

Dossier de presse

Dominique PERBEN
décide de
prolonger l'A12 dans les Yvelines
et la Francilienne (A104)
entre Mériel et Orgeval

Le 24 octobre 2006



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

Sommaire

<u>Communiqué de synthèse</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>Le prolongement de l'autoroute A12 dans les Yvelines</u>	4
1. <u>La RN10 à Saint-Quentin en Yvelines : une réponse inadaptée aux besoins de mobilité et occasionnant de fortes nuisances pour les riverains et le cadre de vie urbain</u>	4
2. <u>Les objectifs du projet de prolongement et les tracés soumis au débat public</u> ..	4
3. <u>Une forte mobilisation du public tout au long du débat</u>	6
4. <u>Une décision fondée notamment sur les enseignements du débat public</u>	7
a. <u>La réalisation du prolongement de A12 grâce à une nouvelle infrastructure</u> ..	7
b. <u>Le tracé 2C' est choisi</u>	7
c. <u>Le principe d'une requalification de la RN10 est également approuvé</u>	8
5. <u>Les prochaines étapes</u>	9
<u>Le prolongement de la Francilienne (A104) de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval</u>	10
1. <u>La Francilienne interrompue dans le Nord-Ouest de l'Ile-de-France</u>	10
2. <u>Les différents tracés soumis au débat public</u>	10
3. <u>Une participation exceptionnelle du public au débat</u>	11
4. <u>Un choix clair fondé notamment sur les enseignements du débat public</u>	12
a. <u>Le principe du prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval est approuvé</u>	12
b. <u>Le tracé vert est retenu et amélioré</u>	12
c. <u>Un financement excluant le recours au péage</u>	13
d. <u>L'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13</u>	14
e. <u>La requalification de la RN184 est également décidée</u>	14
5. <u>Les prochaines étapes</u>	14

Le prolongement de l'autoroute A12 dans les Yvelines

1. La RN10 à Saint-Quentin en Yvelines : une réponse inadaptée aux besoins de mobilité et occasionnant de fortes nuisances pour les riverains et le cadre de vie urbain

L'autoroute A12, aménagée à 2x3 voies à l'entrée Nord de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, s'achève brutalement à l'entrée de la ville de Trappes en se raccordant sur la RN10.

Cette route nationale, qui constitue le seul axe de transport important du secteur, assure toutes les fonctions : desserte des quartiers et des zones d'activité, échanges avec les territoires limitrophes, transit vers les autoroutes A11 et A10. Mais elle n'en satisfait aucune correctement. Il en résulte un **report important de trafic** sur les routes parallèles.

Compte tenu de la coexistence de trafics importants (70 000 véhicules/jour à l'entrée sud de Trappes par exemple) de natures différentes, **l'insécurité routière** y est anormalement élevée.

Par ailleurs, la RN10, doublée par des voies latérales, crée une coupure marquée des quartiers qu'elle traverse. En particulier, elle génère de **très fortes nuisances** (bruit, pollution de l'air...) pour les riverains de l'axe, et, compte tenu de sa configuration, pénalise les activités économiques de proximité et freine les projets urbains locaux.

2. Les objectifs du projet de prolongement et les tracés soumis au débat public

Les objectifs poursuivis par le projet de prolongement de l'autoroute A12 sont donc :

- **d'améliorer la qualité et le cadre de vie** des riverains de la RN10 en permettant sa requalification en boulevard urbain ainsi que celle des quartiers traversés
 - o moins de trafic dans les zones urbaines = moins de nuisances pour les habitants
 - o trafic de transit écarté des zones urbaines = opportunité de renouvellement urbain, une relance des possibilités d'aménagement des espaces riverains de la RN10
- de rechercher des aménagements routiers permettant d'offrir aux usagers un niveau de service et de **sécurité** optimal et adapté à la nature de leurs déplacements
 - o trafics dissociés et homogènes = déplacements plus sûrs, plus faciles et plus rapides
- de créer les conditions d'un rééquilibrage de l'offre de transport en faveur des **transports en commun**

- réseau de voirie mieux structuré = des capacités dégagées sur la RN10 pour le développement des circulations douces
- de soutenir le **dynamisme économique** local et l'emploi
 - accès améliorés vers les zones d'activités existantes et en projet = un regain d'attractivité pour le territoire et ses grands pôles de compétences.

