

AVIS DE LA COMMUNE DE LA VERRIÈRE SUR LE DOCUMENT « AUTOROUTE A12, PROLONGEMENT JUSQU' AUX ESSARTS-LE-ROI, COMPARAISON DES TRACÉS »

Vu le document « Autoroute A12, prolongement jusqu'aux Essarts-le-Roi, comparaison des tracés », adressé par le Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer le 2 juillet 2004, vu le courrier par lequel l'avis du maire et d'autres élus du sud des Yvelines est sollicité, vu la réponse du maire rappelant la position de principe de la Ville et précisant au ministre que des observations plus complètes feraient l'objet d'une délibération à l'occasion d'une réunion du conseil municipal et des habitants, vu les milliers de signatures recueillies sur la pétition « A12 par La Verrière non, A12 par le vallon du Pommeret, c'est la seule solution », les considérations suivantes sont apportées :

Il est indispensable de séparer les flux de transit et de desserte locale actuellement concentrés sur la RN10. Les aménagements nécessaires de celle-ci visant à limiter l'impact local de ses nuisances et faciliter les accès aux villes traversées ne peuvent tenir lieu de réponse suffisante. Le document soumis au présent avis par le Ministre des Transports prend acte de cette nécessité d'un prolongement de l'A12 complètement disjoint de la RN10 jusqu'aux Essarts-le-Roi. Seul reste en suspens le choix d'un tracé. L'avis demandé porte sur le «2a », le «2d» et le «3c».

Le tracé 2a se situe en zone très urbanisée, et la réalité va bien au-delà de ce qui est écrit dans le document ministériel. Ce tracé passe à quelques pas de nombreux immeubles collectifs, d'une cinquantaine d'habitations individuelles, d'une trentaine de bâtiments industriels, de plusieurs groupes scolaires, d'une résidence sociale, d'un centre d'hébergement et de soins pour personnes âgées, d'établissements mutualistes, de deux centres commerciaux, d'un gymnase, d'un espace dédié aux jeunes de 18 à 25 ans, d'un centre culturel, de la gare routière et de la gare SNCF et de l'Hôtel de Ville. Les raisons qui conduisent le document à écarter les tracés du fuseau 1 qui empruntent ou longent la RN10, en particulier les « difficultés géologiques liées à la proximité d'un grand nombre d'habitations situées en limite des travaux envisagés » valent bien plus pour le tracé 2a en raison de la hauteur et de l'importance des constructions qui le bordent. Pour nombre d'immeubles ou équipements l'accès serait extraordinairement compliqué pendant le chantier. Vivraient à moins de 50 mètres de l'emprise 2000 habitants et à moins de 300 mètres la quasi-totalité des 6000 Verriérois. Auraient leur activité quotidienne dans le même rapport de proximité environ 2000 salariés et 700 écoliers. La vingtaine de pavillons les plus proches de l'emprise, absolument non prévus pour supporter les nuisances immédiates d'un tel chantier, devraient – au-delà de ceux qui seraient purement et simplement démolis - être libérés de leurs occupants pendant les travaux. La continuité de l'avenue de la Gare et de l'avenue des Noës, qui constitue le seul axe reliant les trois quartiers de la ville, serait rompue en plusieurs endroits. Par conséquent pendant tout le déroulement du chantier, les automobilistes désirant entrer ou sortir de la ville devraient emprunter un circuit invraisemblable passant par le Mesnil-Saint-Denis. Les nuisances ne se limiteraient pas à celles du chantier, en effet l'expérience de ce type de souterrain montre que le bruit, en particulier des deux-roues et des véhicules lourds, se transmet aux habitations proches. L'ensemble des pollutions atmosphériques seraient, à partir des dispositifs de désenfumage, concentrées bien plus près des habitations verriéroises que l'actuelle RN 10. Les emprises des issues de secours empièteraient nécessairement sur les quartiers d'habitation au delà de la largeur normale de la voirie. Si le document semble trouver un intérêt à regrouper des infrastructures, les inconvénients, comme le montrent les études récentes sur les liens entre santé des citoyens et pollution, surpassent largement cet éventuel intérêt lorsque ce regroupement conduit à concentrer les nuisances et les risques en milieu urbain alors qu'une autre solution est possible. La Verrière a déjà sur son petit territoire et en milieu urbain, recoupant ou longeant le tracé 2a, une route nationale, une voie ferrée, une ligne haute-tension 2 X 225KV, une ligne haute-tension 63KV, et dans son sous-sol un oléoduc et un gazoduc de diamètre 800. La partie non enterrée, proche elle aussi d'immeubles d'habitations, présente un obstacle pour le dossier déjà très difficile à monter de l'urbanisation du quartier des Bécannes - souhaitée dans un délai rapproché par la Ville, l'État et la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – en ce qu'il rend impossible autrement qu'à très long terme la réalisation de la desserte indispensable pour aménager l'ensemble du futur quartier. Le tracé 2a présenterait également des inconvénients majeurs pour la ville voisine de Coignières, avec le risque de délocalisations de nombreux emplois dont beaucoup sont d'ailleurs occupés par des Verriérois. Enfin, pour reprendre les termes du résumé du document soumis au présent avis, le tracé 2a «nécessite des démolitions de bâtiments », apporte des nuisances «dans des quartiers sociaux qui ont été réhabilités récemment », c'est la variante qui a « la tranchée couverte la plus longue » de loin la plus coûteuse.

