

# Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines CODESQY

*Le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines intervient dans le cadre légal et réglementaire de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et suite à la délibération du Comité Syndical de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines créant le Conseil de Développement de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY).*

*Celui-ci a pour mission de contribuer à l'aménagement et au développement durable du territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Ses membres, représentants de la société civile, sont l'expression des forces vives associatives, économiques, sociales, culturelles et sportives de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et issus de toutes les communes de l'agglomération.*



Président  
Philippe Marguerit

Adresse  
2, avenue des IV Pavés du Roy  
Le Village  
Montigny-le-Bretonneux - BP 46  
78185 St-Quentin-en-Yvelines Cedex

### CONTACT

Patrice Reffo  
Mail : [patrice.reffo@agglo-sqy.fr](mailto:patrice.reffo@agglo-sqy.fr)  
Site : [www.saint-quentin-en-yvelines.fr](http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr)

Ce cahier est rédigé :

- suite à une sollicitation de la CPDP,
- dans le cadre d'une auto saisine du CODESQY eu égard à l'importance de la question pour les habitants et les acteurs du territoire.

## Préalable

Le CODESQY demande que l'analyse ne soit pas exclusivement routière et de trafic, et que les différents tracés soient étudiés dans une optique globale d'urbanisme, de développement durable et de promotion de l'intérêt général.

Le CODESQY considère que le dossier de débat public sur le prolongement de l'autoroute A 12, comporte des imprécisions, des données non actualisées, des options techniques de calibrage différentes d'un tracé à l'autre qui :

- nuisent à l'enrichissement de la réflexion, à l'éclairage de la décision sur la suite à donner au projet,
- vont jusqu'à fausser les évaluations susceptibles de conduire au choix de tel ou tel tracé.

Dans le cadre  
du débat public organisé par

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A12

---

Le CODESQY demande que le dossier de débat public soit mieux expliqué, corrigé et qu'une nouvelle présentation, levant toutes ces ambiguïtés, soit produite en réunion de débat public.

Considérant les projections de trafic en 2020 communiquées dans le dossier de débat public, le CODESQY demande que soit réalisée une étude indépendante du maître d'ouvrage pour :

- vérifier la pertinence d'une solution A 12 comme lien structurant entre l'A 11 - A 10 et le nord de l'Europe via l'A 1,
- chiffrer l'impact à l'horizon 2020, en terme de trafic supplémentaire, distinguant poids lourds et véhicules légers, de la mise en service du tunnel tout gabarit reliant l'A 86 à l'A 12 à Bailly d'une part, et du bouclage de la francilienne par l'A 104 entre Méry-sur-Oise et l'A 13, d'autre part, et enfin de Port 2000 au Havre.

Considérant, que l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay et le Centre d'Envergure Européenne, éléments essentiels de notre territoire, apporteront dans le paysage des déplacements et de la mobilité supplémentaires, donc de nouveaux enjeux d'aménagements et d'équipements par des systèmes performants d'échange, le CODESQY demande que des études d'impact soient d'emblée menées dans cette optique.

Considérant, que plusieurs décennies de tergiversations et de péripéties diverses ont provoqué le report permanent de toute prise de décision (dès 1965, le SDAURP prévoyait le prolongement de l'A12, mais 15 ans plus tard, est intervenu le classement inopiné d'un site invalidant le tracé prévu), faisant de Saint-Quentin-en-Yvelines, une exception en France où toutes les villes nouvelles ont été, dès leur conception, dotées d'un contournement autoroutier, le CODESQY demande que l'Etat assume ses responsabilités.

Le CODESQY intègre dans sa démarche de développement durable que les ressources énergétiques fossiles utilisées à 95 % dans les déplacements seront épuisées à l'horizon de 30 à 50 ans suivant les scénarios de références.

Néanmoins, quelle que soit la nature de l'énergie utilisée dans les modes de transports à venir, la demande de déplacements sera au minimum équivalente, c'est-à-dire insoutenable dans la configuration actuelle.

---

## Les Enjeux pour le CODESQY

Restaurer la qualité de vie des populations riveraines par :

- une diminution des nuisances sonores, olfactives et visuelles, et une circulation urbaine plus fluide et moins dangereuse,
- une sécurisation des populations riveraines trop souvent frappées par les conditions actuelles de la circulation automobile.

