

SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A 12

L'opportunité du débat public sur le prolongement de l'autoroute A12 longue de 14 Km avec 6 échangeurs, passant un peu en milieu urbain, beaucoup à travers champs, en souterrains par des tunnels sur deux niveaux de circulation et en élévation par un viaduc 2 fois 2 voies tout cela pour une augmentation largement estimée à 20 % du trafic de transit à l'horizon 2050, en créant avec la RN 10 et le réseau ferré une troisième barrière aux trafics internes et d'échanges est une véritable aubaine pour envisager un aménagement raisonné du territoire considéré au bénéfice de toute la population locale et périphérique.

C'est dans le cadre d'un véritable projet d'urbanisme concernant l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines, (communes d'Elancourt, de Montigny le Bretonneux, de Trappes et de la Verrière), la vallée de Chevreuse, (communes de Lévis Saint Nom et du Mesnil Saint Denis), du sud Yvelines, (communes des Essarts le Roi, Coignières et Maurepas), que le règlement des problèmes de circulations peut se réaliser à moyen terme, par phases et pour un coût raisonnable. Pour vivre, l'homme a besoin de l'autre. C'est en groupe, en société, dans les villages et les villes qu'il évolue, toujours en mouvement, en perpétuelles mutations, il se cherche.

Le développement urbain, car c'est bien de cela dont il s'agit, se fait inexorablement le long et au pourtour des voies de circulation quelles qu'elles soient.

Avant de créer une voie parallèle aux existantes, sans véritable lien et cohérence avec la politique des transports aussi bien nationale que régionale, il convient de maîtriser ce développement urbain.

Cette maîtrise doit tenir compte des aspirations mais aussi des besoins de toute la population. Elle dépend notamment des politiques locales d'équipement qui peuvent toutes devenir compatibles entres elles, donc acceptables par tous.

Les connaissances et les techniques actuelles en tous les domaines d'équipement et de construction doivent être au service de projets ambitieux pour un mieux être général.

Ce projet repose sur quelques principes simples :

- Economiser l'espace, qu'il soit construit ou constructible ou libre.
- Améliorer le tissu urbain et l'environnement existant.
- Hiérarchiser les flux des circulations.

ECONOMISER L'ESPACE

Le territoire est riche de vastes opportunités foncières (réseau ferré de France, collectivités et autres) dont il faut maîtriser le devenir pour éviter l'étalement excessif de l'urbanisation horizontale.

Le projet proposera l'utilisation des espaces libres mais surtout celui des espaces interstitiels pour privilégier l'harmonie des différentes fonctions urbaines, les logements, les activités, les services et les transports.

La diversité des différents types d'occupation pour les logements, pour les activités sera particulièrement exprimée dans un cadre propice à l'épanouissement de chacun.

AMELIORER L'EXISTANT

Les villes et villages, l'urbanisation comme les espaces naturels sont coupés par le réseau ferré et la RN 10. L'incidence est remarquable de part et d'autre de ces deux coupures dont le franchissement a été rendu de plus en plus difficile au cours des ans.

Il s'agit d'effacer ces ruptures en revitalisant les centres villes, les gares, les ensembles de logements, de commerces. C'est en créant là des activités, des services, en diversifiant les fonctions et les occupations de chacun de ces sites, en dynamisant l'économie locale par des projets d'envergure, attractifs, sur le tourisme, les sports et d'autres, que la vie va s'installer.

C'est la rue, qu'il faut réinventer, le long de la RN 10 avec ses commerces, ses lieux de travail et de détente jouant leurs rôles d'échanges et d'animations propres à chaque société organisée.

Il s'agit de réaliser notre cadre de vie ensemble, sur des espaces déjà appropriés, plus ou moins dense, compatibles et cohérents entre eux, ouverts et accessibles à tous, groupés.

HIERARCHISER LES FLUX

Les flux les plus importants à traiter sur le secteur sont :

- pour la route : celui des échanges internes, donc celui du franchissement du réseau ferré et de la RN 10.
- Pour le rail : celui du transit, donc celui de Rambouillet à Versailles et toute sa région puis Paris , toutes les jonctions : TGV, RER, Orly, Roissy etc.

Pour la route le site existe : en aménageant les échanges internes après la suppression des feux tricolores : trois ou quatre passages dessus /dessous, deux ou trois ronds points et des aménagements de surface permettront les différents franchissements nécessaires à la vie locale. Le phasage dans le temps et dans l'espace de toutes ses actions les rend crédibles. Pour les échanges de transit, la création de l'A 86 rendra ceux-ci assimilables par les nouveaux aménagements.

De Montigny le Bretonneux, Trappes aux Essarts le Roi, presque en continu existe ou peut facilement exister de chaque côté de la RN 10, deux voies de desserte, ce qui fait 2 fois 2 voies pour le trafic d'achalandage mais aussi de transport en commun, de circulations douces.

Ces infrastructures existantes joignent ou peuvent facilement joindre l'ensemble des gares de Versailles à Rambouillet et autres.

Pour le rail le site est déjà prêt : pour les échanges internes de gares à gares, il s'agit d'organiser le service aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Pour les échanges de transit, l'espace du réseau ferré est excessivement large pour l'activité ferroviaire, et pourrait être mieux adapté aux services locaux.

Adapté à la situation actuelle, le rail doit être ici le vecteur d'échanges le plus important entre Rambouillet, Versailles et même Paris.

CONCLUSIONS

Ce projet dépend d'une volonté politique forte. Elle est nécessaire. Le règlement des problèmes de circulation automobile, aussi bien sur la RN10 que de part et d'autre de celle-ci, notamment sur tout le réseau de routes secondaires de la haute vallée de Chevreuse, ainsi que ceux de la circulation ferroviaire doivent être une des principales priorités des responsables politiques.

S'il est besoin d'un outil administratif sinon politique, l'intercommunalité doit avoir ici son sens plein et entier pour une opération de restructuration urbaine et d'aménagement d'ensemble, consensuelle et utile pour le bien être de tous aujourd'hui et demain.