

Projet d'avis Codesqy
sur prolongement A 12 - RN 10

Projet d'avis du CODESQY sur le prolongement de l'A 12

- Le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines intervient dans le cadre légal et réglementaire de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et suite à la délibération du Comité Syndical de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines créant le Conseil de Développement de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY).
- Celui-ci a pour mission de contribuer à l'aménagement et au développement durable du territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Ses membres, représentants de la société civile, sont l'expression des forces vives associatives, économiques, sociales, culturelles et sportives de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et issues de toutes les communes de l'agglomération.
- Un Cahier d'acteur, approuvé le 24 avril 2006 en séance plénière, a été remis à la Commission particulière du Débat Public (CPDP) sur le prolongement de l'autoroute A 12.
- Cet avis, faisant explicitement référence aux trois notions essentielles du développement durable, est rédigé après décision approuvée en Comité d'animation le 4 mai 2006, dans le cadre d'une auto saisine du CODESQY eu égard à l'importance de la question pour les habitants et les acteurs du territoire.

Projet d'avis du CODESQY sur le prolongement de l'A 12

- Après avoir débattu au préalable du prolongement de l'A 12 lors d'une réunion consacré exclusivement à ce sujet, l'avis émis sur le dossier soumis à débat public par la CPDP, est issu du résultat des votes exprimés par chacun des membres valablement présents ou représentés en séance plénière organisée le 18 mai 2006
- Concernant la première question portant sur l'opportunité du prolongement de l'A 12
 - X % des voix se prononcent en sa faveur*
 - X % des voix sont contre*
- Concernant la deuxième question portant sur les trois conditions de réalisation à minima
 - X % des voix se prononcent en sa faveur*
 - X % des voix sont contre*

Projet d'avis du CODESQY sur le prolongement de l'A 12

- Concernant les choix entre toutes les familles de tracés
- La famille de tracé xxxxx a obtenu le plus grand nombre de suffrages des membres du CODESQY, soit X %, répondant le plus aux critères retenus.

En particulier concernant :

- L'effacement de la coupure de l'agglomération*
- La qualité de vie des populations riveraines et le respect de l'environnement dans un souci de **développement durable** et partagé*
- La réponse à l'écoulement des trafics routiers prévisibles dans les 30ans*
- La couverture maximum le long de son tracé*
- L'accès aux zones d'activité économique*

- En second choix, la famille de tracé xxxxx a obtenu le plus grand nombre de suffrages des membres du CODESQY, soit X %, répondant le plus aux critères retenus.

En particulier concernant :

- L'effacement de la coupure de l'agglomération*
- La qualité de vie des populations riveraines et le respect de l'environnement dans un souci de **développement durable** et partagé*
- La réponse à l'écoulement des trafics routiers prévisibles dans les 30ans*
- La couverture maximum le long de son tracé*
- L'accès aux zones d'activité économique*

Projet d'avis du CODESQY sur le prolongement de l'A 12

- Les autres familles de tracé proposées soit par le maître d'ouvrage, ou proposés à l'étude par le CODESQY, ont obtenu les pourcentages suivants :

- XX % *La famille de tracé Transformation de la RN 10*
- XX % *La famille de tracé Jumelage avec la voie ferrée*
- XX % *La famille de tracé Médian*
- XX % *La famille de tracé Par le vallon du Pommeret*
- XX % *La famille de tracé Par RN 12 Nord Ouest*
- XX % *La famille de tracé Proposition Groupe de travail Codesqy 1
A 12 sous RN 10 en 2 x 2 voies tranchées ouvertes et
fermées*
- XX % *La famille de tracé Proposition Groupe de travail Codesqy 2
Tracé hybride*

Argumentaire
en vue de l'avis à
émettre par le
Codesqy sur le
prolongement

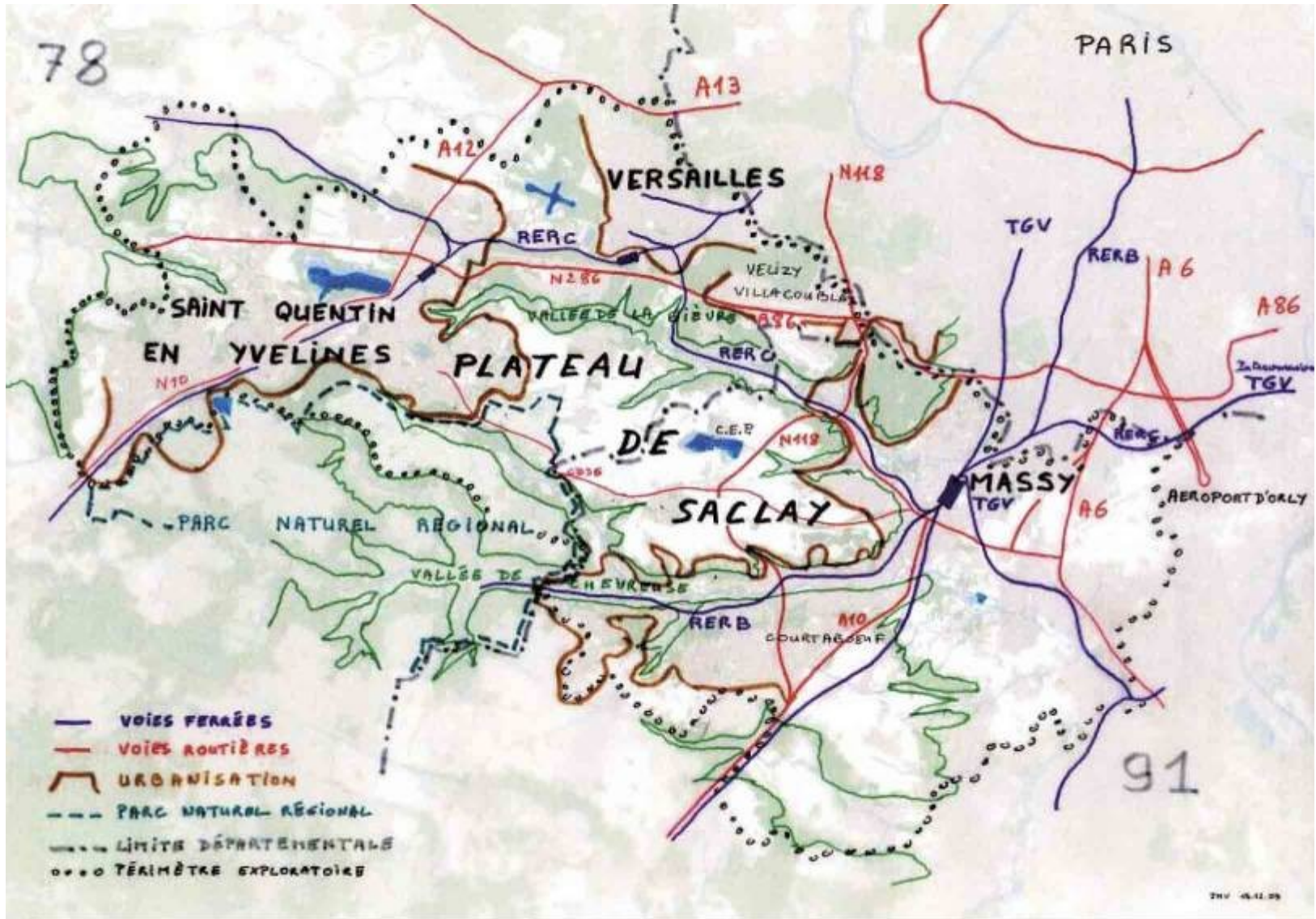
A 12 - RN 10

1 - Les incertitudes

Les incertitudes

- Où seront positionnés les échangeurs, les diffuseurs car l'irrigation du réseau des voies urbaines en dépend ? Aucun des tracés n'indiquent de diffuseurs pour la zone des Bécanes à La Verrière et Pariwest à Coignièrès
- Quel sera l'impact du futur Centre Commercial de 37.000 m² dédié à l'équipement de la maison dans la zone de Pariwest ?
- Quel sera l'impact de l'OIN (SQY Plateau de Saclay) sur les demandes de déplacement ?
- Le tracé rural ne va-t-il pas engendrer un trafic supplémentaire sur le réseau local pour rejoindre l'A 12 aux zones d'activité ou d'habitations ? C'est le risque d'un contournement rural non central par rapport à une "ville" en longueur déjà largement structurée autour de la RN 10
- Combien de véhicules continueront à circuler sur la RN 10 si une autoroute rurale est construite ? L'autoroute rurale ne paraît pas être la solution pour les habitants le long de la RN 10 parce que trop de véhicules circuleront encore sur la RN 10. Combien de poids lourds aussi ?
- L'avantage (limité semble-t-il) procuré par un tracé rural, justifie-t-il une nouvelle coupure urbaine ?

Les incertitudes



OIN Massy Plateau de Saclay SQY

2 - Les certitudes

Les certitudes

- Les tracés de Maître d'ouvrage ne sont pas satisfaisants, parce que trop anciens, trop rudimentaires
- Ne pas réaliser un réaménagement au rabais, sans pour autant le faire à péage
- Mettre le prix pour préserver la tranquillité des hommes et la qualité de l'environnement comme cela a été fait sur d'autres territoires
- Ne pas jouer l'opposition voiture individuelle et transport en commun mais au contraire la complémentarité des modes de transports
- Miser au maximum sur le développement des transports en commun

3 - Les trois conditions de réalisation à minima

Les trois conditions de réalisation à minima

Le CODESQY demande que :

- quelque soit le tracé retenu, et dès lors qu'il traverse une zone urbaine, il doit être réalisé en tranchées couvertes ou en tunnel, afin de ne pas créer de coupure supplémentaire, tout en veillant à ce que les derniers progrès technologiques s'appliquent à l'évacuation des gaz d'échappements.
- soit obligatoirement associée au projet retenu, une réhabilitation de la RN 10 qui transformerait la coupure de celle-ci en un trait d'union. En parallèle, une révision du plan de déplacement en commun interne et externe à SQY doit être engagé pour offrir une alternative plus attrayante au « tout automobile ». Ce plan doit viser un fort développement des déplacements des personnes tant en transports en commun, qu'en circulations douces ainsi qu'un accroissement sensible de l'intermodalité dans le transport des marchandises. Gommer cette fracture géographique permet d'éviter qu'elle ne se traduise en une fracture économique, sociale, politique, voire territoriale menaçant l'intégrité de l'agglomération, pouvant aboutir à son éclatement.
- le présent débat public soit réellement la dernière étape avant un véritable choix de la part de l'autorité publique compétente sur des aménagements qui ne peuvent plus attendre.

4 - Flux traffic

Comparatif RN 10 A 12

tracés		1A RN 10 express	1B A 12 sous RN 10	2A Sud voie fermée	2A' Nord voie fermée	2D médián coulée verte	2C' médián sud Noës	3C Pommeret
longueur	km	12	12	17	17	17	17	18
temps Montigny-Rambouillet	mn	29	23	23		23		23
temps théorique	mn		23	27,6	27,6	27,6	27,6	28,52
durée des travaux	année		8, phasable	4 à 5	4 à 5	4 à 5	4 à 5	3 à 4
coût des travaux	M€ HT		1095	477		460		293
coût d'entretien annuel	M€		7	3,8		3,8		2,5
tranchées couvertes	m		7000	600+2500		600+2200		600
Trafic moyen résiduel RN 10 en UVP/HPS								
selon A 12 à 2x3 voies			1200	1450		1200		1300
ou A 12 à 2x2 voies			1300	1650		1400		1450
trafic UVP/HPS sur A 12		5450	5500	5700		5900		5850
trafic résiduel RN 10		5450	1700	1700		1550		1600
Nbre véhicules x km								
sur A 12			85100	93700		94800		94000
résiduel RN 10			27100	24500		23900		24400
total			112200	118200		118700		118400

le mieux

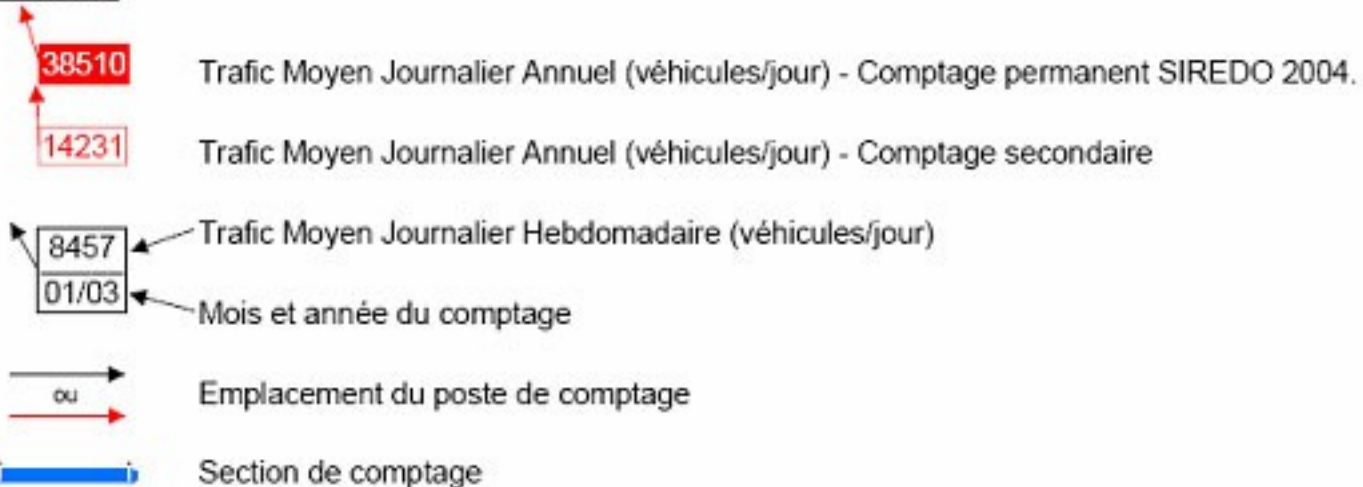
xxxxx

le moins bon

yyyyy

15

LEGENDE



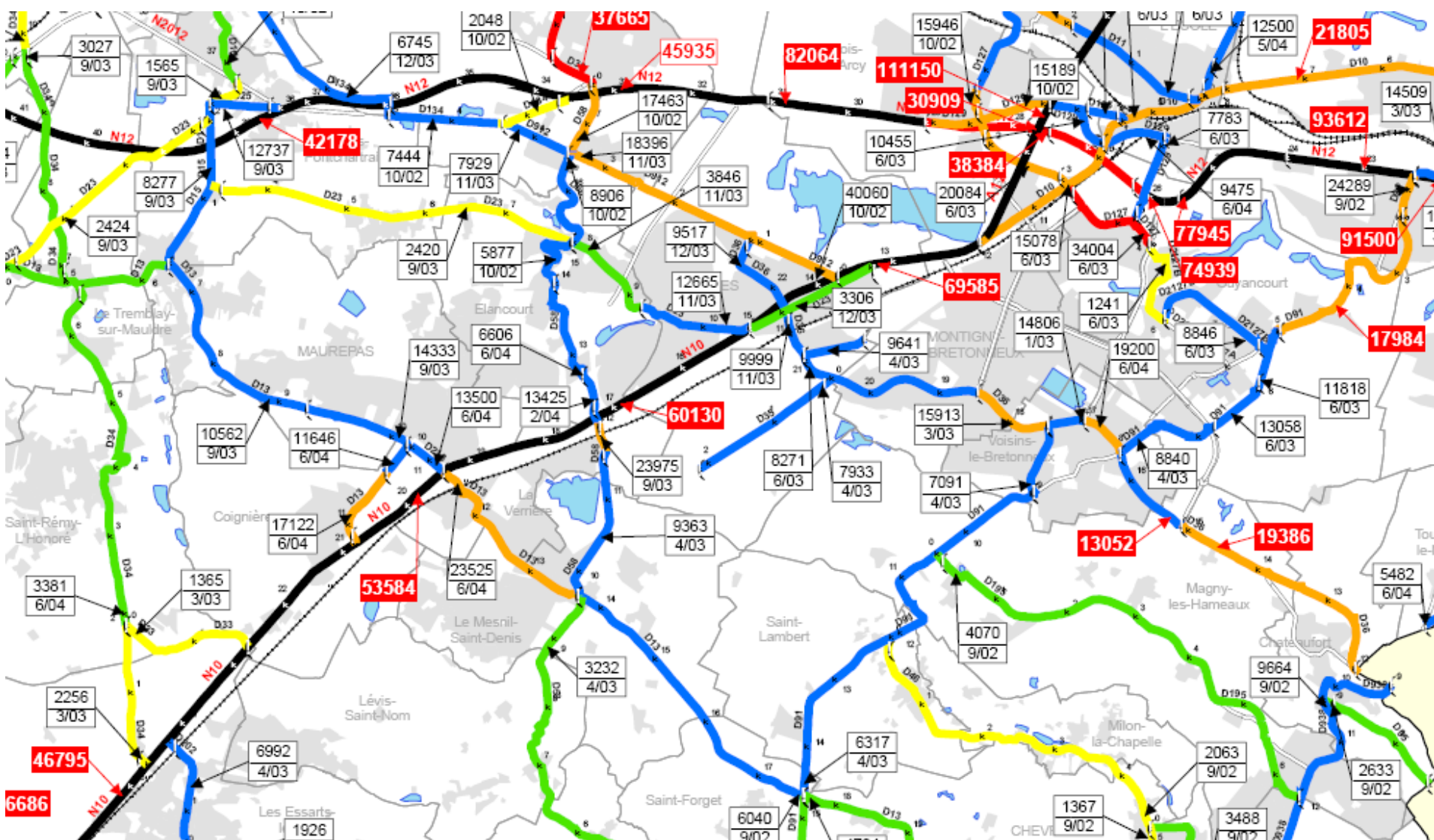
Classes de trafic

0 à 2499 véhicules/jour	15000 à 24999 véhicules/jour
2500 à 4999 véhicules/jour	25000 à 39999 véhicules/jour
5000 à 14999 véhicules/jour	40000 et plus véhicules/jour

