Concertation sur le projet d'échangeur RN12- avenue des Garennes du 19 mai au 20 juin 2025

L'avis de Mieux se Déplacer à Bicyclette – Saint-Quentin-en-Yvelines

RESUME DE NOTRE AVIS

Ce projet présente une unique solution qui consiste à créer de nouvelles voies de circulation, sans avoir étudié d'autres possibilités avec des offres de mobilité alternatives à la voiture ; ce projet promeut la voiture et par conséquent comporte un fort risque d'accroitre le nombre d'automobilistes. La création d'un réseau cyclable sûr et confortable, permettrait aux habitants d'utiliser d'avantage le vélo pour leurs déplacements quotidiens avec comme avantage de réduire la circulation automobile et d'améliorer les conditions de vie à Guyancourt.

TABLE DES MATIERES

RESUME DE NOTRE AVIS **1**

NOS REMARQUES **2**

POUR JUSTIFIER CE PROJET, LE PRINCIPAL ARGUMENT DE LA MAITRISE D'OUVRAGE EST LA NECESSITE DE "FLUIDIFIER LE TRAFIC AUTOMOBILE DANS LE SECTEUR " 2

CE PROJET FAIT L'IMPASSE SUR PLUSIEURS ENGAGEMENTS IMPORTANTS DE SQY : REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE, ACCELERER LA DIVERSIFICATION DES MOBILITES 3

CE PROJET NE TIENT PAS COMPTE DES OPPORTUNITES RECENTES DE PROJETS CONNEXES : 4

des opportunités à saisir pour réduire la place de la voiture : 2 gares *4*

organisation en TELETRAVAIL : moins de déplacements domicile-travail *4*

NOS OBSERVATIONS ET NOS PROPOSITIONS **5**

UN PROJET TRES ANCIEN, QU'IL CONVIENT DE RECONSIDERER. 5

"ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE DE DEVELOPPEMENT DU POLE D'ACTIVITES CHENES-SAULES-SANGLIERS " PLUTOT QU'UN NOUVEL ECHANGEUR, DES SOLUTIONS ALTERNATIVES DIVERSIFIEES PEUVENT ETRE CONCERTEES. (VELO , TRANSPORT EN COMMUN…) 5

"AMELIORER LES ACCES AU RESEAU ROUTIER STRUCTURANT (RN12, A12…) ET FLUIDIFIER LES DEPLACEMENTS » : UN DOUBLE OBJECTIF ANTAGONISTE . 6

"INTEGRER DES LA CONCEPTION DU PROJET UNE ATTENTION PARTICULIERE AU CADRE DE VIE DES HABITANTS ET A L'ENVIRONNEMENT NATUREL." , "AMELIORER LA QUALITE DE L'ENTREE D'AGGLOMERATION " : 2 OBJECTIFS INATTEIGNABLES AVEC LA SOLUTION PROPOSEE ; UNE AUTRE APPROCHE EST NECESSAIRE 7

"PERMETTRE A PLUS LONG TERME (!?) DE REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS LIMITROPHES ET D'Y AMELIORER LE CONFORT DES ITINERAIRES POUR LES PIETONS ET LES CYCLISTES" : OBJECTIF A TRAITER A COURT TERME 8

CONCLUSION **8**

NOS REMARQUES

POUR JUSTIFIER CE PROJET, LE PRINCIPAL ARGUMENT DE LA MAITRISE D'OUVRAGE EST LA NECESSITE DE "FLUIDIFIER LE TRAFIC AUTOMOBILE DANS LE SECTEUR "

Il s'agirait d'éviter les ralentissements dans le secteur de l'étude et une "congestion" mentionnée dans le quartier résidentiel des Bouviers à cause des évitements par les automobilistes de l'avenue des Garennes encombrée.

Le problème mis en exergue est insuffisamment décrit ; les documents ne présentent pas de données des flux ou de mesures objectives des ralentissements.

Selon nos observations, il existe des ralentissements (voire quelques bouchons de manière ponctuelle) dans le secteur de l'étude aux heures de pointe en semaine du lundi au vendredi pendant environ une heure matin et soir en particulier sur l'avenue des Garennes. Ce constat d'encombrement n'est pas systématique chaque jour et les automobilistes sont ralentis de manière variable, sans être bloqués très longtemps quand ils le sont. La circulation est fluide 24h/24 les samedis et dimanches et au moins pendant 22h/ 24 chaque jour de la semaine.

