

## contribution

Il est bien connu que la région aujourd'hui appelé Ile de France ouest a toujours eu une certaine renommée : cathédrale, châteaux, forêts, grande culture, et voies de communication, notamment avec la 1<sup>re</sup> autoroute française, A13, qu'on appelait aussi « autoroute de l'ouest » après la guerre. Mais de là à rejeter tout ce qui se rapprocherait d'étendues non bétonnées il y a un très grand pas qu'il ne faudrait franchir en tentant de faire jouer une fausse écologie



Extrait de la première feuille de la carte de France levée par ordre du Roy en 1736



Un tunnel, dit de Saint-Cloud, construit avant la guerre, utilisé par les occupants comme stockage à munitions et engins de guerre, débutait l'A13 à la sortie de Boulogne. Le périphérique n'était pas encore construit et la liaison « Porte d'Auteuil – A13 » non plus.

Un peu plus tard, un nœud autoroutier dit « de Rocquencourt », est créé pour la rencontre de 2 autoroutes : A12 vers Trappes pour rejoindre la RN10 au poste à essence dit « blanc » car il était tout blanc, magnifique avec ses balançoires pour enfants..., et A13 vers Orgeval. Splendide ouvrage d'art dans son ensemble, il est réalisé sur 3 niveaux avec des garde-corps en béton armé très à la mode pendant cette période d'après guerre avec absence de populations. L'architecte était sans doute un disciple de A.Perret. Car c'est à partir de la fin des années 1940 et début 1950 que la construction de A13 et A12 avec son arrivée sur la RN10 oblige en 1953 la commune de Trappes, le département Seine et Oise et l'Etat d'entreprendre la déviation de différentes voies, les unes dans le prolongement des autres, l'avenue Paul Vaillant Couturier, la rue Jean Jaurès, l'avenue de l'armée Leclerc, pour tenter de décongestionner en construisant l'actuelle RN 10. Pour cela il a fallu démolir beau nombre de pavillons habités par des cheminots employés dans l'importante gare de triage et construire un pont enjambant la RN10 pour relier ainsi les 2 parties de Trappes : le nord avec son église et le cimetière, et le sud avec son école et sa mairie car le projet avait bien divisé la ville en deux. Petit à petit, au cours des ans, il a néanmoins fallu que les techniciens de la DDE trouvent toujours plus de solutions d'aménagement dans la traversée de Trappes pour améliorer la fluidité de la circulation. Et on arrive aujourd'hui à la situation de 1953, toute proportion gardée, où un préfabriqué accueillant des CRS en service, aujourd'hui démoli, avait été installé en face du « pavillon bleu » pour tenter de limiter les accidents dus aux feux



*On voit bien ici la zone ultra urbanisée de Trappes avec sa grande gare de triage et le futur tracé des familles 2, 3 et 4 qui, sans emprunter les zones réservées en plein milieu de la population contourne bien Le Mesni-Saint-Denis en allant plein sud*

croisements et à leurs tricolores pas toujours respectés (le feu rouge notamment) ; car il y avait beaucoup d'accidents. Va-t-on vouloir recommencer avec la construction d'une route express. Par ailleurs les environs de Trappes, en bordure du CD912, au dessus d'Elancourt, étaient occupés par un dépôt d'ordures, toujours fumant et puant, devenu aujourd'hui le point culminant des Yvelines.

Trappes a donc souffert avec son réseau ferré pendant la guerre, Trappes a souffert et souffre de plus en plus du passage des véhicules et des gros porteurs, Trappes a souffert des fumées de ce gros tas d'ordures ménagères de toute la région et Trappes souffrirait encore avec une nouvelle transformation de la RN10 comme il y en a obligatoirement tant eu au cours de ce dernier demi-siècle.

