

1- Historique du classement du vallon du Pommeret et prise en considération dans les schémas d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France

Ce lieu d'excursion signalé dans les guides touristiques dès la fin du XIX^{ème} siècle, à l'instar de la forêt de Fontainebleau, déplace un nombre au moins équivalent de promeneurs franciliens avides d'espaces, soit plusieurs milliers chaque année, en provenance des gares les plus proches (Saint-Rémy-les-Chevreuse par la « ligne de Sceaux » du R.E.R., mais aussi Trappes, La Verrière et Coignières par Paris-Montparnasse).

La vallée de Chevreuse, constituée entre autres par le vallon du Pommeret, a été protégée au titre des sites dès les années soixante. En effet, ce site, y compris dans cette portion, a été **inscrit par arrêté dès 1966**. Cet arrêté d'inscription, annulé pour vice de forme sur recours de l'union des chambres syndicales d'affichage et de publicité en 1970, a été repris en 1973 selon un périmètre identique à celui de 1966 et plus vaste que celui retenu quelques années plus tard pour le site classé. Les correspondances conservées en archives témoignent du fait que cette procédure d'inscription était bien l'étape préalable vers le **classement du site intervenu par décret du 7 juillet 1980**.

Intérêt patrimonial du site classé de la vallée de Chevreuse :

La protection de la haute vallée de l'Yvette (vallée de Chevreuse) a donc été conçue dès l'origine, avec celle des vallées de ses affluents (Mérantaise, classée en 1976 et Rhodon en 1982), comme la contrepartie nécessaire à l'urbanisation du plateau de Trappes et de la ville nouvelle de St Quentin-en-Yvelines.

Dans cet ensemble paysager composé d'une mosaïque de plaines et de coteaux cultivés, de vallées plus confidentielles, de prairies verdoyantes et de forêts majestueuses, ponctué de hauts lieux et de villages de charme, les grands enjeux du classement sont notamment le maintien des paysages ouverts et de leur caractère rural, de manière à éviter leur morcellement ainsi que toute forme de mitage, la préservation des milieux naturels, et aussi la restauration de certains espaces abandonnés ou dégradés (prairies en friches, limites d'urbanisation, approches routières...). Les éléments patrimoniaux et paysagers, floristiques et faunistiques sont nombreux.

L'amputation d'une partie de ces espaces et la réalisation des échangeurs du maillage routier prévus ultérieurement (au nord, à Montigny-le-Bretonneux vers Saclay ; au centre, au Mesnil Saint-Denis vers Trappes ; au sud, aux Essarts-le-Roi, vers la vallée de la Mauldre) constitueraient une atteinte au site classé de la vallée de Chevreuse dans son ensemble ainsi qu'aux autres sites classés voisins (vallées de la Mérantaise et du Rhodon, de l'Aulne, de Port-Royal...).

Le projet de l'autoroute A 12 et son inscription au SDRIF :

En **1976**, le projet de l'autoroute A 12 est inscrit au **SDAURIF** selon un tracé qui traverse le vallon du Pommeret par un viaduc.

En **1984**, le projet A12 est repris selon le tracé de 1976 alors que le site de la vallée de Chevreuse a été classé en 1980. Le **SDRIF** ignore cette servitude.

En **1994**, le tracé inscrit au nouveau **SDRIF** est un tracé médian qui évite le site classé. (*carte téléchargeable sur le site de la DREIF*)

L'avis du Conseil d'Etat :

En 1991, lors d'une saisine commune des ministères de l'équipement et de l'environnement préalable à l'engagement de la procédure de déclaration d'utilité publique de l'A12, le Conseil d'Etat dans sa séance du 14 Mai, interrogé sur la possibilité de réaliser le projet routier par un viaduc dans le vallon du Pommeret émet l'avis suivant : « si la décision du gouvernement quant au tracé du prolongement de l'autoroute A12 allait dans le sens de l'hypothèse envisagée, il serait donc nécessaire de modifier en conséquences les limites du site classé par un décret en Conseil d'Etat portant déclassement partiel de ce site. »

2- La traversée du Parc Naturel Régional de la Haute-vallée de Chevreuse et l'isolement géographique de l'étang des Noés

L'étang des Noés :

Cet étang réservoir du réseau des rigoles de Versailles, est une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I affectée indirectement par la famille 3 des tracés médians, en particulier pendant la phase travaux.

Cette zone inscrite à l'inventaire des ZNIEFF se voit confirmée dans le nouvel inventaire qui doit être soumis prochainement au Conseil scientifique régional de protection de la nature. Plusieurs espèces rares et protégées en Ile-de-France y ont été recensées. Cet étang joue un rôle important pour l'accueil et la reproduction des oiseaux de zones humides. De ce fait, il appartient au réseau d'espaces NATURA 2000.

NATURA 2000 :

Dispositif mis en œuvre par l'Etat français pour prendre en compte deux directives européennes que sont la directive « habitats » et la directive « oiseaux », il a pour objectif la constitution et la gestion, à l'échelle européenne, d'un réseau d'espaces permettant la préservation d'espèces et de leurs habitats et en particulier des oiseaux. Toutefois, la conduite d'activités sur ces sites n'est pas interdite. Grâce à la mise en place d'un document d'objectifs (DOCOB) et de contrats avec les gestionnaires de ces espaces, la France en assurera le bon état de conservation.

