

Monsieur Mithouard Michel  
26 Route de la Grange aux Moines  
78460 – CHOISEL

Monsieur Carrère Gilbert  
Président de la Commission  
du Débat Public sur le Projet  
du Prolongement de l' A 12.

Choisel le 19.05.2006

Monsieur le Président,

Les élus de la Commune de CHOISEL suivent avec le plus grand d'intérêt les travaux de la Commission du Débat Public que vous avez l'honneur, mais aussi la lourde tâche, de présider.

Le Maire de la Commune de CHOISEL, Monsieur Claude JUVANON dont je suis l'un des Adjoints ainsi que mon collègue responsable de l'urbanisme participent aux réunions publiques organisées par vos soins .Ils ont notre plus totale confiance pour défendre, en accord avec les membres du conseil municipal, les intérêts de notre commune.

Nous souhaitons être des participants actifs à ce débat, chacun pouvant intervenir selon sa propre sensibilité tout en soutenant une position commune. Deux raisons plus particulières me conduisent à vous écrire

- La première c'est que je fais partie des personnes qui, dès 1968, se sont opposés à tous les projets pharaoniques qui menaçaient déjà notre environnement ( le projet d'aérodrome de Cernay la Ville - les grands projets immobiliers faisant suite au démembrement de la propriété du Duc de Luynes etc...). **La suite heureuse de ces "lutttes" a été la création du Parc Naturel Régional**
- La seconde c'est que pendant la période 1960-1980 j'ai déjà eu à traiter des problèmes de la A 12 travaillant, à l'époque, dans des structures publiques placées sous l'autorité de Monsieur Paul Delouvrier

Pour toutes ces raisons j'ai cru utile de vous donner mon avis par écrit en ayant **le souci de faire preuve d'un maximum de réalisme mais aussi d'objectivité.** Je me permettrais d'aborder avec vous les points suivants de ce dossier.

## 1- Une opération d'aménagement ne peut s'envisager qu'en cohérence avec les directives nationales ou régionales d'aménagement du territoire

Les impacts des projets routiers qui nous sont présentés et qui sont concernés par le périmètre du P.N.R, sont incompatibles avec les orientations et les mesures édictées par la Charte . Voici ce que dit l'article L.333-1 du Code de l'Environnement- avant dernier alinéa. Je cite :

*<< L'Etat et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leur compétence sur le territoire du parc .Ils assurent en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent.>>*

Pour conclure sur ce point je dirais tout simplement : Appliquons la loi rien que la loi

## 2-La nécessité de mettre en œuvre une politique équilibrée en matière de circulation et de transports

Je ne suis pas systématiquement opposé à la construction de grands axes routiers mais je n'ai pas non plus cette culture du « **tout pour la route** » .Cette dernière a obligatoirement ses limites

- Je pense qu'il est indispensable de mettre en place des solutions que je qualifierais << **d'alternatives**>>.
- Je pense qu'il serait utile, si cela n'a pas encore été fait, d'interroger les élus du Conseil Régional sur l'état de leur réflexion dans ce domaine.
- L'exemple du fonctionnement de la gare routière de Briis sous Forges au niveau de l'autoroute A 10,dont la mise en service devrait intervenir prochainement, devra être suivi avec grand intérêt.
- Au niveau du présent dossier l'interprétation qui est faite des chiffres concernant les trafics routiers pose un véritable problème. A ce jour ils ne peuvent être considérés que comme des indicateurs, établis à partir de la situation actuelle et basés sur des hypothèses **dont la crédibilité est incertaine.**

## 3-Les solutions envisagées et envisageables

Afin de simplifier l'examen de ces solutions je me suis permis de les classer en 3 catégories

### **1<sup>ère</sup> catégorie**

Il s'agit des solutions situées dans l'emprise de la voie ferrée ou accolées à cette dernière

### **2<sup>ème</sup> catégorie**

Ce sont toutes les solutions situées au sud de la voie ferrée ( coté La Verrière et le Mesnil Saint Denis )

