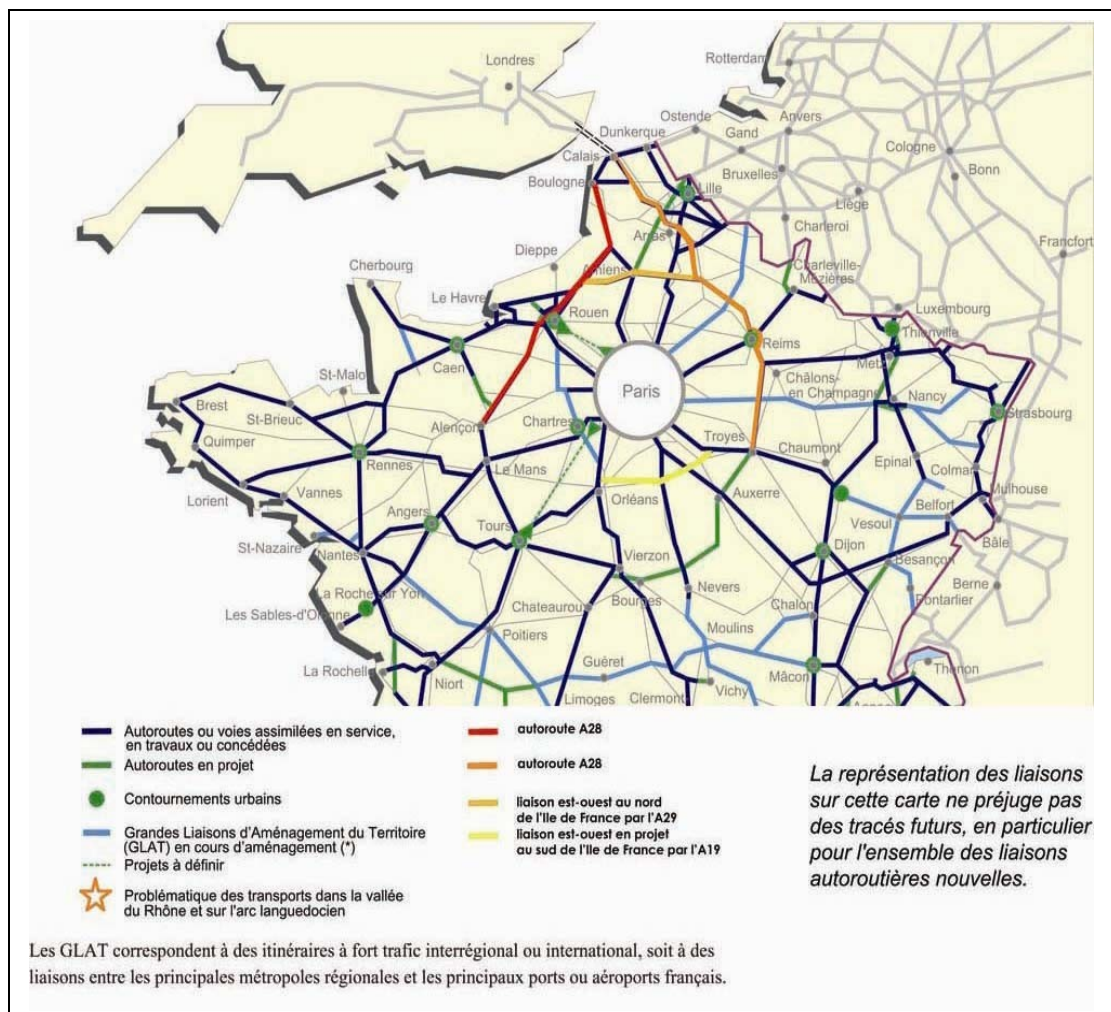
### III- « Offrir une liaison nationale à caractéristiques autoroutières »

Cet objectif est peu compatible avec le caractère des milieux traversés et n'a pas d'utilité :

- . les besoins à satisfaire sont en 4° couronne, habitat et desserrement des activités,
- . possibilités de liaison A10 / A13 sont en cours d'aménagement (A28),
- . la rocade Orléans / Rouen via Chartres (N154) est en cours d'aménagement,
- . l'aménagement de la RD 191 vers Mantes doit être réalisé.

Les flux européens de marchandises nord sud sont déjà regroupés dans le faisceau de la fameuse « banane bleue » qui passe par l'Italie, la Suisse et la Belgique (liaison aménagée). Le schéma des liaisons routières à l'horizon 2025 (ci dessous – source CIADT 18/12/2003) montre clairement que les itinéraires qui contournent l'agglomération parisienne à bonne distance (A28, N154) sont privilégiés et en cours d'aménagement.

Pourquoi multiplier les tracés et les mettre en concurrence ?



*Le schéma des liaisons routières à l'horizon 2025*

#### **« Apporter une solution cohérente avec les politiques de déplacements urbains »**

Le PDU IDF pose le principe du contrôle des flux automobiles et des pollutions qu'ils induisent. La logique des transports de marchandise du PDU est celle du cabotage : il n'est pas prévu de pôle de transit de marchandises dans le secteur. Il n'y a donc pas lieu de renforcer la capacité de l'axe pour ouvrir à plus de trafic PL.

Plus généralement, ces politiques doivent se fonder sur le transport collectif pour les voyageurs et incluent le ferroutage et la voie d'eau pour les marchandises.

Aux termes de la loi sur l'air, les modes doux, marche à pied, vélo et transports collectifs, doivent être développés dans le cadre de la construction d'une infrastructure routière. Ils peuvent faire l'objet d'améliorations sans attendre la création d'une nouvelle voie

#### **IV- « Améliorer les fonctionnalités routières »**

Le fait de passer de 6 voies en moyenne à 10 à 14 voies prévues, selon les variantes, n'est pas acceptable car l'augmentation de l'offre induit celle des vitesses et des nuisances. En particulier, le schéma prévu envoie le trafic dans le triangle de Rocquencourt déjà saturé.

