

cndp

Commission particulière

du débat public

Compte-rendu du débat public



sur le projet de prolongement de l'A12

Établi par le président
de la Commission particulière
du débat public

> 3 mars au 17 juin 2006

Le débat public, c'est :

- 15 semaines de débat
- 13 réunions publiques
- Plus de 45 h de débat
- 9 réunions d'initiatives locales en présence de la CPDP
- Plus de 7 000 participants
- 100 000 exemplaires de la plaquette de présentation du projet
- 7 000 exemplaires du dossier du débat
- 2 journaux du débat, tirés au total à 50 000 exemplaires
- 19 cahiers d'acteurs, tirés à 20 000 pour les 7 premiers, et à 10 000 pour les suivants
- Plus de 1 255 questions
- Plus de 1 331 avis
- 145 contributions
- Plus de 1 000 coupons T
- Plus de 35 000 visites sur le site www.debatpublic-a12.org
- Plus de 220 000 pages visitées
- 1 expertise complémentaire
- 3 Dire d'experts
- 3 études complémentaires diligentées par des acteurs
- 3 conférences de presse
- Près de 110 articles de presse

SOMMAIRE

p. 5 | **Partie I : Le déroulement du débat**

p. 5 | **I – LA PRÉPARATION DU DÉBAT**

p. 5 | 1 – La CPDP : constitution et fonctionnement

p. 6 | 2 – Les entretiens préalables

p. 6 | 3 – Le dossier du maître d'ouvrage

p. 7 | 4 – Les modalités d'organisation du débat

p. 10 | **II – LE DÉBAT**

p. 10 | 1 – Le lancement du débat et l'information tout au long du débat

p. 12 | 2 – Les réunions publiques

p. 22 | 3 – Les relations et le fonctionnement de la CPDP pendant le débat

p. 23 | 4 – Expertise, études complémentaires et Dire d'experts

p. 25 | 5 – La participation du public

p. 31 | 6 – La presse : un relais décisif

p. 33 | 7 – Le coût du débat

p. 34 | **Partie II : Observations générales sur le déroulement du débat**

p. 37 | **Partie III : Enseignements du débat**

p. 37 | **I – DE QUOI S'AGIT-IL ?**

D'apprécier l'opportunité et l'acceptabilité du projet d'une autoroute (A12)

p. 37 | 1 – En fonction de l'échelle géographique

p. 38 | 2 – En fonction de l'échelle locale

p. 38 | 3 – En fonction de l'échelle régionale et nationale

p. 38 | 4 – En fonction des projets territoriaux

p. 41 | 5 – En fonction de la stratégie des acteurs du débat

p. 42	II – LE TRAFIC COMME UN « NŒUD » DANS LE DÉBAT
p.42	1 – Trafics et opportunité de l’ouvrage
p. 43	2 – Transports collectifs : une alternative à la route insuffisante aujourd’hui, préoccupation pour demain
p. 44	3 – Prospective des trafics : ralentissement de croissance ou baisse absolue ?
p. 46	4 – Une autoroute-entonnoir redoutée... et surdimensionnée ?
p. 48	III– L’AXE ROUTIER DANS SON ENVIRONNEMENT
p. 48	1 – L’environnement
p. 49	2 – Le cadre de vie
p. 50	3 – Conjuguer environnement, cadre de vie et développement durable
p. 51	4 – L’insertion des grands projets dans leur territoire
p. 51	5 – L’acceptabilité
p. 53	IV– LES TRACÉS
p. 54	1 – Les quatre propositions venant du public
p. 56	2 – Les tracés proposés par le Maître d’ouvrage
p. 57	§ 1 : Famille 1 « Transformation de la RN 10 »
p. 59	§ 2 : Famille 2 « Jumelage avec la voie ferrée »
p. 60	§ 3 : Famille 3 « Tracé médian »
p. 61	§ 4 : Famille 4 « Passage par le Vallon du Pommeret »
p. 63	3 – Les sections communes
p. 63	§ 1 : Tronc commun de Montigny-le-Bretonneux
p. 63	§ 2 : Tronc commun des Essarts-le-Roi
p. 64	4 – Comparaison des tracés suivant les principes du bilan socio-économique
p.65	Les apports du débat
p.66	Annexes



Par sa lettre de saisine du 30 mai, reçue le 6 juin 2005 (cf. annexe), le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, demandait à la CNDP dans l'hypothèse où un débat serait décidé, d'apporter un éclairage sur :

- *L'opportunité d'un prolongement de l'A12 par une voie à caractéristiques autoroutières ;*
- *Sa faisabilité en aménagement sur place ou en tracé neuf ;*
- *La famille de tracés qui devrait le cas échéant faire par la suite l'objet d'études approfondies.*

Partie I

Le déroulement du débat public

I LA PRÉPARATION DU DÉBAT

① La CPDP : constitution et fonctionnement

Lors de sa séance du 6 juillet 2005, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de prolongement de l'A12 et d'en confier l'animation à une Commission particulière du débat public (CPDP) sous la présidence de Gilbert Carrère désigné le même jour. Sur proposition de celui-ci, le 6 décembre 2005, la CNDP a nommé les personnalités suivantes : Elizabeth Pelekhine, Francis Beaucire, Pierre-Gérard Merlette.

La Commission particulière du débat public a ainsi rassemblé des compétences variées et complémentaires.

Les membres de la CPDP se doivent d'être neutres et ne portent donc ni avis ni jugement sur le projet soumis au débat : tels sont les engagements du code éthique et déontologique auquel ils ont souscrit.

L'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation du débat a été mis en place par la Direction départementale de l'Équipement des Yvelines (DDE), sur la demande de la CPDP.



Gilbert CARRERE
*Préfet de région honoraire,
Ancien Conseiller Maître
à la Cour des Comptes*



Elizabeth PELEKHINE
*Ingénieure générale honoraire
du Génie rural des eaux et forêts*



Francis BEAUCIRE
*Agrégé de géographie, Professeur à
l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne*



Pierre-Gérard MERLETTE
*Ingénieur civil des Mines,
Administrateur civil honoraire, Commissaire
enquêteur au Tribunal administratif de Rouen*

Mademoiselle Alexandra Moreau a été recrutée au poste de Secrétaire générale le 1^{er} décembre 2005. Dans le même temps, la DDE a lancé la procédure d'appel d'offres pour le choix d'une

agence de conseil et d'assistance dans l'organisation du débat. L'agence Etat d'Esprit a ainsi été retenue.

La CPDP a pu disposer dès le 1er janvier de locaux au 41 boulevard Vauban à Guyancourt (Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines) et le 20 février Melle Dorothée Silvestre est venue appuyer le secrétariat général de la CPDP.

2 Les entretiens préalables

Lors de la phase de préparation, les entretiens préalables avec les principaux acteurs du territoire ont été une des premières tâches du Président Carrère puis de la CPDP. Ainsi, à partir de septembre, le Président Carrère a tenu à s'entretenir avec les différentes administrations, le Préfet de la région Ile-de-France et le Préfet des Yvelines, les Parlementaires, les représentants d'associations. Suite à leur nomination, les membres ont été associés à ces rencontres avec les chambres consulaires, le Président du Conseil régional, les élus locaux, les associations locales. L'objectif premier était de les informer de la tenue prochaine d'un débat, de leur présenter la CPDP, de leur expliquer les principes du débat public et d'enregistrer leurs observations tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder.

De plus, la CPDP a sollicité les associations locales identifiées (une soixantaine environ), afin qu'elles fassent connaître leurs propositions sur, d'une part, les problématiques à débattre, et d'autre part les modalités d'organisation du débat. Un questionnaire leur a été envoyé. Pour compléter ce dispositif de consultation, la CPDP a reçu, le 3 février, les associations qui en ont fait la demande, à savoir le Groupe A12 puis le collectif pour l'aménagement de la RN10.

Tous ces entretiens (cf. tableau en annexe), 31 au total, ont permis de structurer la conception générale du débat, de préparer les thématiques à traiter et de tisser des liens avec les différents

acteurs du territoire.

3 Le dossier du maître d'ouvrage (MO)

Le dossier du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, matière première des échanges et des discussions, nécessite beaucoup d'application dans son élaboration. Aidé de deux cabinets spécialisés, le maître d'ouvrage a rédigé et corrigé ce document pendant six mois. Après l'accord de la Direction Générale des Routes, le document, à l'état de projet, a été communiqué à la Commission particulière. Celle-ci lui a fait connaître ses corrections afin d'adapter au mieux, et dans le calendrier à tenir, le dossier du MO.



Le dossier du MO

Le dossier du maître d'ouvrage est donc un livret de 80 pages en trois parties. La première partie s'attache à présenter l'état des lieux général de l'aire d'étude du projet de Saint-Quentin-en-Yvelines, la frange nord de la vallée de Chevreuse, les communes des Essarts-le-Roi, de Coignières et de Maurepas. La deuxième partie traite des perspectives d'évolution, notamment de la demande de déplacements et des trafics induits sur la RN10, des objectifs et enjeux aux différentes échelles territoriales et aux différents niveaux, du projet de prolongement de l'A12.

Enfin la dernière partie décrit les quatre familles étudiées dans la perspective de répondre le plus largement possible à l'ensemble des problèmes posés.

4 Les modalités d'organisation du débat

Pour faciliter l'expression de tous ceux qui désirent poser des questions, obtenir des réponses ou donner leur point de vue lors du débat, une large palette d'outils et de moyens d'expression a été mise en place par la CPDP afin de pouvoir toucher tous les publics : riverains, usagers potentiels, organisations ou personnes intéressées par les aspects économiques, sociaux et environnementaux du projet.

..... Identité du débat



Les documents d'information du débat

Le visuel du débat visait à donner une identité à l'ensemble des actions engagées par la CPDP.

Celui-ci intégrait aussi bien :

- un montage de photos aériennes de la zone touchée. Il s'agissait de mettre en scène les territoires directement concernés par le débat,
- une photo de réunion publique illustrant l'objet

du débat : la présentation des projets préparés et la capacité pour chacun de s'exprimer,

- une accroche à double lecture : « Le débat public et vous » et « Le prolongement de l'A12 et vous » présentant ainsi de manière explicite l'objet du débat.

La création graphique reposait sur l'utilisation d'une couleur bleue/verte pour un sujet institutionnel de ce type.

Le visuel a été largement repris et décliné sur l'ensemble des documents réalisés et lors des débats sur les animations de fond de scène.

..... Les différents supports d'information et d'expression

L'objectif premier a été de présenter le débat – son objet et son organisation – à l'ensemble de la population concernée tout en lui donnant les moyens de s'exprimer.

La CPDP a réalisé différents supports pour présenter l'organisation du débat et les thèmes traités.

• Les outils d'informations de la CPDP

- un dépliant de présentation du débat public reprenant les enjeux du projet, le calendrier et le lieu des réunions publiques et les coordonnées de la CPDP, tiré à 100 000 exemplaires ;
- une pochette à rabat comprenant des fiches thématiques sur l'organisation du débat, la mission de la CPDP et les modalités d'information et de participation, tirée à 6 000 exemplaires ;
- Des affiches 40 x 60 pour annoncer le débat, le calendrier des réunions publiques et diffuser l'adresse du site Internet, tirées à 1 500 exemplaires ;
- Des affiches Decaux 120 x 176 pour annoncer dans les communes de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines la tenue du débat et l'adresse du site Internet, tirées à 350 exemplaires ;
- Deux numéros du Journal du débat pour informer de l'actualité du débat (évolution des lieux de

réunion, point sur les retours, évaluation de la Commission sur le déroulement du débat), tirés à 40 000 exemplaires pour le n°1, et 10 000 pour le n°2 ;

– **Deux panneaux** décrivant les modalités d'organisation du débat.

• Les outils d'information et d'expression

– **un coupon T** inséré dans le dépliant de présentation et le premier numéro du Journal du Débat, pour permettre à chacun de s'exprimer ou de demander de la documentation ;

– **des cahiers d'acteurs** (selon un cadre défini par la CPDP) pour diffuser des prises de position très variées;



L'affiche du débat public dans un abri bus de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

– **le site Internet (www.debatpublic-a12.org)** : La structure du site, approuvé par la Commission nationale du débat public, a respecté la charte graphique commune à tous les autres sites de débat public et a été développé par la société Aleaur. Il a été conçu afin d'être le plus complet possible

pour les visiteurs. Ses six rubriques principales étaient : 1) Le débat public, 2) Les documents du débat, 3) Participer au débat, 4) L'actualité du débat, 5) L'espace presse, 6) Liens utiles. Il explique la procédure du débat public, donne l'information actualisée et favorise la participation de la population.

– les réunions publiques

Trois problématiques ont structuré la réflexion de la Commission particulière quant à l'établissement des thématiques des réunions publiques :

– Le projet de prolongement de l'A12 est-il opportun ?

– Si c'est le cas, comment intégrer les valeurs du développement durable - économiques, sociales et environnementales - dans la conduite du projet ?

– Quelle solution est la plus adaptée aux territoires concernés : vaut-il mieux une autoroute réalisée en tracé neuf, un aménagement des voies existantes ou le réaménagement et la modernisation de la RN10 ?

La CPDP avait décidé initialement de tenir 12 réunions publiques. Par la suite, une réunion a été ajoutée. Une réunion générale de lancement, une réunion de mi-débat, une réunion de synthèse du débat, un dire d'experts, deux auditions et sept réunions thématiques ont eu lieu dans 8 communes durant cette période. Les dates et heures des réunions ont été choisies par la CPDP afin de correspondre le mieux possible aux disponibilités de la population. Les réunions se sont tenues principalement les mardis et jeudis à 20h. Pour élargir ce cadre, une audition publique s'est tenue un samedi à 15h, une réunion un lundi, et la réunion de clôture un vendredi à 19h30. La capacité des salles a été réévaluée en cours de débat. Le choix avait été fait avant l'ouverture du débat de choisir des salles de tailles moyennes, aux environs de 300 personnes.

La CPDP a opté pour une scénographie identique pour toutes les réunions publiques.



• Les supports d'information du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a réalisé le dossier du débat (80 pages), ainsi que sa synthèse (8 pages). Ces documents ont été diffusés par la CPDP, respectivement à 7 000 et 100 000 exemplaires. Ils ont été distribués au même titre que la documentation de la CPDP, lors des envois préalables au débat, dans les réunions publiques et en réponse aux demandes des coupons T. Des panneaux d'exposition (3 jeux de 5 panneaux) ont également permis de présenter le projet et accompagnaient les panneaux de la CPDP lors des réunions publiques et des expositions itinérantes.

..... Le montage de relais de distribution

L'un des axes majeurs dans la diffusion de l'information doit reposer sur la recherche de partenariats avec des relais d'information susceptibles de toucher et d'associer la population. Cette démarche est donc passée par la constitution de fichiers, des contacts personnalisés et des suivis réguliers. Dans cette logique, la CPDP a sollicité un certain nombre d'acteurs du territoire (Institutions, associations et entreprises) pour faciliter la transmission de l'information durant le débat.

• Les relais institutionnels

Les communes concernées notamment celles de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ont répondu positivement aux demandes de la Commission particulière. Cela a permis de diffuser la documentation de manière rapide lors de la phase de préparation du débat, dans les publications municipales et sur les sites Internet de ces Institutions.

Les communes concernées par le débat public ont également facilité la tenue de certaines réunions publiques en mettant à disposition gracieusement leurs salles municipales. De plus, certaines ont transmis leurs fichiers d'entreprises et d'associations ce qui a permis l'envoi des documents du débat aux principaux relais d'information de l'aire d'étude.

• Les relais avec les associations

Le débat public a bénéficié d'une forte implication des associations locales. Les relations se sont traduites par l'utilisation de leurs réseaux et de leurs fichiers pour la diffusion de la documentation et leurs outils, publications et Internet, pour relayer l'information. L'intérêt de mettre à contribution le monde associatif pour la Commission particulière a été de s'appuyer sur leur notoriété locale. Leurs messages ont donc un taux de pénétration plus important en début de débat que celui de la CPDP, structure nouvelle dont la reconnaissance n'est pas forcément établie auprès de la population.

• Les relais avec le monde économique

Les entreprises ont été plus difficiles à contacter et à mobiliser pour recevoir l'exposition itinérante ou distribuer la documentation du débat. Ce n'est pas le cas des organisations représentatives des entreprises. La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines et l'ARDIES 78 (association régionale pour le développement d'infrastructures économiques et de sécurité) ont permis à la Commission particulière de diffuser les documents du débat auprès de nombreux responsables grâce au partage de leurs fichiers.

II LE DÉBAT

Lors de sa séance du 1^{er} février 2006, la CNDP a accusé réception du dossier du maître d'ouvrage. Elle l'a jugé suffisamment complet pour être soumis au débat public, en a approuvé les modalités d'organisation et son calendrier. Le débat public s'est tenu du 3 mars au 17 Juin 2006.

① Le lancement du débat et l'information tout au long du débat

..... Conférence de presse

Le débat public a été lancé par une conférence de presse le 3 mars 2006, tenue dans les locaux de la CPDP, en présence de Monsieur Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public. Après cette ouverture officielle, à peu près trois semaines se sont écoulées avant la réunion générale d'ouverture, période qui a permis la diffusion des premiers documents du débat.



De gauche à droite : Gilbert Carrère, Yves Mansillon, Elizabeth Pelekhine, Francis Beaucire, Pierre-Gérard Merlette

..... Une large diffusion des documents du débat

La documentation du débat a pu renseigner directement la population, répondre à ses questions quant à l'organisation du débat et lui donner les informations nécessaires pour favoriser sa participation. Le plan de distribution a cherché à couvrir un grand nombre de villes de l'aire d'étude et au-delà. Au total, 36 jours de distributions ont été réalisés.

Suite à un contact personnalisé avec les responsables municipaux, certaines communes ont assuré la diffusion des documents du débat dans différents lieux publics. Des dossiers et des synthèses ont également été mis à la disposition du public à l'accueil de la Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines à Versailles et à Saint-Quentin-en-Yvelines

..... La Commission particulière regrette des problèmes de distribution qui ont eu lieu dans certaines villes de l'aire d'études du projet, comme Trappes, Montigny-le-Bretonneux, Maurepas et les Essarts-le-Roi. La CPDP prie les personnes concernées de bien vouloir l'en excuser, en espérant que cela ne les ait pas empêchées de suivre les débats et d'y participer.

..... Suite à des problèmes d'activité de l'imprimeur, des retards ont également été pris pour l'envoi du second numéro du Journal du Débat, et la deuxième série des Cahiers d'acteurs. La Commission particulière tient à présenter ses excuses pour ses retards involontaires et subis dans la distribution de la documentation du débat.

..... Une exposition itinérante

Une exposition itinérante, composée de 5 panneaux de la DDE des Yvelines, et des deux panneaux de la CPDP a été mise à la disposition de 10 mairies.

Celle-ci s'est échelonnée sur 56 jours et chaque mairie l'a conservée pendant six jours au moins :

- Montigny-le-Bretonneux + mairie annexe
- Le Mesnil-Saint-Denis
- Coignières
- Elancourt
- Voisins-le-Bretonneux
- Maurepas
- Lévis-Saint-Nom
- Trappes
- Rambouillet
- Les Essarts-le-Roi

Notons que seules trois mairies ont refusé d'exposer ces panneaux : Guyancourt, Magny-les-Hameaux et La Verrière.

Seules deux entreprises ont accueilli l'exposition et ont permis la distribution de la documentation du débat : Bouygues Challenger et le technopôle Renault.

Ces expositions ont suscité un vif intérêt. Au total, plus de 4 000 journaux du débat et autant de synthèses de dossiers de la DDE ont été distribués lors de ces quatre expositions. Les employés ont reconnu l'utilité de cette exposition. Beaucoup s'étaient déjà informés sur le débat, avaient participé à des réunions publiques, envoyé des coupons T, certains avaient même rédigé des contributions écrites. D'autres en avaient brièvement entendu parler ou bien avaient reçu la documentation et souhaitaient en savoir davantage sur le débat public et le projet.



L'exposition itinérante sur le site de Bouygues Challenger

..... L'enjeu des réunions publiques

Les réunions publiques ont été au coeur du débat. Elles ont été l'occasion pour le maître d'ouvrage de présenter et préciser son projet et pour le public de s'exprimer et de poser des questions.

Compte tenu de la très forte mobilisation des premières réunions, des changements de salles ont dû être décidés afin d'augmenter la capacité d'accueil des réunions publiques. Cette évolution a nécessité une information complémentaire pour éviter les erreurs de salle.

La réussite de ces rencontres est passée notamment par une bonne information des publics concernés grâce notamment :

- à la large diffusion du programme ;
- aux relations presse qui ont permis d'annoncer systématiquement les dates et lieux de réunion.

2 Les réunions publiques

..... Le déroulement des réunions publiques

La CPDP a structuré les réunions publiques afin que chacun puisse s'exprimer grâce :

- aux questions écrites ;
- aux questions orales ;
- à la possibilité pour chacun de venir s'exprimer au pupitre et de présenter son diaporama, si une demande préalable avait été déposée à la CPDP.

Un dialogue constructif s'est installé au fur et à mesure du débat et la vigilance du Président Carrère a permis de laisser la parole à nombre de personnes qui souhaitaient s'exprimer.

Pour chacune des réunions publiques, le maître d'ouvrage a préparé plusieurs diaporamas de présentation sur les thèmes programmés par la CPDP. Il a souvent été accompagné d'autres services de l'Etat, spécialisés dans les thèmes des réunions : le service grands travaux de la DDE des Yvelines, le pôle déplacement de la DREIF, le CETE de Rouen, le CETRA, le centre des tunnels. La DIREN et la DDAF ont également été présentes à la table du maître d'ouvrage à certaines réunions à la demande de la CPDP.

..... Un déroulement adapté

La même organisation a été suivie tout au long du débat. Il s'agissait d'assurer la qualité de l'accueil et du déroulement de ces différents rendez-vous.

• Accueil du public, des intervenants, de la presse et distribution de la documentation

- La synthèse du dossier,
- Le dépliant de la CPDP,
- La feuille question/avis,
- Le Journal du débat,
- Les cahiers d'acteurs (au fur et à mesure de leur parution).

• Exposition sur le projet et l'organisation du débat

• Au cours du débat

- Enregistrement des échanges,
- Présentation Powerpoint des intervenants,
- Reportage photo.

• Organisation du déroulement

- Accueil et présentation du thème par le Président,
- Présentation thématique par le maître d'ouvrage,
- Questions du public,
- Apports complémentaires extérieurs,
- Interventions au pupitre,
- Synthèse de la Commission.

• A l'issue des réunions

- Mise en ligne des interventions,
- Mise en ligne du compte-rendu et du verbatim.

UNE RÉUNION GÉNÉRALE DE LANCEMENT

La réunion générale de lancement du débat public s'est tenue le 23 mars 2006 dans la plus grande salle du complexe UGC-Ciné Cité de Montigny-le-Bretonneux, d'une capacité de 500 places. Cette salle s'est rapidement révélée trop petite pour accueillir les personnes qui s'étaient déplacées. Une centaine de personnes a été invitée à s'asseoir dans les escaliers pour suivre la réunion. La CPDP présente à nouveau ses excuses aux personnes qui n'ont pu accéder à la salle.

Le thème de cette réunion d'ouverture a été la présentation des enjeux du projet.



La réunion de lancement à l'UGC-Ciné Cité de Montigny-le-Bretonneux

LES REUNIONS THEMATIQUES

Le choix a été fait très rapidement par la Commission particulière d'organiser des réunions par thèmes (7 au total) afin de ne pas réduire le débat au local et aux seuls choix des tracés.

Des acteurs, des grands témoins et des experts invités par la Commission particulière ont développé, dans la mesure du possible, des interventions objectives sur les thèmes traités en interrogeant si besoin était le maître d'ouvrage.

Dans un souci de transparence et d'objectivité, la Commission particulière doit noter que certaines des personnes intervenues à la table n'ont pas fait preuve d'objectivité ; certaines, de manière cachée ou non, comme experts, acteurs du territoire ou grands témoins, ont pu présenter des éléments biaisés qui n'ont pu que nuire au développement de leur argumentaire. Elles n'ont représenté qu'un faible nombre d'intervenants, mais dans un souci de transparence, ce constat devait être souligné.

LES AUDITIONS PUBLIQUES

Deux auditions publiques ont été organisées durant le débat : le 25 mars 2006 avec le thème *Quels déplacements à l'horizon 2020 ?*, et le 16 mai 2006, *Coûts et financements*. L'organisation de ces auditions diffère des réunions thématiques. En effet, la CPDP est plus active et ses membres interpellent le maître d'ouvrage et les audités en fonction de ce qu'ils ont entendu lors des réunions précédentes. Bien que conviés par la CPDP, ni la SNCF, ni le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), n'ont participé aux réunions du débat. Le STIF n'est pas venu se prononcer lors de l'audition publique consacrée aux transports à l'horizon 2020, alors que l'organisation, les projets, les hypothèses de fréquentation sont des données essentielles quant au développement d'axes nouveaux de transports.

LA RÉUNION DE MI-DÉBAT

La réunion de mi-débat du 9 mai 2006 a eu comme objectif d'évoquer les avancées depuis le lancement du débat public et surtout de mettre à l'ordre du jour des réunions à venir des thèmes peu traités jusqu'alors. Une doctorante et des étudiants en master d'ingénierie de développement durable, dirigés par le Professeur Martin O'Connor de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines, y ont présenté leurs observations sur la procédure de débat public.



La réunion de mi-débat dans la salle de la Merise à Trappes

Une enquête auprès des principales associations a été réalisée et les résultats rendus publics à cette occasion. Il a paru intéressant pour la Commission particulière d'interroger à mi-débat les principales associations impliquées afin de connaître leur avis sur la première moitié du débat, sur les présentations du maître d'ouvrage, de savoir si elles se sentaient écoutées, et si les documents correspondaient à leurs attentes.

LES RETOURS DU QUESTIONNAIRE AUX ASSOCIATIONS

Le questionnaire a fait ressortir les éléments suivants :

- Une attente à l'égard du débat : une décision est attendue.
- Une position globalement positive sur l'utilité du débat et son organisation.
- De fortes critiques à l'égard du maître d'ouvrage sur son dossier ou ses réponses aux questions posées.
- Une mauvaise appréhension de la place du débat public dans le processus décisionnel.
- Le sentiment de ne pas assez être entendu en particulier dans les réunions publiques.
- Peu de suggestions d'évolution sur l'organisation du débat.
- De vives félicitations pour la qualité et la richesse du site Internet.

LA RÉUNION À « DIRE D'EXPERTS »

Dès le début du débat, des questions et des objections sont apparues sur les hypothèses de trafic retenues et les méthodes de calcul de la DDE des Yvelines. C'est pourquoi une expertise complémentaire a été décidée par la CNDP le 5 avril 2006. Le seul cabinet ayant répondu à l'appel d'offres étant en contrat avec la DDE, la CPDP, dans un souci d'indépendance, a renoncé à sa réalisation. Elle a donc ajouté le 30 mai 2006 une réunion supplémentaire sur le thème *Les études de trafic*.

Le principe de cette réunion était d'inviter un certain nombre d'experts indépendants, y compris ceux proposés par l'auteur de la demande de cette expertise, Yves Vandewalle, Conseiller général des Yvelines, maire de Lévis-Saint-Nom et président du Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse. Le déroulement de cette réunion a été unique dans le débat : la Commission ne l'a pas animé et est restée en retrait. Ainsi à la demande de la CPDP, Monsieur Jean-Pierre Duport, Conseiller d'Etat, Préfet de région honoraire, ancien président de RFF, a animé cette réunion. De nombreux experts étaient présents pour confronter les modèles de calcul et les hypothèses des prévisions

de trafic de la Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines et plusieurs personnes ont pu présenter au pupitre leurs arguments.



Réunion à Dire d'experts

LA RÉUNION DE CLÔTURE

La réunion de clôture a eu lieu le 16 juin 2006. Elle a permis aux membres de la CPDP de présenter les premiers éléments de leur compte-rendu. La CPDP a permis une dernière fois, tant dans la salle qu'au pupitre, de nombreuses interventions.

De nouvelles études ont été présentées : l'étude commanditée par le Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse et la commune de Montigny-le-Bretonneux, ainsi que l'étude sur la famille 5 présentée par Michel Guianvarch. Le maître d'ouvrage, par l'intermédiaire de son chef de projet Michel Labrousse, a présenté un bilan du débat et de ses apports. Le professeur Martin O'Connor a fait part de ses observations quant à l'organisation et la tenue du débat public.

La Commission est revenue sur le déroulement en essayant de mettre en exergue les points forts et les points faibles qui sont ressortis lors du débat. William J. Cosgrove, président du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement au Québec, accompagné de René Baudet, directeur de l'expertise environnementale et de la coordination, a enrichi la clôture du débat par la mise en parallèle de l'organisation du débat public français avec les audiences publiques québécoises. La majorité du public a été étonnée d'apprendre qu'une forme de participation similaire existait ailleurs.

Le débat s'est clôturé par un vin d'honneur offert à tous les participants qui souhaitaient rester et poursuivre les échanges sur le sujet.



Vin d'honneur offert à l'issue de la réunion de clôture

Tableau synthétique de chacune des réunions publiques

DATE	THÈME	LIEU & CHIFFRES
23 mars 2006	<i>Réunion publique générale :</i> Les enjeux du projet	UGC – CinéCité à Montigny-le-Bretonneux 600 personnes 74 questions
25 mars 2006	<i>Audition publique :</i> Quels déplacements à l'horizon 2020 ?	UGC – CinéCité à Montigny-le-Bretonneux 470 personnes 104 questions
30 mars 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> Le prolongement de l'A12 et la qualité de l'environnement naturel et rural	Maison de l'environnement à Magny-les-Hameaux 340 personnes 111 questions
4 avril 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> Le prolongement de l'A12 et le cadre de vie urbain	Salle des sports Guy Lefébure au Mesnil-Saint-Denis 760 personnes 148 questions
25 avril 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> L'A12 dans les déplacements franciliens	Prisme à Elancourt 370 personnes 73 questions



ACTEURS, GRANDS TÉMOINS, EXPERTS

- Christine-Françoise Jeanneret
Présidente d'Yvelines environnements
 - Christophe Hillairet
Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France
 - Patrick Devergies
Vice-président en charge des transports, CCI Versailles-Val d'Oise-Yvelines
 - Henri Pailleux
Co-président du Groupe de travail A12 par le Vallon du Pommeret
 - Pierre Sellincourt
Co-président du Groupe de travail A12 par le Vallon du Pommeret
-
- Bernard Chaineaux
Directeur de RFF Ile-de-France
 - Alain Le Vot
Président de la Commission transport et circulation de la CASQY
 - Philippe Marguerit
Président du CODESQY
 - Daniel Mouranche
Vice-président de l'AUT Ile-de-France
 - Pierre Merlin
Professeur émérite - Université Paris I Panthéon-Sorbonne
-
- Yves Vandewalle
Président du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse
 - Sylvie Faucheux
Présidente de FONDATERRA
-
- Sophie Tonion
Étudiante en médecine environnementale
 - Catherine Reinaud
Coordinatrice du Collectif de l'aménagement de la RN10 au lieu de prolonger l'A12
-
- Patrick Devergies
Vice-président en charge des transports, CCI Versailles-Val d'Oise-Yvelines
 - Jean-Pierre Girault
Conseiller régional les Verts Ile-de-France, Président de la Commission transport et circulation

INTERVENTIONS PUPITRE

- Allocution du Préfet des Yvelines
 - Mot d'accueil de Michel Laugier
Maire de Montigny-le-Bretonneux
 - Mot d'accueil de Robert Cadalbert
Président de la CASQY
-
- Mot d'accueil de Jacques Lolloz
Maire de Magny-les-Hameaux
 - Joëlle Lepoutier
Secrétaire de l'association ADHAM
 - Danielle Gonzales
Présidente de l'ADHAM
-
- Mot d'accueil de Jean Créno
Maire du Mesnil-Saint-Denis
 - Jean-Louis Baudouin
Président de l'association MOUVES
 - Evelyne Aubert
Maire adjointe du Mesnil St Denis
-
- Mot d'accueil de Jean-Michel Fourgous
Député-maire d'Elancourt

Tableau synthétique de chacune des réunions publiques

DATE	THÈME	LIEU & CHIFFRES
2 mai 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> Réseau de transports et développement économique	Salle des sports Guy Lefébure au Mesnil-Saint-Denis 320 personnes 35 questions
9 mai 2006	<i>Réunion publique :</i> Bilan d'étape du débat public	La Merise à Trappes 380 personnes 24 questions
16 mai 2006	<i>Audition publique :</i> Coûts et financements	Prisme à Elancourt 220 personnes 50 questions
22 mai 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> Prolongement de l'A12 : nouveau tracé ou aménage- ment des routes existantes ; étude comparative des diffé- rentes familles de tracé pro- posées	Gymnase du Bois de l'Etang à La Verrière 590 personnes 110 questions
30 mai 2006	<i>Dire d'experts</i> sur les études de trafic <i>Séance présidée par</i> <i>Jean-Pierre Duport,</i> <i>Conseiller d'Etat, Préfet</i> <i>honoraire de la région</i> <i>Ile-de-France,</i> <i>ancien président de RFF</i>	Salon Antoine de Saint-Exupéry à Coignières 255 personnes 48 questions



ACTEURS, GRANDS TÉMOINS, EXPERTS

- Michel Fève
Président de la Commission transport au CESR Ile-de-France
- Bernard Quetier
Président de l'ARDIES 78
- Nicolas Delattre
Président de l'association des agriculteurs des Essarts-le-Roi, Représentant le Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France

- Jean-Noël Chapulut
Conseil général des Ponts et Chaussées

- Alain Fayard
Conseil général des Ponts et Chaussées

- Alain Genel
Agence de notation des villes
- Jean Poulit
Ancien président de l'IGN
- Frédéric Le Merrer
Comité d'entreprise SNCF Paris-Rive Gauche,
- & Daniel Sanchis
Cabinet Sanchis

- Michel Beuthe
Professeur émérite et conseiller scientifique, Facultés universitaires catholiques de Mons en Belgique
- Jean-Marie Beauvais
Consultant en socio-économie des transports et de l'environnement
- Gabriel Dupuy
Directeur du centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement, Paris I
- Jean-Pierre Giblin
Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

INTERVENTIONS PUPITRE

- Mot d'accueil de Jean Créno
Maire du Mesnil-Saint-Denis
- Michel Chappat
Président de l'AZACOMA
- Monsieur Girardon
Responsable syndical CGT du groupe Valéo
- Yves Fouchet
Président de la délégation Yvelines – CCI Versailles-Val d'Oise/Yvelines
- Robert Delorozoy
Président de la Commission de développement économique du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse
- Daniel Jouanneau
Conseiller municipal au Mesnil-Saint-Denis, association « Le Mesnil Autrement »
- Thierry Masnou
Conseil général des Ponts et Chaussées

- Mot d'accueil de Guy Malandain
Maire de Trappes
- Charlotte Da Cunha
Doctorante à l'université de Versailles – St Quentin-en-Yvelines
- Emmanuelle Ledoux
Conseillère régionale

- Jean Busson
Membre de l'association Yvelines environnement

- Mot d'accueil de Pierre Sellincourt
Maire de La Verrière
- Jérôme Bougeault
Vice-président de l'association des amis de la Forêt de Trappes-Port Royal (LAFORT)
- Gilles Rabot
Conseiller municipal de la Verrière et Président de l'association ADVAAR

- Mot d'accueil de Henir Pailleux
Maire de Coignières
- Roger Mars
Association DELTA
- Michel Espinat
Conseiller général – canton de Trappes
- Régis Bergounhou
Secrétaire général de la FNAUT
- Yves Vandewalle
Président du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse

Tableau synthétique de chacune des réunions publiques

DATE	THÈME	LIEU & CHIFFRES
1 ^{er} juin 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> La gestion des travaux : circulation et nuisances	Gymnase du Bois de l'Etang à La Verrière 350 personnes 75 questions
8 juin 2006	<i>Réunion publique thématique :</i> Insertion des grands projets d'infrastructures dans leurs territoires	Salle des fêtes de Maurepas 260 personnes 35 questions
16 juin 2006	<i>Réunion de clôture :</i> Premiers éléments de synthèse du débat public	Ferme du Manet à Montigny-le-Bretonneux 720 personnes 47 questions



ACTEURS, GRANDS TÉMOINS, EXPERTS

- Jean-Marie Beauvais
Consultant en socio-économie des transports et de l'environnement
- Philippe Bosseau
Architecte
- Antoine Bres
Architecte-urbaniste
- Anne Guerrero
Mission environnement, Réseau ferré de France
- Jean-Philippe Soleau
Consultant environnement et développement durable

- William J. Cosgrove
Président du BAPE
- et René Baudet
Directeur de l'expertise environnementale et de la coordination

INTERVENTIONS PUPITRE

- Mot d'accueil de Pierre Sellincourt
Maire de La Verrière
- Mot d'accueil de Michel Chappat
1^{er} adjoint au Maire de Maurepas
- Mot d'accueil de Michel Laugier
Maire de Montigny-le-Bretonneux
- Mot d'accueil de Robert Cadalbert
Président de la CASQY
- Discours du Préfet des Yvelines
- Pierre Bédier, Président du Conseil général des Yvelines
- Présentation famille 5 par Michel Guianvarch
- Présentation tracé hybrique
par Philippe Marguerit,
Président du CODESQY
- Présentation de l'étude sur la RN10
par Jean-Paul André,
Maire-adjoint de Montigny-le-Bretonneux
et Evelyne Aubert
Maire-adjointe du Mesnil-Saint-Denis
- Professeur Martin O'Connor
- Députée Christine Boutin
- Députée Valérie Pécresse
- Sénatrice Catherine Tasca

LES RÉUNIONS D'INITIATIVE LOCALE

Afin de répondre du mieux possible aux attentes de la population concernée, la CPDP a multiplié les rencontres. Ainsi la Commission particulière s'est déplacée à l'invitation d'institutions dans des réunions.

