

Paris, le **15 JUIN 2006**

Le président

Réf : CR/2006/JPH/YA/SD/N° *101***Monsieur Gilbert CARRERE  
Président de la CPDP****Commission particulière du débat public  
41, boulevard Vauban  
78 280 Guyancourt**

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité, à plusieurs reprises, connaître la position de la Région sur le projet de prolongement de A.12, objet du débat public dont vous assurez la conduite.

Par ailleurs, je me suis engagé, lors du vote du budget régional, en février 2006, à faire réaliser une étude, confiée à l'IAURIF, destinée à permettre à la Région de construire sa position sur ce projet.

Enfin, vous savez que la région est actuellement engagée dans un processus d'élaboration du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France dont elle assure désormais la maîtrise d'ouvrage et auquel j'ai tenu à associer largement les franciliens. A cet égard, je ne puis que regretter le manque de coordination temporelle des deux démarches. La logique aurait voulu en effet que les débats sur les opportunités et les tracés d'opérations routières spécifiques suivent l'affirmation des orientations régionales en matière d'aménagement plutôt que l'inverse. Je ne puis que regretter que cela n'ait pu être le cas.

Le rapport d'étape que m'a adressé l'IAURIF permet de tirer les principaux enseignements issus de l'analyse des dossiers du maître d'ouvrage et des séances du débat qui ont eu lieu à ce jour. Les éléments complémentaires à fournir par le maître d'ouvrage ou à attendre des ultimes séances du débat, n'ont, bien sûr, pas été intégrés à ce rapport, mais il y a tout lieu de penser qu'ils ne devraient pas modifier fondamentalement les conclusions énoncées.

Trois thèmes principaux structurent le débat que vous avez conduit sur le projet de prolongement de A.12 : l'opportunité du projet, le choix de son tracé et le traitement de la RN.10 dans l'attente de sa réalisation éventuelle. Parmi eux, c'est bien entendu le premier qui conditionne la façon d'aborder les deux autres et je m'y attacherai donc plus particulièrement.

Les objectifs assignés par le maître d'ouvrage au projet portaient essentiellement sur la réduction des encombrements et des nuisances occasionnés par l'importance du trafic sur la RN.10 et sur la création d'un itinéraire autoroutier alternatif nord-sud en vue de mieux répartir les flux de transit en périphérie de l'agglomération parisienne. De ce point de vue, la création d'une nouvelle déviation autoroutière de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines ne peut que se révéler efficace. Elle laisse cependant sans réponse un certain nombre de questions portant sur le bien-fondé d'un recours à une solution aussi « radicale ». Je me bornerai ici à citer les principales.

En premier lieu, les perspectives d'évolution du trafic sur la RN.10 ne semblent pas cohérentes, tant avec la situation observée qu'avec les évolutions envisageables des paramètres qui le conditionnent.

En effet, alors que le trafic de la RN 10 est demeuré pratiquement stable au cours de ces dix dernières années, dans un contexte pourtant dynamique de développement démographique, économique et énergétique, on est en droit de s'interroger sur les perspectives, présentées par le maître d'ouvrage, d'une reprise à la hausse de ce même trafic, d'ici 2020, malgré un environnement dont on peut s'attendre à ce qu'il soit beaucoup moins favorable à l'usage de la voiture particulière.

En deuxième lieu, il peut paraître pour le moins paradoxal que, dans un secteur urbain subissant déjà une forte pression du trafic routier, on choisisse de transférer, au moyen d'une infrastructure autoroutière nouvelle gratuite, un surcroît de trafic dont une bonne partie provient d'un itinéraire autoroutier à péage (A.10) non saturé et traversant des zones en majeure partie non urbanisées. Outre que la diffusion de cette pression supplémentaire sur le réseau de voirie de la ville nouvelle n'a pas été véritablement évaluée, on peut se poser à bon droit la question de la cohérence d'ensemble du réseau autoroutier francilien dans ce secteur.

De même, la cohérence du projet avec les perspectives de développement du pôle de Massy-Saclay, matérialisées par la création d'une opération d'intérêt national, n'a pas été étudiée.

En troisième lieu enfin, les incertitudes qui pèsent, tant sur les coûts du projet, quelles que soient les variantes considérées, que sur les avantages procurés et les inconvénients subis, ne permettent pas d'apprécier convenablement le bilan de l'opération pour la collectivité.

