

Jean Pierre Derain  
Habitant Le Mesnil Saint Denis  
Président de L'association des propriétaires et agriculteurs du Mesnil st Denis  
Président de l'Association foncière de remembrement.  
Ancien conseiller municipal

## **AUTOROUTE A12**

### **Un Peu d'histoire**

J'ai connu pendant mon adolescence, vers les années 60, les premiers propos sur le besoin de faire ou non une autoroute afin d'améliorer la circulation de la national 10.

J'ai entendu très souvent le maire de l'époque Raymond Berrurier, parler à la table de mes parents, des projets autoroutiers qui pouvait concerner le Mesnil, mais à ces moments là, le risque de voir traverser la commune était faible.

Un des tracer longeait la RN10 au nord passait à Trappes ou il n'existait à ce moment qu'une maison en meulière, seulement depuis Trappes à construire, et ce tracer n'est plus réalisable.

Un second passait au sud de la gare de triage de Trappes, sur les jardins des cheminots qui aujourd'hui sont occupés par un hôtel 1° Classe, le stockage grand froid Cryologic ainsi que des immeubles du Bois de l'Etang, la suite traversait la Verrière, peut-être bâtie à cette époque. Le troisième, concernait le Mesnil saint Denis le tracé arrivait où est la station d'épuration le Mesnil la Verrière, serpentait entre les hameaux et le bourg, la Ferme de Beaurain et le château.

Le quatrième, était situé beaucoup plus à l'est de notre commune plus proche de Saint Lambert des Bois, Passait derrière les Ambesis, traversait la route du Mesnil à Dampierre entre Levis St Nom et Maincourt.

Aujourd'hui, le tracé demandé par une partie des communes de la ville nouvelle de Saint Quentin, le tracé par le vallon du Pommeret, le plus mutilant pour la commune du Mesnil st Denis, une commune qui a voulu conserver son environnement, par une politique volontariste de toutes les municipalités depuis Maître R Berrurier, et par la volonté de ces habitants.

Il n'est pas équitable que les communes qui ont le plus bâti, celles qui ont créé les problèmes de circulation demande aux communes du parc de la haute vallée de Chevreuse de supporter leurs erreurs, qui en n'ayant pas prévu le moment voulu les dessertes nécessaires au besoin de la population, ils ont créé la surcharge de la RN10.

Pourquoi créer de nouvelles nuisances alors que certaines études montrent fort bien que la après la suppression des feux tricolores la RN10 transformée en voie rapide peut supporter la circulation à l'horizon 2020- 2025, nous savons fort bien que la RN 10 ne peut pas disparaître elle supporte beaucoup trop de circulation local, concernant le trafic interne ou d'échange environ 80% des déplacements.

L'aménagement de la RN10 pourrait apporter du bien être à certaines communes, notamment celle de :

La ville de Trappes, ou un passage souterrain au niveau du centre historique Trappes accéderait, à cette ville d'être rassemblée, et permettrait, un aménagement paysagé sur la RN10.

Du village de Coignieres, un souterrain serait judicieux du carrefour proche de Mac Donald au carrefour de la Halle D'Auchan, à cet endroit non seulement le village ne serait plus coupé en deux, mais aussi permettrait aussi d'éviter les bouchons au niveau de ses deux carrefours.

Tout comme à Trappes l'emprise RN10 pourrait être aménagée.

Pour les habitants de ses deux communes la notion sud et nord serait moindre la RN10 ne serait plus une frontière.

La sécurité des personnes seraient assurée et de fait, éviterait le franchissement de la RN 10  
Il est aussi important de prévoir sur la partie de la RN10 ne se trouvant pas en souterrain, des passages piétons, ainsi que des barrières de protection pour éviter que des inconscients franchissent la voie rapide. (Une telle mesure aurait du déjà être prise, elle aurait évité de nombreux morts !)

Nous pouvons aussi évoquer la pollution découlant des projets, le passage en souterrain de Trappes ou de Coignières permettrait à ces deux communes de supprimer une partie importante de leurs nuisances.

Dans le cas où serait retenu un tracé autoroutier, les villes de Trappes et de Coignières conserveraient les nuisances de la RN 10.

Dans tous les cas, la réalisation d'un tracé autoroutier quel qu'il soit, conduira à des pollutions liées au gaz d'échappements, aux bruits, concernant les riverains des communes de la Verrière, du Mesnil st Denis (Les nombreuses habitations du bois du Fay, des hameaux de Rodon, du Mousseau, des Ambésis). La pollution liée aux hydrocarbures touchera les nappes phréatiques, les cours d'eau, le Rodon affluent de l'Yvette.

L'agriculture menacé.

Dans le cas où le tracé autoroutier retenu serait par le vallon du Pommeret ce serait la disparition de près de 200 ha de terres céréalières, qui constitue cet aspect de verdure lorsque l'on pénètre dans le parc de la haute vallée de Chevreuse par le Mesnil st Denis, ou des chemins piétonniers débouchant sur le plateau du Mesnil st Denis.

Le plateau du Mesnil représente la plus grande surface céréalière du parc de la vallée de Chevreuse, déjà très touché économiquement par son isolation, ou le manque de services se fait sentir, il n'existe plus de concessionnaires de machines agricoles la dernière coopérative à Chevreuse va bientôt fermer, le passage de l'autoroute continuera à déstabiliser l'économie agricole de cette partie du Parc.

Il est tout aussi évident que la disparition des surfaces cultivées ne s'arrêtera pas au seul passage de l'autoroute.