Le trafic de transit et celui d'échange avec l'extérieur de l'agglomération représentent, suivant les sections, 50 à 70 % du trafic total. Pour délester efficacement la RN10, il faut donc trouver une solution qui capte une grande partie de ces trafics.

Les réflexions soumises au débat public ont donc porté sur l'aménagement d'une voie à caractéristiques autoroutières entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi, se prolongeant via la RN10 en direction de Rambouillet et du Sud des Yvelines.

4 familles de tracés ont été présentées au public (voir carte jointe) :

- 1 famille décrit les solutions possibles de transformation de la RN10, conformément à la demande de la Commission nationale du débat public (CNDP),
- 3 familles de tracés se situent en dehors de l'emprise de la RN10, avec un tronçon commun entre Montigny-le-Bretonneux et la RD 58 au Mesnil-Saint-Denis.

Famille	Tracé	Longueur indicative	Coût estimé
Famille 1 : transformation sur place de la RN10	1A : RN10 en route express	15 km	425 M€
	1B : A12 sous RN10		1 650 M€
Famille 2 : jumelage avec la voie ferrée	2A : Sud de la voie ferrée	16 km	570 M€
	2A' : Nord de la voie ferrée		915 M€
Famille 3 : tracés médians	2D : emprise sous la coulée verte	16 km	650 M€
	2C' : passage au sud de l'étang des Noës		640 M€
Famille 4 : par le vallon du Pommeret	3C : viaduc sur le vallon du Pommeret	17 km	365 M€

3. Une forte mobilisation du public tout au long du débat

Décidé le 6 juillet 2005 par la Commission nationale du débat public (CNDP), le débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 s'est déroulé du **3 mars au 17 juin 2006**.

La commission particulière du débat public (CPDP) était présidée par M. Gilbert Carrère, préfet de région honoraire, ancien conseiller maître à la Cour des comptes.

Elle était également composée de :

- M. Francis Beaucire, agrégé de géographie, professeur des universités,
- M. Pierre-Gérard Merlette, ingénieur civil des mines, administrateur civil honoraire,
- Mme Elizabeth Pelekhine, ingénieure générale du génie rural, des eaux et forêts,

Le secrétariat général de la commission était assuré par Mlle Alexandra Moreau.

Le débat public en quelques chiffres ...

- 13 réunions publiques correspondant à environ 7 000 participants au total
- plus de 35 000 visites sur le site Internet du débat
- 19 cahiers d'acteurs
- 1551 avis reçus
- 145 contributions
- plus de 1200 questions posées
- un dossier de synthèse du maître d'ouvrage diffusé à plus de 100 000 exemplaires
- un dossier complet du maître d'ouvrage tiré à 7 000 exemplaires
- deux journaux du débat tirés chacun à 50 000 exemplaires.

La participation à ce débat public a donc été forte et soutenue jusqu'au bout, souvent « vive et passionnée » selon les termes utilisés par le président de la CNDP dans son bilan.

Une conclusion s'impose à l'issue du débat : **il est nécessaire de mettre fin à une situation jugée intolérable sur la RN10.**

4. Une décision fondée notamment sur les enseignements du débat public

a. La réalisation du prolongement de A12 grâce à une nouvelle infrastructure

Les solutions d'aménagement sur place de la RN10 sont difficiles à concevoir et à mettre en œuvre. Elles généreraient des nuisances supplémentaires pour les populations riveraines. Elles permettent plus difficilement d'améliorer le cadre de vie des riverains : environnement, sécurité, reconquête des emprises pour les transports en commun, les circulations douces, les espaces de stationnement.

Dominique PERBEN a donc décidé de retenir le prolongement autoroutier de l'A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi.

Il sera réalisé à 2 x 3 voies dans sa partie Nord jusqu'à l'échangeur avec la RD 58, puis à 2 x 2 voies au Sud, éventuellement élargissable à 2 x 3 voies si les études complémentaires de trafic en confirment la nécessité.

