

Intervention de Monsieur Yves VANDEWALLE, Conseiller général, Président du parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse, lors de la réunion du 30 mars 2006, l'A12 et la qualité de l'environnement naturel et rural.

Afin de faciliter le bon déroulement du débat public, je vais rester dans le champ qui m'est attribué ce soir et je passerai sous silence les autres aspects du débat.

La question posée est claire : il s'agit des rapports entre le prolongement de l'autoroute A12 et le territoire du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse.

DES ESPACES NATURELS DE QUALITE PROTEGES DE LONGUE DATE

La protection du territoire de la haute vallée de Chevreuse remonte aux années 1960. Le SDRIF de 1965 (*document*) protège le territoire de la vallée de Chevreuse et crée au nord la ville nouvelle. Il prévoit déjà le prolongement de l'autoroute A12, elle contourne alors la zone d'activités de Trappes avant de rejoindre la RN10 à hauteur du pont de La Villedieu. Cet objectif de protection est confirmé par le plan d'urbanisme intercommunal de 1967 : le site est alors inscrit (*document*).

Dans les années 1970, les risques d'urbanisation massive (vente d'une partie des terres du Château de Dampierre) font réagir l'Etat et les élus : c'est le classement du site de la vallée de Chevreuse en 1980 et la création du Parc naturel régional en 1985, le premier et pendant longtemps le seul parc naturel régional d'Ile de France. Ce n'est pas un hasard et le schéma des espaces naturels du Conseil Général des Yvelines approuvé en 1994 confirme le grand intérêt patrimonial de ce territoire.

Pendant ce temps, A12 se promène sur les SDRIF : *1976 et 1994*.

En résumé, car je n'ai pas le temps de détailler, trois idées à retenir :

1. C'est un territoire de grande valeur environnementale auquel la proximité de Paris confère un intérêt particulier,
2. C'est un territoire très protégé : le classement du site et la charte du Parc naturel régional sont des outils juridiques forts comme le souligne le dossier du maître d'ouvrage page 42 ; je vous renvoie à l'avis rendu par le Conseil d'Etat en 1999 et à l'étude juridique qui sera remise sous forme de cahier d'acteur. Ces contraintes, nous les acceptons dans l'intérêt général bien que nos communes aient peu de moyens et des services modestes comparés à ceux dont bénéficie la population de Saint Quentin en Yvelines car la nature rapporte peu et nos communes ont peu de ressources.
3. L'enjeu majeur, c'est l'aménagement du territoire. Conserver un équilibre harmonieux entre la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines et le Parc naturel régional dont les territoires sont complémentaires. Le nouveau schéma directeur régional en cours d'élaboration préserve cet équilibre (*document*) qui est pour beaucoup dans l'attractivité du sud-Yvelines. Il n'est dans l'intérêt de personne de bouleverser cet équilibre.

UNE GRAVE DEGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT UN DANGER MORTEL POUR LE PNR

Une remarque préalable :

Le dossier du maître d'ouvrage détaille par le menu toutes les nuisances de la RN10, des nuisances que personne ne conteste et auxquelles il faut remédier. Il est en revanche très discret sur l'impact des tracés autoroutiers et les mesures adoptées pour limiter les nuisances, tant sur les milieux traversés que sur les populations riveraines. En outre, on va augmenter globalement les nuisances en attirant du trafic supplémentaire dans une région déjà fortement polluée à l'ozone. Accroître et dédoubler les nuisances au lieu de les réduire, est-ce une bonne idée ?