### **3<sup>ème</sup> catégorie**

Ce sont toutes les solutions situées dans l'emprise de la R.N.10

## **4-Les solutions liées à la voie ferrée ( 1<sup>ère</sup> catégorie )**

Une des premières idées que l'on a à l'esprit est d'accoler le tracé de cet axe routier à la voie ferrée. C'est, à priori, une hypothèse de bon sens qui permet en premier lieu un regroupement des nuisances .On pourrait même envisager une double emprise (côtés nord et sud de la voie ferrée )

Même si cette idée a été reprise dans le dossier sous forme partielle (tracés 2A et 2A') la réalisation de ces projets risque de connaître des difficultés. En effet, au cours des années, de nombreuses constructions et aménagements ont été réalisés proches de la voie ferrée.

Je n'ai aucun élément pour juger de la faisabilité réelle de tels projets mais malgré **ma prudence je pense que l'étude de ces solutions doit être poursuivie sur toute la longueur du tracé**

## **5-Les solutions situées au delà de la limite sud de la voie ferrée.(2<sup>èm</sup> catégorie )**

Sur le plan juridique j'ai déjà précisé que toutes ces solutions qui empiètent sur le territoire du P.N.R n'étaient pas compatibles avec la charte. Je n'y reviendrai pas. Ces solutions sont aussi particulièrement néfastes pour tous les habitants des quartiers concernés des communes de La Verrière et du Mesnil Saint Denis. En voici, pour moi, les raisons essentielles.

- **Toutes ces solutions**, à part celle qui correspond au tracé 3 C, se situent dans des zones très fortement urbanisées et je suis, quant à moi, **totallement opposé à leur mise en œuvre**.
- **En ce qui concerne le tracé 3 C** voici ce qu'écrit Mme AUBERT, Maire – Adjoint du Mesnil Saint Denis, dans le journal l'Echo du Parc . Je la cite :

*<<Le trafic résiduel restera très important sur la R.N 10 et les échangeurs vont alimenter un important trafic local qui nécessitera la construction de nouvelles voies de desserte comme S 12 au Mesnil Saint Denis et R 12 à Elancourt.>>*

**Je partage totalement ce point de vue, plein de bon sens.**

Cette solution ( tracé 3 C ) à laquelle **je suis également opposé** conduirait, aussi, à terme, à urbaniser, les terres agricoles du plateau qui s'étend entre Chevreuse, Saint Forget, Saint Lambert et le Mesnil Saint Denis

**Monsieur le Président :**

- La meilleure façon “ **d’irriguer**” un secteur économique de cette importance est de le doter d’une desserte centrale axée sur le tracé de l’actuelle R.N. 10
- La majorité des véhicules venant de Trappes ou de Rambouillet pour se rendre dans ces quartiers **n’emprunteront pas cet itinéraire** de contournement ( 3 C ) et continueront à circuler sur la R. N 10. Cela est d’autant plus plausible que la longueur du tracé 3 C est supérieur de 50% à celui de la R.N .10 ( 18 km pour le tracé 3 C contre 12 km pour le tracé par la R.N.10).
- Pourquoi vouloir **dépenser tant d’argent public** dans cette solution **somptueuse et contestable** qui comporte la réalisation **d’ouvrages hors d’échelle dont un viaduc de 800 mètres de longueur et de 48 mètres de hauteur dans le site classé du vallon du Pommeret?**

**Monsieur le Président :**

je pense que vous comprendrez, qu’au vue de ces arguments, je puisse m’interroger(je ne suis pas le seul) **sur la nécessité et la finalité de ce projet**

( 3 C ) en vous précisant que ma réflexion n'est guidée que par ma seule conscience mais aussi par l'expérience professionnelle que j'ai pu acquérir au cours de nombreuses années

