

Contribution au débat sur le prolongement éventuel de la A 12

Claude Leroy

**Le Mesnil-Saint-Denis
15/06/06**

Monsieur le Président,

Lors d'une réunion du débat public (question N°628) j'avais dit “que le dossier d'aménagement urbain de la N 10 est totalement fallacieux puisque, depuis 30 ans, il n'y a eu que des aménagements de ralentissement et de blocage des flux ; pourquoi présenter un projet de boulevard urbain qui, du fait des chiffres de circulation présentés, et de l'extension de la ville de St-Quentin, s'apparentera au mieux au boulevard Haussmann à Paris. Cet aménagement prévu dans le plan 2000-2006 n'a commencé que pendant les débats de la commission !!!”

Le projet du maître d'oeuvre accuse son âge : plus de 30 ans sans actualisation et négation de l'évolution de l'urbanisation .

Le Président m'a alors invité à développer mes arguments, les voici : Ils n'ont aucune originalité, tous les manifestants, le samedi 10 juin à Versailles, ont fait la même constatation à commencer par les agriculteurs : croissance récente de l'artificialisation des sols : augmentation de 17% des terres urbanisées depuis 1995 avec une croissance de la population de seulement 4% ; augmentation du “mitage” puisque 75% des maisons individuelles -au lieu de 50% précédemment- ont été construites en secteur diffus et 25 % en lotissement. Cependant mon ami, le Pr. Burgel montre le renforcement des centres des villes. J'ai été stupéfait d'entendre le directeur régional de l'équipement soutenir qu'il artificialisait les sols moins que dans d'autres régions. Etant donné le résultat, il n'y a pas lieu de s'en vanter

Enfin, dans tous les cas de figure, il est évident qu' il faut aménager la N10, A12 ou pas, ce n'est pas une alternative et tous les débats le montrent bien. Il faut souligner que tous les projets de A 12 en surface (partiels ou non) ne feront que doubler les nuisances sonores et aériennes chimiques et les coupures de l'écosystème urbain pour les habitants “captifs” de Trappes et de la Verrière, tandis que les plus fortunés partiront chercher ailleurs un territoire avec moins de contraintes (cf. études sur Le Vaudreuil) ; l'aménagement environnemental relève d'un droit de l'environnement qui n'est pas à l'opposé des autres droits basés sur le passé mais sur les potentialités résiduelles d'aménagement dans l'avenir.

La séparation des cadres de vie urbain et rural ne se justifie pas dans notre région de rurbanisation où ville et parc sont complémentaires comme le montrent les statistiques de fréquentation du parc (visiteurs provenant majoritairement de St.-Quentin). Il est faux d'appeler tracé rural celui qui passe par Montigny et le Parc Ce projet ne répond pas à l'amélioration des comportements, pas plus que des territoires ni des écosystèmes

Il ne répond pas non plus aux représentations du territoire, ni aux attractions des zones commerciales ; actuellement, il est facile de vérifier que la Nationale 10 sépare les consommateurs du sud de ceux du nord. Les conflits entre le centre historique

des 7 mares et le quartier de la gare le montrent bien.

Une seconde coupure ne ferait que compliquer la vie des habitants “captifs” coincés entre les deux voies.

Voyons dans le détail les arguments des partisans du tracé Montigy-Pommeret
Les partisans de la A12 (“pour l'A12 dans le vallon du Pommeret”) sont les représentants des habitants qui souffrent du fait de la N10 (Trappes, La Verrière, Maurepas, Coignières) mais qui se sont bien gardés depuis 30 ans d'intervenir afin de préserver leur chère A 12 pour les autres communes ; ils ont fait croire à leur population que c'est un argument de l'ordre de la lutte des classes qui empêche le déplacement des nuisances alors que les opposants de la A12 ont toujours voulu faire aménager celle-ci in situ ou en souterrain.

Leurs tracts reproduisent le projet du maître d'oeuvre qui, partant d'une hypothèse de problème résolu (A12 dans le vallon du Pommeret), développe 4 arguments : *C'est le tracé le moins polluant, le moins coûteux, le plus efficace et le plus rapide à réaliser.*

***Ce n'est pas le moins polluant ;* ma consœur, l'autre jour a rappelé que les vents d'ouest dominants rabattront sur l'ensemble de la ville nouvelle les gaz toxiques et les très fines poussières cancérigènes des diesels, non bloquées par les filtres. De plus ils doubleront ceux qui viennent actuellement de la N10 pour toute la zone. Il en est de même pour le bruit et ses nuisances bien connues en termes de stress, de troubles du sommeil et d'affaiblissement général de la résistance aux maladies comme l'a montré Ilse Restel à Copenhague.**

Ce tract prétend parler au nom du développement durable, sauf qu'il est incompatible avec lui : je rappelle sa définition par la Commission Mondiale pour l'Environnement et le Développement (CMED 1987) : “Un type de développement qui permet de satisfaire les besoins des générations futures de satisfaire les leurs”.

J'ai retrouvé par hasard, un séminaire de 1999 organisé par les ministères de l'aménagement du territoire et de l'environnement et de l'équipement des transports et du logement sur le thème : “Ville, densités urbaines et développement durable” auquel j'avais participé.

Raymond Delavigne, qui a beaucoup fait pour le système de l'eau dans la région, cite, en exergue de son intervention, le Pr. Francis Beaucire : “Le développement durable n'est pas une façon supplémentaire de penser la ville, c'est une façon fondamentale de repenser la ville”.

