

## Le Cahier de questions de la CPDP

*Liste des questions retenues par la CPDP ou posées par elle-même et envoyées au Maître d'ouvrage*

### *Réponses du Maître d'ouvrage*

#### Questions communes à tous les tracés

- Que disent les schémas directeurs de la région successifs concernant A12 ? (1976, 1985 et depuis) ?

Dans le SDAURIF de 1976 : tracé par le vallon du Pommeret

Dans le SDAURIF de 1976 modifié en 1984 : le tracé représenté sur la carte reste le même qu'en 1976, mais la légende précise que le tracé doit faire l'objet d'études complémentaires

Dans le SDRIF de 1994 : tracé "médián" en souterrain sous les zones urbanisées de La Verrière et du Mesnil Saint Denis (2C) indiqué sur la carte ; aucune mention particulière dans le texte.

- Quels documents d'urbanisme et d'aménagement régissent le sujet aujourd'hui ?

1) Le SDRIF de 1994 (en cours de révision)

Le projet est mentionné au schéma directeur de la vallée de Chevreuse (tracé du SDRIF)

2) POS et PLU locaux : emplacements réservés à Montigny et Trappes pour le tronçon commun, Le Mesnil St Denis (3C), bandes d'études à Lévis Saint Nom (entre 2C et 3C) et aux Essarts le Roi (déviatió des Essarts) ; rien à Coignières et La Verrière.

- Un nouveau SDRIF est en cours d'élaboration, que dit-il de ce sujet à ce stade ?

Le mandat confié par le gouvernement au préfet de région du 13/9/05 précise : des réservations foncières doivent être prévues pour un certain nombre de projets routiers, dont le prolongement de l'A12.

- Par quel service a été élaboré le schéma de 1985 ? quand et dans quelle assemblée a-t-il été discuté ? Par qui a-t-il été décidé et à quelle date précise ?

Il n'y a pas de schéma de 1985 ; le schéma de 1984 (modification du schéma de 1976) a été élaboré par les services de l'Etat et approuvé par décret visé en Conseil d'Etat. Le schéma

directeur de 1994, actuellement en vigueur, élaboré par les services de l'Etat également, a été approuvé le 24 avril 1994 par décret en Conseil d'Etat.

- Que disent à ce sujet les POS des communes concernées ? Linéaire préservé ?

Voir réponse ci-dessus sur les mentions dans les différents POS.

Les dossiers de P.O.S. ou de P.L.U. mentionnent dans les documents écrits quels sont les projets d'intérêt général qui peuvent toucher le territoire communal. C'est le cas du projet de prolongement de A12.

Les documents graphiques comportent ensuite des mentions qui définissent des effets juridiques ou le droit des tiers.

L'emplacement réservé interdit la construction. Il permet aux propriétaires des terrains frappés de cet emplacement d'exercer leur droit de délaissement : mise en demeure d'acquiescer par l'Etat. Cette disposition permet ainsi au propriétaire d'aliéner son bien sans attendre une dévalorisation éventuelle du terrain liée au projet.

La bande d'études ouvre la possibilité d'interdire une construction qui aurait pour effet de rendre plus coûteux ou d'empêcher la réalisation du projet. Si cette interdiction est notifiée, le propriétaire du terrain peut alors exercer le droit de délaissement.

Le choix du procédé, emplacement réservé ou bande d'études, dépend du type de territoire traversé par la bande du projet et aussi des discussions entre l'Etat et les communes pendant la révision du document d'urbanisme.

- Peut-on avoir les évaluations de trafics sur la RN10 pour 2004 et 2005 ?

En 2004 : 53584 véh/j à Coignières, 41106 véh/j au Perray en Yvelines

En 2005 : 69552 véh/j à Trappes, 53653 véh/j à Coignières, 40084 véh/j au Perray en Yvelines

- Peut-on avoir une estimation de la circulation routière en 2050 ?