Le quartier résidentiel des Bouviers pourrait être déjà préservé de la circulation de transit opportuniste évoquée aux heures de pointe, grâce à une modification adéquate du plan de circulation ou des aménagements légers pour restreindre les possibilités de transit.

Les ralentissements constatés sur l'avenue des Garennes semblent causés au moins en partie par le croisement sur le "Rond-Point" des Sangliers du flux motorisé dans le sens Sud Nord avec le flux des automobilistes qui se rendent dans le pôle d'activités Les Sangliers (entreprises Challenger, Millipore , Pfizer Waters, RTE...). Un changement d'usage de mode de transport permettrait d'atténuer fortement les flux automobiles, en particulier pour les personnes qui se rendent à leur travail dans ce secteur, et ainsi de réduire les nuisances qui se répandent parfois dans les quartiers résidentiels.

Nous nous interrogeons ci-après sur les objectifs en décalage avec les enjeux actuels et les engagements de SQY .

CE PROJET FAIT L'IMPASSE SUR PLUSIEURS ENGAGEMENTS IMPORTANTS DE SQY : REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE, ACCELERER LA DIVERSIFICATION DES MOBILITES…

Parmi les engagements de SQY,

. le PADD SQY en vigueur affirme la nécessité de

réduire la place de la voiture : ▪ en développant les transports en commun et . en améliorant la porosité de la ville pour les modes actifs ,

et d'améliorer la sécurité des déplacements tous modes, notamment par un apaisement des circulations automobiles, en mettant mieux en adéquation le traitement des espaces de voirie avec les usages qu'ils supportent et leur environnement urbain.

. le PCAET SQY en vigueur comporte l'objectif : accélérer la diversification des mobilités sur le territoire, innover en termes de mobilités, et proposer des offres alternatives à la voiture individuelle.

Les engagements actuels réinterrogent ce projet d'échangeur conçu dans son principe il y a plusieurs dizaines d'années ;pour assurer la cohérence entre les actions du territoire, ce projet devrait être passé au filtre « climat-énergie » pour une politique cohérente, concertée et ambitieuse, avec la volonté de réduire la place de la voiture.

CE PROJET NE TIENT PAS COMPTE DES OPPORTUNITES RECENTES DE PROJETS CONNEXES :

DES OPPORTUNITES A SAISIR POUR REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE : 2 GARES

La présentation ne comporte ni l'étude de l'existant des flux existants ni l'étude prospective des flux à l'horizon 2032 avec les impacts potentiels des projets connexes de voiries et d'urbanisation avec les potentialité de réduire la primauté de la voiture grâce à l'accès par deux gares proches du secteur et les opportunités de transport modaux alternatifs à la voiture.

Deux gares importantes à proximité : des opportunités pour réduire les flux automobiles et se rendre sur les pôles d'activité à Guyancourt

. **Nouvelle gare à Guyancourt** : le livret de présentation mentionne la création de la ligne 18 du Grand Paris Express à Guyancourt à l'horizon 2030 mais ne précise pas le report modal prévu avec le métro . Pourtant ce métro automatique sans conducteur est conçu pour transporter des milliers de passagers par heure, avec une fréquence élevée en heures de pointe. Ces déplacements en métro pourrait se soustraire pour partie à la part de la voiture individuelle.

Il serait d'autant plus opportun de prévoir des liaisons directes (vélo, transport en commun...) à partir de la gare de Guyancourt dès sa mise en service vers les pôles d'activité du secteur.

La gare SQY-Montigny transformée : après 3 ans et demi de travaux, la gare de SQY-Montigny a été transformée en 2024 en **" hub multimodal"**. Cette gare draine 50 000 voyageurs par jour (jusqu'à 70 000). A condition de renforcer les solutions vélo et transport en commun pour le dernier km (entre la gare SQY et le secteur d'activité Les Saules , les Sangliers) , le report modal vers le train permettrait d'éviter des déplacements en voiture pour les usagers qui doivent se rendre sur les pôles d'activité du secteur.

ORGANISATION EN TELETRAVAIL : MOINS DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Les organisations en télétravail, à des degrés variables selon les entreprises depuis quelques années, entrainent des besoins moindres en immobilier de bureaux et en déplacements. Ce projet de nouvel échangeur ne mentionne pas cette nouvelle composante pour dimensionner les flux

NOS OBSERVATIONS ET NOS PROPOSITIONS .

