

Faut-il prolonger l'autoroute A12, et par quel tracé ?

Dans le numéro n°17 de notre bulletin paru en janvier 2005 nous attirons votre attention sur ce projet qui vient d'être soumis à la procédure du débat public prévue par la loi relative à la démocratie de proximité.

Tout le monde est d'accord sur le diagnostic : il faut améliorer les conditions de circulation à hauteur de Trappes-Coignières, véritable point noir pour les automobilistes dont de nombreux Sonchampoisis appelés à emprunter la RN10 matin et soir. Les embouteillages représentent aussi une nuisance insupportable pour les riverains qui voient dans le prolongement de l'autoroute une solution à leurs misères. Sauf que l'autoroute, quel qu'en soit le tracé, ne résoudra pas les problèmes de desserte locale que seul l'aménagement de la RN10 peut améliorer.

La Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines (DDE) a étudié les différents tracés possibles pour le prolongement de l'autoroute. Voici les 4 familles de tracés proposés :



De mars à juin nous avons tous pu participer à ce débat directement ou sur Internet, ou en suivre le déroulement par la presse. Il a opposé, parfois violemment, ceux qui défendaient ce projet et ceux qui étaient en faveur du réaménagement et de la modernisation de la RN10.

Nous avons soutenu l'Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse qui se bat pour la seconde solution. La Commission qui a organisé et animé ce débat a eu deux mois – juillet et août – pour rédiger un compte-rendu reprenant l'ensemble des conclusions de chacun. Sur cette base l'Etat devrait faire connaître sa décision et les conditions de la poursuite du projet d'ici la fin de l'année.

Privilégier d'autres solutions

Nous contestons cette politique qui est dépassée car elle est en désaccord avec les principes du développement durable et ne tient pas compte des contraintes actuelles et futures.

Nous ne voulons pas que notre environnement soit endommagé de façon irréversible. La réalisation de ces projets conduira à la disparition progressive de l'agriculture, acteur économique majeur et rempart contre l'urbanisation, qui participe à la sauvegarde du dernier « poumon vert » de l'ouest parisien. Elle provoquera l'urbanisation rapide et incontrôlée de notre région et la destruction du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

L'augmentation du coût des carburants et les changements climatiques imposeront à terme une diminution du trafic routier. Mieux vaudrait donc dès à présent rechercher d'autres solutions.

Pour les déplacements de proximité, la diminution de la circulation automobile passe par l'amélioration et le développement du réseau de transports en commun, la création de liaisons douces (pour le vélo...).

Pour le transport de marchandises (fret), le camion reste indispensable pour le porte-à-porte. Mais est-il nécessaire (et raisonnable) de maintenir de véritables convois de poids lourds sur des milliers de kilomètres, comme on le voit en Europe de l'Ouest et particulièrement en France où 80% des marchandises circulent par la route.

Il existe d'autres solutions à privilégier :

- le ferroutage, très adapté au trafic de transit et pratiqué en Suisse qui, comme la France, est un passage obligé pour une grande partie des transports transeuropéens,

TRANSFORMATEUR DU BOURG

Le transformateur électrique est laid et nuit à l'aspect du cœur de notre village. En outre il se trouve dans le rayon de protection de 500m. autour de l'église Saint Georges, inscrite à l'inventaire des monuments historiques depuis 1984, et ne respecte pas la servitude de protection des abords de ces bâtiments. Or, compte tenu des progrès techniques, il n'a plus aujourd'hui de raison d'être dans son état actuel.

Étant donné qu'il appartient à la commune, nous avons demandé au Conseil Municipal de l'aménager pour qu'il soit mieux intégré dans son environnement.

Après délibération en Conseil M. Gogue nous répond que les priorités budgétaires de la commune vont vers l'enfouissement des réseaux de la rue de la Libération mais que cette opération pourra être envisagée dans un budget ultérieur.

A suivre, deux projets locaux

Nous sommes aussi attentifs à deux projets plus locaux qui peuvent avoir des conséquences sur la circulation routière dans notre commune.

