

Débat public sur le prolongement de l'autoroute A12
Questions posées au maître d'ouvrage par la Commission Particulière du Débat Public

Référence : lettre du 12 mai 2006 du Président de la C.P.D.P. à M. le directeur Départemental de l'Équipement

1 – Les tracés doivent-ils être considérés comme intangibles ?

Non, les tracés ne sont pas intangibles, pour plusieurs raisons :

- Les familles et scénarios présentés dans les divers documents du maître d'ouvrage ne sont pas figés : leur représentation cartographique dans le dossier du maître d'ouvrage figure un axe ou des localisations de principe (échangeurs) : la largeur du trait n'est pas à l'échelle.
- S'il y a des points de passage obligé (par exemple, la « marge de manœuvre » dans des emprises telles que les coulées vertes du tracé médian est faible en largeur), il y a encore des latitudes sur d'autres parties de tracés figurés dans les documents, et notamment dans les zones naturelles pour lesquelles la notion de fuseau pourrait être précisée, si nécessaire.
- Les études détaillées ne sont pas encore réalisées et certains secteurs peuvent être examinés plus particulièrement pour répondre à certaines demandes, comme par exemple le passage sur le plateau des Néfliers, où il faut concilier d'une part le contournement des zones de protection SEVESO à Coignières et d'autre part l'objectif de s'éloigner des zones urbanisées de Lévis Saint Nom, dans le respect de la géométrie routière (rayon minimum en plan, par exemple), nécessaire pour garantir la sécurité des usagers.
- Plus spécifiquement, la localisation des échangeurs et leurs caractéristiques ne seront arrêtées que dès lors que la définition des fonctions à assurer - donc des trafics qui les traverseront – sera précisée, au regard des trafic attendus sur A12 mais aussi des projets locaux.
- Des scénarios ou des « sous-variantes » peuvent être imaginées par combinaison des familles ou scénarios existants.

2 – Peut-on définir les surfaces impactées, les délaissés agricoles, les secteurs impactés en zone « Natura 2000 » ?

Le maître d'ouvrage a déjà établi des données qui répondent à cette question, afin de les remettre à M. Beauvais, expert désigné par la C.P.D.P. pour lui permettre de répondre à sa mission.

La copie de celles-ci est annexée au présent document.

Commentaire : ce document, récapitule, pour chacun des scénarios, la nature des surfaces traversées et les emprises concernées et permet d'effectuer une typologie de chaque milieu traversé par chaque scénario, par tronçon.

Le bilan, en termes de surfaces, précis des délaissés, notamment agricoles, qui seraient causés par l'infrastructure, n'est pas encore réalisé : ce n'est que lorsqu'un tracé est précisé

qu'on peut savoir avec détail de quel pourcentage une surface cultivable est non seulement amputée mais non viable pour l'agriculture. Le maître d'ouvrage appelle l'attention de la C.P.D.P. sur l'emploi souvent inexact du mot « délaissé ». Ainsi, dans l'hypothèse du tracé par le Vallon du Pommeret, il est contestable, selon le maître d'ouvrage, de qualifier a priori de « délaissés » la totalité des surfaces agricoles qui resteraient au nord du tracé de A12. Ces surfaces restent d'une importance telle qu'elles restent économiquement cultivables si des moyens de rétablissement et de désenclavement sont prévus par le maître d'ouvrage. La notion de « délaissé », selon le maître d'ouvrage, s'applique à des franges de coupures, trop petites ou disséminées, incultivables et comme leur nom l'indique, que le propriétaire délaisse.

En fin, à partir d'un certain seuil d'amputation, l'Etat procède à l'acquisition de la totalité de la parcelle ; d'autres procédures peuvent être mises en œuvre, comme le remembrement ; enfin, comme cela vient d'être dit, le désenclavement de toutes les parcelles doit être assuré par le maître d'ouvrage.

Les secteurs en zone Natura 2000 ont fait l'objet d'une cartographie réalisée par la DDAF (voir en pièce jointe la superposition des familles de tracés et les périmètres Natura 2000).

3 – Le coût du tracé médian prend-il en compte la protection des nappes phréatiques et des ruissellements et de leur traitement ?

Oui, conformément aux exigences de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et ses décrets d'application de 1993, le projet prend totalement en compte toutes les dépenses afférentes à la protection de l'eau et au traitement de toutes les surfaces imperméabilisées par le projet. Le rejet des eaux superficielles dans des exutoires naturels ne doit pas être susceptible de modifier le régime des eaux, l'apport en sels dissous au milieu aquatique doit être limité, des bassins de rétention ou d'infiltration doivent être créés pour limiter les rejets d'eaux pluviales dans les eaux superficielles. Les eaux infiltrées ou rejetées seront traitées (par exemple utilisation de séparateurs à hydrocarbure pour les bassins d'infiltration, géotextile dans les fossés enherbés pour les pollutions accidentelles).