Sept réunions ont eu lieu rassemblant au total plus de 700 personnes :

- au Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY) ;
- à la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- au bureau du Conseil économique et social régional d'Île-de-France ;
- avec les élus du Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse ;
- à la séance du conseil municipal de Montigny-le-Bretonneux ;
- à la séance du conseil municipal du Mesnil-Saint-Denis ;
- à la séance du conseil municipal de Lévis-Saint-Nom.

Il faut ajouter à cela des réunions avec les étudiants de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines. Certains d'entre eux ont suivi de près le débat public, intéressés notamment par l'observation du processus décisionnel. Le Président Carrère a également assisté à un cours d'une classe de 4ème du Collège Champollion à Voisins-le-Bretonneux. La CPDP félicite une telle initiative scolaire.

③ Les relations et le fonctionnement de la CPDP pendant le débat

..... Le travail de la CPDP au cours du débat

Le fonctionnement de la CPDP a été collégial : les tâches ont été réparties en fonction des compétences et des disponibilités de chacun. Au cours du débat, La Commission particulière s'est réunie une fois, voire deux fois par semaines. Ces réunions de travail ont ainsi permis de préparer les réunions thématiques et de synthétiser les échanges qui avaient eu lieu.

La Commission, en tout ou partie, a poursuivi rencontres et entretiens (cf. tableau en annexe). Ces 48 entretiens, tant avec les principaux acteurs qu'avec des particuliers, ont permis à la CPDP d'intégrer des éléments parfois à peine évoqués au cours des réunions publiques, ou dans les contributions ou les cahiers d'acteurs.

Par ailleurs, au vu de nombreuses questions posées par le public, la Commission particulière a considéré qu'elle devait les synthétiser sous la forme d'« un cahier de questions » (cf. annexe), envoyé soit au maître d'ouvrage, soit aux services de l'Etat compétents, soit aux collectivités territoriales concernées.

Il est à noter que l'absence du STIF et de la SNCF a été largement soulignée et regrettée par le public, comme par la CPDP. Celle-ci a d'ailleurs envoyé plusieurs courriers à ces deux organismes les invitant d'une part à participer aux réunions du 25 mars et du 25 avril et d'autre part les invitant à répondre aux différentes questions posées par le public, synthétisées dans une note (cf. annexe) ; questions sans réponses à la clôture du débat.

..... Avec le maître d'ouvrage

Les relations avec l'équipe projet⁽¹⁾ de la maîtrise d'ouvrage ont été tout au long du débat cordiales et sereines.

(1) Michel Labrousse, chef projet, directeur-adjoint de la DDE des Yvelines, Hélène Huss, ingénieure et Bertrand Roux, technicien.

Des réunions de travail ont été régulièrement organisées et des contacts téléphoniques ont été quasi quotidiens.



Une réunion de travail entre la CPDP et le MO

Suite à des demandes du public considérant que certains points étaient insuffisants, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage d'établir des compléments au dossier, sur les thèmes suivants :

- les trafics,
- la requalification de la RN10,
- l'opération d'intérêt national *Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines*,
- le plan de prévention des risques technologiques de Coignières,
- complément sur les coûts des différents scénarii présentés dans le dossier,
- les échangeurs,
- une étude sommaire de faisabilité de la solution dite « famille 5 » (par la RN12 et par l'Ouest), de la solution dite « famille 6 » (par les zones d'activités), présentée par l'association LAFORT, et de la solution présentée par le CODESQY.

Ces documents étaient disponibles au siège de la CPDP et téléchargeables sur le site du débat.

De plus, à la suite de la réunion de clôture du 16 juin 2006, la CPDP a demandé qu'une rencontre de la DDE, des services et des responsables d'organismes concernés, puissent présenter avant le 5 juillet 2006 une clarification et l'indication des études complémentaires à faire ultérieurement

sur les éléments suivants : les considérations hydrauliques, de protection des sols humides, des captages, de rejet ou d'écoulement des eaux, insuffisamment traités dans le dossier du maître d'ouvrage.

En réponse à cette demande, le maître d'ouvrage a organisé cette réunion de travail le lundi 26 juin 2006 à l'issue de laquelle les participants se sont accordés pour que le relevé de discussions constitue la réponse à la CPDP (cf. annexe).

Par ailleurs, avec l'accord de la CPDP, le maître d'ouvrage a répondu à l'invitation du Conseil Economique et Social de la Région Île-de-France pour présenter son projet.

4 Expertise, études complémentaires et Dire d'experts

..... Etude diligentée par la CNDP

Une étude complémentaire a été réclamée sur l'évaluation monétaire des impacts environnementaux des différents tracés. Lors de sa séance du 5 avril 2006, la CNDP a décidé de diligenter cette expertise complémentaire, confiée après consultation au cabinet Beauvais-Consultants. Cette étude, quoique rapide et plutôt indicative eu égard aux délais impartis, a mené des évaluations plus poussées qui complètent celles que le maître d'ouvrage proposait dans son dossier.

Elle s'est appuyée sur la méthode préconisée par le *Rapport Boiteux* (disponible à La Documentation française), qui est la référence française actuelle en la matière. Il faut rappeler que l'identification des impacts environnementaux et les procédures de leur évaluation monétaire demeurent un sujet de recherche et de débat scientifique.

En conséquence, et le débat public sur le prolongement de l'A12 n'y a pas échappé, les évaluations suscitent parfois l'étonnement quand ce n'est pas l'incompréhension et le rejet. Il faut souligner, comme l'a d'ailleurs fait le cabinet Beauvais-Consultants dans son rapport, que la monétarisation des impacts (une fois ceux-ci identifiés)

relève de conventions de calcul qui font consensus parmi les experts.

Dans le cas présent, il faut noter que le coût des ouvrages de protection de l'environnement (population humaine comprise) déjà comptabilisés dans l'évaluation budgétaire du maître d'ouvrage peut être considéré comme le prix des impacts, dans la mesure où ces ouvrages ont pour but d'empêcher l'impact lui-même (c'est le cas des dalles de couverture).

..... Etude de la chambre d'agriculture

L'étude diligentée par la Chambre interdépartementale de l'agriculture, synthétisée dans leur contribution, attire l'attention non seulement sur le statut de fermage de la quasi totalité des agriculteurs éventuellement concernés mais plus encore sur le devenir de l'agriculture dans le Sud-Yvelines : sa fragilité – « liens avec l'amont et l'aval », la richesse des terres le plus souvent drainées. La Chambre d'agriculture souligne que toute coupure autoroutière hypothéquerait son devenir et vraisemblablement de façon irréversible.

..... Etude de la commune de Montigny-le-Bretonneux et du Parc Naturel Régional

L'étude financée par la ville de Montigny-le-Bretonneux et le parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse part du principe de l'inadéquation des objectifs recherchés par le maître d'ouvrage à une vision prospective du territoire francilien.

Elle réfute la poursuite du maillage autoroutier en Ile-de-France dont la réalisation d'un prolongement de la A12, et préconise des réponses différenciées en fonction des micro-territoires traversés par la RN10 dans l'aire d'étude. Elle pose comme principe que le trafic va diminuer progressivement et durablement et se stabiliser à l'horizon du projet.

Il en découle un projet d'aménagement de la RN10 sur place qui se traduit par : **2,7 kilomètres de tranchée couverte** 2x2 voies plus 2 voies au niveau du sol, **5,3 kilomètres de tranchée ouverte** 2x2 voies plus 2 voies au niveau du sol en encorbellement et **7 kilomètres au niveau du sol** à 2x2 voies.

Ces 3 types d'aménagement seraient répartis sur les 15 kilomètres du linéaire de la RN10 qui auraient été au préalable découpés en 8 tronçons homogènes ; chaque tronçon étant caractérisé par son environnement actuel (urbain dense, commercial, rural...).

Ces aménagements, évalués à 892 millions d'euros, devront être complétés par des mesures d'exploitation de la route et de gestion des flux à définir.

..... Etude IGN

Une étude des performances économiques et naturelles des 4 variantes, cofinancée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles et par l'IGN, a été transmise à la CPDP quelques jours avant la clôture du débat.

Elle présente :

- la description de la méthode utilisée,
- un tableau de synthèse faisant apparaître les performances économiques et naturelles globales des 4 variantes de tracés,
- les cartes de performances économiques montrant l'impact de ces différentes solutions.

..... Les dires d'experts

• Dire d'experts sur les trafics

La question de l'évolution des trafics routiers à 15 ou 20 ans a suscité une demande d'expertise complémentaire à l'évaluation présentée par le maître d'ouvrage. Il y a été répondu de diverses façons :

- une intervention en séance publique pour faire état d'un rapport récent du Conseil général des Ponts et Chaussées⁽¹⁾ (exposé de M. Jean-Noël

⁽¹⁾« Démarche prospective : Transports 2050, éléments de réflexion », CGPC, mars 2006.

Chapulut, lors de la réunion du 9 Mai), esquissant les scénarii plausibles de l'évolution des trafics jusqu'en 2050 ;

– une séance spéciale consacrée à l'audition d'experts, dont un expert étranger (séance à *dire d'experts* du 30 Avril, ayant réunie autour de Jean-Pierre Dupont : Gabriel Dupuy, Jean-Marie Beauvais, Jean-Pierre Giblin et Michel Beuthe).

Il s'agissait d'une part de donner un avis extérieur à la méthode d'évaluation des trafics futurs employée par la DREIF, et d'autre part de proposer un exercice de prospective. De ce fait, une partie des propos tenus lors de ces séances a paru manquer de certitude aux yeux du public, certains facteurs jouant dans le sens d'un tassement des trafics, d'autres dans le sens de la conservation, voire de l'accroissement des trafics actuels, l'intensité donnée à tel ou tel facteur dépendant des scénarii. Mais il s'agissait bien de prospective à long terme, et non de projection à court terme.

• Dire d'expert sur l'ozone

Une contribution à caractère scientifique a été demandée par la Commission à un chercheur de l'Université Paris I, Martine Tabeaud, professeur des Universités, à propos de la pollution de l'air par l'ozone (O₃) et le dioxyde d'azote (NO₂). Le but était d'éclaircir la responsabilité d'un axe routier déterminé sur l'état de l'atmosphère dans son environnement local et régional. Cette contribution, versée au dossier et consultable sur le site de la CPDP, a été jugée nécessaire. En effet, une certaine confusion a plané quant à l'effet d'un axe routier sur une pollution dont la concentration locale est d'abord due à une origine régionale, plutôt centrée sur la zone urbaine dense et ensuite sujette aux mouvements de l'atmosphère au sein du *climat urbain*.

• Dire d'expert sur l'accessibilité

L'un des domaines peu abordés lors du débat public, relatif aux effets positifs du maintien ou de l'augmentation de l'accessibilité générale, a conduit la Commission à solliciter une courte

contribution (consultable sur le site de la CPDP), qui a été fournie par Jean Poulit, ancien directeur général de l'Institut Géographique National (IGN). Il apparaît que l'accessibilité mesure la quantité de ressources qu'une population ou une entreprise peut atteindre en un temps donné. Pour la population de la zone géographique concernée, elle représente par exemple un nombre d'emplois susceptibles d'être pourvus par les actifs (une sorte d'assurance contre la perte d'emploi). Pour une entreprise, elle représente un bassin de recrutement d'employés, de fournisseurs et de clients. De ce fait, on considère généralement que le maintien ou l'accroissement de l'accessibilité constitue un facteur essentiel du dynamisme économique et social des territoires. C'est une dimension à mettre en regard des impacts négatifs. L'une des conclusions de cette contribution est que l'on peut considérer que les ouvrages de protection contre les nuisances sont finalement financés a posteriori et à moyen ou long terme par une fraction de la richesse régionale produite par l'augmentation de l'accessibilité.

5 La participation du public

Ce débat public s'est caractérisé par une forte mobilisation et participation du public.

..... L'accueil dans les locaux de la CPDP

Environ une cinquantaine de personnes se sont déplacées dans les locaux de la Commission particulière du débat public. Les premières visites ont consisté à se renseigner sur le déroulement du débat et à prendre connaissance de la documentation réalisée : dossier du maître d'ouvrage, dépliant d'information, pochette avec les fiches, et l'exposition permanente au sein des bureaux. Au cours du débat, les visiteurs pouvaient venir consulter les études complémentaires du maître d'ouvrage, les revues de presse, et toute la documentation autour du projet de prolongement de l'A12, et noter leurs remarques ou questions dans un cahier dédié à cet effet.

..... Site Internet : un excellent moyen d'information et d'expression

Le débat public a révélé la place déterminante des technologies de l'information et de la communication dans l'animation du débat. Internet a été un support de référence dans le déroulement du débat, étant le moyen pour la population de s'informer rapidement et facilement, de participer au débat en posant des questions ou en donnant leur avis, et de pouvoir consulter l'ensemble de la documentation du débat.

L'ensemble des éléments produits pour et pendant le débat était disponible sur le site. Les contributions reçues par la CPDP ont été également mises en ligne.

Pour mesurer l'importance du site dans le dispositif d'information, on notera qu'il a reçu plus de 35 000 visites et que 220 000 pages ont été vues durant le débat.

MOIS	MOYENNE/JOUR		TOTAUX	
	PAGES	VISITES	PAGES	VISITES
Juillet 2006	561	108	3 930	762
Juin 2006	1 705	264	51 152	7 938
Mai 2006	1 984	280	61 528	8 691
Avril 2006	1 912	271	57 365	8 132
Mars 2006	1 671	277	51 803	8 602
Février 2006	51	38	1 451	1 065
Totaux (au 12 juillet)	1 503	230	219 461	35 190

Le site Internet sera toujours consultable par le site de la CNDP www.debatpublic.fr : http://www.debatpublic.fr/historique/debats_publics_cpdp.html

..... Le système des questions-réponses

Pour organiser la gestion des questions et des réponses apportées par le maître d'ouvrage et la CPDP, le système a été séparé en plusieurs thèmes, huit au total, divisés eux même en sous

thèmes, reprenant au mieux tous les aspects du projet (aussi bien d'un point de vue technique que humain, économique ou environnemental) :

1 LE PROJET

- 1.1 Historique (22 questions)
- 1.2 Justification du projet (63 questions)
- 1.3 Aménagements de la RN 10 (43 questions)
- 1.4 Tracés (93 questions)
- 1.5 Aspects techniques du projet (160 questions)
- 1.6 Sécurité (29 questions)
- 1.7 Calendrier (29 questions)

2 TRAFIC, POLITIQUE DE TRANSPORT, PROSPECTIVE (4 questions)

- 2.1 Réseau routier (61 questions)
- 2.2 Transports collectifs (40 questions)
- 2.3 Transport de marchandises (18 questions)
- 2.4 Déplacements / Intermodalité (11 questions)
- 2.5 Modèle d'affectation des trafics et simulations de trafic (133 questions)
- 2.6 Priorités de l'Etat (12 questions)
- 2.7 Priorités des collectivités (1 question)

3 A12 ET AMÉNAGEMENT URBAIN (1 question)

- 3.1 Contexte démographique (44 questions)
- 3.2 Projets urbains (23 questions)
- 3.3 Effets du projet sur l'aménagement / le cadre de vie urbain (65 questions)

4 A12 ET ÉCONOMIE LOCALE

- 4.1 Contexte économique (20 questions)
- 4.2 Projets de développement économique (11 questions)

5 A12 ET ENVIRONNEMENT (1 question)

- 5.1 Patrimoine naturel et culturel (62 questions)
- 5.2 Air (36 questions)
- 5.3 Bruit (52 questions)
- 5.4 Eau (10 questions)

6 COÛTS ET FINANCEMENT (1 question)

- 6.1 Coûts (57 questions)
- 6.2 Financement (17 questions)
- 6.3 Évaluation socio-économique (5 questions)

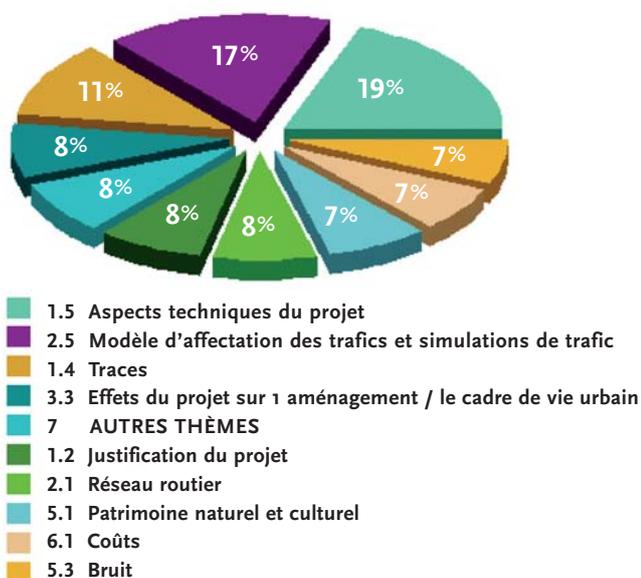
7 AUTRES THÈMES (64 questions)

8 QUESTIONS POSÉES À LA CPDP : organisation et modalités du débat (55 questions)

Les trois sous thèmes qui ont suscité le plus de questions ont été :

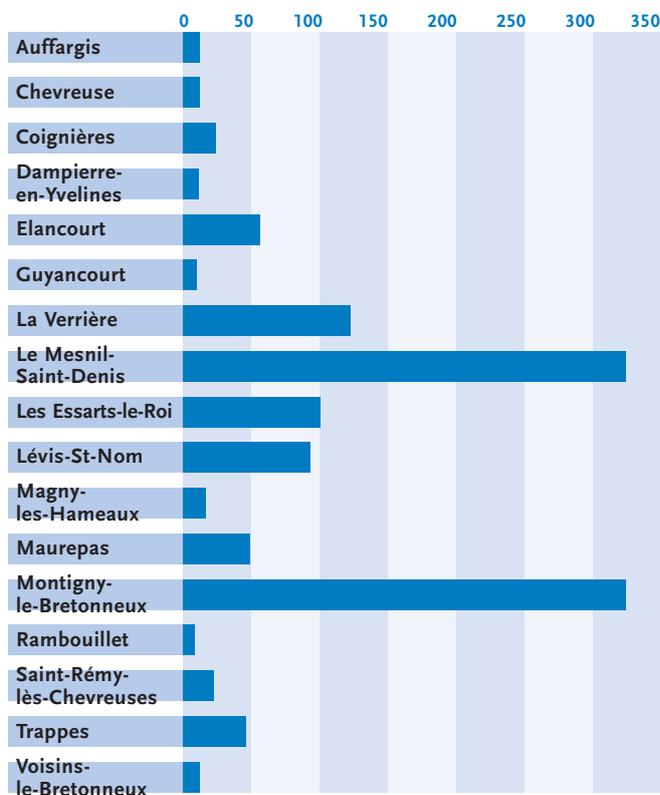
- les aspects techniques du projet (19%)
- les modèles d'affectation et de simulations des trafics (17%)
- les tracés (11%)

Répartition des 10 principaux sous-thèmes :



Au total, la CPDP a reçu près de 1 255 questions. Deux membres de la CPDP se sont occupés de la validation des réponses du Maître d'ouvrage tout au long du débat. A la date du 17 juin, date de fermeture définitive du débat au public, près de 300 questions restaient en attente de réponse, réponses qui sont venues dans les jours et les semaines qui ont suivies.

Répartition géographique des questions

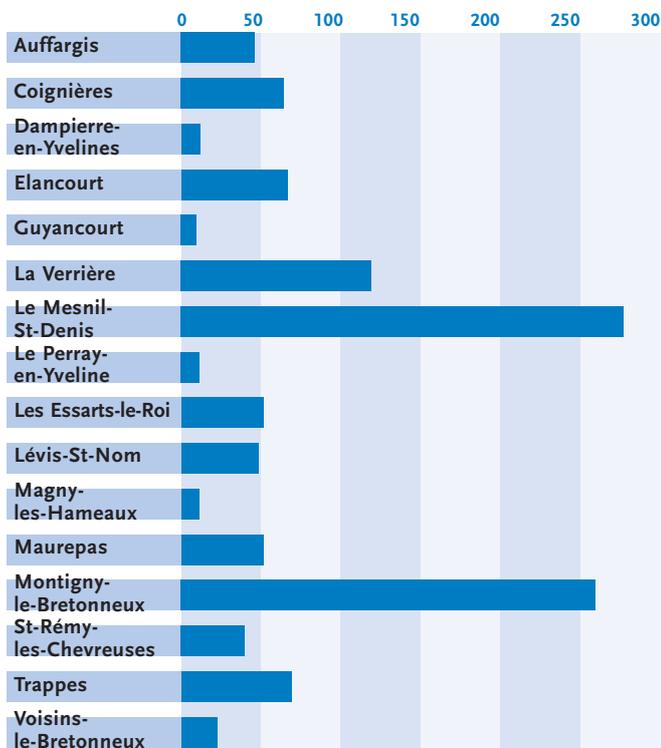


Dans ce graphique de synthèse de la répartition des questions par origine géographique, le choix a été fait de présenter les principales villes à l'origine de plus de 10 questions afin d'en faciliter la lecture.

Au sein des Yvelines, il se détache très nettement les communes du Mesnil-Saint-Denis et Montigny-le-Bretonneux qui représentent à elles seules 48% des questions. A noter toutefois que certains habitants de ces deux communes ont posé plusieurs questions.

•••••••• Les avis

Répartition géographique des avis :



Les avis émanant des pétitions n'ont pas été pris en compte dans ce graphique.

Comme pour les questions, voici un graphique de synthèse de l'origine des avis transmis à la Commission particulière. Seules les villes d'où viennent plus de 10 avis sont présentes sur ce graphique.

Le nombre important d'avis reste à l'image de l'intérêt du public pour le sujet. Malgré quelques exceptions, le débat est resté dans un périmètre relativement restreint (près de 90% des personnes vivent dans les Yvelines). Les participants ont montré aux mois de mars et avril une participation plus forte que par la suite. Les vacances scolaires de Printemps et le mois de mai ont marqué une pause dans l'expression des personnes concernées. En revanche, le mois de juin, ou plutôt les deux premières semaines de juin ont été fructueuses en avis (aussi bien qu'en questions d'ailleurs).

•••••••• Les contributions

(liste des contributions en annexe)

Moyens d'expression pour la population, les contributions écrites ont été nombreuses : 154 au total dont 49 de particuliers, 48 d'associations et 26 d'élus.

Les Conseils Municipaux de certaines villes ont également fait parvenir des délibérations :

- La Verrière
- Le Mesnil-Saint-Denis
- Choisel
- Vicq

Les contributions, nombreuses, argumentées, pas toujours objectives, restent souvent disparates. La CPDP a noté qu'en fin de débat, elles revêtaient un caractère beaucoup plus global et pertinent que celles arrivées dans les premiers jours.

D'ailleurs, dans le calendrier du débat, il est intéressant de remarquer que beaucoup sont parvenues avant des réunions publiques afin d'alimenter les réflexions plus ou moins générales sur certains thèmes. De la même manière, ces réunions publiques ont, en quelque sorte, encouragé des contributions qui étaient une réaction à ce que leurs auteurs avaient entendu.



La réunion publique de clôture

..... Les cahiers d'acteurs

19 contributions ont pu faire l'objet d'un *cahier d'acteur*. Les 7 premiers ont été imprimés à 20 000 exemplaires et les 12 suivants à 10 000 exemplaires.

NOM DE L'AUTEUR	STATUT	SIÈGE	TITRE
ADHAM	Association locale	Le Mesnil Saint Denis	Environnement, patrimoine culturel et naturel
Association des agriculteurs des Essarts le roi	Association locale	Les Essarts le Roi	Agriculture, une activité économique industrielle
AUT Ile de France	Association régionale (affiliée à la FNAUT)	Paris	Le prolongement de l'autoroute A12 serait un facteur de régression durable
Bien vivre au Mesnil	Association locale	Le Mesnil Saint Denis	Environnement, patrimoine naturel, forêts et bois
Cap 21	Parti Politique	Paris	Vers un management innovant de la mobilité, seule condition durable à la congestion urbaine
CCI Versailles Val d'Oise Yvelines	Chambre de Commerce et d'Industrie	Versailles	Etat des lieux
CODESQY	Conseil de Développement de SQY	Montigny le Bretonneux	Les enjeux du CODESQY
Collectif pour l'aménagement de la RN10	Collectif d'associations	Dampierre en Yvelines	Un investissement contraire aux enjeux des années à venir
Comité d'établissement SNCF Paris Rive Gauche	Comité d'entreprise	Paris	Pour une véritable politique des transports qui intègre les besoins et les attentes actuelles et futures des populations, de l'économie et qui préserve la nature et l'environnement
Delta	Association locale	Les Essarts le Roi	Les facteurs minorants probants
Ensemble pour Elancourt	Association locale	Elancourt	L'association considère...
Groupe de Travail A12 par le Vallon du Pommeret	Groupe d'élus et d'associations	Coignièrès/ La Verrière	L'A12 doit contourner les villes pour la santé et la sécurité des habitants
Mairie de Montigny le Bretonneux et le PNR	Collectivité et Parc naturel	Montigny le Bretonneux	L'aménagement <i>sur mesure</i> de la RN10, une réelle alternative à l'A12
PAMPA 12	Association locale	Maurepas	Le débat public et Maurepas
PNR de la Haute Vallée de Chevreuse	Parc Naturel Régional	Chevreuse	Pourquoi un parc naturel régional en haute vallée de Chevreuse ?
Riverains du tracé 2C'	Groupe de Particuliers	La Verrière	Le tracé 2C', des nuisances nombreuses et des risques sous estimés
Société de Port Royal Société des Amis de Port Royal Association des amis de granges de Port Royal	Association Nationale	Paris et Magny les Hameaux	Projet de prolongement de l'A12: la deuxième mort de Port Royal des Champs
Les Verts Ile de France	Parti Politique	Paris	Pour une véritable politique d'avenir en matière de transports et d'aménagement du territoire
Yvelines Environnement	Association départementale	Versailles	Rouler dans les Yvelines

..... Forte participation des acteurs du territoire

Les élus locaux (conseillers régionaux, généraux, municipaux, maires et adjoints) ont été très présents, et au départ, tentés de monopoliser la parole. Les rigidités ont ainsi été entretenues par les élus qui ont voulu intervenir fréquemment pour ramener le débat au choix des tracés, naturellement, ceux qui refusent ou rejettent confortent ainsi les positions statufiées des associations. La Commission a dû rappeler et publier au cours du débat une mise au point quelque peu solennelle pour rappeler les principes du débat public.

La participation des associations a été permanente tout au long du débat. Représentées durant toutes les séances publiques et intervenant pratiquement chaque fois soit pour poser une question soit pour présenter leurs arguments, elles ont su utiliser toute la palette d'outils d'expression mis en place par la CPDP : envoi d'avis aussi bien sur le projet que sur la forme du débat, questions au maître d'ouvrage mais également à la CPDP, contributions écrites envoyées en fonction des thèmes des réunions ou en réactions aux différentes interventions entendues, proposition de cahier d'acteur, demande de rendez-vous avec la CPDP. La majorité d'entre elles ont souligné l'importance d'une telle procédure et la nécessité de les associer à la concertation à venir.



Les fiches questions distribuées lors des réunions publiques.

Le monde économique, que ce soit la Chambre

de commerce et d'industrie de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines ou des associations tels que l'ARDIES 78 ou l'AZACOMA ont également activement participé au débat. Leurs contributions écrites et leurs interventions successives au cours des réunions publiques ont pu permettre d'éclairer le maître d'ouvrage mais également le public sur leurs attentes et leurs positions. La CPDP a également reçu différents courriers d'entreprises affichant soit leur préférence pour tel ou tel tracé soit pour attirer l'attention de la CPDP sur des éléments peu évoqués et susceptibles de les concerner directement.

..... Une forte mobilisation parallèle

Durant le débat, on constate qu'à aucun moment, la mobilisation des associations, des municipalités, des habitants n'a faibli. Les associations se sont révélées être un relais nécessaire et essentiel vers la population.

Leur implication dans le débat, aussi bien au niveau de leur présence lors des réunions publiques que de leurs contributions écrites ou encore de leurs actions respectives à l'échelle locale, a permis de diffuser une information élargie et continue. Des réunions parallèles aux réunions publiques de la CPDP ont été organisées, des pétitions ont été signées et déposées à la CPDP (carte « Arthus Bertrand » avec 16 858 signatures, Collectif pour l'aménagement de la RN10 à Dampierre-en-Yvelines avec 650 signatures, Pilotage Passion à Trappes avec 350 signatures, et les communes de La Verrière, 250 signatures, du Mesnil-Saint-Denis 400, et Montigny-le-Bretonneux, 9000), des cars ont été affrétés par certaines municipalités pour permettre à leurs habitants de se rendre aux réunions publiques.

Le dynamisme du tissu associatif s'est également manifesté par les différentes actions réalisées. Les principales ont été la création de sites Internet, de blogs et de forums, la publication de lettres d'information, de bulletins, de tracts, la tenue de réunions régulières ouvertes à tous, des manifestations, des pétitions. De nombreux sites

sont répertoriés actuellement sur Internet à tel point qu'il n'a pas été possible d'établir une liste exhaustive de ces initiatives.

6 La presse : un relais décisif sur le plan local

La presse locale a été très présente pendant toute la durée du débat public. Les journaux les plus fidèles sur le sujet ont été *Toutes les nouvelles*, *Le Parisien*, *20 minutes*, et les journaux institutionnels qui étaient en lien de manière suivie avec le responsable des relations presse de la Commission particulière. Ils ont permis d'informer régulièrement la population sur les lieux et dates des réunions publiques, qui ont changé pendant le débat, et sur des sujets de fond concernant le projet de prolongement de l'A12 (cf. liste des articles en annexe).

..... Un fichier exhaustif

L'action presse a reposé d'abord sur :

- la constitution d'un fichier exhaustif d'environ 150 titres : presse locale, institutionnelle, économique, associative et presse nationale thématique,
- les nombreux partenariats avec les institutions citées qui ont permis de largement relayer l'information.

..... Conférences de presse et suivi

De nombreux rendez-vous ont été mis en place pour rencontrer les journalistes et les éclairer sur le déroulement du débat. Chaque réunion publique a permis de les accueillir. Deux conférences de presse ont été organisées dans les locaux de la CPDP pour le lancement du débat public et pour faire un point à mi-débat. Une troisième conférence a eu lieu le jour de l'avant-dernière réunion du débat public afin de faire un nouveau point avec les journalistes. Globalement la presse locale a été très intéressée par le sujet et a été présente à la plupart des réunions publiques et des conférences de presse, sauf si l'actualité ne

leur permettait pas. La grande presse nationale a été absente de ce débat public. Les Institutions publiques, par l'intermédiaire de leur directeur de la communication, se sont souvent déplacées, et ont ainsi relayé les informations dans les journaux municipaux.

..... Des retours appréciables

La couverture du débat a été très satisfaisante. En effet, dans la presse locale plus de 110 articles ont été publiés. La presse des collectivités territoriales s'est fortement mobilisée puisque toutes les villes concernées par le projet ont fait paraître un dossier sur l'A12 dans leurs magazines municipaux, des rubriques mensuelles sur l'avancement du débat public, et le calendrier des réunions publiques. Ces informations étaient également présentes sur les sites Internet des Institutions.



L'archivage des articles de presse

La presse quotidienne nationale n'a pas particulièrement manifesté d'intérêt pour le débat public, sans doute trop local de prime abord pour les titres nationaux. Quelques articles ou brèves sont parus. De la même manière, à la connaissance de la Commission, aucun titre d'Eure-et-Loir, département limitrophe des Yvelines et directement concerné par d'éventuels projets sur la RN10, n'a publié d'articles sur le déroulement du débat public.

A cela, il faut ajouter les nombreux sites Internet ayant traité du sujet :

- Sites Internet de la presse,
- Sites Internet des municipalités concernées par le projet de prolongement mais également ceux des communes limitrophes,
- Sites des associations participant au débat,
- Forums de discussion,
- Pages personnelles,
- Blogs,
- Partis politiques,
- Presse gratuite,
- Sites institutionnels,
- Le site Internet du maître d'ouvrage a permis aux Internautes d'être renvoyés sur le site du débat public.

On constate que la presse a dans l'ensemble donné la parole aux nombreux acteurs de ce débat très mobilisateur.

Le cas spécifique du journal *Toutes les nouvelles*

Le journal local *Toutes les nouvelles* (qu'il s'agisse de l'Édition de Versailles, de Rambouillet ou de Saint-Quentin-en-Yvelines) a fait paraître de nombreux articles sur le débat : le bilan des réunions, la position des associations, des municipalités, celle des habitants... devenant lui-même un acteur important du débat en relayant les opinions sur le projet.

A l'issue de chaque réunion, quatre à cinq articles confrontaient les différents acteurs du débat, en les invitant à donner leur opinion sur le thème abordé lors de la réunion précédente.

Durant le débat, plus de 40 articles sur le projet de prolongement de l'A12 sont parus dans ce journal.

..... Une analyse qualitative

L'ensemble de la presse locale a informé les habitants de la tenue de chaque réunion publique organisée par la CPDP en précisant la date, l'heure et le lieu ainsi que le thème de chaque réunion.

Dans un premier temps, les articles portaient sur le débat public (organisation, différents moyens de s'exprimer, calendrier des réunions...).

La presse a également donné la parole aux habitants des villes concernées au travers de courtes interviews (*Le Parisien*) et aux différents acteurs du territoire.

Au fil des réunions publiques, la presse dégage plusieurs tendances : les *pro-A12* et les *anti-A12*, les partisans d'un tracé dit *urbain* et les partisans d'un tracé dit *rural*.

Un reportage paraissait dans la presse après chaque réunion publique (thème abordé, attentes et réactions des acteurs présents, position des élus...).

