



Avis du Codesqy
sur prolongement A 12 - RN 10

Préambule

Le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines intervient dans le cadre légal et réglementaire de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et suite à la délibération du Comité Syndical de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines créant le Conseil de Développement de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY).

Celui-ci a pour mission de contribuer à l'aménagement et au développement durable du territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Ses membres, représentants de la société civile, sont l'expression des forces vives associatives, économiques, sociales, culturelles et sportives de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et issues de toutes les communes de l'agglomération.

Un Cahier d'acteur, approuvé le 24 avril 2006 en séance plénière, a été remis à la Commission particulière du Débat Public (CPDP) sur le prolongement de l'autoroute A 12.

Cet avis, faisant explicitement référence aux trois notions essentielles du développement durable, est rédigé après décision approuvée en Comité d'animation le 4 mai 2006, dans le cadre d'une auto saisine du CODESQY eu égard à l'importance de la question pour les habitants et les acteurs du territoire.

Résultats de la consultation des membres du CODESQY

Après avoir débattu au préalable du prolongement de l'A 12 lors d'une réunion consacrée exclusivement à ce sujet, l'avis émis sur le dossier soumis à débat public par la CPDP, est issu du résultat des votes exprimés par chacun des membres valablement présents ou représentés en séance plénière organisée le 18 mai 2006.

Il a été procédé à un vote par bulletin, 31 membres se sont exprimés.

- Concernant la première question portant sur l'opportunité du prolongement de l'A 12
 - 26 voix se prononcent en sa faveur
 - 4 voix se prononcent contre
 - 1 abstention

- Concernant la deuxième question portant sur les trois conditions de réalisation a minima (voir détail en annexe)
 - 29 voix se prononcent en sa faveur
 - 0 voix contre
 - 2 abstentions

Concernant les choix entre toutes les familles de tracés, les critères retenus pour choisir les familles de tracé étaient les suivants :

- *L'effacement de la coupure de l'agglomération*
- *La qualité de vie des populations riveraines et le respect de l'environnement dans un souci de **développement durable** et partagé*
- *La réponse à l'écoulement des trafics routiers prévisibles dans les 30ans*
- *La couverture maximum le long de son tracé*
- *L'accès aux zones d'activité économique*
-

Les membres devaient se prononcer en émettant un choix n°1 et un choix n° 2

| Désignation du tracé | Choix n°1 | Choix n°2 | Total |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-------|
| Famille transformation de la RN10 | 1 | 0 | 1 |
| Famille jumelage avec la voie ferrée | 0 | 0 | 0 |
| Famille tracé médian | 1 | 2 | 3 |
| Famille par le Vallon du Pommeret | 4 | 6 | 10 |
| Autres tracés | | | |
| Tracé par RN12 et rural nord-ouest | 1 | 1 | 2 |
| Tracé CODESQY 1 | 4 | 3 | 7 |
| Tracé CODESQY 2 | 19 | 10 | 29 |

Ainsi 94 % des membres du CODESQY qui se sont exprimés, se sont prononcés en faveur du tracé « CODESQY 2 » soit en premier choix (58%) soit en deuxième choix (32%) montrant ainsi l'intérêt du CODESQY pour ce tracé.

Annexes

Les conditions a minima sur lesquelles le CODESQY s'est prononcé (29 voix sur 31)

Le CODESQY demande que :

- quel que soit le tracé retenu, et dès lors qu'il traverse une zone urbaine, il doit être réalisé en tranchées couvertes ou en tunnel, afin de ne pas créer de coupure supplémentaire, tout en veillant à ce que les derniers progrès technologiques s'appliquent à l'évacuation des gaz d'échappements.
- soit obligatoirement associée au projet retenu, une réhabilitation de la RN 10 qui transformerait la coupure de celle-ci en un trait d'union. En parallèle, une révision du plan des déplacements urbains de SQY doit être engagée pour offrir une alternative plus attrayante au « tout automobile » tant pour les déplacements internes qu'externes.. Ce plan doit viser un fort développement des déplacements des personnes tant en transports en commun, qu'en circulations douces ainsi qu'un accroissement sensible de l'intermodalité dans le transport des marchandises. Gommer cette fracture géographique permet d'éviter qu'elle ne se traduise en une fracture économique, sociale, politique, voire territoriale menaçant l'intégrité de l'agglomération, pouvant aboutir à son éclatement.
- le présent débat public soit réellement la dernière étape avant un véritable choix de la part de l'autorité publique compétente sur des aménagements qui ne peuvent plus attendre.

