

Contribution à la réflexion sur le projet de prolongement de l'autoroute A 12

1 – En guise d'introduction

Le projet de prolongement de l'autoroute A 12, périodiquement évoqué depuis plusieurs décennies, semble aujourd'hui entrer dans une phase aiguë, aiguillonnée en cela par le « tir conjugué » de la DDE 78, Maître d'ouvrage délégué (représentant l'Etat Maître d'ouvrage), d'élus de communes riveraines de la RN 10 et d'associations diverses.

Un débat public sous l'égide de la CNDP, confié à une « Commission Particulière », a donc été institué dans un but de concertation annoncé par les services de l'Etat.

Or, ce débat public, dont chacun peut constater qu'il est mené avec un grand souci d'objectivité de la part de la CPDP, est néanmoins faussé au départ puisque conduit sur la base d'un dossier, constitué par la DDE 78, - *Maître d'Ouvrage délégué donc partie prenante du projet* - dont un grand nombre d'intervenants lors des réunions publiques et de questions posées, ont mis en évidence l'orientation nette des rédacteurs en faveur d'un choix déterminé de tracé de prolongement, masquant de ce fait, la question de l'opportunité même du prolongement.

Par ailleurs, l'étude approfondie de ce dossier révèle des affirmations sujettes à caution voire des incohérences qui, rassemblées, peuvent conduire à s'interroger sur son impartialité. Une liste, malheureusement non limitative, de ces interrogations fait l'objet du point 2 ci-après.

Enfin, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage déléguée à certaines questions posées lors des réunions ou directement auprès de la CPDP induisent des commentaires développés au point 3 ci-après.

2 – Interrogations sur le dossier de la Maîtrise d'ouvrage déléguée :

➤ **Pages 19 et 20 - Trafics :**

Selon les sources « DDE78 / CDES, 110 000 véhicules/jour seraient recensés en 2003 après l'échangeur de Bois d'Arcy (*page 19*) et seulement 69 600 à l'entrée est de Trappes (*page 20*). Où sont donc disparus les 40 400 autres véhicules/jour ? Certainement pas par la bretelle proche de l'Etang de Saint-Quentin, reliant la fin de l'A 12 actuelle à Montigny et Guyancourt !

➤ **Page 37 – Axe structurant de réseau national :**

La loi du 13/08/2004 a redéfini les fonctions du réseau routier national. Son décret d'application énonce, sans ambiguïté, que la RN 10 assure, entre la RN 191 et l'A 12 actuelle, la liaison A 10 / Paris-Ouest. Quelle disposition légale autoriserait donc les services de l'Equipement à transformer un axe national, utilisé depuis sa création pour acheminer les flux régionaux et interrégionaux, en boulevard urbain ? Dans ces conditions, pourquoi ne pas transformer en boulevards urbains toutes les routes nationales ou autoroutes qui traversent des agglomérations et pourquoi les habitants de Valence ne réclameraient-ils pas, au même titre, la requalification de l'A 8 en boulevard urbain ?

➤ **Pages 57, 58 et 59 – Volume des flux de circulation :**

Le Maître d'ouvrage délégué, convient lui-même que le trafic empruntant en 2020 un prolongement de l'A 12 sous forme de tracé neuf varie peu selon le scénario retenu, de la famille 1 (5 500 véhicules/heure) à la famille 3 (5 900 véhicules/heure) ou 4 (5 850 véhicules/heure) au maximum (Heure de pointe du soir) par rapport au scénario 1A – RN 10 en voie express (5 450 véhicules/heure).

De plus, on peut remarquer que l'estimation du trafic à ce même horizon 2020 de la RN 10 aménagée en route express reste notablement inférieur au trafic total RN 10 non aménagée + prolongement de l'A 12 (5 450 véhicules/heure contre 7 400), apportant ainsi « du grain à moudre » aux intervenants qui mettent en exergue l'appel à des flux de circulation de transit supplémentaires (par exemple ceux qui transitent actuellement par le contournement est de l'Île de France) en cas de prolongement de l'A 12.

Le Maître d'ouvrage délégué annonce d'ailleurs (pages 59 et 72) un report de trafic de 1 000 poids lourds par jour en moyenne de l'A 10 vers l'axe RN 10/A 12, qui engorgerait encore plus la section « Les Essarts / Ablis, si le projet de tracé neuf était réalisé.

➤ **Page 67 – Circulation des matières dangereuses :**

Le Maître d'ouvrage délégué, note que le scénario 3 C « ...se prête à la circulation des véhicules de transports de matières dangereuses (interdite dans les sections enterrées ou impliquant des sujétions très contraignantes)... ».

