

pour le prolongement de l'autoroute A12

LE CONSTAT AUJOURD'HUI

C'est en 1965 qu'a été prévu dans un schéma directeur de la Région parisienne le prolongement de l'autoroute A12 par contournement de la future « Ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines ». Projets d'urbanisme et d'autoroute étaient liés.

Quarante-et-un ans plus tard, Saint-Quentin-en-Yvelines et son agglomération représentent une population de 170 000 habitants. Le développement a été continu, accompagné de créations d'emplois avec la venue de nombreuses grandes entreprises, PME et PMI.

Néanmoins la desserte en transports routiers n'est possible que par la RN10 (correspondant au tracé de l'antique voie romaine, juste modifié en 1953 au passage de Trappes). Cet axe, parallèle à la voie SNCF, devrait représenter une desserte interne pour les transports collectifs et individuels, et pour les transports de marchandises. Il est pourtant aujourd'hui encore, comme autrefois, l'unique voie de transit pour toute la circulation régionale et interrégionale, poursuivant le rôle d'une route nationale comme si rien n'avait changé localement – mais avec une population riveraine, ce qui n'était pas prévu.

La RN10 est donc un axe essentiel, mais dont toutes les capacités sont étouffées par un excès de trafic. Cette route n'est pas la desserte bienfaisante, utile à ses riverains ; elle leur apporte toutes les nuisances environnementales, sans même de perspectives d'avenir puisque la déviation prévue depuis 40 ans ne s'est jamais réalisée, et que l'incertitude se prolonge. **Refuser un prolongement de l'A12 au-delà de Montigny-le-Bretonneux, c'est tout simplement nier la réalité puisque le flux autoroutier est bien là. Refuser un prolongement de l'A12 sous prétexte qu'on s'en est passé jusqu'à aujourd'hui, c'est tout simplement du cynisme.**

SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROLONGEMENT

L'absence de décision pendant des décennies ne signifie pas que l'autoroute A12 peut s'interrompre définitivement entre Montigny-le-Bretonneux et Trappes : le point d'arrivée de la plus ancienne autoroute de France ne correspond qu'aux besoins d'une époque, dès le lendemain de la guerre, sur un projet des années 30.

Elle a d'ailleurs beaucoup évolué puisque la section Paris-Rocquencourt est devenue « A13 » ; et le moignon qui reste A12 aujourd'hui sera bientôt plus large que long : il ne figure même pas sur les cartes des chaînes télé pour le guidage des grands déplacements... (Bonne façon de ne pas mentionner les embouteillages habituels)

Le prolongement prévu pour les années 1970 devait accompagner un développement démographique et économique - la Ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, agglomération devenue bien réelle de Montigny à Coignières (même si ses frontières administratives ont évolué).

Seules des opportunités politiques ont empêché la réalisation d'A12 elle-même : les décideurs – aux niveaux national et régional – ont subi de nombreuses pressions s'y opposant. La vallée de Chevreuse, ce qui est devenu Parc naturel régional, était et est toujours le lieu de résidence de nombreuses personnalités. Le tracé adopté en 1976 par le SDAU passe entre Le Mesnil-

Saint-Denis et Lévis-Saint-Nom, dans le lieu dit vallon du Pommeret. Les réserves foncières étaient inscrites au schéma directeur ; mais de nombreux propriétaires supportaient mal l'idée du passage d'une autoroute, qui pouvaient même compromettre des projets immobiliers rentables. Face à des réseaux proches aussi bien de la droite que de la gauche, puis plus tard avec les mouvements écologistes, le plus grand souci des politiques semble être d'avoir voulu reporter une décision difficile. Tout le monde connaît maintenant la valeur sacrée du lézard vert quand il est en limite septentrionale de son secteur d'affinité ; de même un particulier ne pouvait-il cultiver ailleurs ses orchidées ou ses légumes - à classer eux aussi.