**Transformer le handicap de la coupure urbaine, provoquée par la RN 10 et la ligne de chemin de fer, en opportunité, par un projet d'urbanisme sur l'ensemble du tracé. Pour reconquérir l'espace urbain, l'agglomération se construirait alors autour de sa colonne vertébrale, au lieu de la subir comme une frontière. Gommer cette fracture géographique pour éviter qu'elle ne se traduise en une fracture économique, sociale, politique, voire territoriale menaçant l'intégrité de l'agglomération, pouvant aboutir à son éclatement.**

Faciliter l'accessibilité au bassin d'emploi de Saint-Quentin-en-Yvelines tant pour les déplacements internes, que pour les flux entrants ou sortants et les échanges avec les emplois environnants, pour favoriser l'accès des Saint-Quentinois au marché local de l'emploi (communes environnantes incluses) et le redéploiement économique des entreprises.

Réduire les temps de déplacements et donc les coûts de transport, la consommation énergétique et la pollution atmosphérique en améliorant les performances des infrastructures génératrices de « bouchons », pour conforter l'attractivité économique de Saint-Quentin-en-Yvelines.

---

**Créer une alternative au tout automobile en structurant un véritable réseau de transports en commun (seulement 14 % des modes de déplacements) :**

***Au plan local par :***

- la réalisation du TCSP La Verrière - Trappes, prolongé vers la Clef de Saint-Pierre puis au-delà Plaisir, articulé d'une branche vers Montigny, Guyancourt qui puisse se brancher au TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, et s'étoffer d'une branche en direction de Versailles d'autre part,
- la création de véritables circulations douces sécurisées (piétons, vélos),
- la mise en place d'un nouveau plan territorial de transports en commun, en utilisant des solutions collectives, mais aussi modulaires, adaptées à une demande atomisée (transports à la demande, taxis collectifs, etc.).

***Au plan régional par :***

- l'achèvement du TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines,
- la résorption des « points noirs » ferroviaires afin de pouvoir améliorer la fréquence et le cadencement des dessertes, et de permettre aussi le report du terminus Rambouillet de l'une des 2 lignes (RER C ou La Verrière - La Défense),
- la jonction de la ligne La Verrière - La Défense avec la ligne RER E via Saint - Lazare,
- l'arrêt à Saint-Quentin-en-Yvelines aux heures de pointe de certains TER en provenance de Chartres,
- la décision sur deux nouvelles opérations intéressant notre territoire :
  - la liaison tangentielle Ouest (Achères - Poissy - Versailles - Massy),
  - la liaison tangentielle Sud (Massy - Evry - Sénart),pour que d'ici 2020, ces deux liaisons puissent absorber une grande partie du trafic routier, tant voyageur que fret. Le verrou du « *barreau Sud* » ainsi levé, permettrait la connexion des réseaux TGV Atlantique aux réseaux Sud-est, Nord et bientôt Est,
- en lien avec le point précédent, l'étude d'une gare TGV sur le site de Trappes pour accueillir une ligne qui viendrait de Massy pour rejoindre l'Ouest de la France.

Faire en sorte que des communes ne puissent pas se saisir d'opportunités d'aménagement qui pourraient contrarier le choix final du tracé (exemple classement du Vallon du Pommeret). Aussi, les projets de GPV des deux communes situées sur le tracé de la RN 10 et le projet d'urbanisme commercial de Coignièrès devront être intégrés et mis en cohérence avec les projets de tracé. S'il en était autrement cela reviendrait à financer plusieurs fois le même objet avec l'argent public.

Le CODESQY entend souligner que l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, par sa conception et son développement, permet que le desserrement de l'agglomération parisienne dans le quart sud-ouest de la région, se fasse selon un mode plus économe de terrains naturels et mieux organisé pour les entreprises et les habitants, qu'un développement spontané porteur de mitage et d'étalement sans frein de l'urbanisation. Par là même, cette agglomération a protégé le pays de Rambouillet et la haute vallée de Chevreuse, et pourra continuer à le faire si elle trouve des conditions favorables à la poursuite de son développement.