Et là ce ne serait pas des travaux ponctuels dans le temps mais continus pendant au moins 8 à 10 ans (non compris les dépassements de délai). Déjà 5 ans reste beaucoup quand il s'agit de se rendre à son travail (parce-qu'il n'y a pas de moyen commode de transport en commun) en étant bloqué sur la RN286. Mais 10 ans ! Voyez la réaction des usagers sur la RN286 lors de son dernier élargissement sous circulation : « mais qu'est-ce qu'ils font ses foutus fonctionnaires qui ont en charge de mener à bien les

travaux d'élargissement... ». « Mais comment est-il possible que ça dure aussi longtemps pour un simple élargissement »... Et cela n'a duré que 5 ans, sans pénalités pour la population, sans que les travaux touchent les habitats. Certes le stand de tir du plateau de Satory a été démoli, et depuis sans doute reconstruit. Un ouvrage d'art aussi, déjà reconstruit il y a une dizaine d'années, peut-être quinze, a été démoli puis reconstruit pour permettre à la Société des Chemins de fer Militaires de continuer à faire entrer ses convois sur rail dans les enceintes du 5° Génie. Mise à part cela, rien. Mais les usagers n'étaient pas contents, pas satisfaits de leur attente. Et pourtant le maître d'ouvrage avait imposé des déviations de circulations, toujours à 2 voies, les voies étant bien évidemment réduites en largeur et la vitesse limitée, mais parfaitement claires pour tous les usagers. Les basculements de chaussée se faisaient de nuit. Tout était organisé pour que le travail, le chantier en général, se fassent dans de bonnes conditions (les meilleures possibles en tout cas) derrière des séparateurs de béton afin d'isoler « chantier et circulation ». Les usagers étaient ainsi canalisés et la circulation normalement régulée. Tout était organisé pour éviter l'accident, tant du travail que de la circulation. Et pourtant les usagers étaient insatisfaits. Alors, qu'en serait-il de reconstruire la RN10 entre les pavillons et bâtiments de Trappes tout en laissant la RN10 sous circulation.



Bien sûr la solution est alléchante pour qui ne veut pas voir d'autoroute passer dans « sa » verte prairie qu'il (ou elle) ne fréquente sans doute jamais. Mais vous n'y pensez pas : une autoroute dans un champ! Mais pourquoi et comment cet extrême petit bout nord de vallée a-t-il été classé ?! ? Et oui, depuis 1975 connaissant bien les différents « fuseaux », que d'autres aujourd'hui appellent familles, même s'il y a eu quelques légères modifications, une population très influente (à Bruxelles on appelle ça du lobbying) n'a eu de cesse de faire classer la Haute Vallée de Chevreuse jusqu'à ce grand bout de champ appelé « la pièce des Landes » situé à son extrémité nord-ouest, avec un fond de vallée au demeurant fort sympathique « Bellepanne », où l'on peut en effet trouver calme et sérénité, méditation et réflexion. Mais n'y en-a-t-il pas d'autres pour se ressourcer. Bien sûr on pourra regretter le Pommeret sans viaduc. Mais on peut aussi penser que certains qui sont aujourd'hui opposés à la construction d'un viaduc de 800m de long et 48m de haut étaient à d'autres moments tout à fait favorables à la construction d'un viaduc, à Millau, par exemple, pour différentes raisons : ne plus être bloqués des heures dans Millau et ainsi arriver plus vite en vacances peut en être une. Il est vrai que les performances ne sont pas les mêmes : avec 343m de hauteur pour sa plus haute pile au dessus du Tarn, ses 7 piles, ses 2460m de longueur et ses 270m de hauteur de brèche, le viaduc de Millau est classé comme un des plus grands avec un paysage de toute beauté que beaucoup auront découverts en passant sur ce magnifique ouvrage d'art.



*Viaduc de Millau*

Alors pour que tous soient heureux, comme ils l'ont été pour ce bel exploit de construction, qu'est Millau, il conviendrait peut-être que le viaduc de Bellepanne parte directement du plateau du Mesnil depuis la terre de la roche, pour débiter le viaduc en crête de plateau afin de traverser d'un seul tenant la petite vallée jusqu'au nord de la butte de Montmort.



Il en a été de même pour tous les ouvrages d'art de l'autoroute A40 (autoroute dite des « Titans » tant il y a de beaux ouvrages) d'où l'on découvre de magnifiques paysages, tant du Jura que des Alpes, dans lesquels les usagers peuvent voir, par exemple le lac de Sylans, qui servait au « Glacière de Paris » à se ravitailler en glace notamment pour la région parisienne, autrement invisibles du fond de la vallée.