• Une indépendance reconnue

A l'ouverture du débat, la plupart des articles ont insisté sur l'indépendance de la Commission, sa composition (« des techniciens au service des débats ») et sur le large dispositif de consultation qu'elle a mis en place pour permettre à chacun de s'exprimer. La presse a invité les habitants et autres personnes concernées par le débat à y participer en soulignant les principes de transparence, d'équivalence et d'indépendance de la CPDP.

En outre, la presse a repris la mise au point faite par la Commission invitant les élus, les présidents d'associations à laisser davantage la parole à la population.



..... Les interviews

Les médias locaux (journaux, radios et télévision) ont suivi avec beaucoup d'intérêt ce débat public. Il s'agit notamment d'une radio, *Triangle FM*, et d'une chaîne de télévision *TV Fil 78*.



Interview du Président Carrère par les médias locaux

Sur TV Fil 78, le calendrier des réunions a été annoncé tous les jours de 18h à 22h à partir du 17 mars pendant 3 mois dans les *Dossiers du Petit Quentin*. Le journal télévisé a convié à trois reprises le président de la Commission pour être interrogé sur le déroulement du débat public. De plus Gilbert Carrère a été interviewé par téléphone dans l'émission *Revue D'Actu* consacrée au débat public en Ile-de-France dont l'invité principal était Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public. Il était également intervenu à trois reprises sur *Triangle FM*. Pierre-Gérard Merlette a été invité sur le plateau de l'émission *Equilibres* (TV Fil 78) à Magny-les-Hameaux.

7 Le coût du débat

A la fin du débat, le coût du débat est estimé à environ 959 682,06 € TTC et se décompose comme suit :

Assistance communication :	226 522,40 €
Assistante Secrétaire générale :	45 926,40 €
Impression - routeur - diffusion :	245 000,00 €
Logistique des réunions publiques :	343 581,13 €
Site Internet :	27 419,50 €
Fonctionnement interne CPDP :	71 232,63 €

La totalité de ces frais d'organisation du débat sont pris en charge par le maître d'ouvrage.

Partie II

Observations générales sur le déroulement du débat

Ouvert par une conférence de presse le 3 mars mais effectivement le 23 par une réunion à Montigny-le-Bretonneux de plus de 700 personnes (pour celles qui ont pu pénétrer dans l'amphithéâtre), ce débat public laisse, au terme de 13 soirées, des sentiments mêlés à la CPDP. Elle doit s'en expliquer avant d'aborder le compte rendu proprement dit.

1 Que ce débat ait suscité une grande effervescence – dont témoignent le nombre des participants (près de 7 000), celui des contributions (145) et consultations (35 000) du site autant que l'agitation de certaines séquences peut se comprendre : il s'agit d'un sujet vieux de plus de trente ans, à multiples épisodes pendant lesquels le parc immobilier s'est accru de plus de 30% ; de 50% de surfaces industrielles ou commerciales – le plus souvent aux abords des routes – sans compter toutes celles qui sont en projet : plus de 10 000 m² ; pendant lesquels encore, l'intensification des déplacements a précédé l'augmentation de capacité des voiries. Tout ceci, en un mot comme en cent, dans une partie de l'Ile-de-France devenue l'un des principaux pôles d'activité de la région capitale (66 000 emplois, 4 200 entreprises...).

Comme tous les grands projets laissés sans solution celui de l'autoroute A12 a mal vieilli, il a ranci. Le débat a donc libéré impatiences et rancœurs, accentuées par le sentiment diffus mais réel qu'il ne sera plus désormais possible d'échapper à des choix, aussi rudes soient-ils.

2 Cette explosion de mauvaise humeur s'est tournée, à tort ou à raison, contre l'Etat et plus précisément les services de l'Equipement accusés de passéisme, plus souvent de duplicité. On a lu et entendu que son projet était un projet du passé : la présentation du dossier, délibérément locale, n'était, selon certains qu'une tromperie destinée à « faire passer » une nouvelle liaison d'importance internationale, grosse de nuisances accrues pour les riverains.

La Commission elle-même a été ici ou là, tout au moins au début, soupçonnée de connivence avec le maître d'ouvrage, de partialité ou de raideur (ceci pour son président). D'une manière générale, une certaine suspicion à l'égard des pouvoirs publics a perduré pendant tout le débat.

La Commission croit pouvoir dire qu'elle a donné des possibilités d'expression dans une proportion aussi large et équitable que possible à tous les courants d'opinion. Elle a veillé à ce que toutes les questions reçoivent une réponse dont elle a vérifié l'adéquation et la clarté ; elle a tenu à une répartition de réunions dans un maximum de communes, en fonction des capacités d'accueil, à l'exclusion de toute autre considération, même si en prenant ce parti de la proximité, pour permettre à un plus grand nombre de citoyens de participer au débat, elle a donné plus d'audience aux sentiments et positions d'intérêt local qu'aux réflexions et positions de portée générale ou plus prospective, mais aussi elle a pris le risque de dissuader certains d'intervenir en divergence avec leurs élus municipaux. Avec le recul, ce choix lui a paru répondre à l'engouement du public et à ses disponibilités.



3 Sur l'organisation du débat, la Commission s'est trouvée devant trois interrogations : deux de forme, la troisième de fond.

A • Fallait-il, comme elle l'a fait, proposer aux maires des lieux de réunion d'ouvrir celle-ci par un mot d'accueil ? Le risque était que certains ne se contentent pas d'un mot de bienvenue et prennent position d'entrée de jeu ; ce que la plupart n'ont pas manqué de faire au début ou dans le cours du débat en dissuadant peut-être certains d'intervenir, en provoquant des réactions d'autres participants contre ce qu'ils jugeaient des interventions abusives, contraires au principe d'équivalence.

Le risque était aussi que ces interventions liminaires apparaissent comme une orientation ou même un détournement du débat, acceptés par la Commission. Celle-ci a pourtant jugé, à tort ou à raison qu'elles relevaient d'un usage républicain, transposable au cas particulier du débat public.

B • Comment, dans un climat de tension qui a largement marqué le débat, assurer une présence équilibrée des experts, grands témoins et à l'accès au pupitre, très sollicité ?

Pour ce qui est des personnalités reconnues, dans le domaine universitaire ou scientifique notamment – soit près de 10 au total – les choix de la Commission, après diverses consultations, n'ont jamais été contestés. De même l'accès au pupitre a-t-il été assez libéralement et équitablement accordé pour ne pas prêter à critique. Il a pu en aller différemment, dans deux ou trois cas, pour les experts ou grands témoins proposés par les collectifs et associations – celui d'un docteur, écologiste engagé – mais ils n'ont pas été vraiment mis en question ; cela a sans doute été mis au compte – sinon au crédit – d'une attitude de compréhension de la Commission.

C • La CPDP s'est trouvée, avec le sujet des demandes d'études complémentaires, en présence de la question du sort à leur réserver. Pour l'une d'entre elles, transformée en réunion à « *dire d'ex-*

perts », pour la raison que le seul cabinet d'experts convenant se trouvait déjà engagé dans une autre étude, en relation directe avec l'objet du débat.

Parallèlement, une autre étude sur « *l'aménagement sur mesure de la RN10* », proposée et financée par la ville de Montigny et le Parc Naturel Régional, a été présentée dans les derniers jours, sans que la Commission ait pu l'examiner, et n'a donné lieu qu'à une présentation rapide sans débat lors de la dernière réunion, ce qui a provoqué une protestation du maître d'ouvrage.

Sans doute ses initiateurs se sont trouvés soumis à la procédure des marchés publics, contrainte fréquente des débats publics, qui n'a pas permis de soumettre véritablement cette étude à discussion sur la méthode et sur le fond.

Et ceci est regrettable car l'argumentaire qui est fait, n'est pas sans intérêt, même s'il est orienté par l'idée selon laquelle un tracé entièrement neuf n'est pas nécessaire. Elle figurera dans les annexes, de même qu'une étude, présentée in extremis, sur la création de richesses liée à une voie autoroutière, et co-financée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles et l'IGN. Une étude annoncée par le Conseil Régional, et qui devrait être financée par lui, n'était pas parvenu au moment de la clôture du débat.

D • Le nombre des contributions (145) des cahiers d'acteurs (19) et des avis (1331) témoignent d'une effervescence considérable et croissante avec l'avancement du débat. Certains, et en particulier certaines contributions, même s'ils sont orientés, sont incontestablement de grand intérêt et développent une dialectique qui doit être saluée.

4 Les incidents, très peu nombreux doivent être signalés : une conseillère régionale a estimé que ses positions dans le débat avait entraîné des menaces sur une partie de sa famille au Mesnil-Saint-Denis. Le Maire et le Commissaire de Police, comme le préfet des Yvelines en ont été saisis. A La Verrière, des voitures ont été endommagées sur le parking attenant à la salle de réunion.

5 Au delà de ces aspects, disons périphériques, la question est de savoir si la Commission, finalement, est parvenue à « fissurer » les positions monolithiques des uns ou des autres, à dépasser les propos catégoriques assésés comme des vérités indiscutables – c'est-à-dire qu'il ne fallait pas discuter –, à revenir sur des idées toutes faites, pour amener le public, qui est fait de citoyens, à réfléchir plus avant, à entrer dans la complexité du sujet. Et d'abord et tout simplement à écouter les autres, les écouter sans chercher à les faire taire.

Le fait est, et la Commission se doit de le dire clairement, qu'elle a ressenti par moment, dans certaines interventions ou certains mouvements « divers » comme de réelles manifestations d'hostilité de caractère social entre – pour simplifier – les riverains des voies bruyantes, mal ou médiocrement logés dans des HLM mal ou pas insonorisés et des résidents ou propriétaires dans le Parc Naturel Régional, bénéficiaires de l'espace et du silence, traduit en termes polémiques « entre les laissés pour compte et les nantis ».

Le débat aurait ainsi « libéré » des agressivités, des oppositions « recuites » qui dispensent de chercher à comprendre ce que peuvent recouvrir comme inconvénients réels pour les autres, comme difficultés ou même comme d'impossibilités de réalisation, les refus de tel tracé ; autrement dit, un réflexe « NIMBY » catégorique et absolu.

Il semble cependant à la Commission que le débat est parvenu à faire revenir sur certains jugements et a priori de départ, à faire admettre la complexité du sujet et la difficulté de trancher sommairement, et d'abord, et simplement, de voir ce que recouvre certaines expressions faciles.

Par exemple :

- le sens du mot « requalification ». A décodé : transformation en voie express ou autoroutière ? Combien d'années de travaux ou de m³ de déblais à déposer ou à transporter, avec les nuisances sonores correspondantes etc. ?

L'étude complémentaire de la ville de Montigny-le-Bretonneux et du PNR, évoquée plus haut, en donne une autre version précise qui sera examinée dans le chapitre IV sur les Tracés. Appelons-la « version light ».

- Le sens du mot « compensation » : pour les uns, il s'agit d'indemnités, pour les autres, c'est un concept en économie de l'environnement.

- La pollution mainte et mainte fois évoquée due à la circulation automobile mais aussi... (ignorée ou inattendue) à la forêt elle-même, selon Martine Tabeaud, de l'Université Paris I, « les massifs forestiers sont des sites préférentiels d'accumulation de l'ozone, les rurbains et les banlieusards n'échappent donc pas aux effets de la pollution atmosphérique qu'ils avaient cru fuir en s'éloignant du centre ville » (cf. Dire d'experts).

Exemple encore de complexités révélées par le débat :

- à propos de la N10 : la couverture très partielle (280 m) inscrite dans le contrat de plan et qui fait l'objet de réunions de travail : serait-elle ou non remise en cause par les travaux lourds de transformation de la RN10 en voie express ou autoroute à 1 ou 2 niveaux ?

- à propos de la localisation des échangeurs ; sujet de première importance : consommateurs d'espaces dans un tissu urbain étroit (4 ha environs) et dont les choix traduiront directement, ou inspireront, les grandes orientations concernant cette partie des Yvelines...



Partie III

Les enseignements du débat public

I DE QUOI S'AGIT-IL ?

D'apprécier l'opportunité et l'acceptabilité du projet d'une autoroute (A12).

Cette autoroute est-elle opportune, c'est-à-dire est-il souhaitable ou même nécessaire de la réaliser à un horizon donné (2020) ?

La question doit être entendue, certes au sens objectif (des conditions de circulation, l'évolution de la mobilité, des transports en commun, de l'économie... conduisent-elles à la rendre à terme nécessaire ?).

Ce sujet fait l'objet du chapitre II sur les Trafics.

Surtout au sens subjectif : les participants au débat considèrent-ils que les conditions de déplacement en 2020, seront ou non supportables pour les riverains de la RN10, que, selon leur nature, les travaux d'aménagement de celle-ci seront acceptables ou non par ces mêmes riverains et pour l'économie de la région concernée. Sinon, quel ouvrage nouveau, à caractéristiques autoroutières présentera suffisamment d'avantages comparés, pour être accepté, par défaut. Ce sujet fait l'objet du chapitre III sur l'Environnement et du chapitre IV sur les Tracés.

① En fonction de l'échelle géographique

Population et emploi

Valeurs retenues par le Maître d'ouvrage pour les simulations de trafics :

1999	POPULATION TOTALE	POPULATION ACTIVE	NOMBRE D'EMPLOIS
Périmètre d'étude du projet	133 853	63 171	66 484
Périmètre de la CASQY	160 860	77 187	88 100

2020	POPULATION TOTALE	POPULATION ACTIVE	NOMBRE D'EMPLOIS
Périmètre d'étude du projet	147 234	69 997	67 519
Périmètre de la CASQY	185 070	89 576	90 031

En première analyse, il s'agit d'un territoire restreint (89 km²), densément peuplé (130 000 habitants, soit 2 000 h/km²), regroupant 4 des 7 communes de la communauté d'agglomération de Saint Quentin, la plus importante ville nouvelle de l'Ile-de-France, 2 communes de la vallée de Chevreuse et 3 communes reliées et plus ou moins divisées par la RN10.

L'aire d'étude élargie (de Versailles à Rambouillet)

n'a pratiquement pas été évoquée dans le débat ; les maires de Saint Forget et de Saint Lambert ont tenu à rencontrer la Commission pour soutenir les positions du président du Parc, tout en notant avec inquiétude l'accroissement de la circulation automobile sur les routes départementales traversant le PNR. Une rencontre de la Commission avec la municipalité de Rambouillet avait été envisagée par le maire de la ville, elle n'a pas eu de suite.

Le projet du maître d'ouvrage est présenté comme permettant :

- de détourner de la RN10 le trafic de transit qui l'emprunte actuellement « pour offrir l'opportunité de multiples reconquêtes de la voirie locale ».
- « d'assurer la continuité de la liaison entre les autoroute A12 et A13 au Nord et A11 et A10 au Sud, constituant ainsi un axe Nord-Sud alternatif... pour capter le trafic de transit Nord-Sud que l'axe A6-A10 ne suffit pas à absorber » (pages 37 et 38 du dossier), ce qui signifie que le projet est – et/ou – une déviation de ville, un arc sur le réseau francilien ou sur le réseau du bassin parisien, ou international (axe de transit transeuropéen Nord-Sud).

2 En fonction de l'échelle locale

Le premier objectif, agrémenté par le souci complémentaire du maître d'ouvrage de « libérer de l'espace pour les transports en commun, pour concurrencer efficacement la voiture particulière », n'est guère contesté en lui-même mais dans le résultat. Le débat n'a pas convaincu les riverains que le détournement du trafic de poids lourds (dont 4% dans le trafic total est sujet à des appréciations très divergentes : entre 15 et 25 ou 30%) suffirait à améliorer leur tranquillité à la mesure des nuisances actuelles, en l'absence d'autres dispositions : couverture partielle...

3 En fonction de l'échelle régionale et nationale

Le second est fortement mis en doute ou carrément contesté : nombre de participants, qui ne sont pas tous des adversaires résolus de l'A12, redoutent que son prolongement n'ait un effet d'appel d'air ou même *d'aspirateur*.

Quelques uns vont plus loin et soupçonnent dans le projet qui leur est soumis l'aboutissement d'une liaison Est-Ouest favorisant la renaissance du troisième aéroport de Beauvilliers, en Eure-et-Loir.

D'autres encore, les plus nombreux, y voient la réalisation insidieuse, par tronçons, de la grande liaison Nord-Sud, effectivement évoquée pour « capter » le transit Nord-Sud que l'A6 et l'A10 ne parviennent pas à absorber.

Comme d'autre part, le maître d'ouvrage souligne « la nécessité d'élaborer les deux scénarii respectifs du prolongement de la francilienne et de l'A12 afin de répondre à l'enjeu régional du maillage du réseau routier francilien », il n'est pas surprenant que le public ait vu dans cette présentation une ambiguïté qui autorise toutes les craintes et toutes les suspensions.

Ces différents points sont développés dans le chapitre II sur les Trafics.

4 En fonction des projets territoriaux

..... Le grand projet de ville de Trappes

Il prévoit en 2007 la couverture de la RN10 sur 280m. Est-il seulement un placebo ou le début d'une opération d'aménagement type boulevard urbain ? Dans les deux cas, est-il compatible avec une requalification impliquant une voie autoroutière à plusieurs niveaux – ou en voie express ?

La Commission constate que le débat sur le sujet n'a pas été poussé plus avant. Combien faudrait-il d'espaces recouverts analogues pour un vrai projet de ville ? Jusqu'à quel point de perturbation de leur vie les habitants accepteraient-ils d'aller ? Quelle durée de travaux ? Autant de questions, parmi tant d'autres, qui n'ont pu être posées au cours du débat.



●●●●●●●● La question est ici : en quoi le projet de A12 est-il – s’il l’est – un élément, sans aucun doute important d’aménagement d’un territoire selon l’expression aujourd’hui en vogue ?

Le maître d’ouvrage indique, assez synthétiquement, qu’il s’agit de « permettre le développement de pôles d’enjeu national en terme d’emploi et de rayonnement » (page 39). Cet aspect du sujet n’a presque pas été évoqué dans le débat, en dépit de ce qu’une réunion entière eut été prévue pour en traiter.

Elle a donné lieu à une communication (mi mars), à une brève évocation lors de la réunion à « dire d’experts » et à une mention claire, mais très brève, du président de la Communauté d’agglomération en introduction de la dernière séance.

Lorsqu’à d’autres moments du débat, la Commission a essayé d’interroger sur le sujet, ses questions sont « tombées à plat ».

La raison en est simple : d’abord – outre une polarisation, obsessionnelle chez certains, sur le choix ou le refus du tracé du Pommeret ou du réaménagement de la RN10 – que la dimension *aménagement du territoire* n’était guère plus qu’allusive dans le dossier du maître d’ouvrage : le rectangle figurant le champ géographique du débat ne retient que 4 des 7 communes de l’agglomération de Saint-Quentin dont la croissance, à échéance de 2020, ainsi que le rôle polarisant actuel et futur disparaissent ainsi dans leur véritable dimension. Le prolongement de l’A12 est-il un facteur important, déterminant ou au contraire second, dans cette perspective ? Ceci n’apparaît pas bien.

Au delà, il semble que le débat ait fait apparaître quelques difficultés majeures, d’ordre technique ou psychosociologique, à la limite, de l’impossibilité physique, pour un tunnel dans certains terrains sableux (tracé en tunnel sous la RN10, sous les coulées vertes, sous le vallon du Pommeret) ; des préférences, dûment justifiées ou non, des refus et des acceptations conditionnelles, les uns très clairs, les autres suggérés.

Pour clarifier ou décoder les positions des grands opérateurs (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Direction régionale et départementale de l’Equipement, DDAF, DIREN), la Commission a dressé une liste de 45 questions (cf. annexe) ; parmi lesquelles les participants devraient trouver l’écho direct de leurs propres questionnement et des réponses qu’on peut espérer éclairantes.

Ainsi, par de multiples approches, à travers exposés techniques, discussions et controverses, la Commission espère-t-elle que les participants au débat en saisiront un peu mieux les enjeux, verront mieux de quoi il s’agit ; le Maître d’ouvrage, de son côté apercevra plus clairement la porte étroite d’une solution puis d’une décision désormais incontournable.

●●●●●●●● L’opération d’intérêt national (OIN) “Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines”

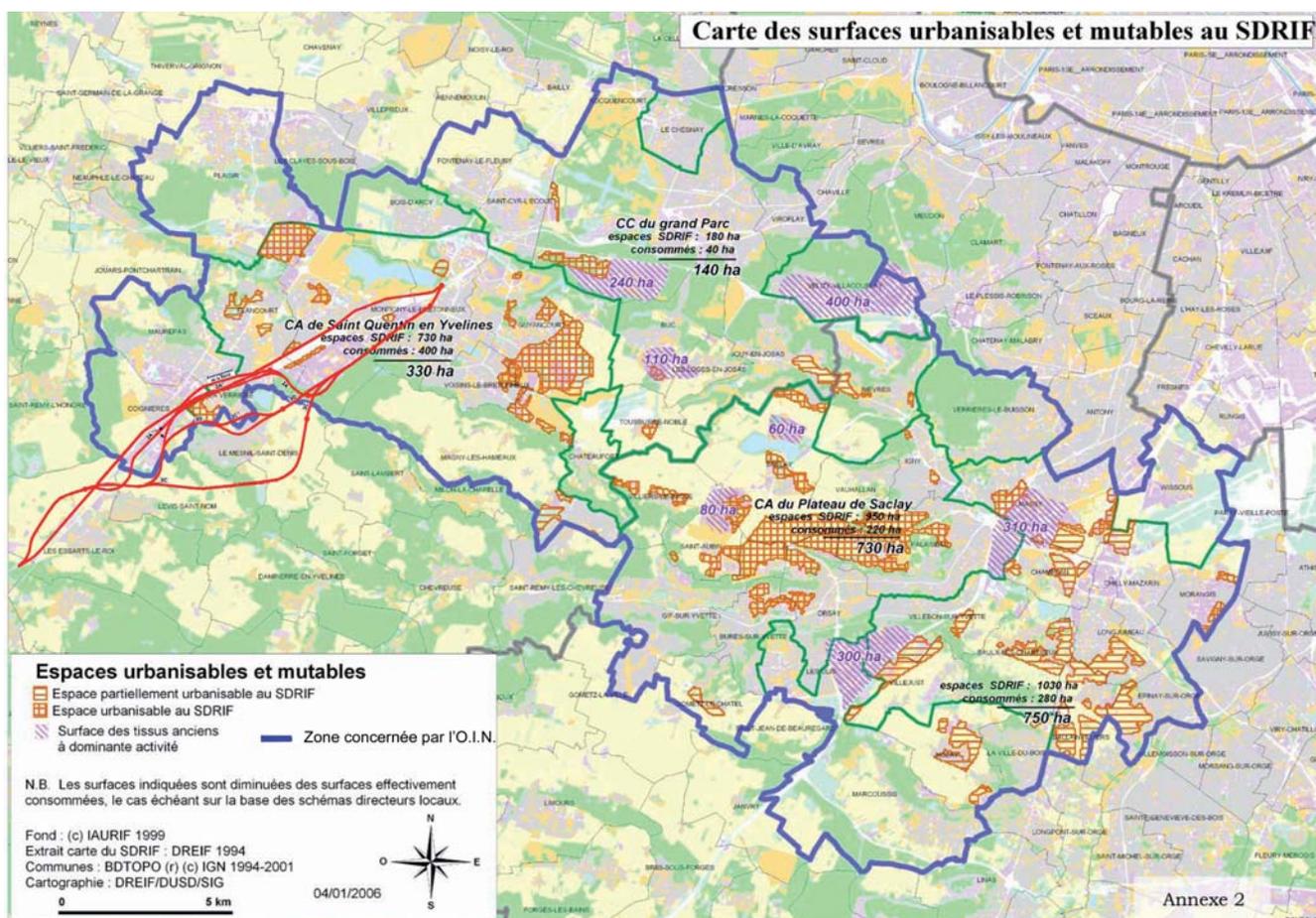
En second lieu, si l’autre pôle d’enjeu national est bien évoqué sous les appellations de *centre d’envergure européenne* ou d’*opération d’intérêt national*, les impacts du projet en terme de territoire et de déplacement n’apparaissent pas. Et sans doute est-il trop tôt pour même seulement les esquisser. L’étude complémentaire de Montigny-le-Bretonneux et du PNR en traite rapidement pour observer que « le développement des pôles nouveaux... se cumulent en terme de nuisances (page 30) » et conclure que le plateau de Saclay, basé sur le modèle de la proximité habitat – emploi ne créera pas de besoin autoroutier mais un trafic local de véhicule motorisés. Les besoins concernant surtout un très bon accès au TGV et aux aéroports. Possible (page 35) ? C’est sur ce vaste sujet qu’il aurait été souhaitable – et pas prématuré – d’avoir le sentiment autorisé du Conseil Régional, désormais en charge de compétences accrues en la matière, d’aménagement du territoire, sans doute aussi du département.

Or, il faut d’abord noter qu’une partie appréciable des superficies aménageables, sous la main de la puissance publique se trouve dans la zone d’influence directe de Saint-Quentin-en-Yvelines (330 ha) que d’une manière plus générale, les

disponibilités foncières, telles qu'elles apparaissent dans le rapport du Préfet de région Ile-de-France, ne sont pas d'un seul tenant mais disposées en *peau de léopard* en plusieurs points séparés, pour un total de 1 300 hectares (voir carte ci dessous).

actifs du pôle de compétitivité que ceux de l'économie résidentielle ».

« Une première tranche prioritaire de logements nouveaux est à localiser en relation avec le foncier mobilisable avec les moyens de transports actuels et futurs ».



La dimension de l'opération et sa diffusion en plusieurs sites ne peuvent pas ne pas avoir de conséquences en matière de déplacements même s'il est admis – et tout du moins souhaité, comme l'a fait le président de la Communauté d'Agglomération – qu'une politique de logements à proximité des implantations scientifiques et universitaires, soit rigoureusement conduite.

Le développement et les impacts de ce vaste projet, joints à ceux de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines, relèvent d'un autre débat ou étude qu'évoque le débat en ces termes : « l'Etat étudie une solution alternative... desservir le territoire à partir des infrastructures existantes que sont la RD36 au Sud et la A86 au Nord... ».

Dans son rapport d'étape, le Préfet de région évoque le sujet en ces termes : « Parallèlement, la localisation de logements nécessaires au développement du territoire, ... nécessite de viser un équilibre global, sur le plateau et dans les vallées, qualitatif et quantitatif, tant pour loger les

Il est seulement permis de penser aujourd'hui qu'ils induiront un important accroissement de la mobilité, auquel voiries nationales et locales risquent fort de ne pas satisfaire dans leur état actuel.

5 En fonction de la stratégie des acteurs du débat

• **les collectivités territoriales** considèrent majoritairement qu'une voie autoroutière est non seulement opportune mais nécessaire.

• **Le président du Conseil Général** y voit un échelon de la liaison avec la vallée de la Seine.

• **Les communes riveraines de la RN10** n'aperçoivent pas ou refusent avec véhémence la possibilité d'un traitement de cette voie en boulevard urbain (dont le sens précis est encore à définir) sans allègement du trafic qui l'encombre, en tout cas du transit de poids lourds. Elles optent donc pour une autoroute selon le tracé dit rural.

• **La Communauté d'Agglomération et sa principale commune de Montigny-le-Bretonneux** – directement concernée parce que *traversée* par trois des quatre tracés, lient développement et unité urbaine et refusent l'idée que le prolongement de l'autoroute A12 puisse apporter une deuxième coupure de la voie sur les traversées de la ville, ce qui entraîne une couverture sensiblement au delà des 600 mètres proposés par le maître d'ouvrage. On peut penser en effet qu'il en va de l'expansion de cette agglomération, qui est, rappelons-le, la plus importante ville nouvelle d'Ile-de-France.

• **Les communes du Parc naturel régional** ont multiplié consultations, contributions et études pour souligner que le Parc est un espace vivant avec ses activités artisanales, commerciales, agricoles, communales et pas seulement sa richesse en sites et monuments ; il ne saurait donc supporter sans risque de disparition fractionnée, toute atteinte même tangentielle à ses limites : que d'ailleurs un déclassement même très limité d'une partie de son territoire, est plus qu'improbable. La couverture totale de la voie, qui réduirait les atteintes à l'espace cultivé en supprimant les délaissées (estimés à 320 hectares isolés selon le tracé du maître d'ouvrage), et une conception du viaduc inspirée par celui de Millau (évoqué une ou deux fois) qui permettrait de surplomber sans la toucher la partie classée, réduiraient-elles les oppositions ? La solution est émise dans une contribution, elle n'est pas parvenue

dans le débat et il n'est pas sûr qu'elle pu même être présentée. Les partisans de ce tracé qui ont été eux-mêmes très actifs, élus ou représentants d'associations, n'en ont pas ou bien peu fait état.

• **Les adversaires du tracé 3C** se sont donc appliqués, dans de nombreuses contributions et une étude complémentaire particulièrement argumentée, à contester les prévisions de trafic du Maître d'ouvrage (cf. chapitre II sur les Trafics) et/ou présenter habilement des propositions d'aménagement de la circulation de la RN10, gestion des feux tricolores..., plus que de la voie elle-même.

Ainsi, la requalification de la RN10 et le tracé 3C ont-ils été, en quelque sorte, symétriquement repoussés avec une vigueur qui a conduit la Commission à estimer qu'ils se heurteraient à de très vives – sinon violentes – oppositions s'ils étaient retenus par le Maître d'ouvrage, des oppositions que le débat a contribué à cristalliser plutôt qu'à les atténuer.

On peut même penser, tant est grande l'exaspération des riverains de la RN10 qu'ils admettraient mal ou refuseraient un prolongement du grand projet de ville au-delà des caractéristiques actuelles, s'il devait leur apparaître *pour solde de tout compte*. Pour les experts, pour tels spécialistes des grands ouvrages d'art, les aménagements prévus (par le grand projet de ville) condamnent définitivement toute possibilité d'un aménagement futur de la RN10 qui permettrait d'assurer le passage du trafic escompté.

II LE TRAFIC COMME UN NŒUD DANS LE DÉBAT

La question du trafic supporté par les voies routières, aujourd'hui et demain, a été l'une des constantes du débat. Malgré des séances thématiques consacrées directement au trafic futur (dont une séance vouée au dire des experts sollicités sur ce sujet), les trafics routiers de demain ont animé chacune des séances publiques et suscité de nombreuses expressions écrites.

① *Trafics et opportunité de l'ouvrage*

Aussi peut-on dire que tous les participants au débat public ont été d'accord sur au moins une chose : l'appréciation de ces trafics routiers futurs *commande* en quelque sorte la question première posée par le débat public, qui est celle de l'opportunité de l'ouvrage et, plus précisément encore, d'un ouvrage nouveau, quel que soit son tracé.

La question s'est révélée plus complexe que ne le laissait supposer le dossier du maître d'ouvrage, pour lequel la question était entendue. De ce fait, l'opportunité de l'ouvrage était considérée par le maître d'ouvrage comme allant de soi, et le débat devait concerner *quatre familles de tracés à débattre* (dossier du maître d'ouvrage, page 41).

La remise en cause de cette position par une fraction des participants au débat public a permis de faire émerger clairement une double lecture du projet, dont dépendent grandement les affrontements qui ont marqué le débat sur l'opportunité de l'ouvrage :

- **D'une part, l'A12 est considérée comme une autoroute nouvelle**, mais surtout supplémentaire, de direction radiale, qui augmente la capacité totale de l'axe de circulation actuel : c'est la dimension *maillage* du projet, qui repose largement sur une analyse conduite à l'échelle régionale (et à toutes les échelles supérieures), et non à l'échelle locale ;

- **D'autre part, l'A12 est considérée comme un contournement local**, comme une déviation d'agglomération : c'est la dimension *réparatrice* du projet, destinée à mettre un terme à une situation considérée explicitement comme anormale par l'ensemble des participants au débat public, et non seulement par les riverains de la N10.

L'appréciation de l'opportunité de l'ouvrage est donc soumise à la lecture adoptée, cette dernière constituant une clef pour comprendre le principe même de la divergence dans la façon d'aborder la question de l'opportunité. Dans le contexte de *l'affrontement des lectures*, si l'on peut dire, il faut rappeler que le maître d'ouvrage présente le prolongement de l'A12 comme une solution répondant à la fois aux impératifs de maillage et de réparation, ce que le débat en séance publique n'a pas toujours permis de faire apparaître clairement.

Les participants qui ont fait valoir la primauté et l'urgence de la réparation urbaine et sociale le long de la N10 s'appuient sur le fait que le trafic actuel ne peut plus être supporté par ses riverains, et que la question des trafics futurs s'en trouve réglée du même coup.

Dans cette optique, puisque le trafic actuel a atteint un niveau qui condamne toute possibilité de réaménager la N10 en lui donnant un caractère urbain (on a parlé de « boulevard urbain »), l'exercice d'estimation du trafic routier à échéance de quinze ou vingt ans est finalement de peu d'intérêt. Il faudrait pouvoir compter une baisse de trafic de l'ordre de 50% par rapport à la situation actuelle pour que cette solution puisse être mise en œuvre, ce que le maître d'ouvrage se refuse à considérer comme possible.

C'est sur ce point que le débat de prospective a surgi. Il a également donné naissance à une extension au domaine du transport collectif, extension dont la Commission se doit de faire état, en raison de la place qu'elle a occupée dans le débat.



**Cahier d'acteurs : Chambre de commerce
et d'industrie Versailles Val d'Oise/Yvelines**

« La ville nouvelle, qui est traversée de part en part par la RN10, est aujourd'hui la seule agglomération du département des Yvelines scindée en deux par une voie d'importance nationale dont le trafic n'est pas dévié. (...) »

L'augmentation du trafic, inévitable, se fait désormais de plus en plus par la recherche d'itinéraires de substitution, qui viennent engorger le tissu urbain de la ville nouvelle (...). »

**Contribution orale de Monsieur Bony
en séance publique (16 juin 2006)**

« L'A12 est là parce que l'on a un problème sur la RN10 (...). On n'est pas là pour parler de poids lourds et de transit européen (...). »

② Transports collectifs : une alternative à la route insuffisante aujourd'hui, préoccupante pour demain

La question des transports collectifs desservant le périmètre concerné par le prolongement de l'autoroute A12 a en effet été omniprésente : cette question s'est invitée lors de chacune des séances publiques avec insistance, voire avec véhémence. Elle a également été abordée à plusieurs reprises par les représentants des collectivités locales comme par des particuliers. Elle a fait l'objet d'avis et même de propositions. En regard, malgré les relances de la Commission particulière du débat public, le STIF, la SNCF et RFF n'ont que très faiblement éclairé la question, quand ils n'ont pas tout simplement brillé par leur absence. Cette absence d'interlocuteur a été vivement critiquée, et on peut même dire qu'elle a été choquante et incompréhensible à de nombreux participants, eu égard à l'importance des enjeux, d'autant plus que le dossier du maître d'ouvrage considère l'offre de transports collectifs comme « relativement satisfaisante » (page 21).

Car si cette question peut paraître marginale par rapport au sujet du débat public, ce n'est qu'en apparence. Disons d'abord que la présence

permanente de cette question au cours du débat public est révélatrice d'une forte demande des habitants. Le nombre des participants et contributeurs sur ce sujet montre qu'il ne s'agit pas seulement de l'activisme de quelques associations spécialisées : il s'agit au contraire d'une préoccupation générale intense et généralisée, qui ne manque pas de donner aux autorités organisatrices des transports publics un signal quant aux attentes de la population de grande couronne, non dans un futur lointain, mais dès à présent.

Mais il ne s'agit pas seulement d'une doléance recueillie à l'occasion d'un débat public, comme par contagion ou opportunité pour transmettre une opinion. C'est beaucoup plus que cela, dans la mesure où la production par les autorités organisatrices d'un niveau d'offre significativement supérieur à la situation actuelle conditionne l'intensité du *report modal* de la voiture particulière vers les transports collectifs et l'adoption de solutions intermodales (rabattement par voiture particulière vers les gares), et influence finalement l'estimation des trafics routiers à moyen et long terme.

