

Présentation

Evelyne AUBERT et Jean-Paul ANDRE

Maires-Adjoints du Mesnil Saint Denis et Montigny le Bretonneux

1 - Pourquoi cette étude et pourquoi maintenant ? *Evelyne Aubert*

Le débat public a pour "objectif de permettre à toutes les personnes ou parties de s'informer, de poser des questions et de recevoir des réponses, ...".

Lorsque ce débat a commencé courant mars, nous avons constaté à la lecture du dossier que :

- Toutes les solutions proposées se situent pour une très grande part en milieu urbanisé.
- Deux familles de tracés portent des atteintes lourdes à un territoire naturel et patrimonial qui fait l'objet de protections instaurées par l'Etat.
- Aucune n'apporte d'amélioration aux usages locaux et ne répond aux besoins d'échanges transversaux.
- Toutes constituent un effet de coupure, soit plus lourd que celui induit par la RN10 dans son fonctionnement actuel, soit double avec une seconde infrastructure construite parallèlement à la première et triple si on y inclut la voie ferrée.

Pour nous, aucune des quatre familles de tracés n'apporte de solution satisfaisante.

Dès le début des débats, le Maître d'Ouvrage a indiqué que les tracés 1A et 1B « bornaient les champs du possible » du possible aménagement de la RN 10.

La Ville de Montigny-le-Bretonneux et le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse ont donc décidé de se rapprocher afin de s'insérer dans ce « champ du possible » en faisant réaliser une étude approfondie pour un aménagement qui réponde aux aspirations des populations riveraines tout en respectant les principes du développement durable.

Une consultation a été lancée dans le respect de toutes les procédures. Fin mars un bureau d'études a été désigné. Il s'agit du cabinet "ARCHURBA" qui a présenté l'avantage de bien connaître le tissu urbain local, notamment celui de Trappes. Après deux mois d'études intenses le dossier était remis officiellement à la CPDP représentée par Monsieur Beaucire, lors du Conseil Municipal de Montigny du 6 Juin 2006.

Faire plus court n'aurait pas été possible pour un travail sérieux.

Ce que nous allons donc vous présenter maintenant ne relève pas de vagues élucubrations d'élus qui prennent leurs désirs pour des réalités, mais d'un travail professionnel accompli par des spécialistes de l'aménagement urbain.

2 - La RN 10 aujourd'hui *Evelyne Aubert*

La physionomie de la RN 10 est issue d'une histoire chaotique et non d'une organisation pensée du développement urbain.

Pour comprendre les échanges sur la RN 10, il convient d'observer les coupures provoquées par la ligne SNCF, qui longe la route nationale dans la zone d'étude. Il n'y a que 9 passages possibles entre la déviation du Perray et A12, mais ces franchissements sont mal répartis : 4 très rapprochés sur les Essarts mais 3 très espacés sur Saint-Quentin en Yvelines.

Ceci implique donc des effets d'accumulation de trafics tant sur les franchissements que sur la nationale, surtout entre Coignières et Trappes.

Aujourd'hui le fonctionnement et la capacité de la RN 10 souffrent de cet héritage avec :

- dans certaines sections, des espacements de carrefour très proches (parfois distants de moins de 500 m...), qui perturbent le fonctionnement de la route nationale et se bloquent les uns les autres, (carrefours à Coignières « les Fontaines », et « Auchan »),
- des zones à caractères autoroutiers avec échangeurs et carrefour à niveaux, (Pont schuler, La Villedieu,...)
- une exploitation très hétérogène comme le montre les limitations de vitesse actuelles : de 70 à 90 km/h l'automobiliste ne sait plus où il en est...

L'amélioration du fonctionnement de la RN 10 passe donc par une rationalisation de son exploitation et une meilleure organisation des échanges :

-

3 - Un constat de trafics reformulé *Jean-Paul André*

Les niveaux de trafic des principales voies du secteur d'étude sont pratiquement stables depuis 10 ans, en diminution dans certains cas.

La seule augmentation constatée concerne A12, car dans la période on est passé de 2 à 4 voies (l'offre crée un trafic induit supplémentaire).

Cette adjonction de voies sur A12 entre Rocquencourt et la RN 10 est significative, elle a alimenté :

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

Cette stabilisation des trafics est valable sur l'ensemble des Yvelines comme l'indique les tableaux dressés par la DDE des Yvelines, Ainsi que sur l'Ile de France, comme on l'observe sur la carte élaborée par l'IAURIF.

On note également que la réorganisation des temps de travail remet en cause les cycles de mobilité « pendulaire », habituellement pris en compte dans les projections de calcul de trafic.

Les déplacements sont mieux répartis dans la journée et dans la semaine. Cela conduit à un allègement de la charge horaire de circulation.