L'augmentation de la capacité n'améliore pas la fluidité à terme, elle accroît le trafic. Dans le cas présent, l'augmentation de capacité consiste à faire la même offre tout en autorisant des vitesses plus élevées. Cette proposition renforce la périurbanisation en permettant aux franciliens d'habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail.

#### **V- « Contribuer au développement de l'intermodalité »**

Le développement de l'intermodalité doit se faire par d'autres moyens que l'augmentation du trafic routier, doit s'appuyer sur le développement des alternatives à la route (fer, modes doux) et comprendre une politique d'aménagement des pôles d'échanges et de traitement des rabattements.

Les variantes proposées ne font pas apparaître d'amélioration concernant les outils tels que TCSP, parcs de stationnement relais, réseau cyclable. Dans un esprit de développement durable, la pratique de l'intermodalité doit se faire en diminuant l'espace voué aux déplacements motorisés pour réduire les flux et mettre en concurrence les différents modes.

Il est étonnant que l'espace libre dans l'emprise ferroviaire, très sous exploité, ne soit pas utilisé comme site de propositions contribuant à l'intermodalité.

#### **VI- « Contribuer au développement des pôles d'emplois et de la qualité de vie »**

Les possibilités d'accueil d'activités sur la Ville Nouvelle sont en grande partie utilisées. Le Plateau de Saclay, basé sur le modèle de la proximité habitat / emploi ne créera pas de besoin autoroutier mais un trafic local de

véhicules motorisés. Les besoins concernent surtout un très bon accès au TGV et aux aéroports.

Concernant les pôles d'emplois tertiaires existants, comme pour les activités de production, les implantations ont été décidées en fonction de la desserte.

La stabilité du trafic des poids lourds sur la RN10 montre que les besoins évoluent peu.

## **VII- « Créer les conditions d'un développement durable »**

Cet objectif consiste à ne pas densifier le réseau routier, premier facteur de pollution aérienne et à ne pas créer de surcapacité donnant des possibilités de report de trafic.

Il s'agit au contraire de reporter tous les flux possibles sur des secteurs non urbanisés et non protégés, d'abaisser le niveau de trafic et de vitesse de la RN10 et d'améliorer sa fluidité.

S'il y a création d'une deuxième infrastructure parallèle et à une faible distance de la première, le bilan doit être réalisé sur les effets cumulés des deux voies. Il est donc nécessaire de se poser la question de l'opportunité de séparer la fonction de transit de celle d'échange (cf jurisprudence de Montpellier).

De plus, les enjeux relatifs à l'utilisation économe de l'espace sont ignorés par la création d'une deuxième infrastructure. En effet, un secteur enclavé serait créé, ce qui pourrait empêcher le développement des activités économiques mais aussi stériliser des boisements et des espaces agricoles.

## **2.2 Les attentes de la population**

---

### **VIII- Pas de nouvelle coupure parallèle à la première**

- . la réalisation d'une autoroute à faible distance de la RN10 est une 2<sup>e</sup> coupure
- . le trafic actuel se divisera entre les deux voies et attirera des nouveaux usagers
- . il s'agit d'améliorer les liaisons transversales et non de les complexifier

### **IX- Le transit international doit être écarté des Yvelines et reporté à l'ouest de l'Île-de-France**

- . la majeure partie du transit international n'apporte pas de retombées économiques
- . les nuisances apportées n'ont pas de compensation

### **X- Pas d'augmentation de trafic, notamment PL, car la capacité est suffisante**

- . les 4500 PL / jour actuels apportent suffisamment de bruit et de pollution
- . il est inutile d'attirer un type de trafic supplémentaire avec une nouvelle offre

### **XI- La préservation du PNR n'est pas négociable**



- . le rôle du PNR est irremplaçable : poumon vert et présence de patrimoine
- . la préservation du PNR participe à l'attractivité et à l'image du secteur

## **XII- Amélioration des TC et modes doux**

- . les projets de TCSP en cours sont à soutenir et à multiplier
- . la qualité des échanges entre bus, modes doux et voie ferrée doit être améliorée
- . l'emprise ferroviaire peut constituer la colonne vertébrale d'un réseau type tram-train

## 2.3 Une stratégie cohérente avec le développement durable

---

Les 3 familles de tracés proposés par l'Etat comportent toutes des impossibilités majeures au regard du développement durable : dans tous les cas, traversée de Montigny-le-Bretonneux en milieu densément urbanisé ; pour la variante 3C, traversée du Parc Naturel Régional.

### **XIII- Les enseignements de l'analyse**

Le trafic de la RN10 actuel concerne pour 80% des échanges locaux qui ne se reporteront pas, ou peu, sur une nouvelle infrastructure. Le besoin ne réside pas dans la création d'une voie autoroutière mais concerne l'amélioration du trafic d'échanges sur la RN10.

La création d'un nouvel axe devrait attirer, a contrario, des reports de trafics qui n'ont pas leur place ni en milieu urbanisé, ni dans le Parc Naturel Régional. Le prolongement de A12 va créer une double source de bruit, de pollution aérienne et une seconde coupure à quelques centaines de mètres de la RN10, dont le trafic ne diminuera pas sensiblement.

### **XIV- Aménager la RN10 pour répondre aux besoins**

Dans les projets portés au débat public, l'hypothèse de réaménagement de la RN10 est pris en compte par une seule famille de variantes et insuffisamment exploitée :

- XV- Scénario 1A : route express à 2X2 voies,
- XVI- Scénario 1B : A12 sous RN10, soit enfouissement sur 15 km.

