

Daniel GORON

Président du collectif arcisien et fontenaysien
contre les nuisances de l'A12 et de la N12

UNE SOLUTION ALTERNATIVE : LE TUNNEL FORÉ PAR TUNNELIER

Cette solution de simple bon sens et qui a fait ses preuves est LA SEULE qui évite aux riverains les nuisances/bruits/pollution inhérents à un chantier de plusieurs années en surface.

Cette possibilité vient d'être envisagée pour le tunnel sous l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly.

Encore plus près, COFIROUTE, maître d'ouvrage, a confié à un groupement d'entreprises (SOCATOP) le percement de 17 km de tunnels, de Rueil -Malmaison à l'A13, du Pont-Colbert à l'A13, de Rueil à l'A12, ceux-ci acceptant des camions jusqu'à 4,50 m de haut.

Ces tunnels passent, ou vont passer, à une profondeur de 20 à 90 m sous les villes de La Celle Saint-Cloud, Vaucresson, Le Chesnay, Marnes-la-Coquette, Ville d'Avray, Viroflay et Versailles.

Le tunnelier utilisé a pour particularité de "*forer indifféremment les structures de terrains variés qui composent le sous-sol du bassin parisien : sable de Fontainebleau, humide et très perméable -sables aquifères-(les mêmes que sous Trappes ?) ou le calcaire, dur et très résistant*" (extrait d'un document Cofiroute).

La technique de congélation, bien connue des ingénieurs depuis le passage du métro sous la Seine en février 1905, permet de traverser les sables aquifères.

Devant la levée de boucliers de ces communes riches que sont La Celle Saint-Cloud, Vaucresson, Le Chesnay, Marnes-la-Coquette, Ville d'Avray, Viroflay et Versailles, unanimes à refuser le tracé en surface, puis en tranchée, l'Etat a adopté le principe du tunnel. Au total, un investissement de 1,6 milliards, qui a conduit l'Etat à confier pour 70 ans la concession du péage à Cofiroute.

Il faut noter que les ingénieurs de la DDE des Hauts-de-Seine et des Yvelines ont contribué à "*la solution souterraine souhaitée par l'Etat*" (cf document Cofiroute page 14),

En permettant d'alléger la circulation sur la voirie locale, le tunnel fournit aux communes qu'il traverse une opportunité d'aménagement, offre la possibilité de développer une politique de transports et de déplacements, contribue à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Aux bénéfices d'un tunnel foré, on peut ajouter un gain, à chiffrer, mais certainement important, sur les solutions de surface : aucune indemnité d'éviction ou autre, aucun relogement à envisager. La valeur de tréfond est égale à zéro.

Daniel GORON

Président du collectif arcisien et fontenaysien
contre les nuisances de l'A12 et de la N12

L'objection qu'on va opposer à cette solution, c'est son prix.

Je récusé cet argument pour trois raisons :

- une réalisation, quelle qu'elle soit, dure des dizaines d'années. Alors, que représentent quelques dizaines de milliards de plus, amortis sur 50, 60, 70 ans, si on évite à de malheureux riverains de subir les nuisances (bruit, pollution atmosphérique) comme à Trappes ou à Maurepas ? D'ailleurs, la différence de coût n'a pas été précisément chiffrée et n'est pas aussi considérable qu'on veut bien nous faire croire ;
-
- le coût induit par les maladies respiratoires et autres dues à ces pollutions ;
-
- le fait qu'en général l'Etat, hésitant à faire payer par le contribuable le coût d'une telle réalisation, adopte la solution d'une autoroute à péage, ce qui résout les problèmes financiers.

Cette "communication" n'a d'autre ambition que d'attirer l'attention de la commission de débat public sur une possibilité mondialement connue et employée. Est-il possible que le maître d'œuvre l'ignore ? Elle est curieusement absente, très curieusement absente, de son étude.