Il s'agit donc bien d'une question que le débat public a mis (ou remis) à sa juste place, centrale, dans la mesure où les transports collectifs constituent une alternative aux transports routiers individuels dans la perspective, parfaitement intégrée par le public, de l'élévation du coût d'accès à l'énergie et, secondairement, de l'effet de politiques publiques au service du développement durable.

Qu'en est-il aujourd'hui ? La situation présente est décrite par le public comme largement insuffisante. Les projets identifiés à l'heure du débat public sont insignifiants eu égard au niveau de la demande actuelle, et plus encore, évidemment, si l'on envisage l'accroissement de la demande latente à dix ou quinze ans. Ce qui est en cause, ce sont les fréquences aux heures de pointe, l'insuffisance des parcs de rabattement vers les gares, et surtout l'absence de pertinence du rail pour acheminer vers Saint-Quentin-en-

Yvelines et Versailles les actifs en provenance du bassin d'emploi constitué à l'extérieur de l'agglomération. De Chartres, Epernon, Maintenon et Rambouillet, de Dreux et Houdan, agglomérations et gares qui structurent deux axes de périurbanisation polarisés par les foyers d'emplois que constituent Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, il n'est guère possible aujourd'hui de venir simplement dans les différentes gares de Saint-Quentin-en-Yvelines, car seule la gare de Versailles-Chantiers est desservie. Une demande forte s'exprime pour réclamer l'arrêt des trains du bassin parisien et au-delà dans ces gares, ainsi qu'à Saint-Cyr, pour que l'offre ferroviaire soit aussi pertinente pour les actifs de Saint-Quentin-en-Yvelines que pour ceux de Versailles.

En réponse aux suggestions émanant du public et paraissant correspondre à une présentation réaliste de la situation présente et de ses dysfonctionnements, les autorités organisatrices sont restées muettes, exception faite de l'évocation par RFF d'une augmentation de capacité de la ligne Paris-Chartres jusqu'à Rambouillet, nécessitant des investissements en matière d'infrastructure. A propos non de l'infrastructure mais des dessertes (arrêt des trains dans les gares de Saint-Quentin-en-Yvelines), aucune réponse n'a été apportée, aucun projet n'a été présenté par le STIF ou la SNCF.

Une seconde raison pour laquelle les transports collectifs ont autant occupé le débat tient à leur capacité, dans le futur, à offrir une alternative à la voiture particulière, voire au transport routier de fret. C'est un autre débat dans le débat que celui de l'estimation des ruptures qui vont affecter (ou pas) les trafics routiers dans les décennies à venir. De l'intensité de ces transformations dépend en effet la prédiction des trafics et, par voie de conséquence, la justification d'une voie nouvelle ou non.

Cahier d'acteurs : Ensemble pour Elancourt

« L'association demande qu'un renforcement du réseau de transports en commun soit entrepris au niveau régional par la création d'un arrêt à Saint-Quentin-en-Yvelines pour les TER

en provenance de Chartres, évitant ainsi à de nombreuses personnes habitant en Eure-et-Loir de prendre leur voiture pour venir travailler à Saint-Quentin-en-Yvelines ou de changer à Versailles et de revenir à Saint-Quentin-en-Yvelines ».[...]

« Les accès aux gares SNCF proches du tracé devront être étudiés pour permettre un meilleur accès en transport en commun aux cyclistes et aux piétons, ainsi qu'une amélioration du stationnement des véhicules en créant de véritables parkings de dissuasion ».

Voir également les propositions du cahier d'acteurs de l'AUT, associations des usagers des transports – FNAUT Ile-de-France.

③ Prospective des trafics : ralentissement de croissance ou baisse absolue ?

Si les facteurs tendant à la réduction du trafic (ainsi d'ailleurs que les facteurs tendant à la hausse du trafic, que nous aborderons ultérieurement) sont reconnus par l'ensemble des parties, maître d'ouvrage compris, leur valeur et par conséquent leur effet à terme sur le volume des trafics sont demeurés un objet de fortes divergences. Pour résumer les grands traits de l'opposition entre le maître d'ouvrage et les participants qui argumentent l'hypothèse d'une baisse importante des trafics routiers, la divergence d'appréciation porte sur l'ampleur des impacts : le prix de l'énergie (le maître d'ouvrage estime à -5% la baisse de trafic due à une augmentation du prix de l'essence de 50%), le ralentissement de la construction de routes, la mise en service de grandes lignes de ferroutage à l'échelle ouest-européenne (Europe du Nord – péninsule ibérique), la modification des pratiques logistiques (remise en cause du *juste-à-temps* de la part des chargeurs), l'évolution de la réglementation et de la taxation du transport routier de fret et enfin le développement des transports collectifs de voyageurs (le maître d'ouvrage cite une baisse de 7,5% du trafic routier dans l'hypothèse du doublement de la fréquence des trains), entraînent des inflexions dans la croissance du trafic routier en général.

Pour les uns (dont le maître d'ouvrage), cette inflexion représente une diminution de moitié, ou un peu plus de la croissance, c'est-à-dire un ralentissement de croissance qui marque une rupture dans une longue période de hausse des trafics, rupture dont la plus grande part est déjà acquise et constatable. Pour les autres, la rupture majeure est encore à venir, et elle entraînera inmanquablement une baisse des trafics eux-mêmes en valeur absolue, baisse dont il aura été impossible, au cours du débat public, de prédire l'importance.

Au crédit de l'hypothèse de la baisse du trafic, ou au moins de son apogée au début des années 2000, le public n'a pas manqué de verser les comptages réalisés sur la N10 par le maître d'ouvrage lui-même, qui font état d'un plafonnement autour de 70 000 véhicules/jour entre 1997 et 2003 (page 20). L'argument selon lequel ce plafonnement est dû aux mauvaises conditions de circulation sur la N10 aux heures de pointe et au déversement du trafic supplémentaire dans la voirie locale (ou bien au changement d'itinéraire pour le trafic de transit) est contrarié par les valeurs enregistrées sur d'autres grands axes et rapportées par différentes associations. Ces données font état de la stagnation du trafic sur de multiples axes et même de baisses entre 1998 et 2002, de l'ordre de -5% (Cahier d'acteurs du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et de la Ville de Montigny-le-Bretonneux, page 6).

Malgré cela, dans ce débat de prospective – à ce titre invérifiable – la Commission n'aura trouvé aucun expert, malgré ses recherches, pour prédire une baisse importante des trafics en valeur absolue, suffisante du moins pour permettre de songer au réaménagement de la N10 sans voie nouvelle, quel que soit son tracé (dessous, à côté ou plus loin), c'est-à-dire sans une augmentation de capacité de l'axe permettant de soulager la N10 d'environ la moitié de son trafic actuel. Mais, encore une fois, les professionnels de la prévision de trafic n'ont pas convaincu et, le débat clos, le reproche de sous-estimation des bouleversements à venir demeure. Et pour les partisans d'une voie routière nouvelle, riverains de la N10, qui attendent

la « réparation urbaine et sociale » depuis de longues années, le trafic actuel, redisons-le, justifie le prolongement de l'A12 quelle que soit l'ampleur d'une éventuelle baisse de trafic en valeur absolue.

Face à l'argumentation développée dans le sens de la baisse du trafic, certaines voix, peu nombreuses dans le public, ont évoqué des facteurs liés à la dynamique des territoires, tendant à la hausse locale du trafic routier : il s'agit de l'effet du lancement de l'opération d'intérêt national (O.I.N.) du plateau de Saclay, évoquée par la Commission elle-même à la surprise d'une partie du public – on peut même parler d'incrédulité – mais annoncée dans le dossier du maître d'ouvrage (page 15 : « *ce projet doit permettre de créer de l'ordre de 100 000 emplois sur une période de 20 à 25 ans* »). On peut y ajouter un autre facteur, plus fugitivement effleuré : la poursuite de la périurbanisation (même à un rythme ralenti) aux limites des Yvelines et dans les départements limitrophes, qui constituent le bassin de recrutement des foyers d'emplois de Versailles, de Saint-Quentin, du plateau de Saclay et du sud-ouest de la première couronne, plus que de Paris.

• **Cahier d'acteurs : Montigny-le-Bretonneux et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse**

• « *Le niveau de trafic sur la plupart des voies du secteur est stable depuis quelques années, et même en diminution sur certains axes.*

• *Depuis 2000, le trafic global de la RN10 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Ablis baisse progressivement, du fait de facteurs de société : mode de vie de proximité, diminution du temps d'activité, faible évolution démographique, actions de maîtrise de l'environnement... De plus, à long terme, les études prospectives à l'échelle nationale vont dans le sens d'une croissance faible et incertaine. »*

**Contribution orale de M. Marlet
en séance publique (16 juin 2006)**

« Je voudrais parler d'une question qui n'a que très peu été traitée pendant ce débat. Il s'agit de l'urbanisation dans ce secteur, tout simplement. Demain, d'où viendra le trafic sur la RN10 ? Cela ne viendra pas de Saint-Quentin mais cela viendra des communes périphériques (jusqu'à Rambouillet). (...) Il faut prendre cela en compte également. On peut parler du réchauffement de la planète, mais il ne faut pas le déconnecter des contraintes locales. »

4 Une autoroute-entonnoir redoutée... et surdimensionnée ?

Ces facteurs ont eu du mal à trouver leur place dans le tableau des mutations susceptibles d'affecter les trafics dans le futur, notamment au regard d'un autre débat dans le débat, mal conclu puisque débouchant sur un désaccord formel : le débat sur l'effet d'aspirateur d'une nouvelle infrastructure (également dénommé effet d'entonnoir ou de corridor), qui soulève deux questions plus précises, l'une relative à la répartition des trafics de transit entre les différentes voies rapides qui permettent d'écouler les trafics Nord-Sud à travers l'Ile-de-France, l'autre relative à la part du trafic suscité par la population et l'activité de Saint-Quentin.

Le dossier du maître d'ouvrage faisant explicitement état de l'augmentation du trafic de transit, notamment de poids lourds, le public a exprimé qu'il redoutait les effets accélérateurs d'une nouvelle infrastructure. Il ne s'est guère trouvé de porteur de l'intérêt général (régional et national en l'occurrence), en dehors du maître d'ouvrage dont c'est l'une des missions. Il aura été difficile au maître d'ouvrage de faire valoir son point de vue sur la relative modestie de la croissance du trafic de transit, notamment en raison de l'existence d'axes Nord-Sud contournant l'Ile-de-France à l'ouest (axe A1-A29-A28 entre Lille, Rouen, Le Mans et Tours, alimentant l'A11 et l'A10 par l'ouest en provenance du Nord – Pas-de-Calais). De même qu'il aura eu du mal à se faire entendre pour dire qu'une partie importante du

trafic supporté actuellement par la N10 est engendré par la vie économique locale : 80%, comparable à la situation moyenne en Ile-de-France (le trafic actuel de la N10 au nord est de 110 000 véhicules/jour, et il n'est plus que de 47 000 aux Essarts-le-Roi selon le dossier du maître d'ouvrage, page 20).

Cahier d'acteurs : Les Verts Ile-de-France

« Si l'encombrement actuel de la RN10 est lié au trafic interne et au trafic d'échange à hauteur de 80%, en quoi la construction d'une autoroute qui sera utilisée par les véhicules en transit (...) permettra-t-elle d'améliorer la situation de la RN10 ? (...)

La nouvelle autoroute attirera de manière certaine un nouveau trafic de transit de véhicules légers et, surtout, de poids lourds. Elle incitera, par la probable fluidification des trafics, les habitants à prendre davantage leur véhicule au détriment des transports en commun. »

Contribution écrite du collectif pour l'aménagement de la RN10 au lieu du prolongement de l'A12 sur le trafic de transit dans les Yvelines par l'A12

« La DDE affirme que la liaison par l'A12 entre l'A13 et l'A10 constitue un axe de contournement pour capter le trafic Nord-Sud et que dans le débat public sur le contournement Est de Rouen, le Service technique des routes et autoroutes précise que le prolongement de l'A12 permet d'avoir une liaison des autoroutes A16-A1-A10-A11. »

C'est donc l'effet corridor qui fait figure d'épouvantail, la position du maître d'ouvrage au cours des séances publiques ayant eu du mal à relativiser l'exposé présenté dans son dossier préalable (pages 34 et 35). Il conduit une partie du public à conclure à l'inopportunité d'une infrastructure nouvelle qui augmenterait la capacité totale de l'axe de circulation, sans résoudre pour autant la situation d'une N10 qui conserverait une grande partie de son trafic actuel.

Face à l'effet-corridor, le dossier du maître d'ouvrage produit une projection du trafic à quinze ans selon les différentes solutions étudiées, qui a suscité une argumentation contradictoire. Le tableau ci-dessous présente les trafics estimés par le maître d'ouvrage.

	Trafic d'une infrastructure nouvelle 2x3 voies	+ trafic N10 en boulevard urbain le cas échéant	Trafic total
N10 SANS LE PROJET	4 200 UVP/H	-	4 200 UVP/H
N10 EN VOIE EXPRESS	5 450 UVP/H	-	5 450 UVP/H
VOIE NOUVELLE SOUS N10	5 500 UVP/H	1 700 UVP/H ¹	7 200 UVP/H
VOIE NOUVELLE SELON AUTRE TRACÉ	5 850 UVP/H ¹	1 700 UVP/H ¹	7 550 UVP/H

La projection rappelée ci-dessus a suscité l'interrogation dans la mesure où la capacité maximale d'une infrastructure nouvelle à 2 fois 3 voies, ajoutée à celle de la N10 reconvertie en boulevard urbain, a été estimée à environ 12 000 véhicules/heure (4 000 sur la N10 et 8 000 sur une autoroute à 2x3 voies, les deux sens confondus). En conclusion, la question a été posée de savoir s'il était opportun de réaliser un ouvrage nouveau pour un trafic attendu deux fois et demie inférieur à la capacité maximale. D'autant que la projection du maître d'ouvrage est elle-même supérieure à ce que le public imagine de l'évolution de la mobilité à échéance de quinze ou vingt ans. Avec une croissance des trafics de l'ordre de 1% par an selon le maître d'ouvrage et d'autres experts (croissance qui tient compte de facteurs locaux positifs comme l'O.I.N. et de facteurs généraux négatifs comme le prix de l'énergie), mais sans l'effet-corridor, il n'apparaît pas évident à une partie du public, directement concernée par les tracés nouveaux, que la création d'une nouvelle infrastructure soit nécessaire. Ce qui ressort finalement de cette interprétation, c'est que la réparation urbaine et sociale, jamais remise en cause, n'implique pas obligatoirement la réalisation d'un ouvrage supplémentaire (cf. cahier d'acteurs du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et de la Ville de Montigny-le-Bretonneux).

Que conclure du feuillet construit autour de l'estimation des trafics routiers à quinze ou vingt ans ? Certainement que le public n'est pas en

¹ Valeur maximale de la fourchette.

reste pour poser les questions de prospective de la mobilité dans un contexte de changement, et les poser dans toute leur complexité, sans simplisme, mais souvent sur la base de convictions auxquelles il ne manque que la preuve, tout comme pour les projections des experts et de l'Etat lui-même. Les positions n'ont apparemment pas bougé, tandis que les riverains de la N10 ont rappelé inlassablement sans être contredits que la question ne relevait pas du futur, mais du présent immédiat (avec un fort arriéré), car pour eux, c'est le présent qu'il faut réparer.

Et c'est bien dans la dimension réparatrice du projet que paraît résider un facteur à fort impact, qui ne relève pas de la question du trafic : les chantiers, leur durée et leur impact sur les riverains et l'environnement, quelle que soit la qualité de l'insertion de l'infrastructure une fois réalisée sa mise en service : des questions enchevêtrées qui font la teneur des chapitres consacrés à l'environnement et à la comparaison des tracés.

III L'AXE ROUTIER DANS SON ENVIRONNEMENT

Si les trafics à l'horizon 2020 font l'objet d'interrogations tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif, il en est de même quant aux aspects environnementaux.

De l'analyse des séances, cahiers d'acteurs, contributions, questions, entretiens et de l'attention portée par la CPDP aux comportements, il ressort que les notions d'environnement et de développement sont souvent prises au sens le plus étroit pour la majorité du public.

Celui-ci s'inquiète en effet de ce que l'homme serait exclu de la première notion et que l'économie serait centrale dans la seconde.

De la même façon, les représentations d'un axe routier de type autoroute reste dans l'imaginaire du plus grand nombre synonyme de nuisances, laideur et pollutions.

Il importait donc que le débat puisse faire évoluer ces notions et ces représentations afin de contribuer à une analyse plus sereine des aspects coûts/avantages que comportaient les différentes options proposées par le maître d'ouvrage.

Tel a été l'objet des séances :

- *le 30 mars et le 4 avril : cadre de vie rural et urbain*
- *le 2 mai : réseau de transports et développement économique*
- *le 8 juin : insertion des grands projets et le compte rendu de l'expertise de Jean-Marie Beauvais sur l'évaluation monétaire des impacts environnementaux. Le dossier initial de la DDE*

avait été considéré sur ce point comme insuffisamment approfondi, partiel, voire souvent partial.

Le complément du dossier que cette expertise a fourni ainsi que ces quatre séances ont permis une évolution sensible dans le ton et le fond des plus récentes contributions même si les positions de principe affichées en séances paraissaient inchangées.

① L'environnement

•••••••• *Une réalité à «ménager», une image à valoriser¹*

Le territoire touché par l'éventuel prolongement de l'A12 est constitué de milieux composites : des zones d'activités industrielles et commerciales, des milieux urbains denses, des zones résidentielles et un parc naturel à fort potentiel agricole, forestier et patrimonial. La volonté des acteurs de ce territoire a conduit au classement du PNR le 7 juillet 1980. Il constitue un lieu de promenade fréquenté non seulement par les habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et de ses satellites mais aussi par ceux de l'agglomération parisienne et de l'Ouest de l'Essonne. Son attractivité est certaine, il reste le poumon vert du Sud Yvelines même si (comme à Rambouillet) la concentration en ozone y est particulièrement élevée contrairement à ce que pensent de nombreux acteurs qui confondent parfois volontairement ou involontairement «atmosphère» et «stratosphère».

Le discours, lors de la réunion du 4 avril, de Sophie Tonion n'a pas contribué à éclairer le public, bien au contraire. C'est pourquoi la CPDP a cru bon de faire appel à Martine Tabeaud, experte, qui dans une communication écrite a précisé ce point de façon scientifique. La pollution n'a pas de frontières, forêts, vents, soleil conjugués induisent une concentration en ozone que « respire » le promeneur.

Le PNR contribue à donner une image positive

¹ (Selon le sens de la SAFER)
La fin des paysages – Livre blanc, octobre 2004.

qui peut participer des atouts de la future OIN comme d'ailleurs du projet de développement des activités de l'Abbaye de Port-Royal (cf. le Cahier d'acteur de Port Royal). L'échelle dépasse alors les enjeux locaux.

.....

Mais dans l'immédiat, même si l'on peut considérer que villes et PNR sont complémentaires, la disparité des conditions de vie reste l'élément clé des positions prises lors du débat public. C'est pourquoi, il lui sera consacré un paragraphe spécifique :

② Le cadre de vie

Le cadre de vie, sa dégradation pour les uns (riverains de la RN10) et son maintien pour les autres (Le Mesnil, Lévis Saint-Nom, Montigny...) a été l'élément de cristallisation des oppositions. Celles-ci ont été d'autant plus violentes qu'elles se nourrissaient de procès d'intention, tant à l'égard des opposants que du maître d'ouvrage. Par exemple : le site du Pommeret aurait été classé pour empêcher la réalisation du tracé 3C ; le non aménagement de la RN10 et l'urbanisation intempestive le long de cette dernière aurait été fait pour obliger un passage autoroutier hors des villes...

Les argumentaires nourris renvoyaient soit à l'absence de besoins autoroutiers, soit au passage de l'axe routier chez le voisin, soit au delà du territoire analysé (cf. chapitre IV sur les Tracés).

Cependant, au fil du déroulement du débat tous sont convenus de l'absolue nécessité d'un traitement de la RN10 au risque de faire rêver... d'un « boulevard urbain » quand il resterait sur cette voie un trafic élevé de plus de 4 000 véhicules / jour.

Les problèmes de sécurité ainsi que de santé liés à la pollution de l'air et au bruit sont devenus intolérables et l'attente de cette déviation vieille de plus de trente années a conduit à l'exaspération des riverains (cf. très nombreuses contributions, cahiers d'acteurs et interventions en séances).

Si des aménagements doivent et peuvent remédier à l'insécurité, comme le demandent de toute urgence les associations des parents d'élèves des établissements scolaires de Trappes et de La Verrière, ils devraient être accompagnés.

En effet, des nuisances directes et indirectes sont à maîtriser et à supprimer.

Les suggestions sont nombreuses, elles reprennent toutes la nécessité du développement des transports en commun (cf. chapitre II sur les Trafics), préconisent des organisations de covoiturages, des trottoirs et des pistes cyclables, de plus larges accès aux gares recomposées avec parkings sécurisés ; sont réclamés également sur la RN10 des vitesses homogènes et limitées, des carrefours en souterrains, des feux synchronisés, des revêtements acoustiques, etc. De très nombreux contributeurs se sont impliqués.

Il reste cependant, malgré les techniques novatrices disponibles sur le marché, des aspects de la pollution de l'air plus difficiles à maîtriser, telle la pollution à l'ozone et la filtration des particules fines. De même, il semble que les contraintes sonores soient une appréhension majeure tant en milieu urbain que rural. L'étude de Jean-Marie Beauvais a d'ailleurs intégré ces données.

La tolérance au bruit est variable selon les individus. Les cahiers d'acteurs comme les contributions et les questions y faisant référence ont le mérite de signaler tout au long des différents tracés les points particulièrement sensibles : écoles, hôpitaux psychiatriques, centres de gérontologie... (cf. notamment le cahier d'acteur de l'association ADHAM ou encore celui des Riverains du Tracé 2C').

Ces éléments fort utiles pourront être exploités quand le tracé sera défini.

.....

Cette analyse du débat serait partielle si elle ne prenait pas en compte les aspects de développement durable.

3 Conjuguer environnement, cadre de vie et développement durable.

L'objectif est exigeant. L'approcher, c'est d'abord remédier aux blessures. La ville nouvelle est cisailée et par la voie ferrée et par la RN10.

Les effets de coupure sont considérés comme intolérables non seulement par les riverains mais aussi par tous ceux qui se sentent potentiellement concernés (Montigny, Le Mesnil et La Verrière). Les habitants sont rejoints dans cette analyse par les acteurs économiques (Cf. Etude de la Chambre d'Agriculture et le cahier d'acteur de la Chambre de commerce et d'industrie, AZA-COMA-Pariswest et Ardies 78) [voir le chapitre sur les Tracés].

Ainsi, il est vivement exigé par le public de ne pas reproduire les mêmes erreurs des années passées et auxquelles il faut pallier désormais. Angers comme Reims, traversées par l'autoroute Paris – Nantes pour l'une et l'autoroute de l'Est pour l'autre, mettent en œuvre des déviations autoroutières (cf. Intervention de Alain Genel de l'agence de notation des villes lors de la séance du 22 mai 2006).

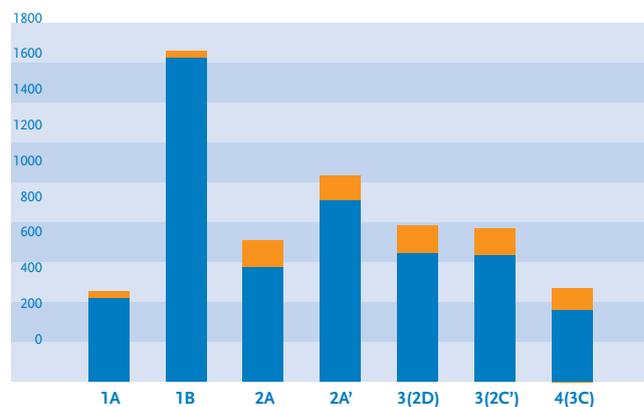
Toutefois, la séance du 4 avril a mis en évidence la nécessaire accessibilité d'un territoire pour assurer son développement (cf. également l'intervention de Jean Poulit lors de la séance du 22 mai, la contribution d'AZACOMA et les cahiers d'acteurs de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles et du CODESQY).

Trouver le compromis le plus harmonieux possible reste un challenge où les différentes parties prenantes doivent accepter d'être partiellement satisfaites ou insatisfaites.

Toutefois, il appartenait à la CPDP de faire en sorte que le maximum d'outils propre à contribuer à la réflexion d'ensemble puisse être à disposition de tous.

C'est pourquoi, à la demande du président du PNR, une expertise sur l'évaluation monétaire des impacts environnementaux des différents tracés a été décidée par la CNDP. Le dossier du maître d'ouvrage ayant révélé quelques faiblesses sur cette thématique.

Cette expertise délicate a été réalisée suite à l'appel d'offre de la CNDP par le cabinet Beauvais Consultant et à fait l'objet d'une présentation le 8 juin. Très critiquée par quelques-uns sur la méthode directement transposée des préconisations du Rapport Boiteux², ses conclusions ne remettaient pas en cause le classement hiérarchisé en matière de coût du dossier initial du maître d'ouvrage...



Coûts des variantes + coûts environnementaux (source DREIF)

Pendant, une dimension nouvelle est apparue comme trop absente : la problématique de l'eau. Cet aspect important a été certes intégré par la DDE dans sa dimension autoroutière mais a insuffisamment pris en compte les conséquences sur le patrimoine historique, sur l'hydrologie, et l'agriculture de ce territoire (cf. contributions : le SAMGER, SAGE, SIERC, Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique de la Vallée de l'Yvette, la Commission de l'eau...).

Aussi à la demande de la Commission particulière lors de la réunion de clôture, le maître d'ouvrage a organisé une réunion de travail le lundi 26 juin 2006 avec les services de l'Etat et les acteurs du territoire concernés (cf. compte-rendu de cette réunion en annexe).

² Rapport Boiteux, *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, la Documentation française, juin 2001 (www.debatpublic-a12.org/docs/pdf/documents-references/rapport-boiteux.pdf)

En effet, le prolongement de l'A12 devra tenir le plus grand compte des données patrimoniales tant urbaines que rurales, sans hypothéquer l'avenir de façon irréversible et faire de l'environnement un atout de développement, comme le soulignent notamment les cahiers d'acteurs du PNR et de l'association Bien vivre au Mesnil.

L'Agriculture a été lors du débat une voix qui a eu du mal à se faire entendre alors qu'elle se trouvera éventuellement impactée et que les fermiers qui la font vivre en supporteront les conséquences (cf. l'étude de la Chambre d'agriculture), et l'association Jade (jonction des associations de défense de l'environnement), le cahier d'acteur des Agriculteurs des Essarts-le-Roi.

Signalons également que la DDA a été sollicitée par la CPDP afin d'apporter des éléments de réponses aux questions soulevées par le public (cf. lettre de la DDA en annexe).

• • • • •

Minimiser les coupures et rendre le territoire accessible, attractif tout en conjuguant environnement et développement durable... Un pari où les regards doivent s'ouvrir aux solutions novatrices.

La séance du 8 juin « Insertion des grands projets dans leurs territoires » semble avoir répondu pour partie à cet objectif.

4 L'insertion des grands projets

Au cours de cette séance, des visualisations de réalisations régionales et nationales ont montré voire démontré comment peuvent être prises en compte des contraintes paysagères ou urbaines dans les réalisations les plus récentes par exemple l'A29 qui traverse le Vallon de Rogerville à côté du Havre ou encore la LGV Est (cf. interventions de Jean-Philippe Soleau et Anne Guerrero, lors de la réunion publique du 8 juin).

A proximité, l'A1 à Saint-Denis et l'A86 à travers Nanterre témoignent également de la possibilité de garantir un maintien des fonctions urbaines tout en assurant les nécessaires accessibilités.

Comme l'a écrit un contributeur, « faisons du retard de 30 ans un atout pour une réalisation exemplaire ».

Les suggestions techniques des uns et des autres sont nombreuses (tunnels, chaussées couvertes, filtrations des particules, revêtements acoustiques...). Le public, qu'il soit ouvrier qualifié, technicien, ingénieur, chercheur ou simple citoyen, s'appuie d'ailleurs sur ses connaissances techniques qu'il souhaite voir mises en oeuvre par le maître d'ouvrage.

Quelques contributions tardives ont également fait référence au débat public sur le projet de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine qui présente quelques analogies avec celui-ci.

Il a semblé à la CPDP que plus qu'un long discours les projections de cette séance aient retenu l'attention du public et qu'il était indispensable d'utiliser les savoir-faire nouveaux tant pour remodeler la RN10 que pour prolonger l'A12 (Cf. notamment le Cahier d'acteur de Pampa 12). Ainsi pouvait être restaurées les fonctions urbaines pour la première et l'intégration aux zones traversées pour la seconde.

• • • • •

Ce double objectif présente cependant des difficultés. Est-il possible de réaménager la RN10 sans avoir au préalable allégé cette voie d'une part de trafic qui la sature ?

Sur ce point les réticences sont nombreuses notamment en terme d'acceptabilité.

5 L'acceptabilité

Il n'est pas possible de ne pas tenir compte de l'ancienneté du projet qui, au fil du temps, a conduit à la déception et à l'exaspération des riverains face aux nuisances lourdes actuellement supportées et considérées par tous comme intolérables.

Pendant, avant la réalisation du projet, quel qu'il soit, des phases intermédiaires sont indispensables et font partie de la procédure.

La décision ministérielle interviendra au plus tard le 17 novembre 2006.

Plus inacceptable encore serait pour le public une décision différée.

En revanche, si un tracé est retenu, le calendrier obligé est alors le suivant :

Durée : 2 à 3 ans	L'élaboration de l'Avant projet sommaire (APS), c'est à dire l'étude fine du tracé sur le plan technique
Durée : 1 an	L'ensemble des études relatives à l'environnement au sens large, donc l'étude d'impact
Durée : 6 mois	L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), souvent appelée enquête publique sur les dossiers précédents. Cette phase est obligatoirement accompagnée d'une démarche de concertation
Durée : < 18 mois	L'avis du Conseil d'Etat sur le bien fondé de la DUP

Soit 4 à 5 années avant le début des travaux

Il apparaît que la famille 3C par sa traversée d'un site classé au sein du PNR puisse faire l'objet d'un contentieux (comme l'ont souligné notamment certaines contributions, celle de la Députée Valérie Péresse ou celle de Charlotte Denizeau, Maître de conférence à Panthéon-Assas).

Quelles qu'aient été les conditions du classement, la Charte de l'environnement a valeur constitutionnelle depuis le 1er mars 2005 et il paraît fort peu probable que le passage d'un tel axe routier puisse être accepté (à l'exception peut-être d'une mise en tunnel particulièrement délicate et coûteuse, compte-tenu des contraintes géologiques et hydrologiques).

Pour certains, ce risque de contentieux doit donc être intégré à la réflexion car il est susceptible d'hypothéquer une mise en œuvre rapide.

Parallèlement, à cette demande d'avis, les dossiers de compléments d'enquête publique sont préparés, ils concernent les différentes problématiques sur l'eau, l'expropriation, les éventuels remembrements, etc. et se font en étroite concertation avec les acteurs concernés.

C'est alors et seulement alors que les *Etudes du projet* pourront permettre les appels d'offres pour pouvoir engager les travaux.

De nombreuses contributions ont attiré l'attention du MO, non seulement sur les nuisances actuelles à supporter par les riverains avant le démarrage des travaux, mais encore sur les nuisances des futurs travaux, pour une durée évaluée de 3 à 8 ans. Même s'ils sont phasés, ces travaux impacteraient d'une part les activités riveraines, économiques et commerciales de la zone concernée et d'autre part sont surtout considérés comme inenvisageables par les riverains eux-mêmes.

La solidarité pour l'aménagement du territoire et l'intérêt général devra prendre là toute sa dimension (cf. quelques rares contributions). Il convient de rappeler ici que la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines initialement prévue pour accueillir 300 000 habitants environ, n'atteint actuellement que 150 000 habitants. Les projets gravés dans les mémoires sont donc à remodeler et devront prendre en considération les évolutions à venir.

En tout état de cause, compte tenu des caractéristiques du territoire concerné, seul un travail affiné tout au long du tracé retenu pourra conjuguer au mieux les différentes attentes des acteurs du terrain, à l'instar de celle réalisée par le PNR et Montigny (cf. Etude synthétisée dans un cahier d'acteur) qui ne concerne malheureusement qu'une seule option mais dont l'analyse peut apporter au maître d'ouvrage des éléments pour l'aménagement de la RN10.



IV LES TRACÉS

La notion de tracé ne peut être dissociée de la notion de trafic.

La RN 10 supporte actuellement à Trappes environ 70 000 véhicules par jour (en moyenne sur l'année) et 50 000 aux Essarts-le-Roi.

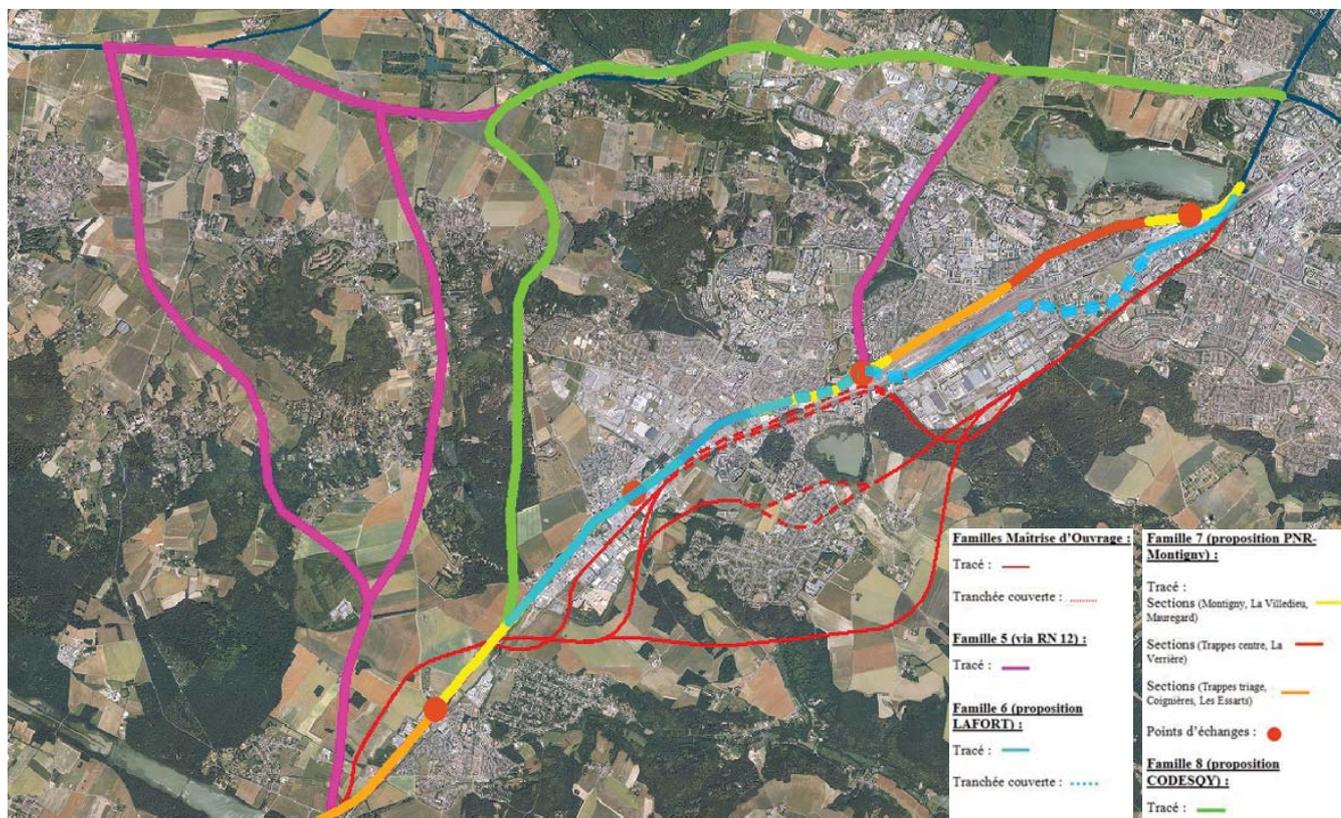
L'heure de pointe du soir, prise en référence par le maître d'ouvrage donne une moyenne sur l'itinéraire de 3850 véhicules qui, selon certaines estimations non mises en doute par le panel d'experts, pourrait monter à 4200 en 2020.

