

débat public

PROLONGEMENT

A12

La route nationale 10 traverse un territoire qui s'étend à l'Ouest de Paris entre l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune des Essarts-le-Roi. Seul axe structurant local, proche de la saturation, la RN 10 connaît des phénomènes récurrents de congestion et d'insécurité routière, facteurs de nuisances multiples pour les riverains. Dans la recherche de solutions adaptées, différentes études ont été menées qui révèlent l'étendue des enjeux pour ce territoire à fort potentiel. Il apparaît qu'une réponse globale et durable aux problèmes posés est aujourd'hui attendue de tous.

Conformément à la loi démocratie de proximité, à l'écoute des parlementaires et élus concernés, le ministre de l'Équipement a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) : le 6 juillet 2005, celle-ci a pris la décision d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de l'A12 proposé par le ministère de l'Équipement.

Parmi les différentes solutions explorées, quatre familles de tracés ont émergé au fil du temps. Le débat constitue l'opportunité de les mettre en perspective, en les plaçant au cœur d'une réflexion de développement durable. Le dossier réalisé par le ministère de l'Équipement, maître d'ouvrage du projet, et son maître d'ouvrage délégué, la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) des Yvelines, présente les scénarios envisageables et tente de fournir à chacun les clés d'une analyse comparative la plus complète possible.

LA RN 10, UNE COUPURE URBAINE AU CŒUR D'UN TERRITOIRE RICHE EN POTENTIELS

L'aire d'étude du projet de prolongement de l'autoroute A12 porte sur un ensemble territorial diversifié qui comporte :

- » 4 communes de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (Trappes, La Verrière, Élancourt, Montigny-le-Bretonneux)
- » 2 communes de la Vallée de Chevreuse (Lévis-Saint-Nom et Le Mesnil-Saint-Denis)
- » la commune des Essarts-le-Roi située dans le Sud-Yvelines (dont le périmètre de SCOT a été défini par arrêté préfectoral du 26 septembre 2005)
- » les communes de Coignières et Maurepas, sorties du périmètre de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1984 mais qui sont contiguës à l'agglomération du même nom.

Tantôt urbain tantôt rural, ce territoire aux caractéristiques physiques, historiques et humaines différenciées, présente des problématiques de développement très contrastées. Bien que peu homogène, mais globalement jeune, actif et dynamique, il constitue, à proximité de l'agglomération parisienne, un fort potentiel, à la fois économique, résidentiel et naturel, qui mériterait d'être plus amplement soutenu et valorisé. Or ceci est aujourd'hui impossible, en raison même de la configuration et de l'usage de la RN 10, seul axe important de desserte locale. Dans l'incapacité de remplir son rôle de boulevard urbain et difficile à franchir, elle coupe littéralement le territoire en deux.

Les Essarts-le-Roi

Une rurbanisation maîtrisée aux portes du Parc Naturel Régional. La commune fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud-Yvelines dont l'élaboration sera engagée en 2006.

