

IL FAUT SAUVER LE VALLON DU POMMERET ET LE PARC NATUREL !

En qualité de lévisien de longue date, je souhaite faire part de quelques réflexions sur le sujet de la prolongation de l'A12, pour le débat public.

1) On note à plusieurs endroits du dossier que le tracé par Le Pommeret serait le tracé « historique ». Cette affirmation est complètement erronée, et révèle une certaine méconnaissance du dossier, que l'on peut éventuellement attribuer à la jeunesse du rédacteur, Le problème de la prolongation de l'A12, en effet, est pendante depuis plus de 40 ans ; à cette époque, il n'y avait ni ville nouvelle, ni zone commerciale, ni ZI, ni habitat pavillonnaire étendu (sauf Henriville et quelques autres lotissements), ni immeubles collectifs, ni stockage d'hydrocarbures... Il n'y avait qu'une route nationale, déjà très fréquentée, allant vers Dreux et la Bretagne, bordée de rares villages longilignes, au milieu des vastes plateaux agricoles des confins de la Beauce et du Hurepoix. Très peu d'habitants, sauf à Trappes, importante gare de triage et point d'eau pour les locomotives à vapeur.

A cette époque, le nord et le sud de la RN 10 étaient ruraux.

Le premier projet d'autoroute dont les habitants de la région ont eu vent (l'Administration cultivait le secret...) est un projet qui longeait la zone RN 10 /voie ferrée et qui passait à Coignières (en direction de Dreux)...

Ce projet, qui ne semble pas avoir été officialisé, avait sans doute le seul défaut, mais il s'est avéré immense et létal, de longer un grand domaine dont le propriétaire d'alors passait pour très influent ; on a vu surgir par miracle des constructions sur la zone d'emprise du projet, et ce dernier a été discrètement « enterré » (au sens simplement figuré, malheureusement).

Le tracé par Le Pommeret n'est apparu que bien après cet épisode qui n'est pas sans importance dans l'actuel débat. A l'époque, le projet ne comportait pas de viaduc, mais devait franchir la vallée à partir du plateau en tranchée ouverte ; on disait alors que le sous sol marécageux du talweg ne permettait pas de fonder des piles de pont solides (bizarrement, cet argument ne semble plus d'actualité, bien que le sous sol n'ait pas changé, puisqu'un viaduc est maintenant envisagé...souvent expert varie...).

La DDE, devant le blocage du tracé Nord s'est alors, par dépit et par défaut, vivement intéressée au Sud de la RN 10, malgré l'allongement du trajet, espérant plus de facilité de réalisation, c'est à dire moins d'opposition.

Heureusement, ce projet Sud a lui aussi capoté.

Les péripéties ultérieures sont mieux connues, et ne font que confirmer que le dossier n'est pas véritablement consensuel.

2) Les communes de Coignières, Elancourt, Maurepas, La Verrière, et SQY ont choisi un schéma de développement économique fondé sur l'urbanisation généralisée et l'implantation peu sélective de toutes activités commerciales et industrielles.

Il n'est pas certain que les populations aient été véritablement consultées, mais, en définitive, cette orientation n'est pas en soi illégitime. L'activité économique est, en effet, évidemment indispensable, et la localiser sur des plateaux agricoles sans attrait particulier est un moindre mal, parfaitement admissible, à condition que le plan d'ensemble ait été pensé et cohérent.

Le problème est que ce n'a pas été le cas, et que ce choix de modèle économique ne s'est pas accompagné de la réservation d'espaces pour l'indispensable voirie, ni d'ailleurs de la

constitution de provisions financières pour la financer le moment venu (alors même que les collectivités concernées bénéficient des recettes fiscales liées aux nouvelles activités). Chaque collectivité territoriale a « cherché midi à sa porte », sans trop se préoccuper de la manière dont les populations que l'on attirait allaient pouvoir se déplacer commodément. Il n'est pas nécessaire d'être un urbaniste de génie pour savoir qu'un centre commercial régional doublé de zones étendues d'habitat pavillonnaire engendre une circulation infernale, qu'il faut bien absorber d'une manière ou d'une autre.

