

Philippe SAINT MARC
Président du Comité de Sauvegarde
de la Haute Vallée de Chevreuse
Conseiller-Maître Honoraire à la Cour des Comptes
Avocat à la Cour

Paris, le 21 avril 2006

Contribution au débat public sur le prolongement de l'autoroute A 12

J'interviens comme *Président du Comité de Sauvegarde de la Haute Vallée de Chevreuse que j'ai fondé en 1964*, pour protéger les espaces naturels de cette superbe région. C'est grâce à notre action, pour une bonne part, qu'il y reste encore de beaux sites verts à bétonner...

Le prolongement de l'autoroute A 12 est un projet du Ministère de l'Équipement particulièrement vétuste, puisqu'il a été conçu dans les années 1976, particulièrement dangereux pour l'environnement mais particulièrement profitable pour certains groupes de travaux publics et des promoteurs bien placés auprès des décideurs.

I. L'extension de l'autoroute A 12 est contraire à la contrainte fondamentale sur les transports de demain : la très grave pénurie d'un pétrole de plus en plus cher

A] Le Ministère de l'Équipement fonde ses projets d'extension de l'autoroute A 12 sur une erreur fondamentale de prospective :

Il croit que le pétrole restera durablement abondant et bon marché, alors qu'il devient de plus en plus rare et cher et risque même de disparaître à l'horizon 2050.

Ce qui **entraînera une réduction progressive de la circulation sur la RN 10 et l'autoroute A 12 : et non pas son augmentation continue et importante comme le croit à tort le Ministère de l'Équipement** qui imagine une croissance de 15% du trafic sur la RN 10 en 2020 par rapport à 2003 [page 34 du Rapport du Ministère].

Le Ministère de l'Équipement a les yeux tournés aveuglément vers le passé et refuse de voir que le système des transports est entré dans une crise révolutionnaire par suite de l'explosion de la demande de pétrole en Chine qui augmente 25 fois plus vite qu'en Europe avec des prix en hausse spectaculaire : *de 1990 à 2000 le prix du baril de pétrole ne variait que de 15 et 25 dollars, il est aujourd'hui de 74 dollars, et donc plus du triple de sa valeur moyenne pendant la dernière décennie.* D'où d'ailleurs, en 2005 par rapport à 2004, la stagnation de la consommation française de gazole et la diminution de 6% de celle de supercarburant sans plomb.

Cette hausse des prix va continuer inéluctablement parce que les sources nouvelles de pétrole sont beaucoup plus chères que les sources actuelles : forages sous-marins (« off shore ») de plus en plus profonds et loin des côtes, « récupération assistée » de plus en plus poussée des gisements en exploitation, mise en valeur des gisements à médiocre rendement, comme les schistes bitumineux de l'Alaska. De plus, si la consommation de pétrole continuait à s'accroître, la hausse des prix ne suffirait pas à équilibrer l'offre et la demande et dans une quarantaine d'années, *c'est-à-dire qu'à l'horizon 2050, les ressources mondiales en pétrole auraient disparu.*

Or, c'est sur la perspective 2050 qu'il faut se baser pour apprécier l'utilité du prolongement de l'autoroute A 12 : qu'y fera-t-on circuler ?

Le Ministère de l'Équipement s'est borné à fonder l'utilité de cette autoroute sur un schéma à l'horizon 2020, c'est-à-dire une « durée de vie » absurdement courte pour une autoroute : 15 ans seulement !

Il faut lui réclamer d'urgence une prévision de circulation routière à 2050 pour apprécier l'opportunité de cette opération considérable et si coûteuse.

B] **La pénurie alarmante et croissante de pétrole va contraindre la France à réviser fondamentalement sa politique des transports, de manière à réduire progressivement et fortement le**

trafic routier par rapport aux autres moyens de transport, moindres consommateurs d'énergie et fonctionnant avec une énergie moins rare que le pétrole. D'où la nécessité de réévaluer en conséquence la répartition des crédits publics entre la route et les autres moyens de transport.