Seules des tendances de croissance, pour quatre scénarios différents, ont été étudiées à cet horizon. Elles sont décrites dans le document publié en mars 2006 par le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées intitulé « Prospective Transports 2050 »

Attention, des tendances nationales peuvent être très différenciées sur le territoire. En Île-de-France, il y aurait toujours des contrastes entre les zones centrales denses et la périphérie urbaine.

- Quel tracé était prévu – celui de A12 aujourd'hui ou un autre – dans le plan initial de la Ville Nouvelle de Saint Quentin ?

C'est la variante de passage par le vallon du Pommeret (3C).

Ce tracé, ainsi que les voiries primaires associées ( F12, S12, R12, etc.) figurait dans le schéma des infrastructures de la Ville Nouvelle.

On en retrace l'empreinte dans le premier et seul schéma directeur local qui a été approuvé sur ce secteur en 1978 : le S.D. de Trappes-Ouest.

Les localisations et principes des échangeurs de A12 avec les autres voies primaires étaient mentionnées dans ce document.

- La DDE a-t-elle pris en compte le relèvement par pompage continu des eaux drainées et la collecte dissociée des eaux pluviales ?

L'Etat, maître d'ouvrage, aura une obligation de résultat pour respecter les prescriptions relatives à la loi sur l'eau, précisément décrites par celles du Syndicat d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Orge-Yvette ou celui de la Mauldre ( en cas de tracé sur la RN10 ou au nord de celle-ci).

La topographie du terrain nécessite a priori des systèmes de relevage des eaux : il est évident que ce dispositif technique s'imposerait.

Il serait de même tenu compte du fait que l'assainissement est réalisé selon un système séparatif et non unitaire.

- Les tracés mentionnés dans le dossier doivent-ils être considéré comme intangibles ou le MO se sent-il en mesure d'envisager des modifications sur tels points qui lui sont apparus en cours du débat : Ceci, plus particulièrement, concernant le tracé 3C, 2D et 2C' sur la commune de Lévis Saint Nom et en relation avec le site SEVESO II ?

Les tracés ne sont pas intangibles.

En particulier, le maître d'ouvrage confirme que la traversée du plateau des Néfliers sur le territoire de la commune de Lévis-Saint-Nom peut être ajusté sur le périmètre de protection qui est actuellement défini.

Un plan de prévention des risques technologiques (P.P.R.T.) doit être prochainement être élaboré : l'étude qui sera réalisée pourrait être l'occasion de préciser le tracé.

- Part des surfaces impactées stricto sensu et des surfaces des délaissés agricoles ? Ceci également en ce qui concerne les variantes du « tracé médian », compte tenu de la directive Natura 2000 ?

Le maître d'ouvrage renvoie la C.P.D.P. au tableau « comparaison des variantes » qui lui est remis en complément de la réponse à ce présent questionnaire.

- Le coût du tracé médian et ses variantes tiennent-ils compte de la protection des nappes phréatiques (technique du cuvelage étanche) et des ruissellements et de leur traitement ?

Le coût du tracé médian, comme celui des autres tracés, à pris en compte selon un ratio moyen de 13% du coût total, tous les aménagements liés à l'environnement parmi lesquels les ouvrages hydrauliques ( le coût de ceux –ci apparaissant par ailleurs dans les ratios de terrassement voire d'ouvrage d'art).

Le principe de réaliser des cuvelages étanches sera mis en œuvre : les eaux de ruissellement dans les ouvrages, comme les tranchées couvertes, seraient traitées comme en section courante avec des dispositifs de recueil des eaux ( caniveaux ) et de stockage-décantation avant rejets vers des exutoires naturels respectant les débits de fuite maximum autorisés.

- Les coûts indiqués seraient-ils modifiés et dans quelle proportion : en cas de couverture intégrale ou en cas de mise en déblai avec buttes anti-bruit sur la totalité du tracé commun sur la commune de Montigny-le-Bretonneux, sur les familles 2-3-4 dans la section 2. Le classement des quatre familles de tracés s'en trouverait-il modifié selon le coût ?