Les élus les plus notables de la région dans d'autres secteurs proches (Fourcade, Péricard, Braye, puis Borotra, etc.) ont toujours affirmé catégoriquement leur opposition au projet – les autres préférant éluder. Un seul maire, même s'il reconnaissait en privé que l'autoroute devrait bien finir par passer au Pommeret, avait su mobiliser efficacement autour de lui, contre tous ses collègues environnants.

Le grand recours a toujours été de commander de nouvelles études. Chaque nouveau préfet des Yvelines découvrait à son tour le problème, puis prônait l'urgence de la décision. Devant les prétextes qu'on lui opposait, il n'avait plus alors qu'à faire étudier par ses services un nouveau tracé. (La France compte ainsi de nombreux préfets qui, libérés du problème, ont continué leur carrière dans d'autres départements, tandis que leur successeur déclarait à nouveau la même urgence.)

La population s'est résignée à voir partir les financements publics en frais d'études (DDE, bureaux publics et privés), mais n'a pas pour autant perdu la conscience de ce gaspillage. Elle peut, surtout s'agissant de foyers aux revenus très modestes, dont plusieurs quartiers classés en Zones urbaines sensibles, s'interroger sur l'injustice sociale provoquée par ces retards.

L'irresponsabilité financière et politique se mesure au nombre de tracés suggérés, proposés, étudiés, enregistrés : au minimum 18 à ce jour ! Et certains, sans gêne aucune, prétendent encore aujourd'hui augmenter ce nombre avec de nouvelles demandes... **Le nombre des hypothétiques tracés est la preuve par l'absurde que le prolongement de l'autoroute est nécessaire : on ne lui oppose que des prétextes.**

SUR LE DÉBAT PRÉCÉDANT LA DÉCISION PUBLIQUE

L'avantage immense de la procédure de débat public dont la CNDP a pris l'initiative est que les pressions occultes n'ont plus lieu d'être : chacun peut et doit avancer ses arguments au grand jour, en se déclarant.

Les partisans du prolongement de l'autoroute, eux, ne se sont jamais cachés. Le Groupe de travail pour l'A12 par le vallon du Pommeret a envoyé ses délégués (élus et associations) représenter indéfiniment des dossiers semblables : ainsi avons-nous connu au long des années tous les préfets des Yvelines et les conseillers de tous les ministres de l'Équipement et/ou de l'Environnement. De droite et de gauche au fil des alternances, tandis que nos élus – de droite comme de gauche – restaient solidaires entre eux, solidaires de l'intérêt de leurs populations.

Lorsqu'on reprend aujourd'hui – parmi des dossiers aussi nombreux qu'épais – les articles de presse, on est étonné de constater qu'ils pourraient être publiés aujourd'hui au mot près ! Leur actualité et leur pertinence n'ont pas changé.

Si aujourd'hui les médias évoquent « les associations hostiles à l'A12 », c'est pour nous une relative nouveauté : l'hostilité au prolongement de l'autoroute ne s'affichait pas, et « **les associations** » étaient celles d'habitants manifestant pour l'amélioration de leur cadre de vie le long de la RN10.

SUR LA NATURE ET LA NATURE HUMAINE

Dès les premières réunions publiques, on a pu constater un affrontement, moins de comportement entre personnes, que de conceptions différentes sur l'Environnement.

Cela s'est confirmé aussi bien dans des interventions au cours des réunions, que dans des cahiers d'acteurs surtout. Est-ce vraiment un décalage entre les connaissances des vrais spécialistes et des réactions émotionnelles, locales et instantanées d'habitants - trop impliqués dans un contexte difficile pour réfléchir au développement durable ?

On dirait que le concept d'Environnement incarne une espèce de pureté à l'ancienne, ne considérant que « *les espaces naturels et agricoles* », la terre *mise en valeur* par l'agriculture. Des écologistes devraient pourtant déjà distinguer entre l'agriculture artisanale, les pratiques respectueuses, et à l'opposé la culture et l'élevage intensifs qui polluent le sol, les eaux, l'air, pour longtemps, dans un esprit uniquement de profit immédiat...

