

débat public



PROLONGEMENT | A12





Préface

La Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi, dans le département des Yvelines.

Le projet présenté dans ce dossier, est ancien : il était déjà inscrit dans le projet de ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Or, depuis cette époque, le développement démographique et économique de cette agglomération n'a fait qu'accentuer la saturation de la RN 10, débouché de l'autoroute, avec des conséquences inacceptables notamment en termes d'insécurité, d'impact sur l'environnement et de qualité de vie des habitants. En outre, cette saturation ne permet pas à la route nationale de jouer son rôle de desserte interne au bénéfice des habitants et en fait une coupure profonde du territoire.

Devant ce constat, l'État a recherché des solutions de manière très large : des études ont été menées, différents projets ont émergé au fil du temps, faisant l'objet de nombreux échanges avec les élus et les habitants des communes concernées.

Le débat qui s'ouvre est l'occasion d'une véritable mise à plat des différentes alternatives envisageables pour résoudre les difficultés posées par la saturation de la RN 10. Il devrait faciliter l'élaboration d'une réponse durable aux enjeux de déplacements, de desserte locale comme de transit, de reconquête urbaine et de préservation de l'environnement qui s'expriment.

L'intérêt, l'impact sur le territoire ainsi que le coût des différentes solutions présentent des écarts assez tranchés. C'est pourquoi ce dossier a l'ambition de présenter de la manière la plus claire et complète possible un diagnostic de la situation actuelle, des perspectives d'évolution, et, enfin, les familles de solutions étudiées, avec une évaluation de leur utilité et de leurs effets sur l'environnement.

Nous souhaitons que le débat public permette de partager le diagnostic et qu'il enrichisse notre réflexion, afin d'éclairer, *in fine*, la décision sur la suite à donner au projet.

Bertrand Landrieu, *Préfet de la Région Île-de-France*

Bernard Niquet, *Préfet des Yvelines*

UN DÉBAT PUBLIC, POURQUOI ET COMMENT ?

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DU DÉBAT PUBLIC

La loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002 et son décret d'application n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 prévoient que le maître d'ouvrage qui présente un projet dont le coût est supérieur à 300 millions d'euros, doit saisir la Commission nationale du débat public. Celle-ci décide alors de l'opportunité ou non d'organiser un débat.

LA DÉCISION DE LA CNDP

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi dans le département des Yvelines entre dans le champ d'application du décret d'octobre 2002 ; le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer a donc saisi en juin 2005 la Commission nationale du débat public (CNDP) en lui adressant le dossier prévu au deuxième alinéa du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement.

La Commission nationale du débat public, une autorité administrative indépendante

Créée par la loi « Barnier » de 1995, la Commission nationale du débat public est, depuis la loi du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante. La CNDP veille « au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des effets significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». La composition et le fonctionnement de la CNDP sont présentés sur son site Internet : www.debatpublic.fr

LA DÉCISION DE LA CNDP D'ORGANISER UN DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A12

Lors de sa réunion du 6 juillet 2005, la Commission nationale du débat public a publié la décision suivante :

- » vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- » vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- » vu la lettre de saisine du Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
- » considérant que le dossier de saisine assigne au projet des objectifs à caractère essentiellement local, mais qu'en même temps il indique qu'il a été inscrit dès 1976 dans les documents de planification (SDAURIF puis SDRIF), que le projet apparaît ainsi comme un élément du système de transport francilien, lui-même facteur essentiel d'efficacité du système d'échange national,
- » considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux ainsi que des effets des diverses solutions envisagées,
- » considérant que, si diverses phases de consultation ont eu lieu, on ne peut considérer comme suffisante la place faite jusqu'alors à l'information et à l'expression de la population,
- » considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L. 121.8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L. 121.11 du même code,
- » après en avoir délibéré,
- » à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

Décide :

Article 1 :

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte :

- » les résultats des études citées à la page 43 du dossier de saisine,
- » une présentation affinée des hypothèses d'aménagement sur place telles qu'esquissées page 19 du dossier de saisine.



