

# **Débat public**

## **Prolongement de l'autoroute A12**

**Note de synthèse complémentaire au dossier du maître d'ouvrage**

**Etude sommaire de faisabilité de la solution dite « famille 5 » : par la RN12 et par l'Ouest » pour le prolongement de l'autoroute A12**

**Mai 2006**

## **Introduction :**

Une solution de prolongement de l'autoroute A12 par un itinéraire empruntant la RN12 puis une liaison RN12-RN10 à l'ouest de la zone d'étude du projet, n'a jamais été étudiée par le passé, avant le débat public.

Entre 1984 et 1986, des études ont simplement porté sur un itinéraire partiel, par la RN12 puis par R12, dans le cadre d'un large faisceau de solutions. A l'issue de la concertation, en 1986, cette variante a été abandonnée par l'Etat car faisant l'objet d'un très faible consensus. Les documents d'études de cette époque sont disponibles et communicables au public.

Vers 1990, la Direction des Routes a passé une commande d'étude d'un Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I.) à la D.D.E. des Yvelines pour la liaison dite A88 figurant au Schéma Directeur d'Île-de-France (S.D.R.I.F.), liaison nord-sud des Yvelines entre l' A13, la RN12 et la RN10.

Cette étude n'a pas jamais aboutie : cette liaison n'étant pas prioritaire pour l'Etat, elle n'avait pas été retenue dans le vivier des opérations éligibles aux deux derniers contrats de plan Etat-Région.

Le maître d'ouvrage dispose cependant, depuis cette époque, d'une analyse des contraintes du site qui lui a été utile pour la présente note.

En octobre 1998, le président du Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines avait interrogé la D.D.E. des Yvelines sur la pertinence de la solution du prolongement de A12 par la RN12 puis une liaison RN12-RN10 à l'ouest. Après une étude sommaire de trafic, menée avec la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (D.R.E.I.F.), la D.D.E. avait répondu, par courrier du 8 décembre 1998 ( joint en annexe) que cette solution « ne permet pas de détourner un trafic important de la RN10 et que sa réalisation présentera des problèmes techniques aussi difficiles que ceux de A12 ».

Tels sont les éléments dont disposait le maître d'ouvrage pour répondre à la demande de la C.P.D.P.

Le maître d'ouvrage a donc réalisé une étude sommaire de faisabilité, exposée dans cette note, qui porte sur les trafics, les grandes caractéristiques et contraintes de cette solution, et l'évaluation de son coût.

## **1) Les trafics :**

### Les trafics actuels sur la liaison étudiée :

Le trafic actuel ( source : carte des trafic 2004, D.D.E. des Yvelines, accessible sur le site de la C.P.D.P.) sur la RN12 est le suivant :

Environ 82 000 unités de véhicules par jour (u.v.p.) au droit de Bois d'Arcy  
Environ 42 000 u.v.p. sur la déviation de Jouars-Pontchartrain.

Entre la RN12 , au niveau de Jouars-Pontchartrain et la RN10 au droit des Essarts-le-Roi, les échanges sont assurés par deux routes départementales, la RD 191 et la RD 34. Un peu plus à l'Est, la RD 15 et la RD13, assurent aussi une liaison RN12-RN10 entre Jouars-Pontchartrain et Maurepas.

Les trafics sont respectivement :

6700 u.v.p. par jour sur la section la plus chargée de la RD191  
3400 u.v.p. par jour sur la section la plus chargée de la RD34  
14 300 u.v.p. par jour sur la section la plus chargée de la RD 13

Le trafic total mesuré sur une coupure entre la RN12 et la RN10 est donc au total de l'ordre de 24 000 u.v.p. par jour.

Hypothèse est faite que 50% de ce trafic se reporterait, comme trafic de transit entre la RN12 et la RN10, sur une liaison nouvelle, soit 12 000 u.v.p. par jour.

L'estimation des trafics qui se reporteraient de A12-RN10 sur l'itinéraire étudié :

Les simulations sommaires de trafic réalisées en 1998 pour répondre à la question du président du S.A.N. de Saint-Quentin-en-Yvelines ( voir l'introduction ) ont permis d'estimer que 17 000 u.v.p. par jour du trafic de la RN10 à Trappes et 15 000 u.v.p. par jour de celui de Coignières serait délesté par un aménagement de type « famille 5 ».

Ces valeurs, qui peuvent sembler faibles, s'expliquent ainsi :

Pour le trafic de transit de la zone d'étude élargie, l'allongement de parcours par l'itinéraire de la « famille 5 » est significatif : environ 8 km. Une proportion importante d'usagers ferait donc le choix de rester sur la RN10 dont la vitesse moyenne de trajet serait par ailleurs améliorée.

