

# Projet de prolongement de l'A12

## **Le prolongement de l'A12 et le cadre de vie urbain**

*Ont participé au débat public :*

*Gilbert CARRERE, Président CPDP A12*

*Elizabeth PELEKHINE, CPDP A12*

*Francis BEAUCIRE, CPDP A12*

*Pierre-Gérard MERLETTE, CPDP A12*

*Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France*

*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Équipement des Yvelines*

*Julien SIQUIER, Chef de service DIT, Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines*

*Irène JULLIARD, Chargée d'études Environnement CETE Rouen*

*Sophie TONION, Médecin*

*Catherine REINAUD, Présidente du collectif du réaménagement de la RN10 au lieu de prolonger l'A12*

## Introduction

### **Gilbert CARRERE**

Le débat public sur le prolongement éventuel de l'autoroute A12, qui est un débat public un peu nomade, se trouve ce soir au Mesnil-Saint-Denis dont le maire de la commune que je voudrais saluer voudrait dire, comme il est de tradition très républicaine un mot en ouverture et si vous voulez bien, c'est à lui que nous allons tout de suite céder la parole. Monsieur le Maire, c'est à vous.

### **Jean CRENO, Maire du Mesnil Saint-Denis**

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la commission particulière des débats publics, Mesdames et Messieurs les intervenants, pardonnez-moi de ne pas vous citer tous, Monsieur le conseiller général, mes chers collègues maires, Mesdames et Messieurs. Nous nous trouvons réunis pour la quatrième fois à la quatrième réunion de la commission particulière des débats publics. C'est une réunion qui a un thème choisi aujourd'hui, le cadre de vie urbain. Et je considère que c'est un lieu particulièrement choisi au Mesnil-Saint-Denis. Je ne dirais pas que nous sommes dans l'oeil du cyclone mais nous sommes dans un cercle, c'est-à-dire entre un tracé 2D et le 2C', c'est-à-dire au milieu de ces deux tracés. Ça veut dire que derrière l'estrade, dans mon dos, à quelques dizaines de mètres il y a le tracé 2D au coeur du Mesnil et que face à moi, à quelques dizaines de mètres derrière ce bâtiment, il y a le tracé 2C'. Et nous sommes bordés par la droite par l'étang des Noës, un lieu particulièrement choisi pour ce thème de ce jour.

Je souhaite simplement que ce débat soit digne, sérieux, qu'il ait la meilleure tenue possible et qu'il soit serein en même temps. Et en souhaitant la bienvenue à la commission particulière du débat public et à tous ses membres, je voudrais maintenant transmettre le micro à son président.

### **Gilbert CARRERE**

Merci Monsieur le Maire. Merci à vous et merci à la commune qui nous accueille ce soir pour cette quatrième soirée du débat public dont je vais vous présenter quelques acteurs si vous le permettez avec mes collègues et amis, Madame Pelekhine, ingénieur général du génie rural, Monsieur Merlette, ingénieur civil des Mines qui a été directeur régional de RFF et puis à ma droite Francis Beaucire, professeur à la Sorbonne, professeur en géographie qui se trouve ce soir plus que d'habitude encore, à son aise dans ce débat. Je voudrais saluer si vous le voulez bien à ma droite - ça n'a rien d'un match de boxe - à ma droite le directeur régional de l'Équipement pour la région parisienne, Monsieur Rol-Tanguy assisté de Monsieur Labrousse qui est second du directeur départemental de l'Équipement des Yvelines avec l'équipe. C'est ce que nous appelons le maître d'ouvrage. Et nous aurons à notre gauche si vous voulez bien deux grands témoins, experts ou grands témoins, comme vous voudrez, le Docteur Tonion et Madame Reinaud qui est présidente d'un collectif. Elle est là, comme chaque fois, nous essayons d'avoir un ou deux présidents d'associations ou de collectifs d'associations de façon que, non pas chaque soir, mais sur la durée du débat, l'équilibre entre les positions associatives soient tout à fait respectées.

Mesdames, Messieurs, je vais vous poser une question à laquelle vous serez aimable, si vous voulez bien, de répondre en levant la main. Quels sont celles et ceux qui sont là ce soir dans ce débat pour la première fois ? Très bien, merci. Ceci veut dire qu'il faut que d'entrée de jeu j'essaie de rappeler

si vous voulez, non pas dans le détail mais très rapidement, un peu la méthode, j'allais dire la règle du jeu si vous voulez. Nous sommes dans un débat public selon ce que la loi a voulu sur un grand projet dont nous ne savons pas d'ailleurs s'il se réalisera ou pas, s'il se réalisera de la façon dont le maître d'ouvrage l'a prévu dans son dossier ou différemment. Et la commission, elle ne veut pas savoir, elle n'a pas d'opinion, elle n'en aura pas jusqu'au bout, elle est là pour animer des débats, veiller à leur équité, à leur équilibre, à l'impartialité des différents intervenants. Et elle est là aussi, je le dis tout de suite, pour poser un certain nombre de questions, soit d'abord, soit après, de façon à essayer de pousser la discussion aussi profondément que possible. Et ceci notamment à l'égard du maître d'ouvrage qui est l'auteur du projet et du dossier du débat que vous avez dû voir ou que beaucoup d'entre vous connaissent déjà, soit dans son texte intégral, soit dans une version un peu simplifiée que nous appelons synthèse du débat. Je rappelle que le dossier du débat dans son entier a été tiré à 5 000 exemplaires et la synthèse, un peu plus courte naturellement, à 100 000. Donc une large information dont vous êtes les premiers destinataires naturellement ce soir.

La méthode est simple, elle consiste par conséquent aux longues et 12 réunions de ce débat public, à essayer de cerner séance après séance, tous les éléments du débat pour faire apparaître les opinions des uns et des autres et surtout essayer chaque fois d'arriver à un certain approfondissement, d'arriver à des précisions auxquelles on n'avait pas songé au départ, de telle sorte que peu à peu, c'est ce que nous espérons, chacun de vous, chacun de nous d'ailleurs aussi bien se dira « C'est vrai, voilà un aspect du sujet auquel je n'avais pas pensé. Voilà une question qui est plus compliquée que je ne le croyais. Voilà donc mon opinion telle qu'elle était un peu abrupte, se modifie un peu ». Bref, petit à petit, nous allons polir si j'ose dire nos pensées, nos positions de réflexions, avoir des questions qui auront progressivement des réponses plus précises, des réponses qui peuvent nous déconcerter, qui peuvent nous faire plaisir selon les positions. Bref si vous voulez, nous allons si vous le voulez bien ensemble construire les éléments de ce débat par approximation et le débat de ce soir, comme vous allez le voir, a une très grande particularité sur laquelle je reviendrai, c'est un débat difficile. J'en prévient tout de suite les uns et les autres et je remercie Monsieur le Maire de la commune de nous avoir invités. Il l'a fait pour vous, il l'a fait pour nous à la dignité du débat, à la clarté des propos, à la courtoisie qui est de règle dans un débat public, qui n'est pas effectivement une réunion ordinaire. C'est une séance de réflexion collective dans laquelle les opinions s'affrontent de la manière la plus claire qui soit mais aussi encore une fois la plus courtoise. Bref, nous sommes dans un débat constructif, sûrement pas négatif, dont nous verrons plus tard les résultats. Quand je dis plus tard, c'est pour dire que les réunions du débat public, celle-ci je le rappelle est la quatrième, les débats vont se poursuivre jusqu'au 16 juin et nous aurons une réunion conclusive, tout au moins pour ce qui est de la commission particulière. Après quoi la commission qui est devant vous essaiera de réaliser un compte-rendu complet, non pas un avis mais un compte-rendu complet qui sera soumis à la commission nationale du débat public. La commission nationale est une instance indépendante dans l'Etat, elle ne relève d'aucune autorité ministérielle. Elle est donc très libre de ses recherches, de ses travaux et de ses opinions. Et la commission nationale émettra un jugement, un bilan de la manière dont ce débat ici s'est déroulé naturellement depuis son début jusqu'à la fin.

Et comme vous le savez peut-être, trois mois après, le Ministre de l'Equipement devra prendre position et c'est un peu l'intérêt de cette procédure. C'est de laisser libre cours à la réflexion collective, à la discussion, quelquefois l'affrontement d'ailleurs. Et puis de pousser par approches successives à la recherche de solutions possibles qui seront du choix du Ministre de l'Equipement. lequel pourra dire selon ce qu'il voudra, après avoir lu le compte rendu et lu le bilan de la commission nationale, le Ministre de l'Equipement pourra dire « Je continue, j'adopte tel ou tel

tracé parmi ceux qui sont proposés » ou « je demande une étude plus fine sur tel ou tel point ». « J'ai compris qu'aucune opinion ne s'est dégagée, que le sujet n'est pas plus clair après qu'avant et donc je remets ma décision à plus tard ». Voilà les trois positions possibles du Ministre de l'Équipement. Mais de toute façon, ce que la commission espère avec vous tous, c'est que ce débat qui est très ancien - on me dit qu'il a plus de trente ans d'âge dans les Yvelines - que ce débat sera en tout cas clarifié et que nous l'espérons, la solution en sera d'autant plus apparemment claire si vous voulez aux yeux des autorités qui en décideront, que nous aurons si j'ose dire éclairé tous les sujets, tous les points, tous les aspects qui méritent de l'être. Voilà Mesdames et Messieurs si vous voulez l'esprit de l'affaire.

Quant à la méthode ce soir, nous allons demander au maître d'ouvrage, celui qui est l'auteur du dossier de nous rappeler s'il le veut bien assez rapidement, en quoi dans le dossier il est traité de ce projet d'autoroute A12 en termes de cadre de vie urbain. C'est-à-dire, mais ceci vous sera plus nettement expliqué que je ne le fais, c'est-à-dire la relation entre le projet et puis la manière dont sur le plan urbain la vie s'est organisée, se développe, se projette, que sais-je. Ceci naturellement vous intéresse toutes et tous. Ceci intéresse bien naturellement les maires qui sont ici présents, que je voudrais saluer ici, étant entendu qu'originalité du débat, toutes les opinions ici sont équivalentes. Toutes les opinions sont équivalentes et la commission veillera à ce que toutes ces primes, si tout au moins chacun veut bien être un peu synthétique dans son intervention, dans son avis ou dans sa question. Voilà ce que je voulais vous dire d'entrée de jeu après avoir vu qu'en effet, il fallait que je rappelle, pour ceux qui n'étaient pas venus jusqu'ici de quoi il s'agissait un peu. Je vais demander si vous le voulez bien à l'un des membres de notre commission, Monsieur Merlette qui est ici, de rappeler très rapidement, avant que le maître d'ouvrage ne l'ait expliqué, de nous rappeler ce qu'il a retiré de la réunion précédente qui avait porté sur le projet et l'environnement rural du projet. Il nous a semblé qu'il était bon que vous ayez ce raccourci du débat précédent pour pouvoir vous engager avec nous, de façon plus complète dans le débat qui suit ce soir et dont j'ai tout à l'heure dit l'objet. Monsieur Merlette si vous voulez bien rapidement...

### **Pierre-Gérard MERLETTE**

La réunion précédente avait comme thème le prolongement de l'A12 et la qualité de l'environnement naturel et rural. Les dominantes qui ont ressorti de ce débat, de cette réunion sont triples. La première, c'est une préoccupation très nette sur les problèmes de l'eau, problèmes de l'eau au sein du rural bien entendu mais aussi, et on le voit dans les questions, problème de l'eau en ville. Ensuite, on s'est aperçu que le mot environnement ne voulait pas dire la même chose pour tout le monde. Or nous vous rappelons que l'environnement, ça contient aussi l'homme et ça c'est très important. Enfin, une réflexion, il nous a semblé que le dossier qui était présenté, mais nous sommes aux prémices de ce dossier, n'était pas très performant sur toutes ces questions environnementales. Enfin, une proposition qui a été faite, qui a été diversement appréciée, c'est un principe de compensation. Ce principe il faut bien le rappeler existe déjà, ce n'est pas une nouveauté. Et aussi la commission a souhaité approfondir un peu cette question avec l'aide d'un universitaire, un spécialiste auquel on demandera de faire un cahier d'acteurs puisqu'il a travaillé sur les problèmes de compensation dans le cadre d'Aéroports de Paris. Voilà monsieur le Président ce que l'on peut retirer de la précédente réunion.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Monsieur Merlette a fait allusion à des cahiers d'acteurs. Il faut que je dise d'un mot de quoi il s'agit. Le débat public, ce sont des réunions comme celle de ce soir, des questions qui sont posées au cours de la réunion, directement soit sur fiche, et il est souhaitable que ce soir sur fiche pour la commodité du débat. Ce sont aussi des avis qui nous viennent, et vous allez voir les chiffres que je vais vous donner sont intéressants sinon même impressionnants. Et puis ce sont des réflexions personnelles ou collectives de telle association, de telle commune, de telle personnalité scientifique ou autres, peu importe. Ce sont des contributions de deux ou plusieurs pages qui figureront dans les annexes du dossier du débat, du dossier de la commission, je veux dire. Et puis pour un nombre malheureusement un peu restreint, nous avons déjà beaucoup de propositions, nous comptons sur ce qu'on appelle des cahiers d'acteurs qui en quatre pages comportent des positions, des réflexions, des approfondissements sur un sujet particulier de notre débat. La moitié d'ailleurs des capacités de réalisation des cahiers d'acteurs est déjà satisfaite. Je ne veux pas vous décourager mais ceci avance beaucoup. Et pour que vous jugiez de l'intérêt du débat sous ces formes-là et sous des formes plus simples, je vous dirais qu'à ce jour, la commission a déjà reçu 538 questions dont seulement 166 ont déjà une réponse. C'est-à-dire que pour la majorité, il appartient à la commission et au maître d'ouvrage d'aller vite dans la préparation des réponses. Réponses qui sont toujours faites sous le contrôle de la commission particulière. Donc 538 questions, 614 lettres T, autrement dit des lettres qui sont arrivées pour poser des questions particulières, demander des informations, des documents le cas échéant, ont déjà formulé un avis. Autrement dit, nous sommes déjà à à peu près 1 200 à 1 300 interventions individuelles, ce qui augure bien de ce que va être la suite, ce qui augure aussi de ce que va être notre travail mais ceci est notre affaire, pour arriver jusqu'au bout de ce que vous nous proposez en termes de questions, d'avis ou d'observations.

Ces questions étant vues, je vais demander tout de suite au maître d'ouvrage de nous rappeler les éléments qui dans le dossier tel qu'il est, ont conduit à examiner le rapport entre le projet autoroutier et puis ce que nous avons appelé ce soir, ce sera l'objet du débat, le cadre de vie urbain.

## Présentation du projet

**Michel LABROUSSE**

Merci Monsieur le Président. Je m'appelle Michel Labrousse, je suis adjoint au directeur départemental de l'Équipement et j'ai été chargé de préparer et de conduire le projet du débat public pour le compte du maître d'ouvrage. Donc pour cette introduction et pendant toute la séance au cours de laquelle nous répondrons à vos questions, nous aurons en tribune Francis Rol-Tanguy, le directeur régional de l'Équipement Ile-de-France, Irène Julliard qui est spécialiste des questions d'environnement et de cadre de vie au Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Rouen qui nous a assisté pour les volets environnementaux et cadre de vie pour le dossier du maître d'ouvrage. Et Julien Siquier qui est le responsable du service grand travaux à la Direction Départementale de l'Équipement et qui traitera particulièrement ce soir la question de la requalification de la RN 10 puisque nous le verrons, c'est quand même un élément central du point de vue du maître d'ouvrage sur la question du cadre de vie.

Je vais vous faire une rapide présentation. Donc sur le thème A12 et cadre de vie urbain, rappeler que le prolongement de l'autoroute A12 est un projet au service du territoire. Donc nous sommes à l'écoute des projets locaux. Deuxième point, et ce sera développé dans quelques instants par Julien Siquier, l'opportunité de faire une requalification de la RN10. Nous expliquerons concrètement ce que l'on entend par requalification de la RN10. Et question centrale de notre thème aujourd'hui, nous avons à réaliser une infrastructure nouvelle, le prolongement de l'A12 et de quelle manière nous pouvons au mieux traiter ce qu'on appelle les effets négatifs de cette nouvelle infrastructure routière. Je viens donc rappeler quels sont les grands enjeux du point de vue du maître d'ouvrage. Je le disais, c'est une opportunité, le débat sur le prolongement de l'A12 est une opportunité et un support de réflexion collective sur l'aménagement local. Donc les fonctions routières que nous souhaitons développer avec ce projet doivent être confrontées avec les visions locales. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir. Je voulais simplement rappeler en termes d'enjeux pour la requalification de la RN10 quels étaient les ordres de grandeur de trafic qui étaient en jeu actuellement. Quand je dis actuellement, c'est sur une référence 2003 mais qui reste valable sur 2005. A l'heure de pointe du soir sur la RN10, nous avons 3 850 véhicules. Si on ne réalise pas le prolongement de l'A12, nos études de trafic montrent qu'à l'horizon 2020, on atteindrait 4 200 véhicules à l'heure de pointe du soir. En réalisant le projet de prolongement de l'A12, nos études de trafic et nos simulations montrent que resteraient sur la RN10, c'est toujours en jaune tout en haut du graphique, environ 1 550 véhicules à l'heure de pointe du soir et des véhicules qui seraient uniquement constitués par du trafic local puisqu'un des objets principaux en termes de fonction routière du prolongement de l'autoroute A12, c'est de récupérer le trafic de transit et le trafic d'échange sur la zone. Nous reviendrons plus tard sur ces notions si besoin est.

Alors quels sont les enjeux départementaux et locaux ? C'est réaménager la RN10 en boulevard urbain. Vous avez rapidement vu une image qui représentait la route départementale 36 sur Montigny. Nous aurons occasion là encore dans la soirée de vous présenter d'autres vues qui montrent concrètement ce qu'est un boulevard urbain et de quelle manière on peut véritablement restaurer des fonctions locales. L'autre enjeu, c'est de recréer, c'est ce que j'indiquais, c'est de recréer une dynamique des projets locaux. Actuellement, l'absence de décisions sur le prolongement de l'A12, l'absence de décision sur le tracé de l'A12 fige les projets locaux. Donc la décision permettrait de lever les hypothèques et de créer une dynamique sur l'ensemble des projets locaux. C'est le second grand enjeu du point de vue du maître d'ouvrage. Et parmi les éléments forts

qui doivent contribuer à la restauration d'un cadre de vie et qui peuvent aussi contribuer à d'autres objectifs dont nous avons déjà pu parler lors de séances précédentes, c'est le développement des transports en commun. Il n'y a pas une opposition entre les transports en commun et les routes. Il y a une complémentarité. Il a été dit lors de la réunion précédente que nous étions sur un secteur qui était dense et donc sur lequel il y a des opportunités d'aménager sur la RN10 des voies réservées aux transports en commun, il y a la possibilité en désengorgeant la voirie locale de susciter d'autres lignes de transport en commun, de favoriser ce que l'on appelle les modes doux, la marche à pied, l'usage des deux roues, etc. Donc il y a une complémentarité. Voilà donc le rappel des trois grands enjeux sur le cadre de vie. Et je vais passer la parole à Julien Siquier qui va développer la requalification de la RN10.

## **Julien SIQUIER**

Bonsoir à tous. Je vais vous parler très rapidement de la requalification de la RN10. Il y a une première requalification qui est engagée aujourd'hui, qui est une requalification qu'on appelle une requalification d'attente. Donc c'est en fait une première étape qui a été lancée dans la requalification de la RN10 et qui correspond à des travaux qu'on a considérés prioritaires, sur des points singuliers. Et donc on s'attaque au plus urgent. Donc c'est celle qui est prévue aujourd'hui au contrat de plan Etat/région et qui consiste à lutter contre le bruit, en traitant les points noirs du bruit, lutter contre l'insécurité routière, au niveau notamment de certains carrefours, diminuer les coupures urbaines de la RN10 et enfin rétablir autant que possible la continuité des liaisons douces. Donc cette requalification d'attente qui consiste à parer au plus urgent, au plus pressé, au plus difficile pour les riverains, elle a commencé avec des travaux de protection phonique qui ont commencé à l'automne 2005 et qui sont en cours de finition à Maurepas et aussi à Elancourt, on voit les deux photos. Donc qui se terminent aujourd'hui et qui se poursuivront par des aménagements paysagers à l'automne pour redonner justement un caractère plus agréable à côté de ces protections phoniques.