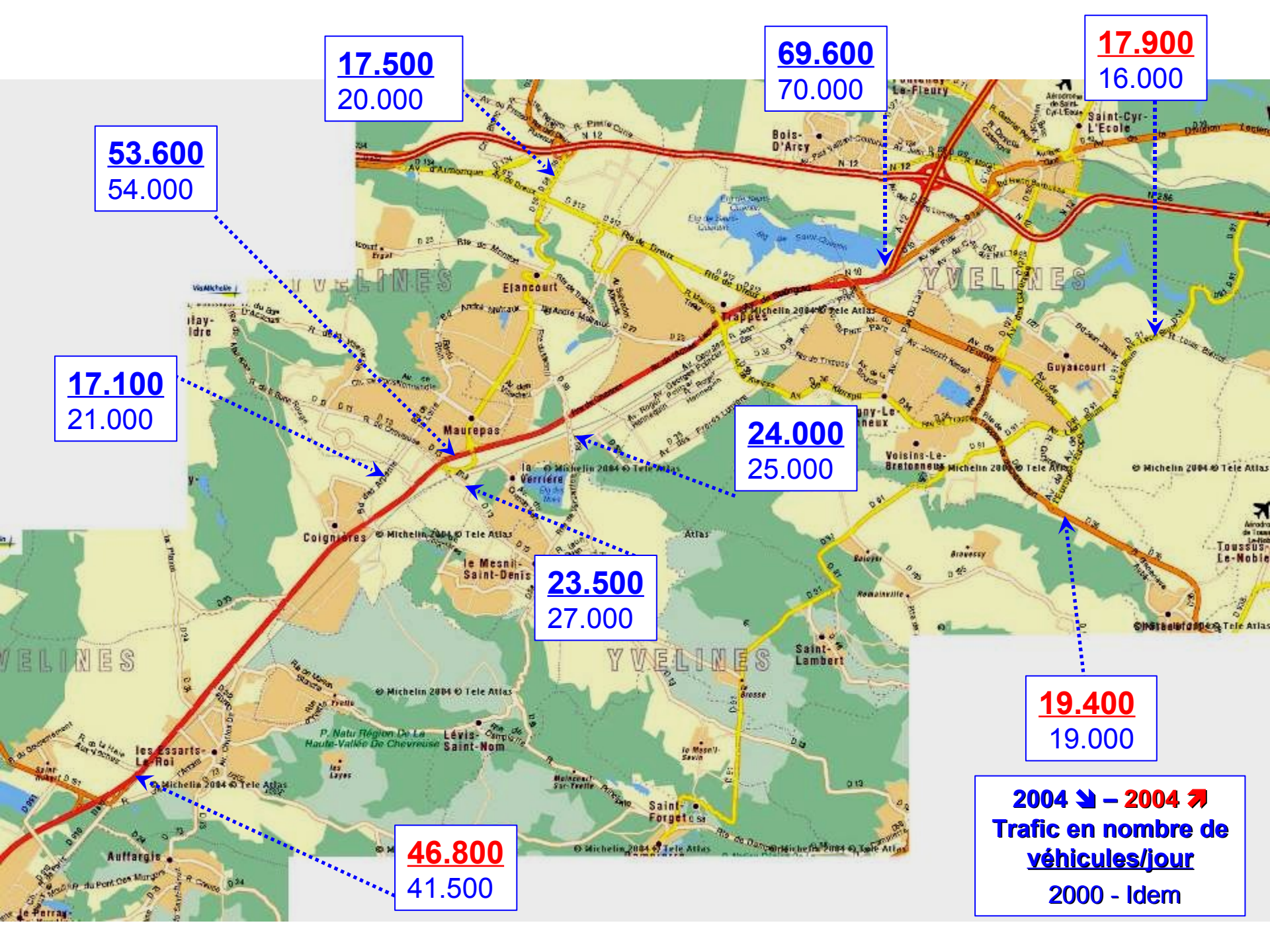
Direction Générale des Services du Département
Direction des Routes et des Transports
Service des Etudes Routières et des Transports

Direction Départementale de l'Équipement
Direction des Subdivisions
Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité

Janvier 2006



Trafic moyen journalier 2004



17.500
20.000

69.600
70.000

17.900
16.000

53.600
54.000

17.100
21.000

24.000
25.000

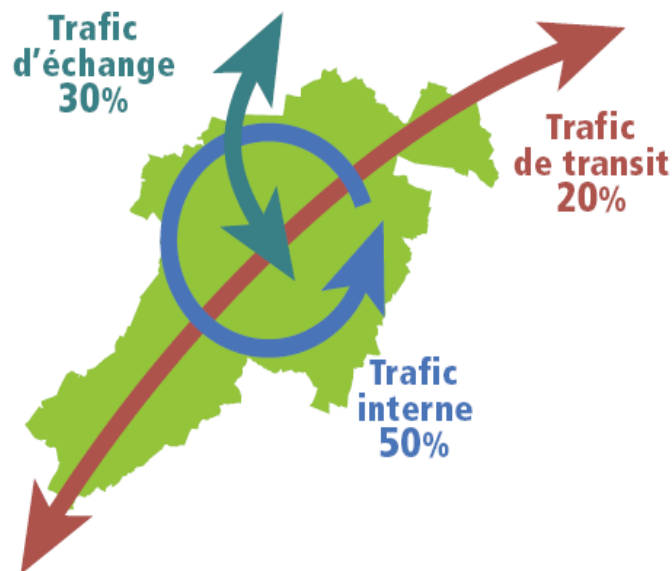
23.500
27.000

19.400
19.000

46.800
41.500

2004 ↘ - 2004 ↗
Trafic en nombre de
véhicules/jour
2000 - Idem

UNE DESSERTE LOCALE PERTURBÉE PAR LES TRAFICS D'ÉCHANGES ET DE TRANSIT DANS L'AIRE D'ÉTUDE ÉLARGIE*



>>>> Trois types de trafic sont définis :

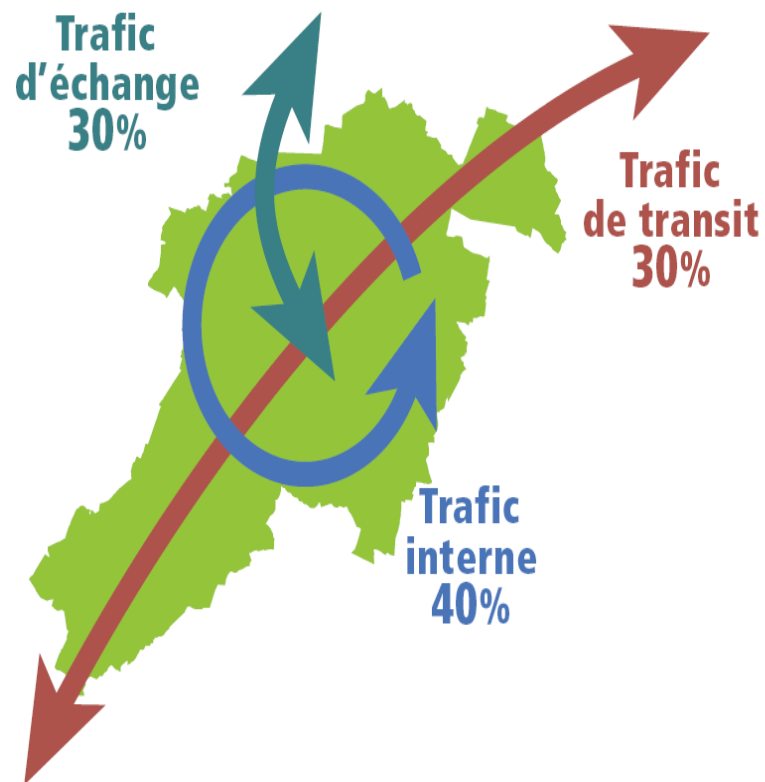
- le trafic de transit ne fait que traverser la zone d'étude (il ne l'a ni pour origine, ni pour destination).
- le trafic d'échange qui a soit une origine, soit une destination (mais pas les deux) à l'intérieur de la zone d'étude.
- le trafic interne dont l'origine et la destination sont à l'intérieur de cette zone.

* Zone d'influence du projet pour les études de trafic (cf. page 34)

