

PAMP'A12

PAMP'A12



**POUR L'A12
PAR LE POMMERET
HORS LA VILLE**

CONTACT

PAMP'A12
5, allée d'Auxois
78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 50 20 18
pampa12@wanadoo.fr
<http://pampa12.blog.lemonde.fr>

Après une longue existence de fait, PAMP'A12 est aujourd'hui une association Loi 1901. Elle s'est fondée sur l'impatience des Maurepasiens, pour exprimer leurs difficultés de vivre auprès d'un axe routier insupportable, polluant, voire mortel, paralysant la vie économique de l'agglomération.

Il s'agit d'une association pluraliste, représentant des Maurepasiens de droite comme de gauche, car c'est ensemble qu'ils peuvent se faire entendre ; et bien sûr les nuisances que subit leur ville, à plus forte raison le tracé d'une autoroute, n'ont rien à voir avec une orientation politique.

Membre statutaire du Groupe de travail pour l'A12 par le Pommeret, PAMP'A12 est solidaire des autres communes riveraines de la RN10 : si Maurepas doit se défendre d'une circulation qui n'a aucune raison de la traverser, certaines des villes voisines risquent gravement la menace de l'autoroute elle-même, par plusieurs tracés.

Voilà vingt ans que toutes les communes riveraines de la RN 10 sont solidaires pour demander le prolongement de l'autoroute A 12 selon le tracé prévu au SDAURIF, c'est-à-dire hors des villes, par le Pommeret, au sud du Mesnil-Saint-Denis et de Coignières.

Le débat public et Maurepas

Historique

La population de Maurepas est sensible à la question de l'autoroute. Cette commune a accueilli les premiers habitants de la Ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines ; dès leurs premiers contacts, à la fin des années 1960, le prolongement d'A12 faisait partie des documents d'urbanisme accompagnant la vente des maisons et appartements.

Au fil des années, on a pu voir que le projet ne se réalisait pas. Pour la grande majorité des maurepasiens, la nécessité de ce prolongement est une évidence. Mais le sentiment d'évidence a fini par s'accompagner de lassitude et de résignation. La ville a dû investir en travaux lourds pour se défendre d'une circulation parasite qui la coupe en deux. Les habitants de la plupart des quartiers subissent ces excès. Seuls les riverains immédiats de la nationale, souffrant du pire, ont réagi plus fortement, et demandé les murs anti-bruit enfin en cours de réalisation.

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp

Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

L'absence de décision politique d'hier pourrait maintenant être compensée par les avantages du Débat public proposé par la CNDP. Mais PAMP'A12 doit combattre le scepticisme et relayer l'information rare : les habitants n'ont pas tous reçu le dossier du maître d'ouvrage, l'affichage est discret, il n'y a pas d'accueil particulier en mairie sur ce sujet comme dans d'autres villes. D'autre part Maurepas, isolée, ne fait pas partie du réseau câblé qui permet de recevoir les informations de la chaîne locale TVfil-78.

Moins de 50 personnes ont envoyé un avis, majoritairement favorable au tracé 3C. Seuls des habitants de quartiers épargnés s'opposent au prolongement de l'autoroute ; certains même ne voient pas les conséquences pour la ville d'un « simple » aménagement de la RN10 ou du creusement de l'A12 en souterrain, ni de 8 à 10 ans de travaux. Le centre-ville est pourtant à deux pas de la nationale, et toutes les rues intérieures pâtiront d'un tel chantier, sans vraie déviation possible.

Pamp'A12 et le Débat Public

Dans ce contexte difficile, le premier objectif de l'association a été de faire connaître le calendrier des réunions publiques, d'organiser une permanence hebdomadaire d'information, d'inciter le plus grand nombre à se déplacer – malgré la distance à parcourir en fin d'une journée de travail. Après chaque réunion, des échos commençaient à circuler et la fréquentation du blog ouvert par PAMP'A12 augmente progressivement.

Jamais PAMP'A12 n'a mis en cause le fonctionnement du débat public, ni mis en doute l'impartialité de la CPDP ; les prises de parole - au milieu du public - en faveur des positions du Groupe de travail A12 pour le Pommeret étaient pourtant difficiles, et risquaient de rebuter la participation aux réunions suivantes. De plus les habitants, qui faisaient naturellement confiance à leurs élus, les ont vus contestés dans leur droit à la parole.

La règle d'un tel débat semble être de s'informer, de poser des questions (au cours des réunions), puis de consulter les habitants - et seulement ensuite de formuler des propositions fondées. Tel est l'objet de ce document, après plusieurs semaines de débat.

Il n'exclut pas que les habitants de Maurepas viennent eux-mêmes donner leur avis.

La contribution d'un Maurepasien (extraits)

M. Marc BIED-CHARRETON fournit quelques éléments de réflexion. Il est Professeur émérite de l'Université de Versailles-Saint-Quentin, ancien Doyen de l'UFR des Sciences sociales et des humanités de l'UVSQ. Enfin, il a été Secrétaire général de l'Agence locale pour la maîtrise de l'énergie de Saint Quentin-en-Yvelines et ses environs.

« SQY est une ville nouvelle d'environ 160 000 habitants sur sept communes et 6900 hectares, soit 23 habitants à l'hectare, ce qui est une densité relativement faible. A cela il convient d'ajouter un certain nombre de communes avoisinantes qui font partie du bassin de SQY : Maurepas, Coignières, Le Mesnil-St-Denis, Bois d'Arcy, Saint-Cyr, le sud de Plaisir ; on atteint ainsi 200 000 habitants se situant dans un contexte de ville pensée il y a 35 ans là où il n'y avait que des villages (sauf Trappes).