Cette réponse est complétée en annexe 2 avec le rappel des dispositions auxquelles le maître d'ouvrage est tenu de répondre au titre de la loi sur l'eau (source : D.D.A.F. des Yvelines)

4 – S'agissant de la RN 10, les externalités sont-elles prises en compte ? Comment les trafics s'écouleront-ils pendant les travaux ? Qu'entend-on, dans l'hypothèse d'un autre tracé, par transformation de la RN 10 en boulevard urbain ?

Dans le dossier du maître d'ouvrage, les externalités des différentes familles ont été quantifiées en première approche avec les mêmes indicateurs (ceci est traité pages 57 à 69). Jugées insuffisantes par certains acteurs du débat public, la C.P.D.P. a requis une expertise pour établir une quantification plus précise et exhaustive des effets, qui pourrait être présentée sous forme de « monétarisation ».

Les études de faisabilité des scénarios de la famille 1 contiennent bien une étude particulière de faisabilité du phasage des travaux, c'est-à-dire en prenant en compte les contraintes importantes de maintien de la circulation pendant les travaux.

Cette étude est notamment détaillée pour le scénario 1B, le plus difficile. Dans le dossier remis à la C.P.D.P. portant sur les études techniques de ce scénario, figurent un rapport et des plans explicitant le principe de réalisation par tranches, le long de la RN10, et des rétablissements provisoires de trafic sur chaque tranche.

Dans l'hypothèse d'un tracé hors emprise de la RN 10, celle-ci serait délestée d'une très grande partie de son trafic (plus de 50 %), permettant, en conséquence, d'envisager des aménagements propres à un boulevard urbain : trottoirs, aménagements paysagers des abords, traversées sécurisées, couloirs de bus, pistes cyclables.

Le document « requalification de la RN10 » remis le 15 mai à la C.P.D.P. complète cette réponse sur ce point particulier.

5 – Aux Essarts le Roi, peut-on faire l'économie de la déviation au nord de la RN 10 sur les terres agricoles de la commune ? Quelles sont les informations sur une enquête publique suivie d'un avis défavorable au sujet d'une zone d'activité commerciale ?

Concernant la déviation des Essarts le Roi, elle n'apparaît *a priori* pas obligatoirement indispensable au maître d'ouvrage, mais répondrait, à son avis, à un besoin exprimé par le passé (à confirmer) par la commune, non seulement d'éloigner les nuisances de la circulation importante de la RN 10 des habitants de la commune, mais aussi d'assurer une meilleure desserte de la commune elle-même à partir de la RN 10, qui alors serait délestée du trafic de transit : pour les habitants eux-mêmes et pour assurer la desserte de la future ZAC d'activités du Gros Chêne, que le prolongement de l'A12 contourne depuis de nombreuses années au Plan d'Occupation des Sols de la commune.

A propos de cette zone d'activité du Gros Chêne, l'avis défavorable du Commissaire Enquêteur (et d'ailleurs également des administrations, dont la DDE), est relatif à la révision simplifiée du POS, dans lequel il était prévu par la commune une extension de la zone existante.

L'avis défavorable a été doublement motivée sur la forme (procédure inadaptée aux enjeux du projet) et sur le fond (utilité de l'urbanisation au regard des effets sur le territoire).

Le maître d'ouvrage dispose d'une copie des pièces essentielles de ce rapport qu'il remettra de manière séparée à ce rapport à la C.P.D.P.

6 – Le maître d'ouvrage peut-il préciser d'une part la procédure à suivre pour la fixation des points d'échanges et la justification de leur fonctionnalité, d'autre part si les coûts seraient modifiés et dans quelle proportion en cas de couverture intégrale sur la totalité du tracé commun de Montigny pour les familles 2, 3 et 4 ?

