

# Etude comparative des différentes familles de tracés proposées

## **Commission particulière du débat public A 12**

*Ont participé à la réunion du débat public :*

*Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A 12*  
*Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission particulière du débat public A 12*  
*Elizabeth PELEKHINE, Membre de la Commission particulière du débat public A 12*  
*Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière du débat public A 12*

*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines*  
*Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France*  
*Bjorn DESMET, Direction départementale de l'agriculture et des forêts*  
*Jean-Pierre FELIX, CETE Normandie Centre*  
*Michel DEFFAYET, Centre d'études des tunnels*

*Daniel SANCHIS, Cabinet DEGEST*  
*Frédéric LE MERRER, CE SNCF-PRG*  
*Alain GENEL, Agence de notation des villes*

## **Introduction**

**Gilbert CARRERE**

**Président de la Commission particulière du débat public A 12**

Bienvenue à La Verrière pour cette nouvelle réunion du débat public sur le projet de l'autoroute A 12 et je m'empresse au nom de la Commission du Débat Public de saluer et de remercier le Maire de La Verrière qui n'est pas loin, le voilà, les élus et la population de la commune. Comme la tradition le veut maintenant, c'est le Maire de La Verrière qui va vous adresser un mot d'accueil et je lui donne la parole s'il le veut bien.

**Pierre SELLINCOURT**

**Monsieur le Maire de La Verrière**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, ce sera un petit peu plus qu'un mot d'accueil. Il n'y a quand même pas de raison qu'à La Verrière on fasse moins bien qu'à Trappes, qu'à Elancourt, qu'au Mesnil-Saint-Denis. C'est un peu plus qu'un mot d'accueil, c'est l'opinion de cette ville et de son Maire sur cette question et sur ce qui est en débat. Et comme ce qui est en débat ce sont les différents tracés et comme la ville de La Verrière est concernée quasiment par tous les tracés d'une manière très directe, pas à 100 mètres, 500 mètres, 2 kilomètres, mais sur son territoire immédiat, vous comprendrez que je prenne quelque temps pour vous parler un peu de tout cela. J'essaierai de le faire modestement, il y a beaucoup de choses qui

ont déjà été dites, il y a des choses que je n'aurai pas besoin de rappeler, mais je veux quand même rappeler quelques petites choses.

D'abord vous êtes dans ce gymnase du Bois de l'Etang, vous êtes dans un quartier qu'on dit une zone urbaine sensible. Il y en a deux à La Verrière qui représentent les deux tiers du territoire de cette ville, ce quartier est extrêmement attachant et pourtant il a été lourdement perturbé, pas tellement dans son histoire, dès le départ : une ligne à haute tension, un feder gaz, un oléoduc, la voie ferrée évidemment, tout cela est là sur le territoire. Sur ce tout petit territoire de quelques hectares. Et puis, là où vous êtes dans ce gymnase, vous êtes sur un des tracés de l'autoroute. Je vous le redis, vous n'êtes pas à 500 mètres, à 1 kilomètre, à 8 kilomètres, vous êtes dessus ! Ce n'est pas compliqué, vous regardez le gymnase, vous regardez la voie ferrée et l'un des tracés passe entre les deux. J'allais dire que je laisse le soin aux techniciens d'expliquer comment on arrive à passer entre les deux, mais non, je ne dis pas ça. Je ne dis pas ça parce que c'est totalement irréaliste. Donc voilà pour ce qui est de ce quartier qui est dans un grand projet de ville et qui est donc dans une réflexion de restructuration urbaine, sociale, un quartier qui a 35 ans d'existence, qui nécessite une grande attention et qui n'a pas besoin qu'on le perturbe plus encore qu'il ne l'a été. Il commence à sortir de ses difficultés, il serait insensé de le replonger dedans et tous les tracés qui concernent la ville démarrent, débouchent aux portes de ce quartier. Je le redis, les différents tracés que ce soit la RN 10 que ce soit les deux tracés le long de la voie ferrée, que ce soit les deux tracés médians, tous touchent le territoire communal directement, pas à côté. J'insiste un peu parce que je lis tellement de choses à ce sujet... Au fond, le seul tracé qui ne touche pas le territoire communal, c'est le tracé par le vallon du Pommeret. Et je redis que tous ces tracés pour ce quartier, qui n'a pas besoin de ça, tous viendraient se heurter à ses portes etc.

Alors, les différents tracés...

Je n'insiste pas sur la RN 10. Je voudrais simplement faire une remarque préliminaire, j'ai lu dans un cahier d'acteur qu'il n'y aurait que 2,6 kilomètres de la RN 10 entre Trappes et Les Essarts-le-Roi qui seraient urbanisés, je ne sais plus qui a écrit cette splendeur. La RN 10 est urbanisée depuis Trappes jusqu'aux Essarts-le-Roi et un peu au-delà. Je ne reprends pas tout ce qui a été dit, très bien en particulier par le Maire de Trappes, la ville de Trappes étant évidemment extrêmement concernée par la RN 10. Et pourtant le débat continue de porter de plein de manières sur le fait qu'il est possible d'aménager la RN 10. Il est évident que cet aménagement est non seulement irréalisable du point de vue des gens qui vivent dans les communes le long de la RN 10 aussi bien pour les travaux que pour les voies qu'il faudrait ajouter pour que les travaux soient rendus possibles. Cela supposerait des destructions sans nom tout le long. Donc la RN 10...

Le tracé 2A' par la zone d'activités. D'abord tous les mauvais coups contre La Verrière dans cette histoire portent des désignations en « ' », donc cela veut dire qu'ils n'étaient pas prévus au départ, ce sont des choses qu'on avait présentées auparavant, mais qui n'existaient pas au départ. Là aussi, je ne vais pas insister, lors du débat sur le développement économique des choses essentielles ont été dites. S'il y avait ce tracé, il n'y aurait plus de zone d'activités à La Verrière, quoi qu'en pensent le ou les promoteurs du tracé à un moment ou à un autre et c'est 2 000 emplois. Et quand on regarde, je l'ai relu cet après-midi le document technique de ce tracé, ce qu'il suppose pour ce qui concerne la gare qu'on déplace, le poste de transformation électrique... J'insiste auprès de vous, ce poste de transformation électrique, c'est une énorme centrale de courant continu, ce n'est pas un petit machin au coin d'un bâtiment ! Allez le long de la voie et regardez ! Nous sommes quelques-uns à être voisins de ce poste, c'est un bâtiment énorme de transformation du courant électrique dans toute cette zone. Autre disposition de ce tracé, si l'autoroute passait là, en ayant déplacé la gare ou devant la gare, la RD 13 passerait dessous. Si c'est le cas, les trémies termineraient dans le parc classé de la MGEN en raison des rayons, sauf à faire des trémies à 10 %.

Est-ce que quelqu'un a réfléchi à pourquoi au niveau de cette gare il y avait un passage souterrain à gabarit réduit qui embête tout le monde à commencer par les Verriérois ? C'est que justement les trémies ne permettent pas, sauf à couper complètement la ville en deux. Et quand on regarde les détails de la réalisation, les coûts, les montants... Je n'y reviens pas, les montants ont été donnés de la réalisation de ce tracé, c'est énorme. Il a été déjà dit plusieurs fois que pour ce tracé, il faut couper deux fois la voie ferrée, je voudrais bien préciser à tout le monde que c'est deux plus deux. Sur tous ces tracés, il y a déjà deux fois, une fois à Montigny, une fois aux Essarts et là il y en aurait deux, une fois au pont de La Villedieu à La Verrière et une fois un peu plus loin. Quatre sur dix kilomètres ! Quand on sait ce que coûtent ces traversées, les contraintes, les sommes qu'il faudrait verser à la SNCF etc. C'est irréalisable !

Le tracé 2A qui était un de ceux de départ. C'est celui qui passe là, juste là. Donc la cité, les tours du Bois de l'Étang ne sont pas à 300 mètres, mais à 10 mètres, à 20 mètres ! Vous tous qui êtes là si vous n'êtes pas de cette ville, quand vous repartirez vous regarderez, vous verrez où est la voie ferrée et où cela peut passer. Durée des travaux : vraisemblablement autour de 8 ans, c'est en tout cas ce qui est prévu pour le 2A' et on n'est d'ailleurs pas sûr que cela puisse se réaliser. Donc là passant après devant une nouvelle résidence sociale, le très beau bâtiment de la SONACOTRA qui est, je crois quelque chose de très important pour cette ville, du point de vue du respect qu'elle a pour toutes ses populations, après la mairie et puis après, le long de la voie ferrée, des pavillons qui vont sauter. J'attire d'ailleurs l'attention sur le fait que tous ces tracés dans La Verrière sont les seuls qui entraînent des destructions de bâtiments, d'entreprises, de services. Et après on continue, on arrive devant le parc de la MGEN et l'école primaire qui est là. Alors là pendant la durée des travaux, comme le parc vient quasiment mourir sur la voie ferrée, je ne sais pas comment on rentre et on sort de cette ville. Il y aura d'un côté la ville autour de la gare, les cités Orlyparc, le château et de l'autre côté toute cette partie de la ville. Sinon, il faudra éventrer le parc classé de la MGEN pour passer ou passer par Le Mesnil-Saint-Denis. Vous imaginez, vous voyez un peu ce que cela représente, dans cette ville qui est la plus petite ville du département en surface : 200 hectares, un tiers de son territoire est occupé par les grands hôpitaux de la MGEN ce dont nous nous satisfaisons. Cette ville a une histoire médicale particulière à laquelle nous sommes attachés, pour autant cette propriété de la MGEN coupe complètement la ville, alors si on multiplie ces travaux... Et après on continue pour passer sous la gare etc. Pour ne pas parler ensuite de ce qui se passe sur Coignières.

Le tracé médian et là encore le 2C'. Il y a eu un 2C, mais là il s'agit du 2C' parce qu'à l'origine, il était en tunnel, mais là non, il est en tranchée couverte. Là on est du point de vue d'un certain nombre de choix, même si tout le reste est problématique, dans le summum de tout ce qui se débat actuellement. D'un côté cette autoroute longe un hôpital psychiatrique et pas à 300 mètres, à 10 mètres ! Il y a une série de pavillons qui sont complètement concernés, des malades mentaux dont il est évident qu'ils n'ont pas besoin d'un minimum de calme ! Auparavant, l'autoroute passerait assez près d'un centre de gériatrie et d'un centre de soins palliatifs. En passant par là, il détruit complètement le seul terrain de sport de la ville, le seul et l'unique et par la même occasion, il détruit le grand lit de rivière, cette installation historiquement tout à fait exceptionnelle de l'arrivée des grandes eaux de Versailles. C'est phénoménal, personne, enfin personne, moi j'en parle, mais je vous invite à lire tout ce qui est édité, vous verrez un tas de trucs qu'il faut préserver. Depuis les granges de Port-Royal dont je précise pour ceux qui ne le sauraient pas, que je suis membre du Conseil d'Administration et donc au moins aussi sensibilisé qu'un autre à la pérennité de ces établissements historiques tout à fait considérables et à ce qui peut se faire dedans. Mais les étangs et rigoles qui ont représenté 10 % du coût de la construction de tout le château de Versailles, parc compris, à la fin du XVII, 10 %, des sommes fabuleuses ! Et dont il a été envisagé le classement au Patrimoine Mondial, et bien très tranquillement sur plus d'1 kilomètre, on envisage de faire sauter

tout cela et de le remplacer par une buse en ciment. Je n'ai pas vu que cela traumatisait quelque uns. Et toujours sur ce tracé, il y a des pavillons qui sautent, il y a des jardins qui seront amputés et on finit pour conclure le tout quasiment sur l'étang des Noës qui est sur la commune du Mesnil mais qui est complètement entouré par la commune de La Verrière qui est extrêmement attentive à l'étang des Noës. Le tracé détruit aussi vraisemblablement une partie des équipements sportifs de la commune du Mesnil. Voilà ce tracé 2C' !

Le 2D a à peu près les mêmes caractéristiques en dehors du grand lit de rivière et des grandes eaux de Versailles. Son point de départ ou d'arrivée et commun dans ce qu'à La Verrière on appelle la plaine du Mesnil, c'est-à-dire la partie de la plaine qui est au droit de l'ensemble de la MGEN, propriété encore aujourd'hui de la MGEN, où il y a des cultures de l'INRA. Donc l'autoroute passe dans tout cela. Voilà donc la situation de ce tracé 2D. Je rappelle, tout le monde le sait, je pourrais presque dire que je le dis ici sous le contrôle d'un éminent technicien, un Ministre des Transports à proposé la réalisation de ce tracé et le groupe de travail A 12 que j'ai l'honneur de co-présider avec Henri Pailleux immédiatement s'est prononcé contre. J'aimerais à propos de tout cela retrouver en toutes choses y compris dans ce qui s'écrit, y compris dans ce qui ne s'écrit pas sur cette plaine de l'ouest du Mesnil, ce qui s'écrit à propos de ce qui peut se faire dans telle ou telle ville. J'ai lu récemment dans la presse que l'aménagement de l'A 10 et que si ce n'est pas le cas alors cela ne peut pas être le Pommeret et cela ne peut pas être le Mesnil. A votre avis, c'est quoi si ce n'est pas le Pommeret et pas le Mesnil ? A votre avis ? Comment on peut dire des choses pareilles quand ces tracés dont je viens de parler sont ceux que je viens de vous décrire ? Au moins tous que nous sommes, nous qui depuis le départ disons « Pas d'autoroute dans les villes ! Pas de traumatisme ! », mais cela vaut pour tout le monde ! C'est peut-être ça notre grandeur au moins !

Alors est-ce le Pommeret ? Comme vous savez que je suis Président du groupe A 12, la question est claire. Je ne dirais qu'une seule chose dans ce domaine. Il est toujours question du classement de ce Pommeret. Je vous invite à lire, ce n'est pas très vieux, cela date du 17 janvier 2005, mais on est en 2006 quand même, c'est le classement du Pic du Midi. Dans le Pic du Midi, on a classé tout le Pic du Midi et on a déclassé 116 hectares pour permettre le développement d'une station de sports d'hiver qui s'appelle La Mongie qui s'était déjà développée depuis quelque temps. Vous voyez bien que ce n'est pas impossible, il y a de nombreux autres exemples, je vous donne celui-ci qui est tout récent. Au fond s'il y a une volonté politique bien évidemment que c'est possible !

Alors, et j'en aurais presque terminé, Monsieur le Président, les transports en commun. Est-ce que vous avez bien regardé les uns et les autres que ces transports en commun, ce sont encore les mêmes qui les ont, sauf à créer une ligne TGV dans la vallée de Chevreuse, jusqu'à preuve du contraire, la grande ligne historique qui a conduit Napoléon III à inaugurer la gare de La Verrière, elle est là. Avec ses avantages, mais aussi ses inconvénients pour cette ville qui accueille avec plaisir et quelquefois avec un peu de charge l'ensemble des personnes qui fréquentent cette gare, qui nous imposent de trouver quelques solutions de stationnement etc. Et c'est toutes ces communes le long de la RN 10 qui depuis très longtemps et qui n'ont pas attendu tout d'un coup d'avoir besoin de découvrir la lune un jour d'éclipse, cela fait longtemps que ceux-là disent « *Il faut le prolongement de la ligne C du RER, il faut La Verrière-La Défense jusqu'à Rambouillet* », je n'y reviens pas on a discuté de tout cela. Ceux-là ont dit ça depuis longtemps. Ce que je constate par contre de la part de certains qui n'ont que ce mot à la bouche en ce moment, j'aurais bien aimé qu'ils l'aient à la bouche de la même manière quand il s'agissait de confirmer un dépôt d'autobus de transport en commun dans une des communes de la vallée de Chevreuse. Je trouve que ce serait plus solide et plus cohérent. Je pourrais vous dire exactement où c'est si vous voulez, vous le savez bien.

Ma dernière remarque est une remarque annexe. Un certain nombre des amis du groupe de travail A 12 ont dit « *Mais enfin ce n'est pas possible, pourquoi il n'y a pas de cahier d'acteurs ? Vous savez, ils sont distribués à l'entrée etc.* ». Comme je suis co-président et qu'Henri Pailleux est toujours souffrant, je voudrais vous préciser qu'on a bien envoyé un cahier d'acteur et qu'il nous a été dit, écrit, que la manière dont il était fait ne permettait pas qu'il soit publié parce qu'il comportait... J'ai trouvé ça très obscur et je voudrais bien qu'on surmonte cette situation surtout quand je vois un certain nombre de cahiers d'acteur dont certains émanent de groupes ou de groupuscules politiques dont la démarche est très largement de tenter de gagner quelques... Je trouve que si les autres ont le droit d'être publié, le cahier d'acteur du groupe A 12 devrait l'être rapidement.

Voilà ce que je voulais vous dire, en vous remerciant. J'ignore complètement combien de temps, j'ai parlé, tout le monde dira que c'est trop mais j'avais quand même un certain nombre de questions à vous dire comme Maire de cette ville qui se bat pied à pied depuis très longtemps pour la qualité de cette ville y compris à propos de cette question. Et vous comprendrez à travers tout ce que je vous ai dit qu'on a quelques raisons avec toute la population de La Verrière de dire tout cela. La preuve en est que samedi matin, sous une pluie battante, nous étions dans la coulée verte, ce que l'on appelle la vraie coulée verte celle qui était depuis le départ, 400 à prendre une sorte de délibération, classant cette coulée verte en zone de promenade protégée. Protégeons tout cela, protégeons Trappes, protégeons La Verrière, protégeons les paysages, protégeons les monuments, mais pas certains et pas d'autres en fonction de ce que cela arrange. Je trouve que ça c'est assez problématique. Voilà, je vous remercie.

*Applaudissements nourris.*

### **Gilbert CARRERE**

Merci Monsieur le Maire, je voudrais vous présenter parmi les participants directs, vous êtes tous participants naturellement, à ce débat, à ma gauche Monsieur Francis Rol-Tanguy qui est Directeur régional de l'équipement, assisté de Monsieur Michel Labrousse de la Direction de l'équipement des Yvelines et qui est intitulé chef de projet, c'est donc lui qui en direct suit ce débat. Monsieur Jean-Pierre Félix du CETE, c'est-à-dire du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Rouen, Monsieur Michel Deffayet, Directeur du Centre d'études des tunnels, voilà qui nous intéresse et Monsieur Desmet, Directeur adjoint de l'agriculture de Versailles. Je voudrais également, mais de l'autre côté si j'ose dire, accueillir Monsieur Alain Genel de l'Agence de notation des villes, Monsieur Frédéric Le Merrer, du Comité d'Entreprise de la SNCF-Paris Rive Gauche, Daniel Sanchis, et puis je ne voudrais pas oublier tout à fait de l'autre côté, Monsieur Jean Poulit, ancien Président de l'Institut Géographique National.

Mesdames et Messieurs, avant d'aller plus loin, maintenant que je vous ai présenté les acteurs du débat, je voudrais vous rappeler à quel point ce débat intéresse pour ne pas dire passionne de gens. Je veux dire par là que vous devez être parmi les près de 4 000 participants, un peu plus ou un peu moins ; que le site Internet de la Commission du débat Public a reçu plus de 24 000 visites ; que le nombre de pages consultées dépasse 154 000 ; que le nombre des cahiers d'acteur qu'évoquait le Maire de cette commune en traitement est de 6 et le nombre déposé est de 7 ; que nous sommes à 1 100 questions, dont 259 n'ont pas encore de réponses mais en auront d'ici la fin du débat ; que plus de 1 000 avis ont été formulés, 1 042 exactement et que le nombre de lettres T en plus des avis et des questions est à ce jour de 921. C'est vous dire à quel point sur l'hypothèse ou le projet de développement de l'A 12 intéresse toute cette partie de population et de communes dont vous êtes.

Avant de développer encore et de vous présenter le détail de cette soirée, je voudrais au nom de la Commission du Débat Public, vous lire rapidement la courte déclaration suivante :

Parvenue aux deux tiers du Débat Public sur le prolongement de l'autoroute A 12, la Commission Particulière du Débat Public estime nécessaire de rappeler que ce débat est destiné à éclairer le Ministère de l'Équipement dans le choix du tracé ou le choix d'une autre solution au terme d'un débat approfondi, transparent qui n'aura éludé aucune question, occulté aucune position, qui aura traité de tous les aspects du projet, en particulier son environnement urbain, rural, social et culturel et de ses impacts en amenant tous les acteurs dont vous êtes à aller au fond du sujet. Elle lui a posé des questions en vue de les rendre publiques aujourd'hui. Toutes les questions qui ont été posées seront rendues publiques sur le site Internet et dans la presse à partir de demain. Le débat public n'est pas un *meeting* électoral, son résultat ne se mesure pas à l'applaudimètre ou à la longueur des calicots, son résultat s'apprécie dans la durée totale de ce débat. Le principe premier, je l'ai dit, nous l'avons dit, c'est la transparence, c'est l'équivalence des participants. La parole de l'un vaut la parole de l'autre. Ce n'est pas une réunion d'élus, ce n'est pas une réunion de responsables professionnels ou associatifs. Ceux-ci ont eu ou auront très légitimement d'ailleurs à débattre du sujet avec le Maître d'ouvrage, les autorités de l'Etat, de la Région ou du Département. Ce soir, la Commission demande aux élus présents, aux responsables d'association présents de ne pas donner l'impression d'accaparer la discussion, de consentir à un partage équitable du temps de débat, en faveur d'eux-mêmes, mais aussi de ceux dont la seule qualité est d'être citoyens. Pas seulement usagers, pas seulement riverains, aussi usagers, aussi riverains, mais d'avantage encore citoyens. Lorsque la Commission intervient pour poser ou repose des questions, elle ne prend pas partie, elle ne prendra pas partie Mesdames et Messieurs, elle est dans son rôle de passeur d'idée. Au demeurant, toutes les questions que la Commission a reçues et qu'elle se pose elle-même ont été et vont être largement publiées. La Commission quant à elle ne dérogera pas à son principe d'indépendance, à son devoir d'impartialité, elle accepte d'être jugée le moment venu sur son application de ce principe. En participant à des réunions dans chaque commune, en acceptant de se rendre à des rencontres avec les municipalités, la Commission a voulu rendre au plus grand nombre plus facile leur légitime souci d'information et d'expression de leur position. La Commission restera dans la même disponibilité jusqu'à la fin du débat, persuadée qu'elle est que tôt ou tard ici où là, un jour ou l'autre une décision devra intervenir pour le bien des populations.