- La Société Menervag, filiale de Danone, va installer une usine d'embouteillage d'eau minérale à Saint-Arnoult (voir notre bulletin n°19 de novembre 2005). Nous avons participé à l'enquête publique et avons été les seuls avec la municipalité de Clairefontaine à demander que les camions n'empruntent pas les RD27 et RD936. Menervag a pris des engagements dans ce sens.

- Notre communauté de communes, Plaines et Forêts d'Yveline, veut créer un parc d'activités économiques au Bel Air/Cutesson (voir le bulletin de la Communauté n°9). C'est un projet intéressant et qui devrait créer des emplois et des services. A ce jour, la RD936 est la voie naturelle de dégagement de ce site. Nous demandons que les camions qui desserviront ce parc ne l'empruntent pas dans notre commune.

En guise de conclusion (toute provisoire), rappelons ce que nous écrivions dans notre bulletin n°17 de janvier 2005 au sujet du prolongement de l'autoroute A12 : « Pour notre commune ce projet est également lourd de menaces pour l'avenir. Pourquoi arrêter ce prolongement aux Essarts ? Dans l'optique de tout routier il faudra le poursuivre jusqu'à Ablis faisant ainsi la jonction avec l'A10/A11 et pourquoi pas desservir vers l'ouest un 3^{ème} aéroport parisien installé... à Beauvilliers. Bien entendu il s'agit là d'une simple fiction ne pouvant germer que dans l'esprit d'un technocrate ». Il faut des décennies pour construire de nouvelles infrastructures de transport, éléments structurants d'une politique d'aménagement du territoire. Que voulons-nous laisser à nos enfants et petits enfants ?

Un enjeu majeur pour les associations

Pour défendre notre santé, notre environnement et notre qualité de vie, les associations se sont regroupées au sein de plusieurs collectifs qui luttent ensemble. Consultez leurs sites Internet, donnez votre opinion. Nous devons être nombreux pour nous faire entendre :

- Collectif pour l'aménagement de la RN10 au lieu du prolongement de l'A12 (www.a12non.org),
- Collectif « Non à la 4 voies à Allainville aux Bois » (m191collectif.site.voilà.fr),
- Collectif « Sauvons les Yvelines » (www.jade-asso.org).

Notre député, Madame Boutin, a organisé une réunion publique à Rambouillet au début de juin sur ces projets d'infrastructures routières. Elle a reconnu que le travail des associations lui avait ouvert les yeux sur leurs conséquences. A la quasi-unanimité, les 400 personnes présentes se sont déclarées contre ces projets.

MANÈGE DE PINCELOUP

Savez-vous que le parc du château de Pinceloup abrite un manège à chevaux qu'a fait construire Monsieur Eugène Thome au début du siècle dernier ? La richesse et l'originalité de ce manège tiennent aux très belles peintures murales qui le décorent.

A notre demande le manège vient d'être inscrit sur l'inventaire des monuments historiques, comme l'est déjà l'église Saint Georges. La Commission régionale du patrimoine et des sites a en effet considéré « que les peintures murales de l'ancien manège du château de Pinceloup constituent une singularité picturale par leur présence dans un lieu inapproprié ainsi qu'un bon exemple du style post-impressionniste en vogue au début du XX^e siècle, et qu'elles présentent à ce titre un intérêt d'art et d'histoire suffisant pour en rendre désirable la préservation ».

Le manège est maintenant légalement protégé et des travaux de restauration pourraient être partiellement subventionnés par l'Etat. Le bâtiment est actuellement utilisé par l'Ecole Le Nôtre comme garage pour son matériel d'exploitation. La Direction de l'école a déjà pris des dispositions pour que cet usage nuise le moins possible à l'état de conservation des peintures. Mais la véritable solution serait que le matériel soit abrité ailleurs, ce qui implique la construction d'un local ad hoc. C'est un investissement qui pour le propriétaire, la Ville de Paris, vient en concurrence avec d'autres travaux tels que la modernisation des cuisines, la replantation de l'allée de tilleuls...





