

## Débat public sur le prolongement de l'autoroute A12



### FEDERATION DES YVELINES

3 AVENUE CARNOT

78190 TRAPPES

01 30 50 03 56

[p.c.f-78@wanadoo.fr](mailto:p.c.f-78@wanadoo.fr)

## Contribution

**de la Fédération des Yvelines du Parti Communiste Français  
et de l'Association Départementale des Élus Communistes et Républicains**

## **Le prolongement de l'A12 par le tracé historique : une exigence de justice sociale, de solidarité républicaine, de développement équilibré.**

**1) Le tracé historique par le vallon du Pommeret concilie l'écologie urbaine et rurale avec la nécessité d'améliorer les conditions de circulation routière dans le sud des Yvelines.**

Le tracé par le vallon du Pommeret est le tracé historique, celui autour duquel s'est pensée et réalisée toute l'organisation du territoire dans cette partie des Yvelines. À ce titre les nuisances qu'il va produire sur son environnement comme tout tracé autoroutier peuvent-elles être raisonnablement mises sur un pied d'égalité avec celles qui résulteraient des autres tracés beaucoup plus largement urbains dans La Verrière ou/et le Mesnil-Saint-Denis ou du maintien de la RN10 comme débouché de l'A12 à travers le tissu très urbanisé constitué par les villes de Trappes, La Verrière, Élancourt, Maurepas et Coignières, puis les Essarts-le-Roi ?

Dans un cas des habitants, des propriétaires, disposaient d'informations officielles quant à la perspective d'un prolongement d'autoroute dans leur environnement plus ou moins proche, dans l'autre des dizaines de milliers d'habitants attendent depuis 40 ans que l'État tienne sa promesse de dévier hors de leurs villes le surcroît de trafic qui est cause de multiples souffrances. Il nous semblerait contraire à l'éthique républicaine de vouloir maintenant rejeter ailleurs un tracé prévu de longue date, inscrit dans le paysage et pendant 30 ans dans les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme où il figure encore sans variante sur la plus grande partie de son parcours.

D'autant que tout montre que l'absence de prolongement accroîtrait la surcharge de la N10 et accentuerait les circulations de délestage dans toutes les voiries secondaires non prévues pour les accueillir notamment à Trappes, Élancourt, Maurepas et au Mesnil-Saint-Denis mais aussi comme c'est déjà pour partie le cas aujourd'hui jusqu'au cœur de la vallée de Chevreuse. Dès lors l'intérêt général impose de rechercher le tracé le moins urbain possible.

Le tracé par le vallon du Pommeret n'est urbain que dans la partie qui sépare les quartiers d'habitation et les quartiers d'activités de Montigny-le-Bretonneux. Il n'y a pas d'autre solution pour relier l'A12 actuelle à un tronçon qui peut par contre être - si le tracé par le vallon du Pommeret est retenu - entièrement rural depuis la D36 jusqu'à la jonction avec la N10.

L'emprise de terrain pour A 12 est réservée à Montigny-le-Bretonneux depuis le début de l'urbanisation de cette commune. Elle l'est sur un espace suffisamment large pour qu'il ne soit pas nécessaire d'imaginer une hasardeuse superposition de circulation comme c'est par contre le cas dans un terrain difficile et jouxtant des fondations non conçues pour supporter une telle promiscuité à travers les quartiers de La Verrière et du Mesnil Saint-Denis pour les tracés très largement urbains des familles 2 (scénarios 2A et 2A') et 3 (scénarios 2D et 2C').

## **2) Six tracés sur sept sont incompatibles avec la nécessaire attention que les politiques publiques doivent apporter aux quartiers qui concentrent les difficultés sociales et urbaines.**

Les tracés des familles 1 (voie expresse en lieu et place de la N10 ou souterrain sous la N10), 2 (2A et 2A') et 3 (2D et 2C') sont incompatibles avec la nécessaire attention que les politiques publiques doivent apporter aux quartiers qui concentrent les difficultés sociales et urbaines.

Choisir le tracé par le vallon du Pommeret est donc aussi une question de solidarité.

Les populations de Trappes, qui subissent le plus lourdement les difficultés d'accès et les nuisances liées à l'actuelle N10, celle de La Verrière menacée par tous les tracés urbains, sont les deux populations parmi les plus pauvres du département. Coignières est certes, une ville riche de sa taxe professionnelle mais modeste du point de vue de ses caractéristiques socio-démographiques. Et une population comme celle d'Élancourt est également constituée assez largement de catégories sociales faiblement favorisées, concentrées aussi dans certains quartiers de Maurepas.

Ce n'est pas pour rien qu'il y a à Trappes et La Verrière un Grand Projet de Ville dont l'un des objectifs est de recoudre et de désenclaver les villes en permettant un nouveau développement équilibré et maîtrisé. Le prolongement de l'A12 s'inscrit dans cet objectif qui n'est donc compatible ni avec les tracés dans la Verrière des familles 2 et 3 ni avec le maintien d'un trafic autoroutier à Trappes induit par la famille 1.

Le tracé 2D passe, lui, à quelques mètres de très nombreuses habitations du Mesnil-Saint-Denis et d'équipements communément utilisés par de nombreux Verriérois et Mesnilois,

essentiellement des jeunes, tandis que le tracé par le vallon du Pommeret ne s'approcherait jamais à moins de 300 mètres des résidences les plus concernées du Mesnil-Saint-Denis.