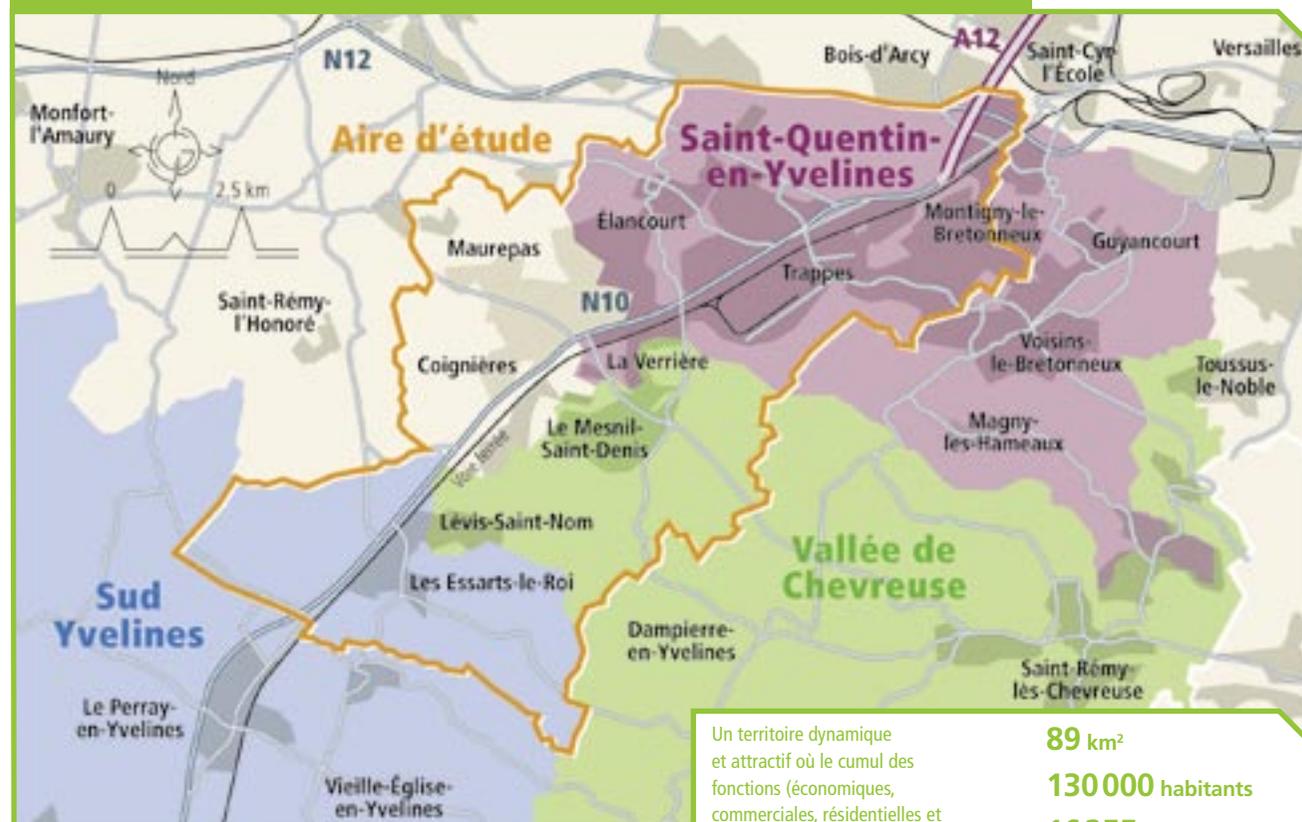


La vallée de Chevreuse

Un territoire rural préservé, qui se caractérise par la présence d'un Parc Naturel Régional (PNR) apprécié des promeneurs franciliens.



L'AIRES D'ÉTUDE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A12 : UN PATCHWORK DE ZONES URBAINES ET NATURELLES



Un territoire dynamique et attractif où le cumul des fonctions (économiques, commerciales, résidentielles et de loisirs) engendre de nombreux déplacements quotidiens. Il est raccordé au réseau des grandes infrastructures routières d'Île-de-France par l'A12, prolongée par la RN 10 en voie rapide à 2x2 voies jusqu'à Rambouillet.

89 km²
130 000 habitants
16 255 riverains directs de la RN 10
66 000 emplois
67 % d'actifs



Saint-Quentin-en-Yvelines

- » Une agglomération jeune, contrastée, en expansion régulière
- » 7 communes
- » **141 000 habitants, 2 000 habitants/km², 40 % de - de 25 ans**
- » **2^e pôle économique** de l'Ouest parisien, 15 000 emplois
- » **2 pôles de compétitivité nationaux** : Vestapolis et Systém@tic
- » **1 projet d'Opération d'Intérêt National (OIN)** susceptible de créer 100 000 emplois sur une vingtaine d'années
- » **Centre d'Envergure Européenne (CEE)** : pôle scientifique international sur le plateau de Massy-Saclay

UNE OFFRE DE TRANSPORTS CONCENTRÉE SUR LA RN 10

Au cœur d'un environnement fortement urbanisé, la RN 10 devrait assurer la desserte des territoires qu'elle traverse. En réalité, seul axe local important, elle assure toutes les fonctions : desserte des quartiers et zones d'activité, échanges avec les territoires limitrophes, transit vers les autoroutes A11 et A10. Elle supporte de ce fait des trafics excessivement importants, contraints de cohabiter, qui se perturbent mutuellement et provoquent congestion et insécurité sur la voie. Dans ce cadre, aucune fonction n'est correctement assurée, la desserte locale en est particulièrement perturbée, les conflits d'usage s'exacerbent et le développement des transports publics est fortement contraint.