Cette agglomération est devenue le deuxième centre d'affaires de l'Ouest parisien, après la Défense, siège et/ou implantation principale de grands groupes (industries et services), et de bon nombre de PMI-PME.

La Ville nouvelle stricto sensu compte plus de 70000 emplois dont 70 % dans le tertiaire ».

Cet urbanisme a été conçu pour la voiture, autour de noyaux successifs sans prendre en considération des paramètres de circulation intra-urbaine et de circulation régionale. L'agglomération est coupée sur sa longueur par deux axes parallèles : la ligne SNCF et la RN10, qui coupent même les villes de Trappes et Coignières...

Un paradoxe majeur

« On aboutit donc à un paradoxe majeur : une ville faite pour la voiture est en fait un espace morcelé en sous-espaces mal reliés entre eux et mal reliés au reste de l'Île-de-France, connaissant des asphyxies importantes à certaines heures » .

Il y a une « **nécessité de densifier les villes**, pour des raisons sociales et environnementales, ce qui devrait être une des bases du prochain SDRIF, demande des explications solides car elle risque de ne pas être comprise, voir repoussée. Les habitants aujourd'hui semblent satisfaits de leurs villes, à l'exception des questions de transports (en commun ou en véhicule particulier) ».

« Enfin le problème crucial à régler est celui de la **séparation des flux de circulation** internationale et nationale d'avec les flux régionaux et locaux, donc de la nécessaire prolongation de l'A12 et de son raccordement à la N10 aux environs du Perray ».

La question du tracé

Quant à l'A12, « la question qui pose aujourd'hui problème est celle du tracé ». Notons que le tracé dit « rural », par le Pommeret, figure dans des documents de la DATAR d'avant 1970, **bien avant tout projet de Parc Naturel Régional ou de classement**. Certaines personnes prévoyantes ont réussi à faire classer ce site alors qu'il n'a aucune richesse paysagère, faunistique et floristique particulière et que des têtes de vallons de ce type existent par milliers en Ile-de-France. »

« Le tracé rural est moins cher, et d'un entretien peu coûteux, le tracé urbain est très cher et d'un entretien annuel coûteux ; (...) le tracé rural épargne des milliers d'habitants, il n'en gêne que quelques centaines. L'argument environnementaliste ne joue pas, les pollutions seront moindres dans le tracé rural parce que non accumulées dans les tunnels urbains. La décision à prendre est finalement une **décision d'ordre financier et d'ordre politique de type intérêt général** contre intérêts particuliers ».

Nos conclusions après deux mois d'écoute du Débat Public

... sur le prolongement de l'A12

- la RN10 ne peut plus supporter le trafic qui la surcharge
- elle n'était pas destinée à supporter un tel trafic
- une déviation était prévue dès le schéma directeur de 1965
- la construction planifiée de l'agglomération intégrait cette déviation
- seules des raisons politiques ont retardé sa réalisation
- ce retard ne justifie en rien la prolongation des nuisances
- ce long retard ne justifie en rien un retard supplémentaire
- aucune « compensation » à ces nuisances n'est concevable
- les prévisions environnementales peuvent être intégrées
- le déclin économique n'est pas une perspective d'avenir
- le coût des transports renchéri par les énergies relocalisera la production
- le retard de réalisation permet aujourd'hui l'amélioration du projet

► **Le prolongement de l'A12 est indispensable et urgent**

Nos conclusions après deux mois d'écoute du Débat Public

... sur les différents tracés proposés

- 1 A ne pourra pas être une route express, et restera source de nuisances
- 1 B représente un coût exorbitant et des travaux irréalistes
- 2 A ajoute des nuisances aux quartiers de La Verrière
- 2 A' attaque les emplois et entraîne des travaux irréalistes
- 2 C' traverse des habitations et des équipements sportifs
- 2 D passe en coulée verte et tout contre des pavillons au Mesnil
- 3 C a été réservé dès l'origine et passe hors des villes

► *Le tracé 3C par le Pommeret est le meilleur*

- c'est le tracé le moins polluant, et qui permettra de réaménager la RN10
- c'est le tracé le moins cher à la construction et en exploitation
- c'est le plus rapide à réaliser, parce qu'il passe hors des villes
- la difficulté ajoutée par un classement artificieux du vallon en 1980 peut être résolue grâce à un déclassement partiel

► *Mais le tracé par le Pommeret peut être amélioré*

- à Montigny-le-Bretonneux : la tranchée couverte doit être prolongée car les quartiers d'habitation se sont rapprochés du tracé
- dans le Pommeret : il faudra mettre des protections phoniques car là aussi on a construit des pavillons à proximité

L'innovation de l'environnement, c'est aussi le respect des humains en ville.

La RN10 doit devenir un boulevard urbain : ayant séparé si durement des villes voisines, elle pourra enfin devenir un lien.

PAMP'A12 MAINTIENT SA DEMANDE - URGENTE - D'UN TRACÉ HORS DES VILLES.



PAMP'A12

CONTACT

PAMP'A12
5, allée d'Auxois
78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 50 20 18
pampa12@wanadoo.fr
<http://pampa12.blog.lemonde.fr>