Donc d'autres protections phoniques pourront être prévues et sont encore à l'étude, devront être identifiées par notre bureau d'études qui travaille actuellement sur le projet de requalification. Alors pour préciser les choses, parce qu'on parle de requalification d'attente, on parle de boulevard urbain, donc j'ai essayé là d'être un peu clair. Donc la requalification d'attente, elle commence aujourd'hui, c'est le sens de la flèche verte foncé en bas et donc elle se fera en même temps que les travaux de l'A12 à partir du moment où ils commenceront. Donc c'est une requalification d'attente à hauteur de 86 millions d'euros. Alors une fois que l'A12 sera réalisée, si elle est réalisée hors des emprises de la RN10, comme l'a dit Michel Labrousse, le trafic sur la RN10 baisserait beaucoup. Et donc là, on pourrait engager une véritable requalification de la RN10 en boulevard urbain, donc une requalification qui serait beaucoup plus urbaine, de l'ordre de 50 millions d'euros.

Alors qu'est-ce que c'est un boulevard urbain ? On en a un petit peu parlé tout à l'heure, donc c'est une avenue qui serait intégrée dans le milieu urbain et qui permet l'expression d'une vie locale urbaine, l'expression de projets locaux. Ce n'est plus une route nationale, c'est un boulevard, c'est une avenue. Alors qu'est-ce que c'est un boulevard urbain, on en a un petit peu parlé tout à l'heure. C'est une avenue qui serait intégrée dans le milieu urbain et qui permet l'expression d'une vie locale urbaine, l'expression de projets locaux. Ce n'est plus une route nationale, c'est un boulevard, c'est une avenue. Alors un boulevard urbain à deux fois deux voies, c'est réalisable si le trafic est inférieur à 40 000 véhicules jour, ce qui sera le cas sur la RN10 si l'A12 est réalisée en tracé neuf comme on l'a expliqué tout à l'heure. Alors pour continuer, pour expliquer ce que c'est un boulevard

urbain, un boulevard urbain, c'est une voie sur laquelle la vitesse est maîtrisée à cinquante kilomètres heure, c'est une voie qui a un environnement soigné. Alors quand on dit environnement soigné, c'est des arbres, un assainissement retravaillé parce qu'aujourd'hui par exemple la RN10 a un assainissement qui n'est pas conforme aux normes, c'est un assainissement qui est retravaillé. C'est du mobilier urbain non routier, donc c'est plus de glissière en béton armé, donc moins de mobilier, plus de portique de signalisation mais des choses beaucoup plus intégrées. Et puis enfin, des circulations douces restaurées, piétons, vélos, transports en commun. Donc comme on l'a dit, il y a de nombreux exemples de boulevards urbains. Alors un boulevard urbain, ce n'est pas quelque chose de défini, il n'y a pas une définition mathématique claire, il y a plusieurs exemples, ça dépend vraiment des milieux qu'on traverse. Donc là, on en a cité trois, il y en a bien d'autres. La RN315 à Gennevilliers avec un trafic de 40 000 véhicules jour, donc c'est un peu la limite. L'avenue d'Italie à Paris, 40 000 véhicules jour, ça c'est un contexte très différent. Et le boulevard circulaire de la Défense, là les travaux sont lancés donc on voit un peu la différence, il y a des endroits où ça reste une route pas jolie et puis des endroits qui ont été requalifiés. Donc des photos pour terminer, à la Défense là, juste après les travaux. Ici c'est à Lyon, c'est un exemple où on voit effectivement que les glissières sont supprimées au milieu de la route. Il y a moins de signalisation, on voit que l'éclairage c'est un éclairage urbain, ce n'est pas un éclairage autoroutier, c'est beaucoup plus intégré. Et puis c'est cinquante kilomètres heure, je ne sais pas si on voit les panneaux, peut-être pas forcément. Voilà, j'en ai terminé. Après je ne sais pas, si Monsieur le Président le souhaite, on pourra rentrer si besoin dans le détail des aménagements prévus dans le cadre de la requalification aujourd'hui. Merci.

### **Gilbert CARRERE**

Je vous donnerais le temps de répondre aux questions qui seront posées, elles ne vont pas manquer certainement. Nous sommes dans le vif du débat. J'ai rappelé le principe de l'équivalence, chacun a autant de raisons d'intervenir que l'autre. Il est souhaitable que les interventions ne soient pas au-delà de cinq minutes, ce que j'avais demandé tout à l'heure au maître d'ouvrage d'ailleurs. Et ceci pour permettre au maximum de questions de s'exprimer. Et comme il l'a souhaité, je voudrais peut-être demander à Monsieur Creno, le maire de la commune, s'il a d'entrée de jeu non plus en termes d'accueil mais sur le problème lui-même comme j'ai compris qu'il le voulait, une position exprimée ou un sentiment exprimé rapidement. Voilà, Monsieur le Maire à vous.

## Expression du public sur le prolongement de l'A12

**Jean CRENO**

Merci Monsieur le Président de permettre de m'exprimer. Je dois dire que nous sommes réunis pour parler de l'urbain et je pense que ça doit intéresser effectivement aussi bien les communes du Mesnil-Saint-Denis et les communes voisines de Montigny et de Lévis-Saint-Nom et d'autres. Et nous commençons par parler de l'aménagement de la nationale 10. Je pense que dans les thèmes suivants, l'aménagement futur ou prévisible des communes qui seront éventuellement touchées par le prolongement de l'A12 sera également abordé. Ceci dit, je vais vous lire la déclaration que je souhaitais faire ce soir en ce qui concerne particulièrement la commune du Mesnil-Saint-Denis, mais je suis persuadé qu'au travers de l'urbain, les communes riveraines, je pense que le maire de Montigny qui est là aurait aussi à s'exprimer sur l'urbain qui est chez lui, au même titre que le maire de Lévis-Saint-Nom qui est à côté aurait à s'exprimer de la même façon sur l'urbain qui le concerne. Pour moi, je vais parler de l'urbain au Mesnil-Saint-Denis, au regard d'une éventuelle prolongation de l'autoroute A12, c'est ce qui me préoccupe grandement pour le Mesnil-Saint-Denis, ses habitants et son avenir.

Les réunions précédentes ont ouvert le débat en posant des questions sur les enjeux, les déplacements, l'environnement et à ce jour le cadre de vie urbain. En examinant la carte des projets soumis à débat, je pense qu'on aura l'occasion de vous la remonter tout à l'heure, il faut reconnaître que le Mesnil-Saint-Denis est au coeur de toutes les questions posées puisque deux familles de tracés le concernent et que quelque soit la famille, le positionnement d'un échangeur et ses conséquences non étudiées sur le dossier du maître d'ouvrage font que la commune est plus que grandement concernée par tous les thèmes. Soit elle est coupée en deux avec le tracé médian, soit avec le tracé dit rural, elle se trouverait complètement isolée de son canton, du PNR naturellement mais surtout prisonnière entre l'autoroute A12 et la voie ferrée comme le serait d'ailleurs La Verrière. Elle se trouverait également tronçonnée avec la position d'un échangeur à l'entrée du Mesnil affectant sérieusement les habitants du hameau de Redon. C'est précisément ce que ne veulent plus connaître les communes riveraines de l'A10 en réclamant un tracé rural qui répondrait plus à leurs doléances qu'à une nécessité absolue de prolongation de l'A12 car il y a tout de même des solutions plus que réalistes. Les effets de l'A12 sur l'urbain au Mesnil, A12 avec le tracé urbain, ce sont directement des centaines de pavillons concernés au plus près des tracés, un collège, deux centres commerciaux, des équipements sportifs, une zone d'activité en bordure même du tracé. C'est sur le parcours en tranché des sorties de secours, des cheminées d'aération qui sortiront de terre en grand nombre. Tout ce générateur de bruit, de pollution au détriment de la santé, A12 par le tracé rural dit du Pommeret, c'est en amont des hameaux avec leurs habitants. Mais c'est aussi une plaine agricole mutilée, dévorée, amputée d'une centaine d'hectares, une atteinte au site répertoriée sur la commune, il y en a 18. A12, c'est quelle que soit la famille puisque la position de l'échangeur concerne plusieurs tracés, des bretelles de raccordement à créer pour rejoindre les CD13 et 58 qui se croisent au centre bourg, d'ailleurs non étudiés dans les dossiers du maître d'ouvrage. C'est une carte en noir pour la commune avec des incidences qui mériteraient d'être développées plus longuement.

J'ajoute pour les résidents du Bois-de-l'Etang qui sont nombreux dans cette salle que le prolongement de l'A12 ne leur apporterait que des troubles supplémentaires puisque l'échangeur

aurait pour effet d'établir une liaison directe avec la nationale 10 leur apportant une circulation nouvelle sur leurs fenêtres. Pour notre avenir, vous comprendrez qu'il est complètement incertain, même pas envisageable, imprévisible je dirais. Avec A12 disparaissent toutes possibilités d'aménagement, de constructions dans des zones susceptibles de recevoir tous types de logements chez nous. La commune est bloquée dans son évolution, dans son existence même telle qu'elle est vécue et souhaitée actuellement par la population. Les interférences des tracés sur les surfaces, les délaissés ouvriront des portes pour le n'importe quoi et le développement en tout genre comme cela se pratique toujours en bordure de ces voies nouvelles. Un avenir donc plus que sombre parce que le prolongement de A12 aurait pour effet de couper les territoires en deux ou même en trois parties, ce qui serait lourd de conséquences pour l'environnement. Parce qu'un tracé neuf ne réglerait en rien les problèmes liés à l'A10 puisque les déplacements internes et d'échanges sont majoritaires sur celle-ci. C'est écrit dans le dossier. Les nuisances perdureront et les zones d'activité et d'emploi s'en trouveront pour nous encore plus isolées. Parce qu'il n'est pas raisonnable de prolonger pour aboutir sur une même nationale à deux fois deux voies aux Essarts-le-Roi ou sur un bouchon dans l'autre sens à Bois-d'Arcy ou pour gagner éventuellement six minutes entre Rambouillet et Montigny. C'est écrit dans le dossier. Parce qu'il y a incertitude sur le tracé pour le futur, parce qu'il y a des répercussions à attendre sur les transports avec l'augmentation du coût de l'énergie, parce qu'il faut rester en cohérence avec la charte de l'environnement, ne pas porter atteinte notamment au bois de Trappes, au prolongement de la forêt de Port-Royal, à l'étang des Noës, zone ornithologique toute proche, nos territoires du parc. Pour toutes ces raisons et pour bien d'autres, en concordance avec les observations qui ont déjà été faites avec les précédents intervenants au cours des précédentes réunions, l'opportunité d'un tel projet n'est pas ni réaliste, ni justifiée pour nous. Nous pensons que l'aménagement de la nationale 10 dans la traversée de Trappes doit être plus conséquent qu'il n'est prévu pour le bien-être de ses riverains et naturellement, sans incidence sur l'écoulement du trafic.

Nous estimons plus économique et judicieux d'aménager ce qu'il restera entre Trappes et Coignières. Il est bien évident que cet aménagement doit être complet, bien pensé et tenir compte des riverains pour supprimer les nuisances. Aménager l'A10, c'est traiter les nuisances sur place, ne pas les retrouver ailleurs sur d'autres tracés, c'est travailler sur la sécurité, le confort des riverains certes, mais c'est aussi permettre le franchissement de voies aisées. C'est également respecter l'être humain, travailler l'un pour l'autre et non pas systématiquement rejeter ou dénigrer le voisin. Il n'y a pas d'égoïsme dans tout cela, il y a seulement la réalité d'être semblable de chaque côté. A ce propos, il a été écrit que 150 000 habitants sont concernés par les problèmes de voisinage de l'A10. Je pense que ces chiffres sont inexacts, il y a plutôt pour moi égalité en nombre avec les citoyens se trouvant sur les nouveaux tracés. Pour terminer, je demanderai à la DDE pourquoi avoir estimé le coût du tracé 3C sans tenir compte de toutes les dépenses induites. Et j'ajoute que s'il s'agit d'un itinéraire de transit, et ce n'est pas clair dans le dossier, tout échangeur est inutile et il n'y a donc pas place pour un prolongement de l'autoroute.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur le maire vous avez fait un triomphe dans votre intervention, vous avez donc très bien engagé le débat avec une position tout à fait légitime qui est la votre. Donc nous sommes dans le sujet et il était naturel que nous commençons par la manière dont le maire de la commune qui nous reçoit, voit l'importante question qui nous réunit ce soir et qui va nous réunir encore huit ou neuf fois d'ici, comme je le disais, la mi-juin tout au moins. Est-ce que le maître d'ouvrage a une question ou une intervention à faire sur ce point ou pas ? Si vous n'avez pas d'intervention, ce n'est pas la peine, on va poser une question. Alors nous avons déjà nombre de questions qui sont arrivées

et nous allons les répartir entre membres de la commission. Je commence par une si vous voulez, et le cas échéant, l'auteur pourra commenter mais je souhaiterais que ça soit assez rare, nous restons dans le laps de temps des cinq minutes maximales pour chaque sujet évoqué. Alors si j'écoute ce que me dit Monsieur Daniel Quanonne, le prolongement de la A12 ainsi que le réaménagement de l'A10 impérativement à la suite dit-il, doivent être réalisés dans les meilleurs délais tant pour les riverains que pour les automobilistes. L'A12 enterrée, recouvert partout où il y a des habitations. Voilà une première question qui est posée, mais en réalité, c'est plus une déclaration qu'une question. Je ne sais pas s'il y a un commentaire à faire du côté du maître d'ouvrage.

### **Michel LABROUSSE**

S'il s'agit de la question des délais, nous avons indiqué que pour réaliser le prolongement de l'A12, hors emprise de la RN10, nous estimons à quatre années la durée des travaux quelles que soient les solutions ensuite qui se passeraient sur la RN10, nous estimons à huit années compte tenu tout simplement du fait que ces travaux doivent être réalisés sous circulation. Donc voilà les ordres de grandeur que nous avons indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage.

### **Gilbert CARRERE**

Autre question qui est venue, plutôt déclaration qui est venue, déjà des bruits circulent de Monsieur Jean Hullin... Déjà des bruits circulent que les agences immobilières trouvent quelques difficultés pour trouver des acquéreurs sur les communes concernées par A12. Est-il raisonnable de pousser les communes vers l'agonie ? Je ne sais pas si on est à l'agonie pour le moment, en tout cas la question est posée. Je ne sais pas si vous souhaitez répondre là.

### **Francis ROL-TANGUY**

Les quatre familles qui sont présentées au débat public ont déjà été par le passé présentées dans des réunions de concertation. Je rappelle que ce débat public nous donne l'occasion de représenter les quatre familles à plat et sans préférence mais il n'y a aucune famille nouvelle qui était introduite dans le dossier du maître d'ouvrage. Donc de mon point de vue, je ne considère pas qu'il puisse y avoir un élément nouveau lié au fait qu'il y aurait un tracé qui serait apparu dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est une synthèse des études qui ont été faites ces dernières années. En tous les cas pour les tracés qui sont là et qui ne sont pas nouveaux, je n'ai pas l'impression que ça ait calmé la montée des prix immobiliers dans le secteur jusqu'à présent.

### **Gilbert CARRERE**

Une question qui nous vient de Monsieur Jean-Luc Letourme. Quel est le coût des indemnités prévues pour les maisons et terrains situés sur le tracé 2C', trois maisons et jardins sont concernés. Alors tout de suite cette question soulève un sujet qui est déjà venu, qui viendra peut-être de nouveau, celui des indemnités. Alors je me borne à évoquer ceci, c'est encore sans doute assez tôt pour l'évoquer mais sachant que c'est une préoccupation qui m'a l'air de se retrouver ailleurs. Monsieur Merlette c'est votre sentiment ?

### **Francis ROL-TANGUY**

Simplement dire un mot, c'est que si effectivement suivant le tracé retenu il y a lieu d'acquérir des propriétés, notamment des propriétés bâties, je veux dire, il y a des mécanismes qui existent et qui

ne sont vraiment pas nouveaux et qui soit aboutissent à une négociation de gré à gré entre le maître d'ouvrage et le propriétaire, soit il y a le juge de l'expropriation qui lui en fonction effectivement des prix du marché et en prenant en compte la valeur d'usage pour le propriétaire, fixe le montant d'une transaction possible en cas d'expropriation.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Figuiere demande « La nationale 10 a fait la renommée, pour ne pas dire la richesse de Coignières. Pourquoi cette commune qui s'apprête à créer un nouveau centre commercial le long de cette nationale 10 souhaite-t-elle une déviation que constitue la A12. Qu'en pensent vraiment les commerçants ? ». Alors je ne sais pas s'il y a des commerçants ici, s'ils ont des opinions... La question est posée, nous n'avons pas nous la réponse. Peut-être la Chambre de Commerce l'aurait-elle. C'est à elle qu'il faut peut-être l'envoyer. Monsieur Jérôme Bougeault écrit « Des jeunes Mesnilois achètent leurs maisons fort chers pour offrir à leurs enfants un cadre de vie sain, souligné. Lorsque la A12 sera construite autour du Mesnil avec un viaduc de 800 mètres de long, légèrement au-dessus du niveau des maisons, celles-ci ne vaudront plus grand chose. Quelles compensations pour ces milliers de familles ? ». Vous voyez que j'avais dit que le terme de compensation était revenu, il revient assez rapidement sous la plume. Monsieur Labrousse.

### **Michel LABROUSSE**

Quand on parle de viaduc, c'est le viaduc qui franchirait le vallon du Pommeret dans l'hypothèse où ça serait la famille quatre par le vallon du Pommeret. A ma connaissance, nous n'avons pas de solution en viaduc au-dessus du Mesnil-Saint-Denis.

### **De la salle**

C'est inacceptable, ça passe à 300 mètres des maisons, les restants du château.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, vous avez le loisir de poser des questions à condition de lever la main, pour le bon ordre de la réunion. Plusieurs questions sont posées, je commence si vous le permettez par des questions écrites parce que ceux qui ont pris soin d'écrire et il est naturel qu'ils aient la vedette pendant quelques secondes. Je vais demander à Madame Pelekhine de rappeler les quatre questions qui toutes les quatre concernent des problèmes, touchent à des problèmes de santé. Et ceci ne me paraît pas indifférent au sujet.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Bien alors une première question posée par Monsieur Pierre Rabier qui dans le cadre du prolongement de l'A12, quel que soit le parcours retenu, quelle est la valeur maximum retenue du bruit en décibels dans les zones urbaines ? Alors là je m'adresse tout de suite à ma droite pour répondre. Tout d'abord la réponse technique, la réponse santé.

### **Irène JULLIARD**

On peut mettre la diapositive trois. Donc effectivement, les questions de bruits sont encadrées en France par une réglementation assez stricte pour les projets nouveaux, c'est la loi sur le bruit de

1992 qui impose en fait au maître d'ouvrage des obligations de résultats. C'est-à-dire que quand une voie nouvelle est créée, vous voyez affichés les niveaux de décibels qui doivent être respectés, c'est-à-dire que pour des logements en zone d'ambiances sonores préexistantes modérées, c'est-à-dire qui ne subissent *a priori* peu de bruit avant le projet routier, on a une obligation de résultat de soixante décibels le jour et de 55 la nuit, peu importe la distance. Non, j'ai dit que c'est une obligation de résultat pour les habitations qui sont à proximité d'une route nouvelle. C'est-à-dire que l'obligation de résultat impose au maître d'oeuvre de mettre en oeuvre un aménagement et des protections qui respectent ces niveaux de décibels. L'aménagement en question pour le Mesnil-Saint-Denis consiste principalement à un passage en tranchée couverte, donc à des résultats de niveaux sonores qui sont bien inférieurs à ceux que je vous présente. Donc ça c'est l'obligation réglementaire et bien sûr l'Etat dans la construction d'une route peut aller bien au-delà de cette obligation réglementaire pour des raisons de bruits ou d'autres raisons d'aménagements qui sont effectivement le cadre de vie urbain en général.