La RN 10 : un statut difficilement identifiable pour l'automobiliste qui l'utilise le plus souvent comme une autoroute urbaine

- » Une infrastructure à deux chaussées séparées, seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud du département des Yvelines.
- » Des caractéristiques physiques (grands alignements droits, rares courbes, pas de rampe importante) qui incitent à des vitesses élevées et augmentent le risque d'accident.
- » 13 carrefours dont 7 à feux tricolores entre Trappes et Les Essarts-le-Roi qui provoquent des ralentissements brutaux.

Des points de franchissement insuffisants et difficiles, facteurs de coupures profondes et de contraintes multiples

Les échanges de part et d'autre des communes sont permis par quelques franchissements de la RN 10, supports de flux nombreux : il s'agit soit de croisements à niveau, soit de franchissements par des ouvrages d'art (qui franchissent également les voies ferrées). Ils n'ont pas évolué depuis la construction de la ville nouvelle et constituent un véritable obstacle aux relations Est/Ouest au sein de l'agglomération et à l'accès aux gares, situées à l'opposé des quartiers d'habitation.



DES CONDITIONS DE CIRCULATION FACTEURS DE RISQUES ET NUISANCES MULTIPLES

DES TRAFICS IMPORTANTS*

69 600 véhicules par jour en moyenne à l'entrée Est de Trappes

60 100 à hauteur de Maurepas et de La Verrière

53 300 dans la traversée de Coignières

46 800 aux Essarts-le-Roi

14 % de poids lourds à l'entrée de Trappes

9 % au droit de Maurepas et La Verrière

12 % dans la traversée de Coignières

*Source DDE/CDES 2003



DES REPORTS DE TRAFIC NÉFASTES

- » Le réseau local, utilisé comme itinéraire de délestage, est de plus en plus chargé.

UNE INSÉCURITÉ ROUTIÈRE FORTE

- » Un taux d'accidents de 50 % plus élevé sur la RN 10 par rapport à la moyenne observée sur des routes de caractéristiques semblables.
- » Plus de 60 accidents corporels par an entre Trappes et Les-Essarts-le-Roi, avec une moyenne de 4 tués et près de 10 blessés graves.

DES ATTEINTES À LA QUALITÉ DE VIE

- » Un environnement paysager peu qualitatif (installations industrielles et commerciales, glissières de sécurité...).
- » Des niveaux sonores importants : 3 points noirs bruit (>70dBA) sont recensés à l'entrée de Trappes, dans le quartier de l'Agiot à Maurepas et dans le quartier de la Chapelle à Élancourt.
- » Une pollution atmosphérique imputable au trafic routier.

DES CONTRAINTES POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS ET L'INTERMODALITÉ

- » L'accès aux gares, difficile, limite leur attractivité.
- » La configuration actuelle de la RN 10 et le manque de points de franchissement ne permettent pas d'aménager des itinéraires réservés aux bus, des circulations douces, confortables et sécurisées, des espaces de stationnement...

SANS PROLONGEMENT DE L'A12, LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN 10 : UNE SOLUTION PARTIELLE ET TEMPORAIRE

Des aménagements avant tout qualitatifs...

En regard du contexte extrêmement dégradé de la RN 10 dans la traversée de la zone d'étude, de Trappes aux Essarts-le-Roi, des améliorations de cette section font l'objet d'une inscription à l'actuel Contrat de plan État-Région 2000-2006.