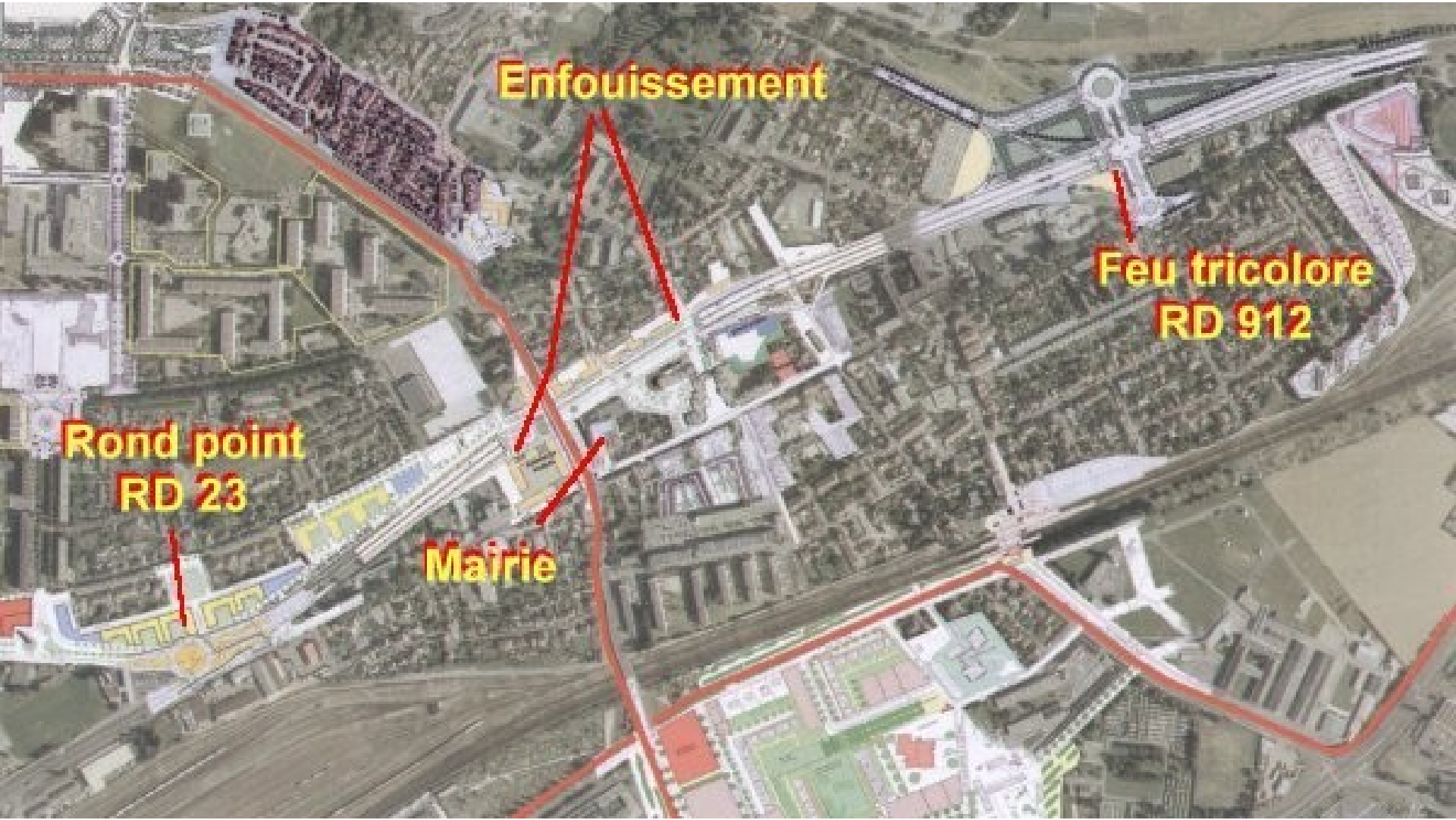
Situation 2005

Projection 2020

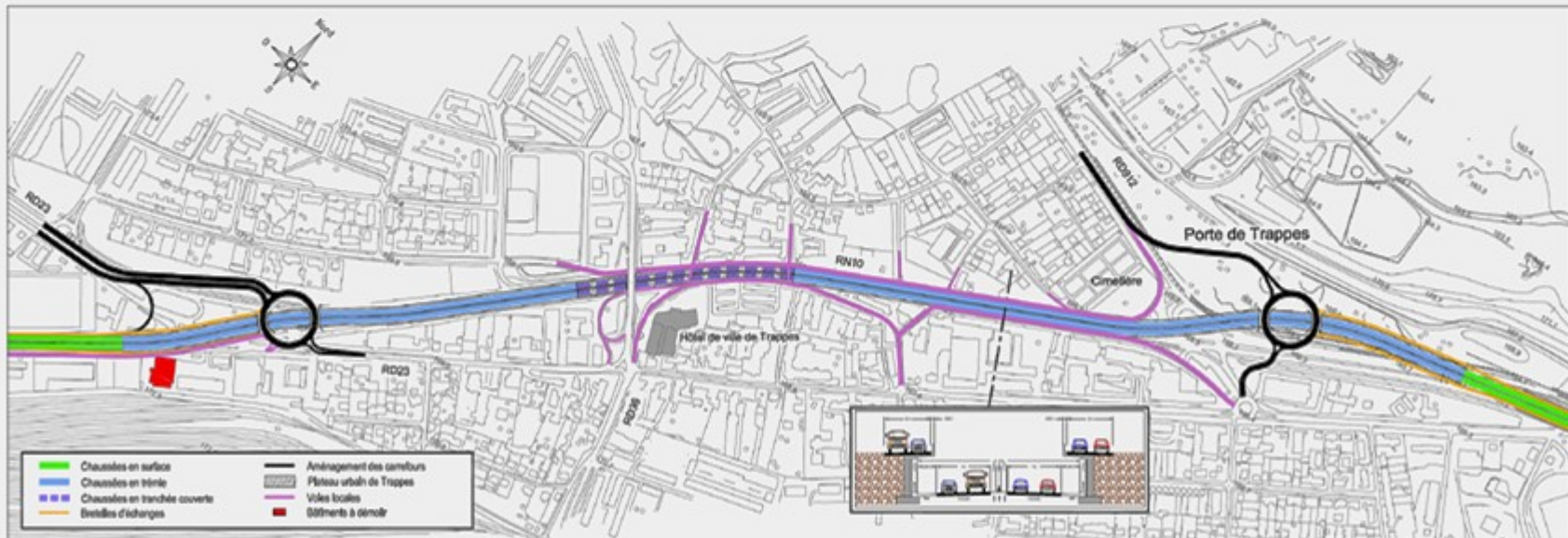
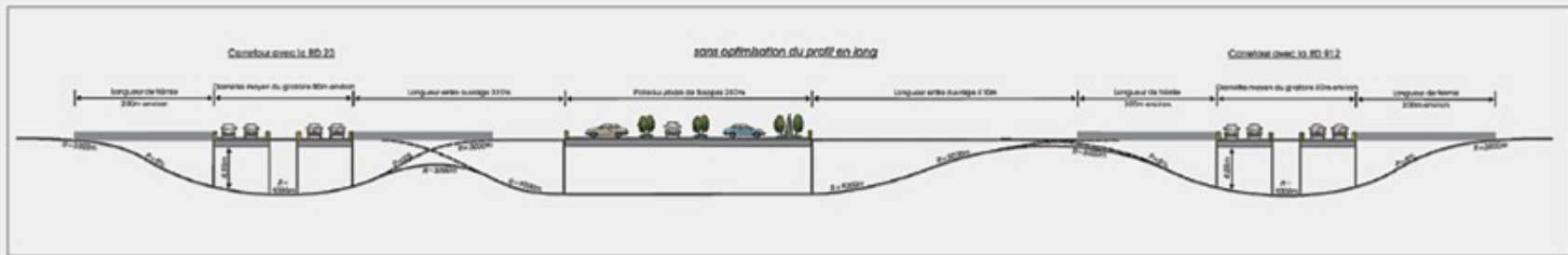
UNE FORTE AUGMENTATION DU TRAFIC DE TRANSIT À L'HORIZON 2020 AUX DÉPENS DU TRAFIC INTERNE DANS L'AIRE D'ÉTUDE ÉLARGIE



5 - GPV de TRAPPES

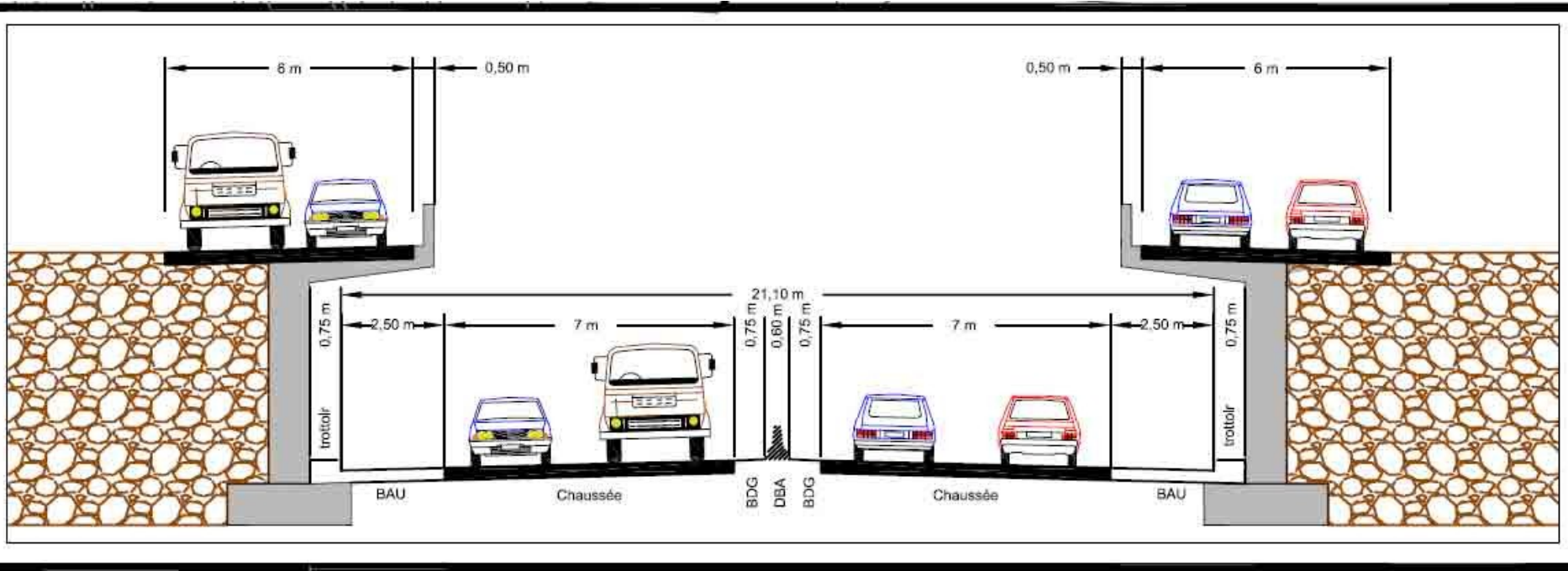


GPV de Trappes



GPV de Trappes

Profil en coupe

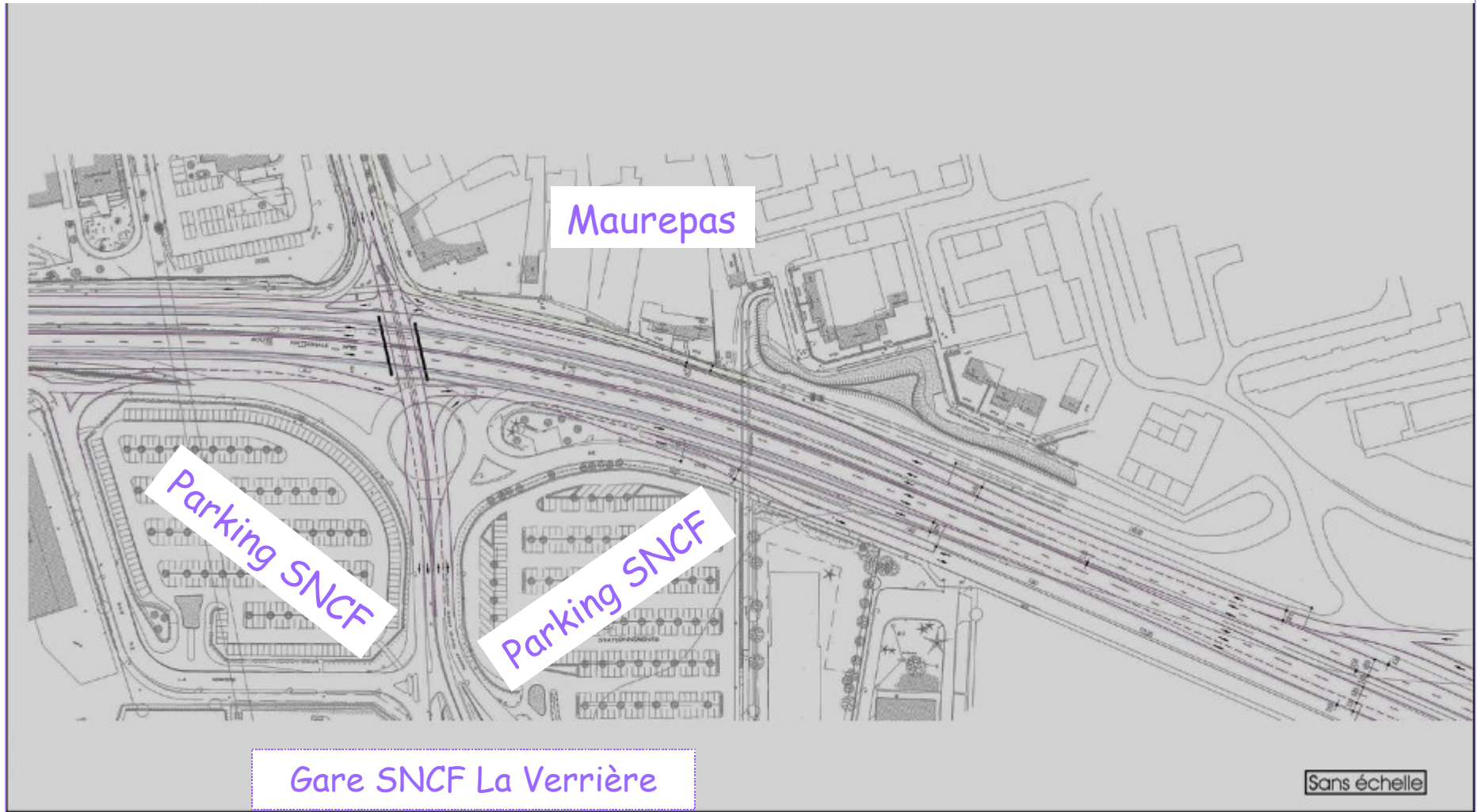


GPV de Trappes

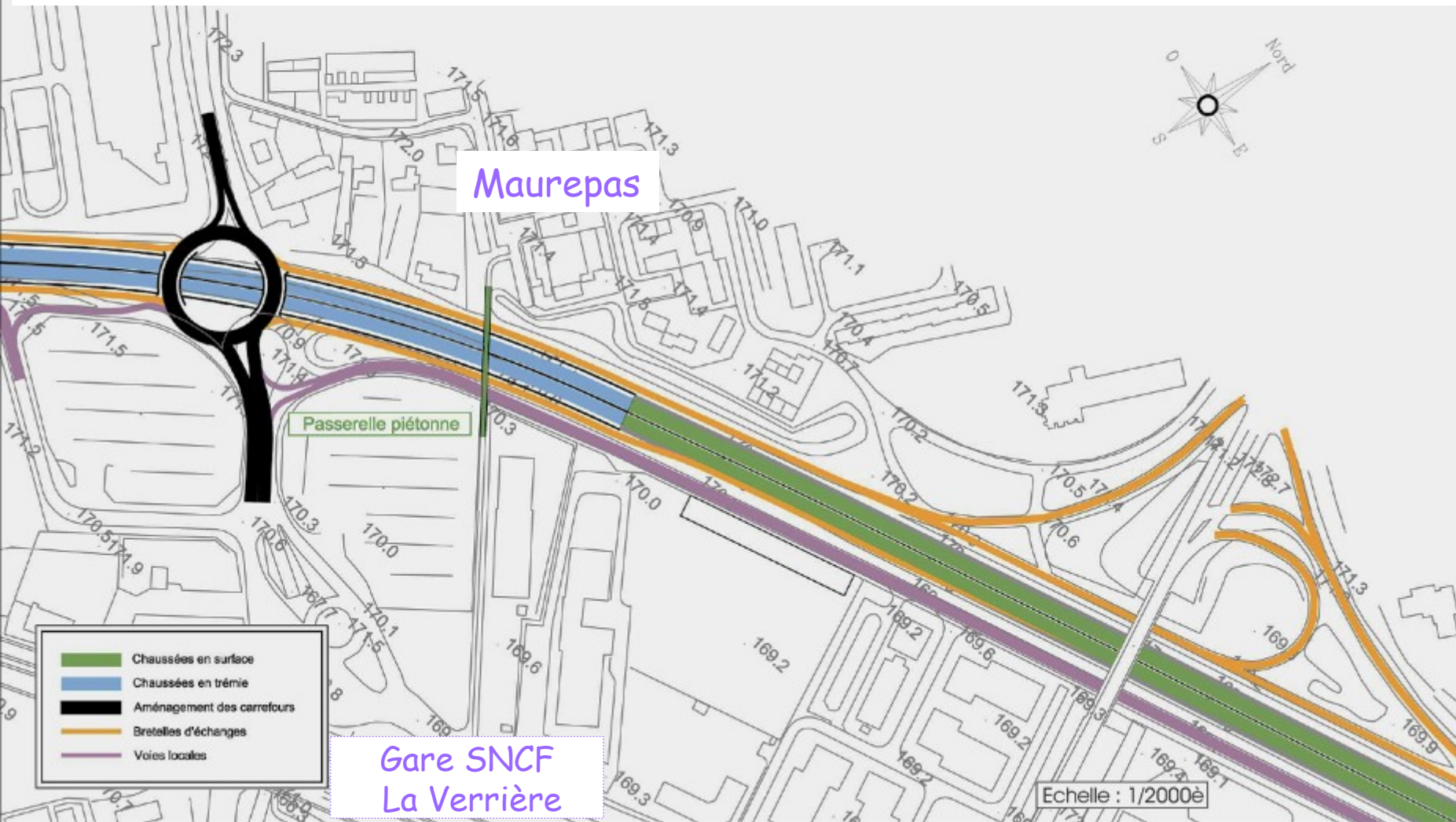
6 - GPV-La Verrière *

*

En l'absence d'information, nous avons récupéré les plans DDE
de la RN 10 en voie express



GPV - La Verrière



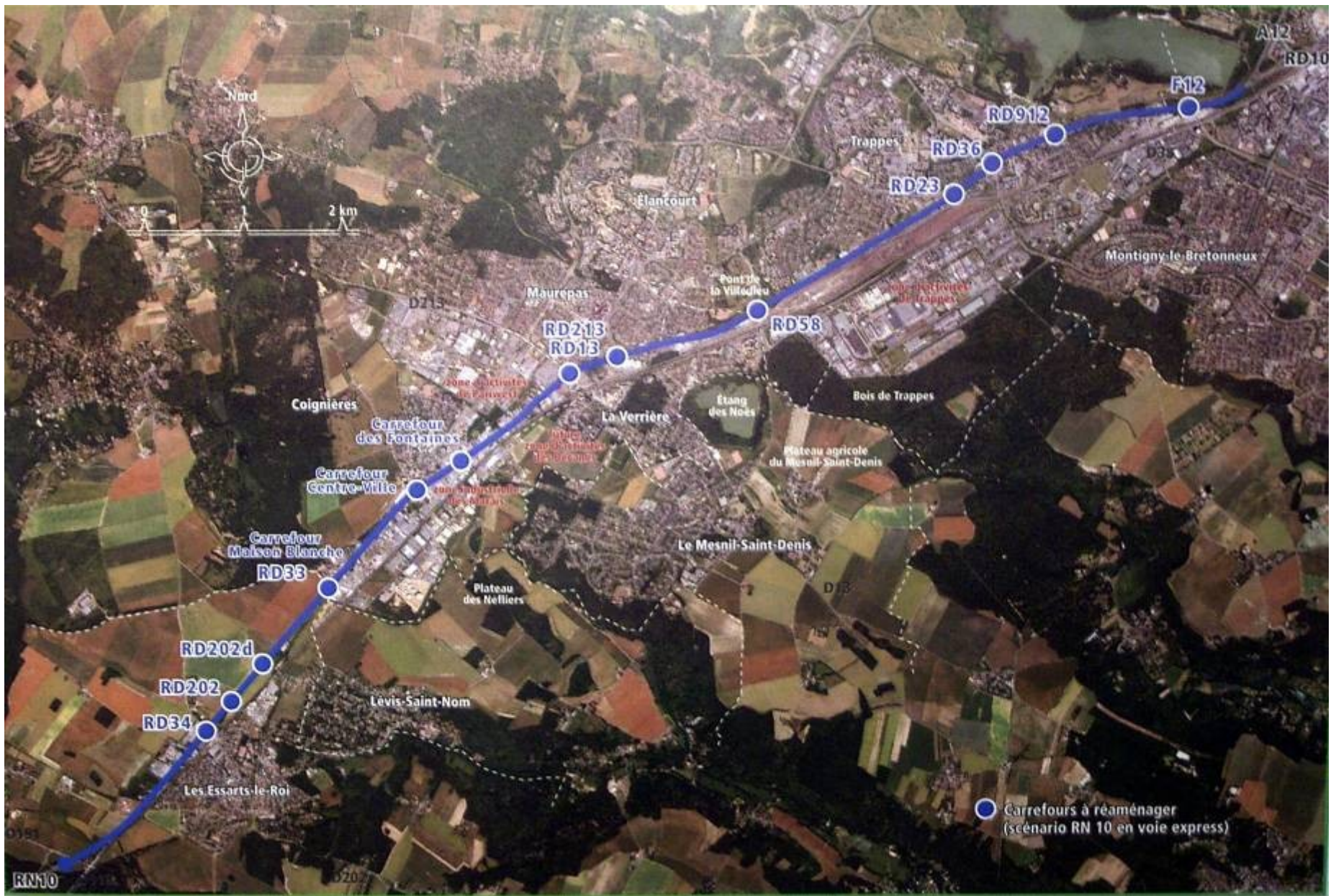
7 - Critères de lecture

• Avantages

- Trafic
- Environnement
- Sécurité
- Coût
- Transport en commun (T.C.)
- Nuisances travaux
- Accès aux zones d'activité
- Urbanisme