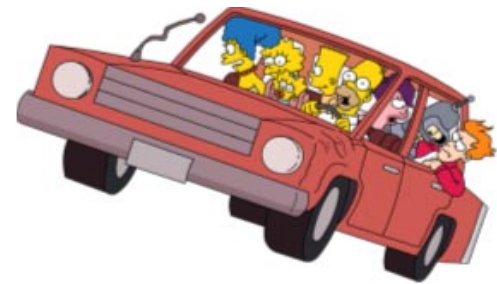
A l'occasion des journées du patrimoine

Sonchamp Environnement organise son

2^{ème} rallye familial

à la découverte du patrimoine de notre région

Il aura lieu le
dimanche 17 septembre 2006



Le parcours se fera en voiture

Départ place de l'église à 9 heures .

Le parcours est d'une quarantaine de kilomètres

La participation demandée est de 10 euros par voiture

Pour vous aider à répondre aux questions, vous pouvez emporter avec vous un dictionnaire et un peu de documentation sur l'histoire de Sonchamp et des villages aux alentours

Toutes les équipes seront récompensées à l'arrivée

A la fin du rallye, il est prévu de déjeuner tous ensemble à la Chéaille, le prix sera modique (des détails vous seront donnés lors de l'inscription)

Pour vous inscrire, contacter

Michèle Duchemin	01 34 84 41 72	duchemjp@club-internet.fr
Elisabeth Privault	01 34 84 40 63	elisabeth.privault@wanadoo.fr
Frank Poulon	01 34 84 45 73	frank.poulon@laposte.net

Directeur de publication - Jean Mourain

Sonchamp Environnement
Association agréée par arrêté préfectoral du
29 septembre 1978
Siège : 78120 Mairie de Sonchamp
sonchamp-environnement@laposte.net

Le Petit Sonchampoï



Une publication de Sonchamp Environnement (c)

Septembre 2006



LES PROJETS AUTOROUTIERS DANS LE SUD YVELINES

C'est l'avenir de notre région qui est en jeu

Dans le dossier des infrastructures de transport, on constate que l'Etat poursuit une politique du « tout routier », qui ne tient pas compte de la raréfaction inéluctable des ressources pétrolières, va à l'encontre des objectifs de développement durable et laissera une empreinte indélébile sur notre territoire. Le développement envisagé du réseau d'autoroutes n'aura pas pour seul effet d'améliorer les conditions locales de circulation – une nécessité pour les habitants d'Ile-de-France – mais contribuera surtout à augmenter le trafic de poids lourds qui ne font que traverser la région et engorgeront encore davantage le réseau routier et autoroutier local. Est-ce bien cela que nous voulons ?

Une autoroute transeuropéenne... en pointillés !

En travaillant sur ce dossier, les associations ont fait une découverte de taille : le prolongement de l'A12 poursuit une volonté très ancienne de l'Etat de réaliser une autoroute de transit transeuropéenne (Espagne-Portugal/Grande Bretagne-Belgique) en grande couronne ouest. Il s'agit de détourner une partie du trafic de poids lourds de l'est parisien vers l'ouest pour une meilleure répartition du flux de transit en périphérie.



Mais nulle part cet objectif n'est exposé clairement. La DDE pratique en effet la méthode du « saucissonnage », en présentant séparément :

- le futur tunnel autoroutier A86 ouest, Bailly-Rueil-Malmaison, en voie d'achèvement,
- le prolongement de l'A12, objet du présent débat,
- la mise en voie express à 2x2 voies (puis ultérieurement à 2x3 voies) de la RN10 entre Rambouillet et Ablis, actuellement en cours de réalisation,
- le projet de mise à 2x2 voies de la RN191 entre Ablis et Allainville qui assure la liaison entre l'A10, l'A11, la RN10 et l'A12,
- le projet de Voie Nouvelle de la vallée de la Mauldre (ou A88) pour relier la RN10 à l'A13.

