

Aujourd'hui : une chance pour Lévis de faire :

- **Un zoom critique sur le dossier DDE devant la CPDP**
- **Un bilan sur la validité du projet**

Sommaire :

- Présentation de « A12 – Protégeons Lévis ! »
- Présentation sur la situation locale par rapport au Projet
- Dossier DDE : Environnement, Bruit, Air, Eau
- RN 10 / A12 : l'étau
- Conclusion et requêtes

« On ne fait plus aujourd'hui les autoroutes comme il y a 30 ans ».

M. Le Ministre DE ROBIEN, lors de sa venue sur le site le 4 octobre 2004

« La 4e famille dite par le Pommeret, un tracé en surface en zone agricole et dans des₁ espaces naturels, évalué à 350Meur ».

M LABROUSSE, conférence de presse d'ouverture de la CPDP du 23 mars 2006

Présentation de « A12 – Protégeons Lévis ! »

- Association de loi 1901, créée en juillet 2004
- A ce jour : 10% de la population lévissienne
- Membre du Collectif :

« Pour l'aménagement de la RN10 et contre le prolongement de l' A12 »

Champ d'actions

- ☞ Sensibiliser et informer les Lévisiens sur le dossier A12
- ☞ Maintenir la commune dans le PnrHVC (Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse)
- ☞ Conserver l'intégrité du site classé du Vallon du Pommeret
- ☞ Préserver le cadre de vie des Lévisiens
- ☞ Intervenir à la CPDP pour faire reconnaître les intérêts de Lévis - Saint – Nom face au projet l'A12

Des transports en commun inefficaces



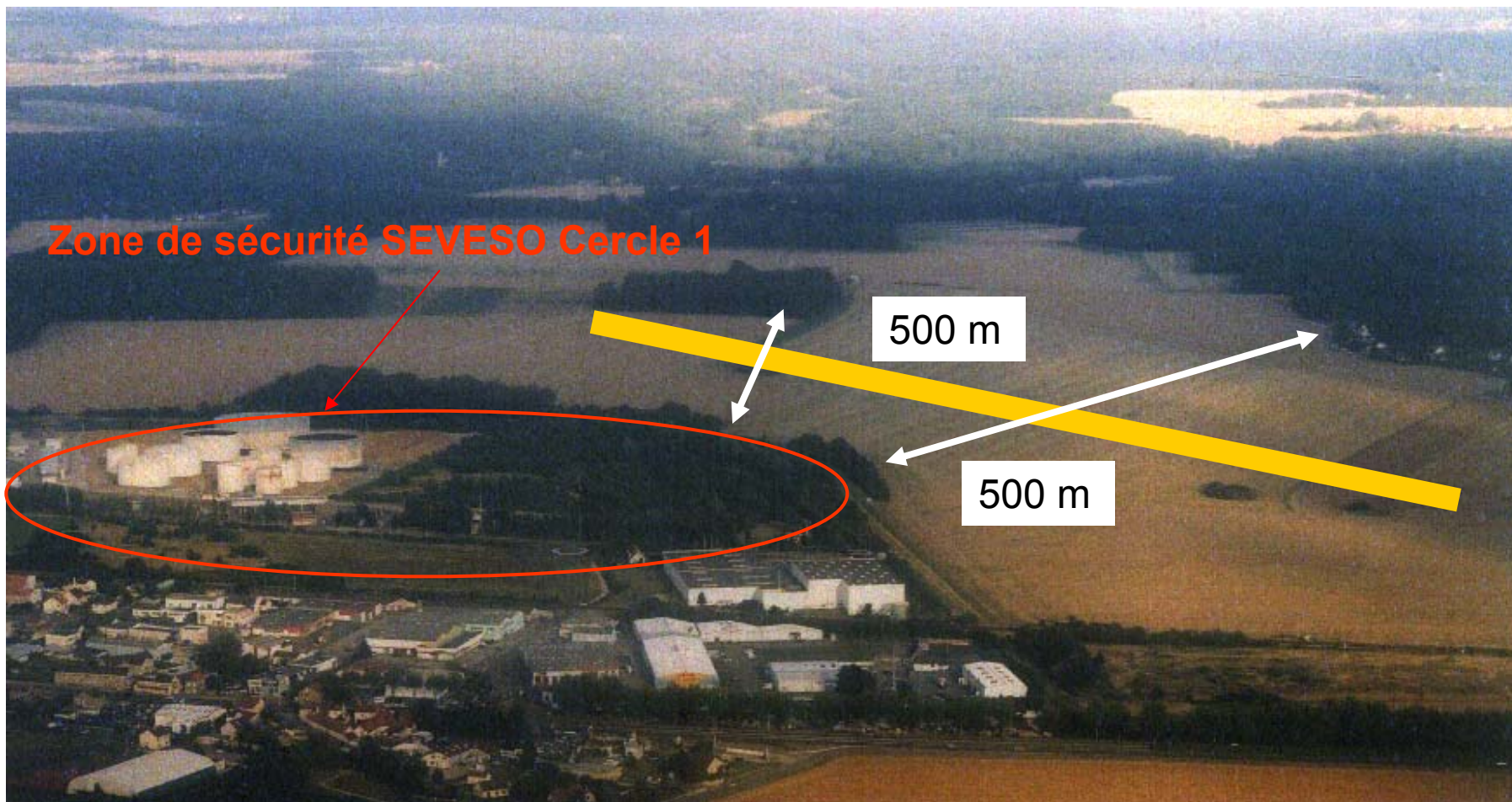
Des transports en commun très en deçà des besoins des habitants de la zone d'étude