La transformation de la RN10 est cependant le principe le plus pertinent, parce qu'il évite la double coupure et parce qu'il réduit les coûts externes, comme par exemple la requalification de l'axe existant.

La diversité de l'occupation du sol du secteur traversé ne justifie pas l'enfouissement de l'axe sur 15 km. Il est possible d'ajuster finement les séquences d'aménagement en fonction du contexte, tout en évitant les reports de trafic.

Le travail d'amélioration de la RN10 doit se faire au plus près des besoins qui concernent l'ouest de la région Ile de France. Ces besoins se situent au niveau des échanges locaux qui doivent être facilités sans conséquences négatives sur les secteurs traversés.

La construction d'une voie autoroutière ne répond pas à la diminution de trafic observée.

**Axes de travail :**

**. Répondre aux besoins et améliorer les échanges**

- . Disposer d'un axe d'échanges sûr et performant**
- . Atténuer l'effet de coupure**
- . Intégrer l'axe à l'environnement dans une logique de développement durable**

### III. PRINCIPES D' AMENAGEMENT DE LA RN10 : PROPOSITIONS

#### 3.1 Réaménager la RN 10 autrement : les principes

##### **XVII- Exploitation**

Le choix du mode d'exploitation actuel de la RN10 n'est pas adapté à sa fonction d'échange : les carrefours à feux bloquent la circulation et produisent une impression de saturation. Il est nécessaire d'établir une hiérarchie entre, d'une part, les liaisons transversales à niveau ou sous forme de carrefours dénivelés, et, d'autre part, les carrefours à l'échelle interurbaine.

Nous proposons la logique suivante :

- . déniveler les fonctions interurbaines, carrefours et sections courantes, et prévoir une vitesse d'exploitation de 70 à 90 km / heure
- . garder au niveau du sol les liaisons à caractère local et prévoir une vitesse d'exploitation de 30 à 50 km / heure

##### **XVIII- Gestion des flux**

Les vitesses régulières et homogènes permettent à la fois une plus forte capacité, une meilleure sécurité et des gains en temps de parcours. Actuellement, le parcours peut être réalisé en 15 minutes en situation de circulation fluide et en 19 minutes dans le cas inverse, en semaine selon les jours.

Si on adopte une vitesse homogène de 65 km / heure, le gain est de 3 minutes soit 15%.

Si on adopte une vitesse homogène de 90 km / heure, le gain est de 9 minutes soit 47%.

Dans le cas d'une voie autoroutière présentant un tracé de 18 kilomètres au lieu de 15, le gain est de 26 % ou 46 % en fonction des vitesses pratiquées : l'allongement du parcours rend la différence avec le traitement en voie d'échange peu significatif.

##### **XIX- Offre de circulation**

De façon à répondre aux besoins d'échanges, il est nécessaire de raisonner à espace de circulation constant. Actuellement, l'offre se situe entre 4 et 6 voies en moyenne.

En fonction des deux niveaux de circulation envisagés, on peut répartir les six voies en :

- . 2x2 voies partiellement dénivelées pour le trafic d'échanges,
- . 2x1 voie au sol pour le trafic local.

Les propositions de prolongement de l'autoroute A12 oscillent entre 6 à 12 voies pour la même destination et la même origine.

## XX- Intégration dans l'environnement

La mise en souterrain d'une partie de la circulation permet d'abaisser le niveau de bruit, de pollution visuelle et, de plus, de s'adapter aux situations locales :

- . déniveler en fonction des besoins de requalification et de la vie locale,
- . utiliser la surface reconquise au sol pour des fonctions complémentaires (TC, vélo...)
- . multiplier les liaisons transversales et réduire l'effet de coupure.

## XXI- Les coupes de principe

De façon à économiser l'espace, nous proposons de superposer les deux types de voies, dans les séquences dénivelées,

- . soit en tranchée couverte en groupant les deux voies locales au milieu de l'ouvrage,
- . soit en tranchée ouverte avec les voies supérieures en encorbellement.

D'autres séquences ne justifient pas la mise en tranchée, lorsque l'urbanisation est éloignée du tracé, et les 4 voies seront maintenues au niveau du sol.