### **Jérôme ALLARD**

Jérôme Allard, je suis ingénieur donc je peux me permettre de m'exprimer.

### **Gilbert CARRERE**

Vous pourriez vous exprimer n'étant pas ingénieur, c'est l'intérêt du débat public. Mais enfin vous avez la parole !

### **Jérôme ALLARD**

Non mais, je veux dire, je comprends un minimum de ce qu'il se passe donc je peux essayer de dire certaines choses. Quand on parle de décibels, on doit le qualifier à partir d'une certaine distance sinon ça ne veut rien dire. On parle de décibels à un mètre, à dix mètres, à vingt mètres. La façon dont vous le présentez est sujet à caution donc évitez ce genre de choses qui portent vos paroles à caution.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Une réponse là non ?

### **Un intervenant**

Oui, pour reprendre l'exemple des deux projets de protection phonique qu'on a menés tout récemment au bord de la RN10, l'idée c'est voilà, il y avait des bâtiments qui étaient au bord de la RN10, peu importe la distance, il y avait des bâtiments qui avaient des niveaux de bruits qui étaient supérieurs à 70 décibels. Donc peu importe la distance en fait. Et là on a dit « Voilà, ça c'est un point noir du bruit parce qu'ils ont plus de 70 décibels en façade de leur immeuble ». Et donc après la RN10 était à une distance plus ou moins grande et on a regardé les solutions qui permettaient de réduire ce niveau de bruit en façade, donc à la source, en mettant un écran au bord de la RN10. Donc finalement, voilà l'objectif après, il y a des modèles de calcul qui permettent de dire « Grâce à cet aménagement-là, sur le bâtiment, peu importe la distance, sur cet aménagement-là, grâce à cet aménagement-là, je reviens au seuil 65 décibels en journée et soixante décibels en soirée.

**Elizabeth PELEKHINE**

Je retiens de cette remarque qu'il y a la réglementation mais qu'on peut aller au-delà de la réglementation en nuanciant les propos par rapport à la distance à laquelle se trouvent les habitations ou les écoles. C'est bien ça qu'il fallait entendre ? Non pas tout à fait ! Bon on verra, on lui donnera le papier, il vous répondra de manière précise et par écrit. Nous avons là également des questions de Monsieur Christian Jacuriaux et Catherine Allaire pour finir. Les trois touchent les problèmes de nuisance par rapport d'une part à la proximité des habitations de l'autoroute, d'écoles, de collèges par rapport à la santé. L'une précisant une deuxième question posant la question du bruit. Nous en avons un tout petit peu parlé et de la pollution, notamment en concentration d'ozone où Madame Catherine Allaire, elle a un nom prédestiné, fait état justement des résultats de la station rurale régionale vers Paris qui montre que la pollution – elle est située à Rambouillet pour votre information - dépasse des dépassements réguliers du seuil dans la zone dans laquelle vous habitez.

Alors je ne suis pas une spécialiste ni de l'air, ni de rien du tout. Mais comme nous avons, alors je risque d'écorcher votre nom, nous avons un médecin qui va nous dire effets du bruit, effets de la pollution notamment de l'air sur la santé et je pense moi aux enfants et surtout aux personnes âgées pour lequel la sensibilité je pense doit être un peu plus grande. Alors si vous pouvez éclairer et ma lanterne et les lanternes de ces Messieurs et dames pour que dans les réalisations du ministère de l'Équipement, soient pris au maximum en compte ces aspects qui me paraissent vitaux et que vous avez au-delà des questions d'aujourd'hui, nous en avons reçus sur ce thème beaucoup d'autres. C'est une préoccupation générale, aussi bien des gens qui résident le (*inaudible*) que des gens qui ont un cadre de vie urbain. La nuisance de tous par rapport aux personnes.

**Sophie TONION**

Pour revenir sur le bruit, en ce qui concerne le bruit, c'est un phénomène extrêmement compliqué qui joue sur la santé à différents niveaux et qui est aussi de l'ordre du psychologique, donc c'est extrêmement intriqué. Une autoroute, on considère que le bruit à côté d'une autoroute en termes de santé, ça peut être gênant jusqu'à à peu près 300 mètres quand ça reste sur place. Après, il y a des phénomènes de rebonds, il y a des phénomènes de vent, il y a tout un tas de phénomènes qui font que non couverte une autoroute peut amener du bruit beaucoup plus loin. Quand une autoroute est couverte, c'est vrai que le bruit est beaucoup plus masqué et quand une autoroute a des protections antiphoniques, alors là, on voit de tout. Il y a des protections antiphoniques qui sont effectivement efficaces et puis il y a des protections antiphoniques, quand on interroge les gens qui vivent sur place, qui ne sont absolument pas satisfaisantes, qui les gênent. Ils ont parfois même l'impression, après ça peut être subjectif, mais ce qui compte c'est le ressenti des gens et c'est comment ils vivent à côté de leur autoroute en fin de compte. Ils ont parfois le ressenti que le bruit est majoré, ils ont parfois l'impression que le bruit fait le tour donc c'est extrêmement compliqué d'évaluer la gêne du bruit autour d'une autoroute qui n'existe pas encore. Je trouve que la réponse qui a été faite n'est pas complète dans la mesure où c'est vrai qu'on nous a dit qu'à proximité des habitations l'autoroute serait couverte. On ne sait pas où est la limite sur la couverture, on ne sait pas si dès qu'il y a une maison, hop ça repart. On n'a pas exactement les limites des champs qui sont couverts et de ceux qui ne le sont pas. Je voudrais revenir aussi sur le fait que ce n'est pas couvert partout puisqu'à Montigny ce n'est pas du tout couvert et ça jouxte vraiment les habitations. Donc là l'autoroute, elle ne sera pas du tout couverte sur quand même un certain nombre de kilomètres avec des milliers d'habitants qui habitent vraiment à côté. Donc là dessus, c'est vrai qu'il y a énormément de doutes

encore à formuler sur les protections qu'on aura. Je ne peux pas vous apporter plus d'éléments que ça malheureusement.

Sur l'ozone, puisque c'était la question suivante, je n'ai pas exactement compris quelle était la question. Je vois que c'est une préoccupation mais je ne sais pas quelle est la question exacte. Donc là, je vous ai apporté une carte qui montre les nombres de jours de dépassements du seuil d'ozone. Alors c'est un petit peu particulier parce que c'est l'été 2003, c'est évidemment quelque chose qui était majoré. Mais globalement dans la forêt de Rambouillet, il y a une production d'ozone qui est considérable. Toute l'Ile-de-France est polluée en ozone, l'Ile-de-France dépasse les seuils en ozone vraiment régulièrement. On estime qu'il y a un jour sur deux où c'est nocif pour la santé. C'est vrai que la situation de Rambouillet et de Saint-Quentin-en-Yvelines est extrêmement particulière en ce qui concerne l'ozone puisqu'on est au bord des seuils les plus importants et qu'effectivement, c'est un (*inaudible*) secondaire. Donc ce n'est pas directement émis par les gaz d'échappement mais c'est un phénomène combiné photochimique entre les gaz d'échappement et puis d'autres gaz notamment les composés organiques volatils qui sont émis par les industries. C'est aussi une production humaine qui fait que la réaction photochimique, notamment l'été, puisqu'il faut aussi qu'il y ait de la chaleur fait qu'il y a des taux d'ozone en ce moment en Ile-de-France qui sont inacceptables. Il y a des seuils qui ont été fixés par décrets européens qui sont assez récents, ils sont complètement dépassés. Et on estime que les seuils qui sont fixés pour 2010, on sait déjà qu'on ne les atteindra pas. Donc ce qu'il se passe avec l'ozone, c'est que c'est beaucoup produit par les oxydes d'azote qui eux sont directement émis par les gaz d'échappement. Il y a à peu près entre les différents trafics entre 40 et 60 % des oxydes d'azote de l'air qui sont produits par les gaz d'échappement. Je peux changer la diapo ?

Voilà donc ça, c'est une carte des émissions des protoxydes d'azote, des dioxydes d'azote. Les dioxydes d'azote et les protoxydes d'azote interviennent tous les deux dans la formation de l'ozone. Ici, vous avez une carte des pollutions de fond et de proximité de dioxyde d'azote. Et vous voyez qu'en gros, dans la zone de Saint-Quentin, on est à peu près à 30 - 35 microgrammes par mètre cube sachant que l'objectif de qualité c'est quarante mais que bien évidemment, et c'est aussi vrai pour l'ozone, la pollution en matière de santé n'a pas de seuil. C'est-à-dire que ces seuils-là, c'est des seuils pour lesquels on considère qu'au-delà de ces seuils-là, c'est inacceptable qu'il y ait autant de gens aux urgences, autant de gens dans les services de pédiatrie et autant de gens dans les services de médecine générale et de gériatrie. En dessous, il y a quand même des gens qui sont malades et vous voyez que là on est à peu près, en pollution de fond, aux alentours de 30 - 35 microgrammes par mètre cube sur une année. Et vous voyez qu'il y a le petit bâton noir là qui est à peu près à 70, voire au-delà de 80 microgrammes par mètre cube, c'est l'A12, celle qui existe maintenant. Donc c'est sûr que si on regarde les deux cartes, on a ici l'allumette et en dessous, on a l'incendie pour vraiment faire une pollution en ozone dans la région qui sera absolument majeure. Ça, ça va être un véritable problème de santé publique et je pense qu'il va vraiment y avoir une véritable catastrophe sanitaire si on n'a pas moyen de réduire les taux de dioxyde d'azote au niveau des gaz d'échappement et si on n'arrive pas à contrôler l'ozone. Et pour l'instant, on n'arrive pas à contrôler l'ozone. Donc ça c'est une vraie question.

J'ai ici ce que l'on reçoit en tant que médecin, c'est les directives... Donc ça c'est un document qui est émis par le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de Paris, qui intéresse les médecins, qui intéresse les directeurs d'école, qui intéresse les directeurs de crèche, etc. C'est les niveaux d'alerte en ce qui concerne l'azote, enfin les protoxydes d'azote, l'ozone et les dioxydes de soufre. Donc ça nous concerne dans la mesure où l'on a un avis de conseil pour la population et où on a un avis de

protection des enfants. A partir du moment où certains seuils qui sont définis sont atteints, on a différents niveaux d'alerte. On a un niveau d'information pour lequel déjà on nous demande nous en tant que médecin d'évaluer les sujets connus comme étant sensibles qui présenteraient une gêne. Et pour ceux-là, on préfère ne pas les faire sortir. Par exemple, on a différents groupes. Pour les enfants de moins de six ans, on nous demande d'évaluer les sujets qui sont jugés sensibles et pour cela on demande aux crèches et aux écoles d'éviter de les faire sortir et de faire des activités sportives ou même de s'aérer dans la cour. C'est à nous de juger, c'est extrêmement subjectif pour l'instant. Nous ce qu'on nous apprend au niveau médical, c'est qu'un enfant qui a fait deux bronchiolites dans l'hiver, et je pense que tout le monde a un enfant ou un petit enfant qui a fait deux bronchiolites dans l'hiver, c'est un enfant sensible. Donc *a priori*, il devrait déjà y avoir énormément d'enfants avec ce document qui ne sortent pas. Evidemment, ce n'est pas fait. On ne peut pas demander à des enfants, bon je ne pense pas aux enfants de six mois, mais jusqu'à six ans de ne pas aller dans la cour d'école, c'est absolument infaisable. Ça devrait aussi être fait à Paris parce que les seuils sont complètement dépassés, ça n'est pas fait. Et c'est jugé à six ans parce qu'ensuite il y a l'école primaire donc il faut savoir que jusqu'à huit ans, les enfants continuent à multiplier leurs cellules pulmonaires et jusqu'à huit ans, l'ozone a un effet de destruction des cellules pulmonaires. Et il y a des études très fiables qui sont faites là-dessus et qui ont maintenant une grande valeur médicale.

Donc les études qui sont faites là-dessus, elles sont extrêmement récentes. « Air Pur », c'est une étude qui a été faite justement par Air Parif, c'est une des études pionnières qui montre vraiment un lien entre les problèmes de santé et la pollution atmosphérique, notamment la pollution du trafic routier, même si ça n'est pas la seule, elle est quand même prépondérante en Ile-de-France. APHEA c'est une étude européenne qui date de 2000 ou 2002, je ne me rappelle plus, j'ai oublié de mettre la date. Il y a d'autres études de 1998 et de juin 2004. Toutes ces études-là, elles ont fait une corrélation qu'on ne peut pas remettre en question sur les liens entre les émissions de polluants atmosphériques et l'état de santé des gens, que ce soit en termes de pathologies respiratoires, de pathologies cardiaques, de cancérologie et puis aussi évidemment à proximité des gros axes routiers, des problèmes plus neurologiques, dépressifs, état de fatigue, etc. qui commencent à être évalués même si là-dessus c'est beaucoup plus difficile de faire un lien direct. Je rappelle là que l'impact sur la santé est visible en dessous des seuils et que les seuils, c'est quelque chose qui avait peut-être un fondement dans les années 80 - 90 quand on n'avait pas fait d'études fiables mais qui maintenant sont complètement remis en cause par les études récentes, qui montrent que les relations sont linéaires et que c'est vraiment des seuils qui permettent de protéger la population à un échelon vraiment de santé publique. Mais à l'échelon individuel, les seuils n'ont aucune valeur.

Donc en ce qui concerne l'ozone, j'espère que j'ai à peu près répondu à vos questions. Je pourrais développer un petit peu sur les pathologies parce qu'il faudrait vraiment insister sur le fait que les personnes fragiles sont concernées en premier plan mais elles ont un peu la valeur des petits canaris pour le gaz sarin, c'est-à-dire que quand le petit canari on l'amène à la bouche du métro pour voir s'il y a du gaz sarin dans le métro et qu'il se retrouve les pattes en l'air, tout le monde fuit parce qu'on se dit « les prochains c'est nous ». Eh bien c'est exactement ça. Il n'y a pas de personnes fragiles qui vont réagir et de personnes pas fragiles qui seront complètement débarrassées de ces problèmes-là. On a tous une sensibilité, ce n'est pas la même et les enfants sont au premier plan. Les personnes âgées sont au premier plan, les cardiaques sont au premier plan et quand je dis cardiaque, c'est cardiaque au sens large, que ce soit des pathologies ischémiques ou des pathologies vasculaires. Tous les gens qui ont des problèmes pulmonaires sont au premier plan. Mais il y a aussi les sportifs puisque l'ozone a un effet direct sur les sportifs en activité physique. Et elle détruit

une partie des cellules pulmonaires dans le fond des poumons en fait là où on ouvre les poumons pour hyper ventiler quand on fait du sport. Voilà donc en fait les sportifs sont vraiment très concernés. La directive qu'on a sur le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France nous envoie des tableaux sur les enfants mais aussi sur les adultes et notamment les sportifs. Et il est écrit noir sur blanc qu'il incombe aux sportifs de haut niveau de juger de l'opportunité de faire des compétitions quand les seuils sont dépassés. Donc en fait, ça concerne vraiment beaucoup de monde. Et je pense que dans le cadre de l'A12, le tracé qui est prévu touche énormément de centres sportifs, de crèches et d'écoles. Et il est vraiment extrêmement important de revoir ce problème-là et au pire, d'installer vraiment des capteurs puisqu'il n'y a pas de capteurs dans la région de Saint-Quentin-en-Yvelines, il n'y a aucun capteur de pollution de fond en ce qui concerne tous ces polluants. Il y en a un à Rambouillet, il y en a un à Versailles. Et puis pour la région de Saint-Quentin, c'est vraiment des estimations et des modélisations. Il est vraiment extrêmement urgent d'installer des capteurs et de voir ce qu'il se passe de beaucoup plus près.

### **Gilbert CARRERE**

Merci beaucoup. Y'a-t-il une ou deux questions à poser au docteur qui vient d'intervenir ?

### **Annick FEMENIA**

Je m'appelle Annick Femenia, je suis habitante du Mesnil et je veux poser la question « Est-ce que la DDE a bien pris en compte tous ces problèmes ? ». Ça veut dire problèmes de nuisances, problèmes de santé, problèmes d'un ensemble environnemental. Est-ce que tout ça a été pris en compte, d'indemnités même dont vous avez parlées tout à l'heure. Ça veut dire l'agriculture. Il faut un tas d'indemnités. Est-ce que tout ça dans les chiffres a été bien englobé, bien vu.

### **Gilbert CARRERE**

La question est bien posée. Monsieur Labrousse...

### **Michel LABROUSSE**

Ce sujet de la qualité de l'air a été pris en compte comme un élément important, comme d'autres éléments faisant partie des effets d'une infrastructure routière nouvelle sur le milieu. Et dans les études ultérieures, ces études ont vocation à être approfondies comme sur tous les autres thèmes dont on a pu parler au cours de la dernière réunion, les effets sur le milieu naturel, là les effets sur le cadre de vie, le bruit, la qualité de l'air, tout cela fera l'objet quel que soit le type de famille qui serait retenue, feront partie des études d'approfondissement tel que c'est exigé aujourd'hui par les textes réglementaires qui couvrent ce domaine-là. Et comme cela a été rappelé, l'Etat dans l'étude de ces projets routiers cherche toujours à aller au-delà des simples exigences réglementaires. Alors au stade actuel des études, on ne peut pas avoir un détail qui permette de répondre avec une précision qui est attendue, et ça je le comprends bien, par des habitants de tel ou tel quartier sur la valeur de la pollution qui existe dans leur quartier. Ça fait partie, une fois qu'on a dégagé des principes, ça fait partie des approfondissements qu'il faut réaliser. Nous sommes nous tout à fait je dirais à l'écoute de tout ce qui peut être dit sur les améliorations qui peuvent être portées en termes de protection à tel ou tel endroit des tracés. Madame nous indiquait tout à l'heure que nos études ne permettaient pas d'établir actuellement, enfin celles qui sont dans le dossier du débat ne nous permettaient pas de déterminer avec précision là où s'arrêterait une tranchée couverte. Eh bien oui, parce que nous sommes au stade des études préliminaires et je dirais que c'est bien l'écoute que

nous avons aujourd'hui, le type de discussions qui nous permettent d'identifier quels sont les points singuliers qu'il faut traiter plus particulièrement dans les étapes ultérieures.

### **Gilbert CARRERE**

Je vais vous donner la parole. Je voulais aussi peut-être dire quelque chose aussi pour compléter votre information, à savoir que la contribution du docteur qui vient d'intervenir sera mise en ligne sur le site Internet de la Commission du Débat Public. Chacun pourra donc en prendre connaissance et se faire sur ce sujet, pour autant que sa compétence le permette, l'opinion qu'il voudra. Deuxièmement, je voudrais indiquer qu'une étude complémentaire parmi les études complémentaires qui ont été demandées, une étude complémentaire sur l'évaluation des différents tracés évoquera les sujets de santé qui ont été évoqués ce soir. Donc une partie au moins de la réponse y sera apportée. A chacun de voir si cette réponse sera complète ou partielle. Ceci est à compléter. Alors il y a une personne qui a demandé la parole ici. Monsieur, attendez s'il vous plaît qu'on vous donne un micro.

### **Monsieur DROUSSENT**

Dans le cas d'une autoroute enterrée, il y aura des évacuations tous les 200 mètres. Par expérience, les DDE peuvent-elles nous dire quel est le niveau de pollution par évacuation ?

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, voilà une question précise et pointue.