## **6-Vers quelles solutions peut on s'orienter ?**

Avant d'aborder cette question je souhaite procéder à plusieurs mises au point

- Je considère que la solution recherchée doit être **capable d'améliorer les conditions de vie actuelles des habitants et plus particulièrement des riverains de la R.N. 10.**
- Je me refusais à faire **une quelconque critique des événements passés. Cela ne conduirait à rien de positif .**
- Je n'aborderais pas les problèmes financiers car je considère qu'il y a dans ce dossier un aspect primordial **qui a été occulté : la nécessité quelque soit la solution retenue de procéder à un réaménagement de la R.N 10** dans des conditions acceptables **et d'intégrer le coût correspondant aux différents chiffrages effectués**

### **Analyse de la situation actuelle au niveau de la R. N 10**

Aujourd'hui quand on circule sur la R N. 10 on se trouve placé dans un espace très large, très ouvert, totalement bétonné, imperméabilisé et qui appelle à rouler à grande vitesse. Cet espace **d'insécurité permanente** est totalement infranchissable par tous les autres acteurs de la vie de ces quartiers et ceux ci s'en trouvent **totallement rejetés**

Toutes ces réflexions et analyses m'amènent à penser que c'est bien au niveau de l'emprise de la R.N 10 qu'il faille rechercher une véritable solution à tous ces problèmes. Il faut reconquérir cet espace , non pas en pratiquant " **des mesurette**s " mais en mettant en œuvre **un projet urbain de grande envergure mais aussi de grande qualité**

### **Les grandes caractéristiques de cette solution**

C'est d'abord une solution qui nécessite la mise en place, dès l'amont du projet, **d'une cellule pluridisciplinaire**, fortement structurée, organisée et dirigée par une autorité reconnue comme ayant une grande expérience.

*Il s'agit, en fait, dans cette importante "coulée " de la R.N 10 de réaliser une route à 4 voies, établie en tranchée, en intégrant aussi tous les aspects architecturaux, paysagés ainsi que ceux liés au traitement des nuisances ,des liaisons entre les quartiers nord et sud, etc...C'est aussi une opération d'aménagement et d'urbanisme.*

Il faudra, en particulier, différencier les différents types de tronçons de la R.N 10 afin de les aménager selon leur propre particularité

Il faudra définir les secteurs qui nécessiteront une couverture de surface afin de permettre les échanges entre les quartiers nord et sud.

Il faudrait faire procéder, dès maintenant, à **de nombreuses études de définition** pour pouvoir résoudre des problèmes particuliers tel que le maintien de la circulation.

**Sur ce point n'exagérons rien.** Même s'il s'agit d'une contrainte importante qu'il faut prendre en compte dès l'origine du projet, elle n'a pas, de mon point de vue, un caractère **“ bloquant ”**

**L'intérêt que beaucoup d'entre nous porte à la solution qui vient d'être développée ne doit pas occulter la poursuite des études des projets qui seraient susceptibles d'accompagner le tracé de la voie ferrée et dont la réalisation peut toujours être envisagée**

## **7-Remarques générales sur le dossier**

Je considère, par ailleurs, que le dossier qui nous est soumis présente des lacunes :

- absence de vision globale des aménagements proposés**
- insuffisances de la prise en compte des problèmes d'urbanisme**
- insuffisance des études d'impact qui dépassent le cadre du dossier qui nous est soumis**
- dossier technique insuffisamment élaboré sur des points essentiels**
- aucune proposition pratique quant aux moyens opérationnels à mettre en oeuvre dans le futur**

Voici ce que j'avais à vous dire, Monsieur le Président, à vous même mais aussi à tous les membres de la Commission, en pensant que ces remarques et propositions pourraient vous être utiles.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs

**Michel Mithouard**

**- Maire Adjoint de la Commune de Choisel**

**-Ingénieur de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics**

**-Diplômé en urbanisme**

**-Ancien Directeur général des services Techniques en charge de la voirie, de l'urbanisme, de l'environnement et des opérations d'aménagement**