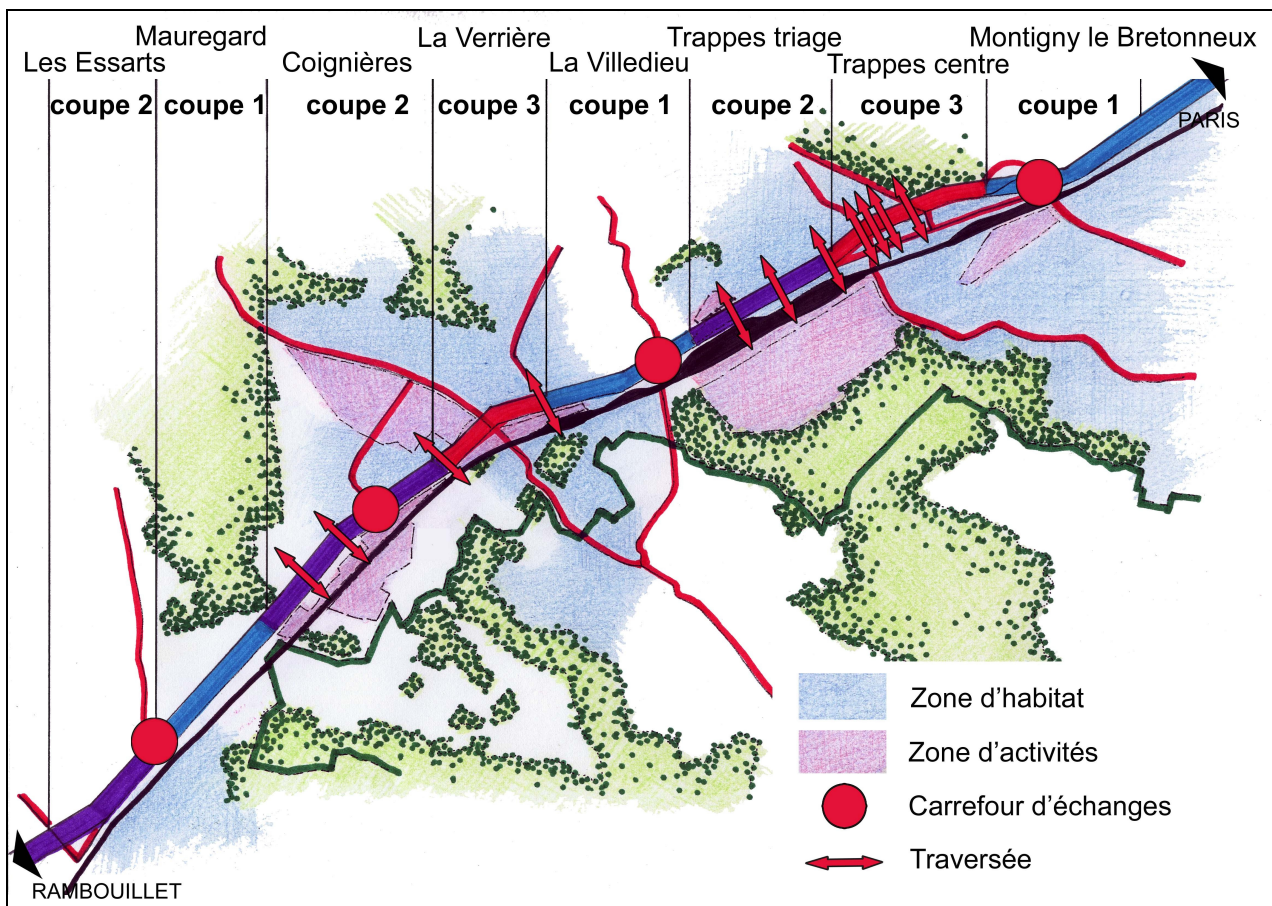
La proposition se compose de :

- . 2,7 Km environ de voie en tranchée couverte,
- . 5,3 Km environ de voie en tranchée ouverte,
- . 7,0 Km environ de voie au sol.

## XXII- Les séquences

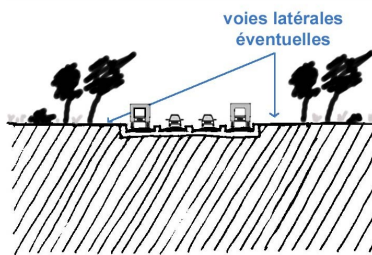
- |  |  |
|--|--|
| . séquence 1 – Montigny :<br>section au sol          | caractère autoroutier<br><br>qualité paysagère<br>(coupe 1)                |
| . séquence 2 – Trappes centre :<br>section en tunnel | secteur urbain dense<br><br>coupure, fortes nuisances<br>(coupe 3)         |
| . séquence 3 – Trappes triage :<br>tranchée ouverte  | dissymétrie entre pavillonnaire<br><br>et emprise ferroviaire<br>(coupe 2) |
| . séquence 4 – La Villedieu :<br>section au sol      | section paysagère<br><br>patrimoine à proximité<br>(coupe 1)               |
| . séquence 5 - La Verrière :<br>section en tunnel    | secteur urbain, accès à la gare<br><br>voie rapide urbaine<br>(coupe 3)    |

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| . séquence 6 – Coignères :   | secteur urbain, commerces                |
| tranchée ouverte             | voie à contre allée<br>(coupe 2)         |
|                              | dominante ZA                             |
| tranchée ouverte             | commerces sans contre allée<br>(coupe 2) |
| . séquence 7 – Mauregard :   | route de campagne                        |
| section au sol               | large et plantée<br>(coupe 1)            |
| . séquence 8 – Les Essarts : | franges du secteur urbain                |
| tranchée ouverte             | présence de commerces<br>(coupe 2)       |



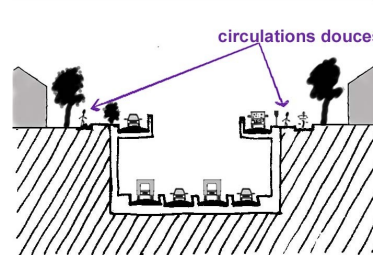
Faire de la coupure une couture : rétablir les liaisons là où elles sont utiles

### COUPE DE PRINCIPE 1



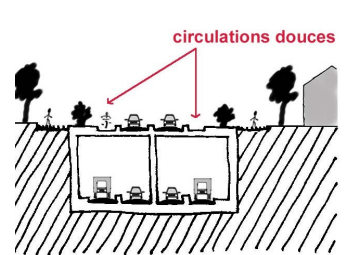
2X2 voies au sol  
(ou 2X2 voies + contre allées)

