

Collectif pour l'aménagement de la RN10 au lieu du prolongement de l'A12



**Collectif
pour l'aménagement
de la RN10 au lieu
du prolongement de l'A12**

57 ASSOCIATIONS

Non à la 4 voies - Allainville, Delta (5) - Les Essarts, Association de Mauregard, Union des amis du Parc (27), Comité de sauvegarde de la haute vallée de Chevreuse, APNEM, Association de défense des hameaux du Mesnil, Bien vivre au Mesnil, Les Amis du potager des Ambésis, A12 Protégeons Lévis, Mouvement pour l'environnement et la sauvegarde, Amis de la forêt de Trappes/Port Royal - Montigny, A12-RN12 Bois d'Arcy, ARA - Fontenay le Fleury, JADE (12) - Vallée de la Mauldre...

CONTACT

18, rue de la Vallée
78720 Dampierre
Tél : 01 30 52 56 25
Mel : pro-natura@wanadoo.fr
www.a12non.org

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Un investissement contraire aux enjeux des années à venir

Une réponse inadaptée aux problèmes de la RN10

Le débat public est présenté par l'État comme un débat sur le meilleur tracé autoroutier pour résoudre les dysfonctionnements de la RN10.

Mais le véritable enjeu du débat public est la volonté affirmée par la DDE de créer une liaison trans-européenne Nord-Sud en grande couronne ouest parisienne.

Une autoroute trans-européenne en banlieue parisienne

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 poursuit une volonté très ancienne de l'État de réaliser un axe supplémentaire de transit en grande couronne ouest.



Dans son dossier de 2006 la DDE des Yvelines décrit clairement le projet de liaison entre l'A13 et l'A10 par l'A12 « pour capter le transit Nord-Sud » ;

Dans le débat public sur le contournement Est de Rouen, le service technique des routes et autoroutes précise (compte-rendu gestion des flux de transit, pages 33 et 34) que le prolongement de l'A12 « permet d'avoir une liaison des autoroutes A16, A1, A10 et A11 » pour écouler un trafic de transit nord-sud.

Le futur tunnel à péage « tous véhicules » A86 Ouest à Bailly est le trait d'union entre toutes ces liaisons autoroutières

Ce tunnel n'est pas mentionné dans le dossier de la DDE.

Si l'on considère le projet dans sa globalité, il apparaît comme une liaison de transit nord-sud en grande couronne parisienne et non pas comme la solution aux dysfonctionnements de la circulation sur la RN10 sur le tronçon entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi.



Un effet
« aspirateur de trafic »
qui aggraverait
les problèmes
de circulation

Les conséquences seraient :

Un important maillage routier autour de cet axe doublant celui de la RN10

- **A104 par Plaisir (RD30)**, car le tronçon A12 vers Bailly (2x4 voies), déjà saturé aujourd'hui par le trafic vers l'A13 (Paris), le sera encore plus avec celui des deux tunnels A86 Ouest ;
- **R12** pour délester le trafic vers l'A104 de Plaisir, car l'échangeur A12-A86-RN12, déjà saturé aujourd'hui, devrait supporter en plus les trafics A12 et A104 ;
- **F12 et RD36** pour rejoindre le plateau de Saclay (RN118 et A6) ;
- **Ex A88 devenue « Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre »** vers RN12 et A13, pour délester encore plus en amont la saturation prévisible de l'A12 dans Saint-Quentin-en-Yvelines et aux Essarts-le-Roi (14 voies).

Le blocage de la circulation au Triangle de Rocquencourt, déjà complètement saturé, par la concentration des nouveaux flux de transit de l'A12 s'ajoutant aux flux déjà existant de la RN10, l'A13, l'A104, l'A86.

Un projet en contradiction avec les enjeux du XXI^e siècle



L'augmentation du trafic estimée par la DDE (*courbe de tendances à l'horizon 2020*) pour justifier le projet est en contradiction avec les évolutions prévisibles dans les années à venir

L'augmentation du coût des carburants, liée au « *peak-oil* », va conduire à une diminution du trafic routier.