En conclusion, l'itinéraire de la « famille 5 » devrait répondre à une demande de trafic (valeur 2004) de l'ordre de près de :

100 000 u.v.p. par jour sur la RN 12 à Bois d'Arcy (82 000 + 17 000)  
57 000 u.v.p. par jour sur la RN 12 à Jouars-Pontchartrain (42 000 + 15 000)  
27 000 u.v.p. par jour sur une liaison nouvelle RN12-RN10 ( 12 000 + 15 000) sans compter, pour cette section, ce que serait l'apport ultérieur ou simultané du trafic induit par la liaison A13-RN12, dite Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre.

En ajoutant l'hypothèse supplémentaire d'un accroissement du trafic de +15% à l'horizon 2020, les valeurs deviennent respectivement :

115 000 u.v.p. , 65 000 u.v.p. et 31 000 u.v.p.

Conclusion :

La « famille 5 » consisterait à aménager un itinéraire existant, la RN12, pour des niveaux de trafic très importants, justifiant des aménagements lourds d'augmentation de capacité et de protection et un itinéraire nouveau pour des niveaux de trafic justifiant des caractéristiques de route à 2 fois 2 voies.

## 2) Les aménagements à prévoir et les coûts :

- Reprise de l'échangeur de Bois d'Arcy ( actuellement le trafic de A12 nord vers RN12 ouest est assuré par une bretelle à une voie qu'il faudrait doubler ), sous circulation. Coût estimé de **10 M€**
- Elargissement des chaussées de la RN12 ( une voie supplémentaire dans chaque sens ) entre Bois d'Arcy et la RD30/RD58 à Plaisir, sur 5 km. Coût estimé, basé sur le coût constaté de l'élargissement de la RN286 entre Guyancourt et Versailles : **80 M€**
- Protections phoniques à Bois d'Arcy et autres mesures de protection par des ouvrages lourds : **40 M€**
- Reprise de l'échangeur RN12/R12 : **15 M€** ( Note : l'aménagement de R12 n'est pas compté )
- Reprise de l'échangeur RN12/ RD30/RD58 à Plaisir : **5 M€**
- Compléments d'équipements de sécurité de la tranchée couverte de Jouars-Pontchartrain : **10 M€**
- Création d'un échangeur nouveau à l'Est de Pontchartrain : **10 M€**
- Liaison neuve RN12-RN10 en tracé neuf, fortes contraintes environnementales, sur 12 km : 20 M€/km sur environ 12 km : **240 M€** ( hypothèse faite de 600 m de tranchées couvertes incluses )
- Création d'un échangeur avec la RN10 : **10M€**

Soit au total un coût estimé de : 420 M€

## 3) Principaux effets de la solution :

Sur la RN12, entre Bois d'Arcy et Jouars-Pontchartrain : les effets de bruit et de pollution, sur un axe qui serait alors encore plus circulé que sur le prolongement de A12, toucheront des populations riveraines ( Bois d'Arcy, quartier de La Tremblay et Plaisir, quartier Les Gâtines).

Le délestage du trafic de la RN10 serait inférieur à celui offert par les familles 1à 4 : les objectifs de requalification de la RN10 en boulevard urbain seraient remis en cause.

Les effets sur le milieu agricole et naturel de la liaison RN12-RN10 sont très importants. Les consommations d'emprise sur la bande d'étude qui semble la seule possible ( études de 1990-1992) se font principalement sur des terres agricoles mais aussi avec une coupure de la frange Est de la forêt de Rambouillet entre Les Mesnuls et Saint-Rémy-l'Honoré.

Le centre bourg de ces deux communes, ainsi que de Bazoches-sur-Guyonne, serait à une distance semblable à celle de Levis-Saint-Nom par rapport au tracé de A12 sur le plateau de Néfliers.

En conclusion, 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.

#### **4) Une variante de la « famille 5 » : l'itinéraire par la RN12 puis par R12 prolongée jusqu'à la RN10 à La Villedieu.**

Cette variante, qui avait été étudiée en 1984-1986 mais plus jamais révoquée jusqu'au présent débat public, offrirait un itinéraire plus court et plus attractif. Les niveaux de trafics attendus justifieraient alors un aménagement à 2 fois 2 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 R12/RD58 selon les principes du scénario 1B.

&&&  
&

Annexes à la note :

- Dossier « B » des études de 1984-1986
- Orthoplan de la liaison RN12-RN10
- Bande d'étude au passage de Saint-Rémy l'Honoré
- Lettre du D.D.E. des Yvelines au Président du S.A.N. du 8 décembre 1998.