

Réponses du maître d'ouvrage aux questions complémentaires posées par la C.P.D.P. au maître d'ouvrage le 26 juin 2006

1) Coignières SEVESO

Rappel de l'argument:

** "le complément de dossier relatif au Plan de prévention des risques technologiques de Coignières réalisé par la DDE ne prend pas en compte toute la loi du 30 juillet 2003 dans le paragraphe "Maîtrise de l'urbanisation". Les Zone de Protection Rapprochée et Zone de Protection Eloignée sont des éléments antérieurs à cette loi.*

** Si le PPI en vigueur, élaboré par les services en charge de la protection civile, approuvé par arrêté préfectoral n°SIDPC-2004-23 le 27 mai 2004 définit bien un cercle concentrique de 1381m de rayon centré sur le bac n°16 de la RAFFINERIE DU MIDI, il définit également deux autres seuils d'effet :*

Le seuil Flux thermique: (feu de cuvette) de 1,5 kW

- Périmètre de 300 m à partir du bord des cuvettes.

Le seuil Effets "onde de choc" : (explosion d'un bac à toit fixe)

- Périmètre de sécurité N° 1 : Cercle d'un rayon de 650 m centré sur le bac N°16 de la Raffinerie du Midi

- Périmètre de sécurité N° 2: Cercle d'un rayon de 450 m centré sur le bac N°11 de la C.I.M."

Réponse :

L'objet du plan de prévention des risques technologiques sur ce site (P.P.R.T.), dont l'élaboration va être prochainement lancée, a précisément pour objectif de prendre des prescriptions complémentaires éventuelles.

Celles-ci pourraient se traduire :

- Par des périmètres différents de protection (de forme géométrique adaptée aux effets étudiés) ; on parlerait alors de zonage plus que de périmètres ;
- Par des réglementations ou conditions nouvelles d'occupation des sols à l'intérieur dans chaque zonage.

Le passage d'une infrastructure routière au voisinage d'un périmètre SEVESO de cette nature se traduirait certainement, outre des interdictions de tracé dans un zonage rapproché, par des prescriptions techniques particulières (profil abaissé, merlons protecteurs, etc.) et des mesures d'exploitation et d'alerte sur l'infrastructure (du type signalisation réglementaire R2 comme il en existe au droit des passages à niveau mais aussi à l'entrée des tunnels).

Le maître d'ouvrage profite de cette interrogation pour préciser que l'actuelle RN10 se trouverait aussi à l'intérieur du périmètre à étudier au titre du P.P.R.T.. Or les experts de la sécurité civile considèrent que le double accès à la zone des Pétroliers de Coignières (l'un par la RN10 et l'autre par A12 d'où une sortie de service pourrait être envisagée pour des accès de secours sur la zone) est favorable du point de vue de l'accessibilité au site en cas de catastrophe (cf. congestion de la RN10).

Le maître d'ouvrage confirme par ailleurs que ses tracés actuels contournent les 3 périmètres précités dans l'attente de définition des zonages du P.P.R.T..

Les études d'avant-projet en tiendraient naturellement compte.

2) Trafics ; transports en commun

Rappel de l'argument :

Il y a de grosses incohérences dans les prévisions et types de trafics individuels et leur affectation sur tracé neuf.

En effet il est noté que (page 20) « depuis de nombreuses années une relative stabilité du trafic sur la RN10 » ; les schémas des types de trafics (pages 20 et 35) montrent que le trafic de transit ne représente qu'une part modeste des flux de circulation (20% actuellement et 30% en 2020). Ces chiffres sont difficiles à corréliser avec ceux (de la page 57) qui tendent à démontrer qu'une part notable du trafic (y compris d'échanges et interne) serait absorbé par l'A12 (le flux sur la RN10 passant de 4200 UVP/h à des chiffres compris entre 1550 et 1700) et que la demande totale de trafic s'établirait à 7400 UVP/h (y compris A12) au lieu de 3850 actuellement. La réunion d'experts du 30 mai n'a pas vraiment permis de clarifier ces valeurs 2020 qui sont des hypothèses importantes pour juger de l'opportunité du projet.