### COUPE DE PRINCIPE 2



2X2 voies enterrées  
+2 voies en encorbellement

### COUPE DE PRINCIPE 3



2X2 voies enterrées  
+ 2 voies centrales au sol



### XXIII- Les carrefours

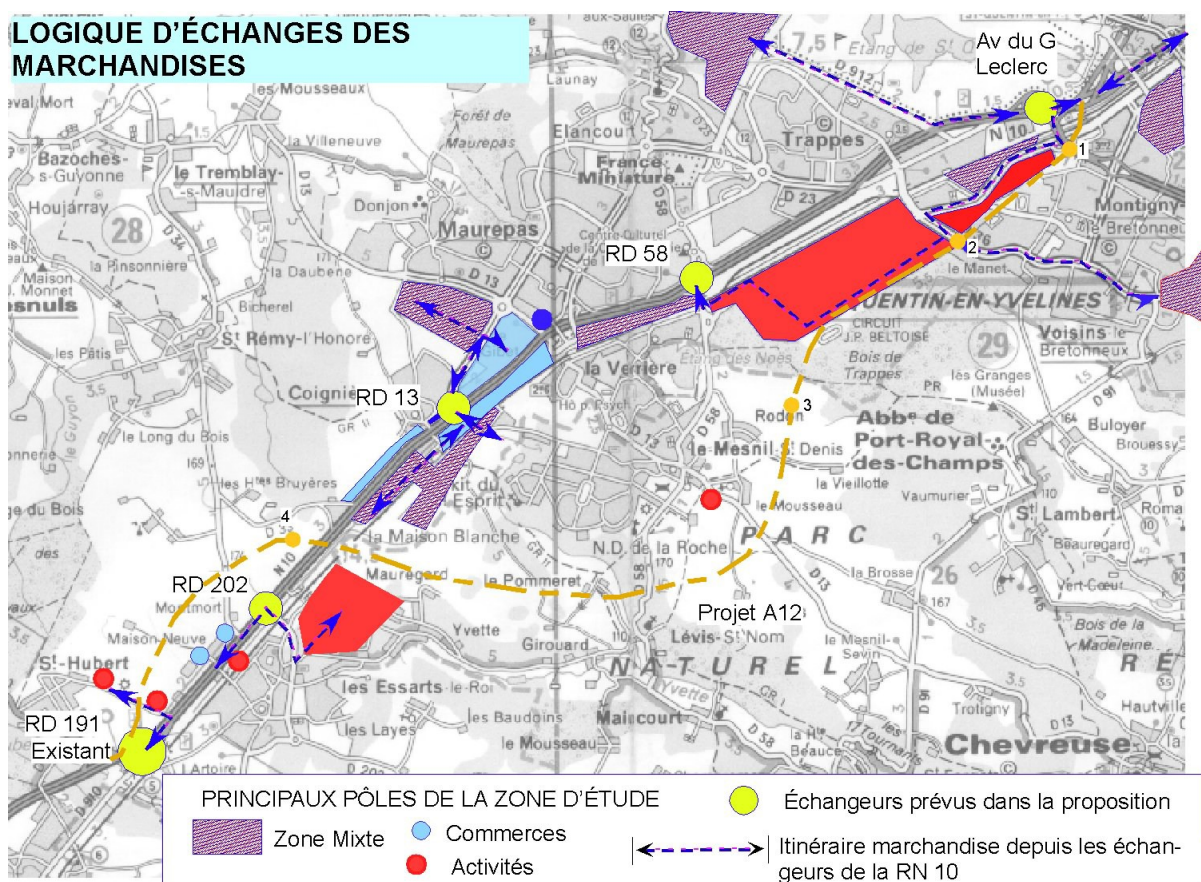
Quatre carrefours d'échanges permettent l'accès et la sortie de la voie dénivelée.

Treize « traversées » directes assurent les liaisons transversales entre les deux rives au dessus, soit de la tranchée couverte, soit de la tranchée ouverte.

Au niveau de la ville des Essarts-le-Roi, la variante consistant à contourner l'agglomération au nord-ouest, mais de façon plus proche de l'urbanisation, et à raccorder l'échangeur D33 / D34 dans cette section, peut permettre de minimiser les coûts et de résoudre le problème du profil étroit dans la traversée de la ville.

## 3.2 La logique d'échanges « marchandise »

La présente proposition d'amélioration de la RN 10, propose 4 carrefours d'échanges sur le linéaire de l'étude. On peut voir que ces quatre échangeurs sont suffisants pour permettre d'organiser les échanges de marchandises des principaux pôles de la zone d'étude, au plus court et en utilisant les voiries qui sont actuellement structurées pour ces échanges.



Les échanges vers les parcs d'activités de la Clef de St Pierre, Pissaloup, Bruyères, puis plus loin vers Plaisir (Gâtines), s'effectuent comme aujourd'hui, à partir de la RD 912, cette partie de la RN 10 étant aujourd'hui structurée pour accueillir du trafic poids lourds sans trop de gênes riveraines.

Globalement, la longueur des itinéraires entre le réseau structurant et les pôles doit être au plus court pour les raisons suivantes :

- Limitations des nuisances (bruit, air, coupures, insécurité).
- Bilan énergétique (distance, régularité des déplacements, congestion).
- Régularité des temps de parcours.
- Lisibilité des itinéraires d'accès aux pôles.

Ces quatre échangeurs sont bien positionnés au niveau de leur proximité des pôles générateurs d'échanges et notamment au niveau de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines.

En effet, au niveau de Saint-Quentin en Yvelines les échanges sont à prendre en compte à une échelle plus large, notamment avec les ZAC de Guyancourt, de Magny, de Voisins et aussi de Buc ; pour l'autre rive de la RN 10 les ZAC de Trappes, d'Élancourt, de Plaisir.

Ceci permet ainsi de capter une bonne part de ces échanges dans les parties enterrées du projet et de limiter les nuisances au maximum.

Si l'on compare avec la proposition de A12, les échangeurs n° 1 et n° 2 (cf schéma page précédente) ne répondent qu'en partie à la demande, ce qui implique de maintenir la section de la RN 10 entre F 12 et la RD 912 en itinéraire marchandise.