Ce projet devra :

- détourner une partie significative du trafic de la RN10, notamment de transit, afin de permettre l'amélioration du cadre et des conditions de vie des riverains de cet route grâce à sa requalification ;
- améliorer les échanges entre le Sud du département des Yvelines, d'une part, et la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines et le reste de la région Ile-de-France, d'autre part.

b. Le tracé 2C' est choisi

Deux familles présentent des inconvénients majeurs :

- celle passant par le vallon du Pommeret compte tenu de la valeur environnementale du site classé de la vallée de Chevreuse ;
- celle longeant la voie ferrée dont la conception et la réalisation présente des difficultés trop importantes.

En revanche, la présence d'emprises foncières disponibles et le plus faible nombre de riverains directement concernés ont conduit **Dominique PERBEN à choisir le tracé « médian 2C' »** pour le prolongement de l'A12.

La décision demande d'engager les études d'avant-projet qui devront notamment permettre de préciser :

- les caractéristiques physiques du tracé ;
- les points d'échange entre l'A12 et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement et les modalités de leur insertion dans le tissu urbain ;
- les points de raccordement de la nouvelle infrastructure à la RN10 existante ;
- l'influence sur les trafics de la réalisation du projet d'opération d'intérêt national de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin en Yvelines ;
- l'intérêt de prévoir la possibilité d'élargir à 2 x 3 voies l'infrastructure au sud de la RD 58 ;
- les réponses techniques destinées à protéger les populations ainsi que les établissements scolaires et sanitaires des effets du projet sur l'environnement immédiat, notamment dans la traversée de Montigny-le-Bretonneux, du Mesnil-Saint-Denis et de La Verrière.

Elles devront également prévoir des aménagements de haute qualité environnementale. A ce titre, une attention particulière sera portée aux diagnostics de la situation actuelle puis aux solutions relatives :

- au bruit ;
- à la protection des milieux naturels et des ressources en eau potable ;
- aux impacts du projet sur les activités agricoles ;
- au recueil et au traitement des eaux pluviales ;
- à la qualité de l'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure nouvelle ;
- à la recherche de la plus faible emprise possible des échangeurs ;
- et aux caractéristiques des tranchées couvertes (longueur et portance notamment).

c. Le principe d'une requalification de la RN10 est également approuvé

Les études et travaux de requalification de la RN10, engagés dans le cadre de l'actuel contrat de plan seront poursuivis au-delà de l'actuel contrat en s'appuyant sur les réflexions d'ores et déjà menées.

Cette requalification aura pour objectif d'améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière.

L'ambition est **de faire, à terme, de la RN10 un boulevard urbain**, élément essentiel de l'aménagement local, favorable au développement des transports en commun et au développement économique de proximité.

Les études nécessaires seront réalisées en distinguant les aménagements à réaliser avant et après la mise en service du prolongement autoroutier de l'A12. Une attention particulière

sera apportée aux aménagements à réaliser sur cet axe dans la traversée de Trappes, où un plateau urbain est prévu par le Grand projet de Ville (G.P.V.).

Les études de requalification font d'ores et déjà l'objet d'un comité de pilotage associant les élus des collectivités territoriales concernées.

5. Les prochaines étapes

Un comité de suivi du projet de prolongement sera mis en place réunissant notamment sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France, des représentants du conseil régional d'Ile-de-France, du conseil général des Yvelines, de la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines ainsi que des communes concernées.

Un **dispositif d'information et d'échanges** sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet.

Les études complémentaires, notamment sur les thèmes environnementaux soulevés au cours du débat public ainsi que sur les études de trafic et de déplacements, devraient être menées jusqu'en 2008 avant que soit engagée la réalisation des études d'avant-projet sommaire et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'objectif est que la déclaration d'utilité publique intervienne en 2012 et que le projet soit mis en service en 2020.