L'implantation des échangeurs d'un projet autoroutier ne relève pas d'une procédure particulière différente de l'ensemble du projet, dont il est un des éléments caractéristiques. Le projet répond entre autres besoins celui de faciliter des échanges avec un certain nombre de voies importantes qu'il rencontre : F 12 et RD 36 qui sont des voies est-ouest permettant de drainer la circulation d'échange entre l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines et celles de Massy-Saclay et dans l'avenir l'OIN ; et la RD 58, axe départemental nord-sud, qui permet d'assurer la desserte du Parc Naturel Régional en direction du nord du département des Yvelines ; sa poursuite par le prolongement de R12, de l'autre côté de la RN 10, qui pourrait être décidée par les collectivités en profitant de l'opportunité de la réalisation de l'A12, compléterait ce réseau de voies transversales. Néanmoins, le maître d'ouvrage, devant une opposition déjà exprimée par les collectivités concernées (Le Mesnil

et Lévis St Nom), pourrait proposer que l'échangeur avec la RD 58 ne soit pas réalisé à la mise en service de A12, tout en conservant cependant la possibilité de le construire plus tard (réservation d'emprise). Enfin, le projet d'échangeur avec la RN 10 au sud de la Zone d'activités des Marais de Coignières permettrait une desserte de cette zone industrielle, mais aussi de l'ensemble des zones d'activités de ce secteur longeant la RN 10.

La couverture intégrale de la traversée de la commune de Montigny sur environ 2 kilomètres, aurait un surcoût de plus de 200 M €, qui réduirait alors écart relatif moins important entre les familles de tracés neufs. Le projet actuel, à cet endroit, prévoit le coût d'une tranchée ouverte dans la section comprise entre F12 et la RD 36, à 6 mètres de profondeur, permettant de préserver les riverains des nuisances de l'autoroute et de rester en deçà des seuils réglementaires environnementaux. Cette tranchée pourrait être complétée, à un coût raisonnable, par des éléments complémentaires de protection, comme des buttes antibruit, traitée d'un point de vue paysager, voire même avec des murs antibruit supplémentaires. Ces protections phoniques et paysagères seraient des éléments supplémentaires pour la protection contre plusieurs éléments de la pollution de l'air.

Enfin, la CPDP, ayant observé qu'à l'occasion du débat public sur le projet A104, des cartes sur le niveau sonore avaient été distribuées par le MO, souhaiterait que des cartes semblables soient produites et distribuées.

Le projet d'autoroute A104, pour lequel des concertations très poussées ont été réalisées par le passé, a fait l'objet d'études de niveau avant-projet sommaire, permettant de donner des informations notamment sur les niveaux sonores actuels puis modélisés en fonction de la nature du site (topographie, expositions météorologiques,...) et également la nature du trafic attendu et la proximité des différents tronçons concernés.

L'histoire du projet A104 n'est en effet pas la même que celle de A12 : les données disponibles ne sont pas de la même nature.

Le prolongement de l'autoroute A12 n'a pas pu faire l'objet de ce type d'études de bruit pour le débat public. Le maître d'ouvrage a intégré dans son dossier de débat des données qui sont du niveau de précision normalement exigé par les études préliminaires.

Produire des cartes de bruit à ce stade est très difficile techniquement. Les courbes de bruit nécessitent une modélisation du projet avec un niveau de précision qui n'est pas arrêté à ce stade du projet.

Le maître d'ouvrage n'est donc pas, dans le délai du débat public, à même de constituer une cartographie sonore ni actuelle (aucune mesure n'a été effectuée sur le site) ni future. On peut cependant rappeler que conformément à la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et ses textes d'application, notamment à partir de mai 1995, les niveaux de bruit seront contenus aux seuils prévus par tout moyen (tranchées, murs et buttes antibruit,...) : dans les secteurs en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, les niveaux futurs ne devront pas dépasser 60 dB de jour et 55 dB de nuit ; dans les autres secteurs, les niveaux seront contenus en deçà de 65 dB de jour et 60 de nuit. Les riverains concernés par ces mesures sont les habitations, les établissements de santé et les établissements scolaires. Ces riverains sont recensés dans une bande d'étude de 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure pour chacune des familles (cf. p. 64 du dossier du maître d'ouvrage).

ANNEXE 1 : réponse du maître d'ouvrage à la question posée par M. Beauvais, expert désigné par la C.P.D.P. sur les emprises :

Question : L'emprise des infrastructures : quelle largeur, quelle longueur selon les tracés en distinguant ce qui est en zone agglomérée et ce qui est en zone agricole ou naturelle.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les profils en travers-type :

Le prolongement de l'autoroute A12, prévu à 2 x 3 voies (ou 2 x 2 voies élargissable à 2 x 3 voies), aura généralement une emprise globale totale d'environ 33 mètres de largeur :

- un terre-plein central de 3 m
- 2 x 3 voies de 3,50 m
- 2,50 m de bande d'arrêt d'urgence de chaque côté
- 2 m de berme extérieure de chaque côté.

Pour les sections à 2 x 2 voies élargissables à 2 x 3 voies, la répartition des 33 m est constituée de la façon suivante :

- 10 de terre-plein central
- 2 x 2 voies de 3,50 m
- 2,50 m de bande d'arrêt d'urgence de chaque côté
- 2 m de berme extérieure de chaque côté.