Il faut donc dès maintenant s'engager dans cette révision pour les Yvelines en proposant pour l'horizon 2050 un nouveau schéma de circulation pour y décongestionner la circulation routière en faisant basculer une partie du trafic de la RN 10 et de l'A 12 vers le rail (amélioration des fréquences et de la sécurité des trains), vers le feroutage (transport mixte de marchandises par la combinaison du rail et du camion) et vers l'harmonisation des liaisons par les transports en commun.

II – De tous les prolongements de l'autoroute A 12, le passage à travers le vallon du Pommeret serait le plus désastreux pour l'environnement

A] Ce serait la destruction du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse

1] **par un viaduc monstrueux de 800m de longueur, 46m de hauteur et 48m de largeur qui défigurerait le très beau site classé du vallon de Pommeret**

2] par la coupure en deux du Parc naturel en raison de cette immense barre autoroutière qui cisailerait une des communes les plus remarquables du Parc naturel (Lévi St Nom) et rejetterait une autre (Le Mesnil St Denis) hors du Parc naturel

3] par l'irruption, au cœur d'un des rares grands poumons verts de l'Ouest Parisien et de la ville nouvelle de St Quentin, d'un grand axe autoroutier porteur de pollution de l'air et d'un bruit intense et d'une destruction très étendue d'espace naturel (bois de Port-Royal, réserve naturelle de l'étang des Noës, plaines de Lévi St Nom et des Essarts le Roi).

4] par l'amorce de foyers d'urbanisation et d'industrialisation comme l'annonce d'ailleurs le Ministère de l'Équipement autour des points de raccordement de l'A 12 au reste du réseau routier des Yvelines.

B] Ce serait aussi un précédent redoutable : un recul dramatique de la politique de protection de la Nature.

Car le projet du Ministère de l'Équipement violerait à la fois :

1°/ le régime de protection résultant d'un Parc Naturel Régional qui interdit toute infrastructure lourde,

2°/ le régime du classement des sites qui confère au site classé du Vallon de Pommeret le droit à l'interdiction de toute construction sauf accord du Conseil d'Etat et du Ministère de l'Environnement.

Si ce projet aberrant du Ministère de l'Équipement passait, tous les sites classés seraient désormais en péril.

III. Ce n'est pas par le prolongement de l'A 12 qu'on améliorera l'environnement des habitants de la ville nouvelle mais par une rénovation profonde de la RN 10

A] Le prolongement de l'autoroute A 12 est d'abord destiné à absorber dans les Yvelines un important afflux supplémentaire de trafic qu'il attirera à partir du transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

« La liaison par l'A 12 entre l'A 13 et l'A 10 constitue un axe de *contournement de l'agglomération de première importance pour capter le trafic de transit Nord-Sud que l'axe A6-A10 ne suffit pas à absorber* » (Rapport du Ministère de l'Équipement, page 38).

Ce gonflement de la circulation en Ile de France par des apports extérieurs considérables au futur tunnel à péage à Bailly-Rueil Malmaison, concédé à Cofiroute, ouvrira une source de profit important à cette Société ainsi qu'aux investisseurs dans la future zone d'urbanisation et d'industrialisation créée à partir de la A 12.

Mais la ville nouvelle n'a pas besoin de l'A 12 puisque le Ministère de l'Équipement reconnaissait (Rapport page 20) qu'on « *note depuis de nombreuses années une relation stable du trafic sur la RN 10 et sur les départementales qui émergent vers elle* ».

B] Seul l'aménagement de la RN 10 peut résoudre assez rapidement les problèmes de la ville nouvelle

1] Les problèmes de la sécurité

L'un des principaux avantages espérés de l'A 12 par le Ministère de l'Équipement est une réduction importante des dangers de circulation sur la RN 10 (Rapport p. 38 et p. 60).

- p. 38 : « Le prolongement de l'autoroute A 12 s'inscrit dans un objectif de diminution des accidents sur la RN 10 »

- p. 60 : « L'objectif de diminution des accidents sur la RN 10 et de résorption des points d'accumulation des accidents constatés sur cet itinéraire congestionné est l'un des enjeux majeurs du projet de prolongement de l'autoroute A 12 ».