Des études préliminaires ont été engagées par la DDE des Yvelines en liaison avec le Conseil Général et les communes concernées. Elles portent essentiellement sur une meilleure insertion urbaine de la voie, sur la mise en place de protections phoniques sur les zones recensées comme des « points noirs dus au bruit » et sur l'aménagement des carrefours particulièrement dangereux ou présentant des problèmes aigus de fonctionnement.

... Sans effet sur le trafic

Des simulations de trafic ont été réalisées en novembre 2005 sur l'aire d'influence du projet à partir du modèle de trafic de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF).

Ces simulations permettent d'évaluer les conditions de circulation à l'heure de pointe du soir (HPS) à l'échelle régionale à l'horizon 2020. Elles se fondent sur des hypothèses liées à l'évolution prévisionnelle de la demande de déplacements et sur le réseau routier de l'Île-de-France tel qu'il serait en 2020 si l'on ne réalisait pas le projet (réseau de référence prenant en compte les projets programmés).



DES EFFETS LIMITÉS ET UNE SITUATION QUI CONTINUE DE SE DÉGRADER

La RN 10 serait en limite de capacité en 2020

Au niveau des sections les plus difficiles (entre Les-Essarts-le-Roi et Coignières et à hauteur de Trappes) le trafic serait de près de 2 400 véhicules par heure et par sens pour une capacité de 2 500. Les véhicules effectuant des trajets longue distance se reporteraient légèrement sur l'A10 plus au Sud mais les trafics internes utiliseraient de plus en plus la voirie locale.

Le temps moyen de parcours, déjà peu performant, augmenterait de +20 % entre Montigny-le-Bretonneux et Rambouillet

À l'heure actuelle, il faut, en moyenne, environ 30 minutes entre Rambouillet et Montigny-le-Bretonneux (dans les 2 sens), pour un trajet de 25 km à l'heure de pointe du soir. En l'absence de projet, ce temps passerait à 36 minutes voire beaucoup plus au moindre aléa (accident, travaux, conditions météorologiques difficiles).

La RN 10 attirerait toujours plus de poids lourds

Le trafic poids lourds moyen constaté sur la RN 10, deux sens confondus, sur la section comprise entre l'A12 et Les Essarts-le-Roi, était de 5 300 unités en 2003. Ce trafic continuerait de croître de +15 %, contribuant à la saturation de la RN 10. Sur l'autoroute A10, l'autre radiale située en parallèle, le trafic augmenterait dans le même intervalle de temps de +10 % (contribuant à sa saturation).

Un cumul de trafics perturbateur, facteur d'accidents nombreux et graves

La RN 10 supporterait en 2020 une proportion de **30 % de trafic de transit, 30 % de trafic d'échanges et 40 % de trafic local**. En d'autres termes, malgré la dégradation des temps de trajet et des conditions de circulation, la RN 10 sera toujours plus encombrée avec du trafic longue distance, renforçant le niveau d'insécurité routière.

LE PROLONGEMENT DE L'A12 : UNE SOLUTION QUI RÉPOND À L'ENSEMBLE DES PROBLÈMES

Offrir une liaison nationale à caractéristiques autoroutières

De longue date, les réflexions portent sur l'aménagement d'une voie à caractéristiques autoroutières entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi vers Rambouillet et le Sud des Yvelines, destinée à assurer la continuité de l'ensemble de la liaison entre les autoroutes A13 et A12 au Nord, A11 et A10 au Sud. Cette voie pourrait non seulement accueillir le trafic de transit, en offrant un itinéraire Nord-Sud alternatif favorisant une meilleure répartition des flux, mais aussi structurer de manière durable le territoire à différentes échelles, en cohérence avec les politiques régionales de déplacements urbains. La question du prolongement de l'autoroute A12 est posée dans ce cadre.