A ces profils en travers de la plate-forme, il faut ajouter, dans certains cas, la largeur des talus (fonction de la profondeur de la voie).

Pour les sections en souterrain (tranchée couverte), le profil en travers à 2 x 3 voies se décompose comme suit, pour chaque sens de circulation (13,50m) :

- 0,75 m de trottoir
- 0,25 m de bande dérasée gauche
- 3 voies de 3,50 m
- 1 m de bande dérasée droite
- 1 m de trottoir à droite

auxquels il faut ajouter les parois latérales de 0,75 m de chaque côté.

les deux sens de circulation sont soit juxtaposés (voile central de 0,75 m), soit superposés.

Les trémies des tranchées couvertes à 2 niveaux superposés nécessitent des emprises plus importantes lors de la séparation des 2 niveaux.

Enfin, des surlargeurs pour la visibilité sont nécessaires dans les courbes, à l'approche des échangeurs, et dans les sections en pente.

Cas du viaduc : la largeur totale de l'ouvrage (à 2 x 3 voies) est de 31 mètres.

On prendra donc les valeurs moyennes suivantes :

en section courante, en tranchée à 1 niveau et en viaduc : 33 mètres

en tranchée à 2 niveaux : 18 mètres.

Les caractéristiques des milieux traversés :

longueurs totales selon les variantes :

- famille 1 (transformation de la RN 10) : 12 km
- famille 2 (jumelage avec la voie ferrée) : 17 km
- famille 3 (tracé médian) : 17 km
- famille 4 (par le vallon du Pommeret) : 18 km

La famille 1 est en zone totalement urbaine sur toute la section comprise entre la fin de l'A12 actuelle et le sud de Coignièrès ; la section "Les Essarts le Roi", sur 15 000 mètres, est en partie en zone urbaine centre des Essarts le Roi) et en partie en zone rurale (à l'Ouest du tracé).

- le tracé 1A comprend des passages souterrains au droit des carrefours, le reste étant au niveau du sol
- le tracé 1B est totalement en souterrain à 2 niveaux superposés sur toute la longueur du parcours.

Les familles 2,3 et 4 comportent à leurs 2 extrémités, des troncs communs :

- entre la fin de l'A12 actuelle et la limite sud de la zone d'activités de Trappes-Elancourt, un passage en tranchée couverte à 1 niveau de 600 mètres de longueur dans la zone urbaine jusqu'à F12, puis en tranchée ouverte (à 6 m de profondeur) de F12 à la RD 36 : zone urbaine comprenant des activités à l'ouest et des zones pavillonnaires entrecoupée de zones d'équipements sportifs à l'est (2010 mètres); enfin, le tronçon suivant (en tranchée ouverte) longe le bois de Trappes à l'est et la zone d'activités de Trappes-Elancourt à l'ouest (2400 mètres).
- entre la jonction avec la RN 10 au Sud de Coignièrès et la fin du projet, à l'échangeur de l'Artoire (avec la RN 10 et la RD 191), le tronc commun contourne la future zone d'activité des Essarts le Roi, en zone agricole, sur une longueur de 3800 mètres.

La section centrale des 3 familles de tracés peut être décrite de la façon suivante :

Famille 2 : le tracé quitte le bois de Trappes en longeant la partie sud de la ZA de Trappes-Elancourt pour rejoindre la voie ferrée qu'il longe ensuite (soit au sud, soit au nord selon la variante), en tranchée couverte à 2 niveaux superposés.

- la variante 2A, au sud de la voie ferrée, longe une zone d'habitation dense sur une longueur de 4220 mètres
- la variante 2A', au nord de la voie ferrée, longe une zone d'activités sur une longueur de 4330 mètres.

Les 2 tracés se rejoignent ensuite à l'air libre, le long de la ZI des Marais qu'ils contournent par le sud (une sous-variante continue à longer la voie ferrée jusqu'au bout de la ZI), en traversant une zone agricole sur 3960 mètres avant de passer sous la voie ferrée et la RN 10.

Famille 3 : le tracé traverse le bois de la Défonce sur une longueur de 1060 mètres, puis rejoint des zones pavillonnaires qu'ils traversent en tranchée couverte à 2 niveaux superposés.