Dans les plans de la DDE nous voyons les tracés de l'A12, un cercle pour un échangeur, mais il ont omis, peut être volontairement d'indiquer les voies de dessertes pour accéder à l'échangeur

Ce qui va couper d'autres parcelles cultivées, celles-ci vont aussi disparaître des surfaces agricoles, et à terme, la partie située entre l'autoroute et la ville soit encore 200 ha changeront de destination.

Il ne faut pas omettre que le parc de la vallée de Chevreuse reste le poumon vert de la ville nouvelle de saint Quentin, que de nombreuses entreprises sont attirées par cet environnement.

Vous souhaitez conserver notre environnement, pouvoir prendre un vtt ou votre bicyclette, vous promenez dans la forêt ou la campagne sans des nuisances, sans bruit sauf celui des oiseaux, vous voulez continuer à voir des lièvres, des faisans, des biches, des chevreuils, conserver votre voisinage du parc de la vallée de Chevreuse dans sa totalité.

Le pétrole devient rare et de plus en plus cher, l'agriculture peut être pour la France une manne inespérée pour notre énergie, les voitures diesel peuvent fonctionner à l'huile de colza, de tournesol etc. Le Diester est aussi un carburant provenant du blé et d'autres céréales.

Le coût de ces carburants de substitutions revient moins cher aujourd'hui que celui du pétrole. L'avantage c'est une énergie beaucoup moins polluante !

D'autres études sont en cours, comme le chauffage ou l'énergie employée est le blé et cela fonctionne déjà chez des particuliers.

Seulement, la surface de la France suffirait à peine à produire cette énergie nécessaire à nos besoins, ne continuons pas à supprimer sans vergogne nos terres agricoles comme nous sommes en train de le faire, nous allons en avoir besoin dans l'avenir.

En Ile de France près de 1500 hectares change de destination tout les ans et sont livrés au béton.

#### Transports

Nous savons actuellement suite aux études effectuées que la RN10 aménagée en voie rapide peut supporter une circulation locale de trafic interne ou d'échange, ainsi que le trafic de transit.

La création de l'autoroute quel que soit son tracé, apportera une circulation supplémentaire d'où une pollution plus élevée de toutes les communes concerné par la RN10 ou L'A12.

La diminution de la circulation de transit interne pourrait être réduite par la création de transports en communs beaucoup plus adaptés au besoin de la région, en effet de nombreuses lignes existes provinces paris, nord sud, mais trop peut de transversales.

Les transports en général sont trop onéreux, souvent trop longs, ce qui pousse les personnes à prendre leur véhicule.

Les transports en communs d'Ile de France auraient besoin d'une étude afin d'être plus pratiques et beaucoup plus efficaces ce qui dissuaderait les conducteurs à prendre leur voiture. En fait moins de circulation et moins de pollution et moins besoin de route !

Combien coûte un kilomètre de chaussée ou un kilomètre de voie ferrée, sachant que l'un consomme pour le moment du pétrole et l'autre une énergie propre. (Pensons à nos enfants)

Les transports de fret devraient être complètement revus au propre comme au figuré, nous devons trouver une manière afin de faire diminuer le transport routier trop polluant, revenant à des prix élevés en infrastructures routières, gros consommateur de produits pétroliers.

Pour éviter des charges de structures pour la création ou l'entretien de chaussées, nous pourrions nous servir de l'existant c est à dire de nos voies ferrées, et même en créer d'autres si nécessaire, le fer routage a un coup élevé que nous pourrions réduire, pour inciter les entreprises à employer un tel mécanisme, il faudrait proposer un départ entreprise, livré au client rendu sur place, avec un engagement sur les délais copiés sur les transports routiers.

De développer le transport par containers plus ou moins grandes capacités correspondant au besoin des clients,

Créer des plateformes ferroviaires régionales ayant un rayon d'action d'environ 150 à 200 kilomètres, d'équiper ses plateformes d'engins de chargement ou de déchargement.

Le transport routier concernerait juste le chargement du fret de l'entreprise à la plateforme, ou la livraison de la plateforme à l'entreprise.

Ce dispositif pourrait être étendu à l'Europe pour les longs trajets, évitant la présence du conducteur de camion pendant les longs déplacements, aurait aussi cet avantage que nos routiers soient moins fatigués et plus disponible pour leurs familles.

Le coût d'équipement des camions seraient moins élevés, ils pourraient être équipés que de plateaux, nous pourrions peut être aussi dégager une économie, le pétrole est si cher et nous savons qu'il le restera.

Une erreur de nos pouvoirs publics, tous concentrer autour de paris, que ce soit les entreprises, comme les transports.

La création de voies autoroutières loin de Paris, des voies desservant la circulation nord sud de la France éviterait une partie des bouchons existant autour et dans la capitale.

#### Les coûts

La DDE qui à fait l'étude des différents tracés, n'à pas du être très objective dans ses étude de coût, il n'est pas logique qu'un kilomètre et demi de sous terrain (un kilomètre a Trappes un demi kilomètre à Coignières), quelques ponts ou sous terrain en transversal, peut avoir un coup plus élevé qu'un viaduc aussi long et une chaussé complète a créer.

De plus les anciens de la région savent fort bien que dans le vallon du Pommeret le sol est marécageux, le sous sol des sables de Fontainebleau fortement chargé en eau.

A quelle profondeur faudra-il descendre afin que les piliers du viaduc s'appuient sur un sol stable comme de la roche ?

Un surcoût non négligeable qui devrait être pris en compte.