Améliorer les fonctionnalités routières en contribuant au développement de l'intermodalité, des pôles d'emplois et de la qualité du cadre de vie

Si la réflexion porte sur la pertinence de la réalisation d'une infrastructure autoroutière, elle s'appuie à la fois sur des considérations techniques (écoulement optimal des différents flux de trafic dans les meilleures conditions de sécurité), économiques et environnementales. La meilleure insertion possible de l'infrastructure dans son environnement naturel et urbain est une préoccupation majeure : c'est le fondement même d'un projet qui cherche d'abord à servir un développement équilibré et qualitatif du territoire. Il s'agit clairement dans ce cadre de **rechercher le meilleur niveau de service routier possible, d'améliorer fortement la sécurité routière sur la RN 10, de permettre la requalification de cette infrastructure en boulevard urbain et celle des quartiers traversés, d'améliorer enfin l'accessibilité aux activités locales (notamment les pôles d'intérêt national) et de favoriser ainsi leur développement.**



DES BÉNÉFICES IMPORTANTS ET UNE SITUATION DURABLEMENT AMÉLIORÉE SONT ATTENDUS

Un réseau routier adapté à la nature des déplacements pour un niveau de service et de sécurité optimal

Traffic dissociés et homogènes = déplacements plus sûrs, plus faciles et plus rapides
Lisibilité des fonctions = vitesses adaptées et sécurité renforcée.

Une qualité et un cadre de vie améliorés pour les riverains de la RN 10

Moins de trafic dans les zones urbaines = moins de nuisances pour les habitants
Trafic de transit écarté des zones urbaines = une opportunité de renouvellement urbain, une relance des possibilités d'aménagement des espaces riverains de la RN 10
Réduction des reports de trafic sur le réseau local = un apaisement sur les voies rurales et en particulier celles qui traversent le Parc Naturel Régional.

L'opportunité de rééquilibrer l'offre de transports en faveur notamment des transports en commun

Réseau de voiries mieux structuré et hiérarchisé, points de franchissement nombreux et sécurisés = des capacités dégagées pour le développement des autres modes (accès aux gares, sites propres, circulations douces).

Un soutien renforcé au dynamisme économique local et à l'emploi

Amélioration des accès aux zones d'activités existantes et en projet = une valorisation certaine et un regain d'attractivité pour le territoire et ses grands pôles d'activités.

QUATRE FAMILLES DE TRACÉS À DÉBATTRE

L'étendue des problèmes et des enjeux du projet de prolongement de l'autoroute A12 alliée au caractère hétérogène du territoire a conduit le maître d'ouvrage à l'exploration comparée d'une large gamme de solutions potentielles. Dans ce cadre, quatre « familles » de tracés ont été envisagées, au sein desquelles 7 scénarios différenciés ont été étudiés : la transformation de la RN 10, selon deux scénarios d'aménagement dans son emprise actuelle, constitue la première famille conformément à la demande de la CNDP ; les autres, situées hors de l'emprise de la RN 10, restituent des scénarios qui ont fait l'objet, toutes ces dernières années, d'études et de dialogues.

Chaque famille (sauf la famille 1) est découpée d'Est en Ouest en trois sections distinctes. La section centrale est celle sur laquelle la différenciation des tracés et la plus grande et où l'enjeu du choix d'une famille de tracés semble le plus important. C'est la raison pour laquelle elle a été le plus finement explorée.

LES 4 FAMILLES DE TRACÉ SUR L'AIRE D'ÉTUDE



SUR L'EMPRISE DE LA RN 10

Famille 1

Transformation sur place de la RN 10
Il s'agit d'une transformation complète de la RN 10, directement sur ou sous son tracé actuel.

Scénario 1A
« RN 10 en route express »
Scénario 1B
« A12 sous RN 10 »

EN DEHORS DE L'EMPRISE DE LA RN 10

Famille 2

Jumelage avec la voie ferrée
Cette famille propose un tracé urbain parallèle à la voie ferrée, susceptible de passer au Nord ou au Sud de celle-ci.

Scénario 2A
« Sud de la voie ferrée »
Scénario 2A'
« Nord de la voie ferrée »

Famille 3

Tracé médian
Cette famille située au centre de la zone d'étude intervient sur des secteurs de transition entre espaces urbanisés et espaces naturels.