Comment se déroulent le débat public et l'après-débat ?

L'article 7 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 prévoit que « le maître d'ouvrage, ou à défaut la personne publique responsable du projet, propose au président de la commission particulière un dossier en vue du débat dans un délai de six mois à compter de la date de publication de la décision de la CNDP. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications fournies par la Commission nationale du débat public. Celle-ci peut demander qu'il soit complété par des documents nécessaires au débat. Lorsqu'elle juge le dossier suffisamment complet, la Commission nationale publie le calendrier du débat. Parallèlement, elle crée une commission particulière du débat public (CPDP), à qui elle confie l'animation du débat. La CNDP a ainsi nommé M. Gilbert Carrère président de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12.

L'objectif du débat public est de permettre à toutes les personnes ou parties intéressées de s'informer, de poser des questions et de recevoir des réponses, de donner leur avis et, par là, d'éclairer les choix du maître d'ouvrage. Le débat constitue donc une étape importante pour le projet.

À l'issue du débat public, le président de la commission particulière rédige un compte rendu du débat, incluant en particulier tout ce qui a trait à son déroulement, les questions posées et les opinions exprimées. Il est transmis au président de la Commission nationale, qui établit un bilan du débat.

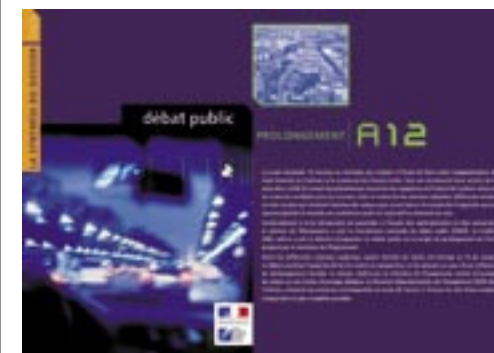
Les deux documents sont rendus publics dans un délai de deux mois après la clôture du débat. Le maître d'ouvrage dispose alors de trois mois pour faire connaître, par une décision qui sera publiée, les suites qu'il compte donner, à la lumière du débat, au projet de prolongement de l'autoroute A12.

Si le projet est poursuivi, il doit alors suivre toutes les phases prévues par la loi. Tout au long de ces nouvelles étapes de la vie du projet (participation du public jusqu'à l'enquête publique, enquête publique, information du public durant la phase de réalisation des travaux), comme le prévoit la loi, la CNDP « veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux. Elle conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet ». Si le projet arrive au stade de l'enquête d'utilité publique, le compte rendu et le bilan du débat public sont transmis au président de la commission d'enquête.

Quels sont les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour permettre au public de s'informer sur le projet ?

Le dossier du débat, réalisé par le maître d'ouvrage pour présenter le projet de prolongement de l'autoroute A12, est disponible dans les locaux de la commission particulière du débat public (CPDP), dans ceux du maître d'ouvrage et lors des réunions publiques. Il est consultable sur le site Internet du maître d'ouvrage www.yvelines.equipement.gouv.fr, sur celui du débat www.debatpublic-A12.org, et sera adressé à tous ceux qui en feront la demande.

En accord avec la CPDP, le maître d'ouvrage prend toutes les initiatives nécessaires pour donner la plus large information sur le projet qu'il présente. En particulier, il met à la disposition des participants au débat public, en fonction des demandes qui lui sont adressées et de la dynamique du débat, les éléments d'information dont il dispose et qui sont de nature à éclairer leurs réflexions, en particulier pour compléter le dossier du débat public. Une plaquette synthétique présentant le projet est diffusée en nombre dans les communes concernées. On la trouve également sur le site Internet du maître d'ouvrage et sur celui du débat. Elle est adressée à ceux qui en font la demande. De son côté, dans le cadre de sa mission d'animation du débat, la CPDP assure l'information du public sous de multiples formes : publications (journal du débat, « cahiers d'acteurs »), site Internet du débat, réunions publiques, accueil du public dans ses locaux, rencontre avec ceux qui en font la demande, réponse aux questions et courriers qui lui sont adressés.





