

Dominique Lochon
Conseillère municipale d'Élancourt
Membre du groupe de travail « A12 par le Pommeret »

Prolongement de l'autoroute A12 : contribution au débat public
30/05/2006

Prolongement de l'autoroute A12 : OUI au prolongement par le Pommeret !

À la question : faut-il prolonger l'autoroute A12 ? La réponse a été donnée par les aménageurs depuis quarante ans : c'est oui !

Par où ? À travers les schémas directeurs régionaux successifs (1965, 1976, 1994), les mêmes aménageurs ont proposé plusieurs réponses, mais toutes concordent sur un point : ce n'est pas un réaménagement sur place, donc pas sur la RN10 !

Car on aurait tendance à oublier que l'État a inscrit dès 1965 (il y a donc 40 ans) le principe du prolongement de l'autoroute A12 en déviation des zones urbaines de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. À travers ce choix, l'État manifestait une cohérence par rapport à la création de cette agglomération, devenue depuis un pôle d'excellence. À l'époque, les pôles de compétitivité ou autres OIN n'existaient pas encore et pourtant le prolongement de l'A12 était déjà apparu comme une absolue nécessité en termes de planification régionale.

Saint-Quentin-en-Yvelines, un pôle économique majeur

Depuis trente ans, Saint-Quentin-en-Yvelines a pris son essor, a vu sa population augmenter rapidement, et est devenu un pôle économique de première importance. Le pôle d'emploi de Versailles-Saint-Quentin-Vélizy enregistre une croissance significative que la politique des pôles de compétitivité va venir conforter.

La création d'une Opération d'intérêt national sur Saint-Quentin / Massy / Saclay / Versailles consacre la volonté de soutenir cet essor, pour rendre ce territoire plus attractif pour les activités, la recherche, le logement...

Ne rêvons pas : le trafic de la RN10 et d'A12, malheureusement, continuera à croître, car notre territoire n'est pas seulement un lieu de passage : c'est surtout une destination qui sera de plus en plus attractive, du fait de son positionnement géographique dans l'ensemble régional.

Ne soyons pas hypocrites non plus : le développement des transports collectifs, nous le souhaitons tous, et pour être une utilisatrice au quotidien de la ligne SNCF Paris-Montparnasse / Rambouillet ou du réseau de bus Sqybus, nous savons tous que le développement des transports en commun se heurte à des contraintes budgétaires et des résistances politiques. À cet égard, l'exemple du prolongement de la ligne C du RER jusqu'à Rambouillet est significatif puisque nous le réclamons depuis vingt ans, en vain.

Pragmatisme et solidarité

Depuis bientôt 40 ans, des populations souffrent car frappées par des nuisances grandissantes. Cela ne peut plus durer, entend-on...

Mais on continue à se "renvoyer le mistigri" de réunion en réunion en évoquant tel ou tel tracé pendant que près de 150 000 habitants supportent depuis des décennies les nuisances créées par l'actuelle RN10, du fait du bruit et de la pollution, mais surtout à cause de l'effet de coupure qu'elle représente entre l'habitat, les emplois, les équipements (et en particulier les gares). Ceux qui ont des difficultés à se déplacer (familles aux revenus modestes, personnes âgées, jeunes non motorisés) sont les premiers touchés.

Imaginer renvoyer le problème ailleurs, du côté de la route de Dreux par exemple, alors que les populations concernées sont absentes dans notre débat est un leurre ou une façon de retarder une décision.

Peut-on raisonnablement penser qu'il y aurait « là-bas » des populations s'enthousiasmant à l'idée de recevoir une telle infrastructure routière ? La réponse est non !

La simple logique voudrait qu'une telle infrastructure passe là où elle est utile, c'est-à-dire à proximité des bassins de logements et d'emploi, mais aussi là où il y a le moins de population pour en supporter les désagréments. Dès lors, c'est le tracé par le Pommeret qui s'impose !

L'intérêt général doit l'emporter

Le groupe de travail « A12 par le vallon du Pommeret », constitué d'élus de toute origine politique et d'associations locales, est bien celui de l'intérêt général.

Tous les conseils municipaux des communes riveraines de la RN 10 sont solidaires depuis trente ans pour demander le prolongement de l'autoroute A12 selon le tracé par le Pommeret figurant au schéma directeur d'aménagement de la RIF de 1976.

Cette permanence, cette obstination diront certains, a un sens : celui de l'intérêt général. Car notre responsabilité d'élus, de représentants des populations, c'est de dire l'intérêt général et de le défendre contre des intérêts particuliers...

Qu'aujourd'hui l'opportunité du projet de prolongement soit toujours en débat, trente ans après, souligne les résistances et les égoïsmes. Et que le « débat public » devienne tout naturellement le lieu où se cristallisent les antagonismes anciens entre partisans et opposants au prolongement de A12 est regrettable : le classement litigieux du vallon du Pommeret en juillet 1980, postérieur au tracé, la multiplication d'études pour tenter d'identifier de nouveaux itinéraires plus consensuels visent à différer les décisions qui auraient dues être prises au nom de l'intérêt général depuis trente ans.

Le tracé sud par le Pommeret, appelé "tracé historique", est le tracé qui constitue le choix le plus respectueux de notre environnement et le moins coûteux, même si les détails du tracé, de son insertion dans l'environnement et des coûts doivent être affinés par le maître d'ouvrage.

Au niveau des « grands indicateurs » présentés lors du débat public, qu'il s'agisse de l'utilité du projet et de l'intérêt au niveau de l'aménagement du territoire, des effets positifs et négatifs sur l'environnement et des coûts, le tracé du Pommeret remplit l'ensemble des critères.

Il faut donc :

- prolonger A12 en dehors des villes, par le tracé du Pommeret, avec tous les aménagements nécessaires en tranchée couverte au niveau de la traversée de Montigny-le-Bretonneux ;
- transformer l'actuelle RN 10 en boulevard urbain ;
- restaurer sur la RN 10 une circulation urbaine sécurisée, aussi bien le long de la route nationale que sur les voies communales qui servent actuellement d'itinéraires de substitution ;
- réduire l'effet de coupure, pour améliorer des fonctions urbaines et des liaisons entre quartiers situés de part et d'autre de la voie.

Les intérêts et la protection de dizaines de milliers d'habitants des communes concernées par les tracés urbains doivent primer sur les faibles nuisances environnementales causées par le tracé rural du Pommeret.

L'écologie, dont nombre d'entre nous se réclament, est une science de l'étude des milieux : ne doit-elle pas avant tout assurer la défense des FEMMES et des HOMMES ?