



LAFORT
Les Amis de la Forêt de Trappes Port Royal

1^{er} juin 2006

Association loi de 1901
1, villa Adrienne
78960 Voisins-le-Bretonneux

Prolongement de l'A12

Contribution

Un aménagement de la RN10 par les zones d'activités

Le débat public sur le prolongement de l'A12 a montré des points de vues qui semblent inconciliables en particulier entre :

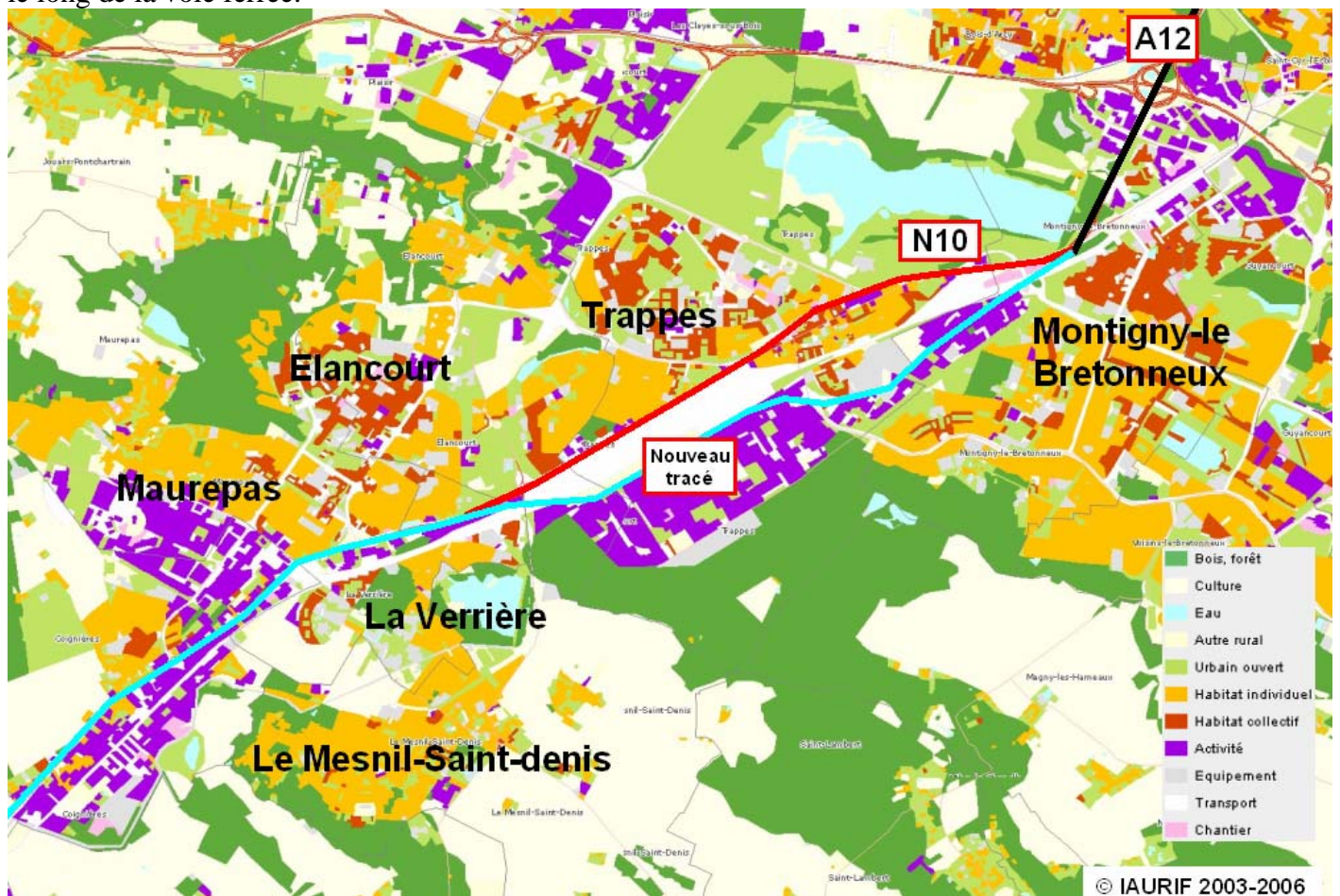
- les partisans de la création du prolongement de l'A12 par le Parc naturel régional (Vallon du Pommeret) ou par une autre variante
- les personnes qui souhaitent conserver le Parc naturel régional dans sa définition actuelle ou celles qui craignent la proximité de l'autoroute (dans la plupart des variantes, l'autoroute passerait à Montigny).