Voilà la déclaration que je voulais faire, avant d'ajouter plus avant que nous avons un certain nombre d'études complémentaires. Je voudrais rappeler à cet égard qu'outre le dossier du Maître d'ouvrage que beaucoup d'entre vous ont, outre la synthèse un peu plus courte qui a été diffusée, plusieurs études complémentaires ou contre-expertises ont été demandées. Je ne les rappelle pas toutes, l'une d'entre elles est en cours, elle a été demandée notamment par le Président du Parc de Haute-Chevreuse ; une autre a été demandée sur la requalification de l'A 10 ; le Conseil Régional a engagé lui-même une étude complémentaire dont nous ne connaissons pas encore tout à fait les termes. Outre ces études proprement dites, nous sommes en présence de plusieurs propositions dont une émane de l'Association des Amis de la Forêt de Trappes et Port-Royal qui nous a indiqué qu'elle avait une contribution développée à apporter. Nous avons également une étude sur le prolongement de l'A 12 par une association qui s'appelle l'ASACOMA, l'Association Syndicale de la Zone d'Activités du Parc de Coignières-Maurepas devenu Parc d'activités Paris Ouest. Nous avons ainsi un certain nombre d'études qui s'ajoutent à celles que j'ai indiquées et à celles que le Maître d'Ouvrage c'est-à-dire la Direction de l'équipement à notre demande a déposées en supplément de son dossier initial : une note de synthèse complémentaire sur la faisabilité de la solution dite « famille 5 » dont nous parlerons tout à l'heure, une étude sur le Plan de Prévention des Risques Technologiques de Coignières, elle sera aussi diffusée sur Internet. Nous sommes aussi en présence d'une étude par la société Aliséa, une étude d'expertise et de gestion écologique sur le

parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse, c'est une mission de conseil en environnement relative au projet A 12 et elle est signée Agnès Baul, elle est de mars dernier et elle sera également à disposition. Nous avons encore une étude complémentaire du Maître d'ouvrage sur les perspectives de trafic à échéance 2020, je vais y revenir. Enfin, une étude complémentaire du même Maître d'ouvrage sur l'opération d'intérêt national Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines dont il sera peut-être question ce soir. Est-ce que j'en ai fini ? Je pense que oui. Pas tout à fait ? On va y venir.

Toutes ces études complètent, le cas échéant corrigeront, on verra ce qui se passera, le dossier initial du Maître d'ouvrage qui est ici représenté comme je l'ai dit par le Directeur Régional de l'Équipement, le Chef de projet et je n'oublie pas que le Directeur départemental des Yvelines est ici présent, je voudrais le saluer. Je voudrais également indiquer que nous avons là une masse d'informations qui sont à votre entière disposition pour ceux qui ont le souci ou le loisir d'approfondir le sujet. Mais à propos de loisir pour approfondir le sujet, vous me permettrez de vous demander en levant la main, quels sont ceux qui viennent à ce débat pour la première fois. Merci. Ceci veut dire que vous êtes nombreux à connaître déjà un peu ou beaucoup de ce sujet, et par conséquent nous pouvons passer plus vite sur un certain nombre de points qui sont déjà connus, mais naturellement sauf à y revenir à votre demande.

Je l'ai dit tout à l'heure et je le répète s'il est besoin, ce débat public est devant le public, avec le public et par conséquent durant cette soirée nous réserverons des temps dans lesquels nous aurons de plaisir de vous écouter sauf pour ceux qui préfèrent écrire et des pages seront préparées à cet égard pour établir des notes que je lirai et qui seront ou répondues en séance ou qui auront une réponse ultérieurement, mais elles en auront obligatoirement une. Si vous voulez, nous avons maintenant fait le tour des sujets. Il me reste à vous dire que nous ne sommes pas uniquement en présence des tracés qu'évoquait tout à l'heure le Maire de La Verrière, nous avons reçu depuis deux ou trois autres propositions. Elles vont venir, Monsieur Merlette, membre de la Commission avec moi, va les évoquer très vite. Nous serons obligés ce soir d'aller un peu vite sur certains sujets, c'est pour cela que je dis à Monsieur Merlette qu'il sera bien inspiré d'être bref. Mais il faut savoir qu'outre les projets du maître d'ouvrage, il y en a au moins deux autres qui sont venus, que nous ne voulons pas laisser de côté et qui donneront lieu ou qui ont déjà donné lieu à réflexion et étude, mais nous vous les présentons, au moins en titre, tels qu'ils sont. Monsieur Merlette ?

### **Pierre-Gérard MERLETTE**

Mesdames et Messieurs, deux propositions de tracés alternatifs. L'un a déjà été transmis au Maître d'ouvrage, grossièrement il reprend la nationale 12 jusqu'à Pontchartrain puis redescend sur un tracé nord-sud pour rejoindre la nationale 10 entre Les Essarts et le Perray-en-Yvelines. Donc voici une des propositions qui ont été faites qui a déjà été transmise au Maître d'ouvrage pour qu'il en fasse l'analyse et la critique. Le deuxième vient de nous être transmis, donc je vous le livre tout de go. Un tracé de la RN 10 qui passe par les zones d'activités, je cite, zones du Pas du Lac, des Prés, de l'Observatoire, du Buisson, de Trappes-Elancourt, des Bécanes, de Paris-Ouest et des Marais. Ce tracé peut se décomposer en deux grands tronçons : au nord entre l'actuelle A 12 et la Commanderie des Templiers, la deuxième partie reprenant la nationale 10 à partir de la Commanderie des Templiers. Nous le transmettrons bien entendu au Maître d'ouvrage qui en fera une analyse critique. Voilà Monsieur le Président.

**Gilbert CARRERE**

Bien. Vous avez donné aussi celle de Maurepas ? Oui ? Bien. Ces tracés complémentaires viendront dans le débat, ils sont soumis à l'heure qu'il est à l'appréciation et à l'analyse du Maître d'ouvrage. Quand on dit, Maître d'ouvrage c'est un peu un grand mot pour signaler qu'il s'agit de la Direction départementale de l'Équipement des Yvelines.

Nous passons à la première partie de cette soirée qui est consacrée à la présentation des tracés, et je vais demander à la Direction départementale, au Chef de projet, peut-être avec le concours du Direction régional qui jugera, de nous les présenter s'ils le veulent bien rapidement. A l'issue de cette présentation, je donnerai la parole à vous tous et vous toutes pour un petit moment avant de passer à une deuxième phase qui sera celle de la recherche d'une grille, autrement dit d'un élément d'analyse ou de jugement comparé que nous essayerons de faire avec vous pour comparer les tracés. Et oui dans une troisième partie de la soirée, longue soirée peut-être, nous laisserons la parole à des intervenants pour apporter quelques éclairages un peu inattendus peut-être du sujet, mais il faut être inattendus. Dans tout ceci, Mesdames et Messieurs, soyez en sûrs, la parole vous sera laissée, si vous voulez être un peu patients, si vous vous annoncez et si vous acceptez que lorsque non pas la Commission, mais le Maître d'ouvrage ne pourra pas répondre d'un coup, de lui laisser le temps de rentrer à Versailles et d'apporter une réponse que la Commission vérifiera puisque la Commission contrôle la tenue des réponses apportées aux questions. C'est-à-dire qu'elle ne se prononce pas sur le fond du sujet, mais elle veille à ce que la direction de l'équipement, le Maître d'ouvrage comme on dit, réponde non pas à côté mais bien sur le sujet de chaque question.

Voilà, je demande au Maître d'ouvrage s'il veut, rapidement présenter les tracés qui sont en débat ce soir.

## **Les différents tracés en débat**

**Michel LABROUSSE**

**Chef de projet, Directeur départemental adjoint de l'équipement des Yvelines**

Merci Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir, je vais le plus synthétiquement possible faire cet exposé introductif. Bien évidemment nous répondrons tout au long de cette réunion à des questions supplémentaires et en faisant ce petit diaporama, je pensais que je pourrais déjà répondre à des questions qui sont fréquemment posées, que nous lisons beaucoup dans les questions écrites que vous nous adressez ou qui ont pu être posées lors des séances précédentes. Alors déjà on peut se poser comme question pourquoi quatre familles et sept scénarii ? Le projet de prolongement de l'A 12 a une longue histoire, donc nous la remettrons rapidement en perspective et nous montrerons également le moins techniquement possible comment on peut définir un tracé, ce que l'on peut faire, ce que l'on ne peut pas faire. Puis, nous mettrons aussi en perspective une question qui nous a déjà été posée c'est est-ce que les trajets qui sont soumis au Débat Public sont intangibles, c'est-à-dire est-ce qu'ils peuvent être modifiés ou non ?

Très rapidement un historique des études parce que certains d'entre vous peuvent être tentés de nous demander si nous ne pourrions pas étudier telle ou telle solution. Pour faire un rapide historique ; en 1986, une première concertation a été organisée sur plusieurs tracés au nord et au sud de la RN 10. En 1997, il y a eu à nouveau une concertation sur quatre fuseaux et quatorze itinéraires qui n'a pas débouché et c'est ainsi que dans le cadre de la Commission Nationale du



Débat Public nous nous trouvons aujourd'hui à discuter sur un dossier du Maître d'ouvrage qui présente quatre familles et sept scénarii.

Vraiment très rapidement la vue des familles qui avaient été mises à la concertation en 1986 ; et voici ce que l'on appelle les fuseaux, donc de différentes couleurs à l'intérieur desquels nous avons à nouveau en 1997 engagé une concertation. Voilà le rappel pour ceux qui n'en n'auraient pas pris connaissance des familles qui sont mises au Débat Public et pour lesquelles je rappelle que le Maître d'ouvrage les présente à plat et sans préférence : quatre familles et sept scénarii. Nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de cette réunion, les points que vous voyez sur cette carte figurent la localisation possible des échangeurs. Lorsqu'on cherche à définir un tracé, les techniciens que nous sommes, cherchons à concilier trois grands objectifs.

- Le premier objectif est technique, nous faisons une route ou une autoroute pour la sécurité, le confort des usagers et nous devons vérifier la faisabilité technique de l'ouvrage en recherchant, c'est dans l'intérêt général, le meilleur rapport entre l'utilité et le coût.
- Nous devons l'insérer dans le territoire, rechercher des emprises, rechercher des points d'échange pour que cela puisse desservir toutes les zones qui ont besoin de l'être. En résumé, il faut que ce tracé, ce projet puisse contribuer à l'aménagement local.
- Enfin, il faut et c'est sans doute la plus grande difficulté porter le moins atteinte au cadre de vie humain ou naturel et offrir pour les différentes solutions étudiées les protections qui sont les plus acceptables possible.

En termes de sécurité et de faisabilité technique, nous devons composer avec des règles. Une route ce sont des virages, des pentes, des descentes, des montées, on ne peut pas faire n'importe quoi pour respecter des règles de sécurité. C'est l'obligation de faire des ouvrages et des équipements, c'est la question, et je crois que nous aurons l'occasion d'y revenir dans cette réunion du choix entre une solution tunnel ou tranchée couverte. Nous expliquerons la différence si c'est nécessaire et ce choix est imposé par des considérations techniques avant même la question financière. Enfin, c'est le respect de différentes réglementations que nous devons appliquer pour nos ouvrages pour la santé des riverains, pour la sécurité des usagers et des riverains et plus généralement pour l'environnement. Donc, si nous venons maintenant à notre projet, le prolongement de l'autoroute A 12, qu'elle en est la problématique ?

Tout d'abord, vous l'avez noté, nous avons une famille que nous avons étudiée que l'on nomme « La transformation de la RN 10 » qui présente comme grande caractéristique de devoir être réalisée sous trafic, c'est-à-dire en maintenant l'écoulement de la circulation sur la RN 10. Nous avons présenté deux scénarii qui bornent le champ des possibles : j'ai pu lire et entendre que le scénario « Aménagement route express » était un scénario qui vraiment n'était pas acceptable et qu'à l'inverse le scénario « Tranchée couverte sous la RN 10 » était un scénario repoussoir. Si nous les avons mis dans le dossier c'est que par le passé ces solutions ont pu être évoquées par les uns et par les autres, et l'exercice qui nous est demandé aujourd'hui au Débat Public, c'est de tout vous présenter. Et entre ces deux scénarii, il y a un champ du possible. Ensuite il y a les trois autres familles, 2, 3 et 4 qui ont comme caractéristique d'être hors emprise de la RN 10 et qui se différencient on y reviendra par la recherche des différentes emprises pour y mettre une infrastructure neuve. Aucune famille ne répond à tous les objectifs, sinon ce serait trop facile et on ne serait pas là. C'est peut-être le cœur du débat de savoir quel critère le débat public peut-il nourrir dans la réflexion du Maître d'ouvrage pour faire l'analyse comparative de ces familles.

Quels sont maintenant les grands indicateurs, les grands critères que l'on pourrait prendre en compte ? L'utilité du projet, c'est quand même fait pour cela, c'est pour que nous y circulations. C'est pour que cela puisse également souscrire à d'autres objectifs qui ont été présentés lors d'autres réunions comme la complémentarité avec d'autres modes de transport et la contribution à l'aménagement du territoire et notamment les projets locaux. Les indicateurs c'est également la comparaison des effets positifs et négatifs sur l'environnement humain et naturel et cela suivant une approche globale et collective. Le rôle de l'Etat qui est comme on dit le garant de l'intérêt général ce n'est pas d'opposer les tracés, c'est de trouver le tracé le moins mauvais, celui sur lequel il y a les meilleurs équilibres entre les avantages et les inconvénients avec un point fort, bien évidemment pour les avantages. Et enfin, les coûts pour la collectivité parce que d'une manière ou d'autre autre c'est la collectivité qui paiera.

A ce stade peut-on dire que les tracés qui ont été présentés par le Maître d'ouvrage sont intangibles ? Est-ce que la carte que j'ai présentée tout à l'heure fige définitivement les choses ? Pour répondre raisonnablement à cette question, il faut quand même rappeler qu'il y a des points de passage obligés. Le prolongement de l'autoroute A 12 vient en raccordement de l'autoroute A 12 existante, donc il faut bien que nous allions à ce point d'origine. La semaine dernière un intervenant disait « *Mais est-ce qu'on peut passer un peu plus à l'ouest de Montigny ?* », il se trouve que l'emprise réservée dans Montigny vient dans le prolongement de l'A 12, donc il y a l'obligation de venir se raccorder à l'A 12 existante. Il y a également des franchissements que l'on doit faire notamment de voies ferrées, et il y a aussi des emprises urbaines qui sont contraintes, donc des points de passage obligé. Il y a aussi des latitudes, qui peuvent être dans la conception même des ouvrages, dans les profils en travers des routes, dans les échangeurs, pour certains échangeurs en tout cas pour leur localisation précise, leurs caractéristiques, les équipements de protection dont on a déjà largement parlé, je crois. Il y a également des latitudes là où nous avons des emprises qui sont moins contraintes et c'est le plus souvent dans des zones qui sont moins urbanisées. Enfin, il y a peut-être ne l'a-t-on pas suffisamment dit jusqu'à présent, des combinaisons possibles de tracés à partir des familles et des scénarii qui vous ont été présentés.

Voilà, j'en reste là puisque après nous avons la description de chaque famille, mais nous ferons appel à ces supports lorsque des questions précises nous seront posées. J'en ai terminé Monsieur le Président, merci Mesdames et Messieurs.

### **Gilbert CARRERE**

Une question vient touchant la nationale 10 et sa requalification comme on dit joliment. Le sous-préfet de Rambouillet a avisé la Commission Particulière d'une étude qui est semble-t-il très engagée de requalification de la nationale 10 avec des financements sans doute prévus Et j'aimerais que vous nous disiez rapidement si ce projet; qui est plus qu'un projet qui est en cours de préparation très active, répond à l'une ou l'autre des hypothèses de tracé ou si c'est l'une ou l'autre des solutions temporaires. De quoi s'agit-il ?

### **Michel LABROUSSE**

Oui, on pourrait dire que c'est une solution temporaire. C'est une solution d'attente. L'opération de requalification de la RN 10 qui est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, donc avec un financement de l'Etat et des collectivités vise à faire des aménagements pouvant apporter en termes de sécurité, en termes de résorption des points noirs. Elle permettrait aussi le démarrage d'une opération de requalification à plus long terme de la RN 10 dans l'hypothèse où le

prolongement de l'autoroute A 12 se ferait hors de ces emprises des éléments d'amélioration significatifs qui permettraient d'attendre la mise en service du prolongement de l'A 12 si cette solution était décidée.

Pour travailler avec les différentes communes et collectivités le long de la RN 10 sur ce projet, le Préfet des Yvelines a mis en place un Comité de pilotage technique qui se réunit régulièrement et dont la prochaine réunion est prévue à l'issue du débat public le 22 juin pour être précis.

### **Gilbert CARRERE**

Il s'agit de travaux qui doivent commencer quand ? Prendre fin quand ?

### **Michel LABROUSSE**

Ce sont des travaux qui ont déjà démarré puisque nous les faisons par ce que nous appelons des sous-opérations. Les protections phoniques à Elancourt et Maurepas qui viennent d'être terminées sont une des opérations. Il y a également l'opération dite de la couverture urbaine de Trappes pour laquelle des études techniques sont en cours et dont les premiers travaux de réalisation pourraient démarrer entre 2008 et 2010 suivant la nature des travaux par lesquels nous déciderions de commencer. Ainsi également que les aménagements de carrefour du RD 912 et du RD 23 qui sont de part et d'autres de cette couverture et contribuent à l'objectif de l'amélioration de l'entrée de ville de Trappes. Il y a également d'autres aménagements et le document que vous avez cité tout à l'heure, Monsieur le Président, le complément que nous avons remis à la Commission Particulière à votre demande donne le détail du calendrier prévisionnel et de l'ensemble des aménagements qui sont prévus ainsi que quelques schémas qui permettent au public d'en avoir une représentation plus exacte.

### **Gilbert CARRERE**

D'accord. Alors, nous n'allons pas entrer dans le détail de cette opération, la question importante est celle-ci : est-ce qu'il s'agit là du commencement de la réalisation d'une des hypothèses c'est-à-dire la requalification en vraie grandeur de la nationale 10 ou est-ce qu'il s'agit d'une solution d'attente, je n'ose pas dire de rustine, d'attente ?

### **Michel LABROUSSE**

Je préfère parler de solution d'attente. On va dire que c'est une opération qui permet d'anticiper sur ce qui est un objectif fort affiché par le Maître d'ouvrage qui est la requalification de la RN 10 donc un réaménagement en boulevard urbain. Nous aurons la possibilité si vous le souhaitez de montrer des photos de boulevards urbains, c'est peut-être parlant pour certains d'entre vous et cela l'est peut-être moins pour d'autres. Donc un boulevard urbain c'est quelque chose qui ressemble d'avantage à une rue qu'à une autoroute et qui permet de refaire des trottoirs, qui permet de faire des bandes cyclables, qui permet d'avoir un terre-plein qui sépare les deux courants de circulation engazonné et non pas de glissière béton, qui permet de restaurer des traversées piétonnes, des traversées pour les deux-roues, donc qui permet de mettre des aménagements urbains. Donc c'est une opération complémentaire au prolongement de l'autoroute A 12.

**Gilbert CARRERE**

Très bien, le Maire de La Verrière, Monsieur Sellincourt avait indiqué déjà comment se présentaient les différents tracés avec sa position que tout le monde comprend, à titre de présentation de la conférence. Vous avez eu de la part du Maître d'ouvrage un rappel très rapide de ce que sont ces tracés plus ceux qui ont été demandés par ailleurs, les deux qui ont été mentionnés par Monsieur Merlette. Il s'agit donc de quelque chose de très bref pour l'instant, cela dit comme je crois comprendre qu'il y a un certain nombre d'impatiences dans le public si j'en juge par l'épaisseur des feuilles de questions ou d'opinions qui sont déjà arrivées, nous allons peut-être consacrer quelques minutes à ces premières questions posées en demandant à chaque fois au Maître d'ouvrage s'il le peut d'y répondre ou en veillant à ce que la réponse puisse être rapidement donnée.

Je prends les questions un peu en vrac, pardonnez-moi cette expression, parce qu'elles arrivent sur des sujets très variés que nous n'avons pas le temps de traiter en cas généraux.

Monsieur Labrousse, une question de Colette Moulin, des Essarts, qui demande : « *Dans le cadre de la feuille 1 A 12, sous RN 10, quelle est la profondeur du creusement ? Aux Essarts, j'ai vu juste une carte plancher plafond : 15,10 mètres ?* », je ne sais pas ce que cela veut dire, mais c'est vous qui allez nous le dire.

**Michel LABROUSSE**

On va peut-être essayer de... Je voudrais bien passer un schéma type. Pour pouvoir utiliser les emprises de la RN 10 pour rétablir la circulation nous avons imaginé que la solution d'une tranchée couverte si elle devait se faire sous la RN 10, c'est vrai d'ailleurs dans les autres emprises, devait se faire sous la forme de deux niveaux superposés et non pas de deux niveaux côte à côte. Donc la profondeur de l'ouvrage, je dirais est de 10 à 12 mètres. La manière dont on peut inscrire l'ouvrage en profondeur dépend d'un certain nombre de facteurs qui tiennent à la nature du terrain à la nécessité d'avoir un profil en long et la tranchée qui respecte les règles...

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, cela peut aller de où à où en profondeur ?

**Michel LABROUSSE**

La partie que l'on appelle le radier c'est-à-dire le plancher pourrait être à une profondeur de l'ordre de 12 mètres ou de 15 mètres selon ce que me dit mon voisin de gauche qui a fait les études de faisabilité de ces ouvrages.

**Gilbert CARRERE**

Question de Monsieur Claude Pluguet du Mesnil-Saint-Denis qui demande « *Le futur tracé de la nationale 10 après la sortie sud de la déviation du Perray-en-Yvelines n'est pas précisé dans l'étude du Maître d'ouvrage. Quels sont les travaux prévus (augmentation du nombre des voiries etc.) ?* »

**Michel LABROUSSE**

Si je comprends bien cette question c'est quel serait l'aménagement de la RN 10 au sud du Perray-en-Yvelines, actuellement au sud du Perray-en-Yvelines nous avons deux opérations qui sont inscrites et donc financées au Contrat de Plan. Il s'agit de la mise à deux fois deux voies de la déviation actuellement de Rambouillet. Actuellement vous savez que c'est un goulet d'étranglement puisqu'on passe sur une file et donc nous voulons faire la continuité de la déviation du Perray avec des caractéristiques à deux fois deux voies. Et nous avons engagé, certains usagers s'en sont peut-être aperçus, la mise à deux fois deux voies de la RN 10 entre Rambouillet et Ablis.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Robert Marchomlette, je m'excuse si j'égratigne son nom, mais il a écrit un peu vite, de Maurepas demande au Maître d'ouvrage, pas à la Commission : « *Avez-vous tenu compte du gazoduc qui longe la RN 10 à la hauteur de la Malmedonne, gaz sous haute pression ?* »

**Michel LABROUSSE**

Nous avons une connaissance de tous les réseaux qui sont dans le domaine public routier et l'identification des gazoducs, des réseaux d'eau pluviale, de toutes les canalisations fait partie des investigations que l'on fait lors de l'étude de faisabilité d'un tracé. Et l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles des travaux sur des emprises qui sont déjà occupées sont coûteux, l'un des éléments explicatifs du coût de la famille 1, c'est parce que nous devons procéder dans ce cas-là au déplacement des réseaux, et avec des techniques qui évidemment ne privent pas les usagers du gaz ou de l'eau.

**Gilbert CARRERE**

Nous sommes sur une première série de questions, il va en venir d'autres naturellement, nous sommes en train de nous les répartir, est-ce que dans la salle deux ou trois d'entre vous veulent intervenir ? Nous prenons quelques minutes pour leur laisser la parole.

