

CPDP Prolongement de l'A12 Contribution

Evelyne **AUBERT**

Adjoint au Maire chargé de la Communication, de la Jeunesse et des Sports
8, avenue de Bonnelles
78320 – Le Mesnil Saint Denis

Monsieur le Président,
Madame, Messieurs les membres de la Commission,

Voici, très modestement, mes impressions et réflexions à mi-parcours de ce débat public :

1 – Le dossier du Maître d'ouvrage

D'autres l'ayant déjà écrit beaucoup mieux que je ne saurais le faire, je ne m'attarderais pas sur les imprécisions, voire les inexactitudes de ce dossier (analyse de la situation, prévisions de trafic, estimation des coûts,...).

Je regrette essentiellement :

- que le débat se déroule sur des données aussi floues,
- que les questions posées au maître d'ouvrage n'obtiennent de réponses aussi précises et complètes que nous pourrions le souhaiter,
- qu'à chaque demande d'explications complémentaires Monsieur Rol-Tanguy esquive la question de fond ou nous réponde « à ce stade du dossier, on ne peut le savoir... ». Cela relève du mépris pour ceux qui, séance après séance, font l'effort de se déplacer, de participer et de l'écouter,...
- **qu'une décision puisse donc être prise sur des bases aussi tronquées ou inexactes...**

2 – Le prolongement de l'A12 : un vieux dossier figé par des années de faux débat

En fait, ce dossier vieux de près de 40 ans, ne ferait pas l'objet d'un débat si, comme toutes les autres villes nouvelles, les dessertes routières avaient été réalisées lors de la création de Saint Quentin en Yvelines.

On a laissé l'urbanisation évoluer de façon anarchique autour de l'axe de la RN 10 en négligeant de le traiter comme un axe de communication majeur.

Aujourd'hui, on veut nous « vendre » un boulevard urbain pour réhabiliter la ville de Trappes et pour cela on tente de renvoyer chez les autres (les « riches » de la vallée de Chevreuse) **les nuisances qu'on a refusé de traiter chez soi !**

Outre le fait que, contrairement à ce qui est déclamé au fil des réunions, **il n'y a pas de tracé « historique » passant au Mesnil Saint Denis et à Lévis Saint Nom**, les habitants de ces deux communes existent bel et bien, ne sont ni de riches propriétaires terriens ni des égoïstes privilégiés. Ils ont simplement choisi un cadre de vie auquel ils sont très attachés... !

3 – Vivre en Vallée de Chevreuse : une histoire d'amour et un acte militant

Arrivée en Seine et Oise en 1957, j'ai vu ses bois et ses plaines agricoles autour de Versailles disparaître peu à peu. J'ai vu naître Parly 2, Elysée 2, Vélizy 2, ...

J'ai découvert la vallée de Chevreuse **au début des années 70** alors que, jeune étudiante, je planchais sur le jansénisme et que j'avais voulu m'imprégner de l'ambiance de Port-Royal.

Je garde en mémoire la très forte impression que j'ai ressentie : ce calme, cette tranquillité, comme un apaisement si près de la ville !

Les hasards de la vie m'ont fait rencontrer et épouser un natif de cette vallée. A ses côtés, chaque week-end, à pied et à vélo, j'ai parcouru et aimé sentiers, forêts, bourgades...

A l'époque, il n'y avait pas de ville nouvelle, pas de constructions (ou si peu...) le long de la RN 10. Et on parlait déjà dans la vallée de ce projet fou (pour certains) : la création d'un Parc Naturel !

Au Mesnil, les Résidences du Château (premier ensemble pavillonnaire de type américain en région parisienne construit vers 1968) existaient déjà et la ZAC de Champmesnil sortait de terre.

En 1980, lorsque, jeunes parents, nous avons souhaité donner à nos enfants la chance d'être élevés à la fois « à la campagne, mais avec les commodités d'une petite ville », nous avons choisi Le Mesnil Saint Denis.

La Ville Nouvelle commençait tout juste à proposer ses programmes immobiliers.

Si, à l'époque, on avait voulu réaliser le prolongement de l'A12, cela n'aurait posé aucun problème, il y avait de la place ! Mais, non, rien n'a été prévu, on a construit, occupant tout l'espace disponible !

Pendant ce temps là, la création du Parc Naturel devenait réalité. Et il ne s'agissait pas simplement de se protéger de l'urbanisation et de la gourmandise des promoteurs immobiliers !

Pour moi, et beaucoup d'autres, simples militants associatifs très attachés à l'environnement, il s'agissait réellement de promouvoir un autre mode de vie : nous voulions que nos enfants voient encore des vaches dans les prés, qu'ils puissent aller pêcher les tritons dans les mares, qu'ils apprennent à reconnaître le chant des oiseaux, le cri de la chouette,...