Par ailleurs, malgré l'affirmation du contraire, la desserte en transports en commun est globalement insuffisante.

Il est noté que (page 21) : « la charge des trains offre une qualité de service élevée avec un taux d'occupation moyen de 58% ». Il est évident que cela n'est pas du tout ressenti comme cela par les « usagers » et que cela est contredit par le minimum de données qu'accepte de diffuser la SNCF. »

Réponse :

Volet trafic

- Beaucoup de personnes ne semblent pas comprendre que 20 ou 30% de trafic de transit sur la RN10 ne signifie pas que seuls ces 20% ou 30% iraient sur l'A12. Une part notable du trafic d'échanges (entre la zone d'études élargie et le reste du département ou de l'Île-de-France) emprunterait aussi A12. Par exemple, un usager travaillant sur les Hauts-de-Seine ou sur Velizy-Villacoublay et habitant l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un utilisateur potentiel de l'A12 jusqu'à l'échangeur avec la RD36 ou la RD58, selon sa destination précise. Donc si en 2020, les 30% de trafic de transit de la RN10 et la moitié des 50% de trafic d'échange se reporte sur la RN10, cela fait déjà 55% de report. Sans compter le cabotage pour la trafic interne qui se fera aussi en partie par A12 (exemple : un usager allant de Rambouillet à Saint-Quentin-en-Yvelines est en trafic interne de la zone d'étude élargie). Ceci explique, schématiquement, le fort report de la RN10 sur A12, de l'ordre de 60 à 70% du trafic total de la RN10.
- En 2020, on aurait 4200 véh/h à l'HPS (heure de pointe du soir) sans projet. Avec projet, on aurait 5400 à 5700 véh/h HPS sur A12 (selon le tracé) auxquels se rajoutent les 1700 véh/h HPS qui resteraient sur la RN10. Le total, 7400 véh/h HPS semble élevé par rapport aux 4200 véh/h sans projet. C'est l'objet de l'interrogation. Selon la DREIF, cette différence de + 70% (qui ne serait que de +15% en TMJA – trafic moyen annuel journalier – car l'heure de pointe amplifie les effets de report) est la conjonction de deux facteurs : un report du trafic de A10 vers l'itinéraire A12-RN10 et le délestage des voiries secondaires actuellement utilisées comme shunt de la RN10.

Volet transports en commun

- Le maître d'ouvrage a consulté le S.T.I.F. pour rédiger son dossier et les chiffres et appréciations de celui-ci ne font de reprendre les éléments fournis. La copie de cette note du S.T.I.F. sera envoyée à la C.P.D.P. indépendamment de la présente réponse.
- A noter que les 58% d'occupation correspondent vraisemblablement aux deux sens confondus à l'heure de pointe ; le S.T.I.F. aurait dû distinguer le taux de remplissage dans chaque sens.
- Pour mémoire : le S.T.I.F. n'a pas répondu aux sollicitations de la C.P.D.P. ; le maître d'ouvrage n'a pu confronter ses prévisions de déplacements et des projets à ceux du S.T.I.F.

3) Les poids lourds :

Rappel de l'argument :

En fait, la RN10 est relativement peu utilisée par les poids lourds par rapport à d'autres axes de desserte de la région Parisienne. Un observateur placé à l'entrée de Trappes ne compte guère plus de 2 PL à la minute, soit 120 PL à l'heure et environ 1500 sur la journée. Et encore il s'agit d'un trafic PL surtout à destination locale, ce qui est d'ailleurs souligné dans le dossier puisque ce trafic décroît de 14% à 9% au droit de Maurepas et de La Verrière, pour croître à nouveau à 12% dans la traversée de Coignières (page 20). Il est donc peu crédible de dire que « la RN10 attirera toujours plus de poids lourds » (page 30), sauf à développer énormément les zones d'activités. Mais on restera toujours dans ce cas sur un trafic local. Est-ce exact ?