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

4 - Les temps de parcours Jean-Paul André

Les temps de parcours entre la déviation du Perray et A12 existante (15 Km) varient de 19 minutes en heure de pointe à 11 minutes en heure creuse (mesures faites entre le 24 avril et le 3 mai)

La moyenne de déplacement varie donc entre 47 km/h et 82 km/h.

Si l'on considère :

- **une A12 par le vallon du Pommeret** soit 18 Km à la vitesse moyenne de 105 Km/h **la durée du parcours serait de 10mn 18sec,**
- **sur une RN10 aménagée** et exploitée avec des carrefours dénivelés à la vitesse moyenne de 70 Km/h **le temps de parcours serait de 12mn 51sec,**

soit seulement 2 minutes 30 secondes d'écart pour un gain sur la situation actuelle de 6 minutes environ en heure de pointe.

5 - L'aménagement « sur-mesure » de la RN 10

Evelyne Aubert

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.

La présente carte repère les différents secteurs ainsi que les points où nous proposons de **transformer la coupure en couture.**

Le principe d'aménagement consiste à regrouper, sur le tracé actuel de la RN10, les trois types de circulations qui s'y déploient actuellement, en les organisant de façon à répondre aux besoins mis en évidence par l'analyse

Il s'agit aussi de favoriser les points d'échanges avec le réseau départemental et les traversées d'une rive à l'autre par un aménagement permettant à la fois un meilleur fonctionnement de la RN et un traitement plus urbain.

Jean-Paul André

Les trois types d'aménagement sont adaptés aux zones traversées

. *Coupe 1 : La circulation au sol,*

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

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

Ce dispositif a été retenu pour les secteurs urbains non résidentiels .

. *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.

Ces dispositions permettent de raisonner à espace de circulation constant.

Actuellement, l'offre se situe entre 4 et 6 voies en moyenne. Comme vous le voyez le nombre de voies dans notre proposition est conservé ou optimisé.

6 - **Ces travaux sont possibles !** *Jean-paul André*

La réalisation des travaux est possible y compris sous la circulation actuelle, ainsi que l'envisage la DDE dans le cadre des travaux du GPV de Trappes.

Une largeur de 25 m suffit pour faire cohabiter le trafic de surface et le chantier d'une demi-tranchée. La RN 10 est globalement d'une largeur bien supérieure à cette nécessité comme le démontre la carte que vous voyez.

7 - **Un coût performant !** *Jean-Paul André*

L'estimation de coût a été faite suivant le principe des ratios utilisés par la DDE.

Cette estimation s'élève à **710 M€** contre **751 M€ pour le tracé 3C** (Pommeret) et **1036 M€ pour le 2 D** (tracé médian).

Afin que le comparatif soit le plus objectif possible, nous avons intégré dans le coût des tracés 3C et 2D la couverture à Montigny le Bretonneux, les opérations d'attente sur la RN 10 et la requalification en boulevard urbain (source DDE 78 complément au dossier M.O. avril 2006).

8 – Conclusion *Evelyne Aubert*

Comme cela a été exprimé tout au long de ce débat, les inquiétudes de la population se situent au niveau :

- **de la santé,**
- **de la réduction des nuisances,**
- **de l'amélioration des transports en commun et des modes de déplacement doux,**
- **de l'augmentation du trafic routier, notamment des poids lourds,**
- **de la préservation de l'environnement et du cadre de vie.**

Les familles en tracés neufs proposés par l'Etat induisent tous :

- **La traversée en milieu densément urbanisé** à Montigny-le-Bretonneux, La Verrière et Le Mesnil Saint Denis et la déchirure du Parc Naturel Régional.
- **Une coupure supplémentaire à quelques centaines de mètres de la RN10** entrainerait inévitablement un accroissement du bruit, de la pollution.
- **La création d'un nouvel axe attirerait de nouveaux trafics** comme cela a été évoqué par les experts lors de la réunion du 30 mai à Coignières.
- **Le trafic de la RN 10 restera en réalité supérieur à 40 000 véhicules/jour.**

L'aménagement « sur-mesure de la RN 10 » correspond à une stratégie respectueuse du principe de développement durable.

- **Il offre une meilleure adéquation avec les tendances d'évolution de circulation,**
- **Il ne porte pas atteinte au Parc Naturel Régional, qu'il ne traverse pas, ni aux communes riveraines puisqu'au contraire il en traite les nuisances,**
- **Il ne compromet pas les installations d'entreprises** qui, on le sait, recherchent en priorité une bonne desserte en transports en commun pour leur personnel. Pour mémoire, les secteurs en expansion sont essentiellement du tertiaires qui génère peu de trafic de transport de marchandise.
- **Il est compatible avec les objectifs du PDU d'Ile de France,**
- **Il évite de surcroit le risque d'étalement urbain et le gaspillage d'espaces naturels.**
- **Aujourd'hui, seule cette option répond aux engagements de l'Etat :**
 - **plan national d'action contre l'effet de serre,**
 - **plan national santé et environnement de 2004-2008.**