Impacts des tracés sur Lévis - Saint - Nom

Périmètre de sécurité N°1 Seveso



Plateau de Mauregard : vue du ciel



Le Plateau de Mauregard : quelques ordres de grandeur



Les distances

① 70 m

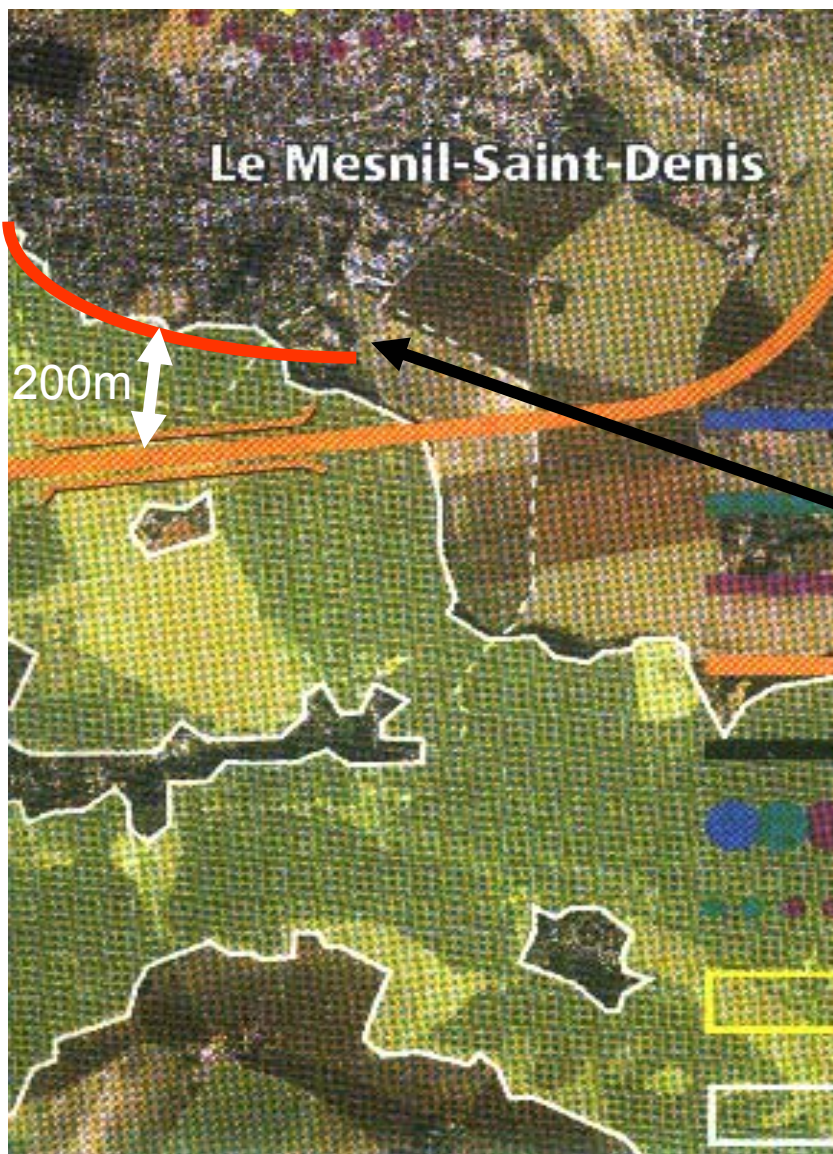
② 200 m

③ 150 m

④ 300 m

Impacts des tracés sur Lévis - Saint - Nom

Vallon du Pommeret



Projet de viaduc au Pommeret :
→ préconisé par la DDE pour la Famille 4

Projet de viaduc à la Villedieu :
→ impensable, car trop nuisant selon la DDE
→ (Cf réponse DDE site CPDP)



Illustration de l'impact sur le Pommeret

Ouvrage d'art
imposant :

800 m de long

48m de haut +
épaisseur écrans

Elimination du
cadre naturel
exceptionnel

Amplificateur des
nuisances
sonores pour
Lévis, le Mesnil,
Coignièrès, et
jusqu'à Dampierre

A84-Viaduc



But du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

- **Assurer la pérennité** d'espaces naturels remarquables dans le temps pour l'intérêt général et l'équilibre de vie de l'Homme.
- **Protéger** les milieux naturels, les ZNIEF, et les zones classées

→ **l'Etat NE peut PAS remettre en cause l'un de SES engagements stratégiques de développement durable**

**dans le contexte et le cadre environnemental actuels (chartes...)
et**

avec les projections d'avenir et scénarii établis par les experts

Protections habituelles non prévues

ex. : décaissement, enterrement, merlonage dans le plateau

Pas de positionnement optimisé des tracés, au Nord, au plus proche de la ZA et de la délimitation du premier périmètre Seveso ;