Les contraintes liées à l'effet de serre et aux changements climatiques imposeront une sobriété énergétique incompatible avec le tout routier. Ceci est clairement affirmé dans le rapport n° 3021 du 12 avril 2006 de la Mission d'information de l'Assemblée Nationale sur l'effet de serre (pages 127 à 134, section transport).

Des politiques de transports offrant une alternative sérieuse aux transports routiers devront se développer (**ferroutage, développement de transports en commun**, etc.) pour atteindre une réduction notable des émissions de CO₂ qui ne pourra pas être obtenue par la seule technologie (IAURIF note rapide N°402).

Une **mobilité différente** commence déjà à s'organiser : La remise en question du « *juste à temps* » à cause du coût des carburants, le commerce électronique, le travail décentralisé par l'informatique vont diminuer la fréquence des déplacements. Ce sont d'importants **facteurs minorants du trafic** qu'il faut prendre en considération.

Un projet qui laisse la RN10 dans son état actuel

Un axe autoroutier trans-européen, probablement à **péage**, **n'attirera pas** les usagers actuels de la RN10.

La réalisation du prolongement de l'A12, quel que soit le tracé, **c'est l'abandon de la RN10 en l'état**, avec un flux de desserte locale évalué par simulation à 45 000 véhicules /jour.

Cela signifie :

- La persistance des nuisances pour les riverains ;
- Le maintien des problèmes actuels de circulation car 13 carrefours se trouvent sur les 13,7 km à traiter ;
- La création d'une nouvelle coupure urbaine ;
- La création d'échangeurs et de voies de liaison favorisant la consommation d'espaces naturels et agricoles et l'étalement urbain ;
- Le doublement des voies de circulation ;
- Le doublement des pollutions locales, en particulier celle des particules fines de diesel liées au transit nord-sud des poids lourds ;
- Le détournement des budgets d'aménagement de la RN10 au profit de l'A12.

Conclusion

La RN10 a déjà été déviée du centre de Trappes. Depuis, l'urbanisation a récupéré l'espace et recréé des problèmes de nuisance et de circulation.

Seuls, un enfouissement partiel de cette chaussée et l'aménagement des carrefours en dénivelé permettra une résolution définitive des problèmes que connaissent les riverains et les usagers.

La distance à traiter sur la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi est de 13,7 km, dont seulement 2,6 km sont en zones habitées.

Aménager la RN10 in situ signifie :

- Aménager harmonieusement les 13 carrefours, dont 7 équipés de feux tricolores, par des dénivelés et des souterrains au niveau des zones d'habitat entre Trappes et Les Essarts-le-Roi pour réunir les quartiers aujourd'hui séparés.
- Améliorer les transports en commun (attractivité et offre) faciliter l'accès aux gares, remédier à l'insuffisance des parkings, qui ne sont pas de surcroît organisés pour assurer l'inter-modalité, adapter les horaires trains/ bus, etc.
- Améliorer la qualité de vie des riverains car les aménagements prévus par la DDE, dans le cadre du GPV de Trappes sont inacceptables : avec une couverture sur seulement 280 mètres devant la mairie, en face de laquelle il n'y a pas d'habitations les riverains ne sont pas protégés des nuisances actuelles et futures.
- Améliorer le commerce local par une circulation fluidifiée.
- Rester en cohérence avec la Charte de l'environnement incluse dans la Constitution, le Plan de Déplacement Urbain, les engagements de Kyoto et le développement durable.
- Maintenir l'existence des espaces naturels et agricoles, notamment ceux du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse et des Essarts-le-Roi, indispensables à l'équilibre de la région.
- Épargner la forêt de Trappes-Port-Royal.
- Économiser l'argent des contribuables car l'aménagement de la RN10 étant indispensable, son coût devra s'ajouter à celui de l'A12.



**Collectif
pour l'aménagement
de la RN10 au lieu
du prolongement de
l'A12**

CONTACT

18, rue de la Vallée
78720 Dampierre
Tél : 01 30 52 56 25
pro-natura@wanadoo.fr
www.a12non.org