**Germaine ROBIN, Adjointe au Maire de La Verrière**

J'ai posé, il y a un certain temps une question sur le site à laquelle il m'a été répondu sans problème, j'avais posé cette question à la suite de la venue de Madame Sylvie Faucheu. Cette question concernait le terme de compensation qui m'avait à l'époque un peu surprise, c'est le moins que l'on puisse dire. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt la réponse qui m'a été donnée à cette question. Je ne lis qu'un passage et je vais poser une question supplémentaire, « *En cas de passage sur un endroit habité, par exemple, il serait procédé à une expropriation avec indemnisation à hauteur du préjudice subi... Un autre exemple, la protection contre le bruit ...* ». Je n'en doute pas un seul instant. Sauf que Monsieur Sellincourt a précisé tout à l'heure qu'à La Verrière, et je me souviens avoir dit à Madame Faucheu que c'est bien parce que les deux tiers des habitants de La Verrière vont être concernés. Elle avait paru complètement stupéfaite devant ma remarque. Sauf qu'à La Verrière, cette réponse répond aux propriétaires, on n'exproprie pas des locataires, il n'y a pas de raisons, ils ne sont pas chez eux, on exproprie des propriétaires, à La Verrière, je suis désolée et réellement Pierre Sellincourt l'a dit tout à l'heure ça touche effectivement beaucoup de pavillons. Beaucoup plus sans doute que partout ailleurs puisqu'on a de multiples tracés, et on a de

la chance on est toujours pris. Mais comment fait-on dans ces tracés pour les cités HLM ? On ne peut pas les indemniser, ils ne sont pas propriétaires, on va indemniser Le Pivoi ou autre, je suis ravie, mais ce n'est tout de même pas ça qui va me satisfaire. Nous avons ici dans cette salle un grand nombre d'habitants des deux cités HLM, nous ne sommes pas par accident en zone urbaine sensible. Qu'elle est la réponse ? Et cela correspond bien aux tracés, a-t-on tenu compte dans ces tracés d'un phénomène de compensation et que fait-on de tous ces locataires ? Nous devons être la commune, sans doute que Trappes n'est pas à envier non plus, la plus concernée.

*Applaudissements*

### **Michel LABROUSSE**

Derrière le terme compensation, le Maître d'ouvrage met deux sens. Il y a d'abord la compensation au sens collectif, donc lorsqu'un patrimoine commun comme un paysage, une forêt, un équipement public est remis en cause par un projet, il doit sans sa solution déterminer de quelle manière il va le compenser. Il va apporter une solution de remplacement même si elle n'est pas à l'identique. Ensuite, il y a les compensations au sens individuel en faisant la distinction entre ceux qui peuvent subir le dommage du projet en tant que propriétaires ou en tant que locataires. En tant que propriétaire, c'est suivant des procédures qui sont menées sous l'autorité du juge de l'expropriation, si ce que l'on appelle la négociation amiable n'aboutit pas et une juste indemnisation est effectivement recherchée par le juste de l'expropriation à partir de la connaissance du marché foncier. Ensuite, pour les dommages qui peuvent être subis par les locataires, il y a là Madame effectivement un travail très important à mener que l'Etat ne peut pas mener seul, qu'il mène avec les bailleurs sociaux, sachant que l'Etat est responsable de la politique de logement, et il va le faire aussi avec les communes et les collectivités qui connaissent aussi la situation des personnes. C'est donc de cette manière que nous recherchons les solutions de relogement des personnes qui devraient quitter leurs logements dans l'éventualité où ceux-ci seraient supprimés par le projet.

### **De la salle**

J'habite à Elancourt et je suis venu ce soir à cette réunion en me disant qu'on allait enfin aborder le cœur du sujet, que le Maître d'ouvrage allait nous présenter dans le détail les quatre tracés, ou les sept tracés et qu'il allait enfin nous expliquer les avantages en termes de temps gagné et les inconvénients en termes de bruit et de pollution. Je commence à être fortement inquiet parce que je vois que cette phase-là va passer à l'as, permettez-moi l'expression, et je suis très inquiet de voir qu'on va se contenter de nous dire qu'il y a des principes de tracés mais sans en donner les avantages et les inconvénients ni le contenu des tracés. Donc je voudrais bien que le Maître d'ouvrage se mette à l'ouvrage et nous dise bien comment s'organisent les divers tracés, par où ils passent, quels en sont les avantages et les inconvénients et qu'il donne aussi des indications sur les gains de temps des divers tracés.

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur, je vais peut-être répondre un peu à la place du Maître d'ouvrage, cela ne le gênera pas. Nous sommes sur un débat sur des projets et des orientations, je reconnais que cela peut paraître un

peu vague, un peu imprécis et surtout lointain et c'est vrai que c'est imprécis et lointain. Mais enfin, si les projets qui vous sont présentés ce soir étaient très précis et certains on dirait que les jeux sont déjà faits. Et on ne passe pas non plus l'affaire à l'as comme vous dites, une expression du sud-ouest que j'aime bien, je crois qu'elle est du sud-ouest, je n'en suis pas sûr, mais je l'aime bien. Non, on ne passe pas l'affaire à l'as, mais si vous voulez, nous sommes dans une première étape dont il faudra bien sortir quelque chose, et ce quelque chose ce sont des orientations qui auront une portée pour la suite et pour les travaux plus fins qui viendront. Mais si je peux vous rassurer, soyez tranquilles, vous ne manquerez pas le moment venu, d'enquête d'utilité publique et de consultations diverses et variées pour être tenu au courant, mètre par mètre c'est un peu fort, mais enfin soigneusement des avancées ou des évolutions de tel ou tel projet, celui qui aura finalement été retenu, mais nous n'en sommes pas là ce soir. Y a-t-il encore une question ?

## **De la salle**

Ma question s'adresse au Maître d'ouvrage. Vous venez de nous rappeler lors de votre présentation l'ensemble des règles et des critères que vous avez pris en compte pour concevoir vos tracés. Et en regardant la liste de ces règles et de ces critères, je suis assez étonné que vous ayez songé au tracé 2C'. Le tracé 2C' en effet, va créer des nuisances surtout lors de sa construction, mais aussi après auprès d'habitants de trois communes, il va porter atteinte à l'environnement et en particulier à l'étang des Noës qui est classé, il va détruire comme le rappelait Pierre Sellincourt le patrimoine, cet aqueduc enterré conçu par Vauban, il va représenter des coûts assez considérables puisqu'il va falloir passer en tranchée couverte. Je me demande donc comment se fait-il que vous ayez pu songer à une telle horreur ?

## **Gilbert CARRERE**

La question est directe et franche, Monsieur Labrousse allez-y !

*Applaudissements*

## **Michel LABROUSSE**

Je ne reviens pas sur votre analyse, l'analyse est bonne. Après c'est comment on en est arrivé à ce tracé 2C'. En 1994, le schéma directeur de la Région Ile-de-France retenait comme principe, le tracé médian et envisageait le principe d'un passage en tunnel. Nous avons étudié dans les années qui ont suivi le principe de ce tracé-là. Une solution en tunnel et les études qui ont été menées à ce moment-là ont abouti vers 1997, et i ont fait l'objet ensuite d'analyses complémentaires pour tenir compte de l'évolution des techniques en tunnelier et ont conclu à l'infaisabilité d'une solution en tunnel. Ce point peut être développé par Michel Deffayet qui est le Directeur du centre d'études des tunnels. Il nous a ensuite été demandé, mais ça, je dirais c'est notre rôle, d'étudier tout ce qu'il est possible et raisonnable de faire. Le rôle du Maître d'ouvrage, en tout cas le rôle du Maître de projet, c'est d'étudier tout ce qui lui est demandé par les uns et par les autres et c'est bien ce que nous essayons de faire au Débat Public y compris pour des idées et des solutions qui émergent au cours du débat. Après, notre rôle, c'est d'apporter des éléments de réflexion et des critères et c'est finalement avec vous que nous pouvons pondérer les critères pour juger si une solution peut se dégager d'une autre. Voilà un petit peu notre approche. Alors maintenant pour répondre à votre question sous l'angle pourquoi ne pas faire de tunnel et pourquoi on en est venu à l'étude de

faisabilité d'une tranchée technique, Monsieur le Président si vous le souhaitez nous pouvons développer cette question.

**Gilbert CARRERE**

Vous le souhaitez ? Très bien. Monsieur Deffayet ?

**De la salle**

Effectivement, vous n'aviez pas envisagé ce tracé en tranchée couvert au départ, je vous avais posé la question de pourquoi vous aviez envisagé un tunnel et vous m'aviez parfaitement répondu en disant que c'était pour éviter des nuisances. Ensuite je vous ai posé une autre question, comment se fait-il alors que vous aviez abandonné ce tracé, il ressurgisse voici à peu près six mois ? Là vous m'avez répondu que c'était à la demande d'élus. Je trouve scandaleux que des élus qui nous représentent aient pu faire cette proposition.

*Applaudissements*

**Michel DEFFAYET**

Simplement, il faut savoir qu'à la fin des années 90, sur la période qui a été évoquée de 1995 à 1998 et 1999 on a effectivement examiné de près la faisabilité d'un ouvrage qui reprendrait le tracé 2C' tel qu'il se trouve là, mais dans une solution tunnel. La première question qui a été posée c'est un tunnel pour faire passer quoi ? Donc on se retrouve avec une autoroute dont il faut au minimum 2 voies par sens voire même dans un avenir assez proche trois voies. Et donc très très vite, il faut réaliser en sous terrain des plates-formes très importantes qui nous conduisent à avoir des ouvrages de grande ouverture. Les estimations qui avaient été faites nous amenaient à des ouvrages, à des trous d'environ 15 mètres de diamètre pour pouvoir traverser à faible profondeur le long de ce tracé 2C'. Or, il se trouve que nous avons des terrains qui sont des sables, que l'eau, la nappe, dans ces sables gorgés d'eau est très peu profonde et que cela pose d'énormes problèmes. Et donc la seule solution qu'on ait trouvée est soit de complètement traiter les terrains à l'avance, c'est-à-dire qu'il faut les transformer, injecter du ciment à l'intérieur de ces terrains sur un tel linéaire c'est quasiment impossible, ou alors il faut travailler avec des tunneliers. A l'époque les tunneliers les plus gros faisaient 12 mètres. Pour passer à 15 mètres, faites le calcul, c'est quasiment multiplier la section par 2. Je pourrai en dire un peu plus sur là où on en est par rapport à l'époque, simplement 15 mètres à faible profondeur dans des sables gorgés d'eau, pour nous on est vraiment à l'extrême limite de ce qu'on sait faire aujourd'hui. J'ai fait un recensement il n'y a pas longtemps sur les ouvrages dans le monde qui présentent des caractéristiques analogues, il y en a très peu. Et comment est-ce qu'on tient le bâti qui est au-dessus ? Comment est-ce qu'on assure qu'il n'y a pas de tassement pendant le creusement ? Et c'est pour cela qu'à l'époque et je pourrais dire à peu près la même chose aujourd'hui nous avons dit « *Si vous pouvez passer en tranchées, là par contre on est beaucoup plus serein par rapport au bâti qui se trouve dessus et par rapport à la faisabilité* ». Voilà ce que je peux répondre.

**Gilbert CARRERE**

Tranchée couverte ou ouverte ?



**Michel DEFFAYET**

A la limite après, les techniques, quand on parle de tranchées, on est plus en souterrain, on travaille entre des parois. Alors ensuite ces parois qu'on vient les recouvrir ou qu'on les laisse ouvertes, c'est un autre problème, c'est l'insertion dans l'environnement, c'est la manière d'intégrer l'ouvrage. Je crois que là on parle de tranchées couvertes. On sait aujourd'hui faire des tranchées couvertes, c'est-à-dire qu'on arrive sur le terrain, on fait des parois, on fait une dalle et on travaille sous dalle, autrement dit, on minimise quand même les impacts sur le voisinage. Ce que je voudrais surtout bien faire comprendre c'est qu'un ouvrage comme ça à faible profondeur, il ne faut pas penser qu'il est indolore ou invisible de ceux qui se trouvent dessus, il y a énormément de vigilance à avoir par rapport à la surface, il y a énormément de fondations, je ne sais pas dans quel état sont les fondations des maisons, qui seraient sans doute à reconsolider avant le passage d'un ouvrage qui est vraiment en limite de la technologie.

*Applaudissements*

**Gilbert CARRERE**

Vous avez une réponse assez complète, je crois Monsieur. J'ai une question qui est tout à fait proche de la précédente, c'est pour ça que je la donne maintenant, de Monsieur Jérôme Fouinaud qui est de La Verrière et qui demande « *pourquoi avoir rajouté les tracés 2D et 2C' dits tracés médians si ce n'est pour les promouvoir ?* », question pour le Maître d'ouvrage, il me semble. Monsieur Labrousse ?

**Monsieur LABROUSSE**

Nous avons présenté tous les tracés à plat sans préférence, il n'y a absolument aucune idée de les promouvoir. Les tracés, il faut le rappeler, qui sont présentés au Débat Public sont les tracés que le Maître d'ouvrage souhaitait porter au Débat Public lors de la saisine et les tracés que la Commission Nationale du Débat Public a souhaité que le Maître d'ouvrage étudie pour répondre à l'ensemble des demandes qu'elle avait pu enregistrer au moment du dépôt de saisine par le Maître d'ouvrage.

**Gilbert CARRERE**

Une question encore dans la salle si vous le voulez bien.

**De la salle (habitant de La Verrière)**

J'avais une question que l'on a déjà un peu abordée. Le 2C' passe sous le château d'eau, alors qu'est-ce qui est prévu à cet endroit-là ? Est-ce qu'on déplace le château d'eau au bout du 2C' ?

**Monsieur LABROUSSE**

On ne passe pas sous le château d'eau, non. On passe à côté en limite du bâti des sports, on a la possibilité. Dans le terrain des sports, on est juste à la limite, on ne touche pratiquement pas aux

installations, un tout petit peu aux installations de tennis qui sont tout au fond, mais non au stade où on en est, les prospections que l'on a pu faire sur le terrain laissent la possibilité.

### **De la salle (habitant du Mesnil)**

Je voudrais réagir par rapport au discours de certaines personnes qui voudraient faire croire qu'il existe des gens qui sont pour les autoroutes dans les villes. Je ne connais aucune personne dans cette salle qui est pour l'autoroute dans les villes, par contre, je connais beaucoup de personnes dans cette salle qui sont contre le prolongement de l'autoroute A 12 et qui sont pour un aménagement intelligent de la RN 10 et un aménagement complet en respectant les riverains. Je voudrais dire au Maître d'ouvrage que le délestage des poids lourds de l'A 6 et de l'A 10, on n'en veut pas dans la région et que votre autoroute on n'en veut pas et que le meilleur tracé, c'est pas d'autoroute du tout !

*Applaudissements*

### **Gilbert CARRERE**

Là vous êtes sûr de vous attirer des compliments ! Une question et puis nous passons à la deuxième partie.

### **Une conseillère municipale de Lévis Saint Nom**

Je suis une élue d'un village qui est concerné par 3 tracés sur 4 et dont on ne parle jamais, le nom de ce village n'a jamais été prononcé et pourtant il est synonyme du vallon du Pommeret. Alors pour quelqu'un qui connaît, ça s'appelle Levis-Saint-Nom. Ce village est habité par 1 800 habitants et il y a au moins une centaine d'habitants dont certains sont dans cette salle qui risquent d'avoir une autoroute à quelques centaines de mètres de leur habitation.

*Chahut dans la salle*

Ce n'est pas pour... Mais je pense juste dire que ce village existe, qu'il s'appelle Levis-Saint-Nom et que je demande qu'à quelques centaines de mètres de ce village, il risque d'y avoir des autoroutes et j'aimerais savoir si les infrastructures sont prévues notamment peut-être des tracés en passages décaissés pour éviter les nuisances que tout le monde ne veut pas. Merci.

*Applaudissements*

### **Gilbert CARRERE**

Pardon Madame, comment s'appelle le Maire de votre commune ? Il est là et il pourra vous dire que je suis venu assister à une réunion dans votre commune, ceci pour dire qu'elle n'est pas oubliée, on en a parlé et je pense qu'on en parlera encore. Je veux dire que non, ne faites pas de sous-estimation à ce point-là. Il y a une question dans les loges, je dis les loges plutôt que les boxes, je trouve que cela fait mieux. Oui, les tribunes c'est mieux. Alors, la tribune 4 allez-y ! Il est parti ?

## **De la salle , Association A12, protégeons Lévis**

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir à tous. Nous avons tout simplement pris un sonomètre et nous avons fait des mesures relativement rigoureuses tout de même en mesurant les décibels type A pour évaluer la performance des murs antibruit présents ou neuf sur la RN 10. Devant le mur 74 dB ou un peu plus 80 dB quand il y a un camion qui passe, derrière 64 dB finalement la même chose qu'un aspirateur de 1 200 watts à 10 mètres. En gros on est soumis à un bruit qui est de l'ordre de 60 dB dans notre usage courant dans ces villes et quand on essaie de s'éloigner suffisamment de la RN 10 pour ne plus l'entendre, on est dans les 45-47 dB. On voit donc que les murs antibruit qui ont été faits sur la nationale 10 ne sont que de la poudre aux yeux, ils n'apportent que 10 décibels qui sont sur une échelle logarithmique. Donc pour les riverains de la RN 10 on promet un boulevard urbain pour supprimer les nuisances de la circulation or il restera beaucoup d'automobiles et de camions de livraison dans le secteur en raison des zones d'activités qui sont nombreuses et qui vont drainer un trafic de gens venant acheter dans cette zone ou venant livrer dans cette zone. Un boulevard urbain comme la RD 36 qui a été cité tout à l'heure a été mesuré à 73,5 dB à 20 mètres de la voie qui était au pied d'une maison, donc finalement cela fait le même bruit un boulevard urbain. Cela ne changera pas grand-chose pour les habitants qui seront le long de ce boulevard urbain en remplacement de la nationale 10. Il ne s'agit pas de gagner 10 dB, il s'agit de gagner beaucoup plus, ceci ne correspond pas au niveau sonore attendu par les riverains de la nationale 10. La DDE positionne l'A 12 comme une réponse aux nuisances alors qu'elle ne traitera pas les nuisances de la RN 10 comme le bruit en créant un parcours urbain. Elle créera des nuisances à deux niveaux : aggravation des nuisances vécues par les habitants enclavés entre une RN 10 en parcours urbain et une A 12, et elle créera ou aggravera les nuisances pour d'autres riverains autour qui aujourd'hui perçoivent certainement la RN 10 plus ou moins. Après, ils auront peut-être encore la circulation qu'il y aura sur la zone RN 10 et ils auront l'A 12 en plus. Finalement l'A 12 répond surtout à la finalisation de l'axe nord-sud et notamment de l'A 86 poids lourds avec un grand nombre de poids lourds, une augmentation de la vitesse de circulation, donc avec une augmentation forte du bruit de roulage. On pense d'ailleurs à des haut-parleurs ou à des viaducs dans certains cas. Les riverains comme je l'ai dit aujourd'hui seront plus gênés demain et d'autres riverains découvriront les mêmes problèmes que ceux qui les ont aujourd'hui. C'est regrettable pour tous ces gens, nous sommes tous d'accord. Il ne faut pas être dupe des solutions DDE dictées par le tout routier et je voudrais savoir si aujourd'hui la DDE travaille franchement à des solutions alternatives au tout routier. Pour finir, un exemple est de maintenir une RN 10 enterrée, je trouve que la proposition qu'elle soit enterrée éliminerait au moins une grosse partie du bruit avec des remontées en carrefour en surface par exemple. Mais nous ne serons pas dupes des solutions avec murs antibruit qui ne marchent pas aujourd'hui sur la RN 10 ; il suffit d'aller voir de près. Juste une petite remarque, j'ai trouvé quand même que dans le schéma directeur de 1965, le vrai tracé historique c'était quand même dans la zone de Trappes en rejoignant la RN 10 au Pont de la Villedieu, ce n'était pas le tracé par le Pommeret, mais c'est un aparté.

### **Gilbert CARRERE**

Bien, malheureusement nous ne pouvons pas refaire l'histoire, je crois. Alors, Mesdames et Messieurs, s'il y a encore une question nous la prenons et nous passons à la deuxième partie. Il n'y en a pas ? Si une au fond ou ici.

**De la salle (un habitant de La Verrière)**

Je voudrais revenir et rebondir sur le tracé C' surtout après ce qu'on vient d'entendre sur les caractéristiques techniques que Monsieur a développées, c'est vraiment très inquiétant. On délire, quand on sait que ce passage, je crois fait 26 mètres de large, on imagine mal comment on pourrait faire passer une autoroute même à deux étage dans cet espace. J'ai cru comprendre que la maîtrise d'ouvrage va détruire ce fameux aqueduc qui date tout de même de trois siècles de l'époque de Louis XIV. C'est quand même assez terrible dans des éléments préfabriqués en béton qui n'auront rien à voir avec l'ouvrage actuel et qu'on le déplacerait en bordure du passage autoroutier. Là on est vraiment en plein délire parce qu'à part passer dans les propriétés des habitants de ce passage, je ne vois pas comment on peut faire passer ces deux ouvrages en même temps. Sans compter le problème de la traversée du stade, on longe également l'Institut Marcel Rivière où il y a de nombreux malades en psychiatrie. Enfin, avec ce passage, on délire vraiment. J'ai entendu quelque part que c'était à la demande d'élus, il y a des noms qui circulent, j'ose espérer que ce ne soit pas la même qui ait demandé le classement de ce grand lit de rivière, il y a quelques années et proteste contre l'élargissement de la RN 191. J'ose espérer que ce n'est pas la même personne.

**Gilbert CARRERE**

Merci. Monsieur Labrousse, vous délirez alors ? Qu'est-ce qui se passe ?

**Monsieur LABROUSSE**

Vous avez une vue qui montre à nouveau le principe de la tranchée couverte et qui à côté figure le rétablissement de l'aqueduc. Alors c'est vrai que sur cette figure, cela peut laisser penser que nous ferions ou que nous pourrions faire une buse en béton comme vous dites, nous avons la possibilité de la refaire à l'identique. Bien sûr, ce ne serait pas avec des briques d'époque, mais nous pouvons faire une forme d'aqueduc, ou en pierre.

*Intervention de la salle inaudible, faute de micro*

Vous avez raison Monsieur, ce que je veux simplement dire, c'est que nous avons la possibilité de rétablir cet ouvrage comme on le dit, à l'identique. Je ne conteste pas que sur tout le linéaire de cette tranchée, nous démolissons l'aqueduc pour le rétablir à côté. Il y a un premier objectif important qui est de maintenir la continuité de l'écoulement hydraulique puisque le grand lit de rivière collecte les eaux depuis différents étangs dans la forêt de Rambouillet pour les ramener dans l'étang de Saint-Quentin, c'est un premier objectif. Je dirais assez fondamental pour tous les besoins de ce réseau hydraulique et ensuite si cette solution devait être mise en œuvre, nous pourrions nous attacher à reconstituer le plus possible à l'identique avec le même type de matériaux quel qu'il soit, cet ouvrage. Bien sûr, cela ne remplacera jamais l'ouvrage d'origine, mais il y a d'autres exemples où des ouvrages historiques enterrés ont été reconstitués pour que l'on ait la satisfaction de refaire les choses les plus proches possible de celles que nos prédécesseurs avaient faites.

*Intervention de la salle inaudible, faute de micro*

**Gilbert CARRERE**

Tout à fait. Mesdames, Messieurs, nous allons passer si vous le voulez bien à la deuxième partie de notre... Pardon Madame, une question ?