UN PROJET TRES ANCIEN, QU'IL CONVIENT DE RECONSIDERER.

Les objectifs du projet sont formulés avec un seul point de vue, celui de l'adaptation fataliste à un accroissement de la circulation automobile. Ainsi , on peut lire : "Le projet se doit de prendre en compte la croissance du trafic qui découlera de l'augmentation de la population, de l'ensemble des projets urbains et de logement en cours et programmés, et des perspectives de développement économique." cf page 12 https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/wp-content/uploads/2025/05/VF-Livret-A4-echangeur-RN-12.pdf

Ce projet reprend le principe de nouvel échangeur routier conçu il y a plusieurs dizaines d'années, malgré les engagements plus récents de SQY de développer des alternatives à la voiture.

Pour un développement économique pérenne, le sujet devrait être abordé avec la perspective des enjeux actuels et avec une attention particulière pour des modes compatibles avec la réduction des GES , l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie .

Nous présentons plus spécifiquement ci-après nos remarques à la lecture des objectifs présentés, et nos propositions d'amélioration.

"ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE DE DEVELOPPEMENT DU POLE D'ACTIVITES CHENES-SAULES-SANGLIERS " PLUTOT QU'UN NOUVEL ECHANGEUR, DES SOLUTIONS ALTERNATIVES DIVERSIFIEES PEUVENT ETRE CONCERTEES. (VELO , TRANSPORT EN COMMUN…)

Coordonné par la direction des Mobilités de SQY, le plan de mobilité inter-entreprises de ce secteur pourrait renforcer des services alternatifs à la voiture et développer les mobilités actives afin de répondre aux enjeux d'amélioration de la qualité de vie , de la préservation de l'environnement et de l'accompagnement de la dynamique économique.

" Le PDME commun doit viser à l'amélioration de l'ensemble des déplacements des salariés : trajets domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements à l'heure du déjeuner… Mais aussi de ceux de toutes les autres personnes qui fréquentent la zone d'activités : clients, visiteurs, fournisseurs, autres publics (stagiaires…)." (cf. https://www.iledefrance.fr/professionnels-construire-ou-renforcer-un-projet/promobilite/le-pdmie-ou-plan-de-mobilite-inter)

La mise en place des liaisons cyclables prévues dans le Schéma Directeur Cyclable de SQY dans ce pôle d'activités pourra contribuer à accompagner la dynamique du pôle d'activité en proposant le vélo ,mode de déplacement plus sain et respectueux de l'environnement. La présence d'aménagements cyclables et piétons, confortables et sécuritaires, est de nature à augmenter fortement l'attractivité des entreprises du secteur et la qualité de vie qui personnes qui y travaillent.

"AMELIORER LES ACCES AU RESEAU ROUTIER STRUCTURANT (RN12, A12…) ET FLUIDIFIER LES DEPLACEMENTS » : UN DOUBLE OBJECTIF ANTAGONISTE ET DES EFFETS PERVERS

Le projet propose d'améliorer les accès au réseau routier structurant, mais ne propose aucune solution pour améliorer l'accès au réseau structurant cyclable.

La priorisation de l'aménagement des liaisons cyclables prévues dans le Schéma Directeur Cyclable de SQY permettrait un report modal de la voiture individuelle vers le vélo, ce qui réduirait les difficultés de circulation dans ce secteur. La baisse de trafic ainsi obtenue pourrait rendre inutile ce projet coûteux de nouvel échangeur.

La fluidité des déplacements peut être atteinte autrement qu'en utilisant la voiture individuelle, mais les alternatives ne sont pas présentées.

Des études ont montré que la création de nouvelles routes augmente le trafic automobile (notion de trafic induit) ; de nouvelles options de trajet peuvent avoir des effets néfastes. En l'occurrence être le cas, ce pourrait être le cas .