*Ouvrages d'art bien insérés dans le paysage de l'autoroute des Titans*

Ce bel ouvrage qui ne vaudra certes pas celui de Millau par ses mensurations aurait tout de même le mérite de passer à 170m environ d'altitude avec une hauteur de brèche de 45m environ et de passer par là même au-dessus des voies ferrées et de la RN10 actuelle aux environs du pont de Mauregard. Sa longueur pourrait être alors de 4500m. Ah ! Certes ses performances de hauteur n'atteindraient pas celles de Millau, mais quand même. Ce ne serait pas mal pour la région Ile de France ouest qui arriverait alors en tête par la longueur de viaduc. Et la population si satisfaite avec Millau pourrait alors être satisfaite par ce nouveau record. Bien sûr il y aura un coût. Mais que sera-t-il par rapport au coût de la transformation de la RN10 qui est actuellement déjà estimé à 4 fois le prix du viaduc prévu (voir les coûts donnés dans la plaquette du Ministère) . Et puis il n'y aurait plus de remblai : passage libre pour l'élevage et la culture.

Bon ! Sans aller peut-être jusque là, et trêve de plaisanterie, sauf si cette proposition doit satisfaire la majorité de la population, seule la solution du tracé en rase campagne (famille 4) reste la solution. Et ce qui aura été possible pour la Cadière-d'Azur ne le serait pas pour Le Pommeret ?



Et puis sans revenir au coût, on voit bien que les parois moulées envisagées dans la traversée de Trappes - car j'élimine bien entendu son aménagement sommaire en route express puisque le trafic restant le même les bouchons resteraient les mêmes- vont obligatoirement provoquer des mouvements de terrains, des désordres, quel que soit le côté : nord ou sud. Sans parler par la suite du creusement entre les parois. Car même bien étudiées, bien suivies les constructions de ce type de mur de soutènement restent vulnérables en zone urbaine, tant pour la population, que pour les usagers et quelque soient les soutènements retenus (voir les désordres de la traversée ouest-est dite de Toulon qui ont entraîné un délai de construction doublé ou triplé ?!?! et un arrêt brutal du sens est-ouest).

Alors je pense sérieusement qu'il conviendrait une bonne fois pour toute tordre le cou à ces solutions trop équilibristes, tant au niveau délai qu'au niveau coût : on connaît le budget initial établi avec les hypothèses de départ mais personne ne connaît aujourd'hui toutes les anomalies ou dysfonctionnements qui pourraient être rencontrés au cours du chantier et on ne connaît qu'en très gros les difficultés auxquelles vont se confronter les entreprises constructrices qui seront alors à même de formuler une (ou plusieurs) réclamation(s) à la fin du chantier ; et qui l' (les) obtiendront. Déjà délicat de faire un tour à peu près exhaustif des difficultés pour un chantier neuf il restera néanmoins à les évaluer pour l'appel d'offres. Et aussi soit compétent le maître d'œuvre il pourra, involontairement bien sûr, faire des impasses ou commettre des oublis. Il reste donc impératif de passer sur un terrain vierge de toute présence humaine ou tout du moins avec le moins de population possible. Beaucoup de chantiers se sont passés et se passent encore dans des zones urbaines sensibles parce-qu' il n'y a pas d'autres tracés possibles. Mais dès qu'il y a des possibilités le maître d'ouvrage n'hésite pas . On peut voir par exemple le tracé de l'autoroute A86 au niveau de Chatenay-Malabris où deux solutions s'offraient aux décideurs :

- par le bois de Verrières
- par un tracé aménagé sur l'avenue de la Division Leclerc (même cas que Trappes)

Et là le maître d'ouvrage n'a pas hésité. Le tracé est passé par le bois. Alors pourquoi en serait-il autrement pour le prolongement de l'autoroute A12 qui coûterait 4 fois plus cher dans Trappes qu'à l'extérieur et dans le meilleur des cas, sans prolongement des délais de chantier et sans surprise dans le génie civil. Pourquoi donc alors hésiter quand il s'agit de protéger une population déjà très marquée, de maintenir la circulation actuelle pendant les travaux et ainsi éviter les accidents d'usagers canalisés entre 2 glissières béton pendant les travaux avec un seul sens de circulation (bloquage alors systématique de la circulation) et d'éventuels accidents du travail, car même si le chantier est bien préparé, il restera toujours une part d'incertitude avec le passage des usagers en véhicule ; et même avec un passage aérien de chantier au-dessus de la RN10 pour éviter les interférences entre population et chantier, l'ensemble des travaux restera le chantier exigü où pelles mécaniques, scrapps, camions, semi-remorques des transporteurs, grues, véhicules des intervenants de contrôle...bétonneuses, pompes à béton, raboteuses de chaussée..., resteront en conflit permanent.