**Pascale GERBOUIN**

Je suis parente d'élèves, j'habite La Verrière, mais mes enfants fréquentent depuis plusieurs années le collège intercommunal du Mesnil et de La Verrière. Dans ce collège intercommunal, comme dans un certain nombre d'écoles proches, on se pose des questions en tant que parents d'élèves élus dans ces établissements scolaires sur les conditions de scolarité de nos enfants pendant et après les travaux. Parce que si vous faites le compte pour les tracés 2C', 2D et 2A', vous avez des groupes scolaires avec des maternelles, une école qui scolarise des élèves en internat et donc qui sont présents toute la semaine y compris la nuit, qui sont à moins de 300 mètres de la partie en section libre du tracé 2C' et du tracé 2D puisqu'ils se rejoignent à un certain niveau. Un collège qui scolarise plus de 400 élèves de ces deux communes et qui va se trouver lui aussi à une distance très très faible de la partie en section libre, et pour le tracé 2D, le groupe scolaire de Champ-Mesnil qui se trouve lui aussi à l'aplomb d'un des tracés, le 2D. Donc je me pose la question, est-ce qu'il est vraiment envisageable quand on pense aux besoins que peuvent avoir les enfants qui sont dans cette phase fragile de leur vie et phase courte. C'est vrai qu'à l'échelle du temps d'une autoroute, une autoroute dure 50 ans, mais un enfant, ça se construit, ces apprentissages scolaires se construisent en quelques années et peuvent être déterminantes, et des conditions très dégradées d'apprentissage peuvent être très défavorables. Donc je me pose la question, est-ce que cela a été pris en compte ?

*Applaudissements*

**Monsieur LABROUSSE**

L'identification de ces points sensibles est faite au stade actuel des études et ensuite dans le processus de mise au point de la solution, que nous ne ferons pas seuls, que nous ferons avec la ou les communes, avec les associations et toutes les personnes qui sont intéressées par ces sujets, vise à rechercher la meilleure solution pour répondre à ce type de préoccupation. C'est tout d'abord l'organisation d'un chantier qui dans les heures pendant lesquelles il va se dérouler, les jours pendant lesquels il va se dérouler, la manière dont il va être alimenté par les différents véhicules et les circulations locales ; la manière dont il pourra être isolé, on peut mettre des dispositifs de protection contre le bruit, donc des murs. On peut également mettre à profit les périodes de vacances et de fermeture du collège pour mener les phases de travaux qui sont les plus perturbantes, on peut faire des relocalisations provisoires de bâtiments, nous avons toute une panoplie de solutions. On ne va pas nier, on ne nie pas... On a décrit de manière générale dans le dossier de débat qu'elle est la nature des problèmes auxquels on sera confrontés suivant les tissus qui seront traversés. Nous n'avons jamais contesté ou jamais nié que nous serions confrontés à ce type de problèmes et que pendant la durée des travaux il y aurait des périodes difficiles.

**Francis ROL-TANGUY**

Comme on l'a souligné tout à l'heure, on est aux deux tiers du débat qui doit se finir vers la mi-juin et ce soir au travers des différents propos qui ont été tenus sur les différentes solutions, si je fais la

synthèse de ce qui a été dit, j'aurais tendance à dire de part et d'autre, mais au pluriel, il n'y a que des horreurs et du délire. Je persiste pour ma part, et je pense que le Débat Public existe à cause de cela, à considérer que dans le classement des horreurs et des délires celui qui occupe la position numéro 1 à l'heure actuelle, c'est la situation actuelle. En tout cas, c'est comme cela que le Maître d'ouvrage l'a apprécié avant tout choix de tracé nouveau permettant de réintervenir de façon significative, plus significative que ce qui a été engagé aujourd'hui, sur la RN 10. Donc je pense qu'il faut qu'on fasse tous attention à nos superlatifs, parce que je considère que la situation la plus difficile c'est la situation actuelle et que si tout le débat n'aboutissait qu'à une chose c'est la laisser perdurer, je ne suis pas sûr que notre production collective aurait été très importante.

*Applaudissements*

### **Gilbert CARRERE**

Nous passons à la deuxième partie de cette soirée, comme je le disais tout à l'heure qui va aborder plus directement le problème des tracés puisque c'est l'objet de la réunion de ce soir. Pour l'aborder il a semblé à la Commission qui a essayé de travailler à la préparation de cette soirée aussi bien qu'elle le pouvait qu'il fallait essayer de voir un certain nombre d'éléments qui sont des éléments de jugement comparé. Les tracés sont ce qu'ils sont, on en parlera abondamment, ce qui est intéressant c'est de voir ce que les uns et les autres comportent au regard de différentes situations ou de différents critères. Je vais demander à Francis Beaucire d'être un peu plus précis sur ce genre de sujet qui nous a beaucoup préoccupés ces jours-ci. Monsieur Francis Beaucire est professeur de géographie humaine à La Sorbonne, il n'est pas loin de cette région, donc il a une certaine idée de la densité de cette partie des Yvelines, des sujets de circulation, de vie et de cadre de vie. Je voudrais qu'il nous dise d'un peu plus près et un peu plus complètement comment nous avons essayé de nous situer par rapport à chacun des tracés en termes généraux. Après cela, on parlera des tracés séparément.

## **L'évaluation globale des différents tracés**

**Francis BEAUCIRE**

**Membre de la commission particulière de débat public A 12**

Ne soyez pas impressionnés par La Sorbonne, cela ne me donne pas de qualité particulière, j'ai la science tout aussi confuse que celle peut-être du Maître d'ouvrage ou de vous-mêmes. On a cherché en fait une méthode pour avoir quelque chose d'un peu productif à la fin de cette séance. La méthode qu'on vous propose, c'est vous qui direz après si elle était bonne ou stupide ou si c'était une méthode délirante. On vous propose de décomposer la question de cette voie routière de façon thématique en prenant un certain nombre de thèmes et pour chacun de ces thèmes de comparer ce que chaque solution apporte ou enlève. C'est une méthode transversale comme vous le voyez, à la fin de cet exercice, normalement on a une vision un peu plus claire de ce qui se passe sur chacun de ces tracés en essayant de dépassionner la lecture de ces tracés. Parce que c'est ça qui encombre un peu le jugement, c'est le côté un peu passionnel de la chose, et ce n'est pas un reproche, c'est une constatation.

Je vais vous indiquer les quelques thèmes que nous avons en tête et je vous dirais ce que vous pouvez en faire. Je pense qu'à côté de cette approche comparative, on va dire « *sur tel thème, tel tracé est particulièrement pas adapté, mais le Maître d'ouvrage a prévu dans l'état actuel de son dossier un certain nombre d'aménagements ou d'équipements de protection* ». Donc on doit aussi faire une colonne pour comprendre ce que ces équipements de protection entraînent comme changements dans cette espèce d'inventaire des inconvénients et des avantages. J'espère que je suis clair quand je vous dis ça de façon un peu spontanée. Je vais vous donner les thèmes, mais on n'a pas du tout l'intention de vous faire entrer de force dans des cases dans lesquelles vous n'avez pas envie de rentrer. Je vous propose des thèmes un peu flous et puis c'est vous qui allez, j'imagine ce soit et ensuite par vos contributions, nous expliquer qu'il y a d'autres thèmes ou qu'on peut les prendre autrement. Il y a donc quelque chose de tout à fait ouvert jusqu'à la fin de ce débat pour essayer d'avoir un tableau comparatif sur lequel tout le monde puisse à peu près s'accorder. Je vous rappelle qu'on est depuis le début de ce débat public à la recherche nous autres de la Commission Particulière du Débat Public, d'une valeur ajoutée du débat par rapport à l'état de la question quand on l'a pris.

Il nous semble que les thèmes importants les voici, ce n'est pas exhaustif et ce ne sont pas forcément les meilleurs, mais c'est vous qui réagirez.

On vous propose d'examiner chacun de ces tracés au regard des populations qui sont concernées, je crois que c'est une question importante qui est revenue à de multiples reprises, mais on n'est pas sortis de choses un peu impressionnistes. Donc on pourra demander au Maître d'ouvrage si on peut un peu le préciser.

Un deuxième grand thème est le rapport de chacun de ces tracés vis-à-vis de ce que l'on pourrait appeler les espaces agricoles.

Un troisième thème serait le rapport de chacun de ces tracés vis-à-vis des espaces naturels. Les espaces naturels c'est les bois et les forêts, les éléments qui appartiennent à l'hydrologie, les écosystèmes non forestiers.

Un autre thème est tout ce qui touche au patrimoine. Ce sont des éléments de patrimoine bâti, ce sont des éléments de petit patrimoine historique et architectural. Mettez là-dedans des éléments très variés et le patrimoine ce n'est pas quelque chose qui se trouve seulement à la campagne, le patrimoine urbain existe aussi. Donc quand on dit patrimoine, c'est extrêmement large, il n'y a pas d'exclusive.

Pour terminer, on a ce thème qui nous intéresse un peu parce qu'on ne l'a pas vu sortir en tant que tel, c'est au fond comment ces tracés ont un effet sur les circulations transversales qui ne sont pas des circulations de voitures. On a pensé à quelque chose, je vais vous dire concrètement à quoi on pense parce que quand on fait des catégories théoriques on se demande toujours ce qu'il peut y avoir dedans. Les circulations transversales, c'est que j'imagine que quand les gens quittent une zone de logements collectifs pour aller vers le parc à pied ou à vélo, ils n'utilisent pas forcément les voies sur lesquelles il passe des milliers de véhicules, il existe des petits sentiers. Dans les bois, on utilise de multiples voies pour sortir et s'éloigner des franges de la ville et toutes ces circulations, chacun des tracés risque de les interrompre. Je dis bien, risque parce qu'à chaque fois, il y a des éléments de protection qui sont prévus ou de restauration de ces circulations. Je pense donc que ce thème de l'effet de coupure de ces différents tracés est important.

Voilà les thèmes que nous vous proposons, et puis j'ai envie de rendre la parole à mon Président.

### **Gilbert CARRERE**

Alors, le Maître d'ouvrage, sur ces différents sujets, autrement dit regarder les différents tracés en fonction des populations riveraines ; regarder ces différents tracés en fonction de la conservation ou de la destruction d'espaces agricoles et si possible dans quelles proportions ; regarder ces tracés en fonction de ce qu'ils représentent de conservation ou au contraire d'atteintes au patrimoine urbain, rural, culturel, que sais-je. Et puis peut-être les comparer en termes de facilités transversales, de chemins plus ou moins importants qui sont des manières de vivre et de sortir de son quartier ou de sa ville. Je ne sais si vous pourrez être assez précis, mais d'ores et déjà ce sujet nous intéresse beaucoup et si ce soir il n'est pas complètement répondu, nous espérons qu'il le sera dans une séance prochaine. J'aimerais bien que vous puissiez nous dire déjà ce que ceci vous inspire.

### **Michel LABROUSSE**

La méthode que vous suggérez, Monsieur Beaucire est la méthode classique que nous utilisons pour faire les analyses comparatives de tracés.

### **Gilbert CARRERE**

Donc, vous allez pouvoir répondre facilement !

### **Michel LABROUSSE**

Dans le dossier de débat, donc le dossier qui est complet, c'est un premier objectif que nous avons essayé de tenir avec un tableau de comparaison des effets, c'est page 64 et 65, avec des commentaires puisque tout ne peut pas être à ce stade des études nécessairement quantifié, il y a aussi des appréciations qualitatives. Moi je souscris à cette méthode pour comme je l'ai souligné tout à l'heure en introduction, essayer de déterminer avec vous quels sont les critères qu'il faudrait



essayer d'approfondir et de quantifier un peu mieux avant le débat. Dans la liste que vous avez indiquée, la question peut aussi être posée de savoir de quelle manière l'un peut être pondéré par rapport à l'autre et c'est de cette manière que l'on peut affiner la grille que vous avez suggérée. Donc sur les éléments de méthode, je suis bien sûr d'accord.

Le premier critère qui est le critère le plus facile à quantifier qui porte sur les populations de part et d'autre de chacun des tracés, le critère que nous prenons est le nombre de population dans une bande 300 mètres de part et d'autre des tracés. Cela peut être un caractère arbitraire, mais à ce stade des études, c'est une largeur qui est considérée comme suffisante pour appréhender les populations qui sont exposées aux conséquences directes du projet, et les valeurs je peux les donner rapidement. Nous l'avons fait en regardant notamment celles qui étaient en bordure de section et pour lesquelles le Maître d'ouvrage envisage dans son dossier actuel qu'il y ait une tranchée couverte.

Sur la RN 10 actuelle dans une bande de 300 mètres, la population touchée est d'environ 16 200 habitants. Donc si on faisait une transformation de la RN 10, donc la famille 1, ce serait cette population-là qui serait reconsidérée. La solution de mise en tranchée couverte sous la RN 10 permettrait sur ces 16 200 personnes de protéger le plus efficacement possible environ 15 300 habitants. Pourquoi pas la totalité ? Parce qu'il y a des endroits où il y a ce que l'on appelle des émergences et il y a des personnes qui ne sont pas exactement au droit des tranchées couvertes.

Pour la famille 2, donc avec les tracés 2A et 2A' de jumelage avec la voie ferrée qui touche principalement cette commune, la population dans une bande de 300 mètres est respectivement d'environ 9 400 habitants pour le tracé 2A et 9 000 pour le tracé 2A'. Les populations qui seraient protégées par une tranchée couverte sont de l'ordre de 7 000 de part et d'autre de cette bande de 300 mètres centrée sur la tranchée couverte.

Pour la famille 3, donc selon les scénarii 2D, « la coulée verte du Mesnil-Saint-Denis » ou 2C', « la coulée verte étangs et rigoles », respectivement les populations dans une bande existante sont de 6 400 et 5 500. Et la tranchée couverte sur le linéaire pour lequel elle est prévue dans le dossier du Maître d'ouvrage concernerait 4 200 sur 6 300 pour le tracé 2D et 3 300 sur 5 500 pour le 2C'.

Pour la famille 4, donc tracé par le vallon du Pommeret, dite tracé « Vallon du Pommeret », mais qui débute à Montigny, la population est de l'ordre de 3 900 habitants dans une bande de 300 mètres et 1 950 habitants seraient protégés par les tranchées couvertes que le Maître d'ouvrage a prévues dans son dossier actuel présenté au Débat Public.

Voilà je dirais les valeurs qui sont premières et significatives sur les populations.

Pour les espaces agricoles, nous avons remis à l'expert que vous avez désigné, Monsieur Beauvais les linéaires des différentes zones qu'elles soient urbaines ou agricoles de telle manière que ce soit lui qui puisse le plus précisément possible déterminer les surfaces, donc notamment les surfaces agricoles et naturelles qui sont touchées par les différents tracés.

**Gilbert CARRERE**

Il vaut mieux peut-être attendre la remise de l'étude, et elle sera publiée naturellement.

**Michel LABROUSSE**

C'est bien pour vous indiquer que cette donnée sera disponible d'une manière quantifiée.

Pour les espaces naturels, nous pourrions de la même manière donner des surfaces de consommation d'espace naturel. Pour l'hydrologie, nous avons dans le dossier du débat, et là encore selon des critères que vous pourriez préciser, identifié le nombre de périmètres de protection de captages d'eau potable qui seraient touchés par le projet. Après il peut y avoir une discussion sur l'importance en termes de gisement et de ressources que peuvent représenter ces différents captages.

**Gilbert CARRERE**

Et par tracé, on peut savoir ce que cela donne ?

**Michel LABROUSSE**

Oui, à ce stade nous avons fait famille par famille une liste des périmètres de captage qui sont touchés par le tracé et d'ici à la fin du débat public nous pourrions tenter de préciser ceux qui sont plus importants que d'autres compte tenu de leur position par rapport au projet donc de leur vulnérabilité ou par rapport à l'importance que ces périmètres de captage représentent pour l'alimentation en eau des populations, donc un élément de pondération supplémentaire. Pour les éléments de patrimoine bâti, nous avons des données qu'il faudrait sans doute remettre en ordre pour que ce soit synthétique, mais qui nous permettent de préciser le nombre d'immeubles collectifs ou d'habitations individuelles qui sont touchés de telle ou telle manière par le tracé. Cela peut-être en termes de démolition, cela peut également être en termes de proximité, avec nécessité de faire des protections très fortes. Il s'agit du patrimoine au sens large, nous avons une carte qui a recensé tous les éléments patrimoniaux, les monuments classés, les éléments intéressants qui ont été recensés par le Ministère de l'Environnement et du développement durable et qui nous permet là aussi d'apporter des éléments de quantification avec cette difficulté qui est de donner une valeur, une sorte de note de qualité à tel élément par rapport à un autre, c'est une grande difficulté.

Enfin, pour les effets sur les circulations transversales, je pense que nous avons un gisement de travail parce que nous avons un principe qui est de rétablir systématiquement les circulations routières, donc les voies circulées, les voies utilisées par les agriculteurs. Ensuite, il y a effectivement la question du rétablissement des itinéraires de promenade. Il y a deux manières de le faire. La première consisterait là où il y a des effets de coupure à aménager un passage soit une passerelle, soit un passage sous l'autoroute suivant la disposition, mais qui peut conduire à un détour et à un désagrément dans l'itinéraire de promenade. Après nous pouvons améliorer le projet en mettant un plus grand nombre de points de passage de part et d'autre. Là aussi, il faut différencier les zones dans lesquelles les itinéraires pourraient être qualifiés d'itinéraires de loisir ou de promenade, et faisant la distinction avec les endroits où il y a vraiment la nécessité de faire des rétablissements entre des quartiers qui sont habités, donc avec des équipements d'un côté, des logements de l'autre où là nous devons être appliqués à proposer des rétablissements qui soient les plus confortables possible. Voilà les grands principes.

**Gilbert CARRERE**

D'accord. Alors, Mesdames et Messieurs, est-ce qu'il y a d'autres sujets que vous verriez qu'il faudrait que le Maître d'ouvrage prenne en compte pour cette appréciation comparée des tracés ? Allez-y, mais soyez, bref, vous avez pris la parole une fois, soyez gentils à l'égard des autres.

**Monsieur Gerbouin, Adjoint au Maire de La Verrière)**

Je vous suggère d'affiner les critères concernant la population. Vous venez de présenter la population dans sa totalité et je vous suggérerai en fonction des interventions précédentes de distinguer parmi cette population, la population vulnérable. Il a été évoqué dans les prises de parole précédentes, les malades notamment et les jeunes enfants scolarisés, je vous suggère d'ajouter à cela les sportifs. Il faut savoir que des sportifs près d'un ouvrage et donc en forte activité sont beaucoup plus vulnérables que des sédentaires.

Je vous suggère un dernier critère qui n'a pas été proposé par Monsieur Beaucire qui serait un critère de coût, parce qu'on a comparé toute une série de choses, mais on n'a pas comparé les coûts.

**Gilbert CARRERE**

Bien sûr, mais ça on y a déjà pensé.

**Jean-Michel JARDIN, habitant de La Verrière**

Il y a un critère qui me vient comme ça c'est le critère économique agricole. Parce que dans la zone dans laquelle les différents tracés passent, il n'y a pas que de l'agriculture.

**Gilbert CARRERE**

Il y a des questions dont les auteurs sont impatients en tribune 1 et tribune 2.

**Claude BOISSEAU, habitant de La Verrière**

On a parlé tout à l'heure des voies transverses des projets finis, mais pendant les 8 années, puisque j'ai cru entendre tout à l'heure Monsieur le Maire indiquer que les projets allaient durer 8 années, pour tous ces travaux dans la ville, il n'y a pas que le phénomène de bruit à prendre en compte. Il y a aussi toute la circulation, il n'y a pas que le bruit des camions dans le futur, il y a aussi tous les engins de chantier qu'il va y avoir. Et comment va-t-on se déplacer dans La Verrière et dans les villes en général si ces travaux venaient à se faire dans les villes ? Et là 8 années, ce n'est pas rien dans une vie, c'est très important.

**Michel LABROUSSE**

On a fait une évaluation là encore sommaire de la durée des travaux, mais ce que vient d'indiquer Monsieur nous conduirait nécessairement à avoir fourni un travail qu'il faudrait faire avec les

Maires quelles que soient les communes concernées pour faire autant de plans de circulation qu'il existe de phases du chantier. Là encore, ne cachons rien, des travaux quels qu'ils soient occasionnent des perturbations au fonctionnement des quartiers et des circulations et donc là encore ce qu'il faut c'est rechercher avec tous les acteurs concernés, et nous n'avons pas toutes les clés qu'elles sont les moins mauvaises solutions.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Dans la tribune 2 ?

**Sandrine Moumeni, conseillère municipale de La Verrière)**

J'ai entendu le Maître d'ouvrage parler tout à l'heure de populations protégées par les tranchées couvertes. Je voudrais revenir sur le volet santé, que l'on parle de tunnel ou de tranchée couverte, que fait-on des gaz d'échappement ? Va-t-on avoir le droit aux grands ventilateurs géants installés près des habitations qui relâchent dans l'air toutes les pollutions routières ? A-t-on mesuré l'impact sur la santé des riverains au niveau de l'odeur, de la santé respiratoire des habitants ? Est-ce qu'on peut nous parler de leur entretien, de leur durée de vie, des filtres ? Je suppose qu'il y a des filtres à changer, je ne sais pas. Et puis comme je n'ai pas souvent l'occasion de prendre la parole, j'aimerais savoir si les personnes qui sont pour les tracés par La Verrière ou par les villes se sont rendu compte en venant, peut-être n'étaient-ils jamais venus sur place, qu'il n'y a pas de place à La Verrière pour une autoroute ? Quand je dis qu'il n'y a pas de place, ce n'est pas un euphémisme, quand on sort du gymnase, on voit bien qu'il n'y a effectivement, matériellement pas de place pour une autoroute. Aussi je vous invite en repartant à passer par les tracés 2A, 2C et 2C' et vous verrez par vous-même qu'effectivement, il n'y a pas de place pour une autoroute. Merci.

*Applaudissements*

**Gilbert CARRERE**

Monsieur le Maire, nous sommes invités par votre Conseillère Municipale à faire une soirée touristique à La Verrière ! Monsieur Labrousse vous voulez répondre ?

**Michel LABROUSSE**

Très rapidement, je ne sais pas si Madame avait participé à la réunion que nous avons eue sur le thème du cadre de vie au cours de laquelle cette question a été développée. Là encore pour résumer rapidement, indéniablement, les questions de qualité de l'air sont aujourd'hui totalement mesurées comme une grande question de santé publique pour laquelle les pouvoirs publics en matière de transport doivent apporter des solutions. Ces solutions sont de deux ordres. La première, c'est à l'origine de la pollution c'est-à-dire l'émission par les véhicules, donc il y a des programmes de recherche et de développement pour ce que l'on appelle des moteurs plus propres, des développements de carburants beaucoup plus propres qui rejettent moins de gaz à effet de serre, moins de particules etc. Ca c'est un axe de politique générale et ensuite les aménageurs d'infrastructures que nous sommes essayons d'améliorer les dispositifs de rejet dans l'atmosphère des gaz d'échappement lorsque l'on a à traiter l'infrastructure en tunnel ou en tranchée couverte. Et si vous le voulez bien, Monsieur le Président, Monsieur Michel Deffayet pourrait apporter...

**Gilbert CARRERE**

Vous m'avez soufflé l'idée. Monsieur Deffayet, dites-nous ce qui se passe dans les tunnels.