### **Michel LABROUSSE**

Alors Monsieur, vous faites référence à des aérations qui seraient tous les 200 mètres. Ce que nous indiquons dans notre dossier, c'est que les accès de secours, donc là c'est une question liée à la sécurité des tranchées couvertes... L'évacuation des airs viciés ne se fait pas obligatoirement tous les 200 mètres, ça se fait suivant des dispositifs différents. Monsieur évoquait des évacuations tous les 200 mètres. Ce que je dis simplement, c'est que cette obligation est une obligation d'accès de secours tous les 200 mètres. Ensuite, les dispositifs de ventilation et d'évacuation d'air vicié ne répondent pas à l'exigence de les mettre obligatoirement tous les 200 mètres.

### **Monsieur DROUSSENT**

Alors ma question diffère, quelle est la pollution à la sortie d'une évacuation de gaz ?

### **Irène JULLIARD**

C'est vrai qu'au stade des études où on est, comme on n'a pas encore déterminé exactement le type d'aération et les sites d'évacuation, c'est difficile de vous répondre. Par contre, ce qu'on peut dire, ce qu'on peut évoquer par contre, c'est les systèmes de filtrage qui existent maintenant et qui commencent à être mis en place sur certains tunnels, pour lequel on n'a pas encore beaucoup de recul. Je peux vous rappeler quand même que la loi sur l'air en France, elle date d'il y a à peine dix ans, que la prise en compte de ces questions sont quand même très, très récentes. Alors moi je trouve que c'est assez bénéfique effectivement ces séances de débat public, parce qu'effectivement ça fait prendre conscience à l'Etat que ces questions de pollution sont très, très importantes aussi

pour les projets routiers et je vous en remercie. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, les niveaux d'exigence pour les études de pollution des projets routiers sont de plus en plus grands et on aura à mener effectivement pour ce projet-là une étude très fine de positionnement des évacuations d'air vicié des tunnels pour effectivement qu'elles ne se trouvent pas à proximité des établissements sensibles. Ça c'est un point important que ce soit les établissements scolaires ou les établissements de santé. Et également pour pouvoir filtrer et assurer effectivement en fonction de la pollution préexistante des niveaux de pollution à terme très satisfaisants pour la santé publique. Moi je pense que c'est quelque chose d'important.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur pardonnez-moi, écoutez... Monsieur s'il vous plaît, si vous n'êtes pas satisfait de la réponse, vous l'écrivez et on vous répondra plus avant. Mais vous avez épuisé votre temps de parole. Monsieur en face de moi...

### **Pierre GERBOUIN**

Bonjour je m'appelle Pierre Gerbouin, je suis habitant tout près d'ici, par ailleurs maire adjoint de La Verrière, usager aussi du parc national. Ma question va à Madame Sophie Tonion et j'espère qu'elle renseignera Monsieur Labrousse qui ne semble pas très au courant de certaines questions dont on parle en ce moment. Je souhaiterais savoir, le tracé 2C dont on a peu parlé, je pensais que le maire du Mesnil allait parler aussi du 2C' parce qu'il concerne très largement sa commune. Il ne l'a pas fait donc je propose de compléter. Alors vous me relaierez dans ce cas-là. Eh bien le tracé 2C' est un tracé qui n'existait pas jusqu'en mai 2004 et qui était conçu comme tracé en tunnel sous l'appellation 2C jusqu'en mai 2004. Il est ressorti depuis et il passerait en tranchée couverte là le long de l'étang. Alors on nous a parlé d'un étang et c'est Madame Irène Juilliard qui nous a parlé d'un étang présentant sur le plan écologique beaucoup d'intérêt. Je suis étonné que dans ce cas on ait pensé faire ressortir le 2C de terre et le faire passer en tranchée couverte un petit peu plus au sud, il faut le dire, au-dessus de la Rivole, c'est-à-dire dans le parc le sportif de Mesnil-Saint-Denis. Ce même tracé se poursuit par la coulée verte. Il faut savoir que sous la coulée verte, on a un patrimoine culturel assez intéressant là, on a un aqueduc datant de Vauban. Peu importe où on va le déplacer, on nous dit que ça sera le même. Pour moi ce n'est pas le même. Autour de cet ouvrage de Vauban se trouvent des habitations toutes proches, c'est très étroit. Et puis un peu plus loin, on trouve un hôpital psychiatrique. Et là ma question va à Madame Sophie Tonion, mais j'en aurai une autre pour la poursuite de cette tranchée. Il se trouve que ce tracé 2C' passe au plus près de l'hôpital psychiatrique Marcel Rivière. On a là au moins 250 patients de longue durée, 500 personnes qui y travaillent. Le tracé 2C' poursuit en tranchée couverte et puis débouche, je regardais la photographie aérienne, débouche à peu près à 250 mètres dans les champs devant. Il se trouve que là, débouche face à des vents dominants qui sont des vents d'ouest, c'est-à-dire que les vents dominants vont rapporter, et là je vais vous éclairer aussi sur ce qui est dit concernant, et ça se sont vos documents de la DDE qui nous renseignent à ce sujet, concernant les gaz où ils sortent. Il se trouve que là, on va avoir un nuage de pollution très important qui va ressortir en bout de tranchée. Pourquoi ? Parce qu'on nous dit dans les documents de la DDE que les évacuations ne vont pas se faire à différents endroits du tunnel. Ça se fera uniquement en cas d'incendie mais sinon les évacuations se feront aux extrémités. Là on a une tranchée de deux kilomètres. C'est-à-dire que du côté ouest, là où se trouvent les vents dominants, on aura un kilomètre, l'équivalent des gaz de un kilomètre de tracé. Il se trouve que sous les vents dominants, donc à l'Est, on a l'hôpital psychiatrique et par ailleurs un collège. On n'a pas que ça. On a aussi un stade. Et c'est le stade de

La Verrière, stade qui n'est pas simplement fréquenté par les sportifs qui sont au nombre de 600 à 700 mais également par les collégiens, 450 collégiens des deux villes La Verrière et le Mesnil. Donc ma question va donc à Madame Sophie Tonion, je voudrais qu'elle nous apporte des précisions quant aux effets du bruit porté par les vents, mais aussi ceux qui vont être provoqués par la construction de la tranchée sur des patients tels que ceux qui résident à Marcel Rivière. Merci.

### **Gilbert CARRERE**

Si vous voulez répondre rapidement.

### **Sophie TONION**

C'est une question extrêmement précise qui doit prendre en compte énormément de facteurs locaux, que ce soit géographiques, climatiques et tout ce qui encadre cette région-là. Je pense en particulier au bruit. Le bruit, il ne va pas se répandre tellement plus loin qu'un autre bruit qui ne sortirait pas d'un tunnel. Simplement, il y a des phénomènes d'échos, de résonances et puis liés au vent, donc ça c'est extrêmement pointu, je ne peux pas vous dire à l'avance comment ça va se répercuter au loin. *A priori*, ça devrait se répercuter exactement comme le même bruit sans sortir du tunnel, *a priori*. En ce qui concerne les émanations de gaz, le fait que ça sorte d'un tunnel, c'est sûr que ça majore tous les gaz qui sortent à cet endroit-là. Après, il faut voir au niveau des extracteurs comment ça se passe, à quels endroits ils sont situés et s'ils arrivent à extraire un maximum de polluants. Les vents dominants, tout dépend de leur hauteur. Dans les polluants que vous avez vus, il y en a six, huit qui sortent du tunnel, ils n'ont pas tous la même volatilité, ils ne sont pas tous aussi lourds les uns que les autres. Il y en a qui resteront sur place, il y en a d'autres qui vont tout de suite monter très haut et puis il y en a qui vont se balader avec le vent. Pour revenir sur l'ozone, le principal problème de cette région là, ce n'est pas spécialement plus à la sortie du tunnel ou ailleurs qu'on trouvera de l'ozone parce que l'ozone, c'est un énorme nuage. Ça concerne une région entière. Quand il y a de l'ozone, vous savez vu la carte, ça concerne une région entière. Paris n'est pas spécialement producteur d'ozone, il est presque autant pollué en ozone que nous. Seulement, c'est plutôt dans notre région qu'on la produit et ensuite elle se déplace. C'est aussi pour ça qu'il y a eu un décret en août 2005 qui a changé la façon de déclencher les alertes qui fait que maintenant quand il y a de l'ozone dans les régions rurales, ça déclenche une alerte aussi à Paris parce que le nuage d'ozone est tellement gros qu'à Paris ils sont gênés aussi. J'aimerais bien revenir sur cette notion d'alerte parce qu'*a contrario* maintenant, quand il y a une alerte dans le Sud-Ouest, eh bien on n'est pas prévenu parce qu'il faut qu'il y ait trois endroits où ça dépasse le seuil pour qu'on soit prévenu. Et si jamais à Paris ce jour-là le seuil n'est pas dépassé, eh bien nous on n'est pas prévenu. Il y a eu une modélisation de faite par Air Paris qui montre que sur les trois niveaux d'alertes qu'il y a eu sur un mois en 2004, si on avait respecté le niveau décret, eh bien on aurait été prévenu que pour un seul. Je reviens aussi sur le fait que ces seuils-là effectivement en termes de santé, ils n'ont pas beaucoup de valeur parce qu'en dessous on est malade quand même, mais ils avaient au moins l'intérêt d'essayer de protéger un peu la population quand il dépassait. Eh bien là, le nouveau décret, sur les trois alertes qu'il y a eues sur un mois de modélisation, on aurait été prévenu qu'une seule fois dans notre région.

Donc en ce qui concerne les autres polluants, à la sortie d'un tunnel, c'est surtout le CO et c'est vrai que le CO a des effets directs sur le système nerveux, sur les troubles du comportement. Ça peut effectivement être plus gênant au niveau d'un hôpital psychiatrique qu'à un autre endroit mais ça a

une action sur tout le monde. Après, savoir en fonction des pathologies psychiatriques de cet hôpital ce qu'il peut se passer, je n'en ai aucune idée.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Gerboin, alors écoutez, vous avez produit une contribution que nous trouvons je crois très intéressante. Elle sera mise en ligne sur Internet et elle pourra donner lieu à des questions, à des affirmations qui viendront ensuite. Maintenant, je ne peux pas vous donner la parole deux ou trois fois sinon...

### **Gilbert CARRERE**

Attendez, attendez nous sommes en dehors du sujet. Non écoutez monsieur, excusez-moi, il n'est pas question dans le dossier du maître d'ouvrage d'éoliennes que je sache. Alors c'est un autre sujet qu'on verra plus tard. Je reviens si vous voulez bien aux questions écrites pour quelques réponses avant de renvoyer à la salle la possibilité d'intervenir. Monsieur Beaucire.

### **Francis BEAUCIRE**

Oui, dans les questions qu'on a sous les yeux, il y a des gens qui ont été intrigués par la carte de l'Ile-de-France avec les taux d'ozone et en particulier Madame Dariaux. Vous êtes où Madame Dariaux ? Bon alors je fais à votre place, je parle. Je lis ce que Madame a dit. Sur cette carte qu'on voit à nouveau, je résume un petit peu, toute la zone rouge ce n'est pas la zone dans laquelle on trouve les industries et ce n'est pas non plus la zone dans laquelle on trouve le maximum de trafic automobile. Alors la question, c'est « Au fond quel est l'impact de la circulation locale sur cette situation et effectivement on a changé d'échelle géographique ». Et puis il y a une deuxième question qui tourne autour de la même idée, de Monsieur Boni qui dit « Quelle est la part de la circulation automobile dans ce phénomène ? ». Et cette question est posée aussi par ailleurs dans d'autres documents que nous avons reçus.

### **Sophie TONION**

Donc en fait, l'ozone c'est un polluant secondaire résultant d'une réaction de photochimie entre des composés qui ne sont pas liés aux émissions de gaz automobiles et des composants issus directement des gaz automobiles. Le nuage d'ozone qu'on voit ici, il est prédominant au niveau de la forêt de Rambouillet. Il peut arriver aussi qu'aux Ulis il y ait un gros nuage, il est flottant et il se déplace. Et c'est pour ça qu'il intéresse beaucoup les Etats au niveau européen, c'est qu'un nuage d'ozone, il n'est pas localisé, il peut bouger. Il se trouve que dans notre région, c'est souvent sur la forêt de Rambouillet qu'il se situe parce que c'est là qu'il y a le plus de source de chaleur donc c'est là que ça réagit le plus. Et il est directement réactif aux émissions de gaz d'échappement qui sont issus des trafics routiers de la région parisienne. Le nuage d'ozone de la forêt de Rambouillet et des Ulis, il est directement fabriqué par le trafic routier de toute la région parisienne mais il se trouve que c'est souvent ici qu'il se localise. Le plus gros, il est dans la forêt de Rambouillet et dans la forêt de Fontainebleau et souvent il s'étend au niveau des Ulis. C'est les plus gros nuages d'ozone. Donc il est évident que ce n'est pas spécialement que le trafic routier des Yvelines qui le produit mais il se localise sur le sud des Yvelines et sur le sud de l'Essonne. Et c'est vrai que rajouter un énorme trafic routier dans ces zones-là, c'est vraiment remettre de l'huile sur le feu et c'est vraiment décupler les réactions photochimiques.

**Francis BEAUCIRE**

Je vais faire état d'autres questions. J'en ai deux sous les yeux mais elles reflètent une véritable collection que nous avons reçue. Ces questions ont un petit caractère historique. Et une dame qui s'appelle Catherine Allaire, qu'on a déjà citée tout à l'heure, et elle cite elle-même le dossier de synthèse du maître d'ouvrage pour dire « Au fond, vous écrivez vous-même que la situation de la RN 10 pose de multiples problèmes qui affectent sérieusement la qualité de vie des riverains ». Et puis un petit peu plus loin, plus au fond « c'est à l'origine de nuisances importantes ». Alors Madame Allaire d'une façon un petit peu acidulé dit « Au fond, vous autres services de l'Etat, qu'est-ce que vous avez fabriqué depuis trente ans ? ». J'essaye de résumer.

Et l'autre question prolonge un peu celle-ci, elle dit « Quelle est la crédibilité du débat public, alors là nous nous sentons nous autres aussi un peu concernés, quelle est la crédibilité d'un débat public qui vient après mettons dix ou quinze ans finalement d'atermolements pour faire des travaux significatifs ? Quelle est la crédibilité de ce débat public ? Nous n'y croyons plus ». Voilà ce que dit à peu près l'autre question que nous avons. Alors je crois que là peut-être, c'est un léger retour en arrière.

**Francis ROL-TANGUY**

Je voudrais dire que bon, je ne sais pas si c'est des attermolements. Je pense qu'on a en la matière, parce que moi je ne sais pas ce que c'est que l'Etat avec un grand E. Moi ce que je sais, c'est qu'on a depuis des années sous des formes aujourd'hui nouvelles, débat public parce qu'il y a une loi de 2002, engagé la concertation et le débat sur ces sujets-là, qu'aujourd'hui on n'a pas encore trouvé de solutions collectivement. Et c'est pour ça qu'aujourd'hui il y a un nouveau un débat public. Je veux dire, on ne peut pas d'un côté être accusé d'imposer des solutions au débat et à la concertation et de l'autre être accusé de ne pas avoir imposé physiquement ces solutions depuis trente ans. Je pense que justement, moi mes prédécesseurs, ceux qui sont là autour de moi, je veux dire notre mission est d'abord une mission de service public et qu'il est effectivement, en fonction de ce que l'on sait et de ce que l'on peut savoir, ça ne veut pas dire que nos dossiers sont parfaits. Je veux dire la capacité à engager le débat avec vous, et il y aura des décisions derrière qui seront des décisions politiques, qui ne seront pas des décisions techniques qui seront prises par un ministre ou par un autre, avec effectivement le débat avec vos élus. Et c'est comme ça qu'à la fin, il y aura attermolements ou solutions, ce n'est pas moi qui répondrais.

**Gilbert CARRERE**

Il y a tout à fait dans la travée au bout si j'ose dire un drapeau blanc. Monsieur...

**Michel ESPINAT**

Michel Espinat, je suis conseiller général de Trappes. Je ré intervien à nouveau dans ce débat dont le thème est je le rappelle « autoroute et le cadre de vie urbain ». Je voudrais ici porter témoignage pas de ce qu'il se passera dans dix ans mais de ce qu'il se passe aujourd'hui et je peux vous dire pour le vivre quotidiennement que cette réalité, c'est un véritable cauchemar pour des milliers de riverains de Trappe jusqu'aux Essarts. C'est une forte insécurité routière, cela a été rappelé tout à l'heure. Ecoutez ce chiffre, vous l'avez lu, il est dans le rapport, quatre tués et dix blessés graves entre Trappes et les Essarts par an. Une seule vie mériterait qu'une décision urgente soit prise pour régler ce problème. Ce sont des nuisances considérables extrêmement graves. C'est un

environnement, cela a été montré tout à l'heure, particulièrement dégradé. Ce sont, toujours pour ces riverains, des niveaux sonores insupportables. Le dossier de la DDE met en évidence trois points noirs qui ont été recensés au niveau de Trappes, d'Elancourt et de Maurepas. Des riverains sont exposés à un bruit insupportable entre Trappes et La Verrière. D'ailleurs ils sont classés en zone de catégorie sonore un, c'est-à-dire la plus bruyante. Et les compensations évoquées lors de notre débat n'y changeront rien. C'est une importante pollution atmosphérique d'origine routière qui se rajoute à une pollution liée à la fabrication d'ozone. Et j'écoutais avec intérêt l'intervention de l'expert Madame le docteur qui expliquait qu'il ne fallait pas en conclusion prolonger l'autoroute ailleurs que sur la nationale 10 en raison des conséquences que cela aura sur la santé. Madame, c'est aujourd'hui des écoles, des petits enfants d'école, des petits enfants dans les écoles maternelles, des collèges, des équipements sportifs, des services publics, des habitants qui tous les jours sont confrontés à ce problème. J'ajoute que ce sont des obstacles très lourds au développement des communes concernées en termes d'aménagement et de développement qui d'ailleurs font l'objet je pense à Trappes d'un projet, laissez-moi terminer, d'un projet urbain soutenu par l'Etat par ailleurs. De mon point de vue, écoutez je ne suis pas ingénieur ni même expert, je suis simplement instituteur. Je vous demande d'avoir la gentillesse et la politesse de m'écouter jusqu'au bout, même si cela correspond à des choses qui ne s'appliqueront pas tout à fait comme vous pensez. De mon point de vue, cela pose en termes extrêmement urgents la nécessité de ne pas aménager l'actuelle nationale 10 parce qu'elle ne répond à aucune des grandes questions posées. Par contre, ça pose la nécessité d'un prolongement d'autoroute en dehors des zones urbaines. Et quand je dis cela, je pense au Mesnil-Saint-Denis et à leurs habitants dans la zone urbanisée ainsi qu'aux habitants de La Verrière. On m'a fait objecter avec pertinence et je le reconnais qu'il y a un problème au niveau de Montigny-le-Bretonneux, c'est vrai, puisque si l'autoroute passe telle qu'elle est prévue, des centaines de riverains seront confrontés à un bruit, à une pollution qui n'est pas acceptable. Il est donc nécessaire d'imposer, d'obtenir qu'à hauteur de Montigny-le-Bretonneux, tout cela se fasse au moins en tranchée couverte de façon à protéger, et on l'a dit tout à l'heure, au maximum les habitants. Cela signifie donc qu'il faut prolonger cette autoroute non pas en l'emmenant chez vous au Mesnil-Saint-Denis pour polluer aux alentours nos pavillons mais en dehors des zones urbaines donc dans un tracé rural qui lui ne concerne que très peu d'habitants.