Impacts négatifs et effet pervers

Le paradoxe de Braess énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale, lorsque les entités se déplaçant choisissent leur route individuellement. Cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess

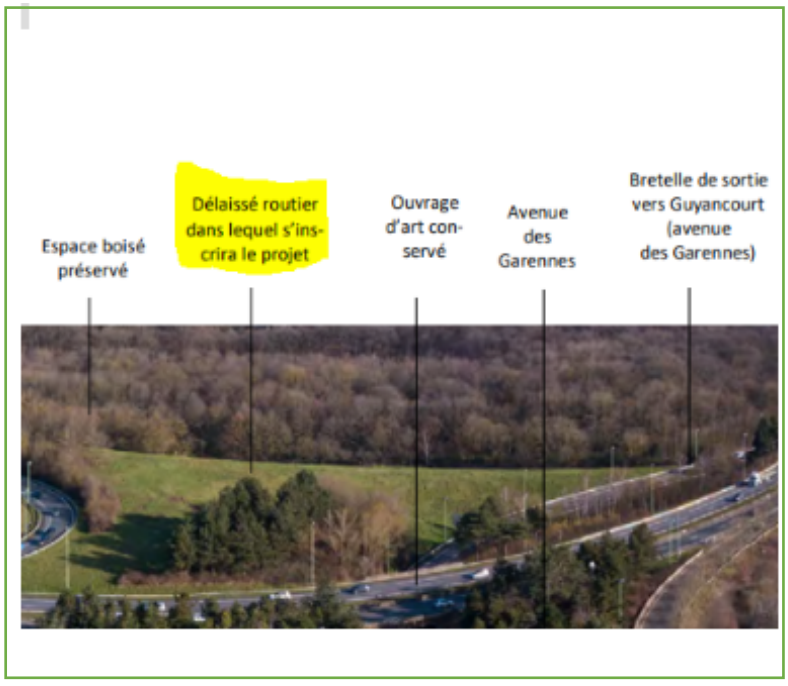
L'essai « Pourquoi pas le vélo ? » mentionne aussi ce paradoxe : "En voyant une route congestionnée, spontanément on serait porté à croire que l'ouverture d'une voie supplémentaire aura pour effet de "soulager" la tension et fluidifier la circulation. Sauf qu'en ouvrant une voie nouvelle, on crée de nouveaux déplacements en voiture (...) Une image de Lewis Mumford résume bien ce paradoxe : **ajouter de l'espace routier pour résoudre les bouchons , c'est comme desserrer sa ceinture pour lutter contre l'obésité**." (…) L'erreur consiste à penser un bouchon comme un liquide un peu à l'étroit qu'on peut "mettre à l'aise" en le versant dans un récipient plus grand " (...) les seuls leviers d'optimisation de l'espace public disponible sont alors les transports publics et le vélo."
Cf. « Pourquoi pas le vélo ? » Stein Van Oosteren, Editeur : Ecosociete Eds

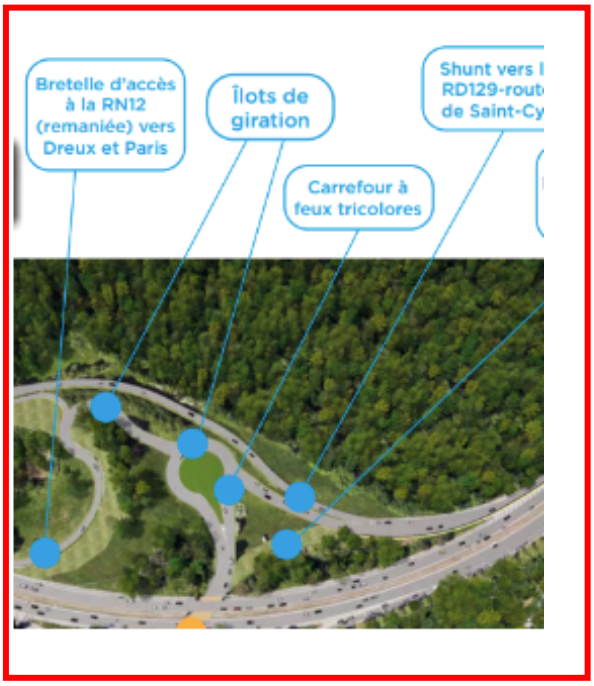
L'aménagement de cet échangeur pourrait avoir l'effet inverse à celui qui est celui escompté par le porteur du projet, c'est-à-dire créer de nouveaux problèmes. Avec le shunt envisagé, le risque d'un trafic supplémentaire induit est important vers Saint-Cyr-l'Ecole et à Guyancourt ; les automobilistes pourraient utiliser ce nouvel aménagement pour entrer dans Saint-Cyr en particulier en empruntant le pont de la rue Emile Zola déjà très fréquenté ce qui accentuera les difficultés . La circulation automobile est souvent difficile sur ce pont en sens unique avec double voies routières, sans aménagement cyclable et avec seulement avec un passage (trop) étroit pour les piétons. A Guyancourt , les accès facilités pourront induire de nouveaux déplacements en voiture et augmenter le trafic (et les nuisances) sur l'avenue des Garennes et dans tout le secteur.