Lors des réunions du débat public, on a pu assister à des prises de positions parfois violentes. Aucune des solutions proposées par la Maîtrise d'Ouvrage n'est acceptable pour l'ensemble de la population de notre territoire. Ce projet divise ou dresse les populations les unes contre les autres.

Pour tenter de trouver une solution acceptable par tous, notre association propose le détournement de la RN10 hors du centre ville de Trappes, par un tracé nouveau passant par les Zones d'Activités. :

Analyse de l'existant

Le plan du mode d'occupation des sols révèle que les zones d'activités du secteur concerné sont rassemblées le long de la voie ferrée.



On constate que :

- la RN10 longe cette bande, sauf au niveau de Trappes où elle pénètre le centre ville (cause des nuisances des riverains)
- la traversée de Trappes et les 13 carrefours (7 à feux tricolores) sont la principale source des problèmes de fluidité de la circulation

Notre proposition : un tracé de la RN10 qui passe par les Zones d'Activité

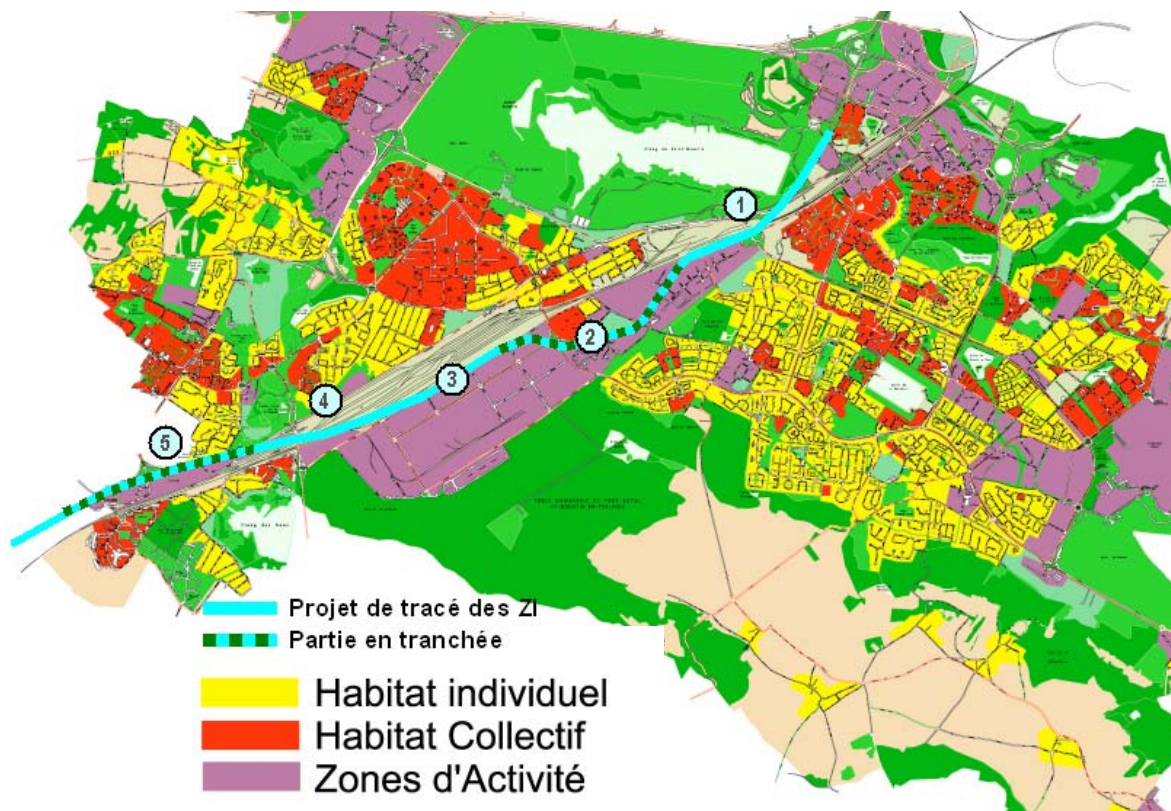
Le tracé en voie rapide que nous envisageons passe au cœur des Zones d'Activités :

- ZA du Pas de Lac (actuelle A12, Montigny)
- ZA des Prés (avenue des Prés, Montigny)
- ZA de l'Observatoire (avenue des Prés, Montigny)
- ZA du Buisson de la Couldre (rue Gaston Monmousseau, Trappes)
- ZA de Trappes Elancourt (avenue Georges Politzer, Trappes)
- ZA de l'Agiot (RN10, la Verrière)
- ZA Les Bécanes (en projet, la Verrière)
- ZA Pariwest (RN10, Maurepas)
- ZA Les Marais (RN10, Coignières)

Un aménagement en deux grands tronçons

Ce tracé peut se décomposer en deux grands tronçons, ayant chacun des spécificités différentes.

