

**Débat public**

**Prolongement de l'autoroute A12**

**Complément du maître d'ouvrage**

**Analyse sommaire de la famille 6**

**Tracé par les zones d'activités**  
**Proposé par les amis de la forêt de Trappes et Port Royal**

## **Introduction :**

La proposition est présentée par un support illustré et argumentée par ses auteurs (commentaires dans le diaporama et présentation orale lors de la réunion publique du 22 mai 2006). Cela en facilite la compréhension.

La proposition est astucieuse puisqu'elle reprend deux grands principes de recherche de tracés en milieu urbain contraint : utiliser des emprises disponibles ou le plus faiblement contraintes par l'occupation actuelle, rechercher la diminution des effets sur les zones habitées.

Ses auteurs ont choisi comme parti pris de la solution de ne pas utiliser l'emprise réservée dans Montigny-le-Bretonneux qui se prolonge en lisière du Bois de Trappes – Port Royal (afin de ne pas consommer de l'emprise forestière) et de privilégier le passage dans les zones d'activités ou industrielles.

La solution de prévoit aucun échangeur entre l'origine et l'extrémité, où il est supposé que des échangeurs complets sont réalisés respectivement avec l'A12 existante et la RN10.

De manière générale, comme cela sera développé ci-après, cette famille présente deux grands types d'inconvénients :

Son tracé poserait des sujétions importantes de géométrie et de technique routières, que les auteurs n'ont pas pu prendre en compte.

Les impacts sur les zones d'activité sont très importants.

## **Analyse tronçon par tronçon :**

### Franchissement des voies ferrées et rétablissement sur l'emprise de l'avenue des Prés à Montigny-le-Bretonneux ( page 5 du diaporama ) :

Le franchissement devant se faire en tranchée couverte sous la voie ferrée, le tracé ne peut qu'être également en tranchée couverte, dans le prolongement, le long de l'avenue des Prés.

La vue de la page 5 devrait donc être indiquée en tranchée couverte.

Le biais sous les voies ferrées est très faible : la longueur de l'ouvrage sous l'emprise ferroviaire est environ deux fois plus long, ce qui multiplie d'autant la difficulté technique d'un ouvrage qui devra être construit sans interruption de la circulation ferroviaire.

L'emprise est suffisante pour réaliser la tranchée de A12 et maintenir l'avenue des Prés.

### Détournement de l'avenue des Prés ( page 7 du diaporama)

Les auteurs font l'hypothèse que la totalité de l'avenue des Prés ne sera pas rétablie dans l'emprise de la tranchée. En fait, la question se poserait pendant les travaux et non à l'issue de ceux-ci : il serait possible de reconstituer cette avenue urbaine sur le dessus de la tranchée.

Une déviation du trafic, même provisoire, par l'avenue des Trois Peuples, ne paraît pas réaliste : cette voie ne comporte que deux chaussées ( et non deux fois deux chaussées séparées comme l'avenue des Prés ) et constitue une voie interne de desserte de chaque lot.

Un carrefour, voire un échangeur, serait à aménager avec F12 à l'Est, dans une localisation défavorable car plus proche des zones d'habitations.

#### Tronçon RD36 – RD 58 ( page 8 du diaporama )

Les auteurs proposent de quitter l'emprise de l'avenue des Prés pour rétablir le tracé en jumelage de la voie ferrée.

Cette solution devant être réalisée en tranchée couverte, elle suppose la démolition de quatre grands lots bâtiments sur la zone d'activité de Trappes-Elancourt.

Le long de la voie ferrée, une démolition est nécessaire. Une partie du linéaire pourrait rester en tranchée ouverte.

#### Tronçon RD58 – retour à la RN10 ( page 9 du diaporama )

L'hypothèse est faite d'un franchissement des voies ferrées en tranchée couverte.

( Une hypothèse en aérien supposerait un ouvrage dont l'impact visuel serait important au voisinage de La Villedieu ).

De la même manière que le premier franchissement à Montigny-le-Bretonneux ( page 5 du diaporama), le biais de franchissement requiert un ouvrage de grande longueur dont le coût et la difficulté de réalisation serait plus important – du double – que ceux de solutions étudiées pour le scénario 2A'.

#### Aménagement sur la RN10 ( pages 10 et suivantes du diaporama ) :

Les auteurs adoptent le principe d'aménagement sur place de la RN10 : le tracé adopte alors les caractéristiques d'une solution intermédiaire entre les scénarios 1A et 1B.

#### **Synthèse :**

- Un tracé établi selon un parti d'aménagement cohérent de bout en bout
- Des impacts sur les zones d'activités : les coûts d'expropriation ou d'indemnités pour perte d'exploitation seront très importants ; les effets sur l'emploi, le fonctionnement pendant les travaux des activités, etc. devront faire l'objet d'une étude spécifique. Les représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie ont souligné pour le scénario 2A' la vulnérabilité des activités à des perturbations de cet ordre.
- Une tranchée couverte quasi-continue est nécessaire jusqu'au RD58 : coût estimé 800 M€
- Des sujétions techniques à voir précisément avec la S.N.C.F. pour le franchissement des voies ferrées.
- Un aménagement sur la RN10, à l'Ouest de la RD58 qui entre dans la famille 1
- Des systèmes d'échanges à expliciter.