L'échangeur n° 3 n'est pas attractif pour la ZI de Trappes, ni pour les activités de Coignières et de La Verrière, hormis à créer la nouvelle voirie qui se raccorde sur la RD 58 (supplément financier au projet).

L'échangeur n° 4 n'est pas plus attractif pour les activités situées à Coignières.

Cette analyse met en valeur le rôle important d'échanges de marchandises de la RN 10 dans Trappes, la Verrière, Maurepas et Coignières. Il restera donc une part importante de ces échanges qui se maintiendra sur les carrefours en surface de la RN 10.

Il faut rappeler à ce sujet que les entreprises de Pariwest, dont la fréquentation a augmenté de façon significative, ont manifesté le souhait d'être mieux prises en compte dans le projet de prolongement de A12 et considèrent que les variantes exposées « n'apportent aucune amélioration à la desserte des zones d'activités de Coignières-Maurepas ».

L'association AZACOMA, qui regroupe les entreprises de Pariwest, réclame avec insistance un aménagement de la RN10 « en particulier des passages en dénivellation aux carrefours dits des Fontaines et de Malmédonne avec le CD13 ».

### 3.3 La faisabilité

---

La réalisation sous circulation d'une tranchée ouverte ou d'une section en tranchée couverte sur des voies importantes est un chantier complexe, mais possible. L'illustration en est la tranchée couverte d'A86 au niveau de Fresnes, qui s'est faite sous circulation.

Dans le cadre du débat public sur la couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (160 000 véhicules/ jour), le projet prévoit de réaliser la tranchée couverte « en taupe » pour affecter au minimum les fonctions de surface. Cette technique, utilisée notamment pour construire des parkings souterrains à Paris, peut aussi être utilisée dans la traversée de Trappes où 280 mètres de tranchée couverte sont d'ores et déjà prévus devant la mairie.

Des possibilités complémentaires existent, en utilisant d'autres réseaux durant des périodes ponctuelles, avec une organisation de déviations très en amont ou parallèle à la RN 10 :

- Avec A10 pour le Sud des Yvelines depuis A86, le périphérique
- Avec la RN 12, pour une partie Ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- Avec la RD 36 depuis A86.

La carte des emprises ci-contre met en évidence deux zones étroites :

- Une première au niveau de Trappes, zone du quartier de la Boissière (25m).
- Une deuxième au niveau des Essarts (30 m).

Pour les travaux, une emprise minimale de 25 m est nécessaire, pour faire cohabiter le trafic de surface et le chantier d'une demi-tranchée. Le point délicat est donc au niveau de La Boissière à Trappes. Dans cette zone, les emprises SNCF sont susceptibles d'offrir la bande de 15 à 10 mètres qui manque actuellement.

## IV. A PROPOS DES IMPACTS DU REAMENAGEMENT DE LA RN10

### 4. 1 Transformer la coupure en couture

---

Le principe d'aménagement proposé consiste à regrouper, sur le tracé actuel de la RN10, les trois types de circulations qui s'y déploient actuellement, mais en les organisant de façon à répondre au besoin principal mis en évidence par l'analyse : les trafics d'échanges et internes.

#### - Une réponse aux objectifs environnementaux et urbains

Il s'agit de favoriser les points d'échanges avec le réseau départemental et les traversées d'une rive à l'autre par un aménagement redonnant, simultanément, à l'axe un meilleur fonctionnement et un traitement plus urbain.

L'aménagement proposé répond aux objectifs reformulés après analyse du trafic : il ne porte pas atteinte au Parc Naturel Régional, qu'il ne traverse pas, ni aux communes riveraines où les nuisances sont réduites ; il offre une meilleure adéquation avec les tendances d'évolution du trafic vers une diminution à moyen terme.

Par rapport aux projets de prolongement de A12, le réaménagement de la RN10, présente plusieurs avantages :

- une meilleure insertion écologique (rendement énergétique, bruit, eau, pollution...),
- des impacts environnementaux réduits en raison de l'utilisation d'une seule emprise,
- à la fois, un meilleur fonctionnement et une meilleure qualité urbaine,
- une optimisation de la consommation d'espace,
- des coûts induits minimisés, puisque la remise à niveau de la RN10 ne se pose plus,
- une meilleure desserte des activités et commerces, dont l'accès existant est maintenu,
- un réseau viaire d'agglomération optimisé par une meilleure perméabilité de l'axe,
- une revalorisation des espaces urbains le long de la RN10.

De plus, le risque d'étalement urbain, notamment au sein du Parc Naturel Régional, est réduit dans la mesure où le réaménagement de la RN10 n'entraîne pas de modification des autorisations d'utilisation du sol (risques liés au déclassement).

D'une façon générale, la mise en tranchée du tracé dans les secteurs urbanisés permet de diminuer significativement le niveau de bruit. Ce dispositif, en effet, permet d'absorber, non seulement le trafic de transit, mais aussi une partie du trafic local et du trafic d'échanges qui gagnent à circuler au niveau inférieur, où le flux est plus fluide et plus régulier.

## - Trois types de répartition des circulations comme outil de gestion

Trois types d'aménagement, caractérisés par les coupes de principe, ont été proposés et répartis par rapport aux fonctions riveraines et aux disponibilités d'emprise.

### . *Coupe 1 : La circulation au sol,*

Maintenue dans les secteurs peu urbanisés, elle est sans effet sur les impacts existants.

Les temps de chantier et les reports de trafic sont proportionnellement plus courts que dans les autres solutions. Cette solution ne réduit pas le bruit lié au trafic.