**Michel DEFFAYET**

Un premier point est que le tunnel ne crée pas de pollution de l'air. C'est-à-dire, heureusement d'ailleurs, que la quantité de polluants émis est la même que si on est à l'air libre, parfois même elle est un peu inférieure, parce qu'on essaye pour des questions de sécurité, d'avoir un trafic le plus régulé possible pour ne pas avoir de congestion dans le tunnel. Les véhicules qui traversent le tunnel avancent normalement quand tout cela est bien au point à des vitesses régulières, et effectivement c'est à des niveaux de vitesse qui font que les émissions de polluants sont minimales. A partir de là, effectivement il y a de la pollution, alors selon les types de ventilation que l'on met en place, la pollution va sortir par les têtes ou alors elle va sortir à des endroits bien définis pour lesquels on installe des cheminées. Dans le cadre des ouvrages qu'on a ici comme on est sur des ouvrages qui ont une certaine longueur, qu'on le veuille ou non on va devoir concentrer en un certain nombre d'endroits. Aujourd'hui en France dans toutes les tranchées couvertes, on est obligés de prévoir des endroits où on rejette ces polluants par le biais de cheminées ou de systèmes qui font que cette pollution, elle va au-delà, plus haut par rapport à où se trouvent les gens.

Le système de filtration, il y a beaucoup d'idées et on en parle souvent en demandant si on ne peut pas avoir de système de traitement de cet air. Ce qu'il faut savoir, c'est que dans les tunnels aujourd'hui en France, il n'y a pas de systèmes de traitement. Il y a certains pays qui sont en train de développer des systèmes, plutôt des pays nordiques on en trouve un peu en Norvège, un peu en Australie, des systèmes qui essaient d'enlever les particules les plus lourdes, c'est la filtration des particules les plus lourdes. Cela ne marche pas trop mal, mais on n'est pas nous dans des pollutions qui émettent beaucoup de ces poussières donc ce n'est pas d'une très grande efficacité. Nous n'avons pas de ces systèmes en France. Le deuxième élément, c'est effectivement de combattre directement la pollution par traitement chimique. Là on est dans l'expérimental, certains pays commencent, mais je dis bien qu'on est dans l'expérimental. On suit et, dans quelques années, on saura mieux faire, mais aujourd'hui, on est encore dans un système effectivement où on essaye de choisir au mieux les endroits où on rejette et on étudie ces panaches de manière à ce que les populations ne soient pas sous ces panaches ou sous les retombées de ces panaches.

Ce qu'il faut savoir, c'est qu'on a fait pas mal de mesures sur la dispersion de la concentration de polluant à proximité de ces tunnels. Il y a un certain nombre de résultats, je ne vais pas rentrer dans le détail, que ce soit pour les oxydes d'azote ou autres, et on constate qu'à une cinquantaine de mètres du rejet immédiat, on a déjà fortement baissé la quantité, la concentration en polluants. Sur une base qui serait de 100 immédiatement à la sortie, on arrive à des chiffres de 16 à 20 à une cinquantaine de mètres, et comme cela, cela diminue rapidement. On a pas mal de résultats, mais ce qu'il faut savoir c'est que la pollution, il faut quand même la rejeter, les tunnels n'ont pas encore trouvé le système pour nettoyer l'air.

**Gilbert CARRERE**

Et nous ne pouvons pas aller aussi facilement en Australie pour autant pour avoir moins de pollution. A la tribune 3, il y a je crois deux questions, c'est le moment de les poser.

**De la salle (un habitant de la Coulée verte)**

Je m'adresse à Monsieur Labrousse, tout à l'heure vous avez parlé des tracés concernant la nationale 10 en disant qu'il y aurait 16 000 personnes qui seraient concernées par les bruits, au Mesnil-Saint-Denis, 5 000 personnes également, mais vous n'avez pas du tout parlé du 2C. Est-ce que c'est fait volontairement ou est-ce que j'ai mal entendu ?

**Gilbert CARRERE**

Vous avez bien entendu, mais on va en parler un peu après, Monsieur, ne soyez pas trop pressé, on va y venir.

**De la salle (un habitant de Montigny-le-Bretonneux)**

Bonsoir, je reviens sur la question posée par Madame la Maire-Adjoint ou la Conseillère Municipale sur la santé humaine. Puisque vous recherchez des critères mesurables susceptibles de comparer chaque tracé, comment allez-vous prendre en compte le coût sur la santé humaine en termes de stress, en termes de bruit, en termes de maladie respiratoires etc. ? Comment allez-vous faire ?

**Michel LABROUSSE**

J'ai compris que des éléments de cette nature pourraient être apportés par Monsieur Beauvais, l'expert puisque le but est d'évaluer, de chiffrer, ce que l'on appelle les coûts indirects ou selon un mot plus savant les externalités c'est-à-dire des coûts qui sont supportés par la collectivité. Ils ne sont pas directement payés par le maître d'ouvrage, celui qui finance la construction de l'ouvrage, mais ils sont supportés par la collectivité. Ce sont les coûts de santé dus à la pollution, dus au bruit, toutes les valeurs que la collectivité peut mettre à des pertes de biens collectifs. Et me semble-t-il il doit y avoir une approche sur ces aspects de santé.

**Gilbert CARRERE**

La réponse n'est pas très précise naturellement, elle ne peut pas l'être. Monsieur Labrousse a très honnêtement dit que dans l'état actuel où nous étions de l'attente d'une étude fine, il ne pouvait pas aller bien au-delà. Ce que je voulais dire c'est que lors de la réunion suivante, pas la prochaine, la suivante qui aura lieu ici à La Verrière, sur ces questions des réponses seront apportées, j'en donne ma parole.

**De la salle (un habitant du Mesnil-Saint-Denis)**

C'est une question sur le critère du nombre d'habitants impactés par un des tracés en particulier pour le tracé par le vallon du Pommeret qui si on regarde le critère du nombre d'habitants est très séduisant puisque finalement on aurait peu d'habitants. On a un spécialiste de géographie humaine, Monsieur Beaucire, est-ce qu'il peut nous indiquer quel est l'impact de l'implantation d'une autoroute et est-ce qu'il n'y a pas des habitants invisibles c'est-à-dire des habitants à venir, une urbanisation autour d'une autoroute qui sera quasiment forcée dans les 20 ou 30 années à venir. Et finalement est-ce que les futurs habitants de cette région, hormis le fait que l'A 12 mettrait en

cisaille le Mesnil-Saint-Denis entre une A 12 et une RN 10, est-ce que ces habitants ne se retrouveront pas comme nous dans 40 ans en train de se battre parce qu'ils sont en plein milieu d'une autoroute ? Merci.

*Applaudissements.*

### **Francis BEAUCIRE**

Je ne suis pas dans le rôle de vous répondre, puisque comme vous le savez, je suis désolé de vous le redire, nous sommes là pour vous écouter, faire la synthèse de vos avis, et nous nous sommes engagés à ne pas avoir d'avis. Alors je répondrais simplement d'un mot parce que sinon c'est une pirouette qui va vous fâcher, il y a ensuite pour les générations futures des plans locaux d'urbanismes, des schémas directeurs et des élus. Et à tous ces gens revient la responsabilité de la planification future. Que chacun prenne ses responsabilités. Voilà ce qu'on peut dire. Alors évidemment vous avez en tête de grands ratages passés et oui, il faut peut-être progresser en matière de démocratie et de prise de décision pour que les ratages passés ne se reproduisent pas. Voilà je ne peux pas dire plus de choses dans mon rôle ce soir, je suis désolé.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît un peu de patience, je voudrais qu'on aborde l'autre élément qui est celui d'une présentation de chaque tracé au-delà de ces considérations générales intéressantes sur lesquelles nous étions. Et j'aimerais que le Maître d'ouvrage nous rappelle ce que sont, de façon assez rapide puisque maintenant tout le monde commence à être familiarisé avec ceci, les différents tracés prévus par le Maître d'ouvrage dans son dossier, à quoi nous ajouterons deux ou trois propositions qui viennent d'ailleurs. Monsieur Labrousse, allez-y.

## **Description des différents tracés**

*Michel LABROUSSE commente un diaporama.*

### **Michel LABROUSSE**

Famille 1, deux scénarii :

Premier scénario : « Aménagement en route express de la RN 10 »

Ce scénario consisterait à déniveler tous les carrefours à feu existants. L'idée sous-tendue par ce scénario, c'est de donner de la capacité, redonner de la fluidité en supprimant tous les carrefours à feu, puisque ceux qui ont pu examiner cette solution pensent que cela pourrait apporter une solution en termes d'écoulement des trafics. Il ne s'agirait que de la dénivellation des carrefours, c'est-à-dire que dans les sections courantes, le tracé resterait à niveau et donc ne pourrait pas faire l'objet hormis des murs antibruit de protections lourdes de type tranchée couverte.

Scénario 2 : il consisterait sur toute la longueur du tracé à réaliser le prolongement de l'autoroute A 12 en tranchée couverte sous l'emprise de la RN 10.

Les familles 2, 3 et 4 ont un tronçon commun qui partirait de l'extrémité actuelle de l'A 12, qui utiliserait une emprise qui est réservée actuellement dans la traversée de Montigny et ensuite le long de la zone d'activités de Trappes-Elancourt le long du bois de Trappes pour lequel il y aurait une consommation d'emprise. Le tracé tel qu'il a été présenté par le Maître d'ouvrage consisterait à franchir en tranchée couverte sur 600 mètres, la voie ferrée à l'origine et proposerait deux échangeurs, un avec la voie dite F 12 et l'autre avec la RD 36.

La Famille 2 :

Nous aurions un échangeur avec la RD 38 et le principe de cette solution est de venir en jumelage avec la voie ferrée, avec deux scénarii.

Scénario 1 : au sud de la voie ferrée, de ce côté comme l'a expliqué Monsieur le Maire tout à l'heure.

Scénario 2 : nous irions sur la zone d'activités de La Verrière, toujours le long de la voie ferrée, avec donc un double franchissement de celle-ci.

La famille présente ensuite deux sous-variantes de tracés, une première qui consisterait en tranchée ouverte à rester le long de la voie ferrée sur l'emprise de la zone d'activités des marais dite des pétroliers, et l'autre qui consisterait à contourner cette zone d'activité. Les deux sous-variantes reviendraient avec un échangeur sur la RN 10 avec un passage sur le plateau des néfliers avec un passage comme cela a été rappelé tout à l'heure par l'habitante de Levis-Saint-Nom au nord de l'agglomération de Levis-Saint-Nom. Ensuite, et c'est un élément particulier du prolongement, une éventuelle déviation des Essarts-le-Roi par le nord puisque vous avez vu tout à l'heure que dans la famille 1, le principe serait un aménagement sur place de la RN 10 pour les Essarts-le-Roi. Voilà une description sommaire de la famille 2.

La Famille 3 :



Sur la première partie du tracé, je n'y reviens pas puisque cela fait partie du tronçon commun. La position de l'échangeur avec la RD 38 serait différente du cas précédent puisque le tracé ensuite présente deux scénarii dont nous avons déjà largement parlé.

Scénario 1 : consiste à prendre l'emprise de la Coulée Verte du Mesnil-Saint-Denis.

Scénario 2 : consisterait à prendre l'emprise dite aussi Coulée Verte dans laquelle on a le réseau des étangs et rigoles.

Ensuite le tracé traverserait la zone des bécanes et cette solution serait ensuite poursuivie avec le contournement de la zone industrielle de Coignières et à nouveau une traversée du plateau des néfliers, un raccordement à la RN 10 et la déviation des Essarts-le-Roi. Nous avons cherché à présenter ces trois familles avec les mêmes caractéristiques. Dans les emprises disponibles quelles qu'elles soient, une tranchée couverte avec deux niveaux superposés de telle sorte que la largeur soit la plus faible possible pour nous permettre pendant les phases de chantier de pouvoir établir des circulations dont on a besoin pour le chantier et également pour les circulations locales et rétablir également les réseaux comme celui de l'aqueduc des étangs et rigoles dont on a parlé tout à l'heure.

Famille 4 :

Elle reprend là encore le tronçon commun jusqu'au RD 58 avec un infléchissement vers le sud, le principe étant le contournement des zones urbanisées avec un passage sur les plateaux agricoles du Mesnil-Saint-Denis et le franchissement du vallon du Pommeret. Les parties en plus jaune sur le plan figurent les limites du Parc Naturel Régional. Le tracé se rétablit ensuite sur le plateau des néfliers et va rejoindre le point d'échange qui est prévu aux Essarts-le-Roi avec une déviation des Essarts-le-Roi. Rappelons que dans la famille présentée pour les Essarts-le-Roi la possibilité d'un aménagement sur place de la RN 10.

Voilà les quatre familles et les sept scénarii avec lesquels nous sommes devant vous pour ce débat.

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, il y a encore deux propositions de tracés qui ne sont pas ceux du Maître d'ouvrage, mais je me dois de les rappeler. Le premier a été un peu rapidement développé par le Maire de Maurepas que j'avais invité ce soir mais qui n'a pas pu venir, j'essaie de le résumer. Cela consiste à dire pourquoi ne pas développer le trafic de l'A 12 par la RN 12 au-delà de la déviation de Pontchartrain. Il serait peut-être possible alors, le Maire est prudent, sous réserve d'études, de rejoindre la nationale 10 en utilisant le tracé d'une ligne à haute tension qui existe à cet endroit, chose qui ne défigurerait pas le paysage puisque la ligne à haute tension le fait déjà passablement. Ces deux remarques faites ajoute le Maire, j'organiserai en avril au Conseil Municipal un débat qui permettra aux élus de se prononcer, et il nous y invite et nous ne manquerons pas d'y aller. C'est plus une idée qu'un projet.

### *Applaudissements*

Merci pour le Maire de Maurepas, c'est un projet, je crois que la Direction de l'équipement a quelques états d'âme sur le sujet, mais elle ne s'étendra pas dessus ce soir.

Une autre proposition dont l'auteur est ici ce soir, Monsieur Bougeault qui est vice-président d'une association qui s'appelle LAFORT, c'est l'Association des amis de la forêt de Trappes Port-Royal,

et qui a déposé un projet en bonne et due forme, et je vais lui demander de bien vouloir venir nous présenter très rapidement au pupitre. Monsieur Bougeault vous avez la parole.

**Jérôme BOUGEAULT (Vice-Président de LAFORT, Association des amis de la forêt de Trappes Port-Royal)**

Merci, nous sommes une association composée d'usagers de la forêt de Trappes Port-Royal, de la ville nouvelle et des environs. Tout d'abord ce dont je vais vous parler ce soir ce n'est pas un prolongement de l'autoroute A 12 parce que nous avons la conviction que cette A 12 n'est pas une bonne chose pour notre territoire, pour nous tous parce qu'il va nous apporter des nuisances nouvelles sans régler nos problèmes. Le mal vient de la RN 10, et nous pensons que c'est là que nous devons travailler tous ensemble. Ce que nous allons vous présenter c'est une idée parce que nous ne sommes pas des experts, donc cela ne reste qu'une idée puisque nous sommes des citoyens comme vous et moi si ce n'est que nous nous sommes mis en association pour essayer de réfléchir et de trouver une solution. Ce que nous souhaiterions c'est que cette proposition que nous allons faire, un cabinet, Monsieur le Président, en fasse une étude d'expert de sa faisabilité. Nous le souhaiterions vraiment.

Notre objectif est de trouver une solution d'aménagement de la RN 10 sur un nouveau tracé qui soit à la fois respectueux de l'environnement, respectueux des riverains et qui soit structurant pour l'économie. Dans notre recherche, dans nos cogitations, nous nous sommes arrêtés sur cette carte que vous voyez ici qui est un plan du mode d'occupation des sols, c'est-à-dire que vous avez là tout notre territoire et en couleur, vous avez ce qu'il y a sur chacune de ces parcelles. En vert foncé et vert clair, vous avez tous les espaces naturels ; en orange foncé et clair vous avez les zones d'habitation ; et en violet vous avez toutes les zones d'activités. Quand on a vu cette carte, on s'est dit qu'il y avait une énorme cohérence des zones d'activité sur tout notre territoire, c'est-à-dire qu'elles sont toutes contiguës les unes des autres. Nous en avons comptabilisé pas moins de neuf autour de la voie ferrée et elles sont toutes autour de la voie ferrée qui est représentée en noir sur ce plan. Et à côté vous avez la nationale 10, qui suit à peu près ces zones d'activités si ce n'est qu'à un moment elle s'en éloigne pour aller dans le centre de Trappes, ce qui nous paraît assez incohérent, mais c'est historique et cela remonte aux Romains puisque c'est une ancienne voie romaine qui passe au centre de Trappes. Je n'étais pas là, mais il paraît. Je crois que ça c'est le vrai tracé historique, malheureusement c'est inacceptable aujourd'hui vu le trafic qu'on continue d'aller dans ce sens. Notre idée, c'est de faire une autre nationale 10, mais qui s'éloigne de toutes les zones d'habitations d'une part et qui d'autre part s'intègre dans tout l'espace économique de notre territoire. C'est-à-dire une voie express, pas une autoroute, mais une voie express permettant de traverser toutes les zones d'activité de notre territoire. Et là on voit un énorme bénéfice que l'on pourrait en tirer c'est que pour tous les usagers itinérants qui traverseraient notre territoire, ils verraient chez nous une énorme zone d'activités de 15 kilomètres de long ce qui serait à mon avis extrêmement attirant pour des entreprises nouvelles. Après on pourrait très bien imaginer d'imposer un certain style architectural le long de cette voie express afin de mettre en valeur ce gigantesque plateau industriel qui d'ailleurs est, je crois le deuxième après la Défense en Ile-de-France.

Comment peut-on créer cet axe ? Nous sommes allés sur le terrain, nous avons arpenté en long et en large les zones d'activités pour essayer de voir si ce serait faisable. Et on s'est dit *a priori* oui, ce serait faisable. Je dis serait, il faudrait peut-être que des experts viennent nous confirmer cela. Nous avons identifié deux parties importantes, le nord qui traverse la ville nouvelle et le sud qui traverse Coignières-Maurepas et qui va jusqu'au Essarts-le-Roi. En gros le point entre les deux est au niveau de la Commanderie, donc la RD 58. Voilà la liste des zones d'activités, vous les connaissez

toutes, ce n'est peut-être pas la peine de revenir dessus. Alors au nord au niveau de la ville nouvelle, ce que l'on préconise c'est un passage qui à la sortie de l'autoroute A 12 passe sous la voie ferrée puis rejoint la première zone d'activités, celle de l'observatoire au niveau de l'avenue des Prés. Puis, en tranchée couverte va s'orienter devant le quartier Jean Massé, qui est un des endroits habités que l'on approche, donc on préconise un passage en tranchée couverte. Ensuite, de l'autre côté, on rejoint la zone d'activités de Trappes-Elancourt où là on passerait le long de la voie ferrée, puis au niveau de la RD 58, on repasse sous la voie ferrée pour rejoindre la RN 10 actuelle. Au niveau de Montigny, voici une photo aérienne de l'A 12, donc on voit qu'on ne passe pas vers la réserve foncière qui était prévue, mais on va directement sur l'avenue des prés. J'ai pris une photo pour voir et effectivement on a une emprise très large dans laquelle on peut largement imaginer une voie express deux fois deux voies.

Le problème vient en fait de la circulation qu'il y a aujourd'hui dans l'avenue des prés, qu'est-ce qu'on en fait ? L'idée est de la déporter plus au sud au niveau de l'avenue des trois peuples. Nous avons là cette voie express qui emprunte l'actuelle avenue des prés et la dessert de la zone d'activités de l'observatoire qui passerait par l'avenue des trois peuples. De l'autre côté au niveau de la zone d'activités de Trappes-Elancourt, notre idée est de nous rapprocher de la voie ferrée, donc voilà le tracé, un passage en tranchée couverte qui rejoint la voie ferrée. On sera obligé effectivement de passer par le garage Renault qu'il faudra relocaliser temporairement. Le long de la voie ferrée, il y a des entrepôts de la société Legendre, je crois qui ont comme particularité d'être proches de la voie ferrée pour avoir accès aux trains de marchandises, là l'idée serait de les relocaliser temporairement ou définitivement dans les entrepôts de la SERNAM qui se trouvent face au Parc automobile Jean-Claude Beltoise où il y a des entrepôts SERNAM qui ne sont malheureusement pas occupés actuellement, comme beaucoup de locaux de cette zone d'activités. Enfin, à la fin de cette zone d'activités on repasse sous la voie ferrée et on rejoint au niveau de la Commanderie des Templiers l'actuel tracé de la RN 10 que l'on suit jusqu'aux Essarts-le-Roi, en effectuant des aménagements en tranchée couverte devant les zones d'habitation qui sont, on le voit sur cette carte, les résidences des Templiers à Elancourt et des résidences à Maurepas, qui d'ailleurs aujourd'hui ont bénéficié de murs antibruit que vous avez dû tous voir... Si vous ne les avez pas tous vus, allez les voir ce sont des palissades, c'est un scandale, donc je préconise un passage en tranchée couverte.

Est-ce que c'est réalisable ? On a remarqué une chose en allant sur place, il faut le dire, c'est que la nationale 10 à cet endroit, entre les Templiers et les Essarts-le-Roi a quand même une emprise extrêmement large. On a compté, c'est une deux fois deux voies, bordée de chaque côté d'une contre-allée de deux voies.

### *Brouhaha*

Je vous propose des choses, l'expert ira sur place et vérifiera si j'ai raison ou non. Moi, j'ai une photo où je vois clairement 8 voies, donc je pense qu'il y a une emprise suffisamment large. Non, il n'y a pas de maison, les maisons sont à Coignières et à Elancourt, et là encore je vous le dis, nous préconisons un passage en tranchée couverte.

Dernière chose, on a ce carrefour des fontaines qui est quelque chose d'extrêmement perturbateur pour toutes les zones marchandes qui sont autour puisque l'accès à ces zones marchandes est très difficile puisque c'est un carrefour qui a été extrêmement mal aménagé. Là aussi l'aménagement de la nationale 10 avec un passage souterrain et un carrefour correctement aménagé permettrait de faciliter l'accès à ces zones d'activités et à ces zones commerçantes. Je peux vous dire que c'est vraiment aujourd'hui pour beaucoup de clients potentiels un repoussoir.

Enfin, on rejoint au niveau des Essarts-le-Roi et là aussi je tiens à préciser que nous ne passons pas dans le périmètre Seveso que je n'ai pas vu dans le dossier de la DDE. J'aimerais bien d'ailleurs que vous nous en parliez ce soir puisqu'il semblerait que certains tracés et même la majorité des tracés auxquels vous avez pensé passent en plein dans ce périmètre de sécurité.

#### *Applaudissements*

La route nationale 10, je suis désolé, mais elle ne passe pas dans le Seveso. Nous avons la conviction dans notre association que c'est une solution envisageable et possible, reste à la valider techniquement et c'est une solution de développement durable puisqu'elle ne traverse aucune zone habitée...

#### *Brouhaha*

Elle épargne les espaces naturels notamment la forêt de Trappes Port-Royal à laquelle nous sommes très attachés, le futur site Natura 2000 de l'étang des Noués ainsi que le fameux vallon du Pommeret. Nous estimons qu'elle sera peu coûteuse et facile à gérer pendant les travaux, en effet au nord c'est un nouveau tracé et au sud c'est une emprise large. Elle apporte une meilleure desserte des zones d'activités et on a la conviction qu'elle créerait un axe économique qui pourrait valoriser considérablement notre territoire économique.

#### *Applaudissements et sifflets*

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Bougeault, la Commission vous remercie beaucoup de cette étude. Je n'ai pas à dire ce qu'il faut en penser, en tout cas, il faut reconnaître que c'est un projet très travaillé.