Le surcoût d'une couverture intégrale dans la traversée de Montigny-le-Bretonneux est estimé à 200 M€.

Le principe d'un tracé en déblai avec buttes anti-bruit est celui qui est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage à l'ouverture du débat, en dehors des 600 mètres de tranchée couverte déjà prévus.

Le surcoût de la tranchée couverte ne modifie pas la hiérarchie des solutions par le coût total. ( Voir graphiques remis à la C.P.D.P., à la demande de M. Beaucire, indépendamment de la réponse au présent questionnaire).

- Que représentent, en hectares, les surfaces impactées ?

Le maître d'ouvrage renvoie la C.P.D.P. au tableau « comparaison des variantes » qui lui est remis en complément de la réponse à ce présent questionnaire.

### **Questions concernant le tracé 3C**

- Rappel des textes et documents régissant le PNR. Que comportent-ils sur le projet A12 ?  
Linéaire préservé ?

Le schéma directeur de la vallée de Chevreuse a inscrit le tracé 2C (celui du SDRIF)

La charte du PNR ne parle pas du tout de l'A12 (la charte n'est valable que pour 10 ans, son renouvellement (ou sa modification) est envisagé en 2009)

Lors de l'élaboration du projet de décret (1999) portant renouvellement du classement du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et approbation de sa charte, le Conseil d'Etat (section des travaux publics) a émis un avis favorable après avoir disjoint l'article 3 disposant que l'organisation du territoire et le mode d'occupation des sols sont définis par le schéma directeur de la région Ile de France, notamment pour le prolongement de l'autoroute A12. L'avis du Conseil d'Etat fait référence au tracé 2C, qui est celui du SDRIF.

- Evolution de la circulation sur les CD 91 et 93 qui traversent le PNR en 1985 et 2005 ?

Il s'agit probablement des RD 91 et RD 13 (au lieu de RD 93) ; les dernières données disponibles sont en 2004

Dans leur traversée du PNR :

RD 91 :

en 1985 : environ 3000 véh/j ;

en 2004 : environ 6300 véh/j

RD 13 :

en 1985 : environ 2700 véh/j ;

en 2004 : environ 6000 véh/j

- Pourquoi un échangeur sur le tracé 3C et dans le PNR ?

L'échangeur situé dans le PNR concerne tous les tracés hors RN 10, pas seulement le 3C  
Sa fonction est un échange avec la RD 58, axe Nord-Sud ; les habitants du PNR bénéficieraient de cette desserte par l'autoroute A12 dès qu'ils ont à se diriger vers le nord ou le nord-est du département ou vers la petite couronne. Actuellement ils utilisent la RD 58, le pont de la Villedieu sur la voie ferrée et la RN10.

- Le tracé 3C empiète sur le site classé du PNR de 20 ha selon la DDE et de 100 ha selon le maire du Mesnil, qui dit vrai ?

Tout dépend de quoi on parle ; il y a confusion entre site classé et PNR : l'un est à l'intérieur de l'autre, le site classé de la vallée de Chevreuse (3900 ha) est bien plus petit que le PNR (24000 ha).

Le projet traverse le PNR et consomme à lui seul 20 ha du PNR (6 ha du site classé) si on ne prend en compte que son emprise (de l'ordre de 30 m)  
si on veut prendre en compte une surface comprenant 300 m de part et d'autre du projet, on a une surface totale d'environ 450 ha du PNR (une centaine d'hectares du site classé).

A titre de comparaison, un tracé médian (2C' ou 2D), qui traverse également le PNR, consomme une surface de 20 ha du PNR (tracé seul) et environ 350 ha si on prend en compte les 300 m de part et d'autre.

- La DDE a-t-elle intégré dans ses calculs de coûts de la protection de la nappe phréatique, et notamment en conséquence de la construction du viaduc, intégration de la technique du cuvelage étanche ?

