



Ceux qui empruntent au quotidien la RN 10 pour aller travailler ou rentrer chez eux, perdant de précieuses minutes dans les embouteillages ; ceux qui ne font que passer, n'hésitant pas, pour rejoindre plus rapidement leur destination, à emprunter les « chemins de traverse » ; ceux qui habitent à proximité de la voie et dont l'environnement sonore et visuel se dégrade chaque jour un peu plus ; ceux qui voudraient bien prendre le train, mais y renoncent parce que la gare est trop difficile d'accès... Tous ceux-là voient mal comment leur situation pourrait s'améliorer si rien n'est mis en œuvre pour résoudre durablement les multiples problèmes causés par une infrastructure qui n'a jamais été conçue pour recevoir les volumes de trafic qui sont les siens.

Les études leur donnent raison : en 2020, l'horizon de référence choisi, en dépit des différentes restructurations du réseau de transports francilien, la RN 10 sera complètement saturée et il faudra craindre, outre la recrudescence d'accidents, des reports d'itinéraires très perturbants sur le réseau secondaire et sur l'autoroute A10. La question du développement du réseau de transports en commun est bien entendu posée : elle se heurte très vite à la barrière difficile à franchir constituée par une route nationale transformée par l'usage en autoroute urbaine.

Dans l'objectif d'améliorer conjointement les fonctionnalités du réseau routier et la qualité de l'environnement urbain, seul un projet de grande ampleur comme le prolongement de l'autoroute A12 permet de répondre aux champs des problèmes posés. Mieux, il ouvre de réelles perspectives pour la reconquête de la voirie locale, de la ville et de ses abords. La RN 10 allégée d'une part considérable de son trafic est alors en capacité de recouvrir sa vocation de boulevard urbain et de devenir le point d'appui d'une nouvelle dynamique territoriale.

Les quatre familles de solutions présélectionnées et « mises à plat » dans le présent dossier présentent toutes un certain nombre d'avantages, plus ou moins importants selon les paramètres retenus. Il convient de bien les évaluer en comparant les différents indicateurs d'effets produits.

Le débat qui s'ouvre doit permettre à chacun de les apprécier, de se forger une opinion quant à l'opportunité du projet, au choix de la famille de tracés et du scénario lui apparaissant comme les plus pertinents au regard des enjeux, et de les faire valoir. C'est une étape importante du processus de décision, qui s'inscrit dans une démarche ouverte d'échange, de dialogue et de réflexion.

Le maître d'ouvrage recueillera toutes les attentes et remarques qui s'exprimeront. L'examen et la mise en perspective des points de vue lui permettront d'éclairer ses choix et de décider, le cas échéant, des modalités de la poursuite du projet.

# GLOSSAIRE ET SIGLES

## AEP

**Adduction d'Eau Potable**

## ANRU

**Agence Nationale de la Rénovation Urbaine**

## BOULEVARD URBAIN

Route principale dans une agglomération, généralement à deux voies de circulation dans chaque sens, offrant des fonctionnalités et des caractéristiques urbaines telles que des trottoirs, pistes cyclables, espaces de stationnement latéraux, des carrefours rapprochés à niveau gérés par feux tricolores, de nombreuses traversées sécurisées pour les piétons, deux-roues, personnes à mobilité réduite. Les équipements (mâts de signalisation, candélabres d'éclairage), les matériaux (revêtement de chaussée, bordures) et l'agrément de la route (plantations d'alignement et végétalisation des terre-pleins) sont choisis dans des gammes de produits urbains.

## CEE

**Centre d'Envergure Européenne**

Zone de développement qui concentre des emplois de recherche publics et privés, des centres de formation et des entreprises de haute technologie.

## CIACT

**Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires**

## CNDP

**Commission nationale du débat public**

## CPDP

**Commission particulière du débat public**

## DREIF

**Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France**

## GPV

**Grand Projet de Ville**

Remplaçant des Grands Projets Urbains (GPU), il est un projet global de développement social et urbain qui vise à réinsérer un ou plusieurs quartiers dans leur agglomération. Dans le cadre d'une concertation étroite avec les habitants, il combine des interventions rapides sur l'amélioration de la vie quotidienne et des actions qui s'inscrivent dans la durée.

## HPS

**Heure de pointe du soir**

## MAÎTRE D'OUVRAGE

Personne morale ou privée ayant la responsabilité d'un projet. L'État et plus précisément le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer est le maître d'ouvrage du projet de l'A12 ; il est représenté dans le cadre du débat public par M. le Préfet de la région Île-de-France.

## MAÎTRE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉ

Représente le maître d'ouvrage. La DDE des Yvelines est le maître d'ouvrage délégué du projet de l'A12.

## MODES DOUX

Se dit des modes de déplacement alternatifs à la voiture : la marche et le vélo.

## PNR

**Parc Naturel Régional**

Territoire à l'équilibre fragile et au patrimoine naturel et culturel riche et menacé, faisant l'objet d'un projet de développement fondé sur la préservation et la valorisation du patrimoine. Ce projet est concrétisé par la Charte du PNR. Les PNR ont été institués par le décret du 1<sup>er</sup> mars 1967 et sont fondés sur une responsabilité partagée entre l'État et les collectivités locales et des règles de gestion du territoire du parc permettant d'assurer un équilibre entre les objectifs de protection de l'environnement et de développement économique et social durable.

## INTERMODALITÉ

Principe de politique et de planification qui vise à proposer un trajet sans rupture au passager qui utilise différents modes de transport dans une chaîne de déplacements combinée.