La présence d'écoles, de collège, conduira les enfants et adolescents à être curieux (on le comprend avec un tel chantier) et tenter alors de voir d'une manière ou d'une autre le chantier si intéressant. Et là un accident est toujours possible.





Construire, oui. Jouer avec la vie des riverains, non .

Au travers de cet aperçu très réaliste, sans exagération, ni d'un côté, ni de l'autre pourquoi alors est-ce que les décideurs se compliqueraient-ils la tâche en allant vers les solutions scabreuses avec imprévus toujours possibles et des conséquences qui pourraient conduire à de futures mise en examen et procès.

Ah ! Bien sûr le petit bout de champ sur lequel passerait le viaduc est enclavé dans l'extrémité nord-ouest du Parc Naturel de Chevreuse, le plus petit de France. Et là, on peut se poser la question : pourquoi a-t-il été classé, il n'y a pas si longtemps, en tout cas après les premiers fuseaux présentés à la fin des années 1970 et les années 1980. Et le tracé rural ne serait bloqué qu'avec ce léger verrou administratif qui obligerait à choisir une solution 4 fois plus chère et infiniment plus dangereuse? Non, je ne pense pas sérieuses les solutions qui conduiraient à augmenter encore nos emprunts dont les intérêts remboursés aujourd'hui chaque année représentent 70% de la perception des impôts sur le revenu, mais aussi qui pourraient conduire à des souffrances humaines.

Résumé :

- famille 1 : Si à la transformation de la RN10 dans Trappes (voir ci-dessus) qui ne résoudrait aucun des problèmes rencontrés actuellement s'ajoute de la gêne (bruit, fumée, CO2, travaux de chantier pendant au moins 8 ans...) dirigée vers d'autres communes telle Elancourt, Maurepas, La Verrière et Coignières cette famille doit être définitivement gommée des projets.
- famille 2 : Pas de transformation dans Trappes mais dans Elancourt, Maurepas, La Verrière et Coignières : à éliminer.
- famille 3 : Pas de transformation dans Trappes mais dans le sud de La Verrière et en plein dans Le Mesnil-Saint-Denis : à éliminer.
- famille 4 : Toutes les communes sont évitées. Seul Montigny est touché. Il faut toutefois remarquer qu'au cours de la construction de la ville nouvelle à partir de 1970 des emprises ont été réservées par les urbanistes et le ministère de l'équipement pour le passage du prolongement de l'A12 ; les riverains ont donc acheté en connaissance de cause. Ce n'est bien sûr pas une raison mais il vaut mieux, à mon avis, toucher les riverains prévenus que des riverains non informés des nouveaux tracés ; et prolonger la tranchée couverte issue du passage sous la voie ferrée.



D'autres solutions ont été proposées par deux habitants, dont un maire, nous a informés le président de la commission nationale de débat public au cours de sa dernière intervention dans le gymnase de La Verrière, bondé. Et si j'ai bien compris l'exposé fait, le tracé passerait le long des voies ferrées. Mais là rien d'original par rapport à la famille 1. A moins qu'il ne faille aller dans le détail pour bien comprendre. En tout cas bravo à l'équipe qui a passé des jours, des soirées à chercher.



Quant au tracé proposé par le maire de Maurepas, on sait, après que le président en ait touché 2 mots à l'assemblée que la déviation de A12 passerait par la nouvelle déviation de la RN12 à partir de l'échangeur de Bois-d'Arcy pour aller jusqu'à la ligne haute tension. Laquelle ? Rien ne nous a été dévoilé puisque Monsieur Mougeot n'avait pas pu se rendre disponible. Alors prenant les cartes dites « d'état major » ou de « grandes randonnées » je pense qu'il s'agit de celle passant devant la gare SNCF de Monfort-l'Amaury et qui file vers le sud en utilisant le tracé de cette même ligne jusqu'à la déviation du Perray-en-Yvelines par la RN10 déviée.