#### *Applaudissements*

En relation étroite avec ce qu'il vient d'être dit, je voudrais aborder un sujet, à propos de zones d'activités, que nous croyons très sérieux et qui est celui-ci. L'observation vient d'une association qui s'appelle AZACOMA, dont le siège est à Maurepas, cette association nous écrit pour nous dire un certain nombre de choses et son Président n'a pas pu être là ce soir, mais je retiens ceci. « *Cette Association syndicale de la zone d'activités de Coignières-Maurepas a été créée en 1973 pour gérer un parc d'activités aujourd'hui appelé Paris-Ouest, il s'étend sur 130 hectares sur les communes de Coignières et Maurepas, composé d'une centaine de membres, Paris-Ouest abrite plusieurs milliers d'emplois, près de 10 000 et reçoit plus de 15 000 visites d'employés ou de clients par jour. Paris-Ouest est desservie par la RN 10 ou par le CD 13 ou par le boulevard de la Loire à Maurepas ou celui des Arpents à Coignières. A plusieurs reprises, les représentants des entreprises présentes à Paris-Ouest, plus de 550 dont Hachette et Auchan ont regretté de ne pas être associés aux réflexions sur les choix d'aménagements. L'ASACOMA sait gré à la CPDP de l'avoir invitée à la concertation...* » Nous l'avons invité en effet, il ne peut pas être là ce soir, je ne vais pas développer l'affaire, vous la trouverez sur Internet. Mais je veux dire qu'il y a là un sujet que nous croyons important, voilà des entreprises si c'est vrai, qui représentent 15 000 emplois ce qui n'est pas rien, et dont il est important de savoir dans quelles conditions elles ont leurs relations d'approvisionnement, de vente, de clientèle etc. Et quelles formules, quelle circulation, quel tracé peuvent être les meilleurs pour une entreprise ou un ensemble d'entreprises comme celui-ci. On touche du doigt ici qu'il n'y a pas un problème individuel, mais un problème collectif d'emplois

qui est important et je voulais le signaler. Ceci sera étudié comme le dossier précédant par le Maître d'ouvrage et nous verrons ce que nous pouvons en tirer en tout cas, le sujet reviendra.

Je voulais évoquer aussi un courrier de Monsieur Philippe Bossaut qui nous a développé un projet, il n'est guère le temps ce soir de le détailler, mais l'idée est développée autour de la nationale 10. Vous trouverez également ce dossier, cette suggestion sur Internet et dans une annexe au verbaux de ce soir.

Nous prenons quelques questions si le voulez bien avant d'aborder le tout dernier point. J'ai deux personnes qui avaient souhaité intervenir, je ne sais pas si elles sont encore là ? Monsieur Alain Danet ? Il n'est pas là, tant pis et Monsieur Rabot, Président de l'ADVAAR qui est là lui sans doute ?

### **Monsieur Gilles RABOT**

Monsieur le Président, je ne vais pas parler de nouveau projet. J'ai l'avantage ou l'inconvénient de suivre ce sujet de l'A 12 depuis 1980, dans cette salle il y a plusieurs de mes amis qui suivent cela avec moi et des projets, nous en avons vu, lu, entendu j'allais dire des dizaines et des dizaines. Nous avons tendance à faire confiance aux gens dont c'est le métier. Je crois qu'aussi bons que nous soyons, nous sommes tous très bons, bien entendu, il y a des gens dont c'est le métier, et il y a des gens qui essayent de voir comment à partir du moment où on nous présente des projets, nous pouvons apporter nos contributions sur comment ça peut être meilleur ou comment ça peut être mauvais. Et là, le Maître d'ouvrage a répété à plusieurs reprises que sur tous les projets qui sont présentés ce soir, les projets qu'il a présentés dans son dossier sont soit venus directement de la DDE, soit demandés par d'autres élus.

Donc moi je ne parlerais pas de nouveau projet, mais je dirais que ce soir, on en est à la huitième réunion, c'est cela Monsieur le Président ? Et avant cette réunion nous avons eu des réunions qui permettaient de la préparer en positionnant le prolongement de l'A 12 dans tous ces environnements, présents et futurs, économiques et naturels. Et si on peut parler de choses où on a l'air d'être à peu près d'accord, je dirais que je retiens trois choses de ces réunions. La première c'est qu'une immense majorité est d'accord pour faire quelque chose, que la situation d'aujourd'hui ne peut pas durer. C'est au moins un point où nous sommes ici dans cette salle largement majoritaires. La deuxième, il y a moins de majorité, c'est de dire que dans l'avenir malgré les doutes de certains, doutes qui ont été largement exprimés, il se dégage que la route qu'on le veuille ou pas continuera à être très prioritaire dans les moyens de transport, malgré le coût du pétrole. Il y a au moins un avantage, c'est que le coût du pétrole permettra peut-être de trouver des solutions un peu moins polluantes, ça c'est positif. Le troisième point, c'est que localement les évolutions en activités et en habitations, par exemple l'OIN du plateau de Saclay dont on a beaucoup parlé, seront plutôt des sources d'augmentation de trafic. Alors face à ces trois idées fortes, quels sont les enjeux ? Faut-il prolonger l'A 12 ou aménager la RN 10 ? Et si le choix est de prolonger, par quel tracé ? Aménager ou prolonger ? Je crois que pour ceux qui suivent comme moi cette affaire, on peut dire que depuis au moins une dizaine d'année sinon plus, quel que soit le Ministre en place, quelle que soit sa couleur politique, quel que soit le directeur de la DDE, tous nous ont expliqué que l'aménagement de la RN 10 aussi bien soit-il, ne permettra pas d'assurer le flux de circulation qui est déjà à la limite et qui deviendra impossible à passer. Je crois que c'est un point important.

*Applaudissements*

Il y a un deuxième point que l'on oublie un peu souvent, c'est que même si on imaginait une minute que de passer par une voie express pour la nationale 10 suffirait pour les flux, on ne regarde pas les nuisances dans ce tissu très urbain. On ne regarde pas le nombre d'accidents, où malheureusement de nombreux piétons sont les premières victimes parce que nous sommes effectivement dans un milieu très urbain. Alors, il faut prolonger ! Mais bien sûr maintenant par où ? Vous avez remarqué que le prolongement est de 12 à 18 kilomètres selon le tracé. Et puis, je crois qu'il faut quand même bien qu'on découpe, cela n'a pas été à mon avis très bien rappelé. Je crois que dans ce prolongement, il y a trois sections. Il y a une première section par Montigny-le-Bretonneux. Cette section, le débat, le Maître d'ouvrage propose de la faire passer par l'emprise qui était prévue pour cela et je pense que tous les Ignymontains savent, connaissent cette emprise, ce n'est pas une découverte. Bien entendu, même s'ils le savent, même s'ils le savaient quand ils se sont installés, je comprends très bien leur position. Je crois qu'effectivement, il devrait être facile si nous y participons tous ensemble de demander des aménagements particuliers, si on le sait c'est difficilement acceptable d'avoir une autoroute sous sa fenêtre. Mais, bien entendu, quand on parle de cela, je dirais attention ! Attention parce que passer de tranchée ouverte à tranchée couverte si c'était complètement sur tout le tracé, vous avez des risques autres, des risques d'autres nuisances qui sont dus tout simplement aux nouvelles règles dans les tunnels, il ne faut pas les oublier parce que sinon vous risquerez d'avoir autre chose. Et puis, il y a la section 3 qui tourne autour des Essarts-le-Roi. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas entendu trop de critiques par rapport à cette section, mais il apparaît dans le débat que l'on voit apparaître à ce niveau-là lorsqu'on va vers la province deux flux. L'un sur la 10 elle-même, l'autoroute qui serait prolongée quelque part et puis paraît-il d'autres routes venant plus du nord, qui mettraient au même endroit un nœud un peu compliqué. Je pense que là effectivement il faut réfléchir. Je rappellerai que beaucoup pensent qu'arrêter le prolongement au niveau des Essarts n'est pas la solution, qu'il faudrait certainement aller plus loin, certains parlent de Rambouillet, d'autres parlent d'Ablis. Alors après derrière, il faut discuter pour voir si effectivement il y a trois ou quatre flux comment les faire s'échelonner pour l'arrivée sur la 10. Mais le projet de l'A 12 jusqu'à Rambouillet ou Ablis n'est pas dans le projet aujourd'hui alors il n'y a peut-être pas encore les moyens.

Et puis, bien sûr entre les deux, il y a cette section 2, qui est celle qui apporte toutes ces études et toute cette difficulté. Depuis 1986, vous l'avez rappelé tout à l'heure, les études ont trois axes : un axe qui passe vers le nord, un axe qui passe au sud de la nationale 10 dans la zone urbanisée et un axe qui passe au sud sous la partie urbanisée. Je rappellerai d'ailleurs par rapport à cet axe, qu'il y avait même une autre famille 5 que celle que vous proposez qui proposait de passer encore plus au sud que le vallon du Pommeret, simplement là aussi pour dire qu'il faudra un jour dépasser les Essarts et aller plus loin. Les études au nord, dont on reparle encore aujourd'hui par un tracé, ont été rapidement abandonnées même si effectivement on les voit revenir aujourd'hui. Mais avant de les prendre en compte, je pense que la CPDP devrait entendre les habitants concernés par cette étude au nord et quant à utiliser la nationale 12, ceux qui passent par là vers six heures le soir, savent qu'elle est déjà très très encombrée. Donc là aussi regarder. Pourquoi pas ? Je ne dis pas que c'est impossible, mais avant de rêver à des solutions par là, je pense qu'il faut quand même assurer nos arrières.

Par rapport aux tracés par le sud de la nationale 10, nous avons déjà deux Ministres qui ont exprimé leur choix. En 2002, Monsieur Gayssot a proposé le tracé 2D à travers Le Mesnil-Saint-Denis ; il a exprimé ce choix après un arbitrage du Premier Ministre entre les Ministres de l'Ecologie et des Transports. Je rappellerai, le Maire de La Verrière l'a fait tout à l'heure, mais je le rappelle à nouveau que La Verrière par l'expression de son Maire et de son association de défense l'ADVAR s'est immédiatement opposée à ce choix en considérant que ce qui n'est pas bon pour La Verrière n'est pas meilleur pour Le Mesnil-Saint-Denis.

### *Applaudissements*

Monsieur de Robien, en avril 2004 a proposé de mener le débat public sur trois tracés, le 3C par le Vallon du Pommeret, le 2A au sud de la voie ferrée, et le 2D dans le Champ-Mesnil. Dans le débat public, trois autres tracés ont été ajoutés à la demande nous a-t-on dit de certains élus. Nous savons nous que Madame Boutin par exemple a proposé le tracé 2C' sur la coulée verte de La Verrière et non pas de l'Étang des Noës, parce que c'est vraiment la coulée verte de La Verrière, le 4 octobre 2004. Nous savons aussi que le tracé 2A' a été proposé par Monsieur de Vanvald, il l'a même proposé à deux Maires concernés, le Maire de Coignièrès et le Maire de La Verrière. Cinq tracés passent dans la partie urbanisée, je crois que plusieurs personnes ont déjà stigmatisé ces tracés. Je ne vais pas y revenir plus longuement ce n'est pas la peine. Par contre, encore une fois, je voudrais parler du 2C'. Tout simplement parce qu'il a un avantage ce tracé, il stigmatise toutes les nuisances possibles du passage d'une autoroute. Il y a 63 maisons à moins de 50 mètres, 8 à moins de 12 mètres, 3 démolies, plus une emprise sur 8 terrains. Un hôpital psychiatrique a 5 pavillons situés à moins de 50 mètres, vous avez vu tout à l'heure sur un plan qu'ils étaient à 28 mètres. Pour les sportifs, les installations seraient inutilisables pendant les travaux et deux équipements seraient détruits au Mesnil-Saint-Denis. Pour des élèves, on l'a déjà dit tout à l'heure, puisque l'autoroute déboucherait pas loin d'un collège. Pour l'environnement, nous avons déjà longuement parlé de l'étang des Noës, zone protégée que nous connaissons tous. Pour le patrimoine historique et pour l'agriculture sur laquelle je ne reviendrai pas.

Alors il reste le tracé 3C au sud de la partie urbanisée. Je voudrais faire abstraction du classement, parce que le classement est un problème juridique, donc voir de mon point de vue qu'elles sont les difficultés et les nuisances de ce tracé. Il ne passe pas à moins de 250 mètres des habitations, il ne côtoie ni une école, ni un stade, ni une entreprise, ni un hôpital. Il détruit une petite partie agricole et une faible partie du Parc Naturel, 20 hectares sur 25 000 et tout le monde sait ici que 80 % du Département des Yvelines est constitué de zones agricoles ou naturelles. Pour les habitants, le tracé 3C est le moins polluant. Pour le milieu naturel, certes le tracé 3C est dégradant, mais certainement moins que le tracé 2C' le long de l'étang des Noës. Pour les coûts en investissement et en fonctionnement, le tracé 3C est le moins cher. La construction d'une nouvelle infrastructure occasionne toujours des désagréments pour l'environnement humain ou naturel. Les responsables politiques devraient toujours rechercher l'intérêt général, et dans ce cas, il n'y a pas de doute possible, c'est le 3C.

Mais une fois ce tracé effectué, il faudrait ensemble accompagner le travail des techniciens pour étudier, vous permettez que je termine ? Pour étudier avec eux les meilleures solutions afin de sauvegarder au maximum les environnements humains et naturels et exiger des politiques les moyens supplémentaires pour les mettre en œuvre. Merci.

*Applaudissements nourris et sifflets*

### **Gilbert CARRERE**

Merci Monsieur Rabot. Nous avons un petit moment encore, pas trop long, je dois veiller au temps. Nous allons procéder de la façon suivante, j'ai trois questions écrites auxquelles il faut que le Maître d'ouvrage réponde rapidement, nous prendrons trois ou quatre questions orales et puis nous donnerons la parole à trois personnes qui vont donner un éclairage un peu différent. Elles interviendront brièvement, mais je crois que cela ne sera pas sans intérêt et c'est ainsi que nous aurons une vue plus complète pour terminer cette soirée. Mes questions sont les suivantes :

L'une vient de Monsieur Vaucelle, et dit « *En 1994, il y avait le fuseau numéro 4, en 1994 avec Monsieur Sellincourt, pourquoi a-t-il été annulé dans le dossier de Monsieur de Robien sachant qu'il est resté dix ans sur les tablettes de la DDE?* » Monsieur Labrousse, ces tablettes ?

**Michel LABROUSSE**

Je n'identifie pas le tracé qu'évoque Monsieur Vaucelle.

**Gilbert CARRERE**

On va lui poser la question, il va nous en dire plus.

**Michel LABROUSSE**

Ah voilà. Il s'agirait du tracé encore plus au sud, c'est le fuseau qui est en couleur orange et qui contournerait encore plus au sud, le tracé dit par le vallon du Pommeret pour lequel le fuseau est représenté en mauve. Si c'est bien cela, cela a fait partie des études qui ont fait l'objet d'une concertation en 1997 avec des études de faisabilité de tracé s'inscrivant dans ce que l'on appelle les fuseaux et pour lesquels les quelques traits qui sont dessinés ici donnent une idée de ce que pourrait être un tracé dans ces fuseaux.

**De la salle**

La DDE a fait quatre études sur ce tracé-là entre 1994 et 1996. Monsieur Sellincourt l'a présenté à Monsieur Erignac en 1994 qui lui a demandé tout de suite une étude de faisabilité. Cela a été faisable, c'est pour ça que c'est resté dix ans dans les tablettes de la DDE et il a été annulé dans le dossier de Monsieur de Robien parce qu'il ne rendait pas le même service que les autres tracés.

**Gilbert CARRERE**

Si je comprends bien vous donnez la réponse en même temps que la question !

**Michel LABROUSSE**

Vous voyez, nous le montrons.

**Gilbert CARRERE**

Madame Madeleine Marcillac des Essarts-le-Roi demande « *Les Essarts-le-Roi ont un aménagement de la RN 10, peut-il se substituer au tracé prévu dans les terrains agricoles au nord-ouest de la commune ? Des expropriations peuvent-elles être envisagées ?* » Monsieur Labrousse ?



**Michel LABROUSSE**

Pour la traversée des Essarts-le-Roi, le Maître d'ouvrage présente deux solutions possibles. Une solution d'aménagement sur place de la RN 10 pour laquelle nous chercherions évidemment à limiter les consommations d'emprise et les expropriations. Et un deuxième tracé dit « déviation des Essarts-le-Roi », on peut passer une diapositive ? Parce que le Plan Local d'Urbanisme des Essarts-le-Roi anciennement le Plan d'Occupation des Sols prévoit un développement de l'urbanisation à cet endroit et le Maître d'ouvrage a étudié par le passé logiquement une solution consistant à contourner cette future zone. Voilà donc la raison historique et urbaine qui explique pourquoi nous présentons ces deux solutions, mais là encore sans préférence, pour montrer de quelle manière elle pourrait se présenter.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Monsieur Maurice Pagel des Essarts demande « *Dans le cadre de la famille 1 A 12 sous RN 10, peut-on évaluer les bruits et les vibrations que subiront les riverains habitant dans une bande de 5 mètres?* » Monsieur Labrousse ?

**Michel LABROUSSE**

Là encore sur la base d'un projet qui serait plus calé nous pouvons effectivement faire des études plus précises sur le bruit. Au stade actuel de la comparaison des tracés nous évaluons les populations qui sont dans la bande des 300 mètres, donc qui potentiellement peuvent être soumises à des seuils de bruit importants non réglementaires. Et ensuite dans les phases ultérieures avec les précisions qui pourront être apportées aux tracés, nous pouvons utiliser ce que l'on appelle des modèles qui nous permettent très précisément de dire le nombre d'habitations qui sont à l'intérieur de tel, tel et tel niveau de bruit. Pour ce qui concerne les vibrations que ce soit pendant la réalisation des travaux ou ultérieurement, je donne la parole à Michel Deffayet.

**Michel DEFFAYET**

Effectivement, il faut bien distinguer la phase de travaux, puisque pour la réalisation d'une tranchée, il faut faire des murs de chaque côté, donc il y a une phase de travaux qui est sans doute effectivement plus lourde en termes de circulation d'engins, de bruits et de nuisances. Et puis il y a la phase définitive en exploitation. En exploitation on est dans une boîte fermée, donc il n'y a pas de bruit et puis à côté d'une tranchée, il n'y a pas de vibration. Donc en fait, je pense que la question était plutôt relative à la phase de travaux.

**Gilbert CARRERE**

Bien, je vais donner la parole à deux personnes ici et puis nous entendrons trois intervenants qui sont là depuis un moment et puis je vous rendrai la parole après. Ces interventions seront toutes brèves. Deux questions s'il vous plaît.

**De la salle (habitant de Maurepas)**

Une question concernant les solutions en tunnel. Le Maître d'ouvrage peut-il nous dire ce qui se passerait s'il y avait dans un de ces tunnels un accident d'un camion transportant des hydrocarbures ? Il me semble de façon évidente qu'un tel accident dans un tunnel en zone urbaine ne peut pas du tout être comparé à ce qu'on a pu vivre dans les tunnels sous montagne. Donc ceci à mon avis exclu toute solution de tunnel en zone urbaine. J'aimerais son avis.

**Gilbert CARRERE**

Vous avez le vôtre, cela me paraît déjà important.

**Michel DEFFAYET**

Il en existe, des tunnels en zone urbaine, il en existe déjà. Donc ce que l'on fait, c'est que sur l'ensemble des tunnels qu'ils soient en zone urbaine ou en zone de montagne, c'est vrai que l'on pourrait dire que le système s'est considérablement renforcé depuis 1999, c'est certain que tout ce qui s'est passé au Mont Blanc a déclenché des dispositions très importantes. Mais il faut savoir qu'avant le Mont Blanc pendant cinquante années, il y a eu dans le monde entier 50 morts liés à des incendies dans des tunnels, c'est pour relativiser, pourquoi est-ce que l'incendie du Mont Blanc a été un véritable déclic parce qu'il y a eu 39 morts d'un coup dans un événement. Donc tout ce qui est la législation, tout à l'heure j'entendais quelqu'un parler des solutions en tunnels, de la longueur des tunnels de la sécurité... Bien évidemment, les ouvrages qui sont dans ce dossier s'ils sont réalisés que ce soit une option ou une autre, en tunnel, on leur appliquera exactement la réglementation qui a été mise en place depuis 2000, qui a été reconsolidée. Il y a eu une Directive européenne qui est apparue et qui a ajouté des éléments depuis 2005, sur tout ce qui est de la simulation de ce qui se passerait en cas d'incendie de poids lourds. On a comme cela toute une série d'outils pour regarder ce qui se passe et ce tunnel comme les autres urbains ou non urbains, serait livré à la même analyse pour effectivement prendre les dispositions nécessaires.

**Francis ROL-TANGUY**

Je voudrais simplement ajouter qu'en la matière, même si en termes de génie civil, tranchée ouverte et tunnel, c'est différent, en matière de norme de sécurité ce n'est pas différent, c'est la même chose qu'on ait fait une tranchée couverte ou un tunnel. La deuxième chose c'est que par rapport aux exemples, notamment du Mont Blanc ou du Fréjus, la quasi-totalité des tunnels franciliens, il y a à peu près 50 kilomètres de tunnels autoroutiers en Ile-de-France, sont des circulations dans un seul sens. Et c'est vrai que c'est en termes de sécurité une garantie bien supérieure à des tunnels où on se croise. C'est le cas à l'heure actuelle du Mont Blanc ou du Fréjus, d'où des projets de faire un deuxième tube pour éviter que les circulations se croisent. Cela dit, vous avez raison Monsieur, c'est un vrai sujet et c'est pour ça qu'on ne peut pas étendre à l'infini ce genre de chose parce que plus on augmente la quantité de tunnels ou de tranchées couvertes, plus naturellement le risque augmente, il est strictement lié au nombre de kilomètres. Sachez enfin que les camions qui transportent des hydrocarbures ou des matières dangereuses ne sont pas autorisés dans les tunnels franciliens aujourd'hui, donc je ne vois pas pourquoi ce serait le cas demain si on faisait une infrastructure ici. Ce sera exactement la même chose, il n'empêche que ceci naturellement ne finit pas par annuler le risque parce que des poids lourds, et je pense que s'il y a tranchée couverte naturellement on fera sorte que les poids lourds passent par cette nouvelle

infrastructure plutôt que par la RN 10. Et, c'est vrai qu'un poids lourd peut avoir des réservoirs jusqu'à 1 500 litres en conséquence de quoi, il n'a pas forcément besoin de transporter des matières dangereuses, il est intrinsèquement une matière dangereuse de par la taille de ses réservoirs. Donc il y a naturellement toute une série de normes qui ont déjà été soulignées et qui ont été beaucoup précisées depuis 1999. Mais peut-être que si dans les dix ans, qu'il faudra bien pour réaliser, si un choix est fait, peut-être que les normes seront encore plus contraignantes. En tous les cas, la façon dont nous on gère le trafic aujourd'hui, c'est vrai que l'une de nos premières priorités est de faire en sorte que dans les tunnels autoroutiers franciliens, on privilégie l'absence de congestion dans ces tunnels et c'est pour cela qu'on étudie aujourd'hui de nouveaux dispositifs pour faire en sorte au besoin de ralentir la circulation dans ces tunnels pour avoir un minimum d'écoulement. Parce que c'est la garantie, s'il y a un accident, cela peut arriver et il en arrive, vous ne les voyez pas, mais moi je sais qu'il en arrive et de vrais accidents, pas de la taille de celui du Mont-Blanc et pas avec les conséquences qu'il a pu y avoir, mais je veux dire qu'il arrive chaque année un certain nombre d'incendies dans les tunnels, mais l'essentiel c'est qu'on puisse les fermer rapidement et que ceux qui sont dedans s'écoulent et sortent. C'est comme ça qu'on assurera la sécurité maximum. Ce sont donc des questions sur lesquelles les normes ont beaucoup changé, sur lesquelles nous travaillons tous les jours et c'est devenu, je dois le reconnaître, dans les dernières années une des premières priorités de l'exploitation par rapport même à la congestion ou aux bouchons qu'on peut constater sur les autoroutes franciliennes aujourd'hui.

