

**DEBAT PUBLIC – PROJET DE PROLONGEMENT DE L’AUTOROUTE A12  
CONTRE-EXPERTISE – PREVISIONS DE TRAFIC**

Afin de justifier le prolongement de l’autoroute A12, la DDE s’appuie sur des prévisions de trafic établies à partir du modèle de trafic de la Direction régionale de l’Equipement.

L’expérience montre que ces simulations sont basées sur des hypothèses (des variables) sujettes à caution. Aussi est-il nécessaire de soumettre ces prévisions à une contre-expertise dont le passé a démontré l’utilité et même la pertinence (dans le cas récent de la redéfinition des couloirs aériens de la région parisienne, la contre-expertise réalisée par Eurocontrol a permis d’améliorer notablement le projet de la DGAC).

Plusieurs points méritent d’être éclaircis :

1. Quelles hypothèses de travail ont été retenues ? Notamment l’évolution de l’urbanisation dans le sud-Yvelines, la part du trafic national, les effets de la hausse continue du coût de l’énergie et l’application des principes du développement durable.
2. Les schémas des pages 20 et 35 montrent que le trafic de transit ne représente qu’une part modeste des flux de circulation (20% en 2005 et 30% en 2020). Ces chiffres sont difficiles à corréliser avec ceux de la page 57 qui tendent à démontrer qu’une part notable du trafic serait absorbé par l’A12 (le flux sur la RN10 passant de 4200 à des chiffres compris entre 1550 et 1700). A tout le moins cela mérite des éclaircissements, en particulier pour savoir si l’écoulement des flux de transit nécessite un axe à 2X2 voies ou 2X3 voies (dans le premier cas des aménagements souterrains partiels sur place sont possibles, dans le second un contournement autoroutier est nécessaire à hauteur de Trappes).
3. Les effets sur les axes routiers de desserte ne sont pas analysés, on ne trouve que des affirmations sommaires qui ne sont pas du tout étayées :
  - C’est ainsi qu’il est affirmé page 39 que l’autoroute provoquerait « un apaisement sur les voies qui traversent le Parc naturel régional » (cette affirmation gratuite s’adresse clairement à l’opinion publique du Parc) alors que de toute évidence l’autoroute n’entraînera qu’une modification des flux qui seront ordonnés par les nouveaux échangeurs. C’est ainsi qu’à un hypothétique allègement du trafic sur la RD91 répondra une forte augmentation du trafic vers le Mesnil Saint Denis via les RD13 et RD58. Cela mérite d’être étudié avec attention.
  - En page 56, on affirme que l’échangeur avec la RD 58 joue un rôle essentiel car c’est un « axe important de liaison entre le nord et le sud de l’agglomération de Saint Quentin en Yvelines ». Cette affirmation serait crédible si la voie primaire R12 (prévue dans le plan d’aménagement de la ville nouvelle) était achevée jusqu’au Pont de La Villedieu assurant un réel maillage avec les quartiers d’habitation et les zones d’activités situés aux abords de la RN12, or cette voie se termine

actuellement en cul de sac. La RD58 est incapable de jouer le rôle qu'on lui prête.

- L'échangeur avec la RD36 reliera notamment l'A12 au plateau de Saclay avec une dégradation prévisible des conditions de vie des populations riveraines de Montigny et Voisins le Bretonneux. Sauf à porter une nouvelle atteinte au territoire du Parc naturel régional en créant une voie nouvelle empruntant le plateau de Port Royal des Champs et la vallée (site classé) de la Mérantaise.

Au vu de ces éléments qui n'épuisent pas le sujet, je demande officiellement à la commission du débat public la réalisation d'une contre-expertise confiée à un bureau d'études indépendant.