• Inconvénients

- Trafic
- Environnement
- Sécurité
- Coût
- Transport en commun (T.C.)
- Nuisances travaux
- Accès aux zones d'activité
- Urbanisme



Famille 1 - Transformation de la RN 10 Scénario 1A - RN 10 en route express

Famille 1 - Transformation de la RN 10

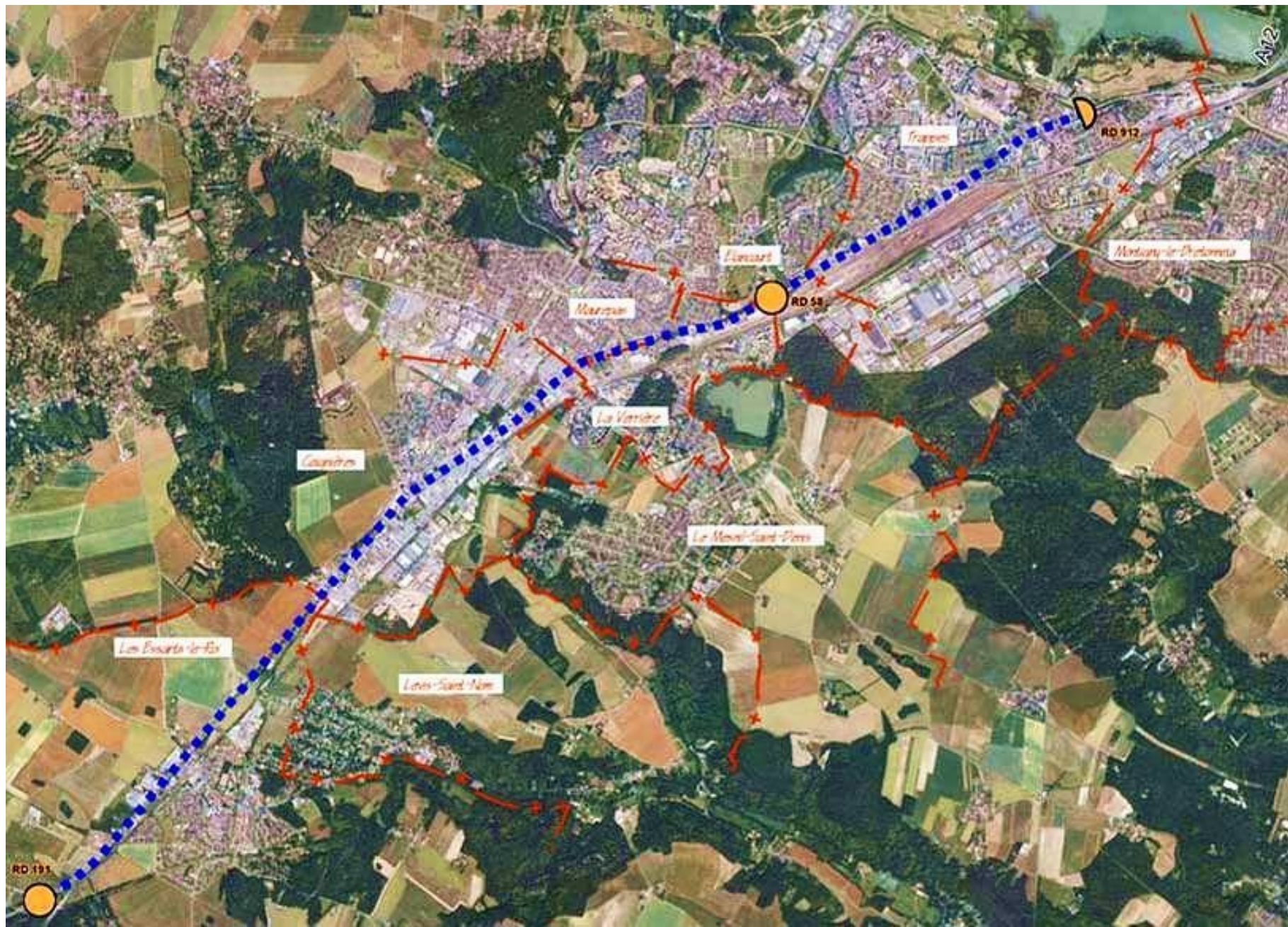
Scénario 1A - RN 10 en route express

• Avantages

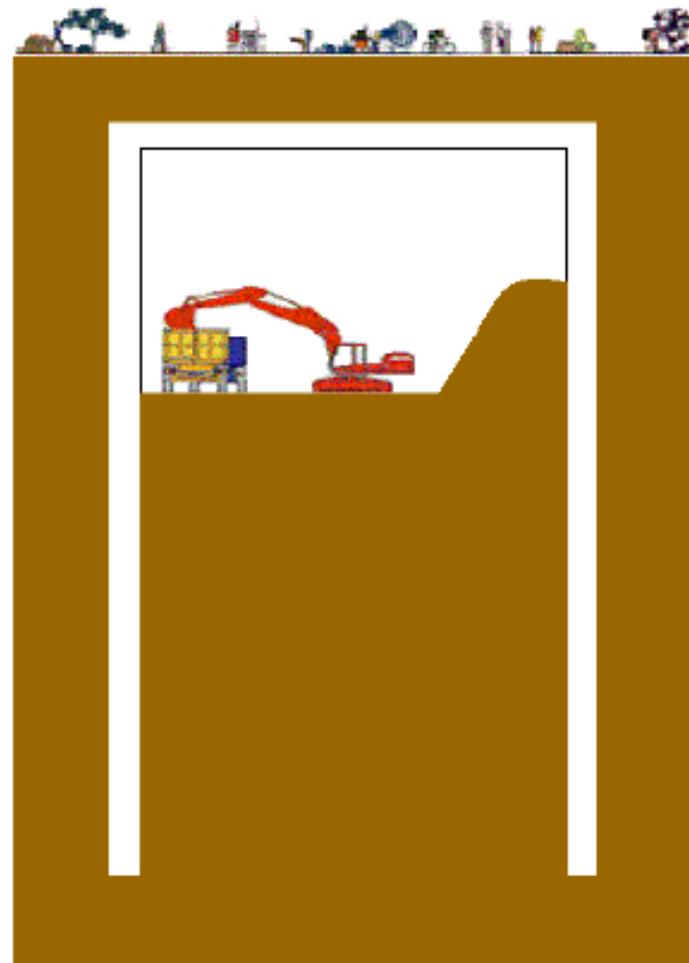
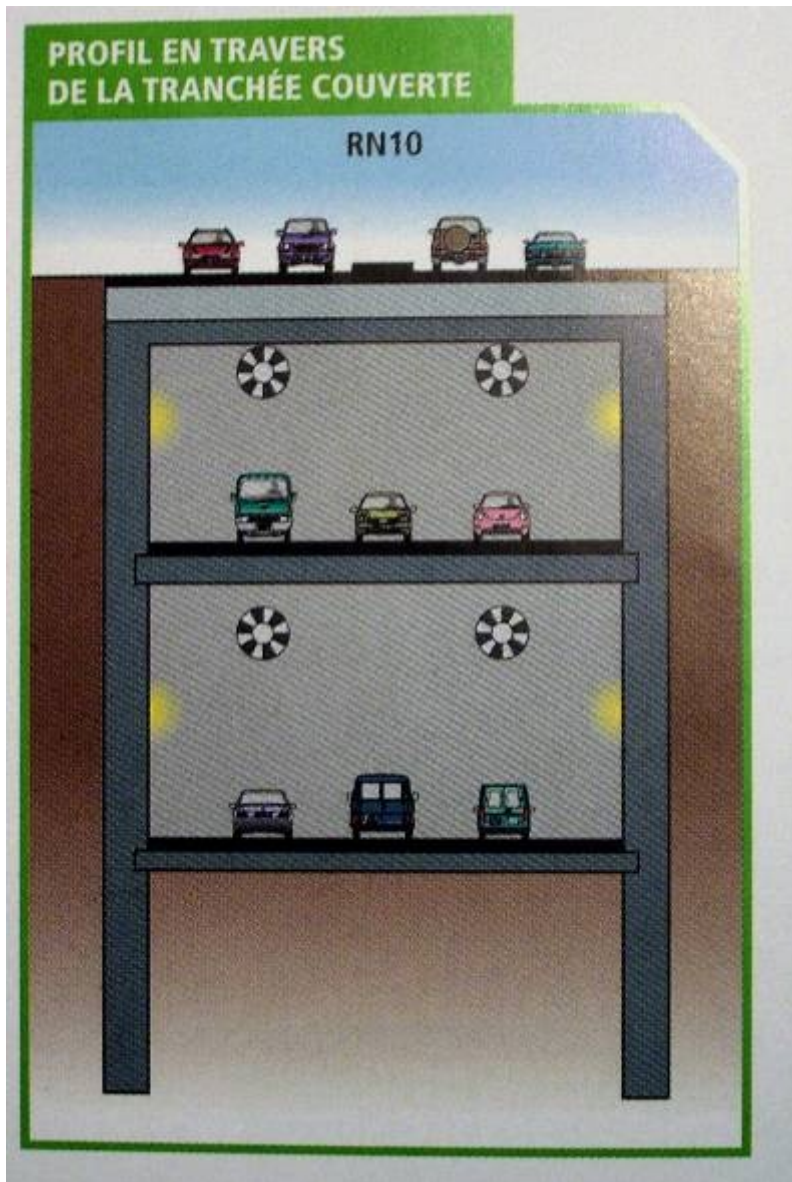
- Coût limité
- Peu de nuisances travaux
- Accès aux zones d'activité

• Inconvénients

- Maintien de la coupure urbaine, pas d'amélioration pour les riverains
- N'absorbe pas la totalité du trafic envisagé, forte utilisation du réseau local par le trafic externe
- Les pollutions demeurent
- Sécurité partiellement améliorée
- Antagonisme entre circulations douces + T.C. locaux et voie express