Le prolongement de la Francilienne (A104) de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

1. La Francilienne interrompue dans le Nord-Ouest de l'Île-de-France

La Francilienne (A104), 3^{ème} rocade d'Île-de-France, relie les principales agglomérations des départements périphériques franciliens. Elle est cependant interrompue dans son quart Nord-Ouest entre l'autoroute A115, au niveau de Méry-sur-Oise, et l'autoroute A13, au niveau d'Orgeval.

Les liaisons de moyenne distance, en particulier entre Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, sont donc rendues difficiles.

La situation est d'autant plus délicate que l'urbanisation de cette zone a fortement crû durant les dernières décennies, que l'activité économique s'y est fortement développée et a entraîné l'arrivée de nouveaux habitants.

Les études montrent par ailleurs que le développement des transports alternatifs à la route, qui doit être poursuivi, ne constitue pas une réponse suffisante aux problèmes posés même en tenant compte de tous les projets envisagés dans ce secteur.

L'objectif du prolongement la 3^{ème} rocade de l'Île-de-France dans le Nord-Ouest de l'agglomération parisienne est de réaliser une **voie structurante**, délestant les voies locales afin d'améliorer le cadre de vie de leurs riverains et de faciliter le développement des transports collectifs.

2. Les différents tracés soumis au débat public

Cinq scénarios d'aménagement ont été présentés dans le dossier de débat. Chacun d'eux est caractérisé par une couleur :

	Tracé rive droite Eragny – Chanteloup (rouge)	Tracé Nord Ouest de Cergy (violet)	Tracé Herblay – forêt de Saint-Germain-en-Laye (bleu)	Tracé Eragny – Achères – Carrières-sous-Poissy (vert)	Réaménagement de la RN184 (noir)
Longueur	22 km	35 km + A13	22 km	22 km	25 km
Estimation	1,5 Md€	2,1 Md€	2,1 Md€	1,5 Md€	1,1 Md€

Ces projets s'inscrivent dans un vaste territoire d'environ 900 km² comprenant à la fois des secteurs très urbanisés et des espaces naturels de grande qualité.

Le débat public a été l'occasion de porter à la connaissance du public et de débattre de la nature et la répartition des déplacements au sein de ce territoire, de la contribution possible des transports alternatifs à la route, de l'amélioration de la situation, des avantages et inconvénients des solutions envisagées et enfin de la problématique environnementale dans toutes ses dimensions (bruit, air, milieux naturels, paysage, eau, etc.).

3. Une participation exceptionnelle du public au débat

Décidé le 6 juillet 2005 par la Commission nationale du débat public (CNDP), le débat public sur le projet de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy/Orgeval s'est déroulé du **8 mars au 8 juillet 2006**.

La commission particulière du débat public (CPDP) était présidée par M. Jean Bergougnoux.

Elle était également composée de :

- Mme Sophie Allain,
- Mme Galiène Cohu,
- M. Yves Desrousseaux,
- M. Alain Méchineau.

Le débat public en quelques chiffres ...

- 27 réunions publiques correspondant à plus de 11 000 participants au total
- plus de 33 000 visites sur le site Internet du débat
- 23 cahiers d'acteurs tirés chacun à 5000 exemplaires
- environ 1200 avis reçus
- 200 contributions
- environ 1200 questions posées
- un dossier de synthèse du maître d'ouvrage diffusé à plus de 300 000 exemplaires
- un dossier complet du maître d'ouvrage tiré à 10 000 exemplaires et 20 000 cédéroms
- 430 articles dans la presse nationale et locale.

La participation à ce débat public a donc été « exceptionnelle » selon les termes utilisés par le président de la CNDP dans son bilan.

4. Un choix clair fondé notamment sur les enseignements du débat public

a. Le principe du prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval est approuvé

Le débat et les études réalisées ont montré que :

- les conditions de circulation sur la RN184 et sur les voies secondaires adjacentes présentent des difficultés croissantes et génèrent des nuisances et des risques importants,
- les modes de transports alternatifs, dont le développement doit être poursuivi et encouragé, ne peuvent apporter à eux seuls une réponse à la hauteur des besoins,
- l'aménagement des routes existantes ne sera pas suffisant.