Pour ma part, je rappelle que ce type de développement suppose l'articulation du local et du global, de la nature et du béton, mais qu' il ne constitue, en aucun cas, un partage des nuisances entre tous, donc une aggravation pour certains, (ce qui est incompatible avec l'optimum de Pareto) mais une diminution des nuisances pour tous dans un système ouvert à des participants “gagnant/gagnant”.

Il doit respecter les relations nature/artefacts humains ; il n'y a plus de “res nullius” et on doit protéger la biodiversité ; dans le cas contraire, on transgresse le protocole de Kyoto, et on obère l'avenir. De plus, le global n'a pas à écraser le local ; Douglas Hoftstadter a bien montré dans son ouvrage : “Gödel, Escher, Bach” qu'il n'y a là qu'une fausse hiérarchie qui en fait est entremêlé.

***Il serait le moins coûteux,* mais c'est faire abstraction d'un certain nombre de coûts indirects : l'atteinte des patrimoines naturels, agricoles, et historiques dont mon collègue René Passet a mis en évidence l'importance depuis longtemps (ils ont été**

rapidement évoqués lors de la dernière réunion) sans compter les coûts sanitaires . Comme le rappelle Philippe Saint Marc, pour augmenter dans des proportions considérables le PIB de notre pays, il suffit de couper une jambe à tous les Français, de les appareiller et de les rééduquer ; mais ce n'est évidemment qu'une amélioration statistique d'un indicateur.

Il ne faut pas, enfin, négliger l'attractivité actuelle de la région (qui est bien connue depuis au moins Blaise Pascal), pour d'éventuels chefs d'entreprise et qui est une richesse à respecter. Le projet A12 actuel est totalement incompatible avec celui d'un groupement de centres de de recherche qui nécessite un environnement agréable (cf Sophia Antipolis ou la Silicon Valley) .

*Ce serait le tracé le plus efficace? On se demande pourquoi...
Et enfin, le plus rapide à réaliser?*

Mais tout cela constitue des redites depuis plus de 30 ans, toujours sous prétexte de "coup parti" ignorant l'urbanisation de la région.

Je répète qu'il ne faut pas opposer l'aménagement de la N10 et la construction de la A 12.

J'ai demandé avec d'autres depuis des dizaines d'années, un aménagement authentique de la N10 et pas le système générateur de bouchons qui a été mis en place pour prouver la nécessité de l' A 12 avec des feux non synchronisés, des carrefours aberrants, et la suppression de la R12 car elle risquait de diminuer l'argument de la nécessité de la A 12.

Il faut diminuer les nuisances de la N10, éventuellement en la couvrant en surface puis, si c'est nécessaire, creuser sous la chaussée une autoroute. C'est de plus la possibilité de traiter les gaz des véhicules après aspiration sans émission de bruits.

C'est aussi faire des travaux souterrains sans arrêter la circulation On peut alors refaire l'urbanisme de Trappes en une unité urbaine, peut-être en aménageant une coulée verte sur la butte artificielle (de l'ordre de 5 ou 6 mètres de hauteur) au dessus de la route.

On a su faire le tunnel sous la Manche et en creuser aussi à travers les Alpes, dans de la roche pulvérulente. Enfin, le tracé de la N 10 indique environ un partage des eaux entre deux systèmes ce qui simplifie l'interaction avec cet élément.

La géologie du sous-sol de Trappes (étudiée il y a 10 ans) n'est pas un obstacle comme l'a confirmé, lors de la réunion du Mesnil, Monsieur Merlette.

On m'objecte le coût ; mais il n'y a pas sur ce trajet de coût d'expropriation, pas de travaux bouchant la voie, pas d'échangeurs, pas de dévaluation des patrimoines des habitants, pas de coût sanitaire, pas de problème de protection de la biodiversité. On ne saurait séparer les coûts directs et indirects sans obtenir des effets pervers.

On peut enfin se demander pourquoi la direction régionale de l'Equipement approuve un tel tunnel à Neuilly au lieu de demander le passage d'une déviation par le Bois de Boulogne???

Je voudrais signaler un fait nouveau important :

Le journal "Le Monde" vient de publier en projet de ferroutage : une carte de voies ferrées allant de la Belgique au Portugal en contournant Paris par l'Est ; je voudrais savoir pourquoi on n'en a guère parlé alors qu'il rend les mêmes services européens que la A 12, mais avec une énergie électrique et sans détruire l'environnement. Il est

évident que nous devons faire comme la Suisse et obliger les camions qui traversent la France à le faire sur des wagons.

Enfin et surtout, je voudrais rappeler qu'en Hollande où mon ami, le Pr.Delstraa est la personnalité en Europe qui connaît le mieux les problèmes de la participation des habitant-citoyens à la gouvernance locale des villes, on a construit les routes dans la Randstadt avant l'urbanisation, pas après ; d'autre part, dans ce pays tellement urbanisé qu'il n'existe, en dehors du Parc situé au centre, aucun point du pays d'où l'on ne voit pas un toit de maison dans le paysage, ce parc central est tellement bien protégé que la Société Philips a dû diminuer la hauteur d'une de ses tours parce qu'on l'apercevait du parc.

C'est cette leçon que nous devrions suivre.