Mais le Ministère avoue lui-même (p. 23 de son Rapport) « *n'avoir installé qu'un seul radar sur la RN 10 (à Trappes). S'il en installait en 2006 une dizaine, en les accompagnant d'une réduction des vitesses autorisées, le problème de la sécurité routière sur la RN 10 serait réglé !* »

2] Les problèmes de bruit et de la pollution de l'air

Ils peuvent dès maintenant être très réduits par des travaux de réaménagement de la RN 10 : mise en souterrain de la traversée des zones habitées à Trappes (2 km environ), revêtement routier insonorisant, murs phoniques, aménagement des points de passage à travers la RN 10 par la construction de dénivellations qui rétabliraient aussi l'unité physique de la ville nouvelle.

IV. Le passage de l' A 12 à travers le vallon du Pommeret serait l'itinéraire le plus long à réaliser et le plus coûteux

La comparaison des 4 différents tracés proposés par le Ministère de l'Équipement (Rapport p. 70) repose sur des évaluations fausses par manque total de réalisme.

A] Sur la durée des réalisations

Celle sur la durée des réalisations à travers le Pommeret (3 à 4 ans) est fautive parce qu'elle tient pour nulle la phase administrative qui serait particulièrement longue, à supposer même que toutes les autorisations nécessaires soient obtenues : passage à travers un Parc naturel Régional, déclassement du site classé du Pommeret impliquant un avis favorable de la Commission supérieure des Sites, un accord du Conseil d'Etat et du Ministère de l'Environnement, s'accompagnant de l'éventualité de nombreuses et longues procédures de contestation juridique. Sans compter l'opposition nationale que cette énorme violation de la protection susciterait dans toute la France.

Sa réalisation, à supposer qu'elle soit finalement obtenue, se chiffrerait en dizaines d'années !

Le tracé par le Pommeret n'améliorerait donc en rien les conditions de vie des habitants de la ville nouvelle dans les prochaines années.

B] Sur le coût des réalisations

La comparaison des coûts entre les différents tracés est gravement faussée parce que le coût de la solution par le Pommeret a été artificiellement et considérablement abaissé *en n'y intégrant pas le coût des aménagements indispensables sur la RN 10 pour améliorer dès maintenant l'environnement de ses riverains.*

Ce tracé n° 4 laisse en effet la RN 10 dans son état actuel très préoccupant et consommerait pour la construction du gigantesque viaduc sur le Pommeret les crédits qui devraient financer d'urgence les travaux d'aménagement de la RN 10.

Ce tracé par le Pommeret en y ajoutant les nécessaires travaux sur la RN 10 serait donc le plus coûteux en financement comme le plus long en temps (au cas même où il recevrait les multiples autorisations administratives nécessaires).

En conclusion :

1) Il nous paraît indispensable de disposer d'une étude complémentaire de la DDE sur les perspectives de la circulation en 2050 en Sud Yvelines dans une économie de pétrole rare et cher.

2) En l'état actuel des informations disponibles nos conclusions sont :

a) de réaliser d'urgence les importants travaux sur la RN 10 nécessaires pour améliorer rapidement les conditions de vie des riverains et réduire fortement l'insécurité routière, le bruit et la pollution de l'air, tout en sauvegardant les espaces naturels avoisinants – si nécessaires à la santé et au loisir des habitants de la région..

b) de refuser le projet d'un prolongement de l'autoroute A 12 par le vallon de Pommeret qui détruirait par un viaduc pharaonien un ensemble de paysages remarquables et classés pour gagner 7 minutes en 2020 sur le trajet de Montigny le Bretonneux à Rambouillet. (Rapport du Ministère, p. 58), en sacrifiant le « poumon vert » de la ville nouvelle.

Philippe SAINT MARC
Président du Comité de Sauvegarde
de la Haute Vallée de Chevreuse