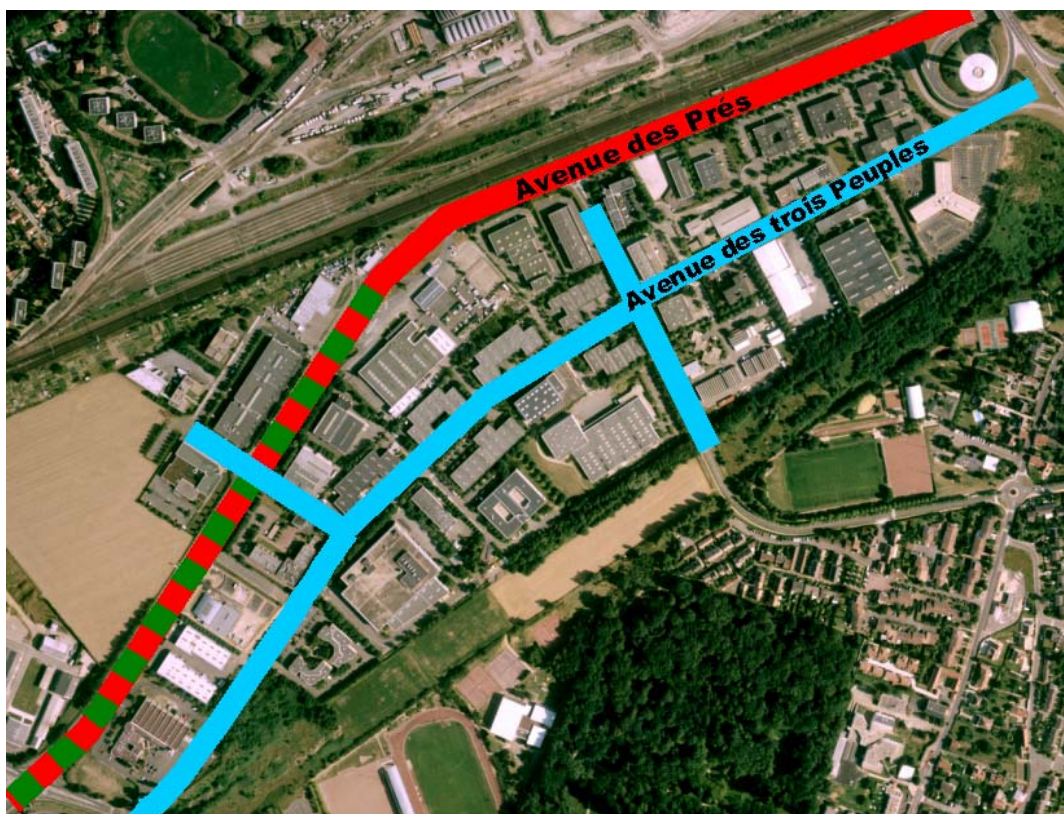
Au nord, entre la fin de l'actuelle A12 et la Commanderie des Templiers.



Cette section qui traverse la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines suivrait le parcours suivant :

1. Traversée de la voie de chemin de fer en souterrain, puis emprunt de l'actuelle avenue des Prés
2. Passage en tranchée couverte au niveau « Jean Macé »
3. Passage le long de la voie ferrée dans la ZA de Trappes Elancourt, le long de l'avenue Georges Politzer
4. Traversée de la voie de chemin de fer au niveau de la RD58 (Commanderie des Templiers)
5. Passage en tranchée couverte devant les quartiers de la Nouvelle Amsterdam (Elancourt), de l'Agiot et de Malmédonne (Maurepas) sur le tracé actuel de la RN10.

Les rues de la zone d'activité de l'Observatoire devront être reconfigurées en raison de l'intégration de l'avenue des Prés pour ce tracé :



Le trafic actuel de l'avenue des Prés pourrait passer par l'avenue des Trois Peuples, aujourd'hui sous utilisée, au centre de la zone d'activité.