Dans cette conception, nous sommes - habitants d'une agglomération - à la fois victimes et coupables d'*urbanisation rampante*. Nous *guetterions* les seuls occupants légitimes d'un sol que nous *détruisons* et *consommons* de façon *effrénée* bien sûr. Et nous serions tous complices de l'État et des collectivités dans la mesure où nous achetons ou louons (même à bas prix) des logements qu'il faut bien construire quelque part. Cette évocation de notre vie en Île-de-France est entièrement négative. Faut-il stopper toute croissance et renoncer à construire les logements convenables dont tant de personnes sont privées ? Faut-il en période de chômage renoncer à l'installation d'entreprises et à la création d'emplois diversifiés, souvent de très haute qualité, qui mèneront aussi à nous adapter au monde qui nous attend - avec de nouvelles énergies à découvrir ? Notre région doit-elle être une terre réservée aux intellectuels, aux rentiers et aux retraités ?

Tout au long des réunions publiques, on a senti la même protestation, pas forcément explicite, d'une population coupable de demander à être libérée des contraintes que lui fait subir la RN10.

Et la même incompréhension a duré, quand les habitants prétendaient à la reconnaissance de leur mode de vie. Ils revendiquaient que l'Environnement est aussi un ensemble de paysages (y compris bâtis). L'agglomération où ils vivent, qui n'a qu'une trentaine d'années, leur est un cadre de qualité auquel ils tiennent : l'architecture a été étudiée, chacun contribue financièrement à la création, à la préservation, à l'entretien d'espaces verts partagés par tous (pas seulement dans des propriétés privées). Les arbres de 30 ans ont maintenant poussé et composent des décors bien agréables dans la vie quotidienne.

Enfin, la création même de cette agglomération nouvelle avait pour but d'empêcher le *mitage* : elle a favorisé un développement durable par la construction d'une ville qui pourra devenir plus *compacte* pour rationaliser les transports, les équipements, les infrastructures. La préoccupation de l'auteur des « villes nouvelles » est bien reprise par les habitants d'aujourd'hui, conscients qu'ils participent ainsi à la préservation des espaces encore plus ou moins naturels : même si près de Paris, les surfaces boisées représentent encore 80 % des Yvelines. Et la vallée de Chevreuse, qui avait commencé de se peupler plus densément à la même époque, a sans aucun doute bénéficié de la création de Saint-Quentin-en-Yvelines - certains de nos élus y ayant même contribué.

Le « choix » si souvent évoqué de vivre dans un environnement de qualité est inégal. Ceux qui rappellent le sacrifice financier consenti pour vivre dans la « nature » (mais qui devient ainsi un peu moins naturelle) oublient que tout le monde ne peut choisir. Ils ont peut-être encore la liberté de choisir des terres encore plus sauvages (le Larzac ? l'Aubrac ?), alors que les « gens de peu » (expression du sociologue P. Sansot) se logent généralement où ils le peuvent, en

fonction de petits moyens. Ils en subissent les conséquences en déplacements journaliers. Comment ose-t-on leur suggérer d'aller ailleurs au prix de « compensations » ? Mais c'est un choix aussi de préférer une vie sociale, pourquoi pas solidaire et chaleureuse en ville. Si la vie urbaine n'est évoquée par certains que pour ses « quartiers », c'est que le frottement à d'autres humains n'est pas toujours facile ; mais la vie en société est à ce prix, assumé.

On a donc pu voir que le débat sur le prolongement d'une autoroute nous impliquait chacun profondément, avec nos philosophies, nos modes de vie et l'avenir que nous voulons pour notre planète. Cela ne peut faire oublier les considérations techniques du dossier.