On sait que les nuisances liées au trafic routier resteront importantes pendant plusieurs décennies. Faisons en sorte qu'elles ne soient pas supportées toujours exclusivement par les mêmes : ceux qui ne peuvent vivre que dans le logement social ou qui n'ont pu accéder à la propriété qu'à côté des quartiers d'habitat social parce que c'est moins cher qu'ailleurs, ceux qui n'ont pas de résidence secondaire, ceux qui ont le plus de difficultés à partir en vacances ou en week-end... D'autant que la plus grosse utilisation de véhicules individuels comme les plus grosses consommations de marchandises transportées ne se trouvent pas parmi ces populations.

Le choix de tout autre scénario que celui du Pommeret outre qu'il serait plus coûteux et plus difficile à réaliser serait perçu comme une humiliation supplémentaire par des populations qui sont déjà les premières victimes de toutes sortes de difficultés économiques. Indépendamment de la nature des trafics qui l'emprunteraient, le prolongement de l'A12 par le vallon du Pommeret permettra à toute cette partie de l'agglomération déjà bien malmenée par la crise urbaine et sociale de retrouver un minimum de respiration. Par une N10 libérée, il offrira un meilleur accès à des quartiers d'activités gros fournisseurs d'emplois. Par conséquent ce prolongement relève bien de l'intérêt national qui justifierait le déclassement partiel de 0,16% seulement de la superficie du site de la Haute Vallée de Chevreuse. D'autant que le caractère paysager « remarquable » et la « rareté » du milieu naturel du vallon du Pommeret sont pour le moins très subjectifs.

### **3) C'est le tracé par le vallon du Pommeret qui offre les marges de manœuvres les plus importantes pour de nécessaires compensations environnementales.**

Dès lors, s'il s'agit de trouver des compensations il convient d'abord de les rechercher pour le tracé par le vallon du Pommeret pour les populations moins nombreuses qu'il concerne ainsi que pour l'environnement rural comme on sait maintenant beaucoup mieux le faire qu'autrefois.

Il ne s'agit pas ici de traiter des compensations financières pour les propriétaires évincés. Ces compensations-là sont prévues par les textes et ne relèvent pas du débat public mais de la suite du processus une fois le tracé choisi par l'État.

La question qui devrait nous préoccuper maintenant est bien celle des compensations de caractère environnemental.

Il faut assurément mieux étudier la traversée de Montigny-le-Bretonneux avec des portions en tranchées couvertes en particulier lorsque le tracé passe très près de zones d'habitations ou d'équipements sportifs, sachant que ce qui est imaginé jusqu'ici par l'État est une tranchée dénivelée de 6 mètres.

Peut-être faut-il réfléchir dans la courte traversée du Bois de Trappes à des passages pour les animaux, dans la plaine du Mesnil Saint-Denis à créer le long de la voirie des talus bocagers

dont les vertus écologiques ne sont plus à démontrer, voire des reconstitutions de parties boisées s'il devait y avoir de conséquents délaissés agricoles.

Peut-être faut-il imaginer un dénivellement de l'autoroute à l'approche du vallon du Pommeret de façon à permettre une pente vers un viaduc moins haut et le moins visible possible des quelques habitations situées dans son horizon.

Le débat sur la nécessité des entrées et sorties mérite une grande circonspection. En effet l'expérience montre que souvent, une fois les voiries mises en service les mêmes citoyens qui avaient initialement contesté les échangeurs regrettent ensuite qu'ils n'aient pas été retenus. Mais surtout ces échangeurs joueront un rôle majeur pour que la circulation des véhicules venant d'autres parties de la région et se rendant dans le bassin de Saint-Quentin-en-Yvelines circulent le plus possible sur l'A12 et de manière très limitée sur les voiries secondaires dont la N10. En revanche l'emplacement des échangeurs, leur éloignement maximal des lieux habités mérite certainement d'être examiné avec une plus grande attention.

Tout ceci relève bien évidemment d'études techniques complémentaires qui devront essentiellement être engagées et menées à bien une fois le principe d'un tracé décidé. Mais les citoyens, leurs élus ont tout intérêt pour favoriser l'approche la plus large de ces compensations par le maître d'ouvrage, à saisir l'occasion qui leur est donnée avec le débat public pour porter des pistes de réflexion responsables et cohérentes.

En tout état de cause, c'est bien en choisissant le tracé le moins cher que nous nous donnerons collectivement le plus de marges de manœuvres, à la fois pour ces compensations et pour achever la transformation complète de la N10 en boulevard urbain qui fait, semble-t-il à ce moment du débat, l'objet d'un affichage très consensuel, mais qui est surtout attendue avec une impatience très légitime par les dizaines de milliers d'habitants et de salariés directement concernés.

Ajoutons enfin que la nécessité du prolongement de l'A12 n'invalide pas l'indispensable effort pour un développement sans précédent du maillage, de la fréquence et de la qualité des transports collectifs dans cette partie de la Région. Dans ce débat public l'État gagnerait considérablement en crédibilité s'il annonçait en même temps sa volonté de prolonger la ligne C du RER et s'il revenait sur l'annulation qu'il vient de décider de sa participation à 15 projets franciliens liés au transport collectif dont dans les Yvelines la tangentielle Versailles-Corbeil, la tangentielle Versailles- Achères et le tramway Viroflay-Vélizy-Chatillon. Pour autant ces retards inacceptables d'investissements ferroviaires ne doivent pas servir de prétexte pour retarder ou abandonner un investissement routier qui demeure vital.

**Oui au prolongement de l'A12 pour transformer la N10 en boulevard urbain.  
Ensemble, améliorons le seul tracé juste et efficace, le tracé par le vallon du  
Pommeret.**

**Le 3 mai 2006**