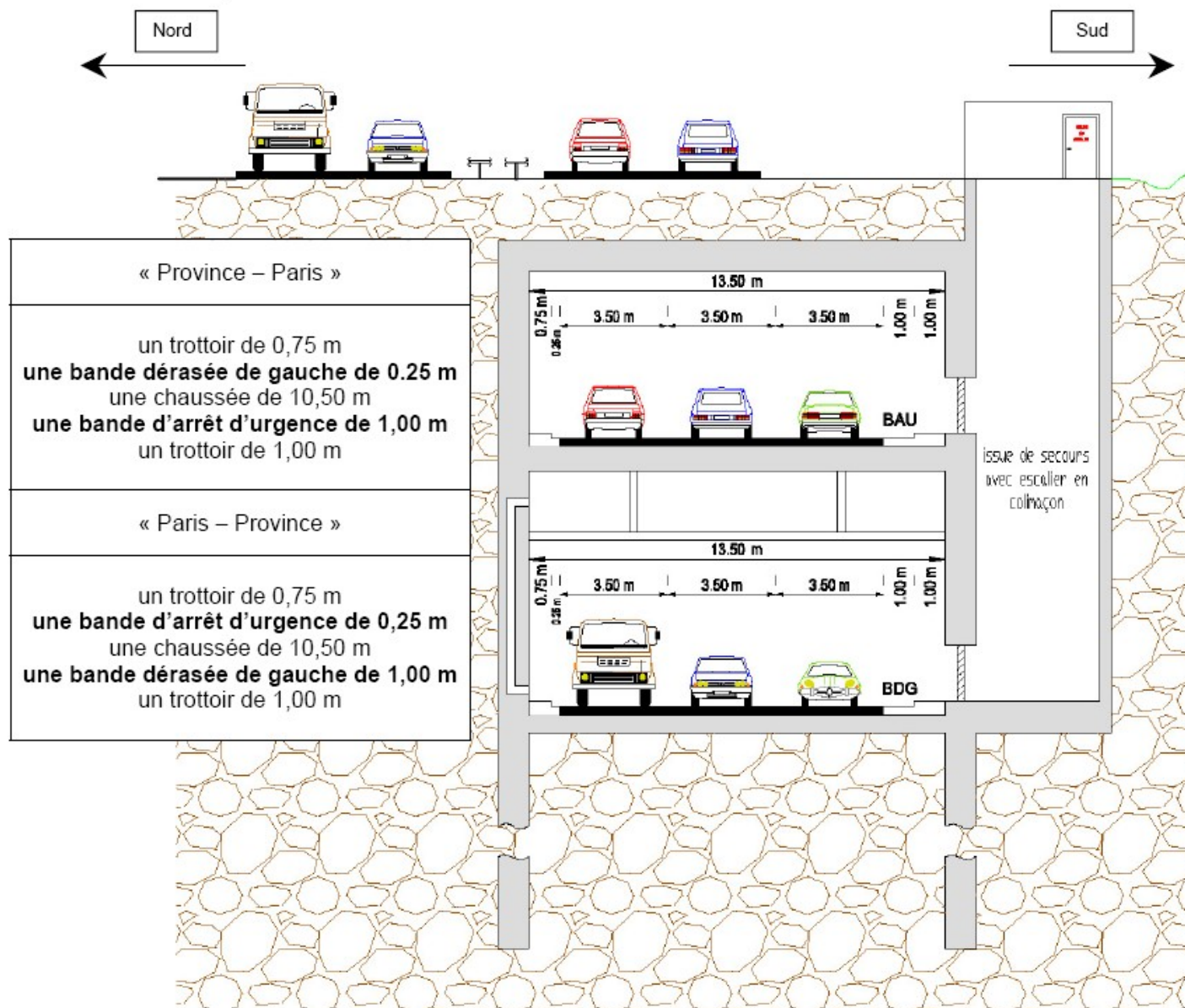


Famille 1 - Transformation de la RN 10 Scénario 1B A 12 sous RN 10

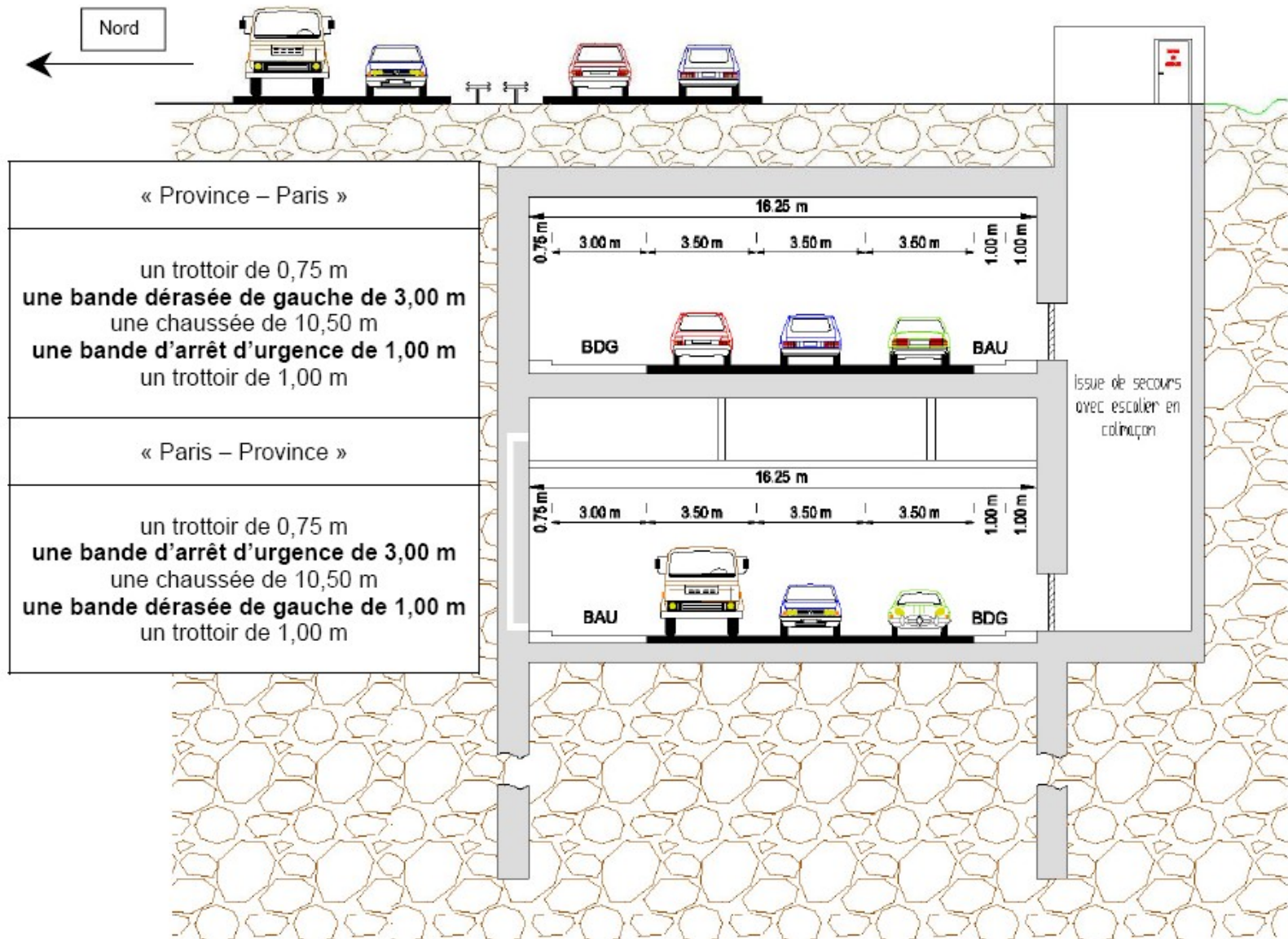


Terrassements en « taupe » et aménagements en surface

Famille 1 - Transformation de la RN 10 Scénario 1B A 12 sous RN 10



Famille 1 - Transformation de la RN 10 Scénario 1B A 12 sous RN 10



Famille 1 - Transformation de la RN 10 Scénario 1B A 12 sous RN 10

Famille 1 - Transformation de la RN 10

Scénario 1B - A 12 sous RN 10

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales
- Diminution des pollutions
- Sécurité améliorée

• Inconvénients

- Coût très élevé
- Nuisances travaux importantes et très longues
- Accès aux zones d'activité limité, un seul échangeur à La Villedieu
- Maintien d'un trafic en surface trop important



Famille 2 - Jumelage avec la Voie ferrée

Famille 2 - Jumelage avec la voie ferrée

Scénario 2 a - Sud de la voie ferrée

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité par 3 échangeurs, F12, RD36, Villedieu (ZI Trappes est et ouest)
- Diminution des pollutions

• Inconvénients

- Coût élevé
- 2 x 3 voies augmentant la capacité,
- Absence d'accès zone Pariwest Coignières-Est
- Nuisances travaux, intégration délicate avec voies ferrées, environnement urbain très contraint à La Verrière
- Si absence de couverture à Montigny le Bretonneux, coupure supplémentaire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Famille 2 - Jumelage avec la voie ferrée

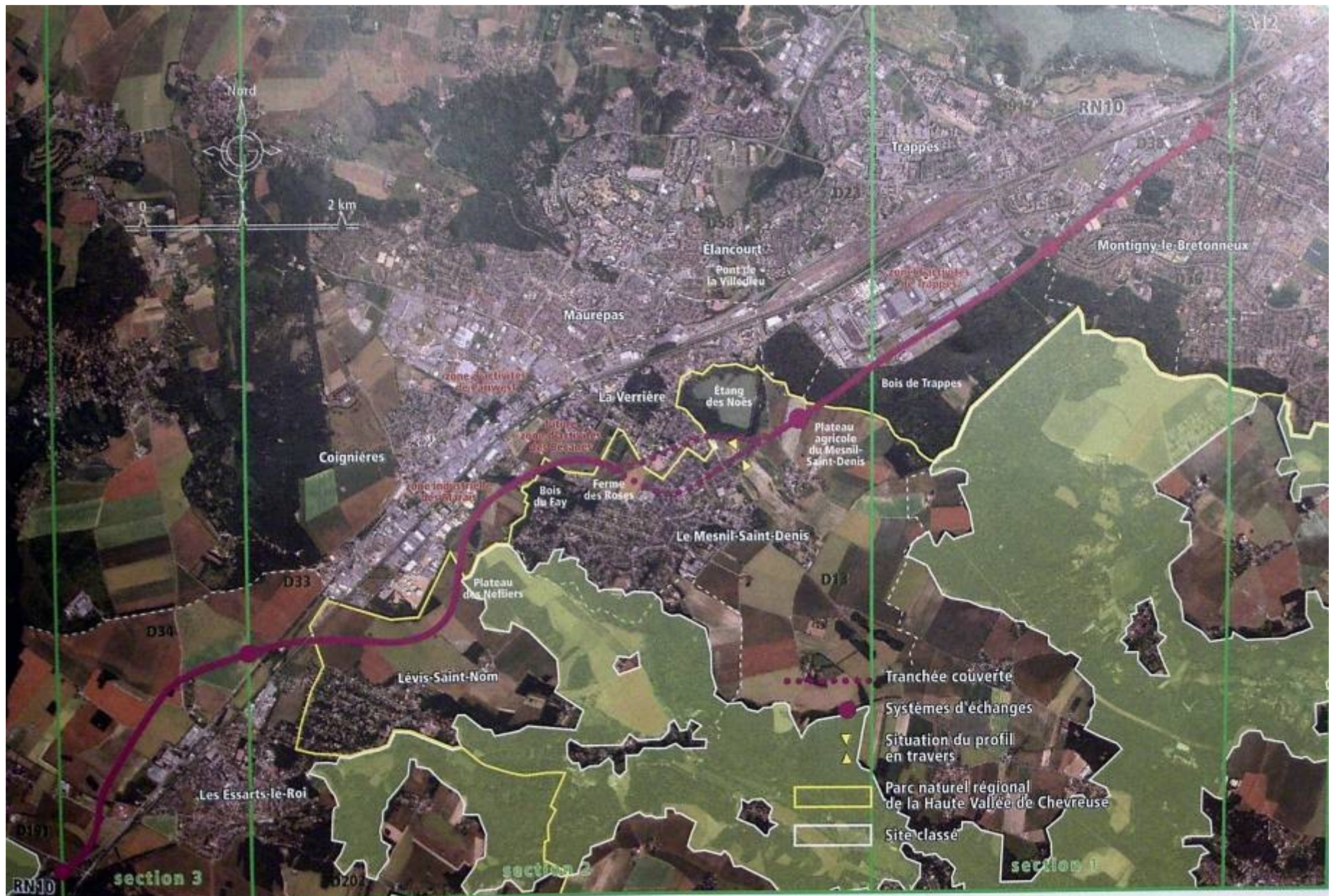
Scénario 2 A' - Nord de la voie ferrée

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité par 3 échangeurs, F12, RD36, Villedieu (ZI Trappes est et ouest)
- Diminution des pollutions

• Inconvénients

- Coût élevé
- 2 x 3 voies augmentant la capacité
- Absence d'accès zone Pariwest Coignièrès-Est
- Nuisances travaux, ZA Agiot et ZI des Marais, environnement contraint à La Verrière
- Si absence de couverture à Montigny le Bretonneux, coupure supplémentaire de Saint-Quentin-en-Yvelines



Famille 3 - Tracé Médian

Famille 3 - Tracé Médian

Scénario 2C' - Sud de l'étang des Noés

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité par 3 échangeurs, F12, RD36, Villedieu (ZI Trappes est et ouest)
- Diminution des pollutions

• Inconvénients

- Coût élevé
- 2 x 3 voies augmentant la capacité,
- Absence d'accès zone Pariwest Coignières-Est
- Nuisances travaux, environnement urbain très contraint à La Verrière et milieu naturel étang des Noés
- Si absence de couverture à Montigny le Bretonneux, coupure supplémentaire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Famille 3 - Tracé Médian

Scénario 2 D - Emprise sous la coulée verte

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité par 3 échangeurs, F12, RD36, Villedieu (ZI Trappes est et ouest)
- Diminution des pollutions

• Inconvénients

- Coût élevé
- 2 x 3 voies génèrent trafic transit,
- Absence d'accès zone Pariwest Coignières-Est
- Nuisances travaux, environnement urbain très contraint du Mesnil St Denis
- Si absence de couverture à Montigny le Bretonneux, coupure supplémentaire de Saint-Quentin-en-Yvelines



Famille 4 - Par le Vallon du Pommeret

Famille 4 - Par le Vallon du Pommeret

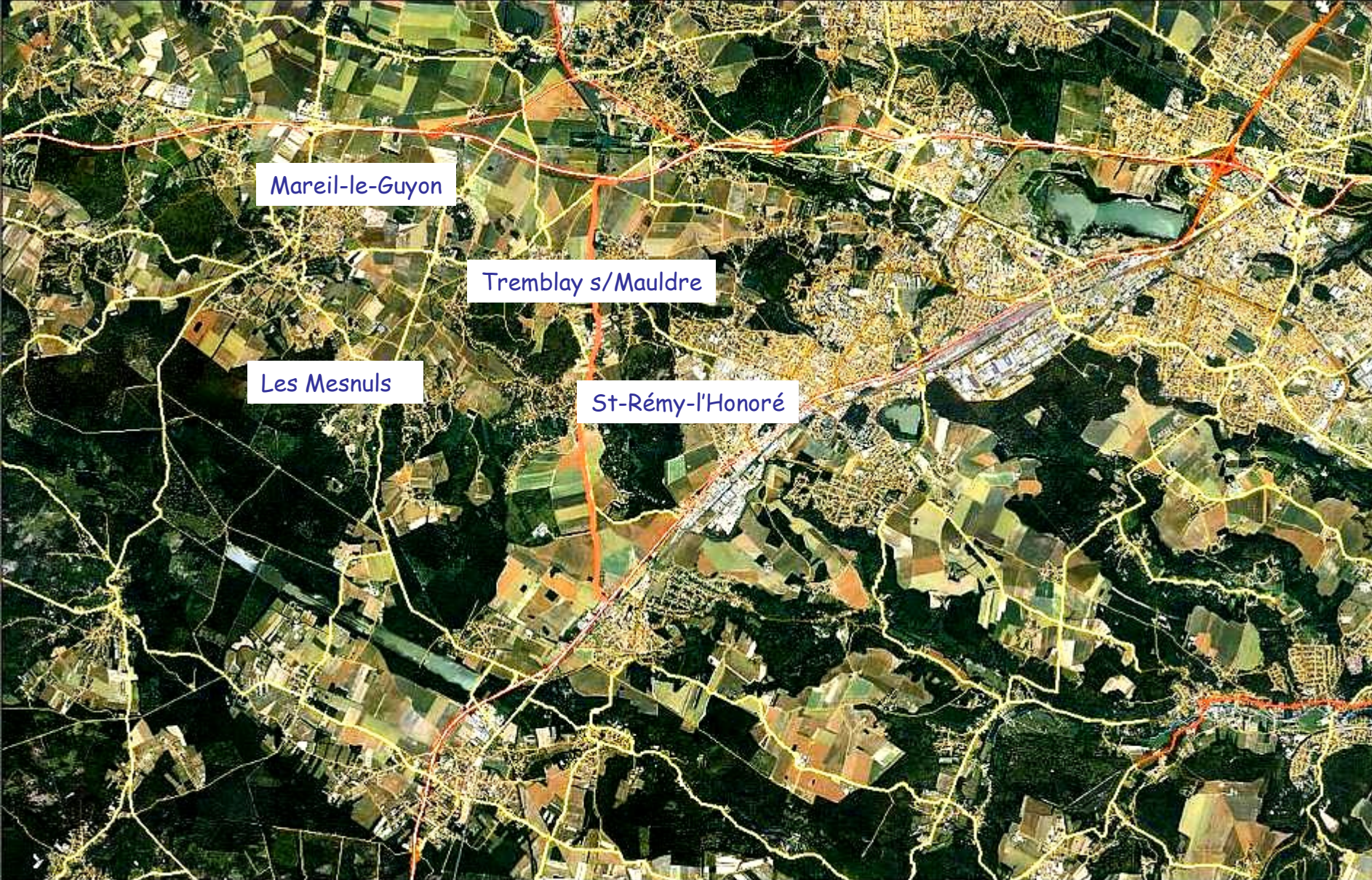
Scénario 3 c – Vallon du Pommeret

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Si RN 10 réaménagée en boulevard urbain, circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité par 3 échangeurs, F12, RD36, Villedieu (ZI Trappes est et ouest)
- Diminution des pollutions
- Nuisances travaux réduites

• Inconvénients

- Incertitude sur le coût du viaduc (2x3 ou 2x2 voies, esthétique)
- 2 x 3 voies augmentant la capacité,
- Absence d'accès Pariwest Coignièrès-Est
- Procédure de déclassement du PNR difficile, contrainte sur les milieux naturels
- Si absence de couverture à Montigny le Bretonneux, coupure supplémentaire de Saint-Quentin-en-Yvelines