Scénario 2D
« Emprise sous la coulée verte »
Scénario 2C'
« Passage au Sud de l'étang des Noës »

Famille 4

Par le vallon de Pommeret
Il s'agit du tracé « historique » du prolongement de l'A12. Il traverse des zones rurales ou naturelles pour partie incluses dans un site classé et un Parc Naturel Régional.

Scénario 3C
« Par le vallon du Pommeret »

Budget et financements prévisionnels

Les coûts d'investissement (estimation 2001) s'échelonnent entre 1 310 M€ TTC pour la famille « transformation sur place de la RN 10 » et 350 M€ TTC pour la famille « par le vallon du Pommeret ».

Les coûts annuels prévisionnels d'exploitation et d'entretien sont respectivement pour ces mêmes familles de 7 M€ et de 2,5 M€.

La durée estimée du chantier est de 8 ans pour la famille « transformation sur place de la RN 10 », 4 à 5 ans pour les familles « jumelage avec la voie ferrée » et « tracé médian », de 3 à 4 ans pour la famille « par le vallon du Pommeret ».

DES EFFETS VARIABLES SELON LES SCÉNARIOS

■ Environnement : quels effets ?

Toute réalisation d'infrastructure a des effets sur son environnement à des degrés divers. Des études approfondies ne pouvant être engagées à ce stade du projet, différents indicateurs thématiques (paysage, nature et biodiversité, bruit, air, eau) ont été identifiés et affectés à chaque famille de tracés afin de rendre une comparaison sommaire possible.

Le scénario 1B « A12 sous RN 10 » est celui qui a le moins d'effets sur le milieu naturel. Cet avantage doit être pondéré par un délai de réalisation beaucoup plus long et des conditions de travaux très nuisibles pour le cadre de vie des riverains.

Le scénario « par le vallon du Pommeret » traverse le site classé de la vallée de Chevreuse (6 ha sur un total de 3 900 ha) et pose la question d'un déclassement partiel.

Pendant les travaux, toutes les voies de circulation seront maintenues, certaines pouvant être déviées temporairement, puis restaurées. Le phasage sera étudié de façon à maintenir les dessertes des habitations et équipements situés à proximité du tracé quelle que soit la solution retenue. La méthode d'exécution des tranchées couvertes est conçue pour minimiser les nuisances de chantier.



■ Trafic et sécurité : quelles améliorations ?

» Un allègement de plus de la moitié du trafic de la RN 10 en cas de tracé neuf

En dehors du scénario 1A « RN 10 en route express », l'effet du projet est considérable sur la RN 10 : de 4 200 véhicules à l'heure de pointe du soir, le trafic moyen sur la RN 10 serait compris entre 1 550 et 1 700 dans les scénarios en tracé neuf (soit moins de la moitié) et plus faiblement encore, entre 1 200 et 1 450, dans la traversée de Trappes.

» Des temps de parcours améliorés et une meilleure accessibilité des pôles de développement

Les scénarios en tracé neuf permettent de réduire le temps de parcours entre Rambouillet et Montigny-le-Bretonneux de 30 minutes en moyenne actuelle à 23 minutes en 2020. Ces améliorations se répercutent également aux liaisons entre pôles et optimisent l'accessibilité aux emplois (1/4 d'heure gagné environ sur la liaison Rambouillet - Roissy en cas de tracé neuf).

» La disparition du trafic de transit sur la RN 10 (tracés neufs uniquement)

En raison de l'attractivité de l'A12 prolongée, le trafic augmente globalement de 10 % sur l'aire d'influence du projet.

En revanche, et c'est un objectif majeur, le trafic de transit disparaît totalement de la RN 10 qui peut dès lors recouvrer sa vocation de boulevard urbain, quel que soit le scénario en tracé neuf retenu. La solution d'aménagement de la RN 10 en route express maintient la même proportion de trafic de transit que sans aménagement, soit environ 30 % du trafic total. Elle ne répond pas à l'objectif recherché.

■ Quel bilan socio-économique ?