Ce barreau reprend en partie le tracé du « Vallon du Pommeret » à son extrémité ouest.

Avantages

- Le moins mauvais des tracés pour l'environnement de l'homme
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Emprunte une infrastructure existante sur un quart du tracé, et pour moitié sur un tracé consensuel
- Travaux limités, cantonnés aux extrémités du tunnel
- Accès aux zones d'activité par échangeurs (CD 191, Coignièrès Ouest, CD 58, F 12) et diffuseurs (Les Essarts, CD 13 et RD 36)

Inconvénients

- Coût élevé (tunnelier)
- Nécessité de la connaissance de la qualité des sous sol traversés
- Pas de financement pour la requalification de la RN 10

Commentaires

Les réunions de la CPDP ont mis en lumière la situation locale de blocage et le phénomène de « pas dans mon jardin » qui perdure depuis maintenant plus de trente ans. Cette situation de blocage est aussi due au fait que les propositions de tracés du maître d'ouvrage n'ont pas évolué et n'ont pas créé d'ouverture nouvelle. Au delà des questions concernant la quantification des trafics à l'horizon 2020 et 2030, la véracité de l'ouverture d'un axe supplémentaire pour le trafic européen, des problèmes énergétiques à 20 et 30 ans, nous pensons que les Saint Quentinais doivent se voir proposer des solutions de tracé alternatives.

Les difficultés de consensus sur un tel dossier sont nombreuses, mais pas insurmontables.

Nous avons noté au fil des réunions du débat public, les principaux blocages concernant les familles de tracé (en dehors de considérations techniques ou financières).

- Pour tous les tracés (hormis la requalification de la RN 10), la demande impérative de couverture en milieu urbain
- Pour les tracés sur l'emplacement de la RN 10, la durée de la gêne occasionnée par les travaux et la difficulté de circulation liée au chantier.
- Pour les tracés intermédiaires (tracé médian et jumelage avec la voie ferrée) dans La Verrière et Le Mesnil, le refus total, en particulier concernant la gêne aux habitants et la constitution d'une troisième coupure du tissu urbain ainsi que pour la durée occasionnée par les travaux
- Pour le tracé par le Vallon du Pommeret au delà de la forte opposition des habitants du PNR, la nécessité d'une procédure de déclassement sera très difficile à obtenir et a minima très longue.
- Une proposition d'un autre tracé à l'initiative du maire de Maurepas (non prévu par le maître d'ouvrage) par le nord sur le tracé de la RN 12, pose un énorme problème de trafic (82 000 v/j) de Bois d'Arcy à la bifurcation d'Elancourt à ce jour. Par ailleurs, elle ne résout pas la diffusion à l'intérieur de Saint Quentin en Yvelines et prive nos centres économiques d'irrigation, ce qui par conséquent laisserait un trafic quasi aussi important sur la RN 10.

Tout ceci nous a amené à faire une proposition supplémentaire de tracé, que nous appelons « tracé hybride ». Cette proposition du CODESQY 2 essaie de prendre en compte ces difficultés et de trouver des solutions qui, si elles ne sont pas idéales, résolvent une grande partie des problèmes posés, si tant est que sa faisabilité technique soit possible. En effet, le sous-sol rencontré (à environ 15 à 20 m) est composé en grande partie de sable de Fontainebleau, moins compact que les calcaires. Néanmoins ce sous-sol est identique dans la zone de Viroflay au Pont Colbert à Versailles où il est creusé l'A86 par tunnelier. Une étude de faisabilité devra être engagée dès que possible

Nous avons évacué délibérément les problèmes de coût, considérant que l'indécision des pouvoirs publics depuis trente ans sur ce dossier est un coût induit et collatéral sans commune mesure. Un calcul effectué avec les coûts indiqués en réunion public de la CPDP fait ressortir un montant inférieur à celui fourni par le maître d'ouvrage pour le tracé sous RN10 (famille1).