

Prolongement de l'A 12

Débat Public

Contribution : pour sortir de l'affrontement « rural – urbain »

Rédacteur : Patrick BONY: habitant de Cernay la Ville, ingénieur ETP, directeur de travaux souterrains dans un grand groupe de TP, membre de l'Association Française des Travaux En Souterrain et enseignant vacataire de travaux souterrains au CNAM et au CHEBAP.

Prolonger l'A 12 : un soulagement pour les riverains de la RN 10 et un besoin à moyen terme

La question à se poser en amont est celle de l'utilité de ce prolongement et de son dimensionnement.

Mon sentiment est que l'indispensable effort à faire pour le développement des transports alternatifs (ferroutage, transports en commun) et la construction d'un réseau autoroutier national moins tentaculaire autour de Paris ne dispensent pas de la poursuite de l'amélioration du réseau actuel et l'achèvement des projets amorcés.

Il ne sera pas acceptable de renvoyer vers l'Est tous les contournements de Paris sans que l'Ouest parisien ne prenne un peu sa part.

La mise en chantier rapide du prolongement de l'A 12 me paraît donc justifiée par :

- une nécessité à court terme : mettre fin aux nuisances des riverains de la RN 10 (singulièrement à Trappes)

- un besoin à moyen terme : assurer une cohérence avec les projets routiers en cours.

L' A 86 s'arrête actuellement à RUEIL MALMAISON. En 2010, les véhicules légers pourront rejoindre Pont Colbert par le tunnel VL de COFIROUTE et à terme l'ensemble du trafic doit rejoindre l'actuelle A 12 au-delà de ROQUENCOURT par le tunnel TT (« Tout Trafic »). Le prolongement de l'A 12 deviendra donc alors indispensable.

Il paraît donc raisonnable d'engager dès maintenant ce prolongement dans une version « à long terme » satisfaisant à ces deux objectifs.

Un débat bloqué et focalisé sur 2 solutions

Les séances du débat public et les nombreuses communications ont montré une très perceptible crispation des positions et un antagonisme fort entre les partisans du tracé urbain (famille 1) et ceux du tracé rural (famille 4).

Les uns ne voient en outre de salut que dans l'adoption du tracé combattu par les autres.

Cette situation me paraît d'autant plus dommageable que les deux « camps » me semblent avoir raison.

Le tracé urbain « famille 1 » : des nuisances insupportables pour les riverains de la RN 10

L'impatience des riverains de la RN 10 à voir une solution alternative est compréhensible et justifiée. Rien n'a été fait dans les dernières décennies pour améliorer la situation et les nuisances subies depuis longtemps appellent une solution définitive au problème.

A ce titre les solutions d'attente ou trop partielles paraissent inappropriées.

Quant aux solutions lourdes avec mise en tranchée couverte de la RN 10 dans son emplacement actuel, elles sont techniquement possibles : les services de la DDE et nos entreprises « savent » faire.

Par contre, le temps nécessaire aux travaux (8 ans ont été évoqués lors du débat du 1^{er} juin à La Verrière), les nuisances « travaux » engendrées par la complexité des phasages (emprise disponible très réduite) conduiraient à plusieurs années de « sur-nuisances » difficilement envisageables.

Cela est particulièrement criant pour la traversée de Trappes. C'est encore le cas pour la suite urbaine de l'implantation actuelle dont on sent bien l'intérêt qu'il y aurait à en extraire le trafic de transit.

Pour toutes ces raisons, le tracé de la famille 1 me paraît devoir être rejeté.

Le tracé rural « famille 4 » : un sale coup pour l'environnement, le PNR et le Mesnil Saint Denis

Les tracés des familles 2, 3 et 4 répondent bien aux exigences des riverains de la RN 10, mais curieusement, dans les séances de débat, on a eu l'impression que seul existait la famille 4 et son tracé qualifié de rural ou d'historique.