La dynamique économique et démographique de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines dans l'ouest parisien s'inscrit dans un contexte général d'augmentation de la demande de déplacements, focalisée dès l'origine sur la route nationale 10 qui prolonge l'autoroute A12.

Cette infrastructure à 2x2 voies traverse sur une quinzaine de kilomètres, entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi, un territoire diversifié entre zones urbaines actives densément peuplées et zones naturelles de qualité où viennent se ressourcer les Franciliens. Seul axe structurant local, elle accueille la quasi-totalité des trafics, non seulement internes et d'échanges, mais aussi de transit. Dans sa section urbaine entre Trappes et Les Essarts-le-Roi, la RN 10 connaît des phénomènes de congestion et d'insécurité routière récurrents, facteurs de nuisances multiples pour les riverains. Au regard de l'étendue des enjeux, non seulement de circulation et de renforcement de l'intermodalité, mais de qualité de vie, de développement économique (donc d'emplois) et d'aménagement du territoire, cette situation déjà très délicate apparaît difficilement tenable à l'horizon 2020 selon les simulations de trafic effectuées. En outre, elle constitue une exception en France où toutes les villes nouvelles ont été, dès leur conception, dotées d'un contournement autoroutier.

Nombre d'acteurs s'accordent – depuis longtemps – sur la nécessité et l'urgence de rattraper cette situation et d'apporter une réponse globale au problème, dans le cadre notamment d'un prolongement de l'autoroute A12.

M. Gilles de Robien, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a réuni, le 27 avril 2004, le président du Conseil régional d'Île-de-France, le président du Conseil général des Yvelines, les parlementaires et les élus locaux concernés. Tous ont souligné la nécessité de voir ce dossier, fondé sur 17 ans d'études et de concertation, progresser rapidement.

Dans une volonté de mise en perspective des quatre principales familles de projets qui ont émergé au fil du temps, le ministre de l'Équipement a alors saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a rendu une décision favorable le 6 juillet 2005.

Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer est le maître d'ouvrage du projet et la Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines, le maître d'ouvrage délégué. Le présent dossier, support du débat public, tente, outre la présentation la plus claire et la plus complète possible des différentes alternatives étudiées et de leurs effets, de resituer le projet de prolongement de l'A12 dans son contexte territorial particulier et d'en faire valoir les enjeux en termes de développement durable.

Le dossier est construit en trois parties :

1 La première dresse un état des lieux général de l'aire d'étude du projet, qui couvre globalement l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, la frange nord de la vallée de Chevreuse, les communes des Essarts-le-Roi, de Coignières et de Maurepas.

2 La deuxième présente les perspectives d'évolution, notamment de la demande de déplacements et des trafics induits sur la RN10, les objectifs et enjeux aux différentes échelles territoriales et aux différents niveaux, du prolongement de l'A12.

3 La troisième enfin, décrit les quatre familles étudiées dans la perspective de résoudre le plus largement possible l'ensemble des problèmes posés.

Une attention particulière a été portée à la présentation des résultats des études : à travers un ensemble d'indicateurs communs, elle se veut offrir à chacun les capacités d'une analyse comparative la plus homogène possible des différents scénarios de tracés versés au débat.

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS
À CONFIGURER POUR L'HORIZON 2020

PARTIE 1

État des lieux : un territoire sous pression en matière de circulation p. 10

UNE MOSAÏQUE DE TERRITOIRES CONTRASTÉS DANS L'OUEST PARISIEN p. 12

- Trois principaux ensembles territoriaux reliés par la RN 10 p. 12
- Un patchwork de zones urbanisées p. 14
- Un patrimoine historique et naturel réel mais parfois peu valorisé p. 14

UN ESPACE DE VIE ACTIF ET DYNAMIQUE p. 15

- Une vitalité démographique et économique importante p. 15
- Une forte mobilité quotidienne p. 16