Le Parc étant créé, le plus important a commencé : le faire vivre en développant les enjeux inscrits dans sa charte.

Si la première Charte s'attachait essentiellement à la préservation de l'environnement naturel, la seconde, signée en 1999 après 2 longues années d'état des lieux et de recueil des opinions des acteurs du Parc (élus, associations, habitants,...) s'est fixé le facteur humain au cœur de ses objectifs.

Aujourd'hui, beaucoup de ceux qui ont travaillé à la naissance du Parc en tant qu'associatifs sont devenus des élus et oeuvrent avec passion à faire de ce territoire « un laboratoire du développement durable » suivant l'expression de Dominique Voynet, alors Ministre de l'Environnement, lors de la signature par l'Etat de la seconde Charte.

Pour ma part, depuis maintenant 10 ans, je reçois chaque année les nouveaux habitants du Mesnil Saint Denis pour les accueillir avec l'équipe municipale en leur faisant visiter la commune. **A la question « pourquoi avez-vous choisi de venir habiter au Mesnil Saint Denis ? », la réponse est toujours la même : « pour l'environnement, parce que nous voulions habiter dans un village où nos enfants puissent connaître ce que nous avons nous-mêmes vécu dans notre enfance,... »**

Pour cela, il faut avoir conscience qu'il est nécessaire de renoncer à beaucoup de commodités : pas de crèche, peu de nourrices, des services de proximité réduits, un coût des activités plus élevé faute de ressources économiques dans le budget communal.

C'est le prix à payer pour une qualité de vie choisie et non subie.

Sommes-nous coupables d'avoir fait ces choix ?

Devons-nous « payer » parce que nous nous sommes battus pour défendre des paysages que des siècles d'histoire ont façonné ?

4 – Comment vivrons-nous en 2020 ?

Je suis très frappée dans ce dossier par l'**absence totale de données sociologiques**. En effet, pour se prononcer sur un projet dont la réalisation prévisionnelle se situe à l'horizon 2017/2020, la première des questions à se poser est : comment vont évoluer les modes de vie et de déplacements en région parisienne ?

Nous savons que le vieillissement de la population (papy-boom), le souhait de plus en plus grand des jeunes générations de privilégier leur cadre de vie plutôt que le « carriérisme » vont entraîner une dévitalisation de la capitale au profit des grandes villes de province (données INSEE disponibles sur internet !).

Suite à mes questions sur ce sujet, **j'ai noté que le maître d'ouvrage n'avait pas intégré ces données dans ses modélisations.**

5 – Avoir le courage d'aborder l'avenir avec réalisme

Même si cela peut faire peur, nous savons tous que nous sommes arrivés à un moment crucial des choix mondiaux : que nous le voulions ou non, nous allons devoir changer de mode de vie !

Le réchauffement de la planète, l'épuisement des ressources fossiles, l'émergence sur le marché économique mondial de nouvelles puissances, le nécessaire équilibre nord/sud,... vont contraindre tous les pays industrialisés à de grands bouleversements.

Mais que vient faire un petit bout d'autoroute de 17 km dans tout cela ? Rien, sinon qu'il est symptomatique que les services de l'Etat continuent à travailler avec une vision d'hier pour un projet à réaliser dans 10 ou 15 ans...

6 – Alors que fait-on ?

C'est finalement très simple :

- on arrête d'opposer les populations entre elles,
- on pose le constat (partagé par tous) qu'il y a un réel problème pour les zones d'habitat traversées par la RN 10, mais également par la voie ferrée (à La Verrière ce sont les voies SNCF qui longent les habitations et non la RN 10),
- on traite réellement la RN 10 en tenant compte de la diversité du tissu traversé (habitat, commerces,...),
- on fait en sorte de ne pas attirer de nouveaux flux de camions notamment de transit et on draine le trafic transeuropéen au large de la région parisienne par les voies existantes ou en cours.

Ainsi, on traite les nuisances là où elles se trouvent, sans en créer de nouvelles et on respecte l'équilibre entre agglomération de Saint Quentin en Yvelines et Parc naturel régional.

Ce qui est possible (et prôné par le maître d'ouvrage) à Neuilly par l'enfouissement de la RN 13 (sous circulation de 160 000 véhicules/jour) doit être réalisable à Trappes !

Mais pour cela, il faut du courage :

- le courage de faire table rase de décennies d'aprioris et de « vérités » assénées à des populations fragiles et crédules,
- le courage de respecter les engagements de l'Etat en matière de respect de l'environnement.

A quelques mois d'échéances électorales majeures, les responsables politiques auront-ils ce courage ?