"INTEGRER DES LA CONCEPTION DU PROJET UNE ATTENTION PARTICULIERE AU CADRE DE VIE DES HABITANTS ET A L'ENVIRONNEMENT NATUREL." , "AMELIORER LA QUALITE DE L'ENTREE D'AGGLOMERATION " : 2 OBJECTIFS INATTEIGNABLES AVEC LA SOLUTION PROPOSEE ; UNE AUTRE APPROCHE EST NECESSAIRE

Une entrée d'agglomération plus apaisée et urbaine avec des espaces naturels serait bien plus qualitative qu'un échangeur de type autoroutier. L'aménagement des méga ronds-points (Sangliers et Saules) pour sécuriser les déplacements actifs serait plus apte à améliorer la qualité de vie des habitants.

Le projet de nouvelles voies routières s'inscrit dans l'espace entre le bois Robert et la RN12 . Cette zone est qualifiée de "délaissé routier" dans la plaquette de présentation ; or, il s'agit actuellement d'une prairie (cf. page 4) .Cet espace naturel serait artificialisé (cf. la page 5 qui présente les nouvelles voies à la place de la prairie)





Réservé dans les années 1980, cet espace, entre la RN12 et le Bois Robert, est attribué pour ce projet de nouvel échangeur, alors qu'il pourrait être pérennisé en zone naturelle pour répondre aux enjeux actuels afin d'éviter l'artificialisation des sols.

Le cadre de vie des habitants pourra être amélioré avec une attention particulière à la réduction du trafic automobile grâce à un report modal et grâce à la conservation des espaces naturels et la végétalisation des espaces plutôt que par le développement d'un échangeur propice à augmenter encore les nuisances que subissent déjà actuellement les riverains avec la pollution et le bruit générés par le trafic motorisé.

"PERMETTRE A PLUS LONG TERME (!?) DE REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS LIMITROPHES ET D'Y AMELIORER LE CONFORT DES ITINERAIRES POUR LES PIETONS ET LES CYCLISTES" : OBJECTIF A TRAITER A COURT TERME

Le SDC SQY 2011-2031 a inscrit des améliorations à apporter et des aménagements à créer pour assurer la continuité cyclable avec plusieurs lignes cyclables identifiées dans ce secteur (lignes 9, 90, 93 et 900) . Ces actions prévues (retenues seulement dans la "deuxième phase du SDC SQY c'est - à dire 2025-2031) ne doivent pas être différées dans l'après 2032.

Le projet donne une réponse dilatoire à la question des aménagements cyclables, reportés « à plus long terme ». **C'est à court terme** qu'il convient de considérer **l**'amélioration des itinéraires pour les cyclistes et pour les piétons, non seulement en termes de confort mais aussi en termes de sécurité et de lisibilité.

Pour développer de manière plus volontariste le vélo, les recommandations du CEREMA pourront servir en particulier pour l'aménagement des "ronds-points" (Saules et Sangliers) avec les meilleures pratiques comme celles par exemple de Rennes où la métropole a fait le choix de limiter les voies entrantes et sortantes à une seule file pour apaiser la circulation et mieux sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons, sans pénaliser la fluidité pour les automobilistes.

CONCLUSION

Le développement des mobilités actives par la création et l'amélioration d'aménagements adaptés est une solution pérenne, bénéfique aux usagers et à l'environnement et bien moins onéreuse. Il serait extrêmement dommageable de la considérer "à plus long terme" alors qu'elle peut au contraire contribuer à la résolution des problèmes à court terme . Reporter ces aménagements favorables au vélo et à la marche au profit de ce projet routier couteux (estimé aujourd'hui à 13 Millions d'euros TTC) irait aussi à l'encontre des engagements et des priorités de SQY. Il nous semble donc pertinent d'aménager en priorité le secteur pour faciliter et sécuriser la marche et le vélo en réalisant les aménagements prévus (lignes cyclables 9, 90, 93 et 900 du Schéma Directeur Cyclable actuel de SQY) et des actions plus volontaristes pour développer les mobilités actives.