Copyright IGN - Projection Lambert II étendu / NTF

2 km

Famille - Par RN 12 Nord Ouest - Scénario 1

Famille - Par RN 12 Nord Ouest

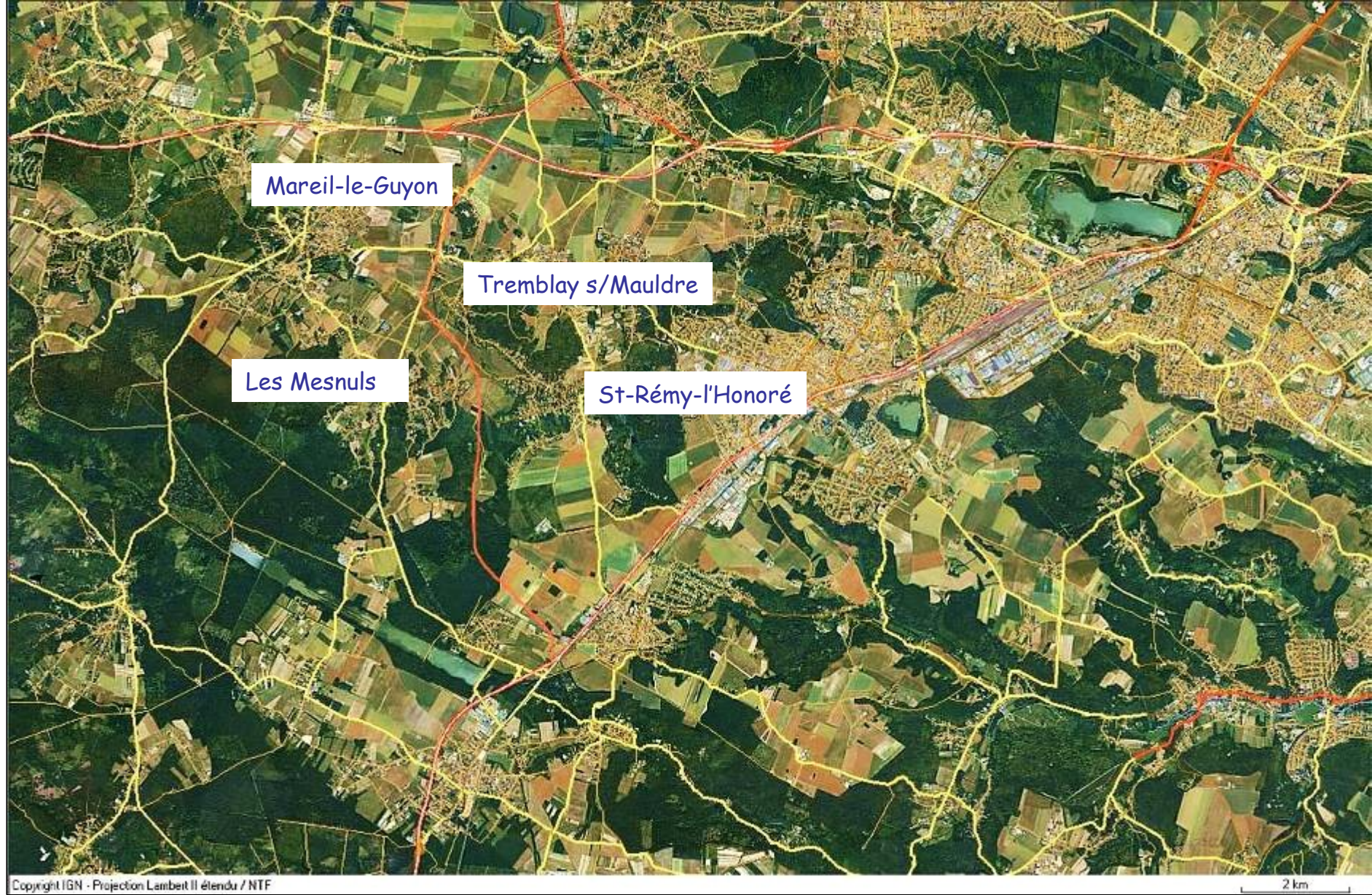
Scénario 1

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic de transit envisagé
- Travaux limités
- Emprunte une infrastructure existante sur la moitié du tracé
- Tracé rural

• Inconvénients

- Traversée de sites ruraux de qualité
- Trop long et trop excentré de SQY pour détourner du trafic de la RN 10, donc maintien d'un trafic trop important sur RN 10, sans retombées sur la qualité de vie des riverains
- Pas de financement pour la requalification de la RN 10
- Aucun accès aux zones d'activité
- Ajout de flux important sur une RN 12 déjà saturée (82.000 v/j)



Famille - Par RN 12 Nord Ouest - Scénario 2

Famille - Par RN 12 Nord Ouest

Scénario 2

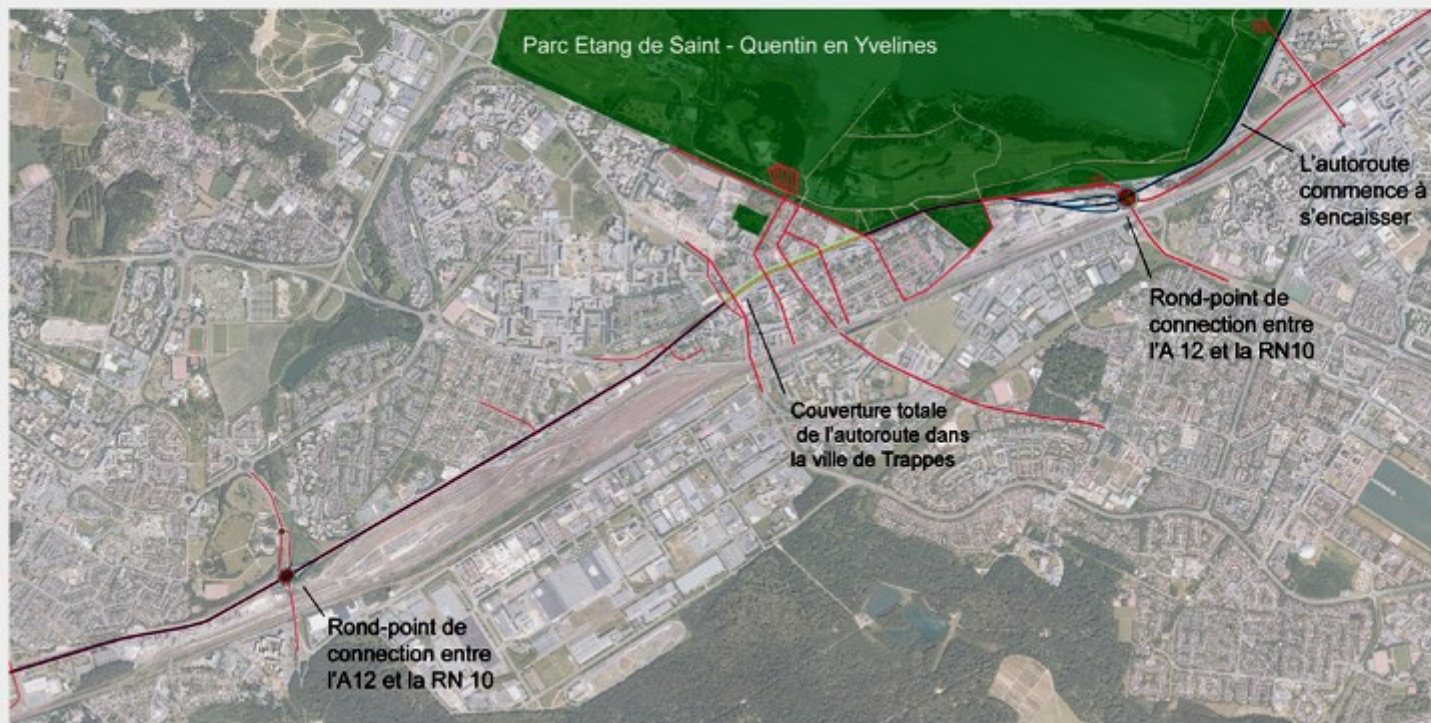
• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic de transit envisagé
- Travaux limités
- Emprunte une infrastructure existante sur la moitié du tracé
- Tracé rural

• Inconvénients

- Traversée de sites ruraux de qualité
- Trop long et trop excentré de SQY pour détourner du trafic de la RN 10, donc maintien d'un trafic trop important sur RN 10, sans retombées sur la qualité de vie des riverains
- Pas de financement pour la requalification de la RN 10
- Aucun accès aux zones d'activité
- Ajout de flux important sur une RN 12 déjà saturée (82.000 v/j)

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10



L'autoroute est couverte dans le centre ville de Trappes et encaissée tout au long de son passage dans les communes.



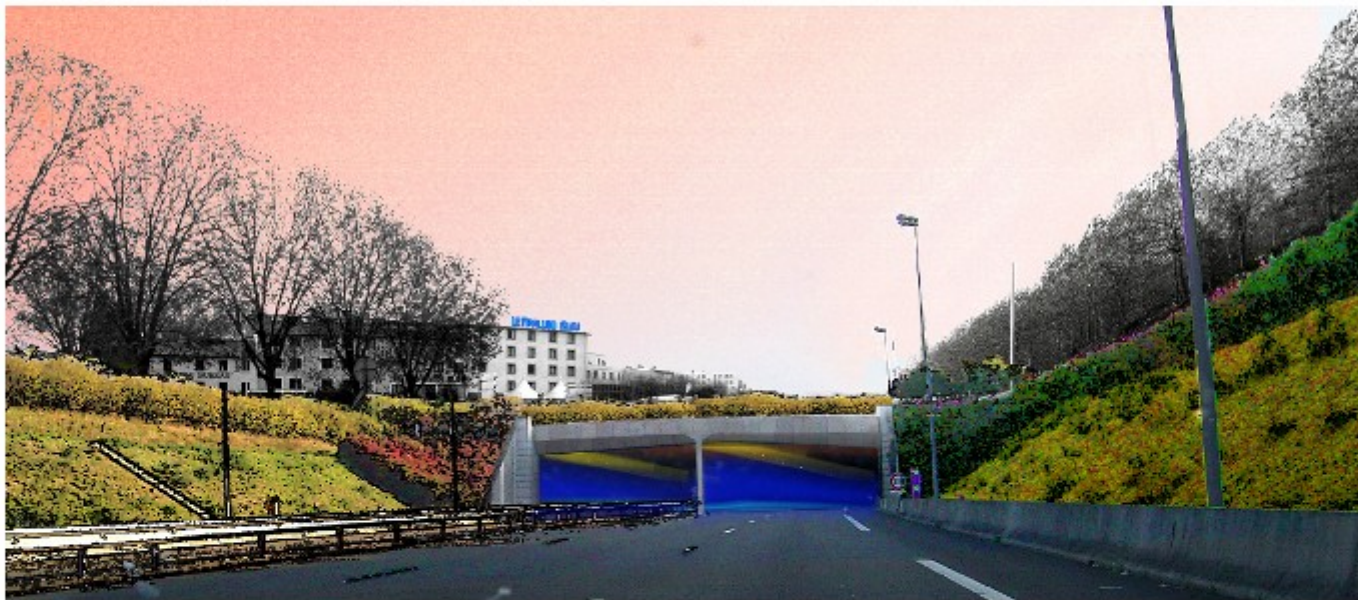
Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 1 - A 12 sous RN 10

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10



Une nouvelle vie pour Trappes

Avant : La ville de Trappes est coupée en deux par la nationale.



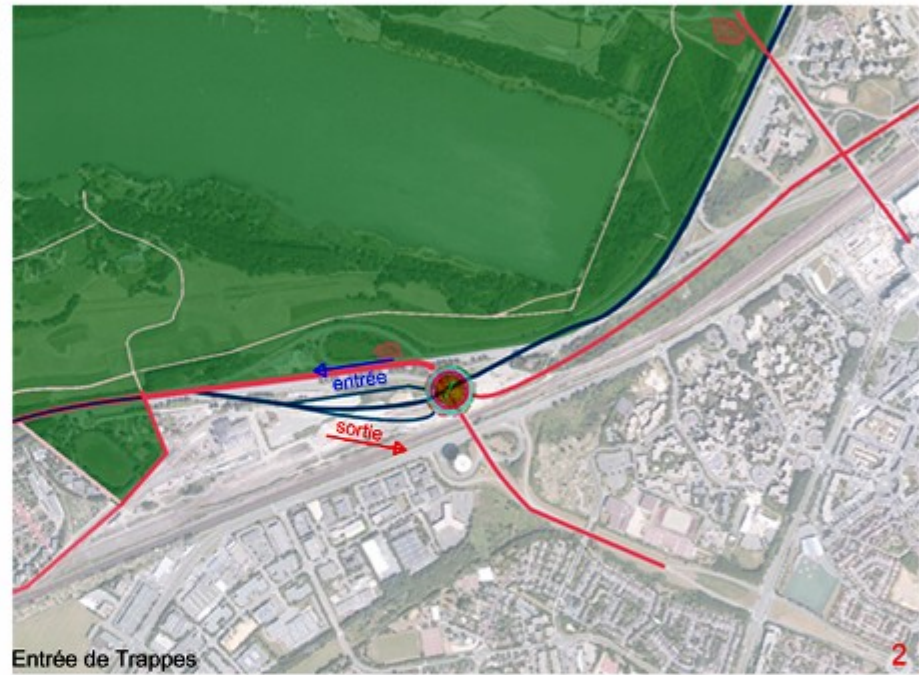
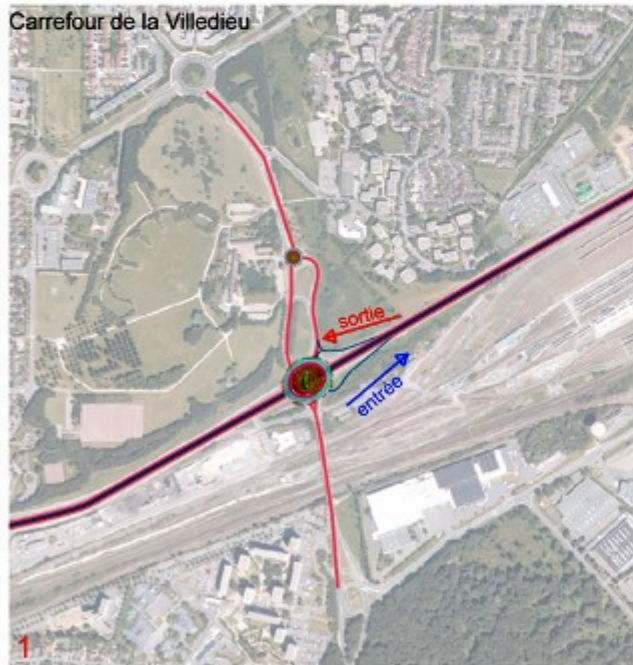
Après :

L'autoroute encaissée passe en tunnel dans l'agglomération de Trappes, la couverture commence au droit du restaurant 'Le Pavillon Bleu'. Elle permet une connection entre les différents quartiers de la ville et offre la possibilité d'un lien direct, piéton, avec le Parc Etang.

Famille 1 - Transformation de la RN 10

Scénario 1 b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10



Les deux ronds-points sont complémentaires et fonctionnent ensemble.
Ce système couplé réduit leur emprise au sol et leur impact sur le paysage.

Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 1 - A 12 sous RN 10

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10



Avant : la route nationale occupe une large emprise le long de la voie ferrée.

Un échangeur à la hauteur de la Villedieu



Après :

Un large rond point, s'inscrit sur l'emprise de la route initiale et connecte l'autoroute A12, la RN10 et les routes transversales.

Famille 1 - Transformation de la RN 10

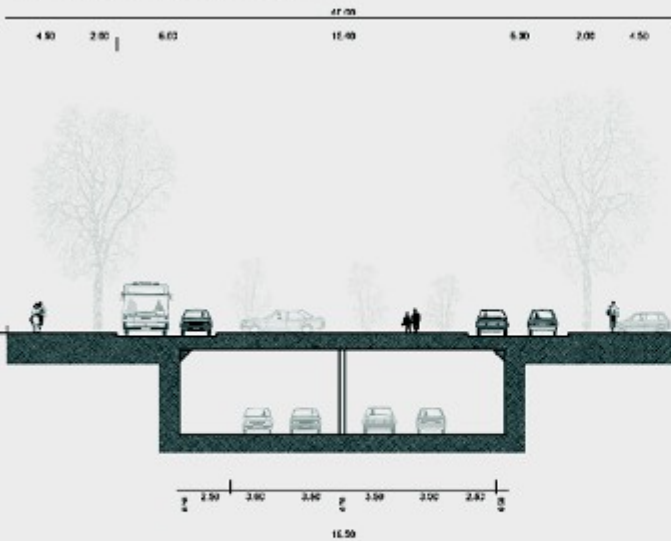
Scénario 1 b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10

La ville de Trappes est le seul endroit où l'autoroute est entièrement couverte. Seule, la nationale requalifiée reste en surface. Ainsi, la ville gagne de l'espace.