Cet argument fait « froid dans le dos ». Je ne citerai que deux exemples significatifs sur l'ensemble des accidents routiers liés au transport des matières dangereuses :

- **12 juillet 1978 à San Carlo de la Rapita (Espagne)**
217 morts et de nombreux blessés à la suite de l'explosion d'une semi-remorque de 25 tonnes de propylène (gaz très inflammable) sur une route longeant le camping de « Los Alfaquès » (des morts par brûlures jusqu'à 800 mètres)
- **1973 à Saint Amand les Eaux (France)**
9 morts et 45 blessés à la suite de l'éclatement d'une semi-remorque de 20 tonnes de propane (des dégâts dans un rayon de 450 mètres)

Ainsi, pour permettre à des ensembles routiers dangereux de transiter au plus près des populations, on donne la priorité à un scénario nécessitant peu ou pas de tranchées couvertes. Les communes concernées apprécieront cet argument à sa juste valeur....

De plus, s'il s'agit de matières dangereuses en transit, les ensembles routiers devraient logiquement contourner l'Ile-de-France. S'il s'agit au contraire de matières dangereuses à destination ou au départ des zones d'activités desservies par la RN 10, ces ensembles routiers continueront logiquement d'emprunter la RN 10.

➤ **Page 70 – Budget et financement prévisionnels :**

Le Maître d'ouvrage délégué, omet d'inclure, dans les coûts prévisionnels des familles 2 à 4, le coût des aménagements inéluctables de la RN 10 qui sont ipso-facto repris dans les montants relatifs à la famille 1 (environ 220 M€ selon les éléments fournis par lui lors du débat). Bien qu'il argumente que les financements sont dissociés, il n'en demeure pas moins vrai que la comparaison des différentes variantes doit intégrer l'ensemble des coûts en application de la loi régissant « La Maîtrise d'ouvrage publique » (Loi MOP) afin d'éviter tout « saucissonnage » de projet.

Il serait, de plus nécessaire d'y inclure, pour une comparaison correcte, le surcoût de la tranchée couverte complémentaire de Montigny le Bretonneux, évalué à environ 200 M€.

3 – Commentaires sur les réponses aux questions posées lors du débat public :

Les réponses apportées par la Maître d'ouvrage délégué aux questions posées, soit à l'occasion de réunions publiques, soit directement auprès de la CPDP appellent quelques commentaires. Cette liste n'est pas, non plus limitative, mais reprend quelques grands thèmes revenant d'une manière quasi-systématique :

- **Opportunité du projet :** De nombreuses questions portent sur la justification de ce projet compte tenu des incertitudes en matière de circulation routière à l'horizon 2020 (coût des carburants, raréfaction des réserves, combat contre la pollution, évolution des modes de transports,...). Les arguments énoncés par la Maître d'ouvrage délégué ont, semble-t-il, peu convaincu les questionneurs, en raison, notamment des chiffres contestés sur l'évolution des flux de circulation routière retenus. De plus, à la question fréquemment posée sur l'accent à mettre sur les transports collectifs, en particulier ferroviaires, elle répond invariablement en privilégiant le transport routier donc la nécessité du projet et en passant sous silence que la réalisation du projet ne permet pas, en l'état, l'amélioration de l'accès aux gares lequel dépend directement de l'aménagement de la RN 10.
- **Volonté exprimée de la requalification de la RN 10 en boulevard urbain :** La DDE insiste énormément sur cet aménagement de la RN 10, développé au point 2 ci-avant, tentant par là-même de laisser penser aux riverains de cette voie que la mise en œuvre de l'A 12 constituerait la fin de leur soucis mais ne convainc pas ceux, nombreux, qui estiment que le volume de circulation résiduelle après un éventuel

prolongement de l'A 12 annulerait en grande partie les « avantages » de ce type d'aménagement.

- **Mise en doute de l'objectivité de la Maîtrise d'ouvrage déléguée :** Bien que dans ses réponses la DDE affirme ne pas avoir de préférence pour un tracé ou l'autre, de nombreuses personnes ont relevé que l'argumentation développée, aussi bien dans le dossier que lors des réunions publiques, montrait une argumentation orientée sur la réalisation d'un tracé neuf qui serait le tracé par le « Pommeret ».
- **Aucun travaux d'importance depuis plus de 30 ans sur la RN 10 :** A cette question posée à maintes reprises, la DDE répond invariablement qu'aucune amélioration de la RN 10 n'a été apportée du fait de l'étude en cours sur le projet d'A 12 et des divergences de vues des différentes communes concernées. Pourtant, la RN 10 n'est pas la seule nationale, partant de Paris, et supportant des flux importants de circulation. D'autres cas similaires ont été traités, par exemple la RN 7. De là à se demander si le « pourrissement » de cette situation n'a pas été prémédité, il n'y a qu'un pas à franchir...
- **Décision du Maître d'ouvrage à intervenir :** La DDE a dit et répété qu'aucune décision n'était encore prise par le Maître d'ouvrage (Ministère – Direction des Routes) mais peut on raisonnablement croire que cette décision ne sera pas influencée par les choix et l'argumentation de la Maîtrise d'ouvrage déléguée ?
- **Autres possibilités de tracés :** Un nombre important de suggestions visant à la mise en œuvre d'un tracé empruntant le nord de la RN 10 (par réutilisation partielle de la RN 12) pouvait être envisagé. Au vu des réponses de la DDE, il semble que cette proposition qui paraît pourtant être réaliste n'aurait que peu de chance d'aboutir. L'objection principale ayant trait aux flux de circulation aux alentours de Bois d'Arcy, il serait intéressant, avant de prendre toute décision, de faire vérifier de manière très précise la fiabilité des chiffres annoncés.