Le tracé 2d est aussi un tracé urbain qui n'a pas plus de sens dans la mesure où un tracé rural est possible. Son emprise est située à quelques pas de deux équipements sportifs intercommunaux et du collège dont 60% des élèves sont Verriérois. Son passage à ciel ouvert sur le territoire de La Verrière ne permettrait pas de réaliser aux Bécannes un nouveau quartier suffisamment important et qualifié pour répondre véritablement aux besoins repérés par l'État, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la Commune.

Le tracé 3c est celui d'origine, inscrit dans les schémas directeurs d'urbanisme jusqu'en 1995, en zone non construite et non urbanisable. Aucun emploi ne serait touché. Un déclassement partiel et provisoire du site est possible (avis du Conseil d'État du 14 mai 1991), sur une portion qui ne représente que 0,16% de l'ensemble classé, à sa périphérie. Il n'y a pas d'incompatibilité absolue entre un passage autoroutier et un Parc Naturel Régional. Une quarantaine de tels Parcs sont traversés par une ou plusieurs autoroutes. En l'espèce seraient essentiellement franchis des espaces de grande agriculture céréalière, et le viaduc «ne devrait entraîner aucune modification sensible de l'agriculture et de l'écologie dans le vallon ». Si ce secteur comprend des «milieux intéressants (faune et flore) », ils ne sont «ni rares ni exceptionnels ». Si cette solution implique la disparition d'une très petite portion d'espace boisé, les trois hectares correspondants peuvent très bien être reconstitués ailleurs. Le savoir-faire des architectes et ingénieurs de l'Équipement en matière d'intégration des ouvrages dans les paysages naturels aura à s'exercer sur une courte distance dans un lieu de faible dénivelé dont la topographie limitera beaucoup le champ de perception visuel du viaduc. Le document soumis au présent avis reconnaît que ce tracé «n'a quasiment aucun impact sur le bâti », «présente l'avantage de permettre la circulation de véhicules de transports de matières dangereuses (pas de longues sections enterrées) », que «sa réalisation ne présente aucune difficulté » et que «c'est la solution la moins onéreuse, en investissement et en exploitation ». Le choix du tracé 3c aurait aussi une haute portée sur le plan de l'affirmation des valeurs de la République, alors que se développe chez certains de nos concitoyens - en général pas ceux dont les conditions de vie sont les plus modestes - la propension à n'accepter une opération d'intérêt général, souvent après avoir bénéficié des aménagements et infrastructures suffisants pour leurs propres attentes, que si elle est imaginée le plus loin possible du secteur géographique où ils résident. Enfin ce tracé revient presque à moitié prix de la moyenne des deux autres.

Après en avoir délibéré :

Nous émettons un avis favorable au tracé 3c.

Nous décidons de développer encore, avec l'ADVAAR, avec le groupe de travail pour le prolongement de l'A12 par le vallon du Pommeret, la mobilisation pour sa réalisation et pour que les tracés urbains 2a et 2d soient définitivement abandonnés.

Fait à La Verrière en réunion publique du Conseil Municipal et de la population, à l'unanimité des élus et à l'unanimité des habitants présents, le 3 septembre 2004.

Le Maire

Pierre SELLINCOURT