A la demande de la Commission européenne, la France a complété récemment son réseau. Un site constitué de forêts publiques et d'étangs autour du massif forestier de Rambouillet vient d'être désigné par arrêté ministériel après consultation des communes concernées.

Tous les projets susceptibles d'avoir une incidence notable sur ces sites seront soumis à étude d'impact particulière : l'étude d'incidence au titre de NATURA 2000 (art. L. 414-4 du code de l'environnement.)

Les projets d'infrastructures comme celui de l'autoroute A12 et de la route nationale 10 sont soumis à étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement. (*« Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages, qui par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact »*.)

Cette étude est réalisée par le maître de l'ouvrage et fait partie du dossier qui sera soumis à enquête publique, lorsque le faisceau du tracé aura été retenu pour préparer la déclaration d'utilité publique du projet. Elle permet d'analyser les effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet et de ses variantes sur l'environnement, de qualifier l'importance des impacts ainsi que les

mesures envisagées par le maître de l'ouvrage pour supprimer, réduire et, si possible compenser les conséquences dommageables du projet pour l'environnement.

De même, l'étude d'incidence au titre de NATURA 2000 analyse les atteintes à l'état de conservation du site et expose les raisons justifiant, le cas échéant, la réalisation du projet. Cette dernière constituera un volet de l'étude d'impact. Selon les conclusions la commission européenne est consultée ou simplement informée.

Les mesures et précautions à prendre pour assurer la bonne conservation du milieu, des habitats et des espèces seront donc définies dans le cadre de ces études.

3- Les conditions d'un passage routier évitant le déclassement du site classé

Dans le cas d'un passage de l'autoroute A12 par le vallon du Pommeret, le Conseil d'Etat a fait connaître dans un avis du 14 mai 1991 qu'un déclassement partiel du site de la vallée de Chevreuse, classé par décret du 7 juillet 1980, serait nécessaire, compte tenu de l'ampleur des travaux à prévoir et du déclassement de fait que ces travaux entraîneraient pour cette partie du site.

En effet, la compétence que l'Etat (par le ministère de l'écologie) tient de l'article L. 341-10 du Code de l'Environnement, d'autoriser des travaux en site classé, ne s'étend pas jusqu'à pouvoir prendre une mesure qui aurait pour effet de rendre le classement sans objet (*C.E. , 11 janv. 1978, Assoc. Défense d'Auxerre : dans cet arrêt, le Conseil d'Etat a estimé que l'autorisation donnée par le ministère de couper les arbres du mail d'Auxerre « constitue un aménagement des lieux qui, pour faciliter la circulation automobile, en dénature tant la vocation que l'aspect »*).

Bien que la procédure de déclassement soit explicitement prévue par les textes, sa mise en œuvre reste tout à fait exceptionnelle.

Depuis les débuts de la loi du 2 mai 1930 le nombre de déclassements ne dépasse pas une vingtaine, sur un total de 2.700 décisions de classement. Cette possibilité, introduite pourtant dès la loi de 1906 dans son article 4, reprise plus tardivement dans la loi de 1930, a été précisée par décret n° 59-89 du 7 janvier 1959 (art. 16-2.). Encore s'agit-il de déclassements d'éléments le plus souvent très ponctuels, détruits de façon involontaire, soit naturellement (cas d'un arbre isolé parvenu en fin de vie) soit par fait de guerre (un parc de château en Normandie, classé au titre des sites en 1942 et dévasté par les bombardements alliés en 1944 : décret de déclassement du 12 mai 2003, sur avis du Conseil d'Etat en sa séance du 4 février 2003).

Il n'existe pratiquement pas d'exemple de site (ou de portion de site) abrogé pour céder la place à un ouvrage préalablement programmé. Ainsi, dans sa note du 16 janvier 2001, le Conseil d'Etat a-t-il donné un avis défavorable à un projet de décret portant déclassement partiel du domaine de Roberty classé en 1976, sur la commune du Pontet (Vaucluse), déclassement demandé pour y réaliser un projet industriel : *« le domaine... avait été classé... du fait qu'il constituait la seule zone de prairies et de bois... subsistant à l'état naturel d'origine à 5 km d'Avignon au milieu d'un secteur très fortement urbanisé comportant la zone industrielle..., un hypermarché, trois Z.A.C. et un réseau extrêmement dense d'autoroutes et de voiries routières à circulation intense. ... Dans les circonstances de l'espèce, ce domaine... doit être conservé dans son intégrité et ... les intérêts industriels invoqués – si légitimes soient ils – ne justifient pas de revenir, même partiellement, sur la mesure de classement intervenue il y a vingt-quatre ans dans le but d'intérêt général de protection de ce paysage pittoresque au sein d'une grande agglomération »* ;

En conséquence et, au vu des éléments précédents, il apparaît que :

- une procédure de déclassement présenterait un risque juridique non négligeable ;
- seul un passage en souterrain ne porterait pas atteinte à l'intégrité du site et pourrait permettre d'envisager un passage autoroutier évitant le déclassement du site du vallon du Pommeret.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le directeur régional de l'environnement,
délégué du bassin Seine-Normandie

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'L' followed by a flourish.

Louis HUBERT