Permettez-moi pour terminer mon intervention de faire espérer que cette soirée ne sera pas la soirée des égoïsmes mais celle de la solidarité. Enfin, je voudrais porter à votre connaissance, parce que j'entends des critiques en disant « On va se lancer dans une politique toute autoroutière dans ce département, ramenons les choses à leur juste proportion ». Notre département souffre d'un retard en réalisations autoroutières sur deux endroits : Le bouclage de la francilienne au nord du département et le prolongement de l'A12. Il s'agit pour régler en même temps ces questions de transport d'obtenir un fort développement des transports en commun bien évidemment. Je voudrais dire que ces options sont celles retenues par la région et son président de la région Ile-de-France mais qu'elles sont aussi retenues par le président du conseil général des Yvelines. Voilà, je vous remercie.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, soyez aimables lorsque quelqu'un intervient de l'écouter. Ça c'est le sens du débat public. Après vous pensez ce que vous voulez. Qui souhaite encore intervenir ? Monsieur dans la travée. Après nous reviendrons aux questions écrites. Ne vous battez pas, l'un ou l'autre. Allez-y, annoncez-vous s'il vous plaît. Pardonnez-moi, c'est moi qui dirige le débat, ce n'est pas vous alors la parole est ici au centre. Vous l'aurez après.

**Claude LEROY**

Claude Leroy, je suis ancien directeur de recherche à l'institut Marcel Rivière et j'ai entre autre co fondé l'association de défense de l'environnement il y a trente ans au Mesnil-Saint-Denis. Alors la question que j'ai posée tout à l'heure, c'est pourquoi depuis trente ans n'avez-vous pas aménagé la nationale 10 étant donné que c'est une question sur laquelle tout le monde est d'accord. Et je regrette qu'on mette en opposition la A12 et la N10. La A12 est un problème en soi. La N10 n'est pas un problème, tout le monde est d'accord pour l'aménager. Il y a trente ans, vous avez proposé de faire en souterrain le passage, où on prétendait qu'il n'y avait pas d'emprise et maintenant on dit qu'il y a l'emprise. Tout ça, ce sont des arguments fallacieux pour ne pas aménager la nationale 10 et je regrette de le dire mais la DDE a fait tout ce qui est en son pouvoir pour ralentir le flux sur la nationale 10, ce qui augmente la pollution et le bruit. Elle aurait pu faire synchroniser les deux, faire des autoponts pour éviter les croisements et il y aurait moins d'accidents. Je regrette que vous n'ayez pas fait des aménagements absolument infimes pour cela. Ça ne pose pas la question de la A10. Votre dossier est complètement fallacieux, vous nous montrez de très jolies photos de boulevards urbains qui n'existeront jamais et vous ne nous montrez pas les échangeurs. Vous ne nous montrez pas tous les échangeurs, toutes ces sorties, tous les problèmes du bruit, c'est une plaisanterie de mauvais goût. Si vous vouliez faire les choses sérieusement, vous nous présenteriez des panneaux antibruit avec le problème qui change le spectre et qui absorbe les fréquences de bruit.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, vous avez évoqué beaucoup de sujets et vous avez mis en cause le dossier lui-même du débat. Bon, c'est tout à fait votre droit de le faire, ce n'est pas ce que je veux dire. Ce que je veux dire, c'est que si on veut être constructif, ce que je souhaiterais, c'est que vous puissiez, pas ce soir naturellement mais les jours qui viennent, nous envoyer une petite note avec les références des pages que vous mettez en cause précisément. Vous voyez ce que je veux dire ? Non mais c'est le dossier du débat dont il est question, vous l'avez mis en cause, c'est votre droit mais ça serait bien pour l'utilité du débat et son progrès que vous précisiez les points sur lesquels vous n'êtes spécialement pas d'accord. Monsieur...

**Thierry BEAUFOR**

Thierry Beaufour, association « A12, protégeons les vies ». Je pense que les habitants au bord de la RN10 subissent des nuisances de bruits et de pollutions en première ligne, que ces nuisances sont aujourd'hui aussi détectables à des kilomètres à la ronde. J'habite dans la région depuis très longtemps, j'ai habité à Maurepas, Elancourt, au Mesnil et la N10 on l'entend à des kilomètres. Donc aujourd'hui, le mode de traitement des nuisances de la N10 proposé par la DDE est de créer un axe à circulation rapide de contournement rapide c'est-à-dire l'A12, quel que soit son tracé, cette taxe va enclaver les habitants des communes entre la N10 qu'on va retravailler et l'A12. Je pense qu'en plus on va doubler de nuisances de bruits et de pollutions, cela est sûr car on prend clairement en compte le fait que cette A12 est un axe de transit Nord/Sud de drainage des poids lourds reliant l'A11 à l'A86 poids lourds. Donc en ce qui concerne le cadre de vie, comment peut-on croire qu'une A12 va améliorer le cadre de vie. L'environnement des habitants de Coignières, le Mesnil, la Verrière et des communes autour, quand on voit qu'il est prévu des échangeurs qui ont pour but en fait de développer des plates-formes logistiques sur toutes les zones qui seront les délaissés, etc. On

va continuer à apporter encore des poids lourds. Donc finalement, ça va être en effet une grande amélioration d'être coincé entre deux axes rapides polluants et les hangars en prolifération.

Par ailleurs, il y a un autre point qui m'a interpellé sur le site par rapport au bruit, j'ai vu que la DDE a fait une réponse à Monsieur François Douchet du Mesnil sur une question qui portait sur la possibilité de réaliser un viaduc vers la (*inaudible*) jusqu'aux Essarts, au-dessus de la N10. Et la DDE a précisé qu'une solution viaduc présente de nombreux effets négatifs, notamment la propagation du bruit et l'impact sur le paysage urbain. Qu'en est-il de tous les milliers de gens qui vont être impactés par un viaduc haut-parleur dans le Pommeret. Et là, je vais être très précis là-dessus, il ne faut pas se leurrer, le trafic qui perdurera sur l'A10 ajouté au trafic qu'on va créer sur l'A12 sera une source de nuisances décuplées et ce viaduc en sera d'ailleurs une des grandes sources. Et quand vous parlez d'interconnexions, enfin de boulevards urbains, vous avez cité le RD36, je prends souvent le RD36 et j'ai des amis qui habitent tout près du RD36 qui se plaignent du bruit de ce tracé urbain en ville. Je ne suis pas certain que ce soit une réponse sur la N10. Donc finalement, en termes de coûts, je souhaite vraiment que la DDE décrive dès maintenant un correctif sur les évaluations de coûts en précisant bien qu'à tout tracé A12 on doit ajouter des coûts de réhabilitation de la N10 qui sont des coûts liés notamment à l'insécurité et au bruit. Qu'il faudra rajouter en plus tout ce qu'on a cité depuis ces derniers temps en termes de traitement de l'eau, traitement de l'air sur l'autoroute. Et finalement, il faudra bien reconnaître, j'aimerais bien qu'on reconnaisse aujourd'hui qu'on est en face d'un exploit lourd et que toutes les nuisances de pollution dont on a parlées jusqu'à maintenant seront essentiellement liées à ça. Ce n'est pas directement seulement lié à un transfert de flux de voitures.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur je vous signale simplement que pour ce qui est des coûts que vous avez évoqués tout à l'heure, c'est une réunion ultérieure qui va en traiter, une réunion qui aura lieu le 16 mai et *a priori* au Prisme à Elancourt, ce sera une audition publique. Je dis *a priori* à Elancourt pour la raison simple qui est que c'est une salle qui répond au souhait que le maire a exprimé, c'est une salle qui est petite et l'expérience nous montre, et ce soir elle est confirmée que le débat passionne au point que nous sommes obligés de chercher le plus souvent des salles de plus grande capacité. C'est tout ce que je voulais dire mais c'est un débat qui viendra. La DDE voulait intervenir, Monsieur Rol-Tanguy.

### **Francis ROL-TANGUY**

Quelques mots sur les dernières interventions au-delà de ce que vous venez de dire sur les coûts. J'ai là aussi du mal parce que je veux dire ça fait effectivement depuis longtemps, on nous reproche notre entêtement à considérer qu'il faudra un jour trouver une solution de déviation à la RN10 qui est aujourd'hui depuis longtemps, je veux dire en milieu urbain, ce n'est pas parce que... Je ne vois pas en quoi la DDE ne se donnant pas les moyens de faire qui fait que cette question est inscrite depuis quarante ans effectivement dans les documents d'urbanisme. Deuxièmement, je ne crois pas, parce qu'après c'est des questions de trafic, mais je ne crois pas que la sécurité en ville passe par l'accroissement de la vitesse. Je pense effectivement l'inverse. Et je ne pense pas parce que ça me plaît de le penser mais parce que je veux dire c'est avéré qu'en ville, si on veut effectivement avoir des normes de sécurité et faire en sorte de lutter contre l'insécurité routière, c'est plutôt par l'abaissement de vitesse. Et dernier point, c'est vrai que l'image de boulevards urbains, on peut peut-être en discuter, les photos qui sont là ne sont peut-être pas les bonnes et tout cela nécessite du

travail, je suis d'accord, mais au moins elle a le mérite de dire une chose, c'est d'employer le qualificatif d'urbain. Et je pense qu'effectivement la question qui est posée sur la RN10 aujourd'hui, c'est que la RN10 traverse un milieu urbain. Et je pense que s'il y a débat, ce n'est pas simplement parce que tout d'un coup, il y a des ingénieurs qui ont envie de faire une autoroute, mais c'est bien parce que, un certain nombre l'ont rappelé, il y a aujourd'hui des populations et nombreuses qui subissent effectivement les nuisances de la RN10 telle qu'elle est à l'heure actuelle avec le trafic qu'elle supporte.

La deuxième chose, c'est qu'effectivement je crois, mais je veux dire même en la matière capacité à innover et à s'améliorer que nous savons aujourd'hui faire des infrastructures, certainement mieux qu'il y a trente ou quarante ans en matière de pollution et de nuisances. Le médecin disait tout à l'heure « Effectivement, sur des infrastructures récentes, on vous montre qu'on sait traiter le bruit ». Simplement dire que quand on mesure le bruit, quand on dit soixante décibels, c'est effectivement pour les riverains, qu'ils soient à dix mètres, à vingt mètres, à 300 mètres. C'est chez eux qu'on mesure si effectivement on respecte cette norme de soixante décibels. C'est pour ça qu'on peut dire que c'est quelque que soit la distance Monsieur. Parce que je suis bien d'accord que si on mesure au bord de l'autoroute, qu'on a par exemple 65 décibels, c'est sûr que si à 500 mètres on n'a personne, eh bien je veux dire personne ne captera ces 65 décibels. C'est bien pour ça que la mesure se fait chez la personne en question et c'est vis-à-vis de la mesure chez cette personne dans un immeuble, dans un pavillon, dans un l'équipement quelconque qu'on mesure si l'impact de l'autoroute dépasse les soixante décibels de la norme ou bien le seuil qu'on s'est fixé contractuellement mieux que la norme en question.

Enfin, en matière de pollution, aujourd'hui il existe soit... Sont en projet des tranchées couvertes ailleurs, dans des milieux très urbains. Je veux dire quand on a couvert l'autoroute A1 à Saint-Denis, sur une tranchée couverte qui fait presque deux kilomètres, il y a effectivement de mis à un tiers, mais ça aurait pu être à la moitié ou aux deux tiers, ça n'a aucune importance. Une usine de ventilation qui fait qu'effectivement il y a traitement je dirais des gaz qui sont captés pour une part dans la tranchée couverte et deuxièmement, expulsion au travers d'une cheminée qui naturellement passe au-dessus des immeubles. Ceci est aussi fonction des progrès qu'on saura faire, c'est ce qui a été dit tout à l'heure, y compris par le médecin, à savoir que notamment tout ce qui est particules, c'est de notre capacité et des progrès de la technique. On verra bien, c'est vrai qu'aujourd'hui on ne sait pas capter ces particules, c'est d'abord et avant tout les problèmes de nos pots d'échappement. C'est une évidence. Mais ça veut dire que si demain quand on fait ce genre d'infrastructures, on peut si demain on sait capter par exemple les particules fines, eh bien on pourra le faire aussi bien petit à petit et avoir de meilleurs résultats sur vos pots d'échappement, de la même manière qu'on pourra dans ces usines d'extraction utiliser les mêmes techniques pour éviter de rejeter un air définitivement pollué mais en le traitant au préalable en fonction des techniques qui seront en cours à ce moment-là, ce qu'on saura faire, ce qu'on sait faire aujourd'hui, ce qu'on saura faire demain.

### **Gilbert CARRERE**

Très bien, il y a une question là, ici.

### **Monique BLIN**

Monsieur le Président je vous remercie, Monique Blin, Trappes. Nous sommes ce soir réunis pour parler du cadre de vie.

**Gilbert CARRERE**

Urbain.

**Monique BLIN**

Cadre de vie urbain, la précision est importante. Et je souhaite vous parler de celui de la population de Trappes. Depuis près de quarante ans que la ville de Trappes est traversée par la nationale 10, nous sommes nombreux à subir les nuisances que Madame le docteur a parfaitement évoquées tout à l'heure. Et je dois dire que dans une commune qui compte trente écoles élémentaires et maternelles, deux lycées, trois collèges, nous sommes particulièrement préoccupés par cette santé des enfants, des adolescents tout particulièrement. Nous savons que dans les écoles, bronchiolites, asthme augmentent en quantité exponentielle depuis des années. Et cette situation qui est évoquée comme un devenir dans certains secteurs, eh bien c'est une situation je souhaite le dire à la commission aujourd'hui, que nous vivons nous depuis quarante ans, près de quarante ans. Donc nous sommes particulièrement exposés. S'agissant de l'A12, il est évident que nous souhaitons un prolongement par des zones non urbanisées, j'ai entendu les arguments des uns et des autres, je pense qu'avec un peu de bonne volonté et point trop d'égoïsme c'est vrai, nous pourrions peut-être arriver à faire en sorte de vivre ensemble les uns et les autres. Donc je vous demande Monsieur le Président d'être auprès des pouvoirs publics notre interlocuteur pour que les Trappistes, les habitants de Trappes et de tous ceux qui sont tout au long de la nationale 10 voient enfin un jour et un jour prochain si possible, à moins que ce soit nos enfants ou nos petits-enfants qui le voient, parce que j'ai bien compris qu'il n'y avait pas le premier sou pour construire l'A12. Je souhaite donc...

**Un intervenant**

Pardonnez-moi, comment savez-vous qu'il n'y a pas le premier sou ?

**Monique BLIN**

Eh bien je vais vous faire une confidence, c'est Monsieur (*inaudible*) qui nous l'a dit à une réunion d'information publique, donc il n'y a pas un premier sou pour faire cette autoroute. Alors si elle doit se construire, ce que nous souhaitons, nous souhaitons, nous les Trappistes, un prolongement de l'A12 par des zones non urbanisées et j'ose le dire par le vallon du Pommeret.

**Christian BEAUMANOIR**

Je vous remercie Monsieur le Président, je me présente, je suis Christian Beaumanoir, je suis un citoyen de Maurepas, et cela fait donc 35 ans que j'habite à quinze mètres de la nationale 10. Donc tout ce qui vient d'être dit ce soir, moi je le vis au quotidien depuis 35 ans. Ça veut dire quoi ? Alors je vais parler là maintenant en termes très concrets. Il est impossible par exemple pour une dame de mettre son linge à sécher par exemple dans les petits terrains, dans les petites maisons qui longent la nationale 10 puisque le soir, vous avez la trace des pinces à linge. Alors moi je ne mesure pas, il n'y a pas d'éléments mesurateurs, mais ça s'en est un certainement, la pollution est à cette hauteur-là. Et cela, donc le bruit, malheureusement messieurs de la DDE, je sais que nous avons fait un petit bout de mur antibruit mais il en reste encore un autre bout, il y a encore des centaines d'habitations qui ne sont pas protégées du bruit. Ceci étant dit, malgré le mur antibruit, il y a encore du bruit et plus les fréquentations qui sont envisagées sur la nationale 10 si j'ai bien lu votre document, eh bien si

on ne prolonge pas l'autoroute A12, eh bien l'aménagement de l'A10, la nationale 10 continuera à polluer la vie de milliers de gens. Ça c'est la pollution et le mal-vivre direct.

Maintenant, je vais vous parler du mal vivre indirect. La ville de Maurepas est coupée en deux, ce qui prolonge le boulevard des Arpents à Coignièrès et que nous appelons le boulevard de la Loire à Maurepas, Messieurs, Mesdames, c'est 15 000 véhicules par jour. Donc nous, nous avons aussi notre nationale 10 interne. Et ça veut dire après que quand ça bouchonne sur cet axe-là, eh bien tous les axes principaux de Maurepas sont arpentés dans un sens ou dans un autre puisque la circulation automobile a une caractéristique, elle trouve toujours un chemin. Sauf qu'elle trouve un chemin en ville. Or je parle de Maurepas et c'est exactement certainement la même chose à Coignièrès. Je voudrais dire ceci, il est grand temps, grand, grand temps de trouver une solution et de prolonger l'autoroute A12 hors des villes. Et je crois qu'on ne peut souhaiter à personne le fait d'avoir, moi ce n'est pas parce que je vis ça depuis 35 ans que je voudrais l'imposer à d'autres, surtout pas. Donc il faut le faire hors des villes et le passer par l'endroit où c'est le moins contraignant, le plus facilement à réaliser et c'est le vallon du Pommeret excusez-moi. Et en disant cela, je ne suis pas égoïste. Mais là je vous parle au nom des Maurepasiens et je connais un tout petit peu le problème puisque je suis maire adjoint chargé des transports et tous les jours j'ai à régler ces problèmes de circulation dans ma ville. Merci.

### **Gilbert CARRERE**

Je vais donner la parole une seconde s'il vous plaît à Madame Reinaud qui est un des grands témoins d'aujourd'hui qui préside le collectif. A la suite de cette intervention, si elle a quelque chose à ajouter aussi brièvement que possible.

### **Catherine REINAUD**

Tout à fait. Ce qui est au coeur du débat de toute façon aujourd'hui parce que c'est le cadre de vie urbain, mais de toute façon, ce sont les êtres humains et en particulier les riverains de la RN10 et les Trappistes qui sont vraiment les martyrs de la circulation. Mais pour soulager les Trappistes, faut-il, c'est la question qu'on se pose, faut-il imposer aux habitants de Montigny-le-Bretonneux une tranchée découverte et surtout deux grands échangeurs qui vont impacter directement les quartiers du Manet et les quartiers des Prés, c'est-à-dire environ 3 000 personnes. Faut-il impacter... Si vous voulez, c'est vraiment je trouve une situation dramatique où il faut qu'on soit tous ensemble, parce que faut-il pour soulager les uns allez écraser les autres. Faut-il envoyer... ? Si, on peut s'en sortir je pense parce que si vous voulez, cette autoroute n'est pas destinée à nous soulager, elle est destinée à répartir le trafic de transit qui est déjà à l'est de Paris sur encombré, les camions et il faut le répartir à l'ouest et ce n'est pas Monsieur Rol-Tanguy qui me contredira. Elle est peut-être pour amener, pour faire circuler des camions et nous les habitants de la région, les Trappistes qui sont des martyrs depuis trente ans, les Ignymontains qui ne vont pas tarder à l'être, nous allons être les victimes d'une conception de l'aménagement du territoire qui de toute façon est périmée. Et cette autoroute-là, on nous l'a dit l'autre fois, ne sera pas fait au moins avant dix ans. En attendant, les habitants de Trappes vont continuer à souffrir le martyre et rien ne sera fait.

Nous notre collectif, nous pensons que nous devons tous nous unir, les Trappistes, tous les habitants de la communauté d'agglomération de Maurepas pour dire non à cette autoroute, faites un véritable aménagement. Il y a une chose très intéressante, une émission de téléphile 78, le 30 mai où on interrogeait sur les travaux minimaux d'aménagement de la RN10 et des murs anti bruits. Et on interrogeait des habitants d'Elancourt qui disaient « C'est pire que tout, c'est un placebo ». Et le

DDE qui était là disait « Oui mais écoutez, c'est une solution psychologique pour calmer ». Notre collectif pense que tous les habitants doivent s'unir pour refuser une autoroute de transit qui nous sacrifiera tous, parce qu'à Trappes, notre RN10, il n'est prévu pour une somme d'ailleurs j'allais dire gastronomique que 280 mètres de tranchée couverte devant le parvis de la mairie. Sachez que rien d'autre n'est prévu. Et qu'est-ce qu'il y a devant ce parvis, il y a la mairie. Donc les habitants de Trappes vont être complètement sacrifiés une fois de plus, il y aura le parvis mais il n'y a rien pour vous protéger. Et de l'autre côté, il y aura les Ignymontains dans le bruit et Trappes, ce que vous n'avez pas mesuré et qui nous nous tient à coeur, c'est que vous allez être pris en sandwich entre la RN10 où va rester selon le dossier du maître d'ouvrage quand même à peu près 80 % de trafic résiduel et la N10. Donc vous allez être pris dans les deux pollutions. Et d'autant plus que sur la N10, il y a quand même des carrefours à feux qui garderont un trafic ralenti. Donc nous, notre position de notre collectif, c'est que toutes les populations se réunissent pour refuser l'autoroute et réclamer un véritable aménagement avec les parties couvertes.