En tout état de cause ces trafics ne peuvent et ne pourront être supportés par l'infrastructure dans l'état actuel : il y a unanimité sur cette constatation.

Cette constatation ainsi que ses conséquences sur la qualité de vie des riverains ont amené le maître d'ouvrage à concevoir un certain nombre de projets qui se traduisent soit par des tracés nouveaux soit par des modifications plus ou moins profondes de l'infrastructure existante.

Présentés au public dans le dossier du maître d'ouvrage, ces projets très en amont, ont suscité de très nombreuses questions, d'avis et ont fait l'objet principal d'une majorité de contributions écrites.

Parallèlement, des associations, des élus, un conseil en développement et des particuliers ont proposé soit des variantes s'insérant dans l'aire d'étude définie par le maître d'ouvrage soit une solution radicalement différente s'éloignant de cette aire.



① Les 4 propositions venant du public :

• **La première proposition** lancée par le Maire de Maurepas et appuyée par l'association *ensemble pour Elancourt*, reprend un projet auquel la DDE des Yvelines, consultée par le président du SAN de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1998, avait répondu en son temps ; il s'agit d'une solution qui utilise la RN12 réaménagée entre Bois d'Arcy et Mareil-le-Guyon puis par une infrastructure nouvelle nord/sud (2 variantes possibles) qui rejoint la RN10 aux Essarts-le-Roi.

• **La deuxième proposition** consiste, à partir de la RN12, d'utiliser une réservation non utilisée : la R12 pour rejoindre la RN10 au carrefour de la commanderie de la Villedieu puis réaliser un aménagement nouveau en tranchée couverte de la RN10 à l'ouest de la R12/RD58 suivant le principe du scénario 1B.

• **La troisième proposition** consiste en un doublement de la RN10 en passant par les zones d'activités traitées en deux grands tronçons :

- Le premier entre la fin de l'A12 actuelle et la commanderie des templiers en partie en tranchée couverte et en longeant la voie ferrée dans la zone d'activité de Trappes Elancourt.

- Le deuxième tronçon, au sud, entre la commanderie et les Essarts-le-Roi en réaménageant la RN10 en surface sauf au droit des zones d'habitation.

• **La quatrième proposition** est un tracé hybride proposé par le conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines utilisant la section 1 commune à tous les tracés neufs, de Montigny-le-Bretonneux au bois de Trappes (tranchée couverte dans toute la traversée de Montigny-le-Bretonneux et puis tranchée ouverte) et un deuxième tronçon composé de deux parties, un tunnel foré passant sous les voies ferrées jusqu'à l'extrémité ouest de Coignières suivi d'une tranchée ouverte pour rejoindre la déviation du Perray-en-Yvelines.

Ces quatre propositions ont été transmises au maître d'ouvrage afin qu'il les analyse aussi finement que celles présentées dans le dossier en particulier au niveau des impacts et des coûts.

Elles n'ont aussi pas été intégrées dans l'étude complémentaire relative à l'évaluation monétaire des impacts environnementaux remise le 8 juin 2006 et l'évaluation des coûts ci-dessous n'inclut pas la requalification de la RN10.

Les impacts divers, externalités positives ou négatives, de ces propositions n'ont pu être ajoutés dans ce tableau de synthèse, la Commission ne disposant pas d'informations suffisantes.

PRÉCONISATION	LONGUEUR TOTALE	OUVRAGES D'ART	ÉVALUATION DU COÛT
Les Essarts/ouest Mareil	11 390 m	X	420 M€
Reprise RN12	16 090 m	X	X
Les Essarts/est Mareil	9 750 m	X	420 M€
Reprise RN12	12 340 m	X	X
R12 /RN10	10 198 m	9 428 m tranchée couverte	X
Reprise RN12	3 790 m	X	X
Utilisation des ZA	11 700 m	4 050 m tranchée couverte	De l'ordre de 800 M€
Tracé hybride CODESQY	X	X m tranchée couverte	De l'ordre de 1 500 M€

X : non défini

Les premières réponses du maître d'ouvrage

La première réflexion du maître d'ouvrage est de séparer les propositions en deux groupes :

- La proposition qui est en dehors de l'aire d'étude
- Les 3 autres propositions qui sont dans l'aire d'étude

Cette deuxième catégorie doit être considérée comme des variantes aux projets du maître d'ouvrage aux sujétions techniques spécifiques ; elles doivent être étudiées sur les plans techniques, financiers et les modalités de réalisation doivent être finement appréciées au regard de l'acceptabilité par les riverains en général.

La première proposition, hors périmètre, doit, en outre, être comparée à l'ensemble des propositions de tracés sur le plan fonctionnel afin de vérifier qu'elle ne reporte pas les problèmes vers d'autres collectivités.

Les résultats définitifs de ces études comparatives ne sont pas connus à cette date. Mais d'ores et déjà la Direction départementale de l'équipement formule les remarques suivantes :

Proposition N° 1 RN12, Pontchartrain, Les Essarts (en dehors de l'aire d'étude)

L'allongement du tracé, au minimum 7 km, incitera un certain nombre de véhicules à ne pas prendre cette infrastructure ; le délestage du trafic de la RN10 serait inférieur à celui offert par les familles 1 à 4 ce qui peut remettre en cause les objectifs de requalification de la RN10.

La conjonction des flux sur le secteur de Plaisir, Bois d'Arcy / Saint-Cyr demande une étude très fine au niveau des nuisances générées par un axe plus circulé que le prolongement de l'A12.

Le tracé neuf proposé (est ou ouest de Mareil-le-Guyon) présente une topographie variable qui induira un certain nombre d'ouvrages d'art ; il sera gros consommateur de terres agricoles et pourrait écorner la frange Est de la forêt de Rambouillet.

La direction départementale de l'équipement des Yvelines estime que « cette solution déplace tous les problèmes du prolongement de A12 recensés pour les familles au sud de la RN10 au nord et à l'ouest de la zone d'étude, sans apporter d'avantages décisifs ».

Proposition N° 2 Utilisation de la voie R12

Cette variante offrirait un itinéraire plus court et plus attractif. Les niveaux de trafics attendus justifieraient alors un aménagement à 2x2 voies de R12 d'un bout à l'autre, posant ainsi des contraintes importantes d'insertion dans le sud de la coulée verte de la Villedieu, à proximité de la commanderie des templiers, monument classé, mais aussi des quartiers ouest d'Elancourt.

De plus cette variante rend alors inéluctable l'aménagement de la RN10 à l'ouest de RD12/RD58 selon les principes du scénario 1B.

Proposition N° 3 Utilisation des zones d'activités

Un parti d'aménagement cohérent de bout en bout mais des impacts très importants sur la zone d'activités en particulier pendant les travaux dont l'ordonnancement devra faire l'objet d'une étude spécifique. De nombreuses sujétions techniques :

- Un franchissement long des voies ferrées serait à voir avec Réseau Ferré de France ;
- Une tranchée couverte nécessaire jusqu'à la RD58 ;
- Un aménagement de la RN10 après la RD58 qui entre dans la famille 1 (rejetée par les riverains) ;
- Les points d'échanges sont aussi à expliciter.

Proposition N° 4 Tracé hybride proposé par le CODESQY

L'avantage global de cette solution est la recherche d'une combinaison, selon un tracé cohérent dans son principe, de sections de tracés déjà étudiés – pour partie – par le maître d'ouvrage et d'offrir des points d'échanges dont un de plus, avec la RD13.

Les réserves principales se situent au niveau des 2e et 3e barreaux ; en effet le franchissement des voies ferrées en tunnel oblige à descendre le profil en long de la route à un niveau plus profond qu'une tranchée couverte ce qui éloigne ainsi les entrées et sorties de l'ouvrage et poserait peut-être problème pour les réaliser dans un secteur très contraint. Enfin les impacts du passage tangentiel au nord du centre bourg de Coignières méritent une étude très précise comme le barreau de liaison avec la RD13.

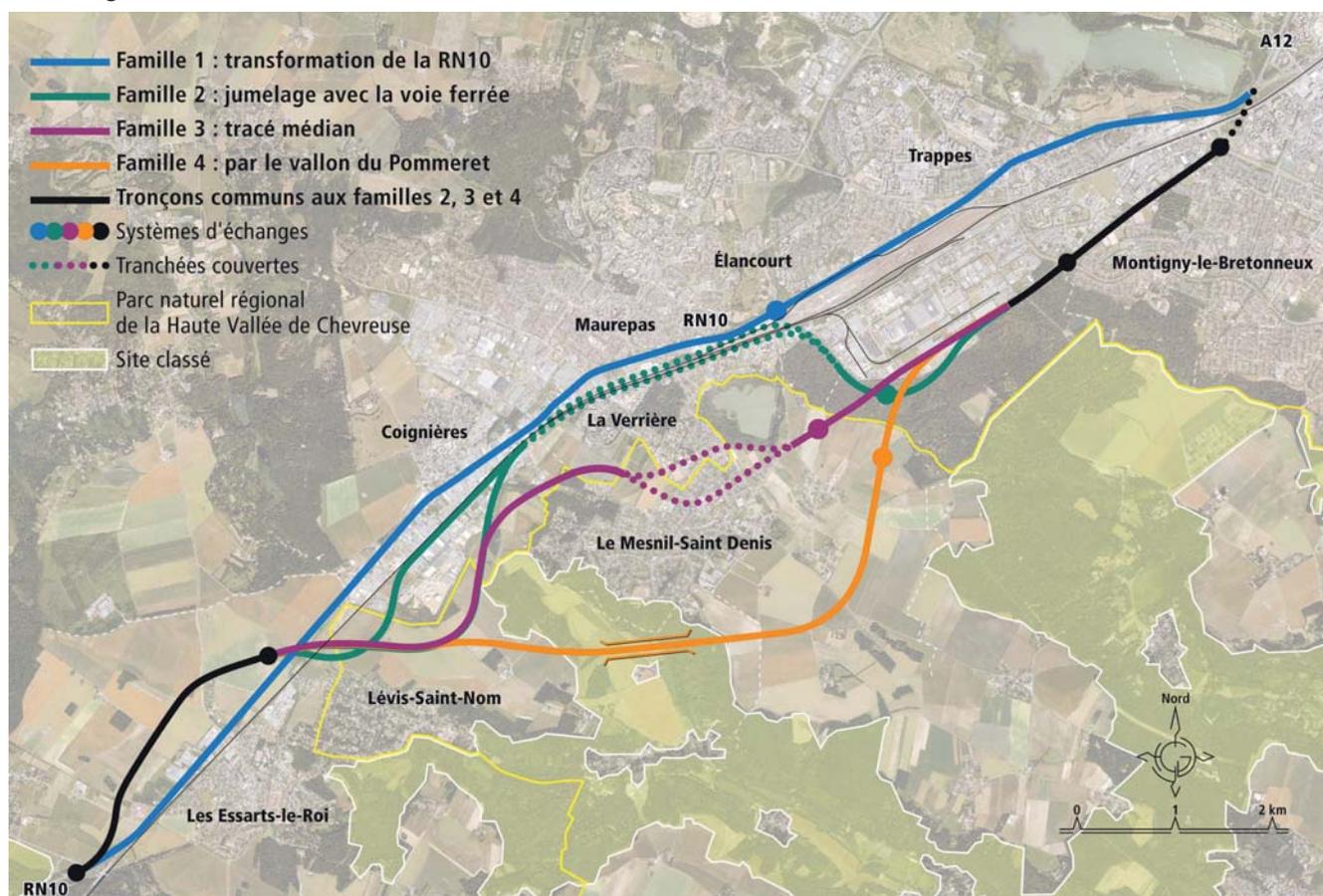
Son coût serait probablement de l'ordre de grandeur de celui de la solution 1B compte tenu des longueurs de tunnel et de tranchée couverte.

2 Les tracés proposés par le Maître d'ouvrage

Les scénarii présentés ci-dessous sont issus des études successives menées depuis 1994 par la DDE des Yvelines en relation avec les acteurs locaux ; certains tracés ont d'ailleurs été étudiés à la demande expresse du conseil général (2A' ; 2C'). Lors des réunions publiques ils ont fait l'objet de présentations répétées, la majorité des questions posées les concernait soit ponctuellement sur des points de détail soit sur leurs impacts en termes plus généraux.

Sur les documents antérieurs connus des élus, versés au débat et consultables auprès de la CPDP ou sur le site Internet dédié, les points d'échanges relatifs à chaque tracé étaient dessinés alors que dans le dossier du maître d'ouvrage ils n'étaient qu'indiqués par un point.

Ceci a entraîné par moment des incompréhensions entre le public qui pensait qu'on lui cachait *des choses* et le maître d'ouvrage persuadé que l'information avait été relayée.



FAMILLE ① Transformation de la RN10

Deux hypothèses extrêmes sont ébauchées : la RN10 en route express (1A) et l'autoroute sous la RN10 (1B) ; la longueur de cette infrastructure est de 15 200 mètres.

Ces deux hypothèses remettent en cause les travaux de requalification d'attente prévus au contrat de plan 2000/2006 ; en effet pour le scénario 1A il faudrait déniveler la RN 10 et non les RD, aux carrefours avec les RD912 et RD23 et pour le scénario 1B il faudrait traiter la section entre la RD912 et la RD23 directement selon les caractéristiques du prolongement de la A12 (DDE compléments sur les coûts avril 2006)

Le maître d'ouvrage a fait savoir que des solutions médianes pourraient être imaginées ; une proposition a d'ailleurs été faite par la ville de Montigny-le-Bretonneux associée au Parc Naturel Régional et remise aux membres de la Commission le 8 juin 2006.

Cette étude, détaillée plus loin, conclue au superflu d'une voie autoroutière nouvelle et recommande un aménagement *sur mesure* de la RN10 comme alternative à l'A12.

●●●●●●●● Tracé 1A : RN10 en route express

Cette hypothèse répond difficilement à l'amélioration des conditions de vie des riverains et ne recoupe pas le tissu urbain traversé sauf si elle était envisagée dans le cadre d'un véritable et ambitieux projet d'urbanisme.

Le maître d'ouvrage écrit que cette solution à deux fois deux voies malgré un réaménagement de 13 carrefours ne répond pas aux prévisions de trafic, les délais de réalisation ne sont pas définis ; un flou demeure entre la solution d'attente dont une partie est financée par le CPER 2000 /2006 et la totalité des travaux qui seraient indispensables.

Les participants au débat remettant en cause les prévisions de trafic ou ceux qui militent pour la protection de l'environnement en général et/ou pour la défense du parc naturel en particulier sont pour un approfondissement de cette solution ; en

témoignent les cahiers d'acteurs suivants :

• Collectif pour l'aménagement de la RN10 au lieu du prolongement de l'A12

« Seuls, un enfouissement partiel de cette chaussée et l'aménagement des carrefours en dénivelé permettra une résolution définitive des problèmes que connaissent les riverains et les usagers ».

• Les Verts Ile-de-France

« Aménager la RN10, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains ».

• Yvelines environnement

« La route nationale RN10, entre les Essarts-le-Roi et Montigny-le-Bretonneux, (13,7 km en 2x2 voies séparées) dispose de tous les atouts pour satisfaire au besoin du trafic local et commerçant des villes comme Rambouillet, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles ».

La majorité des élus de Trappes, Coignières, La Verrière, Elancourt et Maurepas ainsi que la totalité des riverains qui subissent depuis de nombreuses années des nuisances de tous ordres sont radicalement contre ces hypothèses, selon le principe l'autoroute hors des villes, rejoint par la CCI des Yvelines qui craint une baisse d'activité et donc des emplois pendant la durée des travaux.

• CCI des Yvelines

« En tout état de cause, la transformation de la RN10 actuelle constituerait, tant sur le plan urbain que sur le plan routier, la plus mauvaise des solutions ».

• Groupe de travail A12 par le vallon du Pommeret

« Il n'est pas seulement utile mais urgent de prolonger l'A12 par le tracé rural ».

• Pamp'A12

« L'innovation de l'environnement, c'est aussi le respect des humains en ville. La RN10 doit devenir un boulevard urbain : ayant séparé si durement des villes voisines, elle pourra enfin devenir un lien ».

La cristallisation des positions est totale sur cette hypothèse.

..... **Tracé 1B : A12 sous la RN10 transformée en boulevard urbain**

Remarque

L'hypothèse 1B (autoroute en tranchée couverte sous la RN10) semble peu compatible avec les aménagements routiers prévus dans le GPV de Trappes. Si cette solution était retenue il faudrait modifier à nouveau ces carrefours pour enterrer l'A12 sous la RN10 et traiter la couverture des 280 mètres de RN10 conformément au projet 1b ou revoir la définition des travaux d'attente.

(DDE, compléments sur les coûts avril 2006)

Présentation

8 années minimum de travaux, certes en plusieurs phases, mais 8 ans d'embouteillages, 15 200 mètres de tranchée couverte à deux niveaux superposés avec un seul point d'échanges, le trafic d'échanges resterait donc en majorité sur le boulevard urbain ainsi que le trafic interne à la zone, ces trafics résiduels ne sont pas évalués.

Les conditions économiques, les délais et les conditions de vie pendant les travaux et les résultats plutôt aléatoires font que cette hypothèse est combattue par tous les riverains et leurs élus ainsi que par tous ceux mobilisés sous le slogan « A12 hors des villes ».

Les opposants à toutes constructions nouvelles ne croient pas à la faisabilité financière de cette solution et se sont peu exprimés sur ce point précis.

Aucun cahier d'acteurs envisage ou combat cette solution.

Une solution médiane remise à la CPDP le 8 juin 2006

La ville de Montigny-le-Bretonneux associée au parc naturel a fait procéder à une étude et propose de **transformer sur place la RN10** après un examen des trafics et une redéfinition des objectifs du maître d'ouvrage.

Après analyse et en découpant finement le secteur suivant un certain nombre de critères, 8 zones

homogènes sont définies qui, en fonction de l'environnement : *urbain dense, pavillonnaire, commercial, route de campagne...* seront traitées suivant trois coupes de principe : 2x2 voies au sol ou 2x2 voies plus des contre allées ; 2x2 voies en tranchée ouverte plus 2 voies en encorbellement ; 2x2 voies en tranchée couverte plus 2 voies centrales.

L'étude conclue au superflu d'une voie autoroutière et privilégie un aménagement *sur mesure* de la RN10 comme alternative à l'A12 en privilégiant et en associant aux travaux ci-dessus exposés, la gestion des flux, l'intégration dans l'environnement urbain, la logique d'échange des biens et marchandises et la transformation de la coupure en *couture* par une opération d'urbanisme ambitieuse.

La Commission a demandé au maître d'ouvrage d'examiner cette étude et de lui en faire rapport.



..... Récapitulatif

TRACÉ	LONGUEUR	SOUTERRAIN	DURÉE DES TRAVAUX	ÉCHANGEURS	ESTIMATIONS
RN10 route express	15 200 m	280 m	?	inutile	425 M€
A12 sous RN10	15 200 m	15 200 m	8 ans phasables	1 à mi-parcours	1 650 M€
Aménagement médian RN10	15 200 m	2 700 m 5 300 m tranchée ouverte	?	4 répartis 11 traversée à niveau	892 M€

Pour tous les autres tracés nous considérerons dans un premier temps la section 2 de chacun des tracés. En effet les sections 1 (traversée de Montigny-le-Bretonneux et sud ZI de Trappes) et 3 (déviation des Essarts-le-Roi) sont communes aux cinq tracés proposés ; elles seront présentées in fine.

REMARQUE

Pour tous les tracés, cette section 2 présente un contournement de la zone industrielle de Coignières classée « seveso » ; le maître d'ouvrage a fait savoir qu'il respecterait les prescriptions réglementaires du plan de prévention des risques technologiques du site en vigueur au moment de la réalisation de l'ouvrage : zonages de protection, prescriptions techniques particulières, mesures d'exploitation et d'alerte sur l'infrastructure.

FAMILLE ② Jumelage avec la voie ferrée

Ces tracés que ce soit le 2A au sud de la voie ferrée ou le 2A' au nord ont été très peu évoqués en séances publiques et très rarement dans les questions posées à la CPDP.

Aucun cahier d'acteurs y fait explicitement référence.

Certes les habitants de la Verrière et de Maurepas sont intervenus dans le débat mais leurs interventions portaient sur des points plus globaux les tracés urbains par exemple ou très précis comme les nuisances sonores ou les conséquences directes des travaux sur la stabilité de leur maison.

Il est vraisemblable que tous considéraient ces tracés comme des tracés urbains à exclure par principe.

Description sommaire

Ce fuseau contourne la zone d'activité de Trappes en bordure du bois de Trappes puis s'infléchit vers la voie ferrée à l'est du pont de la Villedieu.

Le tracé sud 2A est en tranchée couverte de 2500 m. entre les emprises de RFF et un secteur de la Verrière très urbanisé (6000 habitants environ sont dans la bande des 300 mètres).

Le tracé nord 2A' traverse deux fois le faisceau ferroviaire et emprunte 3700 m de tranchée couverte dans les zones urbaines d'Elancourt et de Maurepas (6500 habitants environ seraient dans la bande des 300 mètres).

Un seul point d'échange est prévu sur cette section de tracé ; il est situé dans la zone boisée de la « défoncé » et rejoint la zone d'activités de Trappes/ Elancourt puis la RD58 à La Verrière.

Les remarques suscitées par ces hypothèses

Elles proviennent de chefs d'entreprises qui verraient leurs implantations amputées et leurs efforts non reconnus pour conserver des emplois (Valéo, Nature et découverte...) ; ils ont manifesté leur inquiétude devant le tracé 2A' rejoint par des particuliers qui redoutent des impacts en termes d'emplois et de risques engendrés par la proximité des immeubles.

Gérard Rocher, la Verrière : « elle passe à moins de 50 mètres de 2 cités HLM... ».

J-P Bomble, Mesnil-St-Denis « les solutions de la famille 2... présentent un risque non négligeable vis à vis de la voie ferrée qu'il ne faudrait pas mettre hors service... les populations locales sur quelques kilomètres seraient pénalisées et même des installations industrielles ou d'habitat seraient à détruire... ».

Cette famille est considérée comme une famille de tracés urbains auxquels l'ensemble des riverains de la RN10 et la majorité de leurs élus s'opposent énergiquement (à La Verrière, une pétition de 250 signatures contre l'autoroute en ville a été remise à la CPDP).

FAMILLE 3 Tracé médian

Les projets de tracés de la famille 3, dit **tracés médian**, ont été relativement peu évoqués et n'ont pas fait l'objet de nombreuses questions de la part du public. Curieusement il ne furent pas débattus lors de la réunion organisée le 31 mai 2006 par le conseil municipal du Mesnil-Saint-Denis ni lors des réunions publiques à La Verrière alors que les conseils municipaux de ces deux communes ont voté et transmis à la CPDP des motions contre ces tracés.

Un cahier d'acteurs est consacré au tracé 2C' ainsi que quelques contributions écrites.

Description sommaire

A partir de l'extrémité sud de la zone d'activités de Trappes le fuseau coupe le bois de Trappes puis traverse l'extrémité nord du plateau agricole du Mesnil, il se sépare ensuite en deux options (2C' et 2D) pour franchir en tranchée couverte les zones urbanisées puis se retrouver dans le secteur agricole des Bécanes et sur le plateau des néfliers.

Cette famille de 2 tracés a un seul point d'échanges situé sur le plateau agricole du Mesnil St Denis qui, par une voie nouvelle à construire, rejoint la RD58.

Le tracé 2C' impacte le sud-ouest de La Verrière par une tranchée couverte de 1950 m qui au préalable tangente au sud l'étang des Noés (2500 habitants environ sont à moins de 300 mètres) ; il emprunte l'emprise d'une trouée existante (aqueduc du XVII^e siècle) dans le bâti de la Verrière.

Il a fait l'objet d'un rejet explicite exprimé par la municipalité et par les riverains qui ont rédigé un cahier d'acteurs dénonçant, entre autres, la proximité de ce tracé avec un centre de gériatrie de 200 pensionnaires et de 400 employés :

Riverains du tracé 2C' : « en résumé, le tracé 2C' pendant et après les travaux est synonyme de : risques majeurs pour une ZNIEFF de type 1... tout cela montre, une fois encore, l'absurdité de vouloir passer en zone urbaine et semi urbaine alors que d'autres solutions déjà étudiées sont possibles ».

Motion du conseil municipal de la Verrière : « le tracé 2C' présente les caractéristiques comparables à celles du 2D dans une coulée verte plus étroite et plus contrainte que l'ancienne emprise S12 empruntée par ce dernier pourtant ses désagrèments pour l'environnement sont traités de manière anecdotique... Enfin nous déplorons que les contraintes de ce tracé ne soient que brièvement abordées et jamais explicitées ».

Le tracé 2D utilise pour traverser le Mesnil-Saint-Denis une tranchée couverte de 2150 mètres inscrite dans une emprise réservée pour une voie primaire abandonnée (3400 personnes environ sont dans la bande des 300 mètres).

Le conseil municipal dans sa séance du 13 juin 2006 prend officiellement position contre ce tracé ainsi que contre le tracé 3C et demande « un véritable aménagement de la RN10 adapté à la diversité du tissu traversé » et « si l'un des tracés autoroutiers affectant le Mesnil-Saint-Denis était retenu, les Mesnilois auraient le sentiment, à juste titre, que les efforts accomplis par eux depuis plus de 30 ans ont été vains et sont récupérés par d'autres, plus soucieux jusqu'ici de favoriser les retombées économiques sur leur territoire que d'en sauvegarder l'environnement naturel et humain ».

Les riverains du secteur du Val Favry : « dénoncent aussi le tracé médian qu'il soit 2C' ou 2D ».

Les associations *bien vivre au Mesnil et défense de l'environnement des hameaux du Mesnil-St-Denis* ont rédigé chacune un cahier d'acteurs qui rejette une infrastructure nouvelle quelque soit le tracé au nom de la préservation de l'environnement, de la bio diversité, etc., mais ne parlent pas explicitement de l'hypothèse qui concerne directement leur commune.

Du point de vue agricole ces itinéraires ont un impact important sur l'économie agricole locale tant pour les exploitants du plateau du Mesnil que pour ceux du plateau des néfliers.

FAMILLE 4 Valon du Pommeret...

Le refus de ce tracé 3C est le point commun de tous les opposants à un tracé autoroutier neuf.

Les raisons suivantes du refus, non exhaustives, exprimées dans 12 cahiers d'acteurs (Les Verts IDF, Yvelines environnement, Fnaut IDF, CAP 21, Société de Port-Royal, Collectif pour l'aménagement de la RN10, Bien vivre au Mesnil, Défense des hameaux du Mesnil, agriculteurs des Essarts, association Delta...) sont diverses : la défense de l'environnement au sens mondial du terme, l'expression des peurs engendrées par la pollution en général et l'ozone en particulier, l'opposition à toutes nouvelles infrastructures routières en raison de la décroissance des ressources en pétrole, le doute sur les évaluations des trafics actuels et futurs, la demande de transports en commun, la préservation d'un parc naturel régional, la proximité d'un site classé ou d'un lieu de mémoire ou tout simplement un choix de vie dans un environnement protégé.

Certains demandent explicitement la réhabilitation de la RN10 et l'amélioration des conditions de vie pour les riverains de la RN10 ; d'autres un changement comportemental des citoyens.

Description succincte

D'une longueur un peu supérieure (18 km) à celle des autres options neuves (17 km), ce tracé, après avoir longé la zone d'activités de Trappes, passe par

le bois de Trappes, le plateau agricole du Mesnil-St-Denis évite les zones strictement urbaines autres que Montigny-le-Bretonneux et contourne les hameaux de Rodon et de Mousseau (moins de 800 habitants sont dans la bande des 300 m).

Par un viaduc de 800 mètres de long il franchit le vallon du Pommeret, site classé, avant de traverser le plateau agricole des Néfliers puis rejoint la déviation des Essarts après avoir franchi voies ferrées et RN10 en passage inférieur.

Il est gourmand en zones agricoles (268 ha) et en zone boisée (70 ha) mais il impacte aucune zone commerciale, industrielle ou résidentielle.

Le seul point d'échanges est situé sur le plateau agricole du Mesnil ; il rejoindrait la RD58 par une voie nouvelle à construire d'au moins 750 mètres qui fragilisera les exploitations agricoles présentes dans ce secteur.

Conséquences directes

Outre que le maître d'ouvrage devra obtenir le déclassement d'une partie du parc naturel régional, ce tracé présente la caractéristique d'isoler la ville du Mesnil Saint Denis du Parc Naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse dont elle est adhérente depuis 1984 et de l'inscrire de fait dans la continuité de la ville nouvelle ce dont ses élus n'ont jamais voulu. (motion du conseil municipal du 13 juin 2006)

Objet de toutes les rigidités

Ce tracé, dit pour les uns *tracé rural*, radicalise toutes les positions.

• **On est pour ce tracé** au nom de la défense des riverains de la RN10 et de l'amélioration de leurs conditions de vie actuelles.

• **PAMP'A12 de Maurepas** : « le tracé 3C est le meilleur... mais il peut être amélioré ».

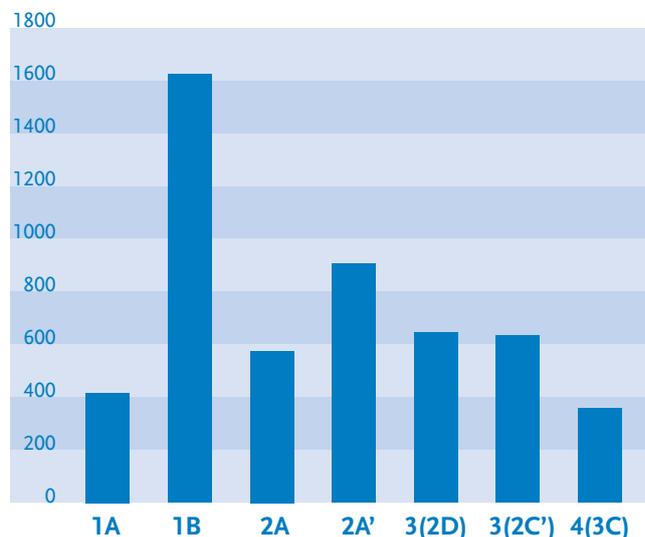
• **Groupe de travail A12** : « la solution de bon sens : le tracé du Pommeret ».

• **CCI de Versailles** : « aussi la préférence de la CCIV va vers le projet passant par le vallon du Pommeret ».

- On est contre ce tracé au nom de principes de protection de l'environnement et du développement durable ou alors du doute sur la fiabilité des études relatives à la non décroissance de trafic.

Coûts des variantes

(source DREIF)



Bien vivre au Mesnil : « le prolongement de l'A12 détruirait un grand nombre de chemins... ».

Yvelines environnement : « l'important, c'est déjà de ne plus engager d'investissements contre-productifs pour les années qui viennent ».

Les Verts : « pour une véritable politique d'avenir en matière de transports et d'aménagement du territoire ».

Collectif pour l'aménagement de la RN10 au lieu du prolongement de l'A12 : « une réponse inadaptée aux problèmes de la RN10 ».

Montigny-le-Bretonneux et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse : « une voie nouvelle n'apportera pas de bonnes solutions... la face cachée de l'A12 : un aimant à poids lourds... Aménager sur mesure la RN10 : la solution optimale ».

Société de Port royal : « Projet de prolongement de l'auto-route A12 : la deuxième mort de Port-Royal des Champs ».

Récapitulatif des options autres que RN10

(Hypothèse tranchée couverte de Montigny = 600 m)

Le coût de la requalification de la RN10 n'est pas inclus

TRACÉ	LONGUEUR TOTALE	TRANCHÉE COUVERTE	DURÉE DES TRAVAUX	ÉCHANGEURS	ESTIMATION DDE
2A sud voie ferrée	16 714 m	3 150 m	4 à 5 ans	4 dont 2 à Montigny	570 M€
2A' nord voie ferrée	16 854 m	5 550 m	4 à 5 ans	5 dont 2 à Montigny	915 M€
2C' sud la Verrière	16 034 m	2 700 m	4 à 5 ans	4 dont 2 à Montigny	640 M€
2D coulée verte Mesnil	16 204 m	2 800 m	4 à 5 ans	4 dont 2 à Montigny	650 M€
3C vallon de Pommeret	17 m	600 m + viaduc 800 m	3 à 4 ans	4 dont 2 à Montigny	365 M€

3 Les sections communes

..... Tronc commun de Montigny-le-Bretonneux

Description

D'une longueur de 3694 mètres le tronc commun de *Montigny* traverse la commune en empruntant les emprises réservées en son temps par l'Etat puis se poursuit sur une emprise entre la zone d'activités de Trappes Elancourt et la forêt domaniale de Trappes.

Le projet prévoit un passage en tranchée couverte sur 600 mètres puis le reste en tranchée ouverte à la cote moins 6 mètres.

Dans la bande des 300 mètres nous trouvons environ 3000 habitants tous, normalement, informés de la possible réalisation d'un axe autoroutier par les services de l'Etat sur cette emprise réservée.

3 points d'échanges concernent ce tronçon :

- le raccordement avec l'A12 actuelle ;
- les liaisons avec les voies F12 et RD36.

Ces deux axes traversent la ville de Montigny et leurs raccordements à un tracé autoroutier neuf suscitent des appréhensions devant l'évolution possible de l'encombrement des voies secondaires dans le cœur de ville d'autant plus qu'elles desservent le site de Saclay et de l'OIN en projet.

Les élus de la ville de Voisin-le-Bretonneux partagent ces appréhensions car la RD36 traverse aussi leur ville ; ils redoutent que cet axe devienne la liaison naturelle entre l'A12 et l'A10/A11 par le plateau de Saclay.

Réactions

L'ensemble des élus, la totalité des habitants de Montigny, la grande majorité du public ayant participé au débat et les associations qui n'excluent pas par principe une infrastructure nouvelle rejettent cette partie du projet tel qu'il est présenté.

Soit le prolongement de l'A12 est indispensable et la traversée de la ville doit être intégralement couverte afin de minimiser les nuisances soit il n'est pas indispensable et la RN10 doit être requalifiée.

..... Tronc commun des Essarts-le-Roi

Description

D'une longueur de 3170 mètres la déviation autoroutière contourne par le nord et l'est la ville des Essarts-le-Roi ; elle serait située intégralement en zone agricole.

Réactions

Rarement évoquée pendant le débat ce contournement a fait l'objet d'une longue contribution datée du 12 juin 2006 et de questions au maître d'ouvrage posées dans les derniers jours du débat.

Deux thèses s'opposent :

La première développée par l'association des agriculteurs des Essarts-le-Roi qui dénonce le prolongement de l'A12 à cause de la consommation de terres agricoles (12 ha plus 88 ha de délaissés) et demande l'amélioration de la RN10 : « *hormis le tracé d'aménagement de la RN10 in situ, tous les projets impactent directement les exploitations agricoles de la commune* » et par l'association delta des Essarts-le-Roi : « *le prolongement de l'A12 n'est pas une nécessité, et nous prétendons qu'il est inopportun, sur le plan technique et écologique* ».

La deuxième menée par l'association de maison neuve et alentours concernés dans un document daté du 12 juin 2006 remis le 16 juin après la réunion publique déclare « *le seul projet qui va bien est celui du contournement du hameau* » ; cette position est confortée par l'expression des riverains de la RN10 qui habitent le hameau de Maison neuve qui compterait une quarantaine d'habitations.