Le scénario 1B « A12 sous RN 10 », du fait de son coût très supérieur à celui des autres scénarios, de ses performances inférieures (en termes de gain de temps et de sécurité), de la longueur prévisionnelle et du caractère plus contraignant des travaux, présente des indicateurs de rentabilité socio-économique peu favorables. Les résultats relatifs aux autres variantes en tracé neuf montrent en revanche l'intérêt du projet pour la collectivité. Le scénario 1A « RN 10 en route express » n'a pas fait l'objet d'une évaluation dans la mesure où il ne couvrirait pas le champ des objectifs fixés (séparation des trafics, sécurité routière et qualité de vie notamment).

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : PLUS DE LA MOITIÉ D'ACCIDENTS EN MOINS

	Probabilité du nombre d'accidents sur le prolongement de l'A12	Probabilité du nombre d'accidents sur la RN 10 requalifiée en boulevard urbain	Nombre d'accidents actuels sur la RN 10	Gain (sur une période de 5 ans)
Familles 1 à 4 en tracé neuf	81	14	230	135
Famille 1 : Scénario RN 10 en route express	165	Sans objet		65

Source : DREIF

Dans l'objectif d'améliorer conjointement les fonctionnalités du réseau routier et la qualité de l'environnement urbain, seul un projet de grande ampleur comme le prolongement de l'autoroute A12 permet de couvrir le champ des problèmes posés par la saturation de la RN 10 actuelle à l'horizon 2020. Il ouvre, de plus, de réelles perspectives pour la reconquête de la voirie locale, de la ville et de ses abords. La RN 10 allégée d'une part considérable de son trafic serait alors en capacité de recouvrir sa vocation de boulevard urbain et de devenir le point d'appui d'une nouvelle dynamique territoriale.

Les quatre familles de solutions pré-sélectionnées et « mises à plat » dans le dossier de débat public présentent toutes un certain nombre d'avantages, plus ou moins importants selon les paramètres retenus : il convient de bien les évaluer en comparant les différents indicateurs d'effets produits.

Le débat qui s'ouvre doit permettre à chacun de les apprécier, de se forger une opinion quant à l'opportunité du projet, au choix de la famille de tracés et du scénario lui apparaissant comme les plus pertinents au regard des enjeux, et de les faire valoir. C'est une étape importante du processus de décision, qui s'inscrit dans une démarche ouverte d'échange, de dialogue et de réflexion.

Le maître d'ouvrage recueillera toutes les attentes et remarques qui s'exprimeront. L'examen et la mise en perspective des points de vue lui permettront d'éclairer ses choix et de décider des modalités de la poursuite du projet.

LES GRANDES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE

- » Juin 2005 : saisine de la Commission nationale de débat public (CNDP) par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
- » 6 juillet 2005 : décision de la CNDP d'engager le débat public sur le prolongement de l'A12.
- » Mars 2006 : ouverture du débat public.
- » Septembre 2006 : bilan du débat.
- » Décision du ministre sur le principe et les conditions de poursuite du projet.

POUR EN SAVOIR PLUS ET CONNAÎTRE LES DATES DE RÉUNIONS PUBLIQUES

- » Site de la CPDP : www.debatpublic-A12.org
- » Site du maître d'ouvrage : www.yvelines.equipement.gouv.fr

Ce document est une synthèse du dossier du maître d'ouvrage versé au débat. Il est téléchargeable sur ce site.

POUR FAIRE CONNAÎTRE SON OPINION

Dans le cadre du débat, les questions et observations relatives au projet doivent être adressées à la commission particulière du débat public sur le prolongement de l'A12.

- » Adresse postale :
Commission particulière du débat public - Prolongement de l'A12 (CPDP)
41, boulevard Vauban - Immeuble KEOPS
78280 Guyancourt
Téléphone : 01 39 30 46 46 Télécopie : 01 30 57 10 93
- » Adresse mail :
contact@debatpublic-A12.org



CONTACT

Mission A12
Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines
35, rue de Noailles
BP 1115 - 78011 Versailles Cedex
dde-yvelines@equipement.gouv.fr
Tél. : 01 30 84 30 00 et 01 30 84 30 32