Trois types d'impacts directs :

1. Un impact sur les populations qui vont subir les nuisances de l'autoroute. Ce qui est insupportable pour les riverains de la RN10 l'est aussi ailleurs, il ne peut pas y avoir deux poids deux mesures. Or si l'on prend les chiffres fournis par le dossier du maître d'ouvrage (*document*), on constate que les écarts de population entre les tracés ne sont pas aussi importants que le disent certains. De ce point de vue, opposer un tracé rural à la RN10 est une imposture : que l'on songe simplement aux populations de Montigny le Bretonneux, Le Mesnil Saint Denis et Lévis Saint Nom. Plutôt que de dédoubler les nuisances, n'est-il pas préférable de les attaquer à la racine ?
2. Un impact évident sur les milieux naturels. La DDE les réduit à quelques hectares, c'est-à-dire à l'emprise de l'autoroute, cela ne trompe personne. Je n'ai pas le temps de développer ce point et je ne vais prendre que deux courts exemples : des apports d'eaux massifs sur les cours amont du Rhodon et de l'Yvette peuvent provoquer une modification du profil d'équilibre de la rivière qui va sur certains tronçons creuser son lit, ce qui va abaisser le niveau de la nappe phréatique et assécher des zones humides de fond de vallée qui abritent plus de 90% de la biodiversité du Parc. Sur d'autres tronçons en revanche, des atterrissements vont créer des zones inondables. Second exemple : la pollution de l'air (*document*). Or la nature appartient à tout le monde et tout le monde en profite.
3. Un impact sur les flux de circulation (*document*) : l'échangeur du Mesnil Saint Denis va attirer un trafic important sur les RD13 et 58 (+ R12 qui va affecter les quartiers du Bois de l'Etang à La Verrière et de La Chapelle à Elancourt). Au nord, la commune de Voisins le Bretonneux a demandé une déviation de la RD36 (*document*) par le plateau de Port Royal des Champs et le site classé de la vallée de la Mérantaise dans le Parc naturel régional. Au sud, l'échangeur des Essarts va engendrer un trafic supplémentaire sur la RD 202.

L'IMPACT LE PLUS DANGEREUX EST INDIRECT : l'autoroute est le cheval de Troie de l'urbanisation dans le Parc naturel régional en faisant sauter les verrous naturels qui permettent de maîtriser efficacement le front d'urbanisation (*document*).

Avec l'autoroute, les exploitations agricoles ne seront plus économiquement viables (voir l'avis de la Chambre d'agriculture et la notion de « masse critique ») et l'intérêt touristique anéanti. Il faudra donc bien valoriser ces friches abandonnées par l'agriculture à un moment où l'Etat recherche des terres à urbaniser, notamment avec la proximité de l'O.I.N.

Le Mesnil Saint Denis et une partie de Lévis Saint Nom vont rentrer de fait dans l'orbite d'influence de la ville nouvelle et leurs territoires seront nécessairement urbanisés à plus ou moins long terme, notamment près de l'échangeur.

C'est le commencement de la fin pour le Parc naturel régional.

Un fantasme ? Je rappelle que l'autoroute A10 traverse l'extrême sud du territoire du Parc et que la commune de Ponthévrard a quitté le PNR en 1999 pour pouvoir réaliser une zone d'activité près de l'autoroute ! Un processus encore plus inéluctable au contact direct de l'agglomération nouvelle.

CONCLUSION

ON OPPOSE STUPIDEMENT LES POPULATIONS ALORS QU'ELLES ONT DES INTERÊTS COMMUNS : SEULE UNE SOLUTION PARTIELLEMENT SOUTERRAINE PEUT REpondre AU PROBLEME POSE, SI ON VEUT PROTEGER EFFICACEMENT A LA FOIS LES POPULATIONS RIVERAINES ET L'ENVIRONNEMENT. Les précédents ne manquent pas : de Neuilly à l'autoroute A14...

Nous l'avons proposé lors de la grande manifestation de 1998 et Trappes a repris l'idée : il en reste 280m devant la mairie de Trappes pour 70 millions d'€ : pourquoi se contenter d'un échantillon ?

Le prix à payer aujourd'hui, c'est celui de la qualité du cadre de vie des générations futures. Selon le choix que nous ferons, nos enfants nous remercieront ou nous maudiront. Faisons en sorte qu'ils nous remercient.