

Note d'analyse sommaire de la proposition de tracé du CODESQY

Par le maître d'ouvrage

16 juin 2006

Introduction :

La présente note d'analyse est établie à partir du document du CODESQY, enregistré sur le site de la C.P.D.P. comme une contribution, intitulé « Avis du Codesqy sur le prolongement de l'autoroute A12 – RN10 ».

Plus précisément, il s'agit du tracé dit CODESQY 2 ou « tracé hybride » tel que décrit dans la note du CODESQY

1) Remarque générale sur la proposition :

Décrite dans une note synthétique, la proposition de tracé du CODESQY n'en révèle pas moins une étude consistante, argumentée et pondérée puisque les auteurs en font une analyse en avantages et inconvénients.

La dénomination de tracé « hybride » suggère que la proposition est une combinaison de parties de tracés proposés par le maître d'ouvrage. Ce n'est pas tout à fait le cas : en effet, le troisième barreau (ci-après) utiliserait un itinéraire différent de ceux déjà imaginés par le maître d'ouvrage, en se décalant légèrement au nord de la RN10.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un tracé centré sur la zone d'études dont les grandes fonctionnalités cherchent à répondre, du point de vue de leurs auteurs, à celles recherchées pour le projet par le maître d'ouvrage.

Produite en fin de débat, elle tient cependant compte des discussions pendant celui-ci (cf.commentaires en fin de contribution du CODESQY), ce qui en renforce l'argumentaire.

Cette contribution constitue ainsi un réel apport au débat. L'analyse ci-après est une critique technique ; elle ne juge pas la pertinence de la solution mais expose les points qui, selon le maître d'ouvrage, mettent en défaut sa faisabilité technique.

2) Analyse tronçon par tronçon

Premier barreau :

Pas d'observation particulière : le tracé reprend le tronc commun des familles 2, 3 et 4.

Le CODESQY reprend les suggestions ou demandes, formulées par un grand nombre d'acteurs au cours du débat, d'améliorer les protections par un linéaire plus important de tranchée couverte.

Cette possibilité n'a pas été écartée par le maître d'ouvrage ; elle est à ce stade laissée à l'appréciation future du ministre.

Second barreau :

Il s'agit d'un barreau de franchissement des voies ferrées, qui est proposé en tunnel et non en tranchée couverte.

Indépendamment des questions de coût, l'étude de faisabilité de cette solution devrait être plus poussée, notamment pour vérifier le profil en long. En effet, le tunnel, contrairement à la tranchée couverte, oblige à descendre le profil de la route à un niveau profond. Le respect des pentes et rampes maximales peut donc imposer des localisations des trémies d'entrée et de sortie et sans doute plus éloignées l'une de l'autre que dans le cas d'une solution tranchée couverte.

La position de la trémie d'accès, côté sud, avec la position de l'échangeur prévu avec la RD 58 devra aussi être précisé pour valider techniquement la solution.

Comme la famille 2 du maître d'ouvrage, le tracé prend dans le sens de la longueur la corne du Bois de Trappes ; les impacts sur cette zone, faisant partie du périmètre Natura 2000 sont ainsi plus forts.

Troisième barreau :

Les auteurs prennent le parti de s'écarter de la RN10 et excluent ainsi implicitement tout aménagement sur place de la RN10, y compris ce qui aurait pu être une solution intermédiaire entre les principes des scénarios 1A et 1B du maître d'ouvrage.

Le passage tangentiel au nord du centre-bourg de Coignières par une zone qualifiée d'agricole constitue ainsi l'originalité la plus forte de la solution. Or elle est peu étayée par des arguments démontrant les avantages de la solution à cet endroit précis. La structure du foncier et un plan à meilleure échelle auraient mérité d'étayer les arguments.

Les auteurs prévoient un échange avec la RD13 au nord mais sa localisation et le barreau de liaison avec cette RD13 n'apparaissent pas clairement dans le document.

3) Commentaires sur les avantages et les inconvénients vus par le CODESQY sur sa solution :

« L'absence de financement sur la requalification de la RN10 », citée comme inconvénient, constitue à la fois une petite inexactitude.

La RN10, sur la partie Coignières, serait éligible à une requalification « seconde phase », ainsi qu'expliqué dans le dossier complémentaire du maître d'ouvrage et son programme serait défini en cohérence avec la solution finalement choisie pour le prolongement de A12.

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 – un de plus, avec la RD13).

Son inconvénient, vu par le maître d'ouvrage, se porte sur la conception du barreau 3. La proposition serait mieux étayée avec une comparaison de transformation de la RN10 et une analyse des impacts sur un tissu dit agricole mais très proche de zones habitées, qu'il faudrait franchir en tranchée couverte, avec un nombre d'inconvénients classiques qu'il faudrait passer en revue comme pour les familles 2 et 3 du maître d'ouvrage dans Le Mesnil-Saint-Denis ou La Verrière.

Conclusion générale :

- Une contribution intéressante ;
- D'un coût probable élevé, en raison de la solution en tunnel et du linéaire total de tranchée couverte : les ordres de grandeurs seraient proches de la solution 1B du maître d'ouvrage ;
- A approfondir sur les caractéristiques du tunnel et sur les impacts du barreau 3.