Oui, par application de loi sur l'eau ; les études détaillées ne sont pas réalisées à ce stade d'études préliminaires, les coûts ne sont donc que des estimations à partir de ratios.  
( Voir réponses précédentes sur le même thème)

- Les caractéristiques géologiques du Vallon du Pommeret permettent-elles ou interdisent-elles un tracé en déblai (couvert ou ouvert) ?

La présence de sables de Fontainebleau en présence d'une nappe phréatiques rendrait extrêmement coûteuse une solution en tunnel, lequel devrait s'accompagner d'émergences sur son tracé : accès de secours et locaux techniques.

La solution tranchée couverte est envisageable mais mutilante, notamment pour les côteaux qui bordent le Vallon.

La solution en déblai ouvert serait la pire.

Comme il n'y a pas d'habitation, les problèmes géologiques éventuels n'ont pas les mêmes conséquences qu'en tracé médian.

Tout en fait est un problème de coût.

- Hauteur et largeur du viaduc ?

Environ 48 mètres de hauteur, 760 mètres de longueur.

En hauteur, l'idée est de mettre le niveau du tablier en alignement du niveau du plateau du Mesnil-Saint-Denis, pour éviter d'entailler les côteaux par des déblais

- Nombre de constructions individuelles dans le périmètre du PNR de 1985 à 2005 ; nombre de demandes en instances ?

Le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de fournir cette donnée précise dans le délai imparti.

### **Questions relatives à la transformation de la RN 10**

- Pour chacun des deux scénarii, les externalités sont-elles prises en compte partiellement ou totalement ?

Le rapport de M. Beauvais, expert de la C.P.D.P., expose les coûts déjà internalisés et propose des valeurs de coûts environnementaux externalisés,

- Pendant la durée des travaux – à préciser dans chacun des cas – comment le MO préconise-t-il l'écoulement des trafics locaux et de transit ?

Quel que soit le tracé, le maître d'ouvrage a étudié la faisabilité en prenant comme principe général le maintien des flux locaux et de transit.

Pour la famille1, transformation de la RN10, les dossiers d'étude comportent une notice et des schémas à ce sujet. La réalisation par tronçons et le principe de chaussées provisoires sur chaque tronçon, dans l'emprise disponible, avec des basculements de circulation, résument le procédé.

- Sur le même sujet et dans l'hypothèse du choix d'un autre tracé, qu'entend on – en nature et coût de travaux – par transformation de la RN 10 en boulevard urbain ?

Voir la note complémentaire remise par le maître d'ouvrage sur ce sujet.

### **Questions sur les échangeurs**

- Quelle est la procédure à suivre pour la fixation des points d'échanges, avec quels partenaires ?

Il s'agit d'une procédure simple de concertation avec la commune territorialement concernée par l'emprise de l'échangeurs et les collectivités qui subiraient les effets, pour le circulation, de la mise en service de l'échangeur.

- Précision et justification par le MO des points retenus ?

Une note spécifique sera remise à ce sujet ( décision de la C.P.D.P. du 16 juin 2006)

- Compatibilité entre couverture et échangeur ?

Soit on fait un échangeur souterrain, mais dans ce cas il y aura toujours des trémies pour les entrées et sorties des bretelles des échangeurs, soit l'échangeur est situé hors des secteurs couverts ; tout dépend de la topographie des lieux concernés (exple, l'échangeurs avec F12 sera situé en sortie de tranchée couverte).

## Questions relatives au régime des eaux

- Le Maître d'ouvrage ne devrait-il pas compléter son étude par les conséquences éventuelles de chaque tracé sur le régime des eaux ?

Oui, bien sûr : au stade des études d'avant-projet sommaire en vue de la réalisation de l'étude d'impact qui est obligatoire pour la déclaration d'utilité publique.

- Quel serait l'impact d'une voie autoroutière passant sur la ligne de partage des eaux entre les deux bassins ?

Physiquement, il n'y a pas d'impact spécifique à cette situation.

Il faut simplement calculer soigneusement le volume des eaux qui va dans un bassin versant et dans l'autre et appliquer la réglementation « eau » selon les règles applicables à chaque bassin.