

DEBAT PUBLIC – PROJET DE PROLONGEMENT DE L’AUTOROUTE A12

CONTRIBUTION N° 2

PREMIERES OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER DU MAÎTRE D’OUVRAGE

Le dossier provisoire du maître d’ouvrage a été reçu à la mairie de Lévis Saint Nom le 16 février 2006.

En première lecture, il comprend de nombreuses erreurs et omissions qui sont de nature à nuire au bon déroulement du débat en ne permettant pas à tout un chacun d’en appréhender correctement les termes. Globalement, il se caractérise par la faiblesse de l’argumentation qui procède par des affirmations qui tiennent lieu de démonstration et par son imprécision. Le dossier de l’A104 est autrement mieux argumenté.

Ce dossier veut apporter la démonstration qu’il est nécessaire de prolonger l’autoroute A12 jusqu’aux Essarts le Roi. A cet effet, il s’appuie sur un argumentaire très contestable qui dévalorise le territoire du Parc naturel régional (I), minimise l’impact d’un prolongement autoroutier sur son territoire (II) et en sous-évalue le coût (III).

I – UNE DEVALORISATION DU TERRITOIRE DU PARC NATUREL REGIONAL

1.1 Le « scénario historique »

On notera tout d’abord une affirmation erronée. A la page 41, le tracé 3C en zone rurale est censé reprendre « le scénario historique » alors que le premier tracé inscrit au schéma directeur de 1965 – consultable sur le site internet du Parc naturel régional - contournait la zone d’activités de Trappes avant de rejoindre la RN10 à hauteur du Pont de La Villedieu. Cette affirmation n’est pas anodine, elle entretient une légende colportée par des élus locaux du groupe de travail « A12 par le Pommeret » visant à accréditer l’idée d’une manipulation qui aurait abouti à modifier le tracé originel.

1.2– La faiblesse de l’activité économique

En page 13, on note que « l’activité économique est aujourd’hui très réduite voire inexistante » face à une agglomération qui compte « 86000 emplois ». Nier toute vie économique dans le Parc naturel régional est évidemment faux : c’est d’abord oublier l’agriculture (une omission significative!), mais aussi des activités tertiaires dont certaines se placent au tout premier rang

mondial (comme Technigaz à Saint Rémy les Chevreuse). Au demeurant le déséquilibre n'a rien d'anormal, il est le résultat d'une politique d'aménagement du territoire efficace et la preuve de la complémentarité entre le Parc naturel régional et l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

Selon le dossier, « la majorité des habitants ne travaille pas sur place mais à Paris ou à La Défense » alors qu'en réalité la majorité travaille sur les secteurs de Saint Quentin en Yvelines, Versailles-Vélizy et Saclay pour des raisons de proximité. Ce qui est de première importance pour les migrations alternantes et les effets induits du prolongement de l'A12 sur le trafic routier dans le Parc naturel régional et autour du Parc : quels en seront les effets sur les RD 36, 91, 13 et 58, et 202 ?

1.3 Un territoire inorganisé ?

Enfin, « l'intercommunalité y est peu développée ». On s'interroge sur le sens de cette affirmation alors que le Parc naturel régional, le premier d'Ile de France créé en 1985, est un mode d'organisation territorial jugé exemplaire par tous les experts ! En outre, les municipalités travaillent à la création d'une communauté de communes qui devrait voir le jour le 1er janvier 2007.

1.4 – Des milieux naturels dégradés ?

On apprend en page 43 que les prairies humides du vallon du Pommeret sont « en voie d'abandon, ... et menacées par le boisement, l'enfrichement et le dépôt des déchets » ! En bref, un site classé et une ZNIEFF que l'auteur dévalorise in fine... en vue d'un déclassement? Le mieux est de regarder les photos aériennes prises par Yann Arthus-Bertrand pour en juger.