***La reconquête de certains terrains autour de la RN 10 et des voies ferrées, aussi bien que la restauration de conditions de déplacements et de vie autour de cet axe, font partie de ces conditions.***

---

## Les demandes du CODESQY

Le CODESQY demande que le dossier de débat public soit repris en fonction des observations qui sont faites, qu'il soit corrigé et approfondi par des études objectivées indépendantes du maître d'ouvrage, puis présenté à nouveau dans une réunion de débat public en particulier concernant :

- les données de trafic distinguant poids lourds et véhicules légers intégrant en particulier à l'horizon 2020 la mise en service : du tunnel tout gabarit reliant l'A 86 à l'A 12 à Bailly, du dernier tronçon de l'autoroute A 104 et de Port 2000 au Havre,

- la pollution atmosphérique et en corollaire l'impact sanitaire (maladies des voies respiratoires) sur la population,
- le niveau de bruit des différents scénarios.

Que le champ de l'étude soit élargi pour intégrer à la réflexion des solutions de contournement rural au Nord-ouest, par la RN 12 en particulier.

Le CODESQY demande que tous les tracés soient étudiés de façon cohérente et équitable en corrigeant les partis pris du dossier de présentation notamment en matière de prévision de trafic, d'évaluation de calibrage et de coûts. Par exemple, tous les tracés ne devraient-ils pas être étudiés sur la base d'un même calibrage à 2 x 2 voies ? D'autant plus que l'A 12 et la RN 10, sont à 2 x 2 voies à chaque extrémité des tracés étudiés. Alors que dans le dossier, à l'exception du scénario 1A, tous les autres tracés sont présentés en 2 x 3 voies, sous l'angle d'une réserve de capacité, augmentant arbitrairement celle-ci de 50 %, occasionnant par là même des coûts de réalisation supérieurs, des pollutions accrues et des trafics supérieurs. Faudrait-il d'ailleurs, en déduire que le viaduc prévu dans le scénario « Vallon du Pommeret » est conçu pour accueillir 2 x 3 voies ?

Le CODESQY demande que quel que soit le tracé retenu, et dès lors qu'il traverse une zone urbaine, il doit être réalisé en tranchées couvertes ou en tunnel, afin de ne pas créer de coupure supplémentaire, tout en veillant à ce que les derniers progrès technologiques s'appliquent à l'évacuation des gaz d'échappements.

Le CODESQY demande que soit obligatoirement associée au projet retenu (notamment dans sa dimension financière) une requalification de la RN 10 en voie urbaine de desserte locale avec transports en commun intégrés et circulations douces.

Le CODESQY demande la création d'une structure de veille à l'écoute des particuliers, des commerçants et des entrepreneurs victimes de nuisances lors des phases d'exécution des travaux, en vue du règlement d'éventuels conflits.

Les premières séances du débat public ont amplement démontré qu'aucune des solutions envisagées dans le dossier du maître d'ouvrage, ne recueillera l'unanimité. Des intérêts particuliers et des enjeux très locaux et contradictoires, mobilisent comme toujours dans ce genre de situation, fortement, voire violemment, individus et groupes, au détriment de la recherche de compromis et de compensations acceptables autour d'une solution d'intérêt général. Le CODESQY souhaite que de telles inévitables divergences locales, ne soient pas le prétexte, une fois de plus, à un report d'une décision, aujourd'hui absolument nécessaire. Le CODESQY demande donc que le présent débat public soit réellement la dernière étape avant un véritable choix de la part de l'autorité publique compétente sur des aménagements qui ne peuvent plus attendre.

**Le CODESQY souhaite donc que tout soit mis en œuvre pour qu'un projet de qualité, y compris sur le plan esthétique, puisse emporter l'adhésion de toute une population de par le choix de son tracé et les options techniques retenues.**

**Cela est possible à condition qu'il :**

- mette un terme définitif aux souffrances insupportables subies par les populations riveraines de la RN 10, en rétablissant un environnement humainement viable,
- protège les populations riveraines du nouveau tracé autoroutier de toutes les nuisances, élément incontournable de l'acceptation partagée par tous.



## CONTACT

Président  
Philippe Marguerit

Adresse  
2, avenue des IV Pavés du Roy  
Le Village  
Montigny-le-Bretonneux - BP 46  
78185 St-Quentin-en-Yvelines Cedex

Directeur Général CODESQY  
Patrice Reffo

Mail : patrice.reffo@agglo-sqy.fr  
Site : www.saint-quentin-en-yvelines.fr