A cet égard, le manque d'évaluation détaillée des effets du projet empêche de les confronter utilement aux objectifs d'aménagement régionaux ou aux possibilités d'amélioration d'itinéraires de transports collectifs concurrents. Il serait pourtant légitime de s'interroger sur l'utilité pour la collectivité de renforcer, par exemple, les liaisons autoroutières entre la ville nouvelle et la périphérie sud-ouest de l'agglomération déjà desservie par trois liaisons ferrées (RER C, lignes de La Défense et de Montparnasse) qui devraient, par ailleurs, être encore améliorées.

Ces quelques observations, qui peuvent encore être complétées sur un certain nombre de points, laissent à penser que la question de l'opportunité du prolongement de A.12 n'a pas été épuisée dans le cadre du débat public. En l'occurrence, il me paraît difficile de fonder l'engagement d'un projet aussi coûteux, sur des bases toujours aussi fragiles.

Du fait de cette incertitude persistante, le thème lié au choix du tracé ne pouvait guère donner lieu qu'à des oppositions stériles entre partisans et adversaires des différents tracés. Ce d'autant plus que le dossier du maître d'ouvrage, voire les expertises complémentaires, ne permettent pas d'apprécier avec suffisamment de précision et de détail les impacts des différentes variantes, en particulier sur l'exposition des habitants au bruit ou à la pollution.

Qui plus est, les débats ont mis en évidence le caractère sommaire des estimations de coûts des variantes ainsi que de durée des travaux. A titre d'exemple, on peut s'étonner que le maître d'ouvrage annonce des durées de 8 ans pour la réalisation, sous circulation, de 15 km de tranchée couverte à deux niveaux alors que la traversée souterraine de Toulon, d'une longueur de 3 km seulement, entame sa quinzième année de chantier, et que sa mise en service n'est pas attendue avant fin 2009 ! Certes un partenariat public-privé, voire une concession, serait de nature, en théorie, à réduire ces délais, mais les coûts ne seraient plus alors les mêmes !

Par ailleurs, le coût du projet ne peut être limité à la seule création d'une infrastructure nouvelle, mais doit prendre en compte les dépenses de requalification de la RN.10 actuelle comme cela a été le cas, par exemple, dans la préparation du projet de déviation de la RN.12 à Jouars-Pontchartrain.

Là encore, un approfondissement du travail engagé me semble indispensable avant de proposer des choix.

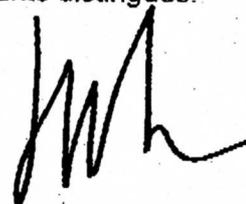
Reste alors la question du traitement de la RN.10 dans l'attente de la mise en œuvre d'un éventuel projet réduisant son trafic.

Au vu des observations précédentes et des intentions affichées par l'Etat pour l'aménagement de son réseau routier en Ile-de-France, qui se traduisent par l'absence, dans les décisions des récents CIACT, de tout projet nouveau, d'ici 2020, on est en droit de penser que, dans le meilleur des cas, la mise en œuvre d'un projet de délestage de la RN.10 n'interviendra pas avant 2030. C'est donc essentiellement sur un projet ambitieux de requalification et non d'élargissement de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines, accompagné de mesures d'exploitation visant à contenir, voire alléger le trafic de la RN.10 que l'Etat, en liaison avec des collectivités locales concernées, doit travailler.

Dans cette perspective, la région est prête à poursuivre et consolider l'effort qu'elle a déjà consenti tout au long du présent CPER en faveur de la réhabilitation de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle proposera également à ses partenaires au sein du STIF d'améliorer la desserte ferrée de la ville nouvelle de manière à offrir une alternative réelle aux trajets automobiles vers la zone dense. Elle est prête à accompagner les collectivités locales dans les actions qu'elles seraient disposées à entreprendre pour permettre à leurs habitants de réduire l'utilisation de la voiture particulière pour leurs déplacements.

Tels sont les éléments dont je souhaitais vous faire part concernant mon appréciation de l'opportunité du projet de prolongement de A.12 et ma volonté de hâter la réduction des nuisances subies par les riverains de la RN.10.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



**Jean-Paul HUCHON**