### **Jean-Paul ANDRE, Maire-Adjoint de Montigny**

Je reviens sur le tout début, pour la requalification dite d'attente de la RN 10, il est annoncé selon les documents 2 ou 3 ans de travaux, pour réaliser une autoroute sur la RN, il est fait état de 8 ans, sur ces bases quel serait le délai pour la transformation de la RN en voie express des travaux d'une part et du délai de réalisation d'autre part ? Et si j'ai bien lu le dossier, ma question concernant les incidences sur les riverains en cas de choix d'un tracé neuf, sur les riverains de la RN sur Trappes. Avec une densité actuelle de 80 000 véhicules par jour, il y a maintien de la RN en l'état actuel pendant au moins 4 ans, après il y a deux à trois ans de travaux d'aménagement et après pendant 7 ans sauf sur les 280 mètres qui seraient couverts et les deux carrefours avec feux tricolores pour gérer au niveau du sol le trafic de la RN. Voilà les trois phases, l'hypothèse de la phase 3 n'étant valable que si l'échéance de 2020 est respectée pour le tracé neuf et si elle n'est pas mise en cause par des recours administratifs ou des retards de travaux. Après la mise en service de l'éventuel prolongement avec une densité de trafic de l'ordre de 40 000 véhicules par jour qui resteront sur la RN les travaux complémentaires dans le dossier, prévus pour 50 millions d'euros, concernent d'après ce qu'il m'avait été répondu la dépose de glissières et autres aménagements de trottoirs, mais pas de protection complémentaire autre que les 280 mètres déjà évoqués. En résumé la solution du tracé neuf se traduit-elle pour Trappes par : pour tous six à sept ans avec les nuisances actuelles plus deux à trois ans de travaux, pour la majorité des 16 000 qui ne sont pas aux abords de la plate-forme un minimum de 15 ans avec les nuisances actuelles et pour cette même majorité sur une période à déterminer une perception d'un niveau de bruit équivalent à l'actuelle vu la qualité et la sensibilité de l'oreille humaine en niveau de décibels ? Enfin, une observation, dans les critères et les thématiques qui sont proposées, je pense que pour vraiment faire la totalité du système, il faudrait comptabiliser d'une part ce qui se passe sur la RN quel que soit le traitement qu'on lui prévoit et ce qui se passe sur l'éventuel prolongement de l'autoroute, là cela pourrait être plus équitable.

**Gilbert CARRERE**

Très bien, merci Monsieur. Votre intervention a été un peu longue mais intéressante, je vais demander au Maître d'ouvrage d'aller vite s'il le peut et ce que je voudrais c'est qu'une réponse écrite détaillée vous soit faite ensuite.

**Francis ROL-TANGUY**

Je voudrais simplement dire que nous n'avons pas dans le dossier tel qu'il est là, étudié, à partir du moment où serait choisi un tracé neuf, ce que pourrait être la requalification de la RN 10 dans le détail au-delà naturellement de ce qui est aujourd'hui sur la table et en discussion. Cela c'est évident que cela fait partie du bien commun, puisque c'est aujourd'hui en discussion en termes de projets, vous parliez de l'enfouissement à Trappes de la RN 10 sur 280 mètres. Il est clair qu'à partir du moment où un choix aura été fait sur un tracé nouveau, cela mérite de faire un effort collectif pour se demander ce que l'on veut faire de la RN 10 et c'est pour cela que quand vous citez le chiffre de 40 000 véhicules jour restants, nous l'avons donné volontairement sans retoucher aux caractéristiques de la RN 10. C'est un débat qui devra avoir lieu ultérieurement, si le choix est effectivement fait d'un tracé nouveau, je pense qu'on peut être beaucoup plus drastiques sur la RN 10 restante. Mais c'est vrai que nous n'avons pas franchi cette étape, je ne sais pas si on la franchira, puisque nous n'avons toujours pas franchi la première étape qui permettrait avec des capacités nouvelles de faire passer du trafic ailleurs. A ce moment-là, s'ouvrira un vrai débat sur comment requalifie-t-on la RN 10. Tel que nous l'avons fait dans le dossier, c'est vrai que nous ne sommes pas entrés à ce niveau dans des études de détail qui pourraient créer les conditions pour qu'il y ait encore moins que les 40 000. Là on les a faites, on les a calculées en gardant la RN 10 telle qu'elle est. Il y a un projet à construire, mais ce projet n'a de sens et ne mérite d'être construit que si on a franchi la première étape sinon cela n'a pas de sens.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Je vais demander à Monsieur Genel s'il veut nous dire en quelques minutes parce qu'il l'a étudié ce que peut être au niveau local un effet de coupure dans un aménagement. Je demanderai ensuite à Monsieur Poulit de nous dire ce qu'un projet de transport peut amener en termes de développement économique et social et puis nous laisserons Monsieur Le Merrer nous toucher un mot des projets ferroviaires. Voilà les trois interventions très brèves s'ils le veulent bien pour lesquelles je sollicite votre attention.

## Les impacts du prolongement de l'A 12

### **.I Impacts urbanistiques**

**Alain GENEL**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vais tenter en quelques minutes de vous donner une vision d'ensemble du projet dans son ensemble sur l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines. Pour cela je vais peut-être dire un mot très rapide de ce qu'est la méthodologie que nous utilisons à l'Agence de notation des villes. Ce que nous faisons c'est évaluer les performances d'une agglomération dans 11 domaines dont certains sont représentés par des indicateurs là où il est possible de quantifier et là où il est possible de quantifier nous faisons des comparaisons avec d'autres agglomérations de même nature. Ensuite nous évaluons les projets structurants, c'est-à-dire les projets qui sont de nature à faire évoluer les performances de l'agglomération. Le périmètre que nous étudions c'est celui de l'agglomération, parce que c'est le périmètre pertinent, c'est le territoire doté de gouvernement qui est le territoire pertinent qui peut être étudié. Nous nous appuyons sur trois laboratoires universitaires, un laboratoire de sociologie, un laboratoire de sciences politiques et un laboratoire d'économie urbaine et nous immergeons dans la ville un sociologue pour qu'il puisse faire part de son vécu, de sa perception et pas seulement de données objectives. Et puis nous faisons des comparaisons de villes.

Voilà ce que ça donne, ça c'est une ville fictive, peu importe, nous positionnons un curseur sur une échelle de cinq échelons, il y a là une ville qui n'est pas théorique mais peu importe quelle est cette ville, nous avons travaillé sur un panel expérimental de trois agglomérations que sont Angers, Dunkerque et Reims. Je dirais un mot d'Angers parce qu'elle a un problème d'autoroute qui est assez semblable à celui dont on parle ici. Nous étudions après cette première photographie, nous évaluons les projets. Donc par exemple, le projet dont on parle aujourd'hui, c'est un projet de prolongement d'autoroute et nous visualisons ainsi l'impact du projet sur les performances de l'agglomération, les différentes performances avec des flèches qui sont longues ou qui sont courtes selon que l'impact est fort ou faible, elles sont noires ou rouges selon que l'impact est positif ou négatif, elles sont continues ou pointillées selon que l'impact est immédiat ou différé. Et à partir de là nous pouvons regarder quelle sera la performance de l'agglomération dans les différents domaines sur lesquels je vais revenir maintenant avec des petites flèches qui montrent l'évolution du curseur dans la direction vers laquelle il tend parce que le projet est celui que nous avons étudié.

Juste deux diapos maintenant pour appliquer cela au cas concret dont nous parlons aujourd'hui, naturellement tout cela est vu très grossièrement. Quel est l'impact de la famille 1, variante 1B de l'autoroute enterrée, la variante 1A étant l'aménagement sur place de la RN 10 sur les performances de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines ? La dynamique urbaine, c'est-à-dire l'évolution de l'emploi et l'évolution de la population ; l'effet sur la dynamique urbaine d'un projet de cette nature est un effet indirect à long terme, c'est l'effet à travers l'amélioration de l'attractivité du territoire, mais dans l'immédiat l'impact est négligeable. Pour le développement économique en revanche, l'impact est positif, l'impact du projet est positif quelle que soit la variante. Le développement économique, on l'explique par le poids des services à la population, le taux d'encadrement, l'accessibilité externe et la diversité du portefeuille d'activités. Et à travers le paramètre accessibilité externe qui s'améliore en toute hypothèse grâce à ce projet, encore une fois quelle que soit la variante, l'impact est positif. En ce qui concerne le dynamisme commercial, c'est-à-dire en gros la performance commerciale de l'agglomération, l'impact est également positif. C'est un impact qui est dû à une meilleure accessibilité au dispositif commercial de la ville

nouvelle. En ce qui concerne la mobilité, la mobilité à l'intérieur de l'agglomération et l'accessibilité interne c'est-à-dire les performances des transports en commun, dans la variante 1B, l'impact est positif, dans la variante 1A, l'impact est négligeable. Pourquoi est-il positif dans la variante 1B ? Parce que la suppression de la coupure que constitue la nationale 10 aujourd'hui est de nature à favoriser l'amélioration des performances sur ce thème. L'accessibilité externe, c'est l'accessibilité à travers les aéroports dotés de lignes internationales, les autoroutes, le TGV, là l'impact est positif dans la mesure où il y a un désengorgement de l'entrée de la ville nouvelle et dans la mesure où il y a connexion ultérieure avec l'autoroute A 10 et ce quelle que soit la variante. Gouvernance, *leadership* et démocratie locale, il n'y a pas d'impact. Pour la cohésion sociale, c'est la réponse des équipements sociaux aux attentes sociales, là non plus il n'y a pas d'impact du projet. Dans le domaine de vie quotidienne, c'est l'accès aux services publics, ce sont les commerces et la sécurité, il y a un impact positif dans la variante 1B et pas d'impact dans la variante 1A. Education, sport et culture, il y a peu d'impact sauf un impact indirect à travers les problèmes d'accès. L'environnement, l'impact du projet est positif quelle que soit la variante à travers la diminution du bruit et de la pollution. Le cadre de vie, c'est la qualité du patrimoine, l'habitat, l'urbanisme, les logements sociaux, l'impact est positif en ce qui concerne la variante 1B parce qu'il y a cette réduction dont je vais encore dire un mot, cette réduction de la fracture urbaine qui constitue pour l'ensemble de l'aménagement urbain une opportunité exceptionnelle. En revanche, dans la variante 1A, puisque cette coupure persiste, il n'y a pas d'impact. Enfin, en ce qui concerne les finances locales, il y a un impact immédiat qui est négatif à travers une légère ponction sur les finances locales, mais l'impact est positif à long terme à travers l'amélioration de l'attractivité à long terme de l'agglomération.

Pour résumer et j'ai presque terminé, il y a en gros sur les 12 domaines, 4 domaines sur lesquels le projet n'a strictement aucun impact, il y a 5 domaines que sont le développement économique, le dynamisme commercial, l'accessibilité externe, environnement et finances locales pour lesquels l'impact du projet est positif quelle que soit la variante. Il y a enfin 3 domaines dans lesquels l'impact est variable selon la variante dans laquelle on se situe : mobilité et accessibilité interne, vie quotidienne et cadre de vie où entre la variante 1B, l'autoroute enterrée qui a un impact fortement positif et la variante 1A, aménagement de la nationale 10 où l'impact est négligeable, et puis les variantes intermédiaire 2, 3 et 4 qui sont plutôt semble-t-il plus proches mais il faudrait affiner l'étude de 1A, 2 étant nettement plus proche de 1A que 3 et 4.

Enfin, un tout dernier mot sur l'exemple d'Angers qui me paraît intéressant par rapport au problème que vous vivez ici. Aujourd'hui il y a 100 000 voitures par jour qui empruntent l'autoroute A 11 qui traverse Angers le long des berges de la Maine, une bretelle qui contourne le centre d'Angers... A la réflexion 100 000 voitures par jour, cela me paraît beaucoup, en tout cas il y en a beaucoup... Une bretelle qui contourne le centre d'Angers et qui permettra le réaménagement des bords de la Maine est en cours de réalisation et ces travaux vont permettre une meilleure communication entre les deux rives de la Maine, c'est-à-dire entre deux parties de la ville et vont permettre de désenclaver le centre-ville. Et cette réduction de la fracture urbaine constitue une véritable opportunité de repenser l'ensemble de l'aménagement de l'agglomération. Et en même temps que le contournement d'Angers seront d'ailleurs entrepris le réaménagement des berges de la Maine et la mise en œuvre d'un DPU. Je vous remercie.

## **Gilbert CARRERE**

Merci. Monsieur Poulit veut aborder d'une autre façon un sujet un peu analogue à propos des transports et du développement économique. Je voudrais qu'il puisse en quelques minutes s'il le voulait bien nous dire l'essentiel de sa pensée.

## **.II Impacts socioéconomiques**

**Jean POULIT**

Bonsoir, le Président m'a demandé de bien vouloir vous présenter la nature des études économiques qui pourraient être réalisées, elles ne sont pas toutes réalisées à ce jour pour évaluer de la façon la plus complète possible l'effet des différentes variantes de tracés que vous êtes en train d'évaluer et de débattre. Au cours des précédentes réunions, vous avez demandé que soient expertisées les hypothèses retenues de trafic à l'horizon 2020, donc vous avez demandé des précisions là-dessus, quelle est la valeur des études qu'on vous présente. Vous avez également demandé que soient identifiés les impacts environnementaux directs ou indirects, immédiats ou futurs des trois grandes familles de tracés proposés. Il y a des tracés strictement urbains, on a vu que c'était difficile, le débat de ce soir le montre, des tracés semi-urbains et enfin le tracé par le vallon du Pommeret. Gilbert Carrère considère que l'on devrait dans les mêmes conditions approfondir les études économiques qui justifient les ouvrages proposés. Parce qu'en fait pourquoi investir tant d'argent ? Pourquoi ces débats ? Il doit y avoir des raisons. Il doit y avoir des motivations qui font que l'on investit de l'argent public et que collectivement on souhaite quand même réaliser un ouvrage dont l'insertion présente des difficultés. Dans le dossier du débat public sont présentés aux pages 70 et 71, vous les avez sûrement parcourues, les aspects socioéconomiques et financiers des différentes familles de tracés.

Le document précise que les effets pris en compte sont les suivants : les gains de temps, les frais de fonctionnement des véhicules, les accidents de la circulation – et je pense qu'il y aura une amélioration parce que la nationale 10 aujourd'hui est très accidentogène, c'est même parfois dramatique – et la pollution qui se décompose elle-même entre production de gaz à effet de serre et autres polluants. Mais il est également indiqué que *« du fait des difficultés de l'évaluation, tous les avantages ou inconvénients ne peuvent être pris en compte, par exemple l'impact positif sur le développement économique »*. Alors comme le thème du développement économique est tout à fait central dans la motivation des pouvoirs publics en matière de réalisation des grandes infrastructures de transport, il est utile, je crois d'évaluer dans toute la mesure du possible l'impact que peuvent avoir les projets présentés sur la performance économique des territoires desservis et également sur l'emploi qui est un sujet auquel les franciliens et tous les Français sont particulièrement sensibles actuellement. Le taux de chômage en Ile-de-France est actuellement de 9 %, c'est le taux de chômage moyen alors que traditionnellement il était toujours inférieur de 2 points. Il faudra s'interroger sur pourquoi cette situation en Ile-de-France dans la région capitale de notre pays.

Alors il faut savoir que le Ministère de l'Équipement et des transports a signé le 25 mars 2004, si vous le courage de lire cette instruction lisez-la, une instruction cadre qui permet d'évaluer l'impact économique des grandes infrastructures de transport. Cette instruction s'appelle très simplement *« Harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport »*. Pour procéder aux évaluations quantitatives elle renvoie à deux annexes méthodologiques. Excusez-moi, je suis un peu technique, mais je crois qu'il faut voir les choses concrètement comme elles se présentent. La première annexe permet d'évaluer le poids économique que l'on peut attribuer au gain de temps induit par le projet étudié – on vous en parle souvent en disant que cela fera gagner du temps – elle permet également d'évaluer les gains monétaires qui résultent des améliorations de fonctionnement des véhicules qui empruntent la nouvelle infrastructure mieux dimensionnée. Elle permet enfin de calculer le poids des différentes nuisances induites par l'ouvrage telles que l'insécurité routière, le bruit, la pollution atmosphérique, l'effet de serre, ou les réductions quand il y a des réductions, ce qui sera je pense le

cas ici. L'annexe numéro deux plus novatrice permet d'évaluer l'intérêt économique des destinations accessibles au sein du territoire desservi par le projet. Il faut bien comprendre ce qui se passe. Les résidents que vous êtes qui vivent travaillent et se distraient au sein du territoire qu'ils parcourent quotidiennement se déplacent pour accéder à des biens ou services convoités qu'ils ne peuvent se procurer sur place. On peut citer comme premier exemple celui de l'emploi. Un résident hautement spécialisé ne trouvera pas sur place l'emploi correspondant à sa formation, c'est quasiment impossible. Pour trouver une offre correspondant à sa spécialité, il devra se déplacer et rechercher l'emploi convoité au sein du territoire desservi par les différents types de transports sans toutefois dépasser un temps de déplacement raisonnable. Le temps moyen de déplacement en Ile-de-France est de 30 minutes, il ne bouge pas depuis un quart de siècle, sachez-le, et donc on admet qu'il ne faut pas dépasser le double du temps moyen. Il faut donc voir quel est le marché de l'emploi auquel je peux accéder en une heure en moyenne. Le fait de pouvoir accéder à un emploi qui correspond à sa formation permet à chaque actif d'être plus efficace que dans le cas où il ne peut pas accéder à quelque chose qui correspond à sa formation. Et le supplément de performance qu'il apporte ainsi à son entreprise, donc à la collectivité lui permet en retour d'être mieux rémunéré. Son salaire s'améliore et le supplément de rémunération qu'il acquiert en ces circonstances est supérieur au temps et à l'argent qu'il consacre à se déplacer quotidiennement pour le motif du travail. Sinon, il ne se déplacerait pas, l'homme est rationnel, l'homme est raisonnable. Il faut que le choix qu'il va faire ait une pertinence économique supérieure à celle de rester chez soi et qui dépasse en coût, en valeur le coût du temps qu'il va passer à se déplacer ou l'argent. On appelle cela un solde net qui est positif.

Et effectivement quand on fait une infrastructure nouvelle on s'aperçoit qu'elle permet dans un temps qui ne bouge pas d'épanouir les territoires auxquels on peut accéder notamment pour aller travailler. Et plus l'étendue du choix augmente, plus le choix que vous pourrez faire dans votre vie quotidienne devient pertinent et plus vous aurez une bonne performance au service de la collectivité. Voilà ce qu'est une infrastructure performante. Cette richesse que vous allez créer est valable non seulement pour le grand spécialiste, mais tout le monde va en bénéficier quelle que soit sa catégorie socioprofessionnelle et quelle que soit sa formation. C'est tout l'ensemble de la collectivité qui est gagnante. C'est ça que cette fameuse annexe deux de l'instruction du Ministère permet de calculer. On peut donc avoir une situation avant l'infrastructure, combien d'accès à l'emploi m'est autorisé dans une heure avant et combien d'accès à l'emploi m'est accessible dans une heure après ? Et généralement après vous avez un domaine qui s'est épanoui, donc vous avez plus de possibilités, donc vous avez plus de valeur qu'on peut calculer et ça c'est effectivement de la richesse économique que vous avez collectivement créée. Alors sachez que le temps que vous auriez pu économiser, vous le transformez très intelligemment en richesse. Voilà ce qu'est une infrastructure performante qu'elle soit un transport collectif ou qu'elle soit un transport individuel. C'est épanouir des territoires dans un temps qui lui ne varie pas, c'est-à-dire qu'à effort constant, on vous apporte les moyens d'en faire un peu plus après qu'avant.

Voilà donc ce qu'on peut désormais calculer et c'est ce type de calculs que si vous arrivez à mobiliser quelques moyens financiers, je vous invite à faire pour évaluer chacune des variantes. Et pour voir chacune d'elle vous permet d'épanouir votre domaine d'emploi, votre domaine d'achat, dans les achats c'est le même phénomène qui est à l'œuvre, des affaires personnelles ou professionnelles qui au total créent effectivement un supplément de richesse pour votre région, pour votre territoire, pour notre pays. Et c'est ça qui est un des moteurs de la vitalité économique du pays. Sachez que ces phénomènes d'épanouissement des territoires liés aux transports collectifs ou individuels créent près de 45 % de la richesse du pays. Donc si vous êtes ici ce soir, ce n'est pas pour rien, c'est pour effectivement sauvegarder la vitalité économique de notre collectivité toute entière. Cela peut se calculer et je vais simplement vous montrer un exemple de ce qui a été fait à



la demande d'une collectivité économique dans le cas d'un débat voisin qui a lieu entre Cergy-Pontoise et Orgeval. Si je vous montre les images c'est pour illustrer cartographiquement le résultat de ces évaluations. On peut pour chacune des communes vous dire combien de création de valeur l'ouvrage vous apportera commune par commune et on peut ensuite décomposer en salaires pour chaque citoyen ou en fiscalité pour l'Etat, la Région, le Département ou les communes. Et on verra bien à ce moment-là si le jeu en vaut la chandelle et si cette création de valeur, comparée à l'investissement est dans un rapport intéressant ou dans un rapport qui ne l'est pas. Les projets intéressants, on a intérêt à les soutenir, mais à condition de respecter scrupuleusement la qualité environnementale. C'est-à-dire que comme vous le verrez, ces projets sont intéressants, il ne faut pas avoir peur d'investir dans de la qualité optimale si ce n'est de la qualité totale. Donc vous pouvez être gagnants sur les deux tableaux : la création de valeur économique et la réduction des nuisances. Et dans votre cas, je pense que réduire le trafic sur la nationale 10 est une évidence que vous réduirez les nuisances. Vous réduirez les accidents, vous réduirez le bruit, c'est ce qu'il faut que vous essayiez de réussir collectivement en trouvant le meilleur compromis entre les coûts et la qualité environnementale qui doit être respectée en toutes circonstances.