SUR LE CHOIX DU TRACÉ

Il est impossible de retenir les projets de la « famille » 1 (pourquoi a-t-on utilisé un tel terme dans une région où ce mot sert souvent d'étendard politique ? c'est un des charmes mystérieux du débat...). L'aménagement de la RN10 est réputé ne pas pouvoir résoudre la question : sinon ce serait fait depuis longtemps !

Quant à la monstruosité du projet de creuser deux niveaux sous un axe surchargé (sans dégagement possible pendant la longue durée des travaux), on en vient à se demander qui a pu concevoir une telle idée ?

Il ne faut pas oublier d'ailleurs la commune qui en ferait le plus les frais : Les Essarts-le-Roi où des habitants riverains, qui vivent déjà dans des conditions insupportables, voient s'approcher l'éventualité qu'on fasse sauter leurs maisons ; ce n'était pas prévu quand ils s'y sont installés... Sans parler de Trappes qui n'aurait pas fini de voir s'éterniser ses problèmes, alors que l'urbanisation de cette ville évolue si heureusement sous nos yeux : la population n'a-t-elle pas mérité de voir s'écarter de son centre une circulation qui, même devenue souterraine, continuera de laisser sa trace et ses émanations en surface ?

Qualifier les tracés 2A à 2D de tracés « intermédiaires » pourrait laisser penser qu'il s'agit de compromis, de solutions modérées. Il n'en est rien, puisque l'autoroute traverserait ou longerait des espaces sensibles (les bords de l'étang des Noës), du patrimoine architectural (l'aqueduc de Vauban), des équipements indispensables à la vie quotidienne (terrain de sports, etc.). On ne voit pas non plus comment l'accès de bus et voitures à la gare SNCF de La Verrière, déjà difficile depuis Maurepas, serait traité pendant les travaux ?

Mais tout simplement envisager que cette si petite commune (en surface) doive supporter de telles nuisances à sa population - considérée comme déjà défavorisée - voilà qui défie l'imagination. Que vaudraient les efforts financiers consentis par l'État et les collectivités territoriales dans diverses politiques d'urbanisme et de solidarité depuis des années ? Il faudrait leur ajouter - en plus du coût aggravé des travaux - les fameuse « compensations » qui rappellent fâcheusement les dommages de guerre en d'autre temps...

Le choix de l'actuel tracé 3 C n'est pas un choix de circonstance. Les arguments sont connus depuis si longtemps que - hormis parfois une mise en doute par scrupule intellectuel - leur évidence ne peut être contestée :

- c'est le tracé d'origine, donc réservé grâce à des emprises qui faciliteront sa réalisation, sans destruction de bâti, habitations ou entreprises ;
- c'est le tracé le moins cher en investissement, car le plus facile à réaliser, et dont l'exploitation sera la moins coûteuse ;
- c'est le tracé le moins polluant, puisque dans sa plus grande partie il contourne les villes à l'air libre.

Bien sûr **l'argument le plus important pour ce tracé est celui qui justifie le prolongement lui-même : l'autoroute devait contourner l'agglomération urbaine.** Le retard indéfini de sa réalisation a contribué à la souffrance des populations riveraines, dans des risques sanitaires, risques d'accidents (morts de piétons), et dans une pollution sonore et chimique. Il n'est que justice de rendre à ces populations des conditions de vie urbaine normales, le tracé de la RN10 étant rendu à sa vocation de « boulevard urbain », c'est-à-dire de dessertes locales – y compris pour une amélioration des transports en commun.

Quant aux parties de communes qui n'auraient pas subi les conséquences d'une autoroute **si elle avait été construite dans les années 70 ou 80**, elles doivent être l'objet de précautions particulières.

Les maires qui ont laissé construire à proximité des emprises ont pris des responsabilités auprès de leurs habitants : ce n'est pas une raison pour que ces habitants deviennent victimes à leur tour. Si nous refusons un tracé d'autoroute dans nos villes, ce n'est pas pour tolérer que d'autres villes subissent le même sort – quand bien même leurs élus récolteraient ainsi le fruit d'une opposition si obstinée...