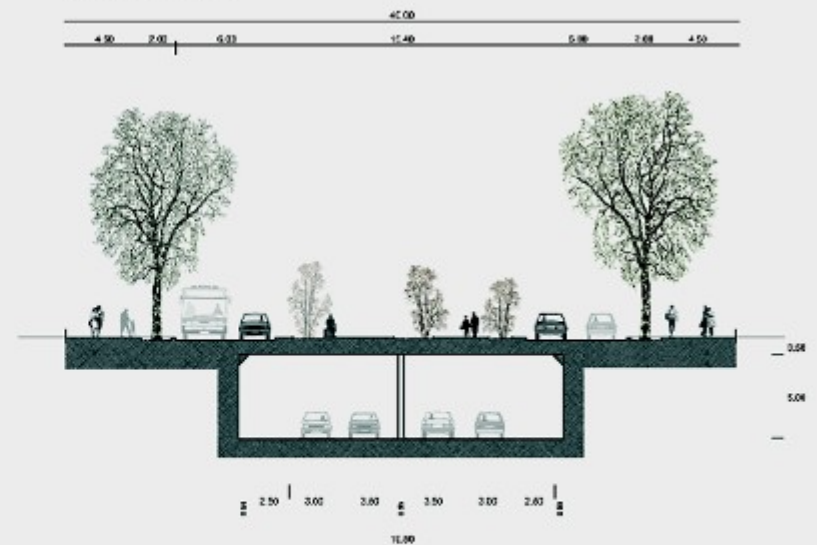


COUVERTURE COMPLETE, APPROCHE CARREFOUR



La couverture de la voie dans le centre de Trappes, permet la traversée des rues ...

COUVERTURE COMPLETE



... et la composition de nouveaux espaces verts au coeur de la ville.

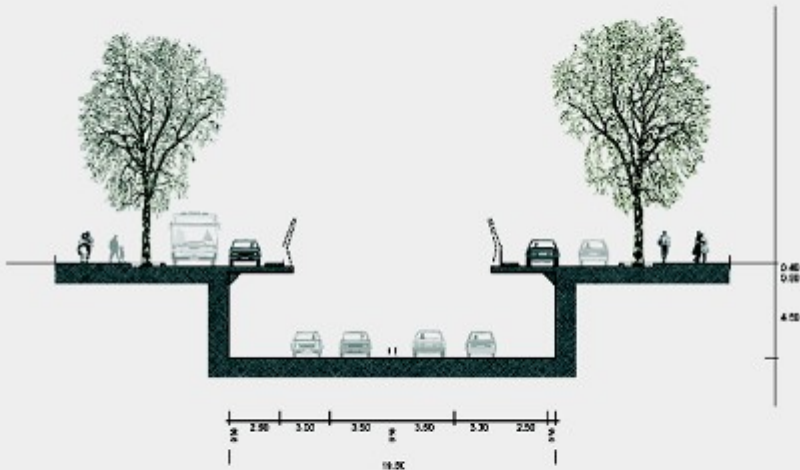
Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 1 - A 12 sous RN 10

Passage de l'autoroute A12 sur l'emprise de la RN10

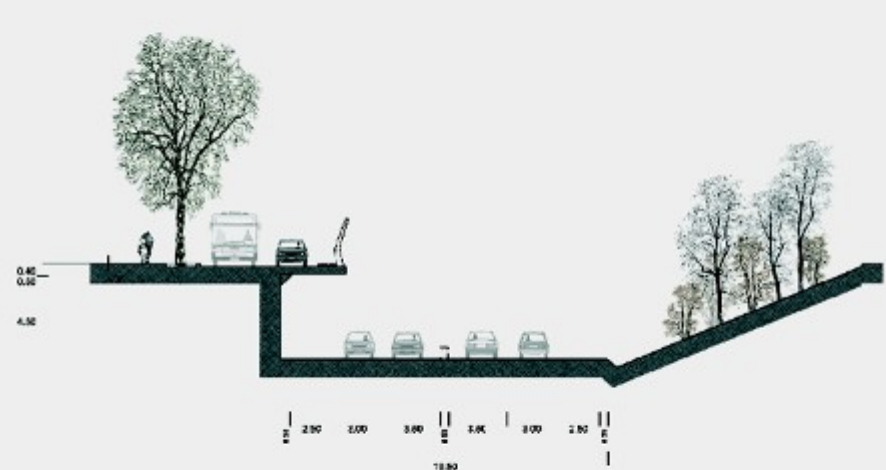


La route est encaissée sur tout son parcours. Elle est doublée en surface par la RN 10 qui passe de part et d'autre

PASSAGE EN TRANCHEE PROFIL SYMETRIQUE

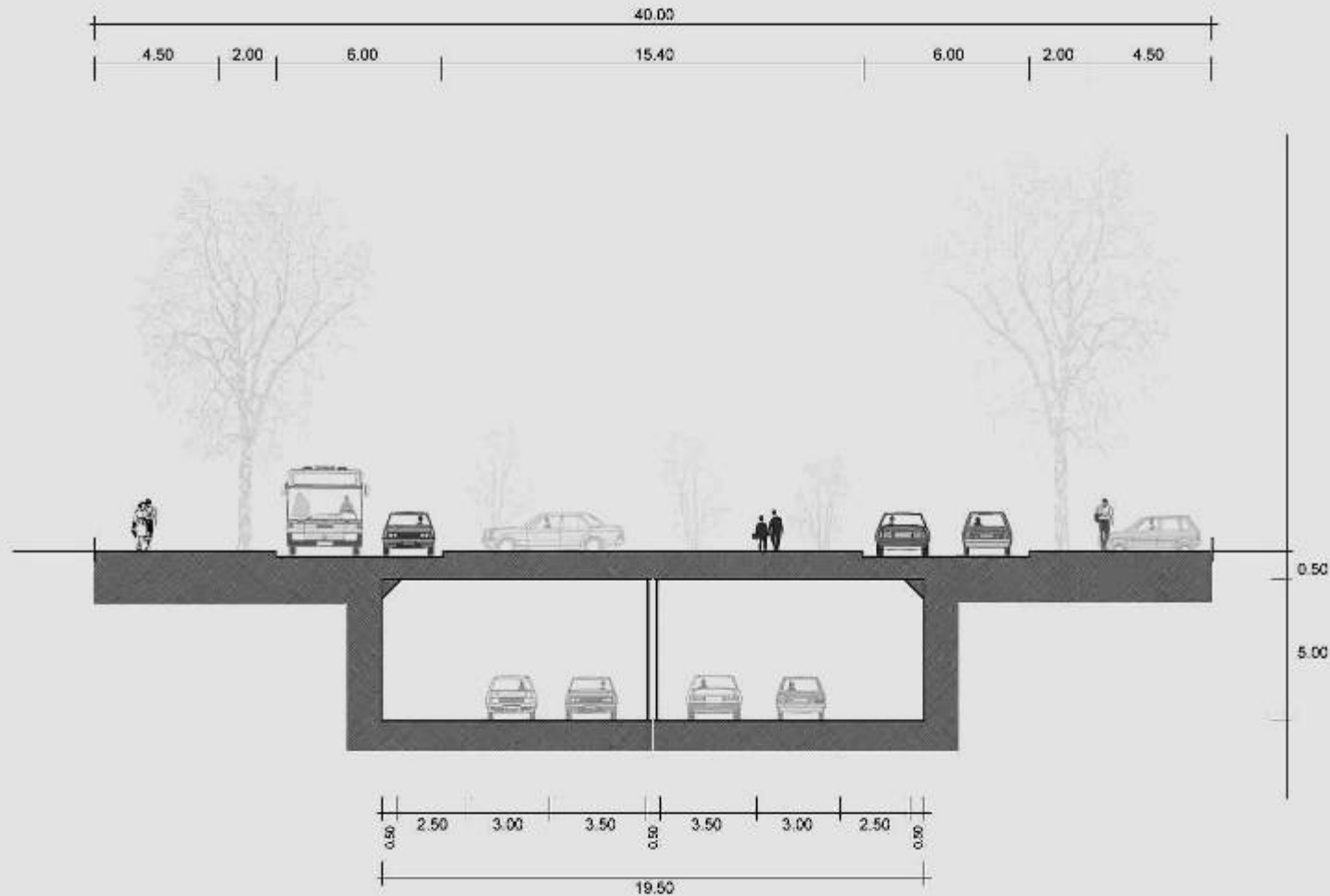


PASSAGE EN TRANCHEE PROFIL ASYMETRIQUE



les profils de la route s'adaptent au sites traversés.

COUVERTURE COMPLETE, APPROCHE CARREFOUR

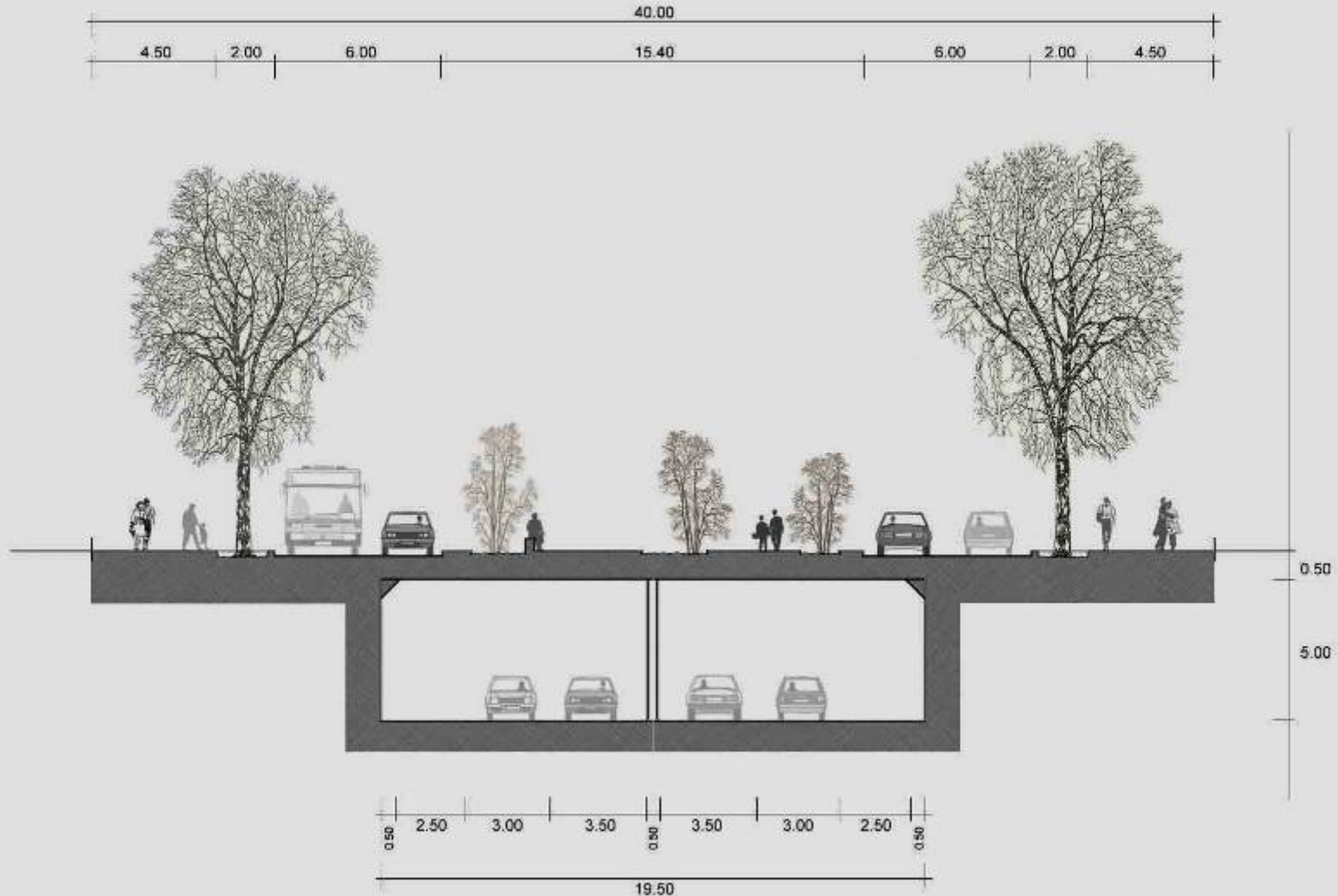


ÉTUDE **RN 10_A 12** - 23/01/06

éch. 1/200_PL 1/2

Famille 1 - Transformation de la RN 10
Scénario 1 b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

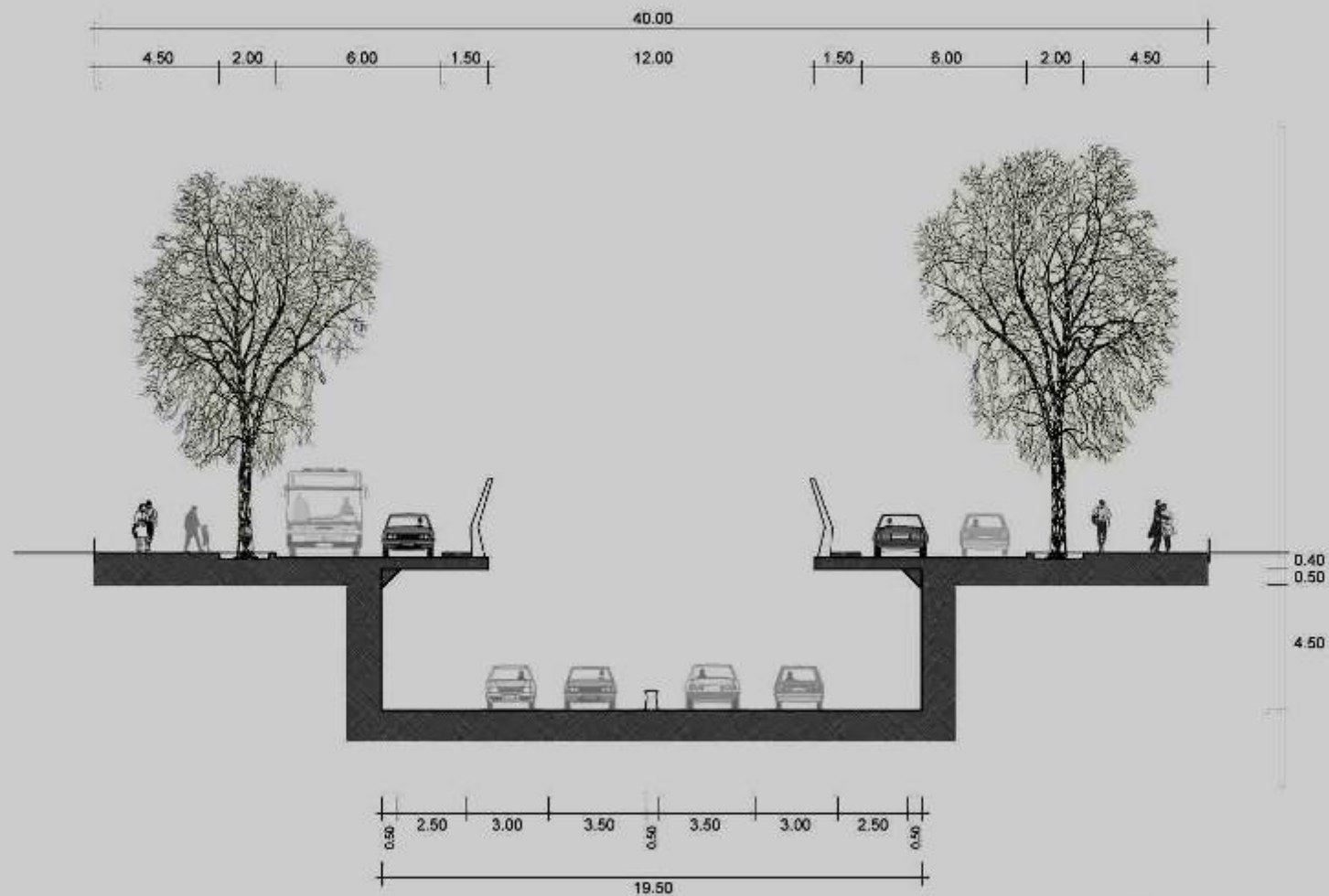
COUVERTURE COMPLETE



41 000 €/ml HT

Famille 1 - Transformation de la RN 10
Scénario 1b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