Prévision de l'échangeur Essarts Nord redondant avec l'échangeur **Essarts Sud** à 3 Km (liaison A12 /A13 par la Mauldre)

En général, positionnement des échangeurs non optimisé pour préserver la ceinture verte (SDRIF 94)

Pas d'analyse d'impact sur l'augmentation des flux dans les zones pavillonnaires, liée au drainage de trafic vers l'échangeur

Non identifiés : une vitesse réduite (baisse des nuisances sonores, sécurité au niveau des petits rayons de courbures)

Plutôt une voie rapide urbaine qu'une autoroute ?

**Réalité : la zone est déjà la plus polluée de l’Ile de France
(production d’ozone, vents d’Ouest dominants ;
Cf expertises et contributions)**

A12 : apport de trafic supplémentaire (surtout Poids Lourds)

Non identifié :

- **Nivelage pour annuler les variations de pentes existantes**
limiter la pollution considérable générée par les camions en pleine charge en cote (aussi très utile pour le Mesnil, sous le vent d’Ouest, dominant)
- **Filtrage** de dernière génération sur les portions enterrées

Aucune garantie

- **Récupération** des eaux de drainage dans des stations d'épuration **nouvelles et adaptées** (Station et réseau existants inadaptés) ;
- **Continuité** du réseau hydrologique complexe adéquation de l'hydrologie de l'Yvette, du Rodon ;
- **Collecte et transfert** des eaux traitées pour éviter tout mélange avec les eaux naturelles ;

Le retour d'expérience montre que, même avec les meilleures études, de graves problèmes ont résulté de travaux similaires.