4 – En conclusion, quelques réflexions personnelles :

Il ne viendrait à l'idée de personne de contester l'utilité de cette procédure du débat public. Celle-ci a mis en évidence, par son fonctionnement et les réactions qu'elle a suscitées, qu'une décision sur ce projet sera difficile à prendre et à justifier.

Elle a également révélé des prises de position exacerbées voire outrancières puisque certains sont même allés jusqu'à stigmatiser la position des « méchants nantis » de la vallée de Chevreuse par rapport à celle des « gentils habitants des cités populaires », ce qui, à mon avis, n'est pas de nature à faire progresser les choses dans le bon sens.

Ceux-là se sont bien gardés de parler du développement effréné des zones d'activités, artisanales, industrielles et commerciales, mené par certaines communes et même encore actuellement projeté, qui conduit à des volumes de circulation routière démesurés mais assure des rentrées fiscales profitables et pensent-ils que la mise en service d'un prolongement de l'A 12, quel qu'il soit, diminuerait ces volumes de circulations qui son tous à destination ou au départ de ces zones (voitures des chalands ou camions de livraison) ?

Au nom de quelle justice, ces communes qui ont fait un choix délibéré concernant leur économie locale devraient-elles faire supporter par d'autres les conséquences de leurs décisions notamment en matière de pollutions sonore et atmosphérique. On ne peut décemment pas exiger « le beurre et l'argent du beurre ».

En outre, et depuis plus de trente ans, des permis de construire des habitations ont été délivrés à proximité immédiate de la RN 10, alors que les responsables communaux ne pouvaient ignorer les conséquences de ces décisions.

Il est d'ailleurs curieux de constater qu'un dépouillement des questions posées à la CPDP montre que les communes les plus acharnées à la mise en œuvre d'un prolongement de l'A 12 ne sont pas celles où les habitants se sont le plus manifestés. De là à penser qu'il s'agit avant tout d'une action concertée des élus locaux des communes en cause....

Je suis, de plus, très réservé sur l'utilité de prévoir quatre échangeurs sur un parcours d'à peine 17 kilomètres. Dans la mesure où l'on nous a justifié la nécessité du projet par la récupération des flux de transit empruntant actuellement la RN 10, ces échangeurs, en particulier celui prévu avec le RD 58, n'ont pas lieu d'exister sauf à vouloir les utiliser pour des accès à la voirie locale existante, voire à des voies nouvelles à créer à cette fin, ce qui serait inacceptable.

Concernant les positions prises par la DDE, je suis surpris que soient mises en avant, dans les argumentations apportées, la difficulté de faire de grands travaux sous circulation. A ma connaissance, de grands chantiers ont été réalisés dans ces conditions, par exemple la couverture de l'A 1 de la Porte de la Chapelle à Saint-Denis, la couverture de la RN13 au Pont de Neuilly, près de la Défense, la mise en 2 X 3 voies de l'A 86, etc., tous ces chantiers avec des volumes de circulation au moins aussi importants sinon plus que sur la RN 10.

Enfin, si la nécessité d'améliorer les conditions de vies des habitants riverains de la RN 10 est indéniable, force est de constater qu'une majorité des habitations construites à proximité de cet axe, l'a été depuis 1953, date à laquelle a été mise en service la déviation actuelle de la RN 10. Les riverains concernés et les élus décideurs ne pouvaient donc ignorer les pollutions engendrées par cette proximité.

Je terminerai par une proposition :

Pourquoi ne pas envisager une solution consistant à réaliser l'enfouissement, en tranchée couverte, de la RN 10 au droit des habitations, en particulier à Trappes, ce qui doit représenter environ 4 à 5 km et à réaménager cette nationale en 2 X 2 voies au long des zones d'activités avec dénivelation des carrefours. Cette solution nécessiterait un délai de réalisation moins long, mettrait un terme à la fracture des communes concernées et éviterait toutes les procédures administratives qui ne manqueront pas d'être intentées si l'un des tracés des familles 2, 3 et surtout 4 (avec le déclassement partiel à solliciter) était retenu ce qui reporterait à au moins quinze ans et peut-être vingt, la mise en service du prolongement de l'A 12.

Cette opération apporterait plus rapidement la satisfaction des attentes des riverains et donnerait plus de recul pour juger de l'opportunité d'une autre opération, en fonction de l'évolution des choses sur cette période...