- la variante 2C' traverse la coulée verte de La Verrière sur une longueur de 350 mètres de zone pavillonnaire, puis 1540 mètres d'équipements sportifs
- la variante 2D traverse la coulée verte du Mesnil St Denis sur une longueur de 2060 mètres de zone pavillonnaire

Les 2 tracés se rejoignent ensuite à l'air libre sur la zone actuellement agricole, mais future zone mixte (habitat et activités) des Bécanes, sur 4650 mètres, puis traverse une zone agricole en contournant par le sud la ZI des Marais avant de passer sous la voie ferrée et la RN 10.

Famille 4 : le tracé se trouve entièrement en zone naturelle (espaces boisés ou agricoles) sur toute la longueur de cette section, soit sur 8350 mètres. Le viaduc traversant le vallon du Pommeret a une longueur d'environ 800 mètres.

Annexe 2

Éléments complémentaires de réponse sur la cadre réglementaire – loi sur l'eau

source : D.D.A.F. De Yvelines (B. Desmet)

Il convient de distinguer la phase chantier de la phase exploitation

Phase chantier

Les travaux de réalisation de la tranchée couverte nécessitent la mise en œuvre d'importants décaissements. Un rabattement de nappe est sans doute à prévoir. Si ce rabattement est effectué par forage, il conviendra d'appliquer la rubrique 1.1.0. du décret nomenclature n°93-743 du 29/03/93 : « sondage, forage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : D » (future rubrique 1.1.1.0. dans le projet de décret modificatif).

A noter que cette rubrique est également applicable en cas de forage pour les besoins d'eau du chantier.

En cas de rejets, la rubrique 2.2.0. (future 2.2.1.0.) s'applique : « rejet dans les eaux superficielles susceptible de modifier le régime des eaux à l'exclusion des rejets des ouvrages visés aux rubriques 5.1.0. et 5.2.0., la capacité totale du rejet étant :

- 1- supérieure ou égale à 10 000 m³/j ou à 25% du débit : A
- 2- supérieure à 2 000 m³/j ou à 5% du débit mais inférieure à 10 000 m³/j et à 25% du débit : D »

Afin de respecter la qualité des eaux rejetées, des mesures spécifiques de traitement de l'eau rejetée peuvent être mise en place pendant la durée du chantier. Ces dispositions avaient été appliquées pour le chantier de l'A86.

Enfin, il conviendra de se poser la question si la partie de l'ouvrage en décaissement constitue une barrière hydraulique préjudiciable aux forages du secteur.

Phase exploitation

En cas de franchissement de cours d'eau, il convient d'appliquer la rubrique 2.5.0. « installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 2.5.5., ou conduisant à la dérivation ou au détournement d'un cours d'eau : A »

Pour la mise en place de bassin de collecte et de laminage des eaux pluviales collectées sur la chaussée, il conviendra d'appliquer la rubrique 2.7.0. : « création d'étangs ou de plans d'eau, la superficie étant

1° Dont les eaux s'écoulent directement, indirectement, ou lors de vidanges dans un cours d'eau de 1re catégorie piscicole et lorsque la superficie de l'étang ou du plan d'eau est :

- a) Supérieure ou égale à 1 ha **A**
- b) Supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha **D**

2° Dans les autres cas que ceux prévus au 1° et lorsque la superficie de l'étang ou du plan d'eau est :

- a) Supérieure ou égale à 3 ha **A**
- b) Supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha **D »**

Les rejets d'eau pluviale seront réglementés suivant la surface ruisselée par la rubrique 5.3.0. : « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans un bassin d'infiltration, la superficie totale desservie étant :

- 1° Supérieure ou égale à 20 ha **A**
- 2° Supérieure à 1 ha, mais inférieure à 20 ha **D »**

La rubrique 2.2.0. susmentionnée pourrait également être applicable selon l'impact du rejet.

A noter qu'une partie du tracé de l'A12 est concernée par le SAGE de la Mauldre, il conviendra donc d'appliquer les mesures de limitation des ruissellements à 1l/s/ha.

Concernant la mise en œuvre de sels de déverglaçage, elle sera soumise à la rubrique 2.3.1. selon la quantité épandue : « Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à au moins une des caractéristiques suivantes :

1° Si le débit de référence est inférieur à 0,5 m³/s ou si le rejet s'effectue dans une zone mentionnée au 1° de la rubrique 230 :

- a) Apport au milieu aquatique de plus de 5 t/jour de sels dissous **A**
- b) Apport au milieu aquatique de 1 à 5 t/jour de sels dissous **D**

2° Si le débit est supérieur ou égal à 0,5 m³/s et si le rejet s'effectue hors d'une zone mentionnée au 1° de la rubrique 230 :

- a) Apport au milieu aquatique de plus de 20 t/jour de sels dissous **A**
- b) Apport au milieu aquatique de 5 à 20 t/jour de sels dissous **D »**