UNE OFFRE DE TRANSPORTS INSUFFISANTE ET INADAPTÉE p. 18

- Une desserte routière monopolisée par la RN 10 p. 18
- Une desserte en transports collectifs relativement satisfaisante p. 21
- Peu de place pour les modes doux p. 22

UNE SÉCURITÉ ET UN ENVIRONNEMENT DÉGRADÉS AUX ABORDS DE LA RN 10 p. 23

- Une forte insécurité routière p. 23
- Des nuisances multiples pour les riverains de la RN 10 p. 24

PARTIE 2

Comment répondre aux problèmes posés par la saturation du secteur de la RN 10? Opportunité et enjeux d'un nouvel aménagement p. 26

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS À CONFIGURER POUR L'HORIZON 2020 p. 28

- Une offre en transports en commun qui s'étoffe dans l'ouest de l'Île-de-France p. 28
- ... mais un développement de l'intermodalité contraint par la configuration et l'usage actuels de la RN 10 p. 28
- Un réseau routier régional qui se restructure pour mieux servir les enjeux de développement p. 29

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN 10 : UNE SOLUTION D'ATTENTE p. 32

- Une RN 10 partiellement réaménagée à l'horizon 2020... p. 32
- ... mais qui ne permet pas à elle seule de remédier à la saturation p. 32
- Des aménagements immédiats de confort aux effets limités p. 36

LE PROLONGEMENT DE L'A12 : UNE SOLUTION DURABLE QUI RÉPOND AU CHAMP DES PROBLÈMES p. 37

- Offrir une liaison nationale à caractéristiques autoroutières p. 37
- Apporter une solution cohérente avec les politiques de déplacements urbains p. 37
- Améliorer les fonctionnalités routières en contribuant au développement de l'intermodalité, des pôles d'emplois et de la qualité de vie p. 37
- Créer les conditions d'un développement durable p. 38



Prolongement de l'autoroute A12 : quatre familles de tracés à débattre p. 40

L'ENVIRONNEMENT DU PROJET : ÉTAT ET ENJEUX p. 42

- Une situation environnementale à préserver ou améliorer p. 42

QUATRE FAMILLES ET SEPT SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS p. 46

- Une exploration complète des différentes familles de tracés possibles p. 46
- La famille 1 « transformation de la RN 10 » p. 48
- La famille 2 « jumelage avec la voie ferrée » p. 50
- La famille 3 « tracé médian » p. 52
- La famille 4 « par le vallon du Pommeret » p. 54
- Des échangeurs qui contribuent à l'attractivité du territoire p. 56

DES EFFETS TRÈS DIFFÉRENTS D'UN SCÉNARIO À L'AUTRE p. 57

- Cadrage des études : rappels et précisions p. 57
- Des trafics réduits de moitié sur la RN 10 en cas de tracé neuf p. 57
- Une amélioration de service qui se traduit par des temps de parcours performants et une meilleure accessibilité des pôles de développement p. 58
- Un meilleur fonctionnement du réseau de Voies Rapides Urbaines et une répartition optimisée des trafics qui compensent les augmentations p. 59
- L'amélioration de la sécurité : plus de la moitié d'accidents en moins p. 60
- Les effets prévisibles sur l'environnement p. 62

SYNTHÈSE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX PRÉVISIBLES p. 66

- La famille 1 : transformation de la RN 10 dans son emprise actuelle p. 66
- Les familles 2, 3 et 4 : des tracés hors emprise de la RN 10 p. 66
- Les conditions de réalisation des travaux p. 68

LES ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DES FAMILLES : DIFFÉRENTES OPTIONS POSSIBLES p. 70

- Budget et financement prévisionnels p. 70
- Approche de l'intérêt socio-économique des familles de tracés : un bilan globalement positif pour les projets en tracé neuf p. 71

Conclusion p. 75



Glossaire et sigles p. 76

Références et études p. 77