### . *Coupe 2 : La circulation de transit en tranchée ouverte*

Ce dispositif a été retenue pour les secteurs urbains non résidentiels : la présence de deux voies en encoffrement a un rôle d'abat-son et réduit la distance à franchir par les ponts ou passerelles transversales.

Les contraintes liées à cette coupe de principe sont son coût, le temps de chantier les reports de circulation pendant le chantier et les aléas de chantier à attendre, concernant notamment les réseaux enterrés.

Les contraintes techniques et le coût de cette solution sont moins lourds que dans le cas d'un tunnel ou d'une tranchée couverte.

### . *Coupe 3 : La circulation de transit en tranchée couverte*

La tranchée couverte permet de reconstituer au sol tous les itinéraires coupés par le trafic actuel de la RN10 et de redonner leur cohésion aux communes où la ségrégation spatiale et sociale pénalise le fonctionnement urbain.

Cette disposition apporte une amélioration significative en terme de bruit et de pollution atmosphérique, avec la solution technique de traitement des gaz en cours de mise au point.

Les contraintes liées à cette coupe de principe sont son coût, les aléas de chantier, concernant notamment les réseaux enterrés, les reports de circulation pendant le chantier et les obligations apportées par la réglementation « Mont-Blanc ». Cependant, les nombreux objets techniques qui se trouvent au niveau du sol, sorties d'escaliers de secours, ventilations, peuvent être intégrés dans l'aménagement urbain.

### . *Le phasage des travaux*

Il permet de traiter section après section et de rétablir la circulation au fur et à mesure. Chaque phase de travaux perturbera la circulation pendant une durée de 1 à 2 ans selon les solutions techniques préconisées.

## 4.2 Des impacts environnementaux fortement réduits

---

### □ **Bruit**

Le projet d'aménagement de la RN 10 repose sur le principe de réduire les nuisances induites par les trafics les plus importants. Des traitements différents sont proposés selon les sections traversées afin de limiter les

nuisances sonores que subissent actuellement les riverains. En effet, l'enfouissement d'une partie de la circulation dans les secteurs urbanisés, la réduction du trafic aux échanges locaux et l'amélioration de sa fluidité en surface permettraient de diminuer l'impact sonore d'une telle infrastructure routière. Le trafic résiduel en surface serait inférieur à celui obtenu par la création de A12.

#### □ **Air**

La situation actuelle en termes de pollution atmosphérique et de santé publique, est très mauvaise dans le secteur. Le nombre de véhicules motorisés, responsables de nombreuses émissions de polluants atmosphériques, généré par ce projet sera plus faible que celui provoqué par la réalisation d'un second axe routier. En effet, l'étude sur l'air présentée au débat public précise que le trafic attendu suite à la transformation de la RN10 serait de 112 200 véhicules par kilomètre, avec le trafic résiduel de l'actuelle RN10, ce qui est moins important que le trafic estimé à plus de 118 000 véhicules X kilomètre sur un nouveau tracé A12 (familles 2, 3 et 4 présentées au débat public).

De plus, l'objectif d'obtenir des vitesses plus faibles et plus régulières permet de faire des gains en qualité de l'air. La situation actuelle pourrait être améliorée grâce à l'enfouissement en tranchée fermée dans les secteurs habités où l'air pollué serait traité avant son rejet à l'extérieur des tunnels. Ce projet permettrait de limiter l'émission de gaz à effet de serre et améliorerait la qualité de l'air pour les riverains de la RN10 sans toucher à de nouvelles populations puisque aucun nouveau tracé n'est proposé.

#### □ **Eau**

Le projet de RN10 aménagée ne traverse aucun cours d'eau et n'est pas concerné pas de nouveaux périmètres de protection de captages d'eau potable puisque son tracé n'est pas modifié. Par contre, la double infrastructure (A12 + RN10) double le risque induit par le transport de matières dangereuses.

En outre, les surfaces imperméabilisées ne seraient pas augmentées, ce qui limiterait les débits d'eau de ruissellement à traiter. De plus, les travaux d'enfouissement de sections de la RN10, avec l'évolution des techniques de traitement des eaux polluées, seraient l'occasion d'améliorer la situation actuelle.

#### □ **Patrimoine naturel et culturel**

D'une façon générale, l'espace en soi constitue une valeur patrimoniale qu'il importe de ne pas gaspiller : le maintien d'une seule infrastructure est nécessaire à ce titre.

Le projet ne modifie pas le tracé actuel de la RN10 et n'aura donc pas d'impacts nouveaux sur les secteurs protégés pour leur valeur patrimoniale. Au contraire, la réalisation du projet de RN10 aménagée permettrait d'améliorer la qualité paysagère des abords de la RN10 et ainsi recréer une continuité visuelle avec le patrimoine alentour.

De plus, une meilleure insertion paysagère de l'actuelle RN10 et des ouvrages en surface nécessaires au projet mettrait en valeur le caractère naturel et rural des paysages traversés au sud-ouest de la voie. De plus, l'amélioration de l'accès au PNR ou aux espaces boisés renforcerait les fonctions récréatives de ces lieux, complétant ainsi les fonctions offertes dans le reste de l'agglomération.

#### □ **Nature et biodiversité**

Le réaménagement de la RN10 en place impliquerait de supprimer certains bosquets aux abords de son emprise mais ceux-ci ne présentent pas de qualité floristique particulière. De plus, le traitement paysager des abords de l'axe aurait un impact positif évident.

En outre, l'actuelle coupure que présente la RN10 sur le plateau des Essarts-le-Roi, fragmente cette ancienne continuité écologique. Son réaménagement pourrait permettre d'atténuer cette rupture irréversible.