Je vais maintenant vous montrer simplement une petite vision de ce que donne un calcul de valeur dans le cas d'un tracé. C'est ce que l'on appelle le tracé historique, il y en a un aussi dans le cas de Cergy-Pontoise et Orgeval. Les taches les plus rougeoyantes sont celles qui créent le plus de valeur. Vous voyez sur cette image qu'il y a un pôle rougeoyant autour de Cergy-Pontoise et des communes voisines. Elles tirent extrêmement bénéfique de la réalisation de cet ouvrage. Le total sur une année, c'est plusieurs centaines de millions d'euros. Ce n'est quand même pas rien de savoir qu'on peut créer autant de richesses avec un ouvrage qui bien sûr coûte de l'argent. Et en l'occurrence ici, on peut récupérer sa mise en 5 ans, donc c'est un bon investissement. Il faut savoir qu'un chef d'entreprise qui récupère sa mise en 5 ans, ferait l'investissement. Donc je pense que collectivement on a tout intérêt à faire l'investissement pourvu qu'il soit parfait en termes d'environnement. A ce moment-là tout le monde est gagnant. Une autre image vous montrera une autre situation, un peu moins bonne, dans le cas d'un deuxième tracé... Cela ne fonctionne pas ? Ce n'est pas grave, vous avez vu une image qui est celle d'une solution qui nous paraît de bonne qualité, chacune d'entre elles peut faire l'objet d'une étude avec la cartographie correspondante et vous verrez qu'il y a une des solutions qui est complètement déclassée par rapport à celle que je viens de vous présenter et c'est celle-là... Je n'insiste pas puisque la technique ne nous suit pas.

Donc sachez que l'image que je vous ai présentée tout à l'heure vous pouvez le faire pour d'autres solutions et on peut à ce moment-là comparer les effets que ces solutions peuvent avoir sur les différentes communes qui sont desservies. Et donc peut-être pouvez-vous dans le cadre qui vous concerne engager, soit avec l'aide des moyens de la Maîtrise d'ouvrage, soit avec l'aide des acteurs économiques ce type d'études qui pourrait être joint d'ici trois à quatre semaines à vos dossiers de débat et qui pourrait permettre de mûrir la meilleure décision. En tout cas, j'ai bien confiance que vous arriverez à trouver une bonne solution favorable au développement économique de votre région et également protégeant l'environnement.

## **Gilbert CARRERE**

Merci Monsieur Poulit. Monsieur Le Merrer veut nous dire un mot sur le plan ferroviaire, un mot seulement, s'il vous plaît.

Commission particulière du débat public

**Intervention de Frédéric LE MERRER**  
**Secrétaire du CE SNCF Paris Rive Gauche**

Je comprends bien l'heure tardive, mais je voudrais tout d'abord, Monsieur le Président au nom du Comité d'Etablissement de la SNCF de la Région de Paris Rive Gauche vous remercier pour nous donner l'occasion de nous exprimer et apporter ainsi une modeste contribution au débat public que vous organisez autour des problèmes de transport et de déplacement centré sur la RN 10 et l'A 12. Nous tenons également à exprimer notre satisfaction quant à la qualité du site Internet consacré à ce débat. Nous exprimons aussi notre intérêt de façon générale pour le débat public auquel nous ne manquons pas d'appeler tous les acteurs intéressés notamment à l'occasion de nos luttes pour la préservation du service public et ce dans la mesure où ces consultations sont destinées à favoriser l'émergence d'une culture du dialogue à court, moyen et long terme. Une culture de la concertation que nous souhaitons partager avec tous les partenaires pour élaborer des références communes et des questionnements à soumettre aux intéressés et aux décideurs.

J'interviens aujourd'hui en tant que Secrétaire du CE de Paris-Rive Gauche représentant une majorité des 11 500 cheminots sur cette région. Il ne faut donc pas confondre avec la direction de la SNCF qui elle ne semble pas intéressée par le projet. Son absence ayant été signalée dans le compte rendu de la réunion de la CPDP du 25 avril 2005. Globalement le diagnostic qui nous est présenté dans l'étude du Maître d'ouvrage est partagé sur les problèmes suivants : l'insécurité routière, la congestion, l'effet de serre, les nuisances sonores, le bruit, l'air l'eau, le paysage, la nature et la biodiversité. Ces problèmes de nuisances ont un coût très lourd pour la collectivité. Ainsi, le cabinet DEGEST qui est représenté par Daniel Sanchis ici, calcule sur la base des données du STIF des coûts externes moyens en 2002 de l'ordre de 735 euros par habitant de l'Ile-de-France pour la route contre 27 euros pour le fer et ce pour les voyageurs. Quant au fret, il se situe 41 euros pour la route contre 0,1 euro pour le fret. Pour l'année 2001, le STIF évalue ces coûts pour l'Ile-de-France à plus de 10 milliards d'euros. Il faut savoir qu'un train de marchandises de 1 800 tonnes représente l'équivalent de 50 poids lourds sur les routes. La SNCF avec sa nouvelle politique de fret fondée sur la recherche de la rentabilité maximum a contribué à l'aggravation de la situation actuelle en mettant en 2005 près de 900 000 camions supplémentaires sur les routes.

Le CE est animé par une vision de long terme et s'inscrit dans la recherche d'un projet de société plus juste et plus harmonieux s'inspirant fortement des valeurs du service public, de l'environnement et de la qualité de vie. Nous comprenons la multimodalité et l'intermodalité comme des axes stratégiques s'intégrant dans un plan global et cohérent qui vise la mise en œuvre de tous les moyens nécessaires au développement coordonné et harmonieux de l'ensemble des modes de transport : rail-route, rail-route-air-mer et fluvial et ce tant pour le trafic voyageur que pour les marchandises. Si au plan des principes et des déclarations, le rééquilibrage des trafics rail-route-fluvial en faveur du fer et du fleuve est acquis pour la très grande majorité des acteurs, il n'en n'est pas de même dans la réalité. Ainsi, pour notre région, alors même que le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France met l'accent sur la réduction du trafic routier, la réalité des investissements dans le fer en baisse de 39 % entre 1996 et 1999, alors même que la part du fer dans ces investissements se monte à près d'un quart du total, ces chiffres montrent que les orientations de principe sont loin d'être appliquées. Cette tendance est un sujet d'inquiétude pour les cheminots de Paris Rive Gauche, qui ont attiré l'attention de la SNCF, des pouvoirs publics, sur la nécessité de rénover l'offre tant en qualité pour les 155 000 usagers du francilien des lignes de Paris Montparnasse, mais aussi en quantité pour accompagner les évolutions démographiques, sociales et économiques de la région. Ils ont également insisté pour donner plus d'atouts au fret ferroviaire en demandant des investissements dans le contournement de la Région Ile-de-France ce

qui contribuerait à l'évitement des lignes de Paris-Montparnasse à Rambouillet par les convois qui viendraient du sud pour aller à l'ouest. Nous avons aussi demandé que le concept de fret urbain, la logistique urbaine devienne une réalité, notamment en utilisant les infrastructures existantes comme celle du triage de Trappes pouvant relier la grande ceinture mais aussi la petite ceinture et les moyens de transport qui sont en cours d'étude, je pense notamment au tram-train dédié au fret.

En tant que cheminots nous nous interrogeons sur la méthodologie d'approche de l'étude qui s'est d'emblée illustrée par son choix radical en faveur de la route, même si nous comprenons que l'objet de l'étude est le prolongement de l'A 12 en liaison avec les problèmes posés par le trafic sur la RN 10. Nous observons également que les auteurs de l'étude ne tiennent pas compte ou insuffisamment de l'impact du développement attendu en matière d'amélioration de l'offre de transports en commun en cours d'étude et que nous espérons voir un jour que sont notamment l'extension de la ligne C sur Paris-Saint-Quentin-La Verrière-Rambouillet, les tangentiels entre ouest entre Achères et Versailles, comme le tangentiel entre Saint-Quentin et Melun par Massy. D'ailleurs 70 % des déplacements se font en inter-banlieue aujourd'hui. Donc il y a véritablement urgence à créer ces tangentiels. Les transports en commun en site propre entre La Verrière et Trappes et entre Versailles-Chantier et le Chesnay, la ligne de tramway Viroflay-Vélizy-Chatillon prévue au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Et l'amélioration des dessertes d'autobus qui sont reprises dans le document page 28.

Il nous semble que la question de l'amélioration du trafic de rabattement vers les gares n'a pas fait l'objet d'investigations approfondies. Actuellement, le principal mode d'accès aux gares est à pied, 35 % par exemple pour la gare de Versailles-Chantier, 54 % pour celle de Rambouillet et 23 % pour le bus. On voit donc le potentiel de progression pour l'amélioration substantielle de la politique de rabattement vers les gares : bus, parkings pour les voitures, les deux-roues, les vélos... A partir du moment où il s'agit de problèmes très importants qui engagent l'avenir du pays et de ces citoyens, des franciliens, des générations futures, nous sommes en droit de nous poser la question suivante : Quelle place pour les autres modes de transport, voyageur et fret, notamment le fer ? Encore une fois, nous n'opposons pas les divers modes de transport, mais nous avons une approche fondée sur la complémentarité d'autant qu'il s'agit de prendre en compte des tendances d'évolution à moyen et à long terme. Des facteurs tels que la démographie, l'énergie, la préservation de la nature, le développement technologique, la croissance économique et sa capacité à créer des emplois.

Au-delà des besoins de transport de marchandises et de déplacement des personnes, il s'agit bien de choix de société et ce dans un contexte d'évolution globale marqué par la mondialisation des échanges, de la production, de type libéral avec ce que cela signifie concrètement en termes de pertes d'emploi, de délocalisation, de baisse de la qualité de vie. Dans ce cadre d'idée, une question a été posée par un citoyen lors des débats, elle est toujours d'actualité. De combien l'offre actuelle de transports en commun doit-elle augmenter pour faire diminuer significativement le trafic routier ? On peut regretter que cette démarche n'ait pas été adoptée par le Maître d'ouvrage qui l'a complètement éludée en notant de façon unilatérale et sans argument que le transport ferroviaire dans le périmètre de l'étude était « acceptable et sous-utilisé avec un taux d'occupation moyen de 58 % et qu'il s'agit d'exploiter plus efficacement l'offre existante », page 21 du document. Si le Maître d'ouvrage avait approfondi son étude, il aurait mis l'accent sur les problèmes qui sont posés en permanence par notre Comité, à savoir entre autres :

- L'état du réseau ferroviaire, saturé et insuffisamment remis à niveau. Si nous le remettons à niveau, cela permettrait d'augmenter le nombre de sillons disponibles, la vitesse commerciale, le confort des usagers qui en ont bien besoin.

- L'état du matériel roulant ancien, hétérogène et inadapté : 37 ans pour les locomotives, 26 ans pour le matériel remorqué, même si sur la ligne Paris-Rambouillet, il est prévu à partir de septembre un renouvellement des rames.
- Une tarification qui ne prend pas en compte l'interrégionalité.
- Une organisation des dessertes qu'il s'agit d'améliorer de façon substantielle en accord avec les attentes des usagers.
- Le potentiel de développement de l'activité fret : utilisation des infrastructures existantes notamment le triage de Trappes.

L'étude note cependant avec justesse qu'il faut favoriser l'accès aux gares, mais n'insiste pas sur les axes d'une politique de rabattement en liaison avec le développement des infrastructures qui la favoriseraient : multiplication des dessertes de bus, parkings, tarification. A aucun moment, un plan de développement du rail et des transports en commun ne vient alléger le trafic routier. On pourrait également regretter que les prévisions d'évolution des trafics à l'horizon 2020 n'intègrent pas les options prises par l'Etat, même si elles demeurent encore à l'état embryonnaire, en matière d'encouragement du développement du ferroutage, d'évolution des coûts de l'énergie, des préoccupations en matière de développement durable, je rappelle que Kyoto impose une baisse des émissions de gaz à effet de serre. Cette question a fait l'objet d'une contribution du Comité Non à l'A 12, elle note l'autoroute ferroviaire Paris-Rhône 2007 et Lille-Rhône, et elle préconise la mise en service d'une branche sud Yvelines-Saint-Cyr-Le Havre ainsi qu'une zone logistique au nord de Trappes. C'est dans ce cadre d'idée que le CE a mis en avant la proposition visant à la désaturation des nœuds ferroviaires de Versailles et de Porche-Fontaines, je rappelle qu'il y a 1 000 trains par jour qui passent à cet endroit-là, pour la construction en souterrain de deux voies est-ouest pour la tangentielle ainsi que la reprise du projet de saute-mouton à Porche-Fontaine afin de véritablement séparer les trafics de la ligne C du RER de ceux de Montparnasse.

Nous avons relevé dans les débats de nombreuses questions relatives à la situation du rail, notamment fret, qui est perçue par les citoyens comme dégradée et ne répondant pas à la demande ni en quantité ni en qualité. Ce sont des points de vue que nous partageons pour l'essentiel. Ainsi l'accent a été mis sur la nécessité de revitaliser le trafic ferroviaire tant fret que voyageur en agissant sur les infrastructures, le matériel roulant, les gares, l'organisation des dessertes, le rabattement vers les gares qu'il faut rénover et adapter. Une telle politique d'investissements et de rénovation a fait ses preuves comme en attestent les chiffres du bilan de la régionalisation opérée sur le trafic TER. Conscient de la gravité d'une telle situation, le CE en 2004 de confier et de financer sur ses fonds propres une étude au cabinet d'experts DEGEST dont un des responsables est ici présent qui pourrait nous en présenter les enseignements sur les propositions d'amélioration. Nous restons attentif au développement de la situation, et je terminerai en souhaitant que les décideurs tiennent compte des observations et propositions des associations, des citoyens, des élus et des usagers, comme nous souhaitons que les décisions à venir notamment sur les choix d'un scénario se fondent sur des critères objectifs. D'abord de qualité de vie du plus grand nombre de citoyens concernés, notamment de ceux qui souffrent le plus de cette situation qui perdure depuis des années, du coût dont je rappelle avec regret qu'il sera financé par les contribuables et de la nécessité de ne pas créer des situations irréversibles pour le développement du fer. Autrement dit, il ne faudrait pas hypothéquer l'avenir en rendant impossible les nécessaires travaux visant à l'amélioration des infrastructures ferroviaires à l'exemple de la gare de La Verrière, dont la nécessaire reconfiguration serait rendue impossible si ses emprises venaient à être utilisées pour le prolongement de l'A 12. Merci.

*Applaudissements*

**Gilbert CARRERE**

Merci. Je remercie Monsieur Le Merrer en ajoutant que l'étude dont il a fait état, nous sommes prêts à la placer en annexe du dossier du compte-rendu du débat public.

**Frédéric LE MERRER, Secrétaire du CE SNCF Paris Rive Gauche**

Nous vous remercions de l'avoir mis en ligne, mais nous sommes aussi preneurs, si vous le souhaitez pour faire un cahier d'acteur.

**Gilbert CARRERE**

Mais très bien, nous sommes tout à fait d'accord. Je voulais vous remercier tous les trois. L'heure est tardive est-ce qu'il y a une ou deux questions qui peuvent être posées ou il est trop tard ?

**De la salle (élu de La Verrière)**

On a évoqué tout à l'heure la question des critères, mais il me semble qu'on n'a pas abordé... Je suis désolée, Madame, La Verrière sera très présente dans le débat ici comme ailleurs, parce que nous sommes très intéressés et sensibilisés. Donc on a parlé des critères, mais on n'a pas parlé de la manière dont on allait les lire et il me semble que c'est un point important. J'aurais d'ailleurs aimé que le Maître d'ouvrage nous en dise aussi quelques mots, parce qu'au-delà des critères, il me semble que la question posée est une question d'intérêt général. Il va falloir y répondre en prenant une grille de lecture qui devra à mon sentiment s'appuyer sur les valeurs profondes qui nous tiennent et notamment une qui me semble essentielle qui est celle de la solidarité.

J'insiste là-dessus parce que tout le débat a montré aujourd'hui que cette question devra être prise en compte pour les choix définitifs. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'à un problème d'intérêt général, à une réponse d'intérêt général sur les modes d'organisation des transports et des transports de voitures, il va falloir prendre en compte aujourd'hui la manière dont les infrastructures sont réparties sur le territoire. Et aujourd'hui, on l'a dit tout au long du débat, une grande partie de ces infrastructures sont sur un certain nombre de communes que ce soit les lignes ferroviaires ou la RN 10, il me semble qu'en termes de solidarité, il faut faire jouer une autre répartition de ces infrastructures nécessaires pour la réponse à l'intérêt général. Et cette réponse d'ailleurs ne me paraît pas injuste quand on regarde que les habitants des communes de La Verrière et de Trappes sont les moins motorisés, sont ceux qui utilisent le moins les véhicules en kilomètres. Et donc à partir de là, il me semble effectivement que le tracé qui est proposé par le vallon du Pommeret me semble une réponse naturelle puisque c'est une réponse de solidarité, d'organisation de cette solidarité sur le territoire.

*Applaudissements*

**Gilbert CARRERE**

Merci. Oui, Monsieur à la tribune 4 ?

## **De la salle (habitant de Rambouillet)**

Je m'adresse particulièrement à Monsieur Labrousse, chef de projet, à Monsieur Rol-Tanguy de la DREF et à Monsieur le Directeur départemental de l'équipement. Au vu des cinq débats que j'ai pu suivre, je m'aperçois que les enjeux évoqués par les nombreux participants sont à la mesure du nombre d'habitants impactés par les problèmes importants en termes de santé, de bruit, et à moindre échelle par rapport à la santé et au bruit, de congestion du trafic. C'est aussi lié à la mesure des coûts des travaux qui vont être engagés et aux choix qui vont être faits pour les 50 ans à venir. Donc je pense que ces débats ont mis en lumière un projet, le projet du Maître d'ouvrage qui n'est pas à la mesure de ces enjeux. Je vais m'expliquer. On parle d'un nombre limité de tracés, sans qualification, il y a différents types de qualification, mais jamais une qualification générale de ces différents tracés. Ces différents tracés sont soulevés depuis une trentaine d'années, il n'y a rien de nouveau. On a aussi de la part du Maître d'ouvrage une politique suiviste en termes de trafic. Et en particulier suiviste dans le sens où en amont et en aval de cet aménagement il y a des élargissements en cours qui amènent forcément une augmentation du trafic. On a aussi des études complémentaires à cette étude principale, je parle en particulier du schéma de la DIREN, qui ne prend absolument pas en compte les nuisances aux habitants, mais plus les notions de périmètre de zone pour animaux et ce genre de choses. On voit un dossier qui ne prend pas en compte les enjeux qu'ont soulevés toutes les personnes.

Je fais cette intervention pour demander aux trois personnes présentes représentant la maîtrise d'ouvrage s'ils peuvent constater ici les carences de leur projet et leur demander de mettre en place, en commun, très rapidement avec toutes les personnes qui ont pu être amenées à parler, les associations, les élus, toutes sortes de personnes, une étude plus approfondie qui puisse être amenée après à un débat plus serein. Parce que là on voit qu'il y a un débat qui amène des questions complètement ouvertes, dans tous les sens. Ceci afin qu'un choix puisse être fait ensuite par une personne responsable politiquement. Voilà.

### **Gilbert CARRERE**

Merci. Qui souhaite intervenir de la Direction de l'équipement ? Monsieur Labrousse ? Monsieur Rol-Tanguy ?

### **Francis ROL-TANGUY**

Je ne sais pas si c'est une question, j'ai plutôt le sentiment que c'est une opinion et elle est valable comme toutes les opinions qui sont émises dans ce débat. Elle n'appelle pas spécialement de commentaires de ma part. Je ne pense pas que les hypothèses qui sont là sont des hypothèses suivistes, même en matière de trafic. Tout à l'heure on disait que cela ne prenait pas en compte l'évolution possible des transports en commun et un certain nombre de choses de programmées. Je maintiens que si, les modèles de trafic sont à la disposition de tous les cabinets qui voudront bien les examiner et ils verront que ce genre de choses est prise en compte. Peut-être pas suffisamment, peut-être faut-il faire autrement, mais en tous les cas, je ne pense pas que l'on puisse dire que ce n'est pas fait. Il n'y a pas de qualification générale des tracés ? Oui il n'y en n'a pas. Pourquoi ? Parce que c'est bien au débat public de peut-être se terminer par une décision du Maître d'ouvrage en concertation avec les élus qui va faire une qualification générale. Donc ce qu'on a essayé de présenter, bien ou mal, je suis certainement le premier à penser qu'on peut toujours mieux faire un dossier, il y a beaucoup de choses qui ont été dites qui sont justes. Mais en même temps, c'est bien l'esprit du débat public que d'essayer de présenter les différents tracés avec leurs avantages et leurs

inconvenients, comme le disait Michel Labrousse tout à l'heure, à plat. Et donc, il n'y a pas de qualification générale, je le reconnais, mais je pense que c'est bien l'essence du débat que d'essayer de les présenter à plat. Je ne dis pas qu'on ne peut pas faire mieux, mais en tout cas, c'est bien l'esprit dans lequel on a travaillé et je pense que sur ce sujet comme sur d'autre, je souhaite qu'on reconnaisse aussi l'honnêteté intellectuelle de ceux qui ont travaillé sur ce dossier. Je pense que ce serait la moindre des choses à reconnaître à toute l'équipe qui m'entoure, plus qu'à moi, puisque c'est elle qui a réalisé ce dossier.

**Gilbert CARRERE**

Merci, je suis tout à fait d'accord avec vous. Oui, Madame ?

**Madame la Secrétaire des agriculteurs et des propriétaires terriens du Mesnil-Saint-Denis**

Ce que je voulais vous dire dans ce débat et ce que j'en ai retenu, c'est que Monsieur le chef de projet, Monsieur Labrousse s'est bien gardé de nous parler des impacts des diffuseurs. Et ce que j'aurais aimé voir sur les cartes ce sont toutes les routes qui vont se greffer sur ces diffuseurs. Donc lorsque La Verrière nous dit « *Mettez-ça dans le vallon du Pommeret...* », J'aimerais quand même qu'ils soient informés par leur Maire et leur Conseil Municipal qu'ils vont avoir un diffuseur à leur porte au bois de l'Etang, que la R 12 va arriver avec 4 voies, qu'il y aura bien sûr la S 12 où que se fasse l'autoroute avec 4 voies, que nous aurons encore la déviation du CD 58 et que les Essarts-le-Roi vont avoir 14 voies, c'est-à-dire les 6 de l'autoroute, les 4 de la nationale 10, plus les 4 autres qui viennent. Alors, j'aimerais bien, Messieurs qui étudiez l'autoroute, vous êtes devant moi, cela fait 30 ans que vous nous faites déplacer, avec cette fameuse autoroute...

**Gilbert CARRERE**

Ce ne sont pas les mêmes Madame.

**Madame la Secrétaire des agriculteurs et des propriétaires terriens du Mesnil-Saint-Denis**

Ah bon ? Ils ont changé et en 30 ans, ils changeront encore parce que d'après ce que j'ai entendu dire, cela ne sera pas fait avant 20 ans ! Vous nous faites déplacer pour cette autoroute, en définitive vous êtes incapables de répondre à des questions précises comme Monsieur vient de le dire, à Rambouillet. Vous avez posé des questions, pour une petite portion d'autoroute, c'est évident, mais parlez-nous donc de ces diffuseurs qui vont amener une circulation absolument énorme sur La Verrière, ce n'est pas la peine qu'elle fasse la claqué La Verrière, elle est dans le même cirque que nous ! Donc ce que j'aimerais c'est que vous soyez honnête et que vous mettiez sur vos plans les différentes routes qui arrivent sur les diffuseurs. C'est tout ce que j'ai à dire. Et je voulais préciser qu'il y a à peu près 1 000 hectares qui vont être pris avec les diffuseurs et l'autoroute, parce que si ce n'était qu'une portion d'autoroute qui passe sous vos fenêtres, d'accord c'est embêtant ! Mais ce sont le nombre de diffuseurs et toute la