

La prochaine réunion du débat public va aborder le thème : « Prolongement de l'A12 ou aménagement des routes existantes ; études comparatives des différentes familles de tracé ».

Cette réunion arrive après huit autres qui devaient permettre de la préparer en positionnant le prolongement de l'A12 dans tous ses environnements : présent et futur, urbain, économique, naturel, etc.

Je retiens de ces réunions que :

- Une immense majorité est d'accord pour faire quelle que chose car la situation ne peut pas durer.
- Dans l'avenir, malgré la forte opposition de certains, il se dégage que la route continuera à être très prioritaire malgré le coût du pétrole. Le principal avantage de l'augmentation de ce coût sera certainement une diminution de la pollution.
- Localement les évolutions en activités et habitations ( OIN du plateau de Saclay) seront plutôt des sources d'augmentation de trafic.

Face à ces trois idées fortes quels sont les enjeux ?

- Faut-il prolonger l'A12 ou aménager la N10
- Si le choix est de prolonger, par quel tracé.

Aménager ou prolonger :

Depuis plus de quinze ans, tous les ministres du transport et tous les responsables de la DDE disent la même chose, l'aménagement de la N10 ne peut pas absorber la circulation actuelle et futur. Je ne suis pas un spécialiste de l'aménagement du territoire, mais cette unanimité me paraît beaucoup plus plausible que nombres d'arguments entendus ou lus à l'occasion de ce débat public et je ne suis pas très sûr que ceux qui les ont exprimés soient de plus grands spécialistes que moi.

Et surtout, cet aménagement ne réglerait en rien la coupure et ses nuisances dans ce tissu urbain très dense. Il ne réglerait en rien le risque d'accidents où les piétons paient un lourd tribut.

Alors, il faut prolonger, mais par où ?

Le prolongement est d'une longueur de 12 à 18 Km en fonction du tracé choisi. Il est découpé en trois sections qui ont chacune leur particularité :

- La section 1 qui traverse Montigny le Bretonneux.

Cette section serait utilisée par tous les tracés excepté le 1B sous la N10. Ce tracé est prévu depuis l'origine, l'emprise existe, tous les ygnimontains la connaissent mais même s'ils ont fait le choix d'habiter à côté de cette emprise, la perspective de son utilisation les fait réagir. Le tracé est prévu encaissé à six mètres de profondeur il devrait être facile de la recouvrir, au moins aux endroits difficiles, écoles, immeubles... en faisant attention aux normes sur les tunnels qui risquent d'apporter d'autres pollutions.

- La section 3 au nord des Essarts le Roi.

Cette section est également empruntée par tous les tracés sauf le 1B, jusqu'à maintenant, elle ne posait pas de problème, mais certains ont émis la crainte de voir la N10 recevoir à cet endroit plusieurs flux venant de la N10, de l'A12 et de nouvelles routes au nord. Il faut peut être imaginer d'espacer ces flux. De toute façon il serait préférable de prolonger l'A12 au moins jusqu'à Rambouillet, sinon Ablis, mais ce n'est pas dans le projet.

- La section 2 entre les deux précédentes.

C'est cette section qui est l'objet depuis 1980 de multiples études. Toutes celles-ci ont portés sur trois axes

Au nord de la N10

Dans la partie urbanisée

Au sud de la partie urbanisée

Les études au nord ont été rapidement abandonnées, même si certains en relance l'idée dans le débat, il faudrait entendre les habitants concernés et quant à utiliser la N12, elle est déjà très saturée.

Déjà deux Ministres ont exprimés des choix :

M Gayssot en 2002 a proposé le tracé 2D à travers Le Mesnil St Denis. Il a exprimé ce choix, après un arbitrage du Premier Ministre entre les Ministres de l'écologie et des transports. La Verrière, par l'expression de son Maire et de son association de défense, l'ADVAAR, s'est immédiatement opposée à ce choix en considérant que ce qui n'est pas bon pour les habitants de La Verrière, ne l'est pas non plus pour ceux du Mesnil St Denis.

M De Robien en avril 2004 a proposé de mener le débat public sur 3 tracés, le 3C par le vallon du Pommeret, le 2A au sud de la voie ferrée et le 2D dans Champmesnil.