Il est donc souhaitable que le passage dans Montigny-le-Bretonneux se fasse en tranchée couverte sur une plus longue distance. De même faut-il sans doute revoir plus finement le tracé et prévoir une protection phonique pour éviter que les habitants de quelques pavillons du Mesnil-Saint-Denis ne subissent les nuisances du voisinage avec l'autoroute.

SUR LE VERROU JURIDIQUE DU POMMERET

L'obstacle que constitue le classement du Pommeret (juillet 1980) mérite qu'on y revienne un peu plus qu'on a fait au cours des réunions publiques. Chacun sait dans quelles conditions juridiques douteuses il s'est opéré. Le Conseil d'État peut déclasser (même temporairement) dans une optique d'intérêt général et il a déclaré lui-même cette possibilité.

Dans toute l'histoire de ce prolongement d'A12, les inscriptions ou classements (1973, 1980, 1997) ont été sciemment organisés pour faire obstruction aux schémas directeurs, habituellement opposables pourtant.

Au nom de l'environnement, toujours considéré comme un élément naturel ou agricole, on n'a pas envisagé le processus de classement autrement que comme un fait acquis, et irréversible. On n'a parlé de déclassement que pour évoquer des arbres morts et un château détruit...

Je ne suis pas arrivée, malgré une question écrite, à obtenir le rappel des circonstances juridiques du classement du 7 juillet 1980 – qui n'est pas glorieux pour ses auteurs.

L'obstacle purement « statistique » au déclassement partiel ne peut pas être retenu comme empêchant ce recours : même si cette procédure n'a abouti que pour une dizaine de cas sur des centaines, elle n'en est pas moins légitime. Chacun de ces dix cas méritait d'être traité puisqu'il a abouti. Pourquoi préjuger du résultat sur le seul taux d'échec ?

Enfin on a pu voir ailleurs que la réalisation d'une autoroute s'est faite dans un site classé, historique, plus exceptionnel que le vallon du Pommeret : les Terrasses de Saint-Germain-en-Laye ont été déclassées temporairement, dans l'intérêt général d'un projet public, l'A14 au-dessus de la Seine.

Si le critère de l'intérêt général a été retenu par le Conseil d'État, que ne dirait-il d'un prolongement d'autoroute retardé pendant des décennies !

UN CHOIX

Il ne s'agit, à l'occasion du Débat public pour le prolongement de l'autoroute A12, que d'une confirmation de choix antérieurs. Rien n'a changé sur les motivations, sauf un souci supplémentaire de développement durable : urbanisation équilibrée, économie adaptée aux territoires et solidarité entre les populations.

Ce choix s'appuie sur une volonté de respecter l'intérêt général plus que les intérêts particuliers. Mais combien de générations politiques devons-nous voir passer, avant qu'un peu de courage apporte une vraie décision ?

POUR BOUCLER LA BOUCLE UN RAPPEL DU PASSÉ...



février 1987

Monsieur Jean-Pierre Fourcade, Sénateur-Maire de Saint-Cloud et vice-président du Conseil Régional, a en effet déclaré à propos de l'A12 que «il n'est pas utile de provoquer un débat si nous n'avons pas la certitude de parvenir à sa réalisation dans des délais raisonnables. Et cette affaire ne pourra aboutir avant, au minimum, dix ans. Aussi il convient dès maintenant de prendre les mesures qui s'imposent pour aménager la RN 10».

Mais le projet A 12 n'est pas abandonné pour autant : et Mr. Fourcade l'a d'ailleurs bien précisé, en estimant qu'un réaménagement de la RN 10 ne permettrait que d'apporter des solutions provisoires, en attendant l'A 12 qui, seule, pourra désengorger efficacement le réseau routier autour de la Ville Nouvelle