### **Francis ROL-TANGUY**

Je voudrais simplement revenir sur la question des poids lourds. Je veux dire après, tous les avis sont respectables. Mais je voudrais simplement revenir sur la question des poids lourds. Vous avez dans le dossier, et d'ailleurs ils ont été approfondis dans les réunions précédentes, des chiffres sur le trafic tel que nous le mesurons aujourd'hui. Ça je veux dire effectivement c'est les chiffres 2003 mais 2005, ce n'est pas très différent et puis tel que nous l'envisageons. Et dans le cadre des deux hypothèses si on ne fait rien ou si effectivement on construit l'A12. Et qu'est-ce que disent ces chiffres ? Ils disent qu'aujourd'hui, le trafic constaté de poids lourds est de l'ordre de 5 300 par jour, que si effectivement je veux dire on ne fait aucun aménagement, ce qui n'empêchera pas le trafic de croître, je veux dire on peut se retrouver aux alentours de 6 500 poids lourds à un horizon 2020 et que si effectivement on réalise l'A12 et donc que quelque part ceci va attirer effectivement un peu plus de trafic de par l'addition RN10/A12, nos prévisions... Laissez-moi finir, je pense que c'est ça qui est important, nos prévisions, il se trouve que nous monterions ainsi à 7 500 poids lourds. Ce qui veut dire, ce qui est le résultat sur toutes les autoroutes franciliennes, on a le droit après à tous les jugements, mais il y a un certain nombre de chiffres qui sont incontournables quel que soit le statut des gens qui sont dans cette salle, c'est que sur les autoroutes franciliennes, il n'y a jamais plus de 10 à 15 % de trafic de poids lourds de transit, parce que l'essentiel de la circulation est générée par les propres besoins de cette région qui fait aujourd'hui 11 millions d'habitants et qui fera peut-être 11,6 millions ou 11,8 millions à l'horizon 2020 et ceci je dirais quoi que nous fassions les uns et les autres. Et donc ce que nous avons à traiter, c'est d'abord la façon dont nous vivons ensemble avant de savoir comment on traite effectivement la capacité à peut-être avoir sur un trafic de plusieurs dizaines de milliers de véhicules, peut-être 1 000 véhicules poids lourds de plus. Je voudrais simplement ajouter à ça que quelque part, c'est simplement l'erreur de notre modèle statistique.

Enfin, et je l'ai déjà dit dans d'autres circonstances, je vais le redire, c'est vrai que les ingénieurs qui sont autour de cette table aujourd'hui, ils viennent défendre naturellement le projet de A12, c'est celui du maître d'ouvrage, c'est celui qui vous est présenté. Ça ne veut pas dire pour ça, que la DDE des Yvelines ou la direction régionale de l'équipement ne s'occupe que de ça, parce que je pense qu'effectivement l'avenir ça n'est pas simplement de savoir si on saura faire des routes, c'est aussi et surtout à partir du moment où on parle de trafic poids lourd, si on sait s'organiser pour faire en sorte que demain la croissance du trafic, elle risque bien d'exister, ne se produise pas simplement sur la route mais soit faite au profit des modes chemin de fer ou fluvial. Et je peux vous

dire qu'effectivement une bonne part du travail qui est le nôtre au quotidien, ce n'est peut-être pas celui de ce soir mais ce sera peut-être celui de demain, c'est justement de se préoccuper de comment ce report modal peut se faire. Et c'est des sujets que nous abordons à l'échelle de l'Ile-de-France parce que c'est notre mission, comme d'autres les abordent à l'échelle nationale. Donc c'est vrai, on a déjà entendu ces termes-là, c'est pour ça qu'on travaille effectivement sur des sujets, qu'on les appelle ferroutage ou autoroutes ferroviaires. C'est pour ça aussi qu'à l'échelle de l'Ile-de-France avec, je prends cet exemple puisqu'il est paru dans la presse, avec des chargeurs comme Monoprix, je pense que c'est une enseigne que vous connaissez aussi bien que moi, nous avons travaillé et nous leur avons démontré en travaillant avec eux qu'ils pouvaient non pas simplement livrer depuis le fin fond de la Seine-et-Marne Paris avec des camions, mais qu'ils pouvaient le faire avec des trains, et je pense que ce sera chose faite l'année prochaine. Et donc c'est pour dire que notre travail à nous, ça n'est pas simplement comme c'est le cas aujourd'hui de discuter avec vous d'une nouvelle infrastructure routière, il y en a besoin en Ile-de-France, mais c'est aussi de passer notre temps à essayer de voir comment on peut traduire concrètement ce report modal nécessaire pour que demain on n'ait pas d'abord recours simplement au transport routier. Mais en faisant simplement bien attention à cette question, c'est que les poids lourds que vous voyez sur les autoroutes franciliennes pour 85 à 90 % ce sont ceux qui font que demain vous allez retrouver dans votre supermarché ce que vous allez acheter, que c'est comme ça que vous allez... Ecoutez, excusez-moi, mais je veux dire vous pouvez... Je sais bien parce que moi je suis le premier, je veux dire je suis aussi automobiliste, j'ai des enfants comme vous, je suis le premier à constater que ceci n'est peut-être pas très agréable, mais je crois qu'il faut qu'on sache que l'essentiel du trafic poids lourd que vous voyez, que vous croisez, il est lié au besoin de vous consommateurs, des entreprises de cette région, des échanges de cette région, avant même de savoir s'il y a effectivement quelques poids lourds qui traversent notre région pour aller par exemple de l'Allemagne en Espagne.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, dans le sens de ce que vient d'évoquer Monsieur Rol-Tanguy, je dirais que lors d'une réunion précédente que nous avons appelée audition publique, nous avons essayé de mettre en vis-à-vis des perspectives de développement du trafic routier dans cette région et en vis-à-vis des perspectives de développement du ferroviaire, du ferroviaire voyageurs et du ferroviaire fret et nous avons demandé le concours et la présence de représentants de la SNCF et puis du syndicat des transports d'Ile-de-France qui comme vous le savez est devenu une mission du conseil régional d'Ile-de-France et non plus de l'Etat. Les réponses ne sont pas pour le moins très précises de leur part, de leur côté, mais c'est comme ça. Et notre projet est de revenir, j'ai signé aujourd'hui une lettre à Monsieur Gallois, Président de la SNCF, à Monsieur Huchon Président du conseil régional pour leur demander puisqu'ils n'avaient pas pu être représentés, pour leur demander de préciser ou de faire préciser lors d'une réunion ultérieure ce que sont les perspectives de développement du ferroviaire et des transports en commun d'une façon générale, des transports collectifs parce qu'en effet ceci est un élément de jugement. Moi je n'ai pas à me prononcer sur ce qu'il faut faire ou ne pas faire mais il est certain qu'il y a là un rapprochement des perspectives et des besoins à faire pour avoir une opinion fondée et si possible équitable et peut-être même efficace pour l'avenir. Je voudrais donner la parole maintenant... Oui monsieur vous voyez vous avez réussi à être patient, voilà allez-y. Annoncez-vous.

**Gilles RABOT**

Merci Monsieur le Président de me donner quand même la parole. Gilles Rabot de La Verrière, je suis aussi Président de la l'ADVVAR, Association de Défense des Verriérois. Je veux poser une question au maître d'ouvrage sur le document d'étude, je suis très content aujourd'hui qu'on parle d'environnement urbain parce que page 42 de ce document, on parle effectivement de l'environnement du projet Etat et enjeux. C'est très intéressant, donc je l'ai lu je pense attentivement et j'ai trouvé trois pages qui expliquaient pourquoi il serait difficile de passer par le vallon du Pommeret. Et puis quand j'ai lu la synthèse, j'ai lu l'environnement naturel et humain du projet est très contrasté. J'étais surpris que la synthèse ne corresponde pas du tout aux trois pages. On parle enfin d'environnement, je ne dirais pas urbain, mais au moins humain. Et donc je me suis posé la question pourquoi. Alors après j'ai cherché dans d'autres documents et j'ai bien sûr regardé attentivement les nombreux projets qui concernent La Verrière et j'ai vu une étude qui concerne le tracé 2 C'. Et là j'ai d'abord constaté que La Verrière avait 240 hectares, ça m'a beaucoup choqué parce que je croyais jusqu'à maintenant que La Verrière avait 210 hectares. Qu'est-ce que cela veut dire ? Alors j'ai regardé la carte et j'ai vu que sur le territoire de La Verrière, il y avait encore la Petite Villedieu, la Petite Villedieu je crois que nous l'avons échangé avec Elancourt, je crois, il y a quarante ans. Ce qui veut dire...

**Un intervenant**

Aussi vieux que l'autoroute quoi.

**Gilles RABOT**

Presque. C'est un premier point. Un deuxième point, j'ai vu que sur le tracé 2C', la zone urbaine est de 300 mètres. Nouvelle surprise, qu'est-ce que cela veut dire ? Parce que si on voit (*inaudible*) il y a au minimum 600 mètres. J'ai crû comprendre que l'hôpital psychiatrique ne doit pas faire partie des zones urbaines. Alors ma question, c'est comment se fait-il que les études s'appuient sur des documents qui me paraissent pour le moins inexacts ? Que deuxièmement on trouve des choses qui me paraissent absolument anormales et bien entendu, on revient à la longue discussion que nous avons eue sur les problèmes de santé par rapport à l'hôpital psychiatrique. J'ajouterai qu'à partir du moment où on parle d'environnement urbain, j'aurais aimé qu'il y ait comme pour l'environnement rural trois pages sur les communes concernées, dans la situation d'aujourd'hui de la RN10 et de la situation de demain en fonction des différents tracés pour La Verrière, le Mesnil-Saint-Denis, Coignières, Montigny-le-Bretonneux, Lévis-Saint-Nom mais qu'au moins on l'exprime, on ne trouve rien. Donc je suis vraiment très surpris. Voilà ma question.

**Gilbert CARRERE**

Bien. Merci. Monsieur Labrousse, j'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'insatisfactions dans ce dossier là.

**Michel LABROUSSE**

Je note qu'il y a des insatisfactions, et comme je l'ai dit, nous sommes à votre écoute pour justement prendre connaissance des points qui sont insuffisamment traités dans le dossier du maître d'ouvrage parce que ça doit constituer des points forts pour l'amélioration des études ultérieures

lorsque la décision du ministre sera prise dans l'hypothèse où il déciderait de poursuivre les études suivant un des tracés, une des familles qui est dans le dossier de débat.

Alors ensuite, je note que nous avons peut-être commis des inexactitudes dans certaines données comme des superficies de communes, donc ce type de corrections, nous sommes tout à fait évidemment disposés à les prendre en compte et à les introduire sous forme d'un complément aux dossiers de débat. Ensuite le dossier de synthèse, qui est un document de huit pages, emploie l'expression « environnement naturel et urbain », alors que dans le dossier qui fait 80 pages, nous avons me semble t'il fait une analyse comparative des différents tracés, que nous n'avons pas fait commune par commune, on n'a pas pris les communes les unes après les autres en prenant les tracés. On a pris les tracés et on a expliqué quels étaient les effets et en distinguant les effets d'ailleurs à terme et les effets pendant les travaux. Alors ensuite, mais là encore je suis tout à fait à l'écoute pour enregistrer le fait que sur certains points, sur certaines localisations nous n'avons pas insisté ou détaillé les choses autant que vous l'attendez. Et dans la suite de ce débat, sous la forme des réponses que nous faisons aux questions, nous pouvons apporter les éléments de précision qui manquent dans le dossier, c'est bien l'objet des réponses que nous faisons actuellement par l'intermédiaire des différents supports qui nous sont transmis par la Commission Particulière du Débat Public.

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. Monsieur votre intervention sera retransmise, elle est reprise en intégralité dans les actes du débat, l'extrait sera apporté à la DDE qui complétera ce que monsieur Labrousse n'a pu dire en quelques minutes et il vous a dit lui-même que s'il y a des corrections à apporter, il est prêt à les examiner, ceci se fera, doit se faire d'ici la fin du débat, c'est ça l'intérêt de l'affaire.

### **Un intervenant**

Il y a eu trente ans d'études.

### **Gilbert CARRERE**

Oui, très bien. Il y a une personne là-bas à qui je donne la parole.

### **De la salle**

Bonsoir Jean-Luc (*inaudible*) du Mesnil. Alors voilà, moi je suis un ardent défenseur du parc naturel national...

### **Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi, vous ne parlez pas tout à fait devant le micro, on ne vous entend pas très bien.

### **De la salle**

Bonsoir, Jean-Luc (*inaudible*) je suis du Mesnil et donc moi je suis un ardent défenseur du parc naturel et je pense que pour tout le monde, pour les gens qui y habitent et puis pour les habitants de la ville nouvelle, il est important de conserver l'intégrité de ce parc. Des zones de silence, des zones pour se reposer dans un univers totalement forestier, agricole, encore un peu miraculeux si près de

Paris. Par contre, on entend effectivement qu'il y a beaucoup de nuisances pour tous les habitants qui demeurent effectivement le long de la nationale 10 et notamment les gens de Trappes et de Montigny. Alors voilà la question que je vous voulais poser, si je pouvais avoir une réponse totale pour cette question parce qu'on n'arrive jamais à avoir une réponse totalement claire sur ce domaine. Il existe une voie qui a été construite, parce qu'on dit que rien n'a été fait. En fait un contournement de Trappes a été construit dans les années 70 mais il n'a jamais été achevé car en fait la circulation qui traverse la nationale 10 à Trappes, elle arrive bien de Rocquencourt, de Vélizy et de l'A86 et de l'A12. Mais en fait, certaines voitures vont jusqu'à Rambouillet. Il existe une voie qui est déjà existante, parce que moi ce que j'ai regardé, c'est ce qui est déjà existant, pas construire des voies nouvelles. Il y a une voie qui est déjà construite aux trois quarts et qui n'a jamais été terminée, qui bute sur la France miniature que l'on appelle R12. R12 est une sorte de raccordement ou rocade numéro 12 et chaque fois que l'on parle de R12, ce n'est pas possible, on ne peut pas en parler, il y a le problème. C'est une voie qui existe déjà aux trois quarts. Une partie n'est pas achevée, elle aurait pu depuis longtemps si elle avait été finie permettre aux habitants de Trappes de construire une tranchée couverte, de retrouver leur tranquillité, de finir leur esplanade, et ça aurait permis, puisque les voitures déjà qui n'ont pas à venir à Trappes et à Montigny et à Saint-Quentin-en-Yvelines, ces voitures on est d'accord auraient contourné Trappes depuis longtemps et auraient continué vers Coignières et à la sortie. Donc une R12 en fin d'aménagement aurait permis peut être ensuite de finir l'aménagement de la nationale 10 en dessous ou sous la voie de chemin de fer, puisque la partie la plus exposée au niveau des habitations, puisque après ce sont plutôt des zones commerciales qui se sont d'ailleurs construites au fil des années au départ dans des parties qui n'étaient pas construites du tout, puisque la zone... D'ailleurs la R12 si on voit bien, elle vient buter sur la France Miniature et la circulation qui justement donne tant de circulation sur le boulevard de la Loire et le boulevard des Arpents, c'est bien parce que les voitures ne savent pas où s'égailler. Si elles finissaient sur la nationale 10, je pense qu'il y aurait moins de circulation sur le boulevard de la Loire et le boulevard des Arpents. Donc ma question ce soir est « Pourquoi R12 n'est pas envisagée ? » puisqu'on avait dit qu'il était autorisé éventuellement d'évoquer des nouveaux tracés, des tracés existants cette fois-ci, parce que la voie est construite, les ponts l'enjambent, la voie à deux voies déjà sous certains ponts, mais les ponts sont prévus pour quatre voies, elles sont déjà enjambées, pourquoi n'est-il pas... ? Surtout quand une route est réalisée, il y a moins de coûts pour la réaliser en partie donc les coûts qui sont économisés permettent de l'enterrer intégralement par exemple sur toute la partie qui peut éventuellement se rapprocher de maisons. Voilà ma question.

### **Gilbert CARRERE**

On a très bien compris votre question.

### **Michel LABROUSSE**

Cette solution par le Nord avait été étudiée entre 84 et 87 à une époque où l'inventaire de toutes les solutions possibles avait été balayé. Alors très rapidement là encore, cette solution là consisterait à utiliser comme itinéraire la RN12 entre l'échangeur de Bois-d'Arcy jusqu'au départ de R12 et ensuite donc utiliser comme vous l'avez indiqué monsieur R12 qui actuellement n'est pas bouclée sur la RN10. L'analyse que nous avons faite à l'époque et nous sommes tout à fait prêts à ressortir les études qui avaient été faites à ce moment-là et les actualiser et à les porter comme éléments complémentaires dans ce débat. Ces études avaient montré que l'un des principaux problèmes, avant même de parler de l'insertion de R12 dans le milieu urbain, était la circulation sur la RN12 qui actuellement est de 80 000 véhicules au droit de Bois-d'Arcy. A la précédente réunion, nous

avons Monsieur Goron dans la salle, je ne sais pas s'il est là, qui est président d'une association que nous rencontrons régulièrement pour traiter les problèmes de bruit au droit de Bois-d'Arcy. Cette solution là consisterait à venir reporter 40 000 véhicules, mettons 30 ou 40 000 véhicules de plus aux 80 000, donc nous aurions à gérer sur la RN12 au droit de Bois-d'Arcy un trafic de 100 000 véhicules jour. C'est je dirais un premier point. Ensuite, il y aurait le traitement à faire de R12, C'est une voie qui n'est pas une voie nationale, qui est une voie aujourd'hui communale et pour laquelle nous aurions là classiquement à regarder avec les communes intéressées, de quelle manière nous pourrions gérer un trafic de transit avec un trafic local. Et de quelle manière le niveau de trafic qui serait attendu sur R12 permettrait de faire des aménagements qui soient totalement compatibles avec un environnement qui est particulièrement important à prendre en compte notamment dans la coulée verte de la Villedieu à proximité de la commanderie des Templiers et à proximité également du quartier d'Elancourt.

### **Gilbert CARRERE**

Vous avez un élément de réponse. Vous saurez nous dire plus tard s'il vous satisfait partiellement ou pas. Très bien. Je demande à Monsieur Baudoin qui préside l'association Move, s'il est là. Il est là ? Voilà Monsieur Baudoin vous avez demandé à intervenir, je vous donne la parole et vous venez volontiers.