Deux questions se posent :

- Le trafic journalier moyen est de 50 000 véhicules/jour (28% inférieur aux trafics observés à Trappes), comment concevoir une infrastructure qui minimise les impacts sur l'espace agricole et sur les délaissés en particulier ?
- Le point d'échanges prévu à l'est de la RD34 est-il nécessaire ?

④ Comparaison des tracés suivant les principes du bilan socio-économique

Dans cette comparaison, la Commission ne peut pas inclure les solutions proposées en cours de débat car, outre les estimations des coûts de construction, elle souhaite intégrer les coûts environnementaux et non environnementaux calculés dans l'étude complémentaire engagée par la CNDP pour l'évaluation monétaire des coûts environnementaux (Beauvais Consultants) ;

ainsi la comparaison des tracés peut se faire sur la base du bénéfice actualisé global couvrant les 6 coûts environnementaux décrits ci-dessous ainsi que les 5 coûts non environnementaux.

Tableau récapitulatif du bénéfice actualisé global

COÛTS	TRACÉ 1A	TRACÉ 1B	FAMILLE 2 VOIE FERRÉE	FAMILLE 3 MÉDIAN	FAMILLE 4 POMMERET
Environnementaux	- 52	- 42	- 128	- 132	- 127
Non-environnementaux	+ 2 405	+ 708	+ 3 430	+ 3 168	+ 2 951
Total	+ 2 353	+ 666	+ 3 302	+ 3 036	+ 2 824

(Voir détails : Etude Beauvais consultants, socio-économie des transports et de l'environnement rapport 30/05/06)

Dans le tableau ci-dessus sont regroupés conformément aux recommandations du rapport Boiteux et de ses mises à jour les coûts pour la collectivité des impacts de la pollution locale, l'effet de serre, le bruit et les accidents. Ils sont complétés par les coûts des impacts sur les paysages, la nature et l'eau évalués selon les méthodes utilisées habituellement par les économistes de l'environnement.

Cet ensemble est synthétisé par la ligne *coûts actualisés environnementaux*.

Sont aussi évalués les coûts non environnementaux qui comprennent suivant les errements en

vigueur : les investissements pour le tracé considéré (majoré de 30% pour utilisation de fonds publics), le coût de rénovation de la RN10 en boulevard urbain (si nécessaire), les coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures routières réalisées ou modifiées ainsi que le coût des gains de temps et les variations de dépenses au niveau des coûts d'exploitation des véhicules.

Cet ensemble est synthétisé par la ligne *coûts non environnementaux*.

On constate que les tracés dont le bénéfice actualisé est le plus faible pour la collectivité sont les solutions 1B (A12 sous la RN10) et 1A (RN10 transformée en route expresse).

Les apports du débat public

1 • La Commission constate la quasi unanimité des participants au débat sur la nécessité absolue d'une solution aux difficultés croissantes de circulation sur la voirie nationale et de plus en plus sur la voirie secondaire de cette région : cette situation ne peut en effet perdurer sans rendre la vie plus insupportable encore aux riverains, plus incertaines et pénalisantes pour une partie importante des quelques 4000 entreprises du secteur, sans rendre plus difficile la vie des collectivités et les relations de leurs responsables avec leurs habitants, sans compromettre, les chances de cette région. Personne ne dit : « Ne faisons rien ».

2 • A l'échelle locale, une majorité importante semble s'exprimer pour le traitement complet de la RN10 accompagné de la création d'une voie nouvelle.

Quelques très rares voix se sont exprimées pour faire valoir une démarche prospective dépassant l'aire d'étude du maître d'ouvrage, notamment à propos d'un barreau Nord-Sud entre la Vallée de la Seine (A13) et les autoroutes A10-A11.

3 • Dans le choix préférentiel d'une voie nouvelle, une proportion importante des participants a manifesté sa préférence pour le tracé 3C dont l'examen fait apparaître qu'il traversait ou tangentait un Parc Naturel classé et comportait le risque de contentieux.

D'autre part, la Commission n'a pas trouvé ou très peu de défenseurs des tracés au Nord et au Sud de la voie ferrée.

Elle a enregistré quatre propositions de tracés alternatifs sur lesquels le maître d'ouvrage doit se prononcer.

4 • S'agissant de tracés nouveaux, s'il veut parvenir à une solution acceptable, le Maître d'Ouvrage devra consentir des longueurs sensiblement accrues des passages en tranchées couvertes ou en tunnels, en particulier sur le tronçon commun

à Montigny-le-Bretonneux. La possibilité ou l'impossibilité d'une solution de ce type sera un critère de choix du tracé.

5 • Lorsque viendront les études plus précises sur le projet d'OIN, les interactions et éventuellement les synergies de ce grand projet avec le Parc Naturel Régional, comme avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, mériteront un examen concerté dans une perspective de projet de territoire. En effet, il semble bien que le projet d'OIN ne puisse pas manquer d'interférer sur les problématiques de circulation à venir.

Le Débat Public a révélé, en effet, des relations et des impacts sur ce sujet et il semble que l'offre de transport collectif devrait être au premier plan des études à venir à cet égard, avec un souci d'anticipation justifié par l'importance même des évolutions ou des transformations dont le projet d'OIN paraît porteur (ou du moins, générateur).

6 • Dans le double cadre géographique d'exception que sont à la fois une « ville nouvelle » et un parc naturel régional - deux créations dûes à l'action anticipatrice de l'Etat il y a plus de quarante ans, l'insertion d'un axe autoroutier, qui plus est à échéance des vingt prochaines années, ne peut faire, aux yeux du public, l'économie d'une mise en œuvre *exemplaire*, à la hauteur de ce que fut l'engagement de la puissance publique en matière d'urbanisme dans la ville nouvelle, en matière d'environnement et de paysage dans le PNR.

Cette exemplarité passe par le haut niveau de qualité des aménagements tout au long du *tracé* (et non seulement aux points durs).

Pour la puissance publique, l'exemplarité est un enjeu en soi : elle sert à la fois d'acceptabilité sociale du projet et l'image de l'Etat en matière d'innovation.

ANNEXES

p. 67	Lettre de saisine
p. 68	Tableaux récapitulatifs des entretiens de la CPDP
p. 70	Les contributions écrites
p. 74	Le Cahier de questions de la CPDP
p. 75	Synthèse des questions concernant le STIF et la SNCF
p. 76	Réponses du Maître d'ouvrage aux questions de la CPDP
p. 79	Note complémentaire du Maître d'ouvrage
p. 81	Contribution complémentaire du Maître d'ouvrage
p. 83	Lettre du Conseil général
p. 84	Lettres du Conseil régional
p. 87	Lettre de la Directrice de la DDA
p. 90	Les articles de presse

ABRÉVIATIONS

CASQY	Communauté d'Agglomérations de Saint Quentin-en-Yvelines
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CESR	Conseil Economique et Social Régional
CETE	Centre de l'Etude Technique de l'Equipement
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CODESQY	Conseil d'Organisation et de Développement Economique de Saint Quentin en Yvelines
CPDP	Commission Particulière du Débat Public
DDAF	Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts
DDE	Direction départementale de l'Equipement
DIREN	Direction Régionale de l'Environnement
DREIF	Direction Régionale de l'Equipement Ile de France
MO	Maître d'ouvrage
OIN	Opération d'Intérêt National
PNR	Parc Naturel Régional
RFF	Réseau Ferré de France
SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
STIF	Syndicat des Transports d'Ile de France



*Le Ministre de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer*



référence : DR/PB-P7724
vos réf :



30 MAI 2005

Monsieur le Président,

L'autoroute A 12 est actuellement prolongée au sud-ouest de Bois d'Arcy par la RN 10 qui traverse Trappes puis se dirige vers Rambouillet et Ablis. Cette configuration présente de nombreux inconvénients. En effet, dans la traversée urbaine de Trappes, la RN 10 a été progressivement transformée en voie rapide : elle crée une coupure profonde entre les quartiers nord et sud, est à l'origine de nuisances importantes et n'offre pas des conditions de sécurité satisfaisantes. Le trafic s'élevait en 2000 à 73.000 véhicules/jour à Trappes, 63.000 véhicules/jour à Elancourt et 56.000 véhicules/jour à Coignières. Il s'écoule difficilement et se reporte, en perturbant la circulation locale, sur la voirie environnante avec laquelle la RN 10 a conservé plusieurs connexions.

L'audit des grands projets d'infrastructures de transport effectué à la fin de l'année 2002 à la demande du gouvernement par le Conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances est parvenu à la conclusion qu'il convenait de remédier rapidement à cette situation.

Le projet de prolongement de l'autoroute A 12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roy a donné lieu depuis des années à de nombreuses études et à une importante concertation avec les élus des communes concernées : dès l'aménagement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, des déviations ont été en effet envisagées. Cependant, aucune solution n'a pu, jusqu'à présent, être retenue.

Le coût prévisionnel de ce projet étant compris selon les variantes entre 350 et 570 millions d'euros, conformément aux dispositions de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002 et de son décret d'application du 22 octobre 2002, j'ai l'honneur de vous en saisir et de vous adresser le dossier correspondant.

Dans l'hypothèse où vous décideriez l'organisation d'un débat public, je souhaiterais qu'il puisse apporter un éclairage sur :

- l'opportunité d'un prolongement de l'A 12 par une voie à caractéristiques autoroutières ;
- sa faisabilité en aménagement sur place ou en tracé neuf ;
- la famille de tracés qui devrait le cas échéant faire par la suite l'objet d'études approfondies.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Monsieur Yves MANSILLON
Président de la Commission nationale du débat public
6, rue du général Camou
75007 PARIS



Gilles de ROBIEN

Les entretiens, par ordre chronologique, de la CPDP lors de la phase de préparation (septembre - 2 mars)

CPDP	INTERLOCUTEURS
Carrère	Colas Durrleman, Directeur Départemental de l'Équipement des Yvelines (<i>trois entretiens successifs</i>)
Carrère	Michel Labrousse, Directeur adjoint de la DDE et chef projet
Carrère	Bernard Niquet, Préfet du département des Yvelines
Carrère	Francis Rol Tanguy, Directeur Régional de l'Équipement Ile-de-France (<i>plusieurs entretiens successifs</i>)
Carrère	Bertrand Landrieu, Préfet de Région Ile-de-France
Carrère	Valérie Péresse, Députée des Yvelines et Yves Vandewalle, Suppléant
Carrère	Christine Boutin, Députée des Yvelines
Carrère	Pierre Bédier, Président du Conseil général
Carrère	Robert Cadalbert, Président de la CA de Saint Quentin,
Carrère	Pierre Merlin, Président d'Ile-de-France environnement et Christine-Françoise Jeanneret, Présidente d'Yvelines Environnement
CPDP	Sylvie Fauchaux, Présidente de l'Université de Saint Quentin-en-Yvelines
Merlette /Beaucire	Bernard Chaineaux, Directeur régional de RFF et son Secrétaire général
CPDP	Conseil d'administration CASQY
CPDP	Groupe de travail A12
CPDP	Collectif aménagement RN10
Carrère	Francis Rol-Tanguy, Directeur régional de l'équipement Ile-de-France
Carrère	Guillaume Sainteny, Directeur des Etudes Economiques et de l'évaluation environnementale (<i>Ministère de l'écologie et du développement durable</i>)
Carrère	Yves Vandewalle, Maire de Lévis Saint Nom, Jean Créno, Maire du Mesnil Saint-Denis et Michel Labrousse, Directeur adjoint de la DDE et chef projet
Carrère	Thierry Pasco, Directeur de communication de la Mairie de Montigny-le-Bretonneux
CPDP	Philippe Marguerit, Président de la CODESQY et trois de ses membres
CPDP	Bernard Quétier, Président de l'ARDIES 78
Carrère	Nicolas About, Sénateur des Yvelines
Carrère	Jean-Michel Fourgous, Député-maire d'Elancourt
Carrère	Catherine Tasca, Sénatrice des Yvelines
Merlette	Association ADHAM (<i>Défense des hameaux du Mesnil</i>)
Merlette	Michel Chappat, Président de l'AZACOMA et 1 ^{er} adjoint du maire de Maurepas
Carrère /Pelexhine	Jean-François Bernardin, Président de la CCI Versailles-Val d'Oise Yvelines
Carrère	Christophe Hillairet, Président de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France
Carrère	Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional Ile-de-France, Serge Méry et Mireille Ferri, Vice-présidents
CPDP	Sylvie Fauchaux, Présidente de l'Université de Saint Quentin-en-Yvelines, Messieurs les Maires Yves Vandewalle et Jean Creno



Entretiens de la CPDP lors du débat public

DATE	REPRÉSENTANTS CPDP	INTERLOCUTEURS
03/03/2006	Carrère/Beaucire/Pelexhine	Guy Malandin, Maire de Trappes
03/03/2006	Carrère/Beaucire/Pelexhine	Michel Laugier, Maire de Montigny et Jean-Paul André, Maire-adjoint
06/03/2006	Carrère/Merlette/Pelexhine	Conseillers Généraux
06/03/2006	Carrère	Bernard Niquet, Préfet des Yvelines
06/03/2006	Pelexhine et Merlette	Anne Meignien, Directrice départementale de l'Agriculture et de la Forêt
08/03/2006	Carrère	Georges Mougeot, Maire de Maurepas
09/03/2006	Carrère	Thierry Grosjean, Maire des Essarts-le-Roi
09/03/2006	Pelexhine et Merlette	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT)
14/03/2006	Merlette	Guy Maladain, Maire de Trappes
14/03/2006	CPDP	Martin O'Connor, Professeur à l'Université de Saint Quentin-en-Yvelines et Charlotte Da Cunha, Doctorante
14/03/2006	Carrère	Christine-Françoise Jeanneret, Présidente de Yvelines Environnement
20/03/2006	CPDP	Président du CES Région Ile-de-France et les Présidents de la Commission aménagement du territoire, de la Commission transports et de la Commission ville, habitat et cadre de vie
21/03/2006	Carrère	Pierre Bédier, Président du Conseil Général
27/03/2006	Pelexhine	Patrick Vexlard
24/04/2006	Carrère	Jean-Frédéric Poisson, Maire de Rambouillet
24/04/2006	Carrère	Jacques Lolloz, Maire de Magny les Hameaux
24/04/2006	Merlette	CODESQY
25/04/2006	CPDP	Président de la Société de Port Royal, Président de l'association des amis des Granges de Port Royal, Société des amis de Port Royal
27/04/2006	Carrère	Pierre Sellincourt, Maire de La Verrière, Gilles Rabot, Conseiller municipal et Président de l'association ADVAAR et Vincent Liechti, Directeur de cabinet
27/04/2006	Pelexhine	Catherine Reinaud, Coordinatrice du Collectif pour l'aménagement de la RN10
02/05/2006	Carrère	Bernard Hugo, ancien Sénateur, ancien Maire de Trappes et Yolande Liechti, ancienne conseillère municipale et présidente de l'association SOS Danger RN10
03/05/2006	Carrère	Conseil Municipal de Lévis Saint-Nom
05/05/2006	Carrère	Louis Hubert, Directeur de la DIREN et Michel Labrousse, directeur-adjoint de la DDE
05/05/2006	Beaucire	Cabinet d'expertise de Beauvais
09/05/2006	CPDP	Sylvie Faucheux et des étudiants de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines
16/05/2006	CPDP	Jean Poulit, ancien président de l'IGN
16/05/2006	CPDP	Dominique Julien-Labryère, Président honoraire du Comité des Amis du Parc
19/05/2006	Carrère	Françoise Gossare et Jean Pierre Lemétayer, Maires de Saint-Forget et de Saint-Lambert
19/05/2006	Carrère	Philippe Saint-Marc, Président du Comité de sauvegarde de la Haute vallée de Chevreuse
23/05/2006	CPDP	Cabinet d'expertise de Beauvais
31/05/2006	Merlette	Conseil municipal de Mesnil-Saint-Denis
01/06/2006	CPDP	Michel Virlogeux, concepteur du Viaduc de Millau
06/06/2006	Beaucire	Conseil municipal de Montigny-le-Bretonneux
08/06/2006	Pelexhine	Françoise Pelissolo, Présidente de Pampa12
08/06/2006	Carrère	Classe de 4 ^e , collège Champollion à Voisins-le-Bretonneux
08/06/2006	Carrère/Beaucire	Elus de la CASQY
13/06/2006	Pelexhine et Merlette	Elus du PNR
13/06/2006	Carrère	Robert Cadalbert, Président de la CASQY
15/06/2006	Carrère	Claude Juvanon, Maire de Choisel
15/06/2006	Beaucire	Claude Leroy
15/06/2006	Pelexhine	Les Verts 78
16/06/2006	CPDP	Edmond Chaussebourg
16/06/2006	Carrère/Merlette/Beaucire	Collectif RN10
16/06/2006	CPDP	Président et Directeur du BAPE
23/06/2006	Carrère	Gérard Larcher, Adjoint au maire de Rambouillet, Ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes
23/06/2006	Carrère	Geneviève Marquer
23/06/2006	Merlette	Association régionale des ingénieurs des Arts et Métiers
28/06/2006	Merlette	Alexis Biette, Maire de Voisins-le-Bretonneux

Les contributions écrites

Contributions de particuliers :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Ville	Titre de la contribution
Barbier Jean-Pierre	1	Maurepas	Contribution
Barret Alain	5	Montigny-le-Bretonneux	De ma fenêtre, je pose mon problème Un peu de détente à propos des modèles dont on nous a tant parlés La Pollution et les risques Seveso A un vrai problème il doit correspondre une vraie solution Une nouvelle Silicone Valley, ça ne s'improvise pas
Berthier Isabelle	1	Montigny-le-Bretonneux	Contribution au débat public de l'A12
Bombled Jean-Pierre	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Opportunité du projet A12 et réflexions sur le tracé si le besoin est confirmé
Bony Patrick	1	Cernay-la-Ville	Contribution: pour sortir de l'affrontement "rural-urbain"
Bosseau Philippe	1	Dampierre-en-Yvelines	Sur le projet de prolongement de l'autoroute A12
Bouffard Pascal	1	Coignières	Contribution sur Nature et Découverte
Bucher Luc	1	Lévis-Saint-Nom	Concilier aménagement de la N10 et prolongement de l'A12
Chartier Philippe	1	Lévis-Saint-Nom	Contribution
Chaussebourg Edmond	1	La Verrière	Contribution citoyenne au débat public sur le prolongement de l'A12
Cibois Alain	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Contribution au débat public
Dalle Hervé	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Synthèse à mi-parcours
De Murat Hubert	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Projet de prolongement de la A12
Deruelle Pascale Leturmy Jean-Luc et Rabot Gilles	1	La Verrière	Le tracé 2C' Nuisances pendant les travaux Contribution de riverains de La Verrière
Elèves d'une classe élémentaire	1	Trappes	Dessin de la ville
Frier Jean-Luc	1	Guyancourt	Contribution
Gérard Rocher	1	La Verrière	Et si l'on apprenait à conjuguer harmonieusement Environnement et solidarité
Gerbouin Pierre et Pascale	1	La Verrière	La variante 2C': des nuisances nombreuses et des risques sous-estimés
Girard Philippe	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Contribution sur le débat public de prolongement de l'A12
Guianvarch Michel	3	Montigny-le-Bretonneux	A12 proposition variante Ouest + carte et photo aérienne du projet Variante Nord Ouest + carte et photo aérienne du projet Variante Nord Ouest, comparaison des coûts
Guidée Philippe	1	Nauphle-le-Château	Le prolongement de l'autoroute A12, les enjeux du projet
Herviot Jean-Claude	1	Elancourt	Courrier à la CPDP
Jardin Jean-Michel	1	La Verrière	Contribution sur l'opportunité de l'A12
Lambert Rémi	1	Dampierre-en-Yvelines	A Propos d'une vaine polémique. A12, tracé du Pommeret ? Aux légitimes soucis des habitants de Trappes, La Verrière, Coignières "C'est Rimbaud qu'on assassine" (poème)
Léostic Alain	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Contribution au débat sur le prolongement de l'autoroute A12
Lepissier Alain et Isabelle	1	Les Essarts-le-Roi	Contribution de commerçants
Leroy Claude	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Contribution au débat sur l'éventuel prolongement de la A12
Magne Yves	1	Lévis-Saint-Nom	Il faut sauver le Vallon du Pommeret et le Parc Naturel
Mahier Jean-Louis	1	Trappes	Contribution
Malmasson Denis	1	Dampierre en Yvelines	Contribution
Méallet Michel	1	Maurepas	Contribution sur l'étude de Jean-Marie Beauvais
Merle Jean-Pierre	1	La Verrière	Le prolongement de l'autoroute A12 est-il opportun ?
Michenaud Jean-Michel	1	Le Mesnil-Saint-Denis	La politique autoroutière française
Morisset Claude	2	Le Mesnil-Saint-Denis	Carte d'un tracé alternatif Suggestion à Messieurs les décideurs
Moulin Colette	1	Les Essarts-le-Roi	Ma vision sur l'étude "évaluation monétaire et impact environnementaux."
Nicolas Anne et Julien	1	Montigny-le-Bretonneux	Contribution
Perillon Yves	1	Versailles	Réflexions sur la solution Vallon du Pommeret
Pharabod Michel	1	Maurepas	Contribution sur le projet de prolongement A12
Rochet Gérard	1	La Verrière	Et si on apprenait à conjuguer harmonieusement Environnement et solidarité
Toulon Thierry	1	Montigny-le-Bretonneux	Ouvrir la Boîte Noire (ici celle des autoroutes)
Vitrat René	1	La Verrière	Courrier à la CPDP sur le projet A12
Vulfranc Stéphane	1	Trappes	Réflexions sur l'opportunité du prolongement de l'A12

Contributions d'associations :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Commune	Titre de la contribution
A12 protégéons Lévis	2	Lévis-Saint-Nom	Analyse du dossier DDE, et orientation vers les solutions d'intérêt général Audition publique, conseil municipal, Lévis-Saint-Nom
ADHAM (Association de Défense des Hameaux du Mesnil Saint Denis)	2	Le Mesnil-Saint-Denis	Environnement, impact sur le patrimoine culturel Impact sur l'environnement
Contribution collective ADHAM, APNEL et Bien Vivre au Mesnil	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Observations sur le dossier du Maître d'ouvrage
ADHAVE (Association de protection des droits des habitants de Voisins et ses environs)	1	Voisins-le-Bretonneux	Courrier sur le prolongement de l'A12
Agir ensemble	1	Les Essarts-le-Roi	Quelques considérations d'ordre général
Association "La Saint-Lambert"	4	Saint-Lambert-des-Bois	Concernant le déroulement du débat Les nuisances routières à Saint-Quentin-en-Yvelines Un problème de "robinet" aux Essarts-le-Roi Pourquoi l'agglomération de Saint-Quentin veut-elle s'étendre vers le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse
Association de Protection de Saint-Forget et de ses hameaux	1	Saint-Forget	Contribution
APNEM (Association pour la protection de la nature et de l'environnement au Mesnil-Saint-Denis)	1	Le Mesnil-Saint-Denis	Contribution sur le prolongement de l'A12
Association de Sauvergarde d'Auffargis et de ses environs	1	Auffargis	En quoi Auffargis est concerné par le prolongement de l'A12 ?
AUT FNAUT IDF (Association des Usagers des Transports - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Ile-de-France)	2	Paris	Débat public concernant le projet de prolongement d'A12 Fréquence de desserte des gares SNCF de Saint-Quentin à Rambouillet et temps de trajet
AZACOMA - Pariwest (Association syndicale de la zone d'activités de Coignières-Maurepas)	1	Maurepas	Positions sur le projet de prolongement de A12
Union des amis du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse	1	Chevreuse	Contribution sur le projet A12
CESAM RD30	1	Plaisir	Débat public A12 A104
Collectif des habitants du hameau de Maison-Neuve- Les chantiers-riverains RN10 -Des Essarts-le-Roi	1	Les Essarts-le-Roi	Contribution sur la vie des riverains de la RN10 aux Essarts-le-Roi et de leurs attentes
Collectif pour l'aménagement de la RN10	7	Dampierre-en-Yvelines	Eléments concernant les transports extraits du rapport de la mission d'information de l'Assemblée Nationale sur l'effet de serre du 12 avril 2006 n°3021 Trafic de transit dans les Yvelines par l'A12 Site Seveso sur la commune de Coignières Site Seveso : deuxième étude Le projet de Tunnel A86 ouest accessible au poids lourds Mobilité durable et équité sociale dans le système des transports du Sud Ouest Yvelines Conclusions sur le débat
Collectif pour l'aménagement de la RN10 et l'association ADHAM (contribution collective)	1	Dampierre-en-Yvelines et Le Mesnil-Saint-Denis	Espaces naturels menacés
Comité Non à l'A12	3	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Analyse du Dossier du Maître d'ouvrage pour le débat public, commentaires et propositions Alternatives et proposition d'un plan d'actions pour améliorer la RN10 L'évolution du trafic et des nuisances en 2020 tenant compte les politiques en matière de transport des marchandises Plan d'action pour résoudre les nuisances des riverains de l'A12 et améliorer l'offre globale de mobilité
Association des Propriétaires et Agriculteurs du Mesnil-Saint-Denis	1	Le Mesnil-Saint-Denis	A12 : un peu d'histoire
Delta (Association pour la sauvegarde des plaines agricoles situées entre les Essarts-le-Roi, Saint-Rémy l'Honoré et Coignières)	3	Les Essarts-le-Roi	Contribution n°1 Contribution n°2 Contribution n°3
Association de Parents d'élèves (FCPE)	1	La Verrière	Avis du conseil local des parents d'élèves

Contributions d'associations (suite) :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Commune	Titre de la contribution
Association de Parents d'élèves (FCPE)	1	Trappes	<i>Prolongeons l'autoroute A12 hors des villes</i>
Collectif arcysien et Fontenaysien	1	Bois d'Arcy	<i>Une solution alternative: le tunnel foré par tunnelier</i>
Jade (<i>Jonction des associations de défense de l'environnement</i>)	1	Dampierre-en-Yvelines	<i>Impact du prolongement de la A12 sur l'Agriculture</i>
Lafort (<i>Les amis de la Forêt de Trappes - Port Royal</i>)	1	Voisins-le-Bretonneux	<i>Un aménagement de la RN10 par les zones d'activités</i>
Association de sauvegarde de Senlis - Garnes	1	Senlis	<i>Pourquoi nous sommes contre le projet de la A12</i>
MOUVES (<i>Mouvement pour l'environnement et sa sauvegarde</i>)	2	Le Mesnil-Saint-Denis	<i>Les effets de la pollution sur la santé La remise en question du juste à temps</i>
PAMPA 12	1	Maurepas	<i>Pour le prolongement de l'autoroute A12</i>
SPPEF (<i>Société pour la protection des paysages et de l'Esthétique de France</i>)	1	Paris	<i>Lettre adressée à la CPDP, prolongement A12</i>
Comité de Sauvegarde de la Haute Vallée de Chevreuse	1	Montigny-le-Bretonneux	<i>Contribution au débat public sur le prolongement de l'A12</i>
Terre et Environnement	1	Voisins-le-Bretonneux	<i>Contribution</i>
Yvelines environnement	1	Versailles	<i>Motion prolongement de l'autoroute A12</i>

Contributions d'élus :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Statut	Titre de la contribution
Alisse Bernard	1	Maire-adjoint de Lévis-Saint-Nom	<i>Prolongement de l'A12 : merci au débat public</i>
André Jean Paul	5	Maire Adjoint de Montigny-le-Bretonneux	<i>Comparaison PLH SQY, PDU IDF et A12 Extrait du programme local d'habitation de Saint-Quentin-en-Yvelines L'aménagement de la RN10, projet de l'Agglomération nouvelle Montigny a déjà beaucoup donné Vérité d'hier ou du futur Vocation effective de A12</i>
Aubert Evelyne	1	Maire adjointe du Mesnil-Saint-Denis	<i>Réflexion à mi-parcours sur le projet A12</i>
Blee Jean-Yves	1	Maire Adjoint de La Verrière	<i>Contribution</i>
Boussard Bruno	1	Conseiller municipal de Montigny-le-Bretonneux	<i>Analyse détaillée des informations "trafic"</i>
Boutin Christine	1	Députée des Yvelines, 1 ^{re} Vice-présidente du Conseil Général des Yvelines	<i>Contribution sur le prolongement de l'A12</i>
Doux Daniel	1	Conseiller Municipal du Mesnil-Saint-Denis	<i>Contribution à la réflexion sur le projet de prolongement de l'autoroute A12</i>
Gossard Françoise, Lemétayer Jean-Pierre	1	Maires des communes respectives de Saint-Forget et de Saint-Lambert	<i>Contribution sur le projet A12</i>
Espinat Michel	1	Conseiller Général, canton de Trappes	<i>Mon sentiment sur le débat public pour le prolongement de A12</i>
Hugo Bernard	1	Ancien Sénateur, Ancien Maire de Trappes	<i>Lettre adressée à la CPDP sur le projet de prolongement de l'A12</i>
Lochon Dominique	1	Conseillère municipale d'Élancourt	<i>Prolongement de l'A12 : oui au passage par le Pommeret</i>
Minéry Jacques	1	Maire Adjoint du Mesnil-Saint-Denis	<i>Remarques sur la pertinence d'un prolongement de l'A12 pour améliorer la circulation dans le sud Ouest des Yvelines, en particulier sur la N10</i>
Mithouard Michel	1	Maire adjoint de Choisel	<i>Remarques et propositions sur le projet A12</i>
Pageau Christophe	1	Conseiller municipal de Voisins-le-Bretonneux	<i>Améliorer les déplacements et réduire les trafics routiers</i>
Pécresse Valérie	1	Députée des Yvelines, Vice-présidente du PNR	<i>Contribution sur le projet de prolongement de l'A12</i>
Poupart Guy	1	Maire de Bonnelles	<i>Contribution sur le projet A12</i>
Gilles Rabot	2	Conseiller municipal de La Verrière (Président de l'ADVAAR)	<i>Contribution sur le projet Mes remarques sur l'étude "évaluation monétaire des impacts environnementaux des différents tracés"</i>
Terrasson Michel	1	Conseiller Municipal du Mesnil-Saint-Denis	<i>Observation après examen du dossier du Ministère</i>
Vandewalle Yves	3	Conseiller Général, canton de Chevreuse, Maire de Lévis-Saint-Nom, Président du PNR	<i>Contournement ou desserte ? La Question des échangeurs Demande d'éclaircissements sur les prévisions de trafic Premières observations sur le dossier du maître d'ouvrage</i>

Contributions d'universitaires :

Nom de l'auteur	Statut	Titre de la contribution
Fondaterra (<i>Fondation Européenne pour les territoires durable</i>)	Groupe pluridisciplinaire (Université de Saint-Quentin-en-Yvelines)	Compte-rendu du Conseil Scientifique de Fondaterra
Bied-Charreton Marc	Professeur émérite de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines	Saint-Quentin-en-Yvelines et ses environs : transports environnement et urbanisme
Denizeau Charlotte	Maître de Conférence Paris II - Panthéon-Assas	Note sur la procédure de déclassement

Syndicats intercommunaux :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Ville	Titre de la contribution
SIERC Syndicat intercommunal des eaux de la Région de Cernay-la-Ville	1	Cernay-la-Ville	Premières observations sur le dossier du maître d'ouvrage
CLE Orge Yvette Commission Locale de l'eau	1	Villebon-sur-Yvette	Premières observations sur le dossier du maître d'ouvrage
SYMEN Syndicat Mixte de l'Etang des Noés	1	La Verrière	Motion du 27 mars 2006

Contributions de partis politiques :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Titre de la contribution
CAP 21	6	<i>Fordisme et Mobilité L'automobile, une pression foncière démesurée La politique autoroutière française Impact de la pollution routière au niveau de la santé publique Retour sur le débat de clôture Contribution de synthèse</i>
Les Verts Yvelines	2	<i>Les enjeux du projet : Les Verts appellent à explorer les voies d'une solution acceptable pour tous Quels déplacements à l'horizon 2020 ? L'A12 dans les déplacements franciliens ?</i>
Parti Communiste Français	1	<i>Le prolongement de l'autoroute A12 par le tracé historique : une exigence de justice sociale, de solidarité républicaine, de développement équilibré</i>

Contributions organismes consultatifs :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Commune	Titre de la contribution
Conseil économique et social de la région Ile-de-France	1	Paris	"Le CESR et les débats publics sur les voies rapides A104 et A12"
Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY)	1	Saint-Quentin-en-Yvelines	Avis du CODESQY sur le projet de prolongement de l'A12 et un Communiqué de Presse

Contributions des chambres consulaires :

Nom de l'auteur	Nbre de contributions	Titre de la contribution
Chambre de commerce et d'industrie Versailles - Val-d'Oise	1	Motion
Chambre interdépartementale d'agriculture	1	Contribution de la Chambre d'Agriculture au débat public

Motions / Délibérations de collectivités territoriales :

Nom de l'auteur	Commune	Titre de la contribution
Conseil Municipal	La Verrière	Motion du Conseil Municipal de La Verrière auprès de Monsieur le Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et avis du 3 septembre 2004 de la commune sur le document de La Verrière « A12, prolongement jusqu'aux Essarts-le-Roi »
Conseil Municipal	Le Mesnil-Saint-Denis	Délibération du Conseil Municipal
Conseil municipal	Choisel	Motion sur le projet de prolongement de l'A12
Conseil Municipal	Vicq	Délibération du Conseil Municipal

Le Cahier de questions de la CPDP

Liste des questions retenues par la CPDP ou posées par elle-même et envoyées soit au maître d'ouvrage soit aux acteurs institutionnels.

Questions communes à tous les tracés :

- Que disent les schémas directeurs de la région successifs concernant A12 ? (1976, 1985 et depuis) ?
- Quels documents d'urbanisme et d'aménagement régissent le sujet aujourd'hui ?
- Un nouveau SDRIF est en cours d'élaboration, que dit-il de ce sujet à ce stade ?
- Par quel service a été élaboré le schéma de 1985 ? quand et dans quelle assemblée a-t-il été discuté ? Par qui a-t-il été décidé et à quelle date précise ?
- Que disent à ce sujet les POS des communes concernées ? Linéaire préservé ?
- Peut-on avoir les évaluations de trafics sur la RN10 pour 2004 et 2005 ?
- Peut-on avoir une estimation de la circulation routière en 2050 ?
- Quel tracé était prévu – celui de A12 aujourd'hui ou un autre – dans le plan initial de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin ?
- La DDE a-t-elle pris en compte le relèvement par pompage continu des eaux drainées et la collecte dissociée des eaux pluviales ?
- Les tracés mentionnés dans le dossier doivent-ils être considérés comme intangibles ou le MO se sent-il en mesure d'envisager des modifications sur tels points qui lui sont apparus en cours du débat : ceci, plus particulièrement, concernant le tracé 3C, 2D et 2C' sur la commune de Lévis-Saint-Nom et en relation avec le site SEVESO II ?
- Part des surfaces impactées stricto sensu et des surfaces des délaissés agricoles ? Ceci également en ce qui concerne les variantes du "tracé médian", compte tenu de la directive Natura 2000 ?
- Le coût du tracé médian et ses variantes tiennent-ils compte de la protection des nappes phréatiques (technique du cuvelage étanche) et des ruissellements et de leur traitement ?
- Les coûts indiqués seraient-ils modifiés et dans quelle proportion : en cas de couverture intégrale ou en cas de mise en déblai avec buttes anti-bruit sur la totalité du tracé commun sur la commune de Montigny-le-Bretonneux, sur les familles 2-3-4 dans la section 2. Le classement des quatre familles de tracés s'en trouverait-il modifié selon le coût ?
- La CASQY estime-t-elle que la couverture sur 600 m sur la commune de Montigny-le-Bretonneux soit suffisante ?
- La reprise en voie autoroutière de la section concernée de la RN10, peut-elle faire l'économie de l'inflexion au nord, sur les terres agricoles de la commune ?
- Que représentent, en hectares, les surfaces impactées ?