Quand au rôle de « corridor écologique » est – ouest du vallon du Pommeret et du plateau des Néfliers, il n'apparaît nulle part alors que cette coupure verte figure depuis les années 1960 dans tous les plans d'urbanisme. A cet égard, on se reportera utilement au site du Parc naturel régional.

1.5 – Quelle population ?

Quant à la population, elle est sous-estimée. Par exemple, alors que plus de 80% de la population de Lévis Saint Nom réside dans le secteur de Maison Blanche – Mauregard à quelques centaines de mètres de la totalité des tracés qui passent au sud de la zone industrielle des Marais, cette importante zone d'habitations – voir la photo aérienne – n'est jamais mentionnée dans les « milieux traversés » ni en page 50, ni en page 52, ni même en page 54 où on apprend seulement que « des habitations isolées ou en hameaux se situent à proximité » ! En page 64, elle n'est pas mentionnée pour les familles 3 et 4. C'est oublier aussi la population des Essarts le Roi, limitrophe, avec notamment la construction en cours d'un lotissement de 48 maisons.

Au bilan, chacun de ces éléments pris indépendamment peut sembler anodin. Mais additionnés les uns aux autres, ils finissent par donner l'illusion d'une opposition entre un territoire à faible enjeu – le territoire du Parc naturel régional – et un territoire à fort enjeu – le territoire de Saint Quentin en Yvelines, concluant logiquement à l'innocuité de l'impact de l'A12.

Cette vision trompeuse dissimule les vrais enjeux :

- La complémentarité des territoires qui joue un rôle majeur dans l'attractivité du sud-Yvelines.
- L'application des principes du développement durable pour faire un choix dont bénéficieront ou souffriront nos enfants, petits-enfants et au-delà.

II – L'IMPACT DE L'AUTOROUTE SUR LE PARC NATUREL REGIONAL

Cet aspect fera l'objet d'une contribution particulière. En effet, les différents tracés n'ont pas les mêmes effets, selon qu'ils sont ou non partiellement souterrains et selon leur degré de pénétration à l'intérieur du territoire du Parc naturel régional.

III – UNE SOUS-EVALUATION DES COÛTS

L'évaluation des coûts présente de graves insuffisances.

Tout d'abord, on ne peut pas mettre en parallèle les scénarios d'aménagement de la RN10 - qui seraient accompagnés d'une bénéfique et nécessaire restructuration urbaine - et les autres scénarios, sans ajouter à leur coût celui des importants travaux d'aménagement de la RN10 qui sont en toute hypothèse indispensables : à elle seule, la tranchée couverte de Trappes coûterait autour de 60 millions d'Euros (ce coût doit être vérifié).

A Montigny le Bretonneux, les tracés ne prévoient aucune tranchée couverte le long des importants quartiers d'habitation – le Village et le Manet - de la plus grande commune de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines contrairement à l'affirmation de la page 63 « des tranchées couvertes ont été projetées au droit des habitations pour toutes les familles de scénarios ». A tout le moins, le coût de cette tranchée couverte doit être chiffré.

Page 67 les impacts environnementaux du scénario 3C sont réduits au site classé du Pommeret, en omettant soigneusement de mentionner l'impact sur les plateaux agricoles du Mesnil Saint Denis et de Lévis Saint Nom pourtant développé à propos de la section 3. Il est pour le moins étrange d'envisager un tracé « en déblai » sur le plateau agricole des Essarts le Roi afin de « limiter au maximum les inconvénients visuels et sonores et faciliter les rétablissements des cheminements existants » et de ne pas le prévoir pour la traversée des plateaux agricoles situés dans le Parc naturel régional. Paradoxe ou provocation ? Là encore, le coût doit être chiffré.

Enfin, le dossier développe en pages 71 et 72 une approche socio-économique des familles de tracés. Malheureusement, ces calculs ne prennent nullement en compte les aspects environnementaux du projet alors que les principes du développement durable sont devenus une variable essentielle dans l'évaluation des projets. Une approche globale est nécessaire et il est hautement souhaitable que la commission du débat public fasse faire une étude ad hoc.