### **Jean-Louis BAUDOIN, MOUVES**

Bonsoir Jean-Louis Baudoin, MOUVES au Mesnil-Saint-Denis. Donc ce soir je vais vous parler également de pollution atmosphérique et d'effets sur la santé. Vous avez un cahier d'acteurs qui est à votre disposition sur le site de la CNDP que je vous invite à lire et moi j'ai été très surpris quand j'ai fait ce cahier d'acteurs de voir les quantités d'études qui sont faites sur le sujet et j'en ai pris une ce soir, c'est une étude qui a été demandée par l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale, impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine, rapport numéro un, estimation de l'impact lié à l'exposition chronique, aux particules fines sur la mortalité par cancer du poumon et par maladie cardio respiratoires en 2002 avec projection d'ici 2020. Ça date de décembre 2004. Il y a 90 pages. Le rapport numéro fait 152 pages. Donc en fait, c'est quoi ces particules fines ? C'est des particules fines diesel qui sont le résultat d'une mauvaise combustion diesel et qui sont émis par les véhicules diesel et les poids lourds. Alors les constructeurs automobiles effectivement aujourd'hui intègrent dans les véhicules des filtres à particules qui sont là pour éliminer ces fameuses particules fines diesel. Et qu'est-ce qu'il se passe ? Eh bien vos poumons aujourd'hui servent de filtres, c'est-à-dire que toutes les poussières ou toutes les particules fines diesel qui ne sont pas filtrées par les voies aériennes supérieures et moyennes sont filtrées par vos poumons. Et quand on retrouve des quantités non négligeables de ces particules fines diesel inférieures à 2,5 microns, eh bien on a des risques sur la santé. Et qui est impacté le plus au niveau de la santé par ces particules fines diesel ? Eh bien c'est les enfants, c'est les personnes âgées, c'est les personnes qui souffrent d'asthme et c'est les personnes qui souffrent de maladies cardio-respiratoires.

### **Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi, vous faites une contribution qui est là, dont j'ai le texte, c'est celui que vous avez, il sera reproduit dans les annexes du débat. Donc vous pouvez synthétiser si vous voulez bien nous faire gagner un peu de temps.

**Jean-Louis BAUDOIN, MOUVES**

C'est déjà une synthèse de plus de 152 pages. Alors vous avez sur cette première diapositive en fin de compte les limites du tracé de la ville de Montigny, et effectivement, vous le voyez très clairement, la ville de Montigny est coupée en deux par l'autoroute A12. J'ai positionné sur cette carte en fin de compte les deux gros échangeurs qui seront sur le tracé de l'autoroute. C'est assez clair, par contre on y verra un peu plus clair sur la diapositive suivante ou là en fin de compte, on a à la fois Montigny et à la fois Trappes. Donc vous allez vous y repérer, j'ai mis la succursale Renault sur votre gauche. Vous avez la ligne de voie ferrée, vous avez la N10 qui est mentionnée et puis bien sûr vous avez l'autoroute A12 avec les deux échangeurs que j'ai mentionnés tout à l'heure. Et en fin de compte ce qu'il va se passer, c'est qu'effectivement et Montigny et Trappes vont subir à la fois les nuisances de la nationale 10 et de l'A12. Donc si le projet de l'A12 était retenu, les habitants de Trappes seraient alors pris en sandwich entre la RN10 et l'A12 avec en plus la voie ferrée. Ils subiront une double pollution en fonction d'où vient le vent, soit de la N10, soit de la A12 et avec un peu de chance quand il n'y aura pas de vent, à la fois de la N10 et à la fois de la A12. Les particules fines diesel et les pollutions autres volatiles se répandent sur l'ensemble du territoire sans limite de communes. Le grand projet de la ville de Trappes prévoit une couverture de la N10 sur seulement 280 mètres. La ville de Trappes ne se limite pas au parvis de la mairie, les autres habitants de Trappes seront donc des laissés-pour-compte car le trafic sera toujours présent et donc pollueur comme sur la RN13 aujourd'hui qui est pourtant bordée par deux autoroutes l'A13 et l'A14 entre Orgeval et Saint-Germain. Cette RN13 aujourd'hui est complètement saturée.

Le projet de prolongement de l'A12 ne répond pas aux besoins des riverains de la RN10, les Trappistes attendent un très grand projet de ville de Trappes. Le cumul des fonds disponibles pour le projet de prolongement de l'A12 avec ceux de la requalification de la RN10 et ceux du grand projet de ville de Trappes devraient permettre un aménagement intelligent et complet de la nationale 10 répondant aux normes sanitaires et de sécurité que toute la population de Trappes et de sud Yvelines réclament depuis longtemps. Il faut ensemble s'opposer au projet de voie internationale que l'Etat veut nous imposer en s'appuyant, et c'est très regrettable, sur les calamités de la RN10 qu'il a laissé progresser. Le meilleur tracé ce n'est pas le prolongement de l'A12 avec un aménagement complet de la nationale 10.

**Gilbert CARRERE**

Merci monsieur de votre contribution dont nous avons le texte complet, comme je le disais, mentionné dans les annexes du débat public où on les retrouvera en ligne en tant que de besoin. Je voudrais demander à Madame Evelyne Aubert si elle a un mot à ajouter. Elle a été très patiente et elle m'a posé une question déjà depuis longtemps. A vous madame.

**Evelyne AUBERT, adjointe au maire du Mesnil St Denis**

Alors ce n'est pas du tout une question Monsieur le Président, j'avais tout simplement préparé une photo aérienne à partir de laquelle je souhaitais vous montrer l'impact sur le Mesnil-Saint-Denis des tracés. Ça va arriver un petit peu tard dans la soirée donc je vais un petit peu changer ma présentation mais je voudrais quand même montrer un certain nombre de choses à partir de cette vue aérienne qui permet, alors que ceux du Mesnil connaissent, ceux de La Verrière connaissent aussi, mais peut-être y a-t'il des gens dans cette salle qui ne connaissent pas bien les lieux et qui ne mesurent pas les impacts des tracés qui sont proposés sur le Mesnil – La Verrière. Parce que lorsqu'on nous parle de tracés ruraux entre autres, je voudrais tout de même montrer de quoi il

s'agit. Alors au Mesnil, on est très bien servi, on a trois tracés qui nous concernent. Je vais évoquer le premier, je vais être beaucoup plus courte sur le secteur du 2C' qui concerne La Verrière parce que vous l'avez très bien présenté tout à l'heure. Mais je voudrais tout de même que l'on montre qu'il commence effectivement par l'étang des Noës et ce que l'on appelle encore le bois de Trappes qui est la forêt de Port-Royal. Ce sont ces deux ensembles qui forment la liaison entre la partie extrêmement urbaine et puis la partie un petit peu moins urbaine qui est constituée par les territoires du Mesnil-Saint-Denis et de La Verrière.

Je voudrais dire aussi que le Mesnil-Saint-Denis et La Verrière sont deux communes limitrophes dont le bâti est extrêmement imbriqué l'un dans l'autre. Et que ce qui nous touche les touche. Alors on va commencer par le 2C' très rapidement, qui effectivement emprunte ce qu'on appelle le chemin des Rigoles. Le chemin des Rigoles, ça a été construit au 17<sup>ème</sup> siècle, c'est ce qui a été construit à partir des étangs de la Tour et des étangs de Hollande pour emmener les eaux, oui j'espère que mon copilote arrive à suivre pardon, excusez-moi. Oui je vous disais donc que ce chemin des Rigoles a été construit depuis les étangs de Hollande, les étangs de la Tour pour emmener les eaux au château de Versailles, même si aujourd'hui les eaux n'arrivent plus jusqu'ici, c'est un circuit qui a énormément d'importance, on l'a déjà évoqué lors de la séance à Magny-les-Hameaux, qui a énormément d'importance sur l'écoulement des eaux et notamment sur l'absorption et l'écoulement des eaux lors des pluies importantes. C'est un système qui a été construit avec un instrument très simple qui s'appelait la lunette de Picard, la lunette de l'abbé Picard que tous les ingénieurs admirent encore. C'est un système qui a permis de respecter un centimètre de dénivelé au kilomètre alors que nous le savons tous, nous sommes dans une zone où il était extrêmement difficile d'assurer cet écoulement des eaux jusqu'à Versailles. Plus aucun ingénieur, et ça ce n'est pas moi qui le dis, je ne suis pas scientifique, ce sont les ingénieurs qui viennent ici visiter, qui nous disent « il n'y a plus un ingénieur qui saurait construire ce système ». Alors vous m'excuserez, mais y toucher, je trouve ça un peu surprenant. Et nous dire qu'on peut le reconstruire derrière, je trouve ça extrêmement surprenant.

Je ne m'attarderais pas sur tout ce qui suit ensuite, on vous l'a dit, un établissement de santé, un collège. Nous sommes ici dans le parc des sports du Mesnil-Saint-Denis qui est complété, je dis complété parce que nous avons les mêmes sportifs, qui aussi bien font du sport au Mesnil-Saint-Denis qu'à La Verrière juste à côté. Je crois que le docteur nous a bien dit tout à l'heure quelles étaient les conséquences sur la santé. Dites vous qu'au Mesnil, nous avons environ 2 900 sportifs qui viennent ici, alors ils auront la chance de pouvoir jouer, de pouvoir courir. L'étang des Noës est également une zone où on se promène beaucoup. Ils auront la chance de pouvoir faire ça au milieu de la pollution atmosphérique, ça sera génial.

Je reviens sur le deuxième tracé qui est le tracé qui est le tracé cousin, qui est celui qui traverse Champ Mesnil qui est le 2B. Alors certes, il y a une emprise qui avait été dans le passé réservée pour une voie primaire. Cette emprise depuis bien longtemps, la commune du Mesnil-Saint-Denis cherche à l'acquérir tout simplement pour pouvoir assurer le lien urbain de notre commune. Ça n'est pas le cas aujourd'hui mais cette emprise passe devant... Alors elle passe au milieu des maisons, je rappelle le type de construction des maisons, ce sont des maisons qui sont construites sur sable, qui n'ont pas de fondation. On sait tous avec les problèmes de sécheresse ce qu'il en est. Toutes vos maisons ont bougé, il y a des fissures. Je voudrais savoir ce que donne une tranchée couverte dont je rappelle la profondeur puisque c'est une tranchée couverte, il n'y a pas la largeur sur cette emprise pour faire passer les voies, faire passer deux fois trois voies côte à côte donc on les fait passer par-dessus l'une de l'autre. Donc vous avez trois voies en dessous, trois voies au-dessus.

Monsieur Labrousse précisera peut-être, j'ai peut-être mal lu le dossier, mais sept mètres environ pour une des tranchées couvertes et cinq mètres pour l'autre avec tout ce qu'il y aura à faire pour je suppose assurer cette tranchée couverte, pour la consolider, ça fait environ une tranchée de douze à quinze mètres. Imaginez au milieu des pavillons qui déjà bougent entre eux. Ça sera bien, mais enfin il aura des compensations !

Ensuite, nous passons devant un des groupes scolaires du Mesnil-Saint-Denis. Il y a une école maternelle, une école élémentaire derrière la garderie pour les tout-petits. Je ne veux pas dire Monsieur Labrousse de la DDE parce que le pauvre Monsieur Labrousse c'est lui qui est toujours au charbon, je ne veux pas l'accuser personnellement, ce n'est pas lui qui est responsable. Mais bon, on nous a quand même dit dans le dossier, alors je veux bien que ça ne soit pas vrai, on nous a quand même parlé des bouches d'aération qui seraient environ tous les 200 mètres. Alors ça sera peut-être un petit peu plus loin. Mais si c'est tous les 200 mètres, ça veut dire une devant la cour de l'école maternelle, une autre devant la cour de l'école primaire. C'est génial. Moi je vous assure que je me suis occupée pendant des années de l'enseignement et je me suis occupée pendant des années des actions que l'on pouvait mettre en place, je dirais de tout ce que l'on peut faire pour les enfants. On a mis en place des séances pour éviter que les enfants, comment dire, pour les prémunir contre le tabagisme. On n'avait pas besoin de le faire puisque de toute façon, on va les intoxiquer au monoxyde de carbone.

Alors plus loin, on a un collège, un simple détail, c'est vrai qu'on a perdu des clients donc on a plus que 400 enfants. Ce n'est pas beaucoup. Et puis tout ça, on rejoint encore le reste du Mesnil, c'est-à-dire que nous avons la Ferme des Roses et alors là je veux préciser quelque chose, c'est que si nous étions en tranchée couverte dans tout ce que je viens de vous décrire, arriver au bout de la Ferme des Roses, on n'est plus en tranchée couverte. Là on ressort. Ce que disait Monsieur Gerboin tout à l'heure, les vents vont partir côté La Verrière mais quand ils voudront, ils repartiront aussi de l'autre côté. Ensuite, on vient tourner et là c'est tout le quartier du bois du (*inaudible*) qui en prend plein la tête. Je ne parle pas des habitations de Coignières parce qu'il y en a quand même quelques-unes Monsieur le maire à cet endroit-là sur la route de Coignières, donc vous voyez, on pense à vous quand même nous. Ça, nous sommes dans les deux, ce que j'appellerais la peste et le choléra. Mais comme la peste et le choléra ne suffisaient pas, là on a la fausse bonne idée et je sens que je vais être huée par la moitié de la salle mais nous en arrivons à ce que tout le monde appelle le tracé rural.

Alors le tracé rural pour le Mesnil-Saint-Denis, il concerne quand même, puisqu'il arrive là-haut, si Michel veut bien le remonter, il va entamer, il va commencer par un gros échangeur tout de même à cet endroit-là. Monsieur Labrousse a eu la gentillesse de me répondre aujourd'hui, c'est environ 4 hectares pour l'échangeur plus un tout petit peu juste pour rejoindre le RD58, ça prend environ 2, 3 hectares de plus. Je ne me trompe pas dans mes chiffres Monsieur Labrousse ? Donc effectivement, on vous a déjà parlé des délaissés qui pouvaient se produire sur cette zone agricole. Vous imaginez fort bien ce que ça peut donner. Or des délaissés agricoles, on les laisse rarement délaissés longtemps. Nous avons les hameaux de Rodon, des Ambésis, du Mousseau et plus loin, nous arrivons également à ce que la commune a acquis pour en faire un centre culturel, à savoir la Ferme de Beaurin. Tout cela effectivement c'est de l'habitat diffus. Oui excusez-moi Monsieur j'ai attendu longtemps donc je prendrais un peu plus de cinq minutes. Quelques habitats diffus. Cet habitat diffus, je n'en ai pas fait le compte, mais ils existent, ils sont là, ils pourront se manifester, croyez-moi ils sont là. Cet habitat est diffus pourquoi ? Parce que nous sommes dans un territoire qui a été façonné au fil des siècles. Je vais remonter très loin, je vais remonter au Moyen-âge. Ce

sont les moines converse de l'abbaye de Saint-Denis qui sont venus défricher cette forêt, qui en ont fait une zone cultivée et la Ferme de Beaurin est la première base de cette zone cultivée, il en reste un tout petit bout de mur mais c'était la base de cet ensemble cultivé. Au fil des siècles...

### **Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi madame, ne remontez pas au déluge.

### **Evelyne AUBERT**

Non je ne vais pas remonter au déluge Monsieur le Président, je ne vais pas en avoir pour longtemps. Au fil des siècles, les paysans puis les agriculteurs ont effectivement cultivé toutes ces terres, ont façonné petit à petit ce paysage. Ça a été une volonté et des habitants et effectivement des élus successifs de ne pas construire, de ne pas urbaniser sur des zones qui effectivement, il y a peut-être quarante ou cinquante ans étaient considérées comme urbanisables. Nous savons préserver leur caractère à ces hameaux. A ces hameaux et aux paysages qui vont ensemble. Tout ce qui va pouvoir y toucher va profondément modifier toute cette entrée du Mesnil-Saint-Denis. Je ne vais pas remonter plus loin, je dis simplement que ça va nettement et profondément modifier et que lorsque l'on parle de tracé rural, je suis navrée mais il y a des habitants qui habitent ici. Il n'y a pas que les habitants de ces hameaux qui sont concernés. Lorsqu'on arrive enfin au vallon du Pommeret, après avoir traversé tout le Mesnil, lorsque ce tracé tourne et emprunte un viaduc, il est effectivement à la hauteur des habitations des résidences du château. Et je voudrais que l'on m'explique quand l'on voit tout simplement en se promenant dans les bois dans quel sens les arbres sont tombés lors de la tempête de 99, on voit très bien dans quel sens vont les vents dominants et on voit très bien où vont se produire les dégagements de pollution à la fois atmosphérique et à la fois en termes de bruit. Donc qu'on ne dise pas, parce que c'est une imposture que le tracé dit rural, il n'y a personne qui habite dans ce tracé rural, c'est faux.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, excusez-moi de dire que nous approchons de la fin. Je vais demander à Monsieur Beaucire qui a une question de vous la lire. Mais auparavant, il faut que je fasse part d'une bien triste nouvelle, Olympique Lyonnais 1 – Milan 3. Monsieur Beaucire s'il vous plaît.

### **Francis BEAUCIRE**

Après une nouvelle pareille, ce que je voulais dire n'a peut-être plus beaucoup d'intérêt. Alors il y a une question qui est posée par Monsieur Debry et qui fait écho à d'autres questions. Monsieur Debry pose je pense avec un soupçon d'humour l'hypothèse suivante : Si le ministre décide de ne pas décider, est-ce que l'hypothèse d'un boulevard urbain tient toujours ? Voilà la question et je vais la prolonger par une deuxième qui est un tout petit peu plus technique, mais qui est logique. Est-ce qu'un boulevard urbain résultant d'un réaménagement profond de la RN10 puisqu'on a bien entendu cette expression. Un vrai réaménagement de la RN10. Est-ce qu'un boulevard urbain, c'est compatible avec n'importe quel type de niveau de trafic à écouler ? Et lorsque c'est mis en oeuvre, quelles sont les conséquences éventuelles sur le trafic qui demande à être écoulé ? Voilà.

**Francis ROL-TANGUY**

Alors premièrement, si le ministre décide de ne rien décider, il ne décide rien. Alors l'autre solution serait que le ministre décide simplement de réaménager en boulevard urbain la RN10. Alors si effectivement on se place dans cette hypothèse, c'est-à-dire qu'on prend une décision consciente à un moment donné d'investir pour réduire de façon très significative, je ne sais pas, nous les hypothèses qu'on a faites là sont de l'ordre de moins 40 à moins 50 %. Le trafic sur la RN10. Alors il y a quelqu'un tout à l'heure dans la salle, je crois que ce n'est pas la peine d'en dire beaucoup plus qui disait « Le trafic automobile, c'est comme l'eau. L'eau finit toujours par trouver son chemin ». Simplement, ça veut dire que toutes les voiries locales qui sont aujourd'hui peut-être pas complètement embouteillées seront complètement embouteillées demain. Je veux dire sauf à ce que tous ensemble on modifie radicalement nos pratiques. Personnellement je ne crois pas que la vie soit telle que dans les cinq à dix ans nous modifions radicalement nos pratiques. Ecoutez, vérifiez votre propre pratique à vous-même, vous me direz si on est capable collectivement de changer tout dans les dix ans. Donc je dis aujourd'hui, faire en sorte de dire « La RN10 demain je l'aménage de telle manière à ce qu'elle accepte, à ce qu'elle absorbe un trafic de moitié inférieure ou même du tiers inférieur », ça veut dire qu'on va reporter ces nuisances partout dans la ville nouvelle, y compris dans des endroits où on ne la constate pas aujourd'hui parce que, je m'excuse, encore une fois, les automobiles ça se gère comme l'eau et donc ça remplira tous les petits tuyaux qui aujourd'hui ne sont pas remplis. C'est pour ça, je veux dire peut-être qu'on a l'impression bien souvent de l'entêtement des ingénieurs à resserrer les plats sur un certain nombre de projets comme celui-ci avec des familles de tracés, etc. Mais pourquoi ressort-on les plats ? C'est parce qu'effectivement, excusez-moi de le dire, moi je ne connais pas la marche arrière en la matière. Je la connais qu'à condition qu'on offre une capacité autre. Alors là à ce moment-là oui, on peut faire le pari communément. Je veux dire qu'avec effectivement un certain nombre de dispositions à vingt ans, à trente ans, il se passera des choses et qu'effectivement on peut avoir demain une RN10 à Trappes, à Coignières, à La Verrière qui effectivement ressemble à un boulevard, à un boulevard parisien, à un boulevard urbain, appelez ça comme vous voulez. Je veux dire oui, à ce moment-là on peut se permettre de prendre des dispositions qui vont considérablement faire diminuer le trafic sur cette artère. Pourquoi ? Parce qu'on aura permis à l'eau de s'écouler par ailleurs. Mais sinon, on continuera avec une saturation encore renforcée, avec des concentrations de pollution telles que celles qui ont été expliquées. Alors qu'effectivement, je persiste à penser que quand on fait une infrastructure nouvelle aujourd'hui, au 21<sup>ème</sup> siècle, on est capable de gérer beaucoup mieux les pollutions qu'auparavant.