Dominique PERBEN a donc décidé de retenir le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval. Le projet comporte un profil en travers à 2 x 2 voies, élargissable à 2 x 3 voies, avec échangeurs dénivelés. Il intègre également la section comprise entre Mériel et Méry, répondant à une forte attente exprimée lors du débat public.

Ce prolongement devra :

- améliorer les liaisons entre les pôles régionaux de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- contribuer au développement du territoire en favorisant l'accessibilité aux activités économiques ;
- faire face au développement de la mobilité et en particulier au développement des déplacements en grande couronne ;
- délester les voies locales adjacentes pour permettre la reconquête du réseau local au profit d'autres modes de déplacements ;
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier en concentrant le trafic de portée moyenne sur une infrastructure adaptée.

b. Le tracé vert est retenu et amélioré

Le débat public a montré que seul un tracé passant au Sud Est de Cergy-Pontoise aurait une réelle efficacité. En outre, le projet de plate-forme multimodale d'Achères mérite d'être desservi par une infrastructure routière bien adaptée.

Dominique PERBEN a donc retenu le tracé vert qui apparaît comme le meilleur pour desservir les zones d'activités actuelles ou en projet tout en préservant les zones naturelles sensibles.

Le débat a mis en évidence l'intérêt de **compléter les protections envisagées** avant le débat. La décision prévoit donc :

- d'étudier des mesures de protections adaptées au droit du lotissement des Grouettes à Pierrelaye, du lotissement des buttes blanches à Herblay, du quartier des Grésillons à Carrières-sous-Poissy, de l'île de Migneaux et du quartier de la Coudraie à Poissy ;
- de réaliser la plus grande partie de la traversée de Conflans-Sainte-Honorine en **tranchée couverte** ;
- d'avoir recours à une **traversée sous-fluviale** entre Achères et Andrésy qui permettra d'assurer la protection du quartier des Garennes à Andrésy et des habitations des plantes à Achères.

Ces mesures permettront d'obtenir une bonne intégration du projet mais également **d'améliorer la situation actuelle** de nombreux riverains de la RN184 et de la RD.30.

Les études d'avant-projet sommaire, qui seront réalisées en concertation avec les collectivités locales, les associations et le public, devront notamment permettre de préciser :

- les caractéristiques du tracé ;
- les points d'échange entre la Francilienne et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement ;
- les modalités précises de protection des populations et des milieux naturels.

Elles devront prévoir des aménagements de haute qualité environnementale. A ce titre, une attention particulière sera portée :

- à la qualité de l'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure nouvelle ;
- à la préservation des milieux naturels et en particulier des écosystèmes aquatiques ;
- à la protection de la ressource en eau potable ;
- aux risques d'inondation qui affectent certaines zones des bords de Seine ;
- aux nuisances sonores ;
- à la pollution de l'air et à ses conséquences sanitaires.

c. Un financement excluant le recours au péage

Une étude des modalités de financement du projet sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales.

Compte tenu des avis exprimés lors du débat public, **un financement par le péage n'est pas retenu** pour des raisons d'égalité de traitement des usagers et d'efficacité de la nouvelle infrastructure.

d. L'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13

Des inquiétudes se sont exprimées à l'occasion du débat public sur la possible congestion de l'autoroute A13 lors de la mise en service du prolongement de la Francilienne.

Une amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13 sera recherchée en prenant en compte notamment les projets d'infrastructures dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le conseil général des Yvelines.

e. La requalification de la RN184 est également décidée

Cette requalification aura pour objectif d'améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière. Elle devra permettre le développement des transports en commun, des cheminements cyclistes, et être compatible avec les projets d'aménagement des collectivités territoriales.

5. Les prochaines étapes

Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira notamment, sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France, des représentants du conseil régional d'Ile-de-France, des conseils généraux du Val-d'Oise et des Yvelines ainsi que des communes concernées.

Un dispositif d'information et d'échange sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases du projet.

Conformément au calendrier exposé lors du débat public, les études d'avant projet devront être réalisées pour permettre une **enquête d'utilité publique en 2009**, un démarrage des travaux en 2011 pour une mise en service en 2015.