Dans le débat public, Trois autres tracés ont été ajoutés à la demande de certains élus (Mme Boutin pour le 2C' sur la coulée verte de La Verrière, M Vandewalle pour le tracé 2A' au nord de la voie ferrée, et le tracé 1B sous la N10 ).

Cinq tracés passent dans la partie urbanisée

Le 1B sous la N10, lors du débat il a été démontré que ce tracé serait extrêmement difficile à réaliser à cause de la circulation et son coût prohibitif serait injustifiable devant les difficultés financières de la France auquel il faut ajouter la durée très longue des travaux.

Le 2A serait tellement nuisant pour la population de La Verrière, habitants, élèves, sportifs, que le 4 octobre 2004, pendant la visite des tracés organisée par M De Robien, même les élus qui avaient proposé ce tracé au Ministre lors de la réunion du 27 avril 2004 ont reconnu que le niveau des nuisances serait absolument insupportable.

Alors M Vandewalle a proposé aux maires de La Verrière et de Coignières le 2A'. Ce tracé détruirait 39 bâtiments sur ces deux villes ainsi que la gare de La Verrière. Les industriels informés ont précisé que même si leurs établissements n'étaient pas démolis, ils ne pourraient pas rester avec des travaux sous leurs fenêtres.

Alors Mme Boutin a proposé le 2C'. Cette proposition m'a surpris car elle émane de la Présidente du SMAGER, syndicat qui gère tous les étangs et rigoles de la rivière du soleil. Elle avait envisagé de demander le classement au patrimoine mondial de cette ensemble construit à l'époque de Louis XIV. Il est vrai qu'elle a démissionné du SMAGER quelques mois auparavant.

Ce tracé sur une coulée verte de 26 mètres de large est un condensé de toutes les nuisances d'une autoroute :

Sur les habitants 63 maisons à moins de 50 mètres, 8 à moins de 12 mètres, 3 démolies plus une emprise sur 8 jardins

Sur les malades, un hôpital a cinq pavillons situés à moins de 50 mètres

Sur les sportifs, des installations seraient inutilisables pendant les travaux et deux équipements seraient détruits

Sur des élèves car l'autoroute déboucherait à l'air libre près d'un collège.

Sur l'environnement, l'étang des Noés, zone protégée (ZNIEFF 1), serait très menacé pendant et après les travaux.

Sur le patrimoine historique puisque que le déplacement sur 500 mètres d'un aqueduc de la rivière du roi soleil serait obligatoire.

Le tracé 2 D qui emprunterait une emprise prévue pour une route locale (S12) dans Champmesnil.

Certes cette emprise est plus large que celle de La Verrière. Certes les premiers acheteurs, le long de cette emprise, ont bénéficié de réduction à cause de cette nuisance potentielle. Mais sur ce tracé il y a des habitants, une école, un collège pas très éloigné.

Alors, il reste le tracé 3 C, si l'on excepte le problème juridique du classement, qu'elles sont les difficultés et les nuisances de ce tracé :

Il ne passe pas à moins de 250mètres des habitations.

Il ne côtoie ni une école, ni un stade, ni une entreprise, ni un hôpital.

Il détruit une petite partie agricole et une faible partie du parc naturel (20ha sur 25000) mais 80% du département des Yvelines est constitué de zones agricoles ou naturelles.

Pour les habitants, le tracé 3C est le moins polluant.

Pour le milieu naturel, certes le tracé 3 C est dégradant, mais au même type que le tracé 2 C' le long de l'étang des Noés

Pour les coûts en investissement et en fonctionnement, le tracé 3C est le moins cher.

La construction d'une nouvelle infrastructure occasionne toujours des désagréments pour l'environnement humain et naturel.

Les responsables politiques devraient toujours rechercher l'intérêt général et dans ce cas, il n'y a pas de doute possible, le tracé 3C est bien le choix à effectuer.

Mais une fois ce choix effectué, il faudra accompagner le travail des techniciens pour étudier avec eux les meilleures solutions afin de sauvegarder au maximum les environnements humains et naturels et exiger les moyens supplémentaires pour les mettre en œuvre.