## ISOCHRONES

Les cartes d'isochrones représentent les zones desservies depuis une zone particulière du territoire dans un intervalle de temps donné (moins de 30 mn, 30 à 40 mn...)

## MOS

**Mode d'Occupation du Sol**

## OIN

**Opération d'Intérêt National**

Cette notion est née en 1983, lors de la décentralisation en matière d'urbanisme qui a transféré aux communes et aux établissements de coopération intercommunale la compétence en matière d'élaboration des documents d'urbanisme et d'instruction des droits d'occupation et d'utilisation des sols ( permis de construire). Le législateur a conservé le principe de préserver des champs de prérogatives spécifiques de l'État pour la réalisation d'opérations d'envergure ou stratégiques. Parmi les OIN les plus connues, figurent l'opération d'aménagement Euroméditerranée à Marseille, l'aménagement et le développement des aéroports qui relèvent de la société Aéroports de Paris, l'aménagement de La Défense. La qualification d'Opération d'Intérêt National a pour effet juridique d'attribuer à l'État, par exception au régime commun, la compétence pour délivrer les permis de construire, créer des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), prendre en considération les projets à l'intérieur du périmètre de l'OIN qui est pris par décret en Conseil d'État.

## ONF

**Office National des Forêts**

## PDU

**Plan de Déplacements Urbains**

Organise les déplacements à l'échelle de l'agglomération pour les 10 années à venir. La loi sur l'air du 30 décembre 1996 les a rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

## POINT NOIR DÙ AU BRUIT

Un point noir dû au bruit le long d'une infrastructure de transport terrestre est une zone où des bâtiments (d'habitation, de santé ...) sont exposés à plus de 70 dB (A) en façade, en période de jour et/ou 65 dB (A) en période de nuit.

## PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ

Un pôle de compétitivité résulte de la combinaison, sur un même territoire, de trois types d'acteurs (entreprises + centres de formation + unités de recherche) et de trois facteurs décisifs (partenariat + innovation + visibilité internationale).

## RURBANISATION

Caractéristique de ce qui se trouve dans une zone rurale située dans la périphérie d'une grande ville, dont elle constitue la banlieue.

## SCOT

### Schéma de Cohérence Territoriale

C'est un document de planification du développement et de l'aménagement d'un territoire à 25/30 ans. Ses prescriptions ayant une portée réglementaire s'imposent aux Plans Locaux d'Urbanisme.

## SDAGE

### Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

C'est l'outil de planification créé par la loi sur l'eau de 1992 qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion globale et équilibrée de la ressource en eau.

## SITE CLASSÉ

Un site classé est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave.

## SITE INSCRIT

Un site inscrit est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Les objectifs sont la conservation d'espaces naturels ou bâtis.

## SDRIF

### Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France

Définit les grandes orientations d'aménagement à moyen et long terme du territoire régional francilien. L'amélioration du fonctionnement métropolitain et l'importance nationale de nombreux équipements et secteurs économiques sont au cœur de cette recherche de cohérence.

## STIF

### Syndicat des transports d'Île-de-France

Autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Île-de-France.

## TRAFIC INTERNE, D'ÉCHANGE, DE TRANSIT

On distingue, en référence à une zone donnée, selon l'origine et la destination des déplacements :

- > **le trafic interne**, dont à la fois l'origine et la destination sont comprises dans la zone ;
- > **le trafic d'échange**, dont soit l'origine, soit la destination est comprise dans la zone, l'autre extrémité lui étant extérieure ;
- > **le trafic de transit**, dont à la fois l'origine et la destination sont extérieures à la zone.

## TMJA

### Trafic Moyen Journalier Annuel

Trafic total comptabilisé sur une section de route, divisé par le nombre de jours de l'année (365). Le trafic moyen journalier annuel s'exprime en nombre de véhicules par jour (véh./j).

## UVP

### Unité de Véhicules Particuliers

## VILLE NOUVELLE

Ville qui naît généralement d'une volonté politique, et qui se construit en peu de temps sur un emplacement auparavant peu ou pas habité. Après quelques années, elle perd son caractère de nouveauté, et devient une ville comme les autres, qui garde parfois dans son nom la trace de son origine.

## VRU

### Voie Rapide Urbaine

## ZNIEFF

### Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

Territoire identifié, à partir de critères scientifiques, comme présentant un intérêt écologique remarquable. On distingue deux catégories de ZNIEFF :

- > **les zones de type I**, secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées ;
- > **les zones de type II**, grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

# RÉFÉRENCES ET ÉTUDES

Les études référencées dans le présent dossier sont consultables dans les locaux de la commission particulière du débat public, 41, boulevard Vauban Immeuble KEOPS 78280 Guyancourt

Certaines d'entre elles sont également disponibles sur le site internet de la commission particulière du débat public, [www.debatpublic-A12.org](http://www.debatpublic-A12.org)





**Conception graphique,  
rédactionnelle  
et cartographique :  
MÉDIACITÉ**

Photos : DDE 78

Photothèque SQY/CA. CL. SJ

Fonds cartographiques :

IGN scan 25,

IGN BD Carto

et INSEE BD Carto





débat public



PROLONGEMENT | A12



CONTACT

Mission A12
Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines
35, rue de Noailles
BP 1115 - 78011 Versailles Cedex
dde-yvelines@equipement.gouv.fr
Tèl. : 01 30 84 30 00 et 01 30 84 30 32