Ce tracé cumule pourtant, à mon sens, 2 inconvénients majeurs, bien mis en évidence par les riverains concernés et les défenseurs du PNR :

- il conduit à réaliser un équipement lourd d'infrastructure dans une zone précédemment dévolue à la préservation des espaces naturels pour le bien de toute la population francilienne. Le « sens » de l'histoire ne me paraît pas devoir être au déclassé des sites.

Par ailleurs, si nos entreprises savent réaliser de très beaux ouvrages d'art, le viaduc du vallon du Pommeret n'est en rien comparable à celui de Millau en terme d'impératif topographique et il ne s'agit pas de faire de l'art pour l'art.....

- il isole totalement Le Mesnil Saint Denis du PNR et de son environnement rural et est, à ce titre et de façon compréhensible et justifiée, insupportable pour les habitants du Mesnil Saint Denis.

Pour ces raisons, le tracé de la famille 4 me paraît devoir être rejeté.

Pour une recherche de solution acceptable sur la base d'un « tracé famille 3 retravaillé »

Je pense que le gisement de solutions de meilleur compromis se trouve dans la famille 3. Le tracé dit médian libère les communes riveraines de la RN 10 dans sa partie urbaine en utilisant des emprises périphériques et pénètre de façon beaucoup plus discrète dans le périmètre du PNR.

Il constitue donc une réponse pertinente aux problématiques évoquées plus haut.

Quels sont les inconvénients résiduels liés à ce tracé ?

Lors des débats, les oppositions ou griefs à ce tracé sont venus des riverains de Montigny le Bretonneux, Le Mesnil Saint Denis et La Verrière. :

- Montigny-le-Bretonneux : les griefs sont communs aux familles 2,3 et 4. Les réserves exprimées par les riverains seraient faciles à lever par une approche « tranchée couverte » ou alternance de tranchées et trémies. Les tranchées couvertes réalisées en site propre sont faciles et rapides à réaliser et donc de coûts supportables (en tout cas nettement moins chères que de faire des couvertures à posteriori comme le fait actuellement la DDE un peu partout en Ile de France sous la pression des riverains). Les nuisances travaux sont faibles (dans les zones urbanisées, on fait la dalle de

couverture en premier et on travaille « en taupe » en dessous ensuite) et une fois réalisées les tranchées couvertes sont de faux tunnels qui libèrent la surface.

Des trémies peuvent être faites régulièrement pour éviter les concentrations de gaz aux extrémités et faciliter la ventilation.

Les problèmes de sécurité, très contraignants pour les tunnels longs et profonds sont faciles à traiter dans le cas des tranchées couvertes.

- Le Mesnil Saint Denis : la famille 3 prévoit déjà un passage majoritairement en tranchée couverte. Un effort d'explication et de pédagogie est à mener en direction de la population concernée. Celle-ci devrait vite comprendre que cette solution de compromis préserve pour l'essentiel l'intégrité et le cadre de vie de la commune.
- La Verrière : les élus et représentants des riverains de La Verrière ont semblé lors des débats focaliser sur le tracé de la famille 4, paré de toutes les vertus car le plus éloigné de leur commune.

L'abandon des familles 1 et 2 serait sans doute de nature à leur permettre d'entendre les arguments démontrant le peu de nuisance apporté par le contournement en tranchée couverte de La Verrière par le sud.

Conclusion : pour une poursuite sereine de recherche d'une solution acceptable par le plus grand nombre

L'urgence me semble être de sortir du choc frontal entre les tenants du tracé urbain et du tracé rural.....en donnant satisfaction aux 2 « clans » et donc en abandonnant les familles 1 et 4

Leurs tracés sont objectivement porteurs d'éléments totalement inacceptables par les parties concernées.

Après dédramatisation du débat, et approfondissement des études du tracé médian par la DDE, avec des variantes « tranchées couvertes » permettant une meilleure protection des riverains, le débat pourrait être repris et susciter un consensus assez large sur cette solution « médiane améliorée »