PASSAGE EN TRANCHEE, PROFIL SYMETRIQUE

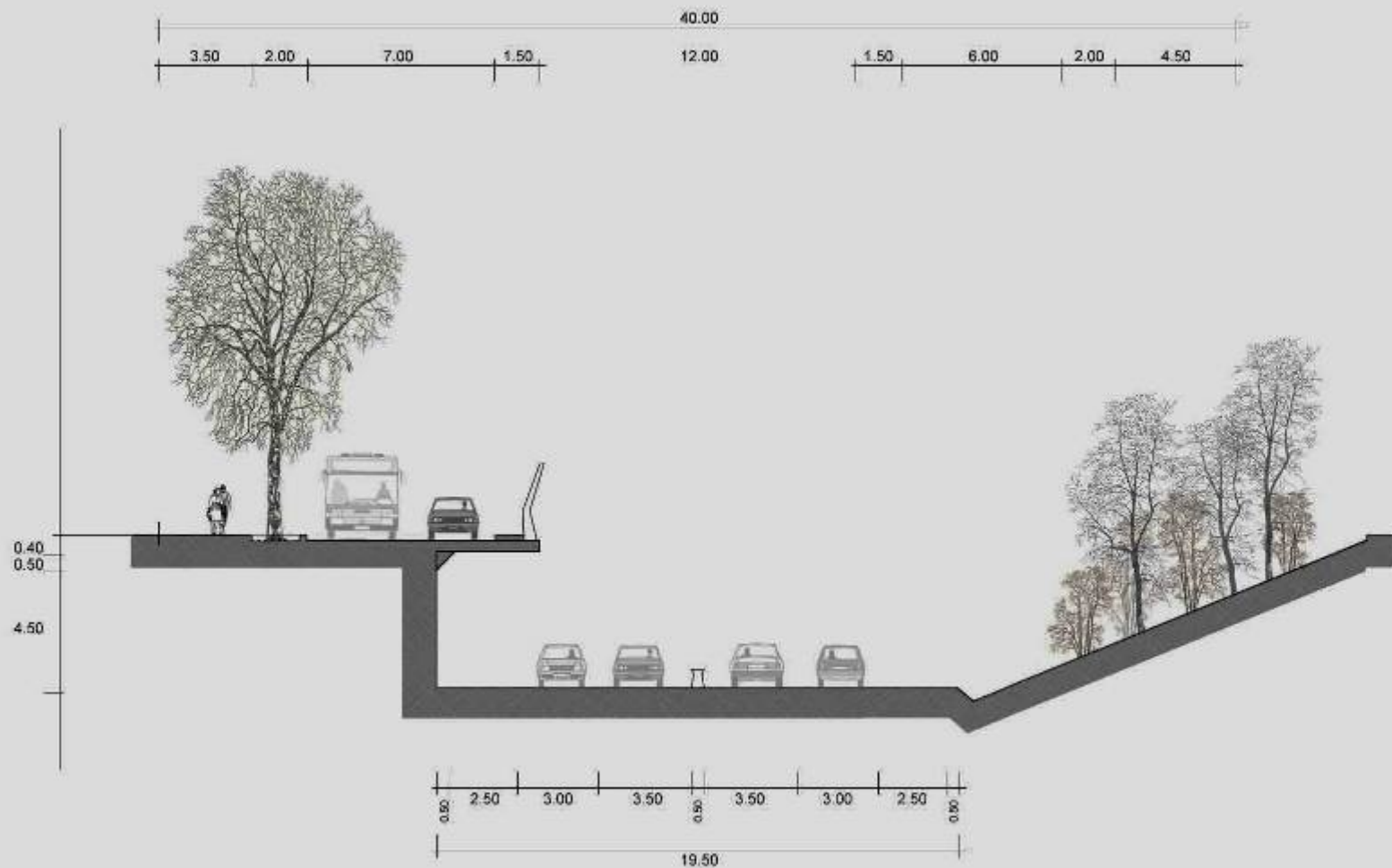


20 000 €/ml HT

Famille 1 - Transformation de la RN 10

Scénario 1 b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

PASSAGE EN TRANCHEE, PROFIL ASYMETRIQUE



ÉTUDE **RN 10 _ A 12** - 23/01/06

éch. 1/200_PL 2/2

Famille 1 - Transformation de la RN 10
Scénario 1 b' (Proposition Groupe de travail Codesqy 1) - A 12 sous RN 10

Famille 1 - Transformation de la RN 10

Scénario 1 b'

(Proposition Groupe de travail Codesqy 1)

A 12 sous RN 10

Déroulement des travaux

1 - accès Zone Trappes Elancourt par l'est :

- Réalisation de l'échangeur A 12 RN 10 et d'un pont franchissant les voies ferrées pour passer directement de l'A 12 à l'avenue des Prés
- Réalisation d'un pont à la hauteur de la Villedieu franchissant les voies ferrées et vrai échangeur dénivelé pour accès ouest ZA Trappes Elancourt
- Réalisation d'un échangeur dénivelé au croisement Avenue de Kierspe Avenue Hennequin
- Circulation sens unique sur RN 10 entre Trappes et La Villedieu et déviation par la ZA Trappes Elancourt dans le sens Villedieu Trappes.

Famille 1 - Transformation de la RN 10

Scénario 1 b'

(Proposition Groupe de travail Codesqy 1)

A 12 sous RN 10

2 - mise en sens unique à Trappes :

- Réalisation en tranchée couverte de la traversée de Trappes de l'échangeur A 12 RN 10 jusqu'à l'échangeur de la Villedieu

3 - pour relier le CD 13 en face de la gare de La Verrière :

- Réalisation de l'échangeur Gare La Verrière et réaménagement accès Pariwest devant foyer Sonacotra
- Réalisation de l'échangeur au droit du carrefour des Fontaines qui alimente la sortie de Pariwest, la Zone d'activité des Broderies et celle des Marais.
- Ceci permet déjà de fluidifier le trafic. Les contre-allées Nord et Sud seront utilisées provisoirement selon les phases du chantier.

4 - en empruntant l'échangeur des Fontaines

- Réalisation de la traversée de Coignièrès en tranchée couverte de la gare de la Verrière jusqu'à hauteur du CD33.

A 12 sous RN 10

• Avantages

- Absorbe la totalité du trafic envisagé
- Circulations douces + T.C. locaux et voie express facilités
- Effacement de la coupure urbaine, intègre GPV Trappes, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Diminution des pollutions
- Sécurité améliorée
- Accès aux zones d'activité : Un échangeur à La Villedieu, (ZI Trappes est et ouest) et trafic d'échanges par des diffuseurs intermédiaires

• Inconvénients

- Coût élevé
- Nuisances travaux sous trafic (exécution par tronçon)

Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 2

Tracé hybride

- Les réunions de la CPDP ont mis en lumière la situation locale de blocage et le phénomène de « pas dans mon jardin » qui perdure depuis maintenant plus de trente ans. Cette situation de blocage est aussi due au fait que les propositions de tracés du maître d'ouvrage n'ont pas évolué et n'ont pas créé d'ouverture nouvelle. Au delà des questions concernant la quantification des trafics à l'horizon 2020 et 2030, la véracité de l'ouverture d'un axe supplémentaire pour le trafic européen, des problèmes énergétiques à 20 et 30 ans, nous pensons que les Saint Quentinnois doivent se voir proposer des solutions de tracé alternatives.
- Les difficultés de consensus sur un tel dossier sont nombreuses, mais pas insurmontables.
- Nous avons noté au fil des réunions du débat public, les principaux blocages concernant les familles de tracé (en dehors de considérations techniques ou financières).
- Pour tous les tracés (hormis la requalification de la RN 10), la demande impérative de couverture en milieu urbain en particulier à Montigny le Bretonneux.
- Pour les tracés sur l'emplacement de la RN 10, la durée de la gêne occasionnée par les travaux et la difficulté de circulation liée au chantier.

Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 2

Tracé hybride

- Pour les tracés intermédiaires (tracé médian et jumelage avec la voie ferrée) dans La Verrière et Le Mesnil, le refus total, en particulier concernant la gêne aux habitants et la constitution d'une troisième coupure du tissu urbain ainsi que pour la durée occasionnée par les travaux
- Pour le tracé par le Vallon du Pommeret au delà de la levée de bouclier des habitants du PNR, la nécessité d'une procédure de déclassement sera quasi impossible à obtenir et à minima très longue.
- Une proposition d'un autre tracé à l'initiative du maire de Maurepas (non prévu par le maître d'ouvrage) par le nord sur le tracé de la RN 12, pose un énorme problème de trafic (82 000 v/j) de Bois d'Arcy à la bifurcation d'Elancourt à ce jour avant projet. Par ailleurs, elle ne résout pas la diffusion à l'intérieur de Saint Quentin en Yvelines et prive nos centres économiques d'irrigation, ce qui par conséquent laisserait un trafic quasi aussi important sur la RN 10.
- Tout ceci nous amène à faire une proposition supplémentaire de tracé, que nous appellerons « tracé hybride ». Cette proposition du CODESQY 2 essaie de prendre en compte ces difficultés et de trouver des solutions qui, si elles ne sont pas idéales, résolvent une grande partie des problèmes posés, si tant est que sa faisabilité technique soit possible. Nous évacuons délibérément les problèmes de coût, considérant que l'indécision des pouvoirs publics depuis trente ans sur ce dossier est un coût induit et collatéral sans commune mesure.

Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 2

Tracé hybride

Tracé Hybride (en 3 barreaux)

Premier Barreau

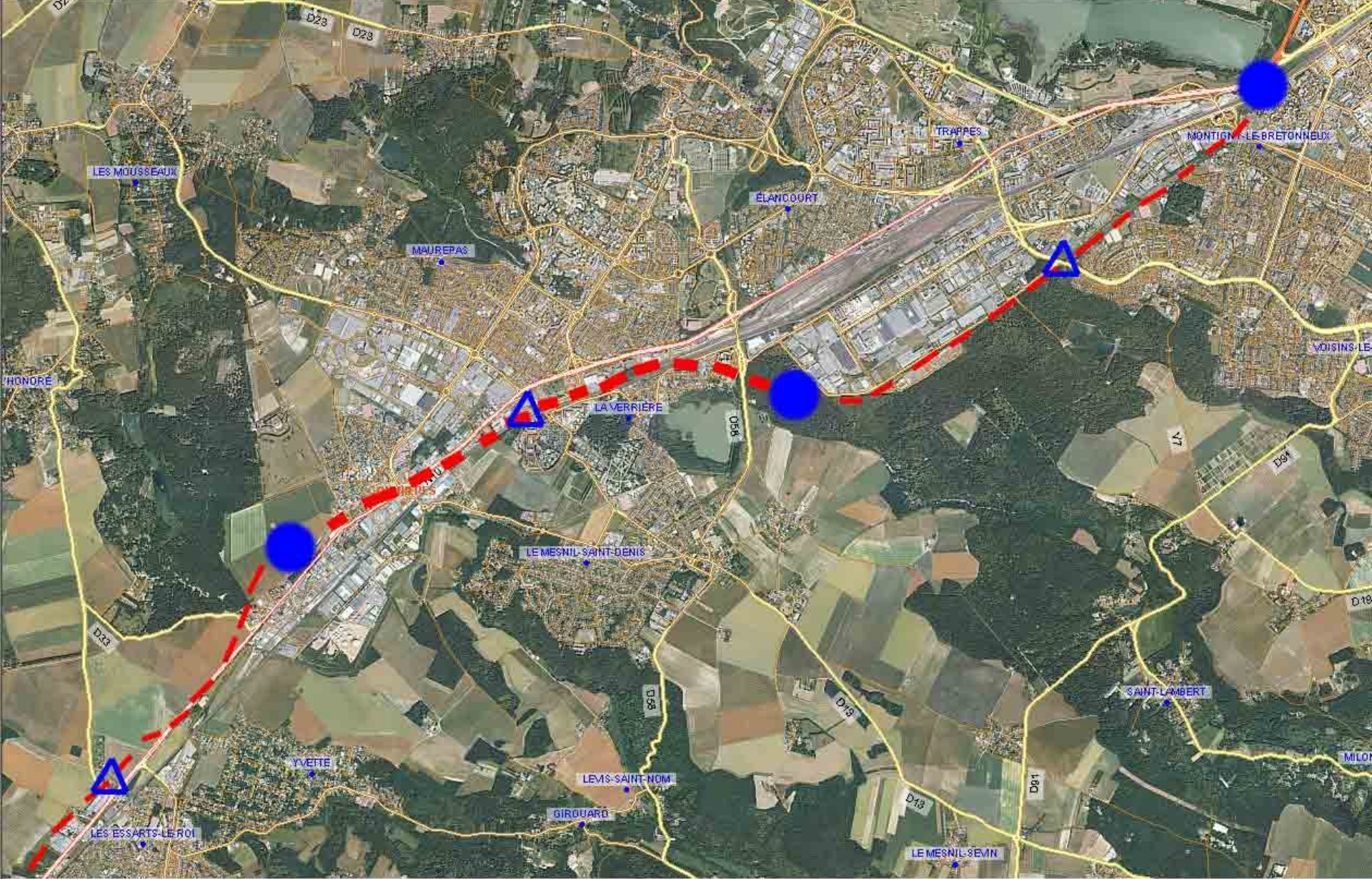
- De la sortie actuelle de l'A 12 à Montigny le Bretonneux, jusqu'au bois de Trappes sur le tracé initial du Maître d'ouvrage. Réalisation en tranchée couverte sur tout le parcours urbain de Montigny et en dénivelé dans les zones d'activité et dans le bois de Trappes.
- Deux échangeurs, l'un à hauteur de la F 12, l'autre à hauteur du CD 58 à l'extrémité ouest du bois de Trappes plus un diffuseur à hauteur du CD 36.

Deuxième barreau

- De l'extrémité ouest du bois de Trappes entrée en tunnel 2 X 2 voies jusqu'à l'extrémité ouest de Coignièrès au nord de la RN 10 dans une zone agricole.
- Un échangeur à la sortie du tunnel à Coignièrès plus un diffuseur à hauteur du CD 13.

Troisième barreau

- De la sortie du tunnel à la déviation du Perray en Yvelines en zone agricole au nord de la RN 10 en dénivelée, et couverte près des Essarts le Roi pour urbanisation à venir.
- Un échangeur à hauteur du CD 191 et un diffuseur pour les Essarts le Roi.



Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 2 Tracé hybride

Famille - Proposition Groupe de travail Codesqy 2

Tracé hybride

• Avantages

- Le moins mauvais des tracés pour l'environnement de l'homme
- Effacement de la coupure urbaine, rétablissement des voiries transversales, rétablissement de la qualité de vie
- Emprunte une infrastructure existante sur un quart du tracé, et pour moitié sur un tracé consensuel
- Travaux limités, cantonnés aux extrémités du tunnel
- Accès aux zones d'activité par échangeurs (CD 191, Coignières Ouest, CD 58, F 12) et diffuseurs (Les Essarts, CD 13 et RD 36)

• Inconvénients

- Coût élevé (tunnelier)
- Pas de financement pour la requalification de la RN 10

8 - Avis Codesqy sur prolongement
A 12 - RN 10

Expression du vote

Avis Codesqy sur prolongement A 12 - RN 10

Expression du vote

- Opportunité du prolongement de l'A 12 OUI NON
- Trois conditions de réalisation à minima OUI NON
 1. Tranchées couvertes ou tunnel en zones urbanisées
 2. Suppression coupure urbaine et requalification RN10
 3. Dernière étape avant choix définitif
- Familles de tracés (marquer ① et/ou ② selon votre préférence pour exprimer votre 1er et/ou 2ème choix)
 - Transformation de la RN 10 OUI NON
 - Jumelage avec la voie ferrée OUI NON
 - Tracé Médian OUI NON
 - Par le vallon du Pommeret OUI NON
 - Par RN 12 Nord Ouest OUI NON
 - Proposition Groupe de travail Codesqy 1
A 12 sous RN 10 OUI NON
 - Proposition Groupe de travail Codesqy 2
Tracé Hybride OUI NON

Nom, Prénom :

Date :