Lévis, Le Mesnil et les autres communes du Parc naturel n'ont pas fait de tels choix individualistes et court-termistes, bien au contraire. Il n'est donc pas justifié que leurs populations pâtissent aujourd'hui de l'inconséquence d'options très discutables qui leur sont totalement étrangères.

Les collectivités qui ont choisi des vocations industrielles et commerciales n'ont pas de légitimité à exiger d'exporter leurs nuisances sur les autres collectivités voisines, restées volontairement différentes.

3) La prolongation de l'A12 n'est pas un problème purement local.

Il est évident que les résidents de la région sont les plus directement concernés par le problème de l'A12. Mais il est tout aussi évident que la préservation des espaces naturels est un problème plus vaste qui concerne l'ensemble de l'Ile de France. La haute vallée de Chevreuse est encore un des rares espaces un peu préservés de cette région, autrefois très belle. C'est d'ailleurs assez miraculeux que cette zone ait pu subsister et résister aux pressions urbanistiques en conservant l'essentiel de son indéniable cachet.

Les partisans du « tracé rural » n'ont pas le droit de revendiquer la construction d'un équipement public aboutissant au saccage du Parc Naturel, au motif que la circulation est devenue insupportable chez eux.

Ce Parc est en fait un patrimoine commun à tous les franciliens, et il suffit d'observer le nombre de visiteurs pédestres et cyclistes pour prendre conscience qu'il s'agit là d'un véritable équipement collectif régional ; de ce fait, les positions des habitants de Coignières et autres lieux, très compréhensibles vues de leur fenêtre et au demeurant tout à fait respectables, doivent nécessairement être relativisées à l'aune de l'intérêt public plus général.

4) Le « tracé rural » n'est pas « la » vraie solution, même pour ceux qui s'en disent partisans

Cette solution présente en effet des conséquences inéluctables qui diminueront singulièrement le bénéfice attendu d'un tel tracé pour ceux qui le réclament avec tant de véhémence :

- le saccage du Parc (sa suppression consécutive est un risque réel) entraînera inévitablement une recrudescence de l'urbanisation ; la nouvelle voirie sera rapidement saturée (d'autant que le transit augmentera fatalement aussi), et le même problème se reposera à bref délai dans des termes encore aggravés... Entre-temps, tous les habitants de la région, quels qu'ils soient, auront perdu leurs espaces verts... Ironie du sort, les habitants de Coignières seront obligés d'assister au traditionnel feu d'artifice du 14 juillet dans un Val Favry bétonné, face à l'autoroute qu'ils auront tant appelé de leurs vœux... Mais y aura-t-il beaucoup de spectateurs pour regarder passer les camions et respirer leurs gaz d'échappement ?
- Le « tracé rural » suppose un déclassement administratif, qui est loin d'être acquis. Même si cette décision était juridiquement possible, les futurs décideurs hésiteront longuement, les opposants manifesteront, les associations protesteront... En effet, il

s'agit de créer un précédent -le déclassement d'un site- qui est très lourd de conséquences et de menaces pour tous les autres sites classés de France et de Navarre. Il est absolument certain que tout cela se traduira par des attermolements et des délais qui pourront se compter en années, d'autant que le financement du projet est loin d'être réuni (tel ou tel bailleur de fonds refusera de cautionner et financer un projet aussi polémique et contestable).

Pendant tout ce temps, la circulation sur la RN 10 se dégradera encore plus, sauf, évidemment, si le prix du pétrole atteint entre-temps des sommets dissuasifs.

Dans ces conditions, il est vraiment préférable tant pour l'intérêt général que pour les intérêts particuliers bien compris de rechercher une autre solution que celle de faire passer l'autoroute « dans le pré », fut-ce celui du voisin.

IL FAUT VRAIMENT SAUVER LE VALLON DU POMMERET ET LE PARC NATUREL

YM