Au sud, entre la Commanderie des Templiers et les Essarts-le-Roi.

Nous proposons de reprendre le tracé de la RN10, qui dans ce tronçon, après les quartiers de la Nouvelle Amsterdam (Elancourt), de l'Agot et de Malmédonne (Maurepas), ne traverse que des zones industrielles (la Verrière, Maurepas) et des zones marchandes (Coignières, Maurepas Pariwest).



De plus, l'emprise de la RN10 sur ce tronçon est particulièrement large (2x2 voies plus deux contre allées de 2 voies chacune, soit un total de 8 voies, plus les terre pleins de séparation). Cela facilitera la gestion du trafic pendant l'aménagement.

Sur l'ensemble des deux tronçons, les carrefours doivent être traités en dénivelé sans feu tricolore de manière à favoriser tous les types de circulations transversales (automobile, bus et circulations douces) ainsi que l'accès aux quatre gares (Saint-Quentin-en-Yvelines/Montigny, Trappes, la Verrière et Coignièrès) et la desserte des zones d'activités industrielles et commerciales



① Gare de Coignièrès

② Gare de la Verrière

③ Gare de Trappes

④ Gare de Saint-Quentin

L'accès aux gares serait largement amélioré depuis la RN10, favorisant l'abandon de l'automobile au profit des transports en communs. Il faudra cependant faciliter le parking aux abords des gares.

Une solution répondant aux principes du développement durable

Notre solution permet d'éviter les principaux inconvénients des tracés présentés jusqu'alors.

En effet, cet aménagement :

- ne traverse pas de zone habitée. La proximité des résidences Jean Macé (Trappes), et des quartiers de la Nouvelle Amsterdam (Elancourt), de l'Agot et de la Malmédonne (Maurepas) sera traitée par un passage en tranchée couverte. Aucune nouvelle population ne subira de nuisances (contrairement aux tracés autoroutiers en site neuf). Au contraire, les riverains actuels de la RN10 seront soulagés.
- épargne les espaces naturels : le tracé ne passe
 - ni par la Forêt domaniale de Trappes Port-Royal,
 - ni par le futur site Natura 2000 de l'Etang des Noés,
 - ni par le site classé du Vallon du Pommeret
- laisse intact les accès naturels à la Forêt de Trappes Port-Royal, en particulier pour les communes de la Verrière, le Mesnil-Saint-Denis et Montigny-le-Bretonneux
- aura un impact positif pour l'économie locale par une meilleure desserte des zones d'activités et par la création d'un axe économique qui pourrait valoriser le territoire économique de Saint-Quentin-en-Yvelines
- facilite l'accès aux gares SNCF depuis la RN10
- est la solution la moins accidentogène, la RN10 ne passant plus par le centre de Trappes
- le passage actuel dans le centre ville de Trappes pourra être aménagé en rue commerçante, comme l'avenue Jean-Jaurès, elle même ancienne RN10
- ne passe pas dans le périmètre de sécurité du site SEVESO II de Coignièrès
- est la solution la moins coûteuse
- est peu consommateur d'espace, économisant notamment les voies d'accès vers les diffuseurs. Par ailleurs, elle ne crée pas de délaissés.
- ne pourra pas être concédée, donc sera garantie sans péage
- permet une gestion des travaux minimisant les nuisances pour les riverains : nouveau tracé au nord, emprise large au sud.
- peut être réalisé très rapidement (pas de procédure longue et coûteuse).
- n'attire pas une nouvelle circulation de transit et ne crée pas de nouvelle coupure urbaine à Saint-Quentin-en-Yvelines.

- est complémentaire avec les autres aménagements nécessaires pour favoriser les déplacements utilisant les transports en commun (ligne ferroviaire Paris/Rambouillet et bus) et les circulations douces.
- n'introduit pas de dégâts irréversibles sur l'environnement des populations concernées.

Par ailleurs, l'emprise A12 réservée actuellement à Montigny pourrait être aménagée en promenade pour piétons et cyclistes et permettre un TCSP, pour faciliter notamment l'accès à la Forêt de Trappes Port-Royal pour les habitants du nord de Montigny (quartier de la gare)

Enfin, cette solution réussit à concilier le développement économique, les contraintes sociales et le respect de l'environnement. Elle permet de concilier les besoins et attentes des populations actuelles comme ceux des populations futures.

Enfin cette solution répond à la demande de tous les participants au débat public : Pas d'autoroute dans les villes !