Pardons monsieur le Maire, et si je puis me permettre, mais je ne vois dans cette idée de tracé que des inconvénients :

- La déviation de la RN 12 a été calculée avec la densité de trafic des seuls usagers de la RN12 et non de la RN10+RN12, même si je pense que l'on peut élargir. Mais, et puisque le trafic de la RN10 justifie une 2X3 voies, 3+2 n'a jamais fait 3.
- Bon, continuons néanmoins. Le tracé nord-sud projeté, passera certes à proximité de la ligne à haute tension, mais pas dessous bien évidemment ; ce serait donc à côté puisque la présence des pylônes « tour eiffel » et l'énergie électrique haute tension qui donne des grésillements sans doute néfastes obligent à construire à côté
- Et puis et surtout la construction sur site neuf qui règnera sur une longueur plus importante que par le Pommeret passerait entre Montfort-l'Amaury et Bazoches-sur-Guyonne, puis entre Les Mesnuls et Saint-Rémy-l'Honoré pour enfin arriver à l'est de Saint-Hubert et venir se greffer sur la déviation de la RN10 (approbation obligatoire des architectes des monuments de France et de la commission des sites des Yvelines); sans oublier bien sûr, ce qui n'est pas négligeable, l'élargissement indispensable de la nouvelle RN12 qui a été inaugurée il y a vraiment très peu de temps. A moins que je ne comprenne pas tout et c'est tout à fait possible. Et puis les 4 familles de tracé ont été étudiées avec un certain détail tandis que celui-ci, pas du tout. Décidément, non, je ne comprends pas.



*Echangeur de Bois-d'Arcy*





*Estimation du tracé proposé par le Maire de Maurepas mais non explicité*





*Tracé de la famille 4. On voit bien que sur cette carte IGN le tracé ne touche aucun riverain*

Conclusion : Seul le tracé famille 4 réunit tous les avantages pour être choisi :

- Coût de construction moindre : 4 fois moins au total TTC que la famille 1 par Trappes
- Coût de construction au km : presque 6 fois moins que la famille 1
- Coût d'entretien annuel d'exploitation : presque 3 fois moins que la famille 1. Autrement dit si on étale l'entretien sur une période de 10 ans, la solution par Trappes aura englouti 70 millions d'euros tandis que Le Pommeret aura dépensé 25 millions d'euros
- Durée des travaux : 3 à 4 ans avec la famille 4. 8 ans au moins par Trappes
- Difficultés dans les travaux : en zone urbaine avec une population qui devra franchir la RN10, circulation maintenue mais sans doute bloquée avec l'emprise des travaux de la famille 1.

De plus avec un tracé neuf, en zone rurale, sans population vulnérable et sans présence de circulation d'autres véhicules que ceux qui passeraient par les CD latéraux il reste le seul qui respecte l'homme dans son intégrité.

Non, décidément, après beaucoup de temps passé à l'étude, sans toutefois rentré dans des considérations pointues comme on peut en trouver dans les fascicules du « débat public » le tracé 4 a aussi le grand mérite d'éloigner les différents gaz d'une population fatiguée tant par le bruit que par la pollution avec des polluants qui devraient, avec un autre tracé, être mis sous haute surveillance :

- Dioxyde d'azote
- Particules fines provenant des véhicules « diesel » (lorsqu'il n'y a pas de filtre ad hoc)
- Benzène
- Monoxyde de carbone



Et pour finir, parce-qu'il faut à un moment savoir terminer, je vais laisser le mot de la fin au président de la République du moment lors de l'inauguration de la 1<sup>o</sup> partie de l'autoroute des Titans :



*(...) transformer la géographie, la réalité vivante de notre pays sans dénaturer ses paysages, aménager le territoire national, quelle ambition ! Quelle ambition pour notre temps ! (...)*

François Mitterrand  
19 décembre 1986

Bibliographie : Des Argonautes aux Titans de Jean Gaillard

Photos extraites de documents de A86 ouest, du document ci-dessus et d'une plaquette touristique sur Millau

Cartes IGN

Une carte extraite du document « débat public, prolongement de A12 »

A Maurepas, le 30 mai 2006

**Jean-Pierre Barbier**