Questions concernant le tracé 3C :

- Rappel des textes et documents régissant le PNR. Que comportent-ils sur le projet A12 ? Linéaire préservé ?
- Quelles pourraient être les conditions d'un passage routier évitant le déclassement, existe-t-il des précédents ?
- Evolution de la circulation sur les CD 91 et 93 qui traversent le PNR en 1985 et 2005 ?
- Pourquoi un échangeur sur le tracé 3C et dans le PNR ?
- Le tracé 3C empiète sur le site classé du PNR de 20 ha selon la DDE et de 100 ha selon le maire du Mesnil, qui dit vrai ?
- Combien d'exploitation agricole se trouve atteinte par le tracé 3C ?
- La DDE a-t-elle intégré dans ses calculs de coûts de la protection de la nappe phréatique, et notamment en conséquence de la construction du viaduc, intégration de la technique du cuvelage étanche ?
- Les caractéristiques géologiques du Vallon du Pommeret permettent-elles ou interdisent-elles un tracé en déblai (couvert ou ouvert) ?
- Hauteur et largeur du viaduc ?
- Nombre de constructions individuelles dans le périmètre du PNR de 1985 à 2005 ; nombre de demandes en instances ?

Questions relatives à la transformation de la RN10 :

- Pour chacun des deux scénarii, les externalités sont-elles prises en compte partiellement ou totalement ?
- Pendant la durée des travaux – à préciser dans chacun des cas – comment le MO préconise-t-il l'écoulement des trafics locaux et de transit ?
- Sur le même sujet et dans l'hypothèse du choix d'un autre tracé, qu'entend-on – en nature et coût de travaux – par transformation de la RN10 en boulevard urbain ?

Questions sur les échangeurs :

- Quelle est la procédure à suivre pour la fixation des points d'échanges, avec quels partenaires ?
- Précision et justification par le MO des points retenus ?
- Compatibilité entre couverture et échangeur ?

Questions sur la problématique du "report modal" de la route vers le rail :

- Est-il envisagé de prolonger l'actuelle desserte francilienne de la gare de Saint-Quentin jusqu'à La Verrière et également Rambouillet, avec une desserte cadencée et une fréquence élevée ?
- Est-il envisagé de créer des parcs-relais (ou d'agrandir les parcs existants), et d'améliorer leur accessibilité routière, et cela dans toutes les gares de la ligne ?
- Est-il envisagé d'arrêter des trains en provenance du Mans, de Chartres, de Maintenon et Epernon, non seulement à Versailles, mais aussi à Saint-Quentin (une ou plusieurs gares selon le nombre d'emplois et d'équipements dans la zone d'influence des gares) ?
- Est-il envisagé d'arrêter plus de trains en provenance de la ligne de Dreux et Granville à Saint-Cyr pour raccourcir la durée du rebroussement vers Saint-Quentin ?

- Peut-on accéder à des résultats en matière de report modal ou simplement de croissance de l'usage des transports collectifs, dans quelques hypothèses d'augmentation de l'offre et de raccourcissement des temps d'accès, notamment pour des usagers en provenance des limites de la région Ile-de-France et des départements limitrophes ?
- En quoi le projet d'extension du RER C modifie-t-il les perspectives de transport dans l'aire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ?

Questions relatives au projet d'aménagement du territoire :

- Le projet de prolongement de l'A12 pénalise-t-il ou favorise-t-il certains des projets d'aménagement de la CASQY ?
- Il a été fait état d'une enquête publique sur le développement d'une zone d'activité commerciale pour laquelle le Commissaire enquêteur aurait émis un avis défavorable. La Commission particulière peut-elle en savoir davantage ?

Questions relatives aux autres projets routiers (CASQY / département) :

- Au vu de la complexité des perspectives de déplacements qui seront fonction non seulement des tracés et des points d'échanges, mais aussi des raccordements aux voies départementales, existe-il un plan de déplacement ou un schéma départemental des transports qui pourrait éclairer le débat sur ce point ?
- Quels sont les grands projets départementaux qui pourraient interférer avec le projet de prolongement de l'A12 ?
- Le projet de développement de la CASQY comporte-t-il d'autres projets routiers et interfèrent-ils avec le projet de prolongement de l'A12 ?

Question sur la proposition de tracé du Maire de Maurepas :

- Quel est l'opinion du Maître d'ouvrage sur les coûts, les conditions et les conséquences de l'éventuelle adoption du tracé par Pontchartrain évoqué par le Maire de Maurepas à savoir "dévier le trafic de l'A12 par la N12 au delà de la déviation de Jouars-Pontchartrain en utilisant le tracé d'une ligne à haute tension qui existe déjà dans cette zone" ?

Questions sur le "Grand projet d'intérêt national - Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines" :

- La CASQY a-t-elle eu l'occasion d'affirmer sa position vis à vis du "Grand projet d'intérêt national - Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines", et si oui dans quel sens ?
- Dans l'évolution de la population et des emplois qui sert de nourriture de base au modèle utilisé par la DREIF, l'effet de l'OIN a-t-il été pris en considération dans la zone ou les zones correspondantes du modèle (80 à 100 000 emplois au maximum, et 20 à 40 000 habitants ou quelque chose comme ça) ?

Questions relatives au régime des eaux :

- Le maître d'ouvrage ne devrait-il pas compléter son étude par les conséquences éventuelles de chaque tracé sur le régime des eaux ?
- Quel serait l'impact d'une voie autoroutière passant sur la ligne de partage des eaux entre les deux bassins ?

Questions relatives au milieu agricole :

- Combien d'exploitations font l'objet d'un contrat de développement durable ?
- Leur devenir s'en trouverait-il compromis et pour combien d'entre elles ?
- Quelles pourraient être les propositions ou compensations envisageables ?
- D'une manière plus générale, quel est l'avenir de l'agriculture de ce département à l'horizon 2020 ?

Synthèse des questions concernant le STIF et la SNCF

Les multiples questions qui concernent le mode ferroviaire voyageurs sont justifiées par la recherche d'un meilleur partage des déplacements entre les modes de transport, et plus précisément par la problématique du "report modal" de la route vers le rail.

Dans le contexte local, cela revient à se demander si une meilleure offre ferroviaire ne constituerait pas à terme un moyen efficace pour faire baisser les trafics routiers de véhicules légers au sein du périmètre de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de ses environs immédiats.

Les questions posées appellent des réponses précises sur les quatre points suivants :

- 1 Est-il envisagé de prolonger l'actuelle desserte francilienne de la gare de Saint-Quentin jusqu'à La Verrière et également Rambouillet, avec une desserte cadencée et une fréquence élevée ?
- 2 Est-il envisagé de créer des parcs-relais (ou d'agrandir les parcs existants), et d'améliorer leur accessibilité routière, et cela dans toutes les gares de la ligne ?
- 3 Est-il envisagé d'arrêter des trains en provenance du Mans, de Chartres, de Maintenon et Epernon, non seulement à Versailles, mais aussi à Saint-Quentin (une ou plusieurs gares selon le nombre d'emplois et d'équipements dans la zone d'influence des gares) ?
- 4 Est-il envisagé d'arrêter plus de trains en provenance de la ligne de Dreux et Granville à Saint-Cyr pour raccourcir la durée du rebroussement vers Saint-Quentin ?
- 5 Enfin, peut-on accéder à des résultats en matière de report modal ou simplement de croissance de l'usage des transports collectifs, dans quelques hypothèses d'augmentation de l'offre et de raccourcissement des temps d'accès, notamment pour des usagers en provenance des limites de la région Ile-de-France et des départements limitrophes ?

Pour chacune de ces questions, les échéances sont également à préciser le cas échéant.

Il importe d'exposer les obstacles éventuels à de telles suggestions, ainsi que les conditions, notamment techniques, qui doivent être réunies pour les rendre possibles.

Réponses du Maître d'ouvrage aux questions de la CPDP

Questions communes à tous les tracés :

• Que disent les schémas directeurs de la région successifs concernant A12 ? (1976, 1985 et depuis) ?

Dans le SDAURIF de 1976 : tracé par le vallon du Pommeret

Dans le SDAURIF de 1976 modifié en 1984 : le tracé représenté sur la carte reste le même qu'en 1976, mais la légende précise que le tracé doit faire l'objet d'études complémentaires

Dans le SDRIF de 1994 : tracé "médian" en souterrain sous les zones urbanisées de La Verrière et du Mesnil-Saint-Denis (2C) indiqué sur la carte ; aucune mention particulière dans le texte.

• Quels documents d'urbanisme et d'aménagement régissent le sujet aujourd'hui ?

1. Le SDRIF de 1994 (en cours de révision)

Le projet est mentionné au schéma directeur de la vallée de Chevreuse (tracé du SDRIF)

2. POS et PLU locaux : emplacements réservés à Montigny et Trappes pour le tronçon commun, Le Mesnil-Saint-Denis (3C), bandes d'études à Lévis-Saint-Nom (entre 2C et 3C) et aux Essarts-le-Roi (déviation des Essarts) ; rien à Coignières et La Verrière.

• Un nouveau SDRIF est en cours d'élaboration, que dit-il de ce sujet à ce stade ?

Le mandat confié par le gouvernement au préfet de région du 13/9/05 précise : des réservations foncières doivent être prévues pour un certain nombre de projets routiers, dont le prolongement de l'A12.

• Par quel service a été élaboré le schéma de 1985 ? quand et dans quelle assemblée a-t-il été discuté ? Par qui a-t-il été décidé et à quelle date précise ?

Il n'y a pas de schéma de 1985 ; le schéma de 1984 (modification du schéma de 1976) a été élaboré par les services de l'Etat et approuvé par décret visé en Conseil d'Etat. Le schéma directeur de 1994, actuellement en vigueur, élaboré par les services de l'Etat également, a été approuvé le 24 avril 1994 par décret en Conseil d'Etat.

• Que disent à ce sujet les POS des communes concernées ? Linéaire préservé ?

Voir réponse ci-dessus sur les mentions dans les différents POS.

Les dossiers de P.O.S. ou de P.L.U. mentionnent dans les documents écrits quels sont les projets d'intérêt général qui peuvent toucher le territoire communal. C'est le cas du projet de prolongement de A12.

Les documents graphiques comportent ensuite des mentions qui définissent des effets juridiques ou le droit des tiers.

L'emplacement réservé interdit la construction. Il permet aux propriétaires des terrains frappés de cet emplacement d'exercer leur droit de délaissement : mise en demeure d'acquiescer par l'Etat. Cette disposition permet ainsi au propriétaire d'aliéner son bien sans attendre une dévalorisation éventuelle du terrain liée au projet.

La bande d'études ouvre la possibilité d'interdire une construction qui aurait pour effet de rendre plus coûteux ou d'empêcher la réalisation du projet. Si cette interdiction est notifiée, le propriétaire du terrain peut alors exercer le droit de délaissement.

Le choix du procédé, emplacement réservé ou bande d'études, dépend du type de territoire traversé par la bande du projet et aussi des discussions entre l'Etat et les communes pendant la révision du document d'urbanisme.

• Peut-on avoir les évaluations de trafics sur la RN10 pour 2004 et 2005 ?

En 2004 : 53584 véh/j à Coignières, 41106 véh/j au Perray-en-Yvelines

En 2005 : 69552 véh/j à Trappes, 53653 véh/j à Coignières, 40084 véh/j au Perray-en-Yvelines

• Peut-on avoir une estimation de la circulation routière en 2050 ?

Seules des tendances de croissance, pour quatre scénarii différents, ont été étudiées à cet horizon. Elles sont décrites dans le document publié en mars 2006 par le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées intitulé "Prospective Transports 2050".

Attention, des tendances nationales peuvent être très différenciées sur le territoire. En Île-de-France, il y aurait toujours des contrastes entre les zones centrales denses et la périphérie rurale.

• Quel tracé était prévu – celui de A12 aujourd'hui ou un autre – dans le plan initial de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin ?

C'est la variante de passage par le vallon du Pommeret (3C).

Ce tracé, ainsi que les voiries primaires associées (F12, S12, R12, etc.) figurait dans le schéma des infrastructures de la Ville Nouvelle.

On en retrace l'empreinte dans le premier et seul schéma directeur local qui a été approuvé sur ce secteur en 1978 : le S.D. de Trappes-Ouest.

Les localisations et principes des échangeurs de A12 avec les autres voies primaires étaient mentionnées dans ce document.

• La DDE a-t-elle pris en compte le relèvement par pompage continu des eaux drainées et la collecte dissociée des eaux pluviales ?

L'Etat, maître d'ouvrage, aura une obligation de résultat pour respecter les prescriptions relatives à la loi sur l'eau, précisément décrites par celles du Syndicat d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Orge-Yvette ou celui de la Mauldre (en cas de tracé sur la RN10 ou au nord de celle-ci).

La topographie du terrain nécessite a priori des systèmes de relevage des eaux : il est évident que ce dispositif technique s'imposerait.

Il serait de même tenu compte du fait que l'assainissement est réalisé selon un système séparatif et non unitaire.

• Les tracés mentionnés dans le dossier doivent-ils être considéré comme intangibles ou le MO se sent-il en mesure d'envisager des modifications sur tels points qui lui sont apparus en cours du débat : Ceci, plus particulièrement, concernant le tracé 3C, 2D et 2C' sur la commune de Lévis-Saint-Nom et en relation avec le site SEVESO II ?

Les tracés ne sont pas intangibles.

En particulier, le maître d'ouvrage confirme que la traversée du plateau des Néfliers sur le territoire de la commune de Lévis-Saint-Nom peut être ajusté sur le périmètre de protection qui est actuellement défini.

Un plan de prévention des risques technologiques (P.P.R.T.) doit être prochainement élaboré : l'étude qui sera réalisée pourrait être l'occasion de préciser le tracé.

• Part des surfaces impactées stricto sensu et des surfaces des délaissés agricoles ? Ceci également en ce qui concerne les variantes du "tracé médian", compte tenu de la directive Natura 2000 ?

Le maître d'ouvrage renvoie la CPDP au tableau "comparaison des variantes" qui lui est remis en complément de la réponse à ce présent questionnaire.

- **Le coût du tracé médian et ses variantes tiennent-ils compte de la protection des nappes phréatiques (technique du cuvelage étanche) et des ruissellements et de leur traitement ?**

Le coût du tracé médian, comme celui des autres tracés, à pris en compte selon un ratio moyen de 13% du coût total, tous les aménagements liés à l'environnement parmi lesquels les ouvrages hydrauliques (le coût de ceux –ci apparaissant par ailleurs dans les ratios de terrassement voire d'ouvrage d'art).

Le principe de réaliser des cuvelages étanches sera mis en oeuvre : les eaux de ruissellement dans les ouvrages, comme les tranchées couvertes, seraient traitées comme en section courante avec des dispositifs de recueil des eaux (caniveaux) et de stockage-décantation avant rejets vers des exutoires naturels respectant les débits de fuite maximum autorisés.

- **Les coûts indiqués seraient-ils modifiés et dans quelle proportion : en cas de couverture intégrale ou en cas de mise en déblai avec buttes anti-bruit sur la totalité du tracé commun sur la commune de Montigny-le-Bretonneux, sur les familles 2-3-4 dans la section 2. Le classement des quatre familles de tracés s'en trouverait-il modifié selon le coût ?**

Le surcoût d'une couverture intégrale dans la traversée de Montigny-le-Bretonneux est estimé à 200 M ?

Le principe d'un tracé en déblai avec buttes anti-bruit est celui qui est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage à l'ouverture du débat, en dehors des 600 mètres de tranchée couverte déjà prévus.

Le surcoût de la tranchée couverte ne modifie pas la hiérarchie des solutions par le coût total. (Voir graphiques remis à la CPDP, à la demande de M. Beaucire, indépendamment de la réponse au présent questionnaire).

- **Que représentent, en hectares, les surfaces impactées ?**

Le maître d'ouvrage renvoie la CPDP au tableau "comparaison des variantes" qui lui est remis en complément de la réponse à ce présent questionnaire.

Questions concernant le tracé 3C :

- **Rappel des textes et documents régissant le PNR. Que comportent-ils sur le projet A12 ? Linéaire préservé ?**

Le schéma directeur de la vallée de Chevreuse a inscrit le tracé 2C (celui du SDRIF).

La charte du PNR ne parle pas du tout de l'A12 (la charte n'est valable que pour 10 ans, son renouvellement (ou sa modification) est envisagé en 2009)

Lors de l'élaboration du projet de décret (1999) portant renouvellement du classement du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et approbation de sa charte, le Conseil d'Etat (section des travaux publics) a émis un avis favorable après avoir disjoint l'article 3 disposant que l'organisation du territoire et le mode d'occupation des sols sont définis par le schéma directeur de la région Ile de France, notamment pour le prolongement de l'autoroute A12. L'avis du Conseil d'Etat fait référence au tracé 2C, qui est celui du SDRIF.

- **Evolution de la circulation sur les CD 91 et 93 qui traversent le PNR en 1985 et 2005 ?**

Il s'agit probablement des RD91 et RD13 (au lieu de RD93) ; les dernières données disponibles sont en 2004.

Dans leur traversée du PNR :

RD91 :

en 1985 : environ 3000 véh/j ;

en 2004 : environ 6300 véh/j.

RD13 :

en 1985 : environ 2700 véh/j ;

en 2004 : environ 6000 véh/j.

- **Pourquoi un échangeur sur le tracé 3C et dans le PNR ?**

L'échangeur situé dans le PNR concerne tous les tracés hors RN10, pas seulement le 3C.

Sa fonction est un échange avec la RD58, axe Nord-Sud ; les habitants du PNR bénéficieraient de cette desserte par l'autoroute A12 dès qu'ils ont à se diriger vers le nord ou le nord-est du département ou vers la petite couronne. Actuellement ils utilisent la RD58, le pont de la Villedieu sur la voie ferrée et la RN10.

- **Le tracé 3C empiète sur le site classé du PNR de 20 ha selon la DDE et de 100 ha selon le maire du Mesnil, qui dit vrai ?**

Tout dépend de quoi on parle ; il y a confusion entre site classé et PNR : l'un est à l'intérieur de l'autre, le site classé de la vallée de Chevreuse (3900 ha) est bien plus petit que le PNR (24000 ha).

Le projet traverse le PNR et consomme à lui seul 20 ha du PNR (6 ha du site classé) si on ne prend en compte que son emprise (de l'ordre de 30 m). Si on veut prendre en compte une surface comprenant 300 m de part et d'autre du projet, on a une surface totale d'environ 450 ha du PNR (une centaine d'hectares du site classé).

A titre de comparaison, un tracé médian (2C' ou 2D), qui traverse également le PNR, consomme une surface de 20 ha du PNR (tracé seul) et environ 350 ha si on prend en compte les 300 m de part et d'autre.

- **La DDE a-t-elle intégré dans ses calculs de coûts de la protection de la nappe phréatique, et notamment en conséquence de la construction du viaduc, intégration de la technique du cuvelage étanche ?**

Oui, par application de loi sur l'eau ; les études détaillées ne sont pas réalisées à ce stade d'études préliminaires, les coûts ne sont donc que des estimations à partir de ratios.

(Voir réponses précédentes sur le même thème).

- **Les caractéristiques géologiques du Vallon du Pommeret permettent-elles ou interdisent-elles un tracé en déblai (couvert ou ouvert) ?**

La présence de sables de Fontainebleau en présence d'une nappe phréatique rendrait extrêmement coûteuse une solution en tunnel, lequel devrait s'accompagner d'émergences sur son tracé : accès de secours et locaux techniques.

La solution tranchée couverte est envisageable mais mutilante, notamment pour les côtes qui bordent le Vallon.

La solution en déblai ouvert serait la pire.

Comme il n'y a pas d'habitation, les problèmes géologiques éventuels n'ont pas les mêmes conséquences qu'en tracé médian.

Tout en fait est un problème de coût.

- **Hauteur et largeur du viaduc ?**

Environ 48 mètres de hauteur, 760 mètres de longueur.

En hauteur, l'idée est de mettre le niveau du tablier en alignement du niveau du plateau du Mesnil-Saint-Denis, pour éviter d'entailler les côtes par des déblais

- **Nombre de constructions individuelles dans le périmètre du PNR de 1985 à 2005 ; nombre de demandes en instances ?**

Le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de fournir cette donnée précise dans le délai imparti.

Questions relatives à la transformation de la RN 10 :

- **Pour chacun des deux scénarii, les externalités sont-elles prises en compte partiellement ou totalement ?**

Le rapport de M. Beauvais, expert de la C.P.D.P., expose les coûts déjà internalisés et propose des valeurs de coûts environnementaux externalisés.

- **Pendant la durée des travaux – à préciser dans chacun des cas – comment le MO préconise-t-il l'écoulement des trafics locaux et de transit ?**

Quel que soit le tracé, le maître d'ouvrage a étudié la faisabilité en prenant comme principe général le maintien des flux locaux et de transit.

Pour la famille 1, transformation de la RN10, les dossiers d'étude comportent une notice et des schémas à ce sujet. La réalisation par tronçons et le principe de chaussées provisoires sur chaque tronçon, dans l'emprise disponible, avec des basculements de circulation, résument le procédé.

- **Sur le même sujet et dans l'hypothèse du choix d'un autre tracé, qu'entend-on – en nature et coût de travaux – par transformation de la RN 10 en boulevard urbain ?**

Voir la note complémentaire remise par le maître d'ouvrage sur ce sujet.

Questions sur les échangeurs :

- **Quelle est la procédure à suivre pour la fixation des points d'échanges, avec quels partenaires ?**

Il s'agit d'une procédure simple de concertation avec la commune territorialement concernée par l'emprise de l'échangeur et les collectivités qui subiraient les effets, pour la circulation, de la mise en service de l'échangeur.

- **Compatibilité entre couverture et échangeur ?**

Soit on fait un échangeur souterrain, mais dans ce cas il y aura toujours des trémies pour les entrées et sorties des bretelles des échangeurs, soit l'échangeur est situé hors des secteurs couverts ; tout dépend de la topographie des lieux concernés (exemple, l'échangeur avec F12 sera situé en sortie de tranchée couverte).

Questions relatives au régime des eaux.

- **Le Maître d'ouvrage ne devrait-il pas compléter son étude par les conséquences éventuelles de chaque tracé sur le régime des eaux ?**

Oui, bien sûr : au stade des études d'avant-projet sommaire en vue de la réalisation de l'étude d'impact qui est obligatoire pour la déclaration d'utilité publique.

- **Quel serait l'impact d'une voie autoroutière passant sur la ligne de partage des eaux entre les deux bassins ?**

Physiquement, il n'y a pas d'impact spécifique à cette situation.

Il faut simplement calculer soigneusement le volume des eaux qui va dans un bassin versant et dans l'autre et appliquer la réglementation "eau" selon les règles applicables à chaque bassin.

Note complémentaire du Maître d'ouvrage

Les échangeurs - 23 juin 2006

La présente note complémentaire répond à la demande de la CPDP formulée le 16 juin 2006 à l'issue de la réunion publique de synthèse.

1 Rappel des études antérieures à propos de l'existence et de la localisation des échangeurs :

1^{er} document mentionnant les échangeurs :

DDE des Yvelines : prolongement de l'autoroute A12 ; dossier d'information ; juillet 1983

Six échangeurs avec le réseau routier national et départemental sont prévus sur l'ensemble du tracé :

- deux existent déjà et seront soit remaniés, soit complétés : les échangeurs avec la RN10, situés aux deux extrémités du projet, au "Quatre Pavés du Roy" à Montigny le Bretonneux et à "l'Artoire" au Perray en Yvelines ;
- trois concernent la section urbaine de la ville nouvelle, les échangeur A12/ - F12 , A12/ D36 et A12/R12 (R12 est à cette époque prévue comme une voie primaire nord-sud)
- un sixième, A12/ RN10 près de "La Maison Blanche" aux Essarts le Roi.

Les fonctions alors envisagées :

n°1. A12/ RN10 : aucune modification au principe de fonctionnement actuel ne sera apportée. Par contre, la continuité de la RN10, assurée grâce aux ouvrages de franchissement de l'A12, améliorera la sécurité et la fluidité de la circulation.

n°2. A12/F12 : Il permet d'assurer les principaux échanges de cette voie primaire de la Ville Nouvelle en direction de la Province (demi-échangeur).

n°3. A12/D36 : Échangeur en direction de Paris à partir du D36 (demi-échangeur). Collecteur et diffuseur, il assurera la diffusion à caractère local du trafic Nord à destination des communes adjacentes (Trappes, Montigny, Voisins, le Mesnil, Maurepas,...).

n°4. A12/R12 et S12 : Échange, en direction de la Province, avec la voirie primaire de distribution interne de la Ville Nouvelle et des communes limitrophes (Le Mesnil, La Verrière,...).

n°5. A12/RN10 à La Maison Blanche : Création d'un échangeur complet avec la RN 10, le prolongement de l'autoroute A12 jouant ainsi le rôle de déviation de la RN 10 sur la commune des Essarts le Roi.

n°6. A12/RN10 à l'Artoire : Un échangeur complet existe et sera repris, afin d'assurer la totalité des liaisons locales avec la N191 vers Montfort l'Amaury, la RN10 Nord vers les Essarts le Roi et le D910 vers le Perray en Yvelines.

2^e document figurant les échangeurs : la plaquette de synthèse pour la concertation de 1997 reprenait la totalité des échangeurs et les représentait dans les divers plans.

Le maître d'ouvrage estime que les localisations et les géométries des échangeurs étaient connues des communes depuis 1997 : les présentations faites au cours du débat n'ont apporté aucun élément nouveau à ce sujet.

2 Les enjeux du projet A12 au regard de l'aménagement du territoire ; rôle particulier attendu des échangeurs :

La réduction du trafic sur la RN10 permettrait de redynamiser les secteurs de Saint-Quentin-en-Yvelines proches de la RN10, qui serait restructurée en boulevard urbain. Cet axe deviendrait ainsi une artère principale, voirie primaire de l'agglomération, éléments de desserte et de liaison entre quartier, et non plus élément de coupure. Zone concernée : quartiers de Trappes (habitat ; activités); quartier de l'Agot et de la Malmédonne

Au-delà de l'effet induit sur N10, A12 aurait des effets sur l'aménagement du territoire par les échangeurs –diffuseurs. A12 permettrait une meilleure liaison de l'agglomération avec Paris et Rambouillet (puis Ablis et le carrefour autoroutier A10 – A11).

Dans ce contexte d'aménagement et de desserte du territoire :

Un échangeur (diffuseur) sur la RD 36 permettrait un lien direct entre le réseau autoroutier de l'ouest parisien et les pôles (emplois, logements, équipements) existants et futurs (OIN) du plateau de Massy-Saclay, prévus au SDRIF.

Le fonctionnement de l'échangeur RD36 / A12 est indissociable de l'échangeur RN10/ F12 / A12.

Une discussion est ouverte sur la nécessité de maintenir ces deux échangeurs ou de maintenir la totalité des échanges possibles vers Paris ou la province.

Des études spécifiques de déplacement se feront dans le cadre du projet d'OIN. Elles préciseront, selon plusieurs scénarii soumis à la concertation avec les collectivités, les simulations de trafic et les aménagements éventuellement nécessaires.

Un échangeur (diffuseur) sur la RD 58 permettrait une desserte digne à l'immense zone d'activité de Trappes - Elancourt.

L'échangeur de la RD 58 assurerait en outre aussi un échange avec l'axe Nord-Sud central de l'agglomération. Vers le sud, il assurerait une diffusion vers les communes du Parc. Vers le nord, il s'agirait davantage de susciter une continuité avec la voie R12 prolongée, qui suppose le doublement du pont de franchissement des voies ferrées à La Villedieu.

Les effets de l'échangeur devraient être mesurés par une étude de déplacements spécifiques. Celle-ci pourrait s'inscrire dans le cadre des études d'avant-projet. Une enquête cordon sur le périmètre du PNR serait alors utile pour connaître les origines et destinations et permettre des simulations avec une affectation sur le réseau routier du PNR. Dans ses études pour le débat public, la DREIF n'a pu en effet que simuler les trafics sur les grands axes de RD.

En première approche, les indicateurs de trafic globaux ont montré que le prolongement de A12 n'aurait pas d'effet d'induction de trafic dans le PNR et au contraire de léger tassement. Cela s'explique par l'apport de A12 pour dissuader l'utilisation de la voirie secondaire comme délestage de la RN10 congestionnée.

3 Une autre grande question liée au projet : les problèmes d'organisation de l'espace

La RN10 dans l'agglomération de SQY est le débouché de l'autoroute A12; tout le trafic de l'autoroute traverse donc l'agglomération.

Pour des raisons de fluidité et de sécurité, petit à petit, les échanges entre la RN10 et les quartiers de l'agglomération ont été réduits, voire supprimés. De ce fait, la RN10 ne joue pas de rôle d'irrigation de la ville. Il ne reste sur plusieurs kilomètres que quelques échanges : RD912, RD23, RD58, RD13. Ces traversées de la RN10, donc les liaisons entre les quartiers du nord et du sud de l'agglomération, sont très difficiles; à noter que la zone nord de SQY comprend de nombreux quartiers d'habitations (Maurepas, Elancourt), alors que de nombreuses zones d'activités (Trappes Elancourt, Montigny, Guyancourt) sont au sud.

Cet effet de coupure, renforcé par la présence des voies ferrées Paris-Chartres, amènent les quartiers à tourner le dos à la RN10 : les quartiers de Trappes sont isolés du centre-ville; la commune de La Verrière n'est accessible que dans un sens; elle ne communique pas avec les zones de commerce de Maurepas-Coignièrès,...

Hormis le secteur de Coignièrès, les abords de la RN10 sont soit ignorés (écrans acoustiques...), soit dégradés (Trappes, zones ferroviaires, ...).

Les zones d'activités (Trappes-Elancourt, Montigny, etc.) sont mal reliées à la RN10 par des échangeurs sous-dimensionnés et encombrés (RD58 et 36). L'amélioration de ces échangeurs en milieu urbain est très difficile par manque d'espace. Ces zones pourraient être revitalisées par des accès routiers de capacité adaptée.

De même, les liaisons avec les zones de développement du nord de SQY (Plaisir, Bois d'Arcy,...) n'existent pas par manque d'échangeurs sur la RN10.

La liaison entre SQY et les autres pôles du CEE de Massy-Saclay, se fera par la RD36 dont les communications avec la RN10 sont quasi-inexistantes.

Un échangeur avec la RD58 pourrait amener une pression foncière forte sur la partie extrême ouest du PNR.

Cela pourrait amener un développement économique notamment par la constitution de zones d'habitats nouvelles au nord du parc à proximité de la ville de Saint-Quentin, participant ainsi à l'effort d'augmentation du parc de logement de la région Ile-de-France dans l'avenir.

4 Synthèse

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 ouvre des possibilités d'échanges très nettement améliorées avec les grandes voies structurantes qui sont comprises dans la zone d'étude. Ces possibilités sont en nombre et caractéristiques différents selon les scénarii.

Ces possibilités sont tout d'abord différentes selon que le projet est situé sur l'emprise de la RN10 (famille 1) ou en dehors de son emprise (familles 2, 3 et 4).

La transformation de la RN10, quel que soit le scénario retenu, ne permet pas de créer les deux diffuseurs routiers avec les voies F12 et RD36. Les autres familles, qui ont le même tronçon commun entre l'origine du projet et la RD58, offrent cette possibilité. Or ces deux échangeurs offrent de réelles fonctionnalités nouvelles sur la zone d'étude mais aussi pour le secteur sud-ouest de l'Île-de-France. Sur la zone d'étude, ces deux échangeurs désenclavaient le centre de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines qui est aujourd'hui fortement pénalisé par la coupure de la voie ferrée. Les communes de Montigny-le-Bretonneux, Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux pourront ainsi bénéficier d'un accès direct à A12. Quant à l'échange avec la RD36, axe structurant de la desserte au sud du Plateau de Saclay, il est l'un des facteurs essentiels de réussite de l'aménagement de ce plateau, ainsi que les premières réflexions sur son aménagement le soulignent, dans le contexte précité des pôles de compétitivité, du Centre d'Envergure Européenne et du projet d'Opération d'Intérêt National sur le secteur.

L'échangeur avec la RD58 est prévu dans toutes les familles et tous les scénarii. Les fonctionnalités nouvelles qu'il pourra offrir seront très intimement liées à l'amélioration des caractéristiques de cette route départementale qui est un axe important de liaison entre le nord et le sud de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de franchissement de la double coupure actuelle RN10 et voie ferrée. L'amélioration de la capacité de la RD58 pour ce franchissement est indispensable pour la cohérence des aménagements routiers locaux.

Les fonctionnalités attendues de cet échange entre A12 et la RD58, en supposant l'amélioration des caractéristiques de cette dernière, sont alors de permettre de meilleurs échanges entre le nord et le sud de l'agglomération, de desservir de manière plus directe la zone industrielle de Trappes-Elancourt, de la rendre ainsi plus attractive et de délester des voies secondaires du trafic poids lourds et enfin de mieux desservir les accès à La Verrière et au Mesnil-Saint-Denis.

La localisation précise de cet échangeur dépend des familles et des scénarii. L'emprise qui est nécessaire et l'organisation locale de l'espace, sont différentes géographiquement d'un cas à l'autre, sans compter sur les effets environnementaux propres.

Avec la famille 1 (transformation de la RN10) l'échangeur devra se situer au droit de la trouée verte à La Villedieu et aura un impact visuel important aux abords du site répertorié de la Commanderie des Templiers.

La famille 2 (jumelage avec la voie ferrée) tend à rapprocher l'échangeur vers l'ouest de la zone industrielle de Trappes-Elancourt. L'impact sur l'extrémité du Bois de Trappes est important de même que celui sur l'entrée de ville Est de La Verrière, au pied de la Cité du Bois de l'Etang. A l'inverse, l'échangeur est éloigné du plateau agricole et des hameaux du Mesnil-Saint-Denis.

Les familles 3 (tracés médians) et 4 (par le vallon du Pommeret) se prêtent à localiser l'échangeur en sortie du Bois de Trappes, sur le plateau agricole du Mesnil-Saint-Denis.

Les impacts sur celui-ci sont importants : emprise, coupure, paysage ainsi que sur les hameaux de ce plateau. A l'inverse, cette localisation favorise un travail de requalification d'entrée de ville à La Verrière sur l'itinéraire de la RD58.

Enfin, l'échangeur complet entre A12 et la RN10 en raccordement sud du projet est commun à toutes les familles et scénarii. Son insertion ne présente pas les mêmes degrés de difficultés et d'impact que le précédent.

Conclusion :

Au-delà du rôle des échangeurs, l'expression par les collectivités, au cours du débat public sur leurs projets d'organisation de l'espace, aurait constitué un élément d'enrichissement sur la question des échangeurs.

Contribution complémentaire du maître d'ouvrage

3 juillet 2006

Thème : prise en compte de l'eau dans les études ultérieures

1 Le rappel de la commande de la CPDP au maître d'ouvrage :

A la suite de la réunion publique de synthèse du 16 juin 2006, la CPDP a formulé la demande suivante au maître d'ouvrage :

Les considérations hydrauliques, de protection des sols humides, des captages, de rejet ou d'écoulement des eaux, sont jusque là insuffisamment traités dans le dossier du maître d'Ouvrage. Celui-ci peut considérer, au stade actuel du projet, qu'il est trop tôt pour pousser les études appropriées. Cependant, trop d'imprécisions demeurent et la Commission demande qu'une rencontre de la DDE, des services et des responsables d'organismes concernés, présentent, d'ici le 5 juillet prochain une clarification et l'indication des études complémentaires à faire ultérieurement.

Afin de répondre à cette demande, le maître d'ouvrage a organisé une réunion de travail le lundi 26 juin 2006 à l'issue de laquelle les participants se sont accordés pour que le relevé de discussions constitue la réponse à la CPDP.

Le présent document constitue le relevé des discussions dans la seconde partie ci-après.

