

Débat public

Prolongement de l'autoroute A12

Note complémentaire au dossier du maître d'ouvrage

**L'opération d'intérêt national
« Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines »**

**Approche des questions relatives aux déplacements :
Le rôle du prolongement de l'autoroute A12**

Avril 2006

L'opération d'intérêt national, quelques rappels généraux :

L'opération d'intérêt national (O.I.N.) « Massy, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles » a pour objectif de valoriser les ressources exceptionnelles, uniques en Europe, d'enseignement supérieur, de recherche et de recherche-développement du territoire. Cet objectif était déjà inscrit dans le Schéma Directeur D'Aménagement et D'Urbanisme de la Région Ile-de-France (SDAURIF) de 1994 comme dans le schéma directeur local que le district du plateau de Saclay avait élaboré dans les années 90.

☞ Le rapport d'étape du préfet de la région Île-de-France au Premier Ministre, du 5 janvier 2006, est joint en annexe de cette note.

Sur le thème des déplacements, voir en particulier les pages 11,12 et 17.

Les déplacements sur le secteur d'études de l'O.I.N. : le rôle attendu du prolongement de A12

☞ Un rôle réaffirmé pour les transports en commun :

Le SDAURIF de 1994 avait prévu pour la desserte de cette opération **un transport en commun en site propre (TCSP)**. Celui-ci partait de la future plate-forme multimodale de Massy Palaiseau, qui connecte le territoire aux RER C, et D ainsi qu'à la gare TGV, desservait ensuite les installations du plateau et se raccordait au TCSP déjà existant à Saint Quentin.

Une première tranche du projet de transport en commun a été financée dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et se réalise entre Massy Palaiseau et l'Ecole Polytechnique. Cet investissement, qui relie le territoire aux RER B et C et à la gare TGV de Massy, permettra une amélioration immédiate importante des conditions de desserte par transport collectif.

Dans la perspective de l'opération d'intérêt national, ce TCSP prend tout son sens. Il semble indispensable, du point de vue de l'Etat, qu'afin d'avoir son efficacité maximum il soit fortement structuré, avec une excellente qualité de service et un matériel et des infrastructures adaptées, mais aussi qu'il soit maillé dans les relations nord sud . L'Etat souhaite notamment l'inscription d'un nouveau TCSP entre la plate forme multimodale de Massy et la grande zone d'activité de Courtaboeuf .

☞ Les dessertes routières : l'Etat privilégie l'aménagement et le maillage des routes existantes

En ce qui concerne la desserte routière est-ouest du territoire, le SDAURIF de 1974 avait inscrit le projet de liaison A 126 (renommée A 104) entre l'échangeur de Massy et l'autoroute A 12, après traversée du plateau, afin de répondre à la demande croissante de déplacement entre l'est et l'ouest du territoire.

Mais ce parti présente de graves difficultés d'environnement, puisqu'il créerait une coupure supplémentaire sur le plateau et qu'il passe dans des endroits extrêmement sensibles et fragiles proches des sources de la Bièvre, situés à Guyancourt. Telles sont les raisons pour lesquelles **l'Etat étudie une solution alternative dont le principe serait de desservir le territoire à partir des infrastructures existantes que sont la RD36 au sud et la A 86 au nord, plutôt que par une infrastructure nouvelle en son centre.**

La RD 36 est actuellement à deux fois deux voies à caractéristiques urbaines dans Saint Quentin et elle est en cours d'aménagement en Essonne. Si le projet de A 126 était abandonné, L'Etat estime qu'il serait indispensable d'adapter, le moment venu, les caractéristiques du CD 36 à l'évolution du trafic, sous la forme par exemple d'une voie express, donc sans carrefour à niveau. **Dans un tel cas, le passage dans Saint-Quentin-en-Yvelines, et tout particulièrement le raccordement à l'A12 prolongée, devrait faire l'objet d'études d'études approfondies et de dispositions spécifiques concertées et appropriées, afin de permettre le raccordement à l'A 12 le moins pénalisant possible .**