C'est en réunissant toutes ces « tranches de saucisson » qu'on arrive à une vue d'ensemble du projet et qu'apparaît le dessin d'une quatrième rocade autour de Paris (les trois premières étant la périphérique, l'A86 et la Francilienne). Ainsi, sous le couvert de solutions locales destinées à régler des problèmes de nuisances qu'il faut effectivement traiter, le Ministère de l'Equipement poursuit sa politique du « tout routier ».

UN NOUVEAU LOTISSEMENT A SONCHAMP!!!

Le plan d'occupation des sols de notre commune a prévu au nord du bourg une zone NA destinée à être urbanisée. Cette zone qui fait suite à la rue des Clos est délimitée par la rue André Thome à l'ouest, la sente rurale n° 3 au nord et la Remarde à l'est. Cette opération va voir le jour. Une demande a été déposée en mairie à la fin de juillet par la société Loticis de Montfort-L'Amaury. Le projet prévoit 14 lots de 1000 m2 pour des maisons individuelles et un 15^{ème} lot en bordure de la D 936 pour 4 maisons de ville destinées à la location. Le mur existant sera maintenu et des tilleuls viendront remplacer les peupliers. Le lotissement sera desservi par une voie qui prolongera la rue des Clos et aboutira sur la rue André Thome en face de l'ex-ferme Mézard à l'emplacement du plateau de ralentissement qui sera élargi. L'instruction du dossier va durer 3/5 mois. L'accord de la commune doit faire l'objet d'un arrêté qui sera affiché en mairie et sur le terrain.

Nous profiterons de ce délai pour approfondir le dossier et vous tiendrons informés. Que tous ceux qui ont des observations à formuler en fasse part!!!

Editorial

Décider autrement.

Nous revenons longuement dans ce numéro sur le dossier dit « du prolongement de l'A12 », son impact potentiel sur notre environnement immédiat, notre manière de vivre, et ceux de nos enfants.

Ce dossier illustre la manière de choisir et de décider dans notre pays. L'état et son administration prévalent ; c'est presque par hasard que l'envergure et l'intention du projet sont apparues aux citoyens, et même, semble-t-il, aux élus. Or il a des conséquences multiples, des plus locales aux plus internationales, pour des décennies.

Est-il raisonnable de faire comme nous l'avons fait ces cinquante dernières années ? N'est-il pas temps de nous poser plus de questions, d'examiner d'autres hypothèses, et pas seulement d'un choix entre deux trajets ? Le choix du « tout routier » est-il toujours d'actualité ? Est-ce le meilleur usage de l'argent public – de plus en plus contraint -, aussi bien pour les transports à longue distance que pour nos déplacements dans la région ?

Partir de nouvelles hypothèses de travail est forcément plus difficile, moins bien connu, plus risqué. Il faudrait en discuter plus largement, faire face à des lobbys attachés au statu quo, convaincre même nos voisins européens, comme nous attachés à la liberté de circulation des biens et des personnes.

Cette liberté a un coût. Nous ne le mesurons pas assez. Il ne s'agit pas seulement de finances à court et long termes, de coût de construction et d'entretien d'un axe routier. Il y faut une approche « globale », sensible aux dommages irréversibles à l'environnement. Par choix ou par obligation, nous saurons adapter nos modes de vie plus facilement qu'on nous le fait croire.

Les gouvernements ont peur des transporteurs routiers. Devons nous accepter qu'ils soient les aménageurs de l'Europe et de notre région immédiate ? Est-il certain que le pétrole coulera encore assez longtemps et que nous trouverons à temps une bonne alternative pour les moteurs de camions et de voitures ? Qui en haut lieu prendra l'initiative pour oser « challenger » ce qui semble écrit d'avance ? Il faut du courage pour décider autrement. Donnons-en à nos dirigeants et fonctionnaires s'ils en manquent. Sonchamp Environnement et de nombreuses associations y contribuent de leur mieux.

Jean Mourain, Président de Sonchamp Environnement