2 Relevé des discussions de la réunion du 26 juin 2006, tenue à la DDE des Yvelines, 35 rue de Noailles :

Etaient présents :

Pour les élus :

- M. JUVANON, Maire de Choisel, vice-président du Syndicat d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E.) Orge-Yvette ;
- M. BONTE, Maire d'Auffargis, vice-président du Syndicat Mixte d'Aménagement et de Gestion des Etangs et Rigoles (S.M.A.G.E.R.) ;
- M. TERRASSON, Maire-adjoint du Mesnil-Saint-Denis, délégué au S.M.A.G.E.R., président du Syndicat Mixte de l'Etang des Noës (S.Y.M.E.N.).

Pour la maîtrise d'ouvrage, représentée par la DDE des Yvelines :

- M. LABROUSSE, Directeur-Adjoint, chef de projet pour le débat public A12 ;
- Mme HUSS, mission A12, adjointe au chef de projet ;
- M. YCLON, responsable de la subdivision Etudes et Travaux Neufs, Service Territorial d'Aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines, DDE ;
- Mlle LOTTE, responsable de l'unité Environnement, Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement Durable.

Pour la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt :

- M. DESMET, chef du service de l'Environnement.

Excusée : Mme LAVALLART, représentant le Directeur Régional de l'Environnement.

L'objectif de la réunion :

Les participants s'accordent sur l'idée de formaliser un « porter à connaissance » des grandes exigences et prescriptions à prendre en compte pour la suite des études « eau », que le maître d'ouvrage devra prendre en compte le plus rapidement possible.

A ce sujet, M. LABROUSSE, prend deux engagements de principe pour la maîtrise d'ouvrage :

- Poursuivre, au-delà de cette réunion, une concertation et des échanges continus sur le volet « eau » des études ultérieures du prolongement de A12 – s'il est décidé par le ministre, et quelle que soit la solution – car il est évident que l'importance et la difficulté de cette question a été mise en lumière au cours du débat public ;
- Lancer ces études complémentaires au plus tôt, afin qu'elles puissent être approfondies le mieux possible pour le dossier d'avant-projet.

Les documents, les connaissances et les prescriptions disponibles :

Pour mémoire : prescriptions générales de la loi « eau », qui seraient vérifiées par la M.I.S.E. lors de l'instruction du projet. Voir contribution de la D.D.A.F. sur le site de la CPDP ;

Le S.A.G.E. Orge-Yvette approuvé par arrêté préfectoral du 9 juin 2006 ;

Le S.A.G.E. de la Mauldre ;

Le rapport de diagnostic du réseau des Etangs et Rigoles, laboratoires régionaux de Blois et de Trappes, janvier 2005 ;

Le S.I.G. de la Commission locale de l'Eau Orge-Yvette.

Les prescriptions techniques ; les points de vigilance :

Pour M. JUVANON :

- Application des deux S.A.G.E., en rappelant que le S.A.G.E. de la Mauldre est concerné ; la ligne de partage des eaux devrait être mieux précisée ;
- Impossibilité de faire des tranchées dans de la craie (merci de rappeler le secteur) ;
- Le traitement spécifique des eaux de ruissellement liées au projet avant rejet dans les exutoires naturels ;

- Méthodologiquement : réaliser une simulation complète sur le bassin versant ; celle-ci doit reproduire la concomitance d'évènements ;
- Les débits de fuite dans les exutoires ;
- La qualité des eaux : exigences plus importantes du S.A.G.E. Orge-Yvette avec interdiction de rejet de nouveaux micro-polluants, ce qui signifie des traitements appropriés ;
- Veiller à la fragilité des zones humides en amont du bassin ;
- Cohérence avec l'étude globale de la D.I.R.E.N. sur la qualité et la quantité des eaux ;
- Impacts sur les captages d'eau potable ; notamment de l'usine de Saint-Lambert ;
- Impact sur la couche géologique de l'albien-néocomien, peu profonde et fissurée ;
- L'opération d'intérêt national (OIN) pourrait avoir des incidences, en termes de ruissellement, sur le bassin de l'Yvette ; ce point est signalé au passage.

Pour M.TERRASSON :

- La qualité des eaux de l'Etang des Noës est une priorité ;
- Pour mémoire : classement Natura 2000 au titre de la directive oiseau et ZNIEFF type 1 ;
- La commune du Mesnil Saint Denis, propriétaire, va déposer une demande de classement en réserve naturelle volontaire régionale ;
- Le bassin versant de l'Etang des Noës va au-delà de la RN10 ; il serait donc important d'examiner précisément ce dernier au regard de tout projet de requalification ou de transformation de la RN10 sur son périmètre, en plus des faimmes 2, 3 et 4 de tracés neufs du prolongement de l'A12 (motion adoptée à l'unanimité le 27 mars 2006, des membres du SYMEN, remise en séance) ;
- le site de l'Etang des Noës est répertorié d'intérêt écologique régional dans l'inventaire du parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse ;
- Il existe un projet pour désenvaser le chenal ;
- En amont du chenal, il existe un ouvrage désensableur - déshuileur ;
- Le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de La Verrière - Le Mesnil-Saint-Denis utilise un périmètre d'épandage de boues ;

Pour M. BONTE :

- Les ouvrages du S.M.A.G.E.R. ont une double importance : hydraulique et patrimoniale ;
- La DDE sera associée, ainsi que prévu par la convention tri-partite SMAGER, Département, Etat, au suivi du programme de travaux à engager ;
- Des questions sont posées au maître d'ouvrage sur l'échangeur A12/RN10 de l'Artoire ;
- Une motion, adoptée à l'unanimité par le comité syndical le 30 janvier a été remise en séance.

Les conclusions de la réunion :

Un projet de compte-rendu sera établi par M. LABROUSSE et transmis aux participants pour le compléter et le préciser en tant que de besoin, avant transmission à la CPDP..

La D.D.E. organisera une nouvelle réunion à l'automne, afin de poursuivre un travail concerté de rédaction d'un cahier des charges général du volet "eau" des études d'avant-projet (sur la base de la – ou des - solutions retenues par la ministre) et des études d'impact.



DIRECTION GÉNÉRALE
DES SERVICES DU DÉPARTEMENT

Direction des Routes
et des Transports

Affaire suivie par :
Roland JULLIENNE
Réf. : RJ/CB/06-126

CPDP Prolongement de l'A12
41 boulevard Vauban
78280 Guyancourt

A l'attention de M.CARRERE
Président de la CPDP

Versailles le

2 juin 2006

Monsieur le Président,

Monsieur le Préfet,

Par lettre du 12 mai 2006, vous m'avez demandé afin de nourrir le débat public sur le prolongement de l'A12 de vous adresser le schéma départemental de déplacements des Yvelines.

Actuellement, les orientations stratégiques du schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) sont en cours de finalisation, après un an de large concertation publique, et seront soumises d'ici l'été à l'approbation de l'Assemblée Départementale.

L'amélioration et le complément des infrastructures nécessaires au développement de l'attractivité des Yvelines et de l'Île-de-France constitue un enjeu majeur tant pour les habitants que pour les entreprises à l'échelle du territoire Yvelinois. Dans ce cadre, **le prolongement de l'A12 est nécessaire**, parallèlement à une requalification de la RN10 afin de permettre des « recoutures urbaines », notamment à Trappes, et de réduire le trafic et toutes les nuisances qu'il apporte aux riverains de cette route nationale.

Toutefois, il appartient à l'Etat, suite à votre débat public de décider du tracé à retenir.

En ce qui concerne plus particulièrement le schéma de déplacement des Yvelines, qui constituera une déclinaison des orientations stratégiques du SDADEY, je compte le soumettre à l'Assemblée Départementale vers la fin de cette année 2006.

Pour répondre plus particulièrement à votre question sur les grands projets départementaux pouvant interférer avec le projet de prolongement, aucun projet d'envergure dans ce secteur n'est envisagé.

J'indique que le projet de la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre constitue pour le département un projet structurant nord sud entre l'A13 et la RN12 afin d'améliorer les liaisons entre la vallée de la Seine et le territoire de St Quentin en Yvelines – Versailles – Vélizy. Toutefois, la partie au Sud de la RN12 jusqu'à la RN10 inscrite au Schéma Directeur de la Région d'Île de France (SDRIF) actuellement en vigueur n'est pas portée par le Département des Yvelines et je demanderai la suppression de son inscription dans le cadre de la révision du SDRIF, en cours de procédure.

Je profite de la présente, pour demander que soient précisés par le maître d'ouvrage du projet de prolongement de l'A12, les impacts en terme de trafic, de la réalisation ou non des différents échanges envisagés au projet, sur les routes départementales ou locales. Ces éléments ne figurent en effet pas explicitement dans le dossier soumis au débat public.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.

et cordiales -

P. Bedier
LE PRÉSIDENT DU CONSEIL GENERAL

Pierre BÉDIER

Conseil régional

Le président

Paris, le **15 JUIN 2006**Réf : CR/2006/JPH/YA/SD/N° *101***Monsieur Gilbert CARRERE
Président de la CPDP****Commission particulière du débat public
41, boulevard Vauban
78 280 Guyancourt**

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité, à plusieurs reprises, connaître la position de la Région sur le projet de prolongement de A.12, objet du débat public dont vous assurez la conduite.

Par ailleurs, je me suis engagé, lors du vote du budget régional, en février 2006, à faire réaliser une étude, confiée à l'IAURIF, destinée à permettre à la Région de construire sa position sur ce projet.

Enfin, vous savez que la région est actuellement engagée dans un processus d'élaboration du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France dont elle assure désormais la maîtrise d'ouvrage et auquel j'ai tenu à associer largement les franciliens. A cet égard, je ne puis que regretter le manque de coordination temporelle des deux démarches. La logique aurait voulu en effet que les débats sur les opportunités et les tracés d'opérations routières spécifiques suivent l'affirmation des orientations régionales en matière d'aménagement plutôt que l'inverse. Je ne puis que regretter que cela n'ait pu être le cas.

Le rapport d'étape que m'a adressé l'IAURIF permet de tirer les principaux enseignements issus de l'analyse des dossiers du maître d'ouvrage et des séances du débat qui ont eu lieu à ce jour. Les éléments complémentaires à fournir par le maître d'ouvrage ou à attendre des ultimes séances du débat, n'ont, bien sûr, pas été intégrés à ce rapport, mais il y a tout lieu de penser qu'ils ne devraient pas modifier fondamentalement les conclusions énoncées.

Trois thèmes principaux structurent le débat que vous avez conduit sur le projet de prolongement de A.12 : l'opportunité du projet, le choix de son tracé et le traitement de la RN.10 dans l'attente de sa réalisation éventuelle. Parmi eux, c'est bien entendu le premier qui conditionne la façon d'aborder les deux autres et je m'y attacherai donc plus particulièrement.

Conseil régional

33, rue Barbet-de-Jouy - 75700 Paris

Tél. : 01 53 85 53 85 - Fax : 01 53 85 53 89

www.iledefrance.fr

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

Les objectifs assignés par le maître d'ouvrage au projet portaient essentiellement sur la réduction des encombrements et des nuisances occasionnés par l'importance du trafic sur la RN.10 et sur la création d'un itinéraire autoroutier alternatif nord-sud en vue de mieux répartir les flux de transit en périphérie de l'agglomération parisienne. De ce point de vue, la création d'une nouvelle déviation autoroutière de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines ne peut que se révéler efficace. Elle laisse cependant sans réponse un certain nombre de questions portant sur le bien-fondé d'un recours à une solution aussi « radicale ». Je me bornerai ici à citer les principales.

En premier lieu, les perspectives d'évolution du trafic sur la RN.10 ne semblent pas cohérentes, tant avec la situation observée qu'avec les évolutions envisageables des paramètres qui le conditionnent.

En effet, alors que le trafic de la RN 10 est demeuré pratiquement stable au cours de ces dix dernières années, dans un contexte pourtant dynamique de développement démographique, économique et énergétique, on est en droit de s'interroger sur les perspectives, présentées par le maître d'ouvrage, d'une reprise à la hausse de ce même trafic, d'ici 2020, malgré un environnement dont on peut s'attendre à ce qu'il soit beaucoup moins favorable à l'usage de la voiture particulière.

En deuxième lieu, il peut paraître pour le moins paradoxal que, dans un secteur urbain subissant déjà une forte pression du trafic routier, on choisisse de transférer, au moyen d'une infrastructure autoroutière nouvelle gratuite, un surcroît de trafic dont une bonne partie provient d'un itinéraire autoroutier à péage (A.10) non saturé et traversant des zones en majeure partie non urbanisées. Outre que la diffusion de cette pression supplémentaire sur le réseau de voirie de la ville nouvelle n'a pas été véritablement évaluée, on peut se poser à bon droit la question de la cohérence d'ensemble du réseau autoroutier francilien dans ce secteur.

De même, la cohérence du projet avec les perspectives de développement du pôle de Massy-Saclay, matérialisées par la création d'une opération d'intérêt national, n'a pas été étudiée.

En troisième lieu enfin, les incertitudes qui pèsent, tant sur les coûts du projet, quelles que soient les variantes considérées, que sur les avantages procurés et les inconvénients subis, ne permettent pas d'apprécier convenablement le bilan de l'opération pour la collectivité.

A cet égard, le manque d'évaluation détaillée des effets du projet empêche de les confronter utilement aux objectifs d'aménagement régionaux ou aux possibilités d'amélioration d'itinéraires de transports collectifs concurrents. Il serait pourtant légitime de s'interroger sur l'utilité pour la collectivité de renforcer, par exemple, les liaisons autoroutières entre la ville nouvelle et la périphérie sud-ouest de l'agglomération déjà desservie par trois liaisons ferrées (RER C, lignes de La Défense et de Montparnasse) qui devraient, par ailleurs, être encore améliorées.

Ces quelques observations, qui peuvent encore être complétées sur un certain nombre de points, laissent à penser que la question de l'opportunité du prolongement de A.12 n'a pas été épuisée dans le cadre du débat public. En l'occurrence, il me paraît difficile de fonder l'engagement d'un projet aussi coûteux, sur des bases toujours aussi fragiles.

Du fait de cette incertitude persistante, le thème lié au choix du tracé ne pouvait guère donner lieu qu'à des oppositions stériles entre partisans et adversaires des différents tracés. Ce d'autant plus que le dossier du maître d'ouvrage, voire les expertises complémentaires, ne permettent pas d'apprécier avec suffisamment de précision et de détail les impacts des différentes variantes, en particulier sur l'exposition des habitants au bruit ou à la pollution.

Qui plus est, les débats ont mis en évidence le caractère sommaire des estimations de coûts des variantes ainsi que de durée des travaux. A titre d'exemple, on peut s'étonner que le maître d'ouvrage annonce des durées de 8 ans pour la réalisation, sous circulation, de 15 km de tranchée couverte à deux niveaux alors que la traversée souterraine de Toulon, d'une longueur de 3 km seulement, entame sa quinzième année de chantier, et que sa mise en service n'est pas attendue avant fin 2009 ! Certes un partenariat public-privé, voire une concession, serait de nature, en théorie, à réduire ces délais, mais les coûts ne seraient plus alors les mêmes !

Par ailleurs, le coût du projet ne peut être limité à la seule création d'une infrastructure nouvelle, mais doit prendre en compte les dépenses de requalification de la RN.10 actuelle comme cela a été le cas, par exemple, dans la préparation du projet de déviation de la RN.12 à Jouars-Pontchartrain.

Là encore, un approfondissement du travail engagé me semble indispensable avant de proposer des choix.

Reste alors la question du traitement de la RN.10 dans l'attente de la mise en œuvre d'un éventuel projet réduisant son trafic.

Au vu des observations précédentes et des intentions affichées par l'Etat pour l'aménagement de son réseau routier en Ile-de-France, qui se traduisent par l'absence, dans les décisions des récents CACT, de tout projet nouveau, d'ici 2020, on est en droit de penser que, dans le meilleur des cas, la mise en œuvre d'un projet de délestage de la RN.10 n'interviendra pas avant 2030. C'est donc essentiellement sur un projet ambitieux de requalification et non d'élargissement de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines, accompagné de mesures d'exploitation visant à contenir, voire alléger le trafic de la RN.10 que l'Etat, en liaison avec des collectivités locales concernées, doit travailler.

Dans cette perspective, la région est prête à poursuivre et consolider l'effort qu'elle a déjà consenti tout au long du présent CPER en faveur de la réhabilitation de la RN.10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle proposera également à ses partenaires au sein du STIF d'améliorer la desserte ferrée de la ville nouvelle de manière à offrir une alternative réelle aux trajets automobiles vers la zone dense. Elle est prête à accompagner les collectivités locales dans les actions qu'elles seraient disposées à entreprendre pour permettre à leurs habitants de réduire l'utilisation de la voiture particulière pour leurs déplacements.

Tels sont les éléments dont je souhaitais vous faire part concernant mon appréciation de l'opportunité du projet de prolongement de A.12 et ma volonté de hâter la réduction des nuisances subies par les riverains de la RN.10.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



Jean-Paul HUCHON



Préfecture des Yvelines

Direction départementale
de l'agriculture et de la forêt

Monsieur le Président
du CPDP Prolongement de l'A 12
41, boulevard Vauban

78280 GUYANCOURT

service : ENVIRONNEMENT – EAUX - FORETS
notre référence : S.E.E.F./BD - n°
votre référence : 003730
dossier suivi par : Björn DESMET
Téléphone : 01 39 25 23 81
Objet : Eléments d'information concernant les espaces
naturels, forestiers et agricoles -

Versailles, le 27 JUIN 2006

Monsieur le Président,

En réponse à votre courrier, reçu le 6 juin 2006, concernant les impacts sur l'agriculture, les espaces forestiers et naturels, j'ai le plaisir de vous apporter les éléments de réponse suivants :

1. Concernant le bois de Trappes

Le « Bois de Trappes » est une partie de la **forêt domaniale de Port-Royal**. Celle-ci est devenue propriété de l'Etat depuis 1975, au fur et à mesure des cessions de parcelles au titre des compensations ainsi que des acquisitions dans le cadre de l'aménagement de la ville nouvelle de Saint-Quentin. Ces bois bordant directement la ville nouvelle au sud ont indéniablement une importance « sociale » en terme de récréation et de cadre de vie.

Le bois de Trappes est directement impacté par les familles de tracés 2 et 3 :

- Famille 2 : l'empiètement de l'emprise sur la forêt domaniale concerne uniquement l'emprise de l'autoroute et des ses accès. Il peut être limité au maximum par décalage du tracé vers la zone d'activité. L'importance des dessertes à partir du point d'échange n'est pas encore précisée à ce jour.
- Famille 3 : Si l'emprise de l'autoroute ne représente qu'une faible surface, son passage à travers la forêt aurait comme effet d'isoler du reste du massif la partie « Bois de la Villedieu », la plus proche de l'Etang des Noës et de l'agglomération de Trappes, représentant au total 25 ha et une très forte valeur pour le public. De plus, l'isolement de ce bois par rapport au massif pourrait poser des problèmes de régulation des populations de sangliers. Ces problèmes se posent déjà fortement à l'heure actuelle sur les communes de Trappes et Elancourt pour des bois isolés dans le tissu urbain.

Outre ces surfaces, le bruit dénature la forêt tant pour la faune que pour le public qui vient y chercher le calme. C'est pourquoi, quel que soit le tracé retenu, les solutions techniques permettant d'en atténuer les effets négatifs devront être privilégiées, notamment le long de la zone d'activité Trappes-Elancourt.

Pour permettre le rétablissement du corridor écologique qui existe entre les deux étangs et les différentes parties de la forêt domaniale, la meilleure solution pour les tracés de la famille 3 serait une traversée de la forêt en tranchée couverte. Cette solution aurait l'avantage de maintenir dans des conditions satisfaisantes les cheminements empruntés par les visiteurs entre Trappes, La Verrière et le restant de la forêt domaniale de Port Royal. En minimisant l'impact visuel et sonore de l'autoroute, elle préserverait aussi le caractère « forestier » du lieu, celui-là même qui est recherché par les riverains et les visiteurs.

2. Concernant l'impact sur l'activité agricole

Chacune des familles de tracés n° 2, 3 et 4 présente des impacts plus ou moins forts sur l'activité agricole de la zone concernée. L'appréciation de cet impact doit intégrer divers éléments :

- L'emprise foncière de l'infrastructure à proprement parler intégrant l'emprise de la chaussée, les talus en cas d'implantation en dénivelé, les espaces paysagers ainsi que les ouvrages connexes tels que les bassins de récupération des eaux pluviales ;
- L'effet de coupure généré au sein des unités économiques. Les tracés sont en effet amenés à morceler des exploitations agricoles en plusieurs parties. Les parcelles ainsi coupées du reste de l'exploitation doivent faire l'objet de la réflexion suivante :
 - soit elles gardent un intérêt économique car présentant une superficie et un intérêt agronomique suffisamment importants et dans ce cas le projet devra prévoir une desserte de ces parcelles par les engins agricoles depuis le siège de l'exploitation,
 - soit leur superficie est trop faible : leur exploitation devient dans ce cas réhabilitaire et elles seront considérées comme des délaissés pour lesquels il conviendra de réfléchir à leur valorisation en espaces forestiers ou paysagers. Dans ce dernier cas, les surfaces ainsi abandonnées devront être intégrées dans les surfaces consommées au dépend de l'activité agricole.
- L'appréciation du seuil critique en deçà duquel une unité économique n'est plus viable du fait des pertes de surfaces agricoles liées au projet. Même s'il est difficile de définir ce seuil, on peut être certain qu'une unité économique inférieure à 30 ha ne peut plus être exploitée en céréaliculture, la S.M.I. (*surface minimale d'installation*) étant maintenant de 40 ha, l'unité de référence de 80 ha et la taille moyenne des exploitations professionnelles supérieure à 100 ha..

Les différents tracés génèrent les impacts suivants :

Tracé	Nbre d'exploitations concernées	Nbre d'exploitations concernées ayant contractualisé un CAD ou un CTE	Nbre d'exploitations concernées dont l'avenir économique est compromis
2	6	2	0
3	10	3	1
4	9	3	0

Concernant de façon plus générale l'avenir de l'agriculture à horizon 2020, plusieurs éléments laissent penser que l'agriculture gardera une place importante, tant sur le plan environnemental car elle participe à la gestion des espaces ruraux et naturels (voir la réforme de la PAC de 2003), que sur le plan économique dans la mesure où elle constitue à la fois une ressource importante d'énergie et de biens alimentaires, comme le rappelle une note spécifique que je vous ai transmise sur ce sujet. Ces conclusions sont également valables pour le département des Yvelines où les grandes cultures dominent. Par ailleurs plusieurs dispositifs ont été mis en place pour préserver l'agriculture de la pression foncière de l'urbanisation : la commune des Essarts le Roi est à ce titre concernée par un projet de Zone Agricole Protégée (zone du Plan Local d'Urbanisme où la destination prioritaire du sol est l'agriculture). On peut par ailleurs citer pour exemple le classement de la plaine agricole de Versailles en site classé.

3. Concernant l'impact sur le régime des eaux

Dès lors que l'infrastructure ou les travaux nécessaires à sa mise en œuvre occasionnent des impacts sur le milieu aquatique (régime et qualité des eaux superficielles ou souterraines), le maître d'ouvrage est tenu de déposer auprès du service de police des eaux compétent (ici, la DDAF) un dossier de déclaration ou d'autorisation selon la nomenclature prévue par la loi sur l'eau. Ces dispositions sont applicables pour toutes les opérations concernant la phase chantier et la phase exploitation. Sont notamment concernées les activités suivantes :

- La réalisation de travaux en nappe d'eau souterraine nécessitant la mise en place de forages d'exhaure ;
- La construction d'ouvrages modifiant le profil en long ou en large des cours d'eau, ce qui est souvent le cas pour les ouvrages de franchissement ;
- La création de bassins de stockage des eaux pluviales et les rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel ;
- Les opérations de salage en hiver.

En outre, une partie du projet est concernée par le bassin versant de la Mauldre sur lequel s'applique le SAGE (schéma de gestion et d'aménagement des eaux) qui prévoit, entre autre, des mesures de limitation des ruissellements à 1 l/s/ha.

Restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le directrice départementale
de l'agriculture et de la forêt,


Anne MEIGNIEN

De la décision d'organiser un débat à la clôture du débat :

Date	Titre du journal	Titre de l'article
13/07/05	Les Nouvelles de Versailles	<i>Prolongement de l'A12 : le débat public lancé.</i>
19/07/05	Le Parisien	<i>A104 – A12 : Un nouveau départ.</i>
22/07/05	Le Moniteur	<i>Région débats publics pour l'A12 et le bouclage de la francilienne.</i>
25/07/05	Le Parisien	<i>La Verrière – Trappes : le tracé de la A12 divise toujours.</i>
27/07/05	Les Nouvelles de Rambouillet	<i>A12, la commission du débat public saisie.</i>
03/11/05	Paris Obs	<i>Demain, c'est tout de suite.</i>
07/12/05	Les Nouvelles de Rambouillet	<i>Parc naturel : A12, mobilisation avant les consultations.</i>
07/12/05	Les Nouvelles de Rambouillet	<i>Parc naturel : l'avenir du parc au cœur d'un débat.</i>
12/12/05	Le Parisien	<i>Vallée de Chevreuse : Les élus se mobilisent contre le prolongement de l'A12.</i>
14/12/05	Les Nouvelles de Rambouillet	<i>La campagne est lancée contre l'autoroute.</i>
11/01/06	Toutes Les Nouvelles	<i>A12 : "Nous allons devoir être offensifs".</i>
18/01/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Convention de rénovation urbaine : 333 millions d'euros pour les Trappistes.</i>
18/01/06	Toutes Les Nouvelles	<i>La ville en parle : les Trappistes sont d'heureux millionnaires.</i>
24/01/06	Le Parisien	<i>Trappes : Bataille autour de l'enfouissement de la N10.</i>
24/01/06	Le Parisien	<i>Le témoin du jour : "Trente ans de vaines promesses".</i>
27/01/06	Le Parisien	<i>L'événement : Mobilisation générale contre le prolongement de l'A12.</i>
27/01/06	Le Parisien	<i>Le témoin du jour : "Il faut se battre".</i>
08/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Transports : A12, A104, la CCI s'engage dans le débat.</i>
08/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Transports : l'A12 fait réagir Magny les Hameaux.</i>
15/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Lévis-Saint-Nom : Une année cruciale pour l'A12 et de travaux.</i>
15/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>L'opposition gagne des élus.</i>
15/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Transports : l'A12, la concertation s'ouvre en mars.</i>
22/02/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Circulation : Débat public sur l'A12, vendredi à Montigny.</i>
01/03/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Conférence : Cap 21 débat sur le trafic routier.</i>
01/03/06	Toutes Les Nouvelles	<i>RN10 / A12. Osons le vrai débat !</i>
01/03/06	Toutes Les Nouvelles	<i>Ferme d'élevage à Troitigny.</i>
03/06/06 - 8:21	France Bleu Ile-de-France	<i>(Bill Debruge interroge Hélène Roussel)</i>
03/03/06	20 minutes	<i>L'A12 prend la voie du débat.</i>
03/03/06	France 3 Ile de France 19/20	<i>(Geneviève Faure interroge Patrick Ferrante) - Script Intégral du reportage</i>
07/03/06	Le Parisien	<i>La Verrière. Prolongement de l'A12 : la mobilisation continue.</i>
08/03/06	Toutes Les Nouvelles	<ul style="list-style-type: none"> • La photo de la semaine : lancement du débat public sur l'autoroute A12, • A12 - Le débat public est enfin ouvert, • Montigny - Prolongement de l'A12 au club village, • La Verrière - Le Conseil adopte une motion sur l'A12.
10/03/06	Le Moniteur	<i>Le prolongement de l'A12 soumis à débat public.</i>
10/03/06	Le Parisien	<i>A12 : le débat public est lancé</i>
Mars 2006	L'Ignymontain	<i>L'A12 dans le débat public</i>
Mars 2006	Courrier économique n°98	<i>Zoom : au fait, l'A12 ?</i>
22/03/06	Toutes Les Nouvelles	<ul style="list-style-type: none"> • Le Mesnil Saint-Denis - A12, • Transport à Montigny-le-Bretonneux - Ouverture du débat sur l'A12.
22/03/06	20 Minutes	<i>Circulation : le prolongement de l'A12 en débat.</i>
22/03/06	Le Parisien	<i>Prolongement de la A12 : le débat public enfin lancé.</i>
23/03/06	Le Parisien	<ul style="list-style-type: none"> • L'info du jour - Liaison A13-A12 : ouverture du débat public, • Routes - Le débat sur la A12 lancé en fanfare.
23/03/06 - 18:04	France Bleu Ile-de-France - Journal de Paris	<i>(Hélène Roussel répond à Léopold Strajnic et Olivier Daude).</i>
24/03/06	Le Parisien	<ul style="list-style-type: none"> • A12: le débat attire les foules, • Le témoin du jour - "L'autoroute va défigurer notre ville" (un habitant de La Verrière).
24/03/06 - 06:05	France Bleu Ile-de-France – Le Journal	<i>(Hélène Roussel répond à Julien Brigaud).</i>
29/03/06	Toutes Les Nouvelles Edition de Saint-Quentin	<ul style="list-style-type: none"> • Le débat s'est ouvert sur l'autoroute A12 - Montigny ne veut pas subir l'A12, • La réunion inaugurale sur le prolongement a été passionnée - Le débat sur l'A12 est relancé, • Décision avant fin 2006 - L'A12 cristallise toutes les inquiétudes, • Un débat qui dure depuis plus de 40 ans... • L'A12 réchauffe l'atmosphère des débats, • La photo de la semaine : la colère noire de Montigny face à l'A12, • Conseil général - Accord, sur l'essentiel, • Le Mesnil - Réunion contre l'A12 : Attention à l'échangeur !
30/03/06	Le Parisien	<i>Magny - Nouvelle réunion publique sur la A12.</i>
05/04/06	Toutes Les Nouvelles Edition de Saint-Quentin	<ul style="list-style-type: none"> • Coignières, exposition sur le prolongement de l'A12, • Maurepas, Pamp'A12 tient permanence le samedi, • A12 poursuite du débat sur l'environnement, • Le vallon du Pommeret au centre des débats • Les transports pour demain • Réactions • La question des compensations et de nouveaux tracés

Date	Titre du journal	Titre de l'article
07/04/06	Le Moniteur	Yvelines-Prolongement de l'A12: la région demande une étude complémentaire
08/04/06	Le Parisien	Deux nouvelles expertises pour le prolongement de l'A12
11/04/06	20 Minutes	A12 : deux expertises retenues
12/04/06	Toutes Les Nouvelles	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement RN 10 ou déviation par le Pommeret • Exposition à Elancourt • Une bataille entre deux camps
12/04/06	Toutes Les Nouvelles Rambouillet	Avis Partagés
12/04/06	Les Echos	Prolongement de l'A12
14/04/06	Le Moniteur	Deux expertises complémentaires
26/04/06	Toutes Les Nouvelles	Le Perray : réunion le 11 mai contre le prolongement de l'A12
26/04/06	Toutes Les Nouvelles	Les Yvelines ont un nouveau préfet
26/04/06	Toutes Les Nouvelles	A12 : trouver des solutions locales (réponse de Sylvie Fauchoux)
26/04/06	Le Parisien	Montigny-le-Bretonneux : les escalators de la gare en panne depuis seize mois
02/05/06	Esprit média 13	Prolongement de l'A12 : nouvelle réunion
02/05/06	20 minutes	Transports - Débat sur l'A12
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Rambouillet	L'A12 : les transports en commun en question
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Rambouillet	Elancourt et Maurepas donnent leur avis sur l'A12
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Rambouillet	Allainville/Aménagement de la RN191 : "Une conséquence de l'A12"
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Saint-Quentin	Lévis-Saint-Nom : une réunion publique sur l'A12
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Saint-Quentin	Maurepas : les élus se divisent sur l'A12
03/05/06	Toutes Les Nouvelles – Rambouillet	L'association Delta prend la parole
03/05/06	L'Echo Républicain - Allainville aux Bois	Projet de mise à 2x2 voies de la RN191 : les opposants durcissent le ton
09/05/06	Le Parisien	<ul style="list-style-type: none"> • Le prolongement de la A12 toujours en débat • "Nous enregistrons une mobilisation record" - Gilbert Carrère
10/05/06	Toutes Les Nouvelles Edition de Saint-Quentin	<ul style="list-style-type: none"> • Les acteurs économiques face à l'A12 • Deux ministres de l'environnement soutiennent le Vallon du Pommeret • Zoom : La Verrière donne son opinion
10/05/06	L'Echo Républicain Saint-Rémy-les-Chevreuse	
15/05/06	L'Echo Républicain	Le Perray-en-Yvelines / A12 : Les perrotins se sentent menacés
17/05/06	Toutes Les Nouvelles - Versailles	<ul style="list-style-type: none"> • La région change de voie lors du débat • Non à l'A12 : mobilisation en vallée de Chevreuse
18/05/06 - 08:20	France Bleu Ile-de-France	(Hélène Roussel)
20/05/06	Le Parisien	La Verrière - Manifestation contre l'A12
21/05/06	Le Journal du dimanche	Toucher ou non à la vallée de Chevreuse
Mai 2006	Pouvoirs locaux	Quel bilan tirer de huit années de débats publics ?
24/05/06	Toutes Les Nouvelles	<ul style="list-style-type: none"> • La Verrière classe son parc de promenade • La Commission fait son bilan • L'A12 : les prix de chaque solution
29/05/06 - 18:45	France 3 IDF – 19/20 Edition Paris IDF	<ul style="list-style-type: none"> • "Grands chantiers en Ile-de-France : comment se faire entendre ?" • Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public
30/05/06	20 minutes	Annnonce de la réunion du 30 mai à Coignières
31/05/06	20 minutes	Le débat sur l'A12 se poursuit
31/05/06	Toutes Les Nouvelles	Les tracés de l'autoroute à la loupe
31/05/06	Toutes Les Nouvelles	Le débat sur l'A12 en bref
31/05/06	Toutes Les Nouvelles	Echangeurs : Montigny menacé
31/05/06	Toutes Les Nouvelles	Réunion à Rambouillet avec Christine Boutin
05/06/06	L'Echo républicain	L'A12 cristallise les colères
07/06/06	Toutes Les Nouvelles	Le Sud-Yvelines dit non aux projets autoroutiers
07/06/06	Toutes Les Nouvelles	Les Essarts - Le cadre de vie de l'homme
07/06/06	Toutes Les Nouvelles	Difficile évaluation du trafic en 2020
07/06/06	Toutes Les Nouvelles	Le Perray - Appel à la vigilance
07/06/06	Toutes Les Nouvelles	Avec leurs tracteurs
13/06/06	Le Parisien	Montigny - Le maire veut enfouir la N 1
14/06/06	Toutes Les Nouvelles	Manifestation à Versailles le 10 juin
14/06/06	Toutes Les Nouvelles	Montigny - On ne nous a pas montré l'utilité de l'A12
14/06/06	Toutes Les Nouvelles	Le débat public sur l'A12
16/06/06	Le Courrier de Mantes	Manifestants contre la rocade de la vallée de la Mauldre
du 16 au 18/06/06	France Bleu Ile-de-France	Trois reportages du 16 au 18/06/06
19/06/06	Le Parisien	L'A12 dans le flou
21/06/06	Toutes les nouvelles	Fin du débat sur l'A12 - Les points forts
24/06/06	L'Humanité	Neuilly/La Verrière : les puissants et les autres
19/07/06	Toutes Les Nouvelles	Débats avec le groupe A12

Le dossier du débat

(Consultable à la Commission nationale du débat public)

Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse

Les verbatims des réunions publiques

Les cahiers d'acteurs

Les contributions

Les avis

Les questions posées

Le Journal du débat

L'expertise complémentaire

Les Dires d'expert

Les études complémentaires

Les articles de presse

**Commission nationale
du débat public**
6, rue du Général Camou
75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26
Fax : 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr

cndp
Commission particulière
du débat public