#### □ **La phase chantier**

Les principales nuisances du chantier sont liées à l'utilisation d'outils bruyants, à l'accès des engins et au stockage des matériaux, sources de pollutions diverses sur l'eau, les sols et l'air. Une gestion respectueuse des règles de sécurité et de limitation des nuisances pour les riverains et l'environnement naturel limiterait l'ampleur de certaines nuisances. De plus, une organisation cohérente du chantier par phases permettrait de concentrer dans le temps et dans l'espace les impacts d'un tel chantier, à la fois sur la santé des riverains et sur le fonctionnement général de la circulation. Mais on ne peut pas mettre en balance ces nuisances temporaires avec celles provoquées par le maintien de la situation ou la création de nouvelles nuisances que subiraient des générations le long d'un tracé neuf aérien.



## 4.3 Effets comparés des projets

Thèmes	Scenarii	
	RN10 aménagée	A12 nouveau tracé

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANTE PUBLIQUE		
<b>Bruit</b>	Forte diminution des nuisances sonores dans les secteurs habités les plus exposés.	Persistance des nuisances sonores le long de la RN10.  Source nouvelle d'émissions sonores.
<b>Air</b>	Moins d'émission supplémentaire de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.	Création d'une nouvelle source d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.
<b>Eau</b>	Pas d'augmentation des surfaces imperméabilisées.	Augmentation au moins par 2 des surfaces imperméabilisées : effet cumulé A12+RN10.
<b>Paysage</b>	Amélioration de l'insertion paysagère de la RN10 en milieu urbain comme lors de sa traversée en milieu rural.	Destruction directe de sites classés ou inscrits, d'espaces naturels et boisés (3 à 8 selon tracé).  Risque de fragmentation des espaces agricoles et naturels.  Risque d'urbanisation de secteurs naturels suite à leur déclassement nécessaire pour permettre la réalisation de A12.
<b>Nature et biodiversité</b>	Libération d'espaces importants en rive des voies, possibilité de restitution d'espaces utilisables pour soutenir la biodiversité.  Destruction de bosquets sans intérêts floristiques.	Destruction de bois et forêts (Port Royal et Chatelin).  Dégradation d'au moins une ZNIEFF (familles 3 et 4) et d'une zone Natura 2000 en cours de classement.

Thèmes	Scenarii	
	RN10 aménagée	A12 nouveau tracé

IMPACTS URBAINS		
<b>Etalement urbain</b>	Maintien du système urbain actuel. Possibilités de densification, dans le cadre d'opérations qualitatives.	Création d'un nouvel axe induisant une pression foncière et un risque d'urbanisation d'espaces naturels et ruraux.
<b>Coupure urbaine</b>	Ségrégation spatiale atténuée par l'aménagement de traversées en zone habitée.	Ségrégation spatiale aggravée par la création d'une troisième coupure (SNCF+A12+RN10)
<b>Qualité urbaine</b>	Traitement qualitatif de la RN10 en véritable boulevard urbain au sol dans les secteurs urbanisés, à caractère durable .	Traitement sommaire de la RN10 sans garantie de limite de capacité.
<b>Desserte et circulation</b>	Création d'une colonne vertébrale renforçant le maillage viaire et améliorant le fonctionnement urbain de l'agglomération. Amélioration des traversées et sécurisation des carrefours. Amélioration structurelle de la sécurité routière	Report d'une faible part du trafic sur A12.  Augmentation structurelle de l'insécurité par doublement des occurrences d'accidents
IMPACTS ECONOMIQUES		
<b>Maîtrise de l'énergie</b>	Maintien des distances à parcourir. Renforcement possible du système de transports collectifs grâce à l'espace reconquis.	Allongement des distances à parcourir et augmentation de la consommation d'énergie.
<b>Développement économique</b>	Amélioration de la desserte des zones d'activités existantes.	
<b>Entretien des infrastructures</b>	Coûts induits relatif à l'entretien des tranchées couvertes.	Coûts induits importants (linéaire de voie multiplié au moins par 2 + ouvrages d'art) et traitement des abords.
<b>Délais</b>	Liés au financement mais synergie avec le GPV de Trappes-La Verrière.	Dans certains cas, liés au déclassement d'espaces protégés qui est une procédure juridique longue.

## 4.4 Approche sommaire des coûts de la proposition

---

Source des estimations des coûts unitaires :  
DDE78, complément au dossier du MO, avril 2006.  
Valeur 2001.

OUVRAGES	COÛT UNITAIRE EN M€	QUANTITÉS	COÛT TOTAL EN M€
Carrefours d'échanges	10	4	40
Traversées	5	13	65
Tranchées couvertes	120 / Km	2,7 Km	324
Tranchées ouvertes	80 / Km	5,3 Km	424
Retraitement au sol	5 / Km	7 Km	35
Raccordement à la desserte locale		estimation forfaitaire	2
Déplacement des réseaux		estimation forfaitaire	2
		<b>sous-total</b>	<b>892</b>
<b>Economie réalisée par la déviation des Essarts</b>			- 182
		<b>TOTAL</b>	<b>710</b>

### □ Comparaisons (source : études CETE)

#### *Transformation de la RN 10 en route express*

Coût des travaux (2x2 voies) :

315 M€

Coût de la réalisation du plateau urbain de Trappes (280 m) :

110 M€

Coût total :

**425 M€**

#### *Mise en souterrain de l'A12 sous RN10*

Coût total des travaux :

**1650 M€**

Autres variantes :  
variante 2D

variante 3C

Estimation DDE  
650 M€

365 M€

Couverture à Montigny-le-Bretonneux	250 M€
250 M€	
Opération d'attente RN10	86 M€
86 M€	
Requalification itinéraire RN10	50 M€
50 M€	
<b>Coût total :</b>	<b>751 M€</b>
<b>1036 M€</b>	