

CONCILIER AMENAGEMENT DE LA N10 ET PROLONGEMENT DE L'A12

Au fil des auditions du débat public, nous constatons que nous sommes tous d'accord pour reconnaître les nuisances insupportables que subissent les riverains de la N10 et qu'il convient de trouver une solution pour remédier à cette situation.

Deux « clans » principaux s'affrontent depuis maintenant de nombreuses années :

- Les communes riveraines de la nationale, qui aspirent à trouver une solution qui permette d'apporter à leurs habitants tranquillité et qualité de vie et demandent notamment la requalification de la N10 en boulevard urbain mais qui, malheureusement, ne proposent comme solution que de rejeter leurs nuisances chez les voisins.
- Les communes voisines qui défendent leur tranquillité et leur qualité de vie en rejetant des tracés qui ne manqueraient pas de leur apporter les nuisances dont les autres ne veulent plus et qui sont partisans notamment d'un aménagement de la nationale.

Quels que soient les tracés présentés aujourd'hui, aucun ne fait l'unanimité et nous nous trouvons quasiment face à un blocage.

Sans espérer trouver un consensus, il est important que la solution qui sera retenue par les pouvoirs publics ne permette à aucune des parties de se sentir perdante. Il faut donc rechercher une solution qui permette de réduire drastiquement les nuisances existantes des uns sans les rejeter chez les autres.

Ma piste de réflexion n'est pas nouvelle et elle est celle d'un simple citoyen, non expert du domaine, avec toute la naïveté sans doute qu'elle implique dans la recherche d'une solution disons, admissible par tous.

Aussi, je m'interroge toujours pour savoir pourquoi le maître d'ouvrage ne présente que des solutions d'aménagement en tranchée couverte alors qu'une **solution en tunnel foré** apporterait, il me semble, bien des avantages.

- L'état a été capable de réaliser une autoroute A14 entre Orgeval et La Défense avec un passage en tunnel de 2800m de long pour préserver la forêt et la terrasse de Saint Germain,
- L'état est entrain de réaliser le bouclage de l'A86 de Rueil-Malmaison au Pont Colbert avec un tunnel Est, à deux niveaux, de 10km de long, à des profondeurs variant de 15 à 90m,
- L'état projette également un tunnel Ouest de cette même A86 pour rejoindre l'A12 à Bailly, tunnel d'environ 7km de long à des profondeurs du même ordre que celles du tunnel Est. Sa mise en service est au plus tôt, à horizon 2011.

Nous disposerons donc à proximité, au début des années 2010, à l'issue du forage du tunnel Ouest de l'A86, d'un tunnelier. Pourquoi n'utiliserait-on pas ce même outil, dont l'investissement est fort cher, pour démarrer quelques kilomètres plus loin un **forage en tunnel sous la nationale 10**.

Cet aménagement en tunnel, sous la nationale, ne permet-il pas de répondre aux souhaits des uns et des autres et ne présenterait t'il pas les avantages suivants :

- Une séparation des flux de transit A12, en sous-sol, avec une réduction drastique des nuisances en surface pour les riverains de la Nationale 10,
- Une requalification possible de cette même nationale en surface, en boulevard urbain,
- La suppression des ouvrages de franchissement des voies ferrées,
- La préservation des espaces naturels et agricoles,
- Enfin, des travaux majoritairement en sous-sol qui :
 - o épargneraient la surface sur la majorité du tracé,
 - o limiteraient les perturbations engendrées par le chantier auprès des riverains ,
 - o faciliteraient le maintien de la circulation pendant les travaux, point qui semble être une des pierres d'achoppement des solutions proposées avec des aménagements en tranchées couvertes.

Certes un tunnel coute plus cher. Encore faut-il donc une volonté politique et savoir y mettre les moyens !

La réunion publique du 16 mai sur les coûts et financement a mis en évidence que contrairement à certaines idées largement exprimées, compte tenu d'aménagements nouveaux et nécessaires, comme la couverture de la traversée de Montigny, il n'apparaissait pas une solution qui sur le plan financier soit nettement plus avantageuse que l'autre.

L'état, qui n'a pas été capable de faire un choix lorsque celui-ci était encore possible doit donc aujourd'hui assumer sa responsabilité en mettant en face les moyens nécessaires et notamment financiers pour la recherche d'une solution qui permettrait de concilier les aspirations des uns et des autres.