Réponse :

Le taux de poids lourds (PL) sur la RN10 (de 9 à 14% selon les sections : cela montre d'ailleurs bien que les PL ne sont pas tous en transit mais desservent les zones urbaines)est élevé dans l'absolu et compte-tenu du caractère de la voie.

La simulation de trafic montre une progression (de 5400 PL par jour en 2003 à 6500 PL en 2020) qui correspond à une hypothèse de +1% (+0,94%) pendant 20 ans.

Cette croissance a été mise en doute pendant le débat ; les experts pensent qu'elle pourrait être plus faible (mais cela resterait une croissance !) et irrégulière dans le temps (selon le contexte économique).

La structure du trafic de PL est essentiellement de l'échange entre la zone d'étude et le reste de l'Île-de-France, et non du trafic local. Comme la population et l'activité de la zone d'études doivent croître, le trafic de PL a vocation à augmenter d'autant plus qu'il n'existe pas de projet routier nouveau ou ferroviaire concurrent à la RN10.

Il serait donc peu crédible d'écrire autre chose qu'une prévision de croissance.

4) Prise en compte d'autres voies pour les prévisions :

Rappel de l'argument :

On a toutefois oublié d'intégrer le rôle de la RN 286 qui dirige le trafic de transit de l'A12 actuelle vers l'A11 et l'A10 via la N118.

Réponse :

Cette affirmation, non argumentée ni démontrée, est complètement fausse.

Le modèle de trafic de la DREIF prend en compte l'ensemble du réseau routier de l'Île-de-France, et bien sûr les voies citées et leurs améliorations de capacité d'ici 2020, comme l'indique la carte et la légende, page 31 du dossier du maître d'ouvrage.

5) La déviation de Rambouillet à 2 X 2 voies :

Rappel de l'argument :

L'actuel passage à une seule voie dans le sens Paris-province au niveau de Rambouillet qui constitue un goulot d'étranglement incapable d'écouler un trafic autoroutier a été occulté. Or ce passage n'est non seulement pas programmé par la DDE, mais encore fortement hypothéqué par le classement prochain de la forêt de Rambouillet en forêt de protection, lequel empêchera toute infrastructure nouvelle.

Rambouillet accepterait-elle une 2x2 voies ?

Réponse :

La mise à 2 fois 2 voies de la déviation de Rambouillet fait l'objet d'une opération inscrite au contrat de plan 2000-2006.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique doit débuter au second semestre 2006.

Cette opération, les mesures d'accompagnement, les compensations, font l'objet d'un accord des élus de Rambouillet.

L'opération se fait à partir des emprises de la RN 10 ; ce n'est pas un tracé neuf mais un élargissement de la déviation actuelle.

L'opération est totalement compatible avec le périmètre de protection de la forêt de Rambouillet.

Remarque : les travaux de mise à 2 fois 2 voies en route expresse de la RN10 entre Ablis et Rambouillet ont démarré et s'achèveront en 2008. La déviation de Rambouillet sera elle aussi à 2 fois 2 voies, route express, en 2010.

6) Impact du projet A12 sur l'itinéraire

Rappel de l'argument :

Si l'ambition du prolongement de l'A12 est de constituer une partie d'infrastructure à caractéristiques autoroutières destinée à relier l'Ouest de Paris aux autoroutes A11 et A10, cela doit être annoncé et prévu comme tel, faute de quoi l'étude d'impact qui sera à produire lors de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera prise en défaut. La réglementation fait en effet obligation d'analyser l'impact de l'ensemble du programme lorsque celui-ci est réalisé par étapes. Contentieux garanti.

Réponse :

- Le rôle du prolongement de A12 dans l'aménagement de la liaison vers A10 et A11 est clairement décrit page 37 (colonne de gauche) du dossier du maître d'ouvrage.
- Les simulations de trafic en 2020 portent aussi sur la RN10 et la RN 191 dans le sud des Yvelines.

- L'enquête publique précitée sur la mise à 2 fois 2 voies de la déviation de Rambouillet intègre les prévisions de trafic liées à la réalisation du prolongement de A12. Cela illustre que A12 est bien pris en compte dans l'impact sur le programme d'aménagement de l'itinéraire de la RN10.