**Gilbert CARRERE**

Encore une question seulement. Et puis la commission a une ou deux questions à poser au maître d'ouvrage mais ça sera vite fait après. Monsieur...

**De la salle**

Oui la question que j'avais, c'est une question que vous avez déjà eue par écrit d'ailleurs. Dans le cas où vous choisiriez un prolongement de l'A12, les habitants les plus concernés par cette prolongation seraient dans les quatre tracés possibles les habitants de Montigny-le-Bretonneux. Seul l'aménagement de l'A10 les épargnerait. Pouvez-vous nous dire quel niveau maximum de bruit ils auraient à supporter si la solution est en tranchée couverte ou si elle est en tranchée ouverte. Je voulais vous dire simplement que je n'étais pas du tout de Montigny, je suis habitant

d'Elancourt, j'habite à trente mètres de la nationale 10. Nous avons constaté des niveaux de 68 décibels qui ne sont pas suffisants d'après la DDE pour obtenir une protection antibruit, ce qui n'est pas le cas à la Villedieu parce qu'ils ont un quatrième étage, là ils ont obtenu 71 décibels. Donc je voudrais savoir qu'est-ce que vous entendez faire de nous, c'est-à-dire on vit avec nos 68 - 69 puis 70 décibels. Et si on fait l'autoroute, combien de décibels va-t-on obtenir ?

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Monsieur Labrousse, Monsieur Rol-Tanguy, je ne sais pas lequel veut intervenir.

**Julien SIQUIER**

Déjà sur la question des bruits, aujourd'hui comme je vous ai dit tout à l'heure, dans le cadre de l'étude de la requalification de la RN10 qui est en cours, il est question par notre bureau d'études de refaire une campagne de mesures de bruit et de ré identifier les endroits qui sont les plus exposés aux bruits. Et à partir de là, de dégager des aménagements comme des protections phoniques ou des protections directes de façade, après il faudra voir. Donc aujourd'hui, c'est encore ouvert et donc l'étude est en train d'être menée et la conclusion de cette étude sera rendue aux alentours de juin. Ça c'était la deuxième partie de la question.

**Gilbert CARRERE**

La commission a cet après-midi travaillé et a résolu de poser deux questions au maître d'ouvrage. Je vous donne les questions, les réponses ne viendront pas nécessairement ce soir mais elles seront dans le cours du débat. Ce sont des questions un peu plus générales que celles qui ont été posées jusqu'ici, mais je crois qu'elles ne sont pas négligeables. La première est celle-ci : en fonction du tracé choisi, le dossier du maître d'ouvrage en présente au moins quatre comme vous avez vu, comment peut se profiler l'avenir et le développement de l'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines qui est la plus grande ville nouvelle française ? Autrement dit nous supposons que selon le choix, les perspectives de développement se trouvent sans doute différentes, dans quel sens nous ne le savons pas. La question est compliquée, je suppose et donc c'est dans le cours du débat que nous espérons une réponse de la part du maître d'ouvrage. Et cette réponse là, elle figurera dans les actes du débat et sera classée sur Internet.

Deuxième question de portée générale : à proximité d'ici sur le plateau de Saclay est prévu une grande opération d'intérêt national, et quand on dit national, c'est sans doute pour ce que nous comprenons une opération d'intérêt international parce qu'elle va réunir des activités de haut niveau en particulier. Comment faire la relation, y en a t'il une d'abord entre ce très grand projet et puis le sujet qui nous occupe aujourd'hui de cette région-ci dans laquelle nous sommes avec notamment la situation de voirie telle qu'elle est et la perspective d'un prolongement de l'A12 ? Quelles peuvent être les relations entre ce grand projet et puis l'aménagement, un aménagement de la voie A12 si elle est prolongée, nous ne le savons pas ? Comment se fait l'interférence entre les deux, nous pensons qu'il y en a une. Là aussi, c'est une question que nous posons au maître d'ouvrage pour une réponse à venir, car je pense que la réponse n'est pas si simple. Voilà, je ne sais pas si monsieur Rol-Tanguy veut intervenir.

**Francis ROL-TANGUY**

Je pense que vous avez raison pour dire que ce n'est pas comme ça en trois minutes qu'on répond aux deux questions que vous venez de poser et que naturellement, à la fois le cours du débat et des réponses écrites permettront d'y répondre. Je voudrais simplement souligner qu'effectivement comme vous l'avez dit, opération d'intérêt national ou international, je veux dire, il est clair que sont concentrés depuis ce secteur ci, c'est-à-dire Saint-Quentin-en-Yvelines disons pour faire large jusque je vais dire sur le plateau de Saclay, jusqu'à cette région de Massy, de Massy Palaiseau et du plateau de Saclay, un potentiel extraordinaire de recherche en France qui a été petit à petit installé aussi bien par décision publique que par décision d'entreprises privées dans cette zone de l'Ile-de-France. Il est évident qu'aujourd'hui, je veux dire, on le sait bien en matière d'économie mondialisée, ce facteur de recherche est certainement celui qui est le plus puissant facteur de création d'emplois et plus puissant facteur pour éviter les délocalisations. Donc c'est clair qu'il y a là, à une échelle pour le coup nationale ou européenne, un potentiel qu'il est à mon avis vital de valoriser aujourd'hui. Le valoriser, ça suppose forcément permettre qu'il soit pas seulement accessible, qu'on puisse s'y déplacer, qu'on puisse donc y venir et naturellement irriguer à partir de là et repartir aussi de la même manière.

Donc c'est clair que les outils de déplacement que se donnera ce territoire lui permettront effectivement d'envisager et de mettre au service de la collectivité, pas simplement du territoire lui-même, au premier chef de ce territoire-ci c'est vrai, mais je veux dire plus généralement au service de la collectivité, les potentialités qu'il recèle. C'est pour ça que je veux dire aujourd'hui, des questions de tracé sont posées et naturellement on a entendu ce soir un certain nombre de choses. Je pense qu'en même temps il faut bien qu'on mesure à cette aune-là aussi les enjeux d'intérêts collectifs qui sont posés et je pense qu'en la matière, il n'y a pas à opposer intérêt particulier ou intérêt général, mais il y a à trouver le meilleur compromis, le meilleur compromis en général n'est pas parfait, mais il a au moins le mérite de permettre effectivement d'avancer de façon positive et pas simplement effectivement de se replier sur soi-même. Merci.

**Gilbert CARRERE**

Mesdames Messieurs, oui la réponse est intéressante. Nous arrivons en conclusion du débat et je voudrais demander si vous avez encore quelques minutes à nous accorder. Je voudrais demander au maître d'ouvrage, c'est-à-dire soit Monsieur Durrleman directeur de la direction de l'équipement Versailles, soit à monsieur Labrousse chef du projet, en quelques minutes ce qu'ils retiennent de cette soirée, s'il a entraperçu, vu clairement des préoccupations nouvelles, si ces préoccupations ils les ont senties, ou lui les a senties exprimer avec force et des questions sur lesquelles la DDE des Yvelines compte tenu de ce qui a été entendu ce soir, les points sur lesquels elle souhaite ou entend revenir d'ici la fin des débats pour apporter les précisions le cas échéant pour apporter des éléments nouveaux le cas échéant aussi. Voilà, soit monsieur Durrleman directeur de la Direction de l'Équipement à Versailles, soit à Monsieur Labrousse, chef du projet, ce qu'ils retiennent de cette soirée. S'il a entraperçu ou vu clairement des préoccupations nouvelles. Si ces préoccupations, ils les ont senties ou lui les a senties exprimées avec force. Et des questions sur lesquelles la DDE des Yvelines, compte tenu de ce qui a été entendu ce soir, des points sur lesquels elle souhaite ou entend revenir d'ici la fin du débat pour apporter des précisions le cas échéant ou pour apporter des éléments nouveaux le cas échéant aussi. Soit Monsieur Durrleman, directeur s'il le veut bien, soit Monsieur Labrousse, c'est à vous de décider. Si c'est Monsieur Durrleman, au pupitre si vous le voulez bien.

**Colas DURRLEMAN, Directeur de la DDE des Yvelines**

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Oui, je crois que Monsieur Merlette disait au début de cette séance que le thème de l'eau avait été prédominant lors de la dernière séance de débat. Je crois que ce soir on peut dire incontestablement que ce qui a été prédominant, c'est le thème de la qualité de l'air et également le thème du bruit. Alors le thème de la qualité de l'air avec plusieurs dimensions, bien entendu toute la problématique générale qui nous a été exposée sur les effets entre l'ozone et le dioxyde d'azote et on n'y revient pas, mais la problématique des évacuations des tranchées couvertes, la problématique qui a été évoquée à plusieurs reprises et c'est ça qui me paraît être un point extrêmement important aussi du positionnement par rapport aux vents dominants. C'est un point qui a été évoqué à plusieurs reprises et sur lequel il faut effectivement être très attentif. Peut-être ce qui va sans doute nécessiter que nous approfondissions nos réflexions sur ce point.

Deuxième sujet, c'est évidemment le problème du bruit qui a beaucoup mobilisé lors des questions qui ont été évoquées. J'ai retenu aussi tout un questionnement autour de la notion de boulevard urbain qui je dirais m'a interpellé en tant que maître d'ouvrage aussi. J'ai également noté qu'une proposition d'itinéraire alternatif avait été émise par un des participants ce soir, que l'on a évoqué aussi la question des échangeurs, du positionnement des échangeurs. Bon je ne vais pas je crois m'appesantir davantage parce que le temps est limité, mais tous sujets qui je crois eh bien sont autant d'invitations pour le maître d'ouvrage à approfondir sa réflexion, à mieux peut-être je dirais expliciter ce qu'il doit faire et puis surtout encore mieux vous écouter. Bonsoir.

**Gilbert CARRERE**

Docteur, vous êtes resté sur votre fin. Si vous avez deux minutes pour apporter quelques précisions avant la conclusion.

**Sophie TONION**

Simplement, j'avais préparé quelque chose mais c'est beaucoup trop tard et trop long pour le présenter, les aspects santé concernant les axes routiers sont multiples, il y a effectivement la pollution, il y a aussi d'autres problèmes. Je pense en particulier là aux riverains de la N10 qui les subissent jour après jour et ce n'est pas parce que l'on prend une position par rapport aux risques sur l'autoroute qu'on a envie de les laisser comme ça, c'est justement en pensant à eux, nous travaillant sur le terrain et les voyant en consultation, on sait de quoi ils souffrent, on sait qu'ils sont déprimés, qu'ils ont des maux de tête, des troubles du sommeil, qu'ils ont de la crasse dans leur maison, on sait ce qu'ils vivent au quotidien. Je pense que ça fait des décennies qu'on leur propose de faire quelque chose sur la N10 et maintenant ils ont reporté toutes leurs névroses sur le fait de dévier plus ou moins le trafic sur l'A12, c'est un débat, il faut en tenir compte.

En médecine c'est simple, quand quelqu'un a un problème vasculaire ou quelqu'un pète un petit vaisseau dans le cerveau, le chirurgien vasculaire qui va le prendre en charge, il va lui dire je vous répare ça tout de suite. Et s'il voit qu'en fonction de son régime alimentaire dans 10 ans il risque d'y avoir vraiment une bouchure au niveau du cœur, il ne va pas commencer tout de suite à lui poser les voies veineuses et à lui dire « Je vais changer ce qu'il se passe sur un autre axe ». Donc l'urgence, c'est vraiment de s'occuper de la N10, de la réaménager en profondeur et de ne pas penser qu'en créant une autoroute vous n'allez plus avoir du tout de nuisance. La pollution, la dame qui a parlé tout à l'heure, elle a cru que ça ne concernait que les écoles et les crèches de Trappes parce que ce sont les plus près. Il y a plusieurs sortes de pollutions, le bruit et certains polluants

émis par les pots d'échappement sont de proximité, l'ozone, les protoxydes d'azote ça concerne toute l'agglomération, Montigny, Elancourt, Trappes, Maurepas sont pollués de la même manière. Et avec l'autoroute, on sera tous pollués de la même manière et encore plus, ça c'est évident, ça rajoutera de la pollution. On pense que le diesel a une grosse part de responsabilité pour les particules fines mais aussi pour le benzène et d'autres choses que je n'ai pas eu le temps de vous présenter. Il est évident qu'on fait de gros progrès sur l'extraction des gaz sur les filtres et sur les essences dites bio, mais il y a encore énormément de progrès à faire. On sait déjà qu'il y a des problèmes sur les essences bio, on sait déjà que les extracteurs ne sont pas tout et on sait déjà que les filtres ne répondent pas à la question. Donc il y a beaucoup de progrès à faire, ils sont en cours. Il y a des études, je vous ai montré les dates, c'est la première fois qu'en termes de santé on a des éléments concrets à avancer dans un débat pour essayer d'éviter qu'il se passe une vraie catastrophe sanitaire et je pense qu'il faut l'utiliser.

Sur le tunnel qui boucle l'A86 à l'ouest, le projet a été fait en 95 et on ne connaissait pas encore ces études et pourtant ils ont un cahier des charges extrêmement sévère sur ce qu'il va se passer en termes d'émanation des gaz et c'est là que ça serait intéressant d'attendre les résultats de ces études pour voir ce qu'il se passe au niveau des extracteurs et des échangeurs pour lesquels pour l'instant on n'a aucune donnée.

**Gilbert CARRERE**

Très bien, merci Madame.

**Sophie TONION**

...économique et social de la région.

**Gilbert CARRERE**

Excusez-moi, s'il vous plaît. C'est terminé. Alors je vais laisser le dernier mot de la fin à Francis Beaucire qui est membre de la commission. Juste avant lui, je voudrais simplement vous remercier de votre attention et de votre passion, y compris l'expertise qui était un peu passionnée aussi, mais après tout c'est le droit de chacun. Et simplement émettre le souhait suivant, c'est que chacun s'étant exprimé, chacun voyant un peu mieux peut-être aussi la complexité des sujets parce qu'on a assisté un peu, mais c'est tout à fait naturel à un jeu de ping-pong selon les tracés, selon les positions, selon les communes, tout ceci est très humain. Alors deuxième temps de réflexion, il faudrait bien voir qu'il y a sans doute à prendre chez les uns et chez les autres quelques éléments de réflexion supplémentaire et ce sera le souci des réunions qui viennent, auxquelles je vous convie également, d'approfondir comme je l'ai évoqué en commençant un certain nombre de ces points, de ces points qui finalement contribueront sans doute à une décision qui ne dépend pas de nous. Francis Beaucire conclut.

**Francis BEAUCIRE**

Merci Monsieur le Président. Vous, vous avez des émotions sur le projet et nous autres dans la commission particulière de débat public, nous sommes privés d'émotions sur le projet puisque nous nous sommes engagés à ne pas avoir d'avis. En revanche, nous avons des émotions sur le débat. Alors moi je voudrais exprimer deux choses qui ressortent de la séance d'aujourd'hui et puis des séances précédentes auxquelles nous avons tous assistés. La première, c'est que je pense, alors

personne n'est obligé d'être de mon avis, je m'autorise une opinion sur le débat. Je pense que nous pouvons faire un petit peu plus confiance dans l'avenir en matière de conception des aménagements. Je crois que quand on a un petit peu d'expérience de ces questions et qu'évidemment on multiplie les observations, c'est un petit peu mon métier à l'université puisque je forme des étudiants aux métiers de l'aménagement et de l'urbanisme. En fait, on voit bien qu'on ne procède absolument plus aujourd'hui comme il y a dix ans et même comme il y a cinq ans. Et si l'on se projette dans l'avenir, ce qu'on sait faire, pour rechercher les évolutions de la mobilité dans dix ou vingt ans, on doit aussi, c'est un problème de rigueur, de raisonnement, on doit aussi se projeter dans cinq ans ou dans dix ans en ce qui concerne les conceptions de l'aménagement. Et je trouve que depuis plusieurs séances, on est un petit peu en retrait de ce qui se fait de mieux et de ce qui se fera. Donc je pense que sur ces questions, et l'on peut prendre un exemple unique, c'est celui des cheminées d'aération, eh bien les cheminées d'aération d'aujourd'hui, ce n'est pas les cheminées d'aération d'il y a cinq ans ou d'il y a dix ans. Et ce que je crois, c'est qu'ici il y a un contexte particulier où en effet on n'est pas très enclin à faire confiance dans les solutions techniques. Alors peut-être qu'on peut faire l'effort pour les séances qu'il nous restent de se projeter un petit peu plus dans l'avenir, de la même façon que vous l'avez fait merveilleusement en ce qui concernait l'évolution des pratiques de mobilité pour la séance qui a eu lieu le 25 mars et je crois que ça c'est quelque chose d'important qui devrait nous permettre d'avancer un peu.

Et puis la deuxième question que je voulais aborder, ça va aller très vite, c'est que même si on fait cet effort de confiance dans l'avenir, de confiance dans le concepteur des ouvrages de demain, autoroutes comme n'importe quel autre types d'ouvrages, je crois que ça n'élimine pas la question centrale pour ce débat qui commence à nous envahir je crois nous autres à la Commission Particulière du Débat Public. Qu'est-ce qu'il faut faire, ou plus exactement, il faudrait probablement faire en sorte que la décision publique, celle qui revient au Ministère, que la décision publique ne soit pas paralysée par le blocage des opinions front contre front. Parce que ça, je crois que c'est la chose qui nous mène à un report de décision ou à la décision de ne pas décider. Or, vous avez un point de consensus entre vous, quelles que soient vos opinions. Ce point de consensus, c'est que la situation de la RN10 actuelle n'est plus tenable et par solidarité, tout le monde s'accorde à penser qu'elle n'est plus tenable. Donc la solution pour éviter d'apporter sur un plateau à un ministre embarrassé, finalement tous les motifs de ne pas décider, cette solution elle est entre nos mains. Entre les vôtres et aussi entre les nôtres puisque nous avons pour but de faire un petit peu de pédagogie ou un petit peu de maillotique, c'est-à-dire pour vous aider à construire éventuellement une solution raisonnable et de consensus. Et ça, je crois que c'est important parce que maintenant, on est au tiers du débat et moi je serais déçu, mais je dis ça, je suis en rodage. Gilbert Carrere a l'expérience de nombreux débats. Moi je suis en rodage comme Elisabeth, ce n'est pas le cas de Pierre-Jean Merlette, mais je serais déçu que ce débat ait constitué une tournée supplémentaire, un peu comme au Monopoly, sauf évidemment qu'on ne touche pas 20 000 francs en passant à la case départ. Et je crois que le fait d'avancer dans ce sens, dans le sens d'une décision qu'il serait difficile à un ministre de ne pas prendre, ça c'est entre nos mains.

Voilà ce que je voulais dire ce soir. Alors évidemment, ce n'est pas une solution, mais la solution, elle est dans la poursuite de ce dialogue et je crois qu'il nous reste maintenant les deux tiers de ce débat pour faire la démonstration qu'il peut y avoir une valeur ajoutée au débat public, ne serait-ce que pour que ceux qui doutent de l'intérêt de ce débat public soient obligés de dire à la fin « Je m'étais trompé ». Voilà, merci beaucoup.

**Gilbert CARRERE**

Mesdames, Messieurs, cette soirée se termine. Je voudrais remercier encore une fois et très vivement la commune du Mesnil-Saint-Denis qui nous a accueilli et son maire et puis vous souhaitez de nous retrouver dans les réunions suivantes. Vous avez, comme l'a dit Francis Beaucire, à apporter la valeur ajoutée qu'il faut à ce débat. Merci.

**INDEX**

*Nous vous informons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :*

Annick FEMENIA.....	17	Monsieur Boni.....	21
Christian Jacuriaux .....	14	Monsieur Debry .....	38
Jean Hullin.....	11	Monsieur DROUSSENT .....	18
Jean-Luc Letourme .....	11	Rivole.....	19
Madame Dariaux .....	21		