Nota : IdF : zone de réserve d'eau stratégique

RN 10 ACTUELLE : DES NUISANCES POUR TOUS

- Des nuisances pour les proches riverains (bruits, pollutions diverses, cadre de vie dégradé)
- Des nuisances sonores détectables et qualifiées à des km à la ronde

LE MODE DE TRAITEMENT PROPOSE PAR LA DDE

Créer un axe de circulation complémentaire

AUTRE VRAIE MOTIVATION

Ajout du trafic de poids lourds (ex. : liaison A11 / A86 PL)

CONSEQUENCES DIRECTES

- Ajout des nuisances de l'A12 à celles existantes de la RN 10
- Problématique supplémentaire liée à l'apport de trafic (échangeurs, dessertes) : non décrite par la DDE
- Création de délaissés

PREMIER NIVEAU DE CONSTATATION :

- 2 axes routiers rapides, qui débouchent sur Lévis-St-Nom
- Des plateformes logistiques (transit N-S, Paris West, desserte locale)

DEUXIEME NIVEAU DE CONSTATATION :

- Réhabiliter la RN 10 pour traiter SECURITE et NUISANCES
- Habitants de Coignières, la Verrière, Le Mesnil, Les Essarts, **cernés** entre 2 axes rapides, des hangars, des délaissés résiduels, et les nuisances diverses

TROISIEME NIVEAU DE CONSTATATION :

- Pas d'analyse d'impact suffisante par tracé, par famille
- Pas de préconisation concrète pour réduire les nuisances

- ☞ L'A12 générerait des **conséquences désastreuses** pour la commune de Lévis-Saint-Nom
- ☞ Sous couvert de vouloir traiter les nuisances de la RN 10, l'A12 va générer un trafic supplémentaire, avec à terme la **finalisation de la liaison A11-A86 Poids Lourds**
- ☞ Il faudra de toute les façon **investir pour refaire la RN 10**
- ☞ L'ajout de l'A12, la réhabilitation de la RN 10, le traitement optimal des nuisances génère un **coût très au-delà des budgets évoqués** par la DDE : exorbitant
- ☞ **L'A12 N'EST PAS OPPORTUNE**, dans ce secteur de la région d'Ile-de-France la plus polluée.

En conséquence, « **A12 : Protégeons Lévis !** » **constate donc que :**

L'A12 N'EST PAS OPPORTUNE, car elle répond au tout-routier pour satisfaire une priorité de l'Etat : transit Nord-Sud fortement typé Poids Lourds

OR LE TOUT-ROUTIER NE REPOND PLUS AUX ENJEUX D'AVENIR

DEMANDE D'ETUDES COMPLEMENTAIRES :

☞ Etude d'une alternative : transports en commun de proximité :

« BUS RER »

☞ Impact des échangeurs, dessertes, délaissés sur le PnrHVC

☞ Impacts sonores, sanitaires

☞ Impact sur l'écoulement et le traitement des eaux



Une proposition alternative, adaptée localement : le « BUS RER »

- **PRINCIPES SIMPLES**
 - **EFFICACITE ET FLEXIBILITE MAXIMALES**
 - **TEMPS DE PARCOURS MINIMISES**
 - **INVESTISSEMENTS REDUITS**
-
- Chaque BUS fait quelques arrêts dans 2 ou 3 villages, puis part directement, sans arrêt, jusqu'à un POINT DE TRANSFERT
 - Chaque BUS fait une tournée différente
 - Chaque BUS met le MÊME TEMPS pour aller à un Point de transfert
 - Les POINTS DE TRANSFERTS sont les gares (RER, SNCF, tramways...), les centres villes, les arrêts dans les pôles d'activité...
 - La desserte de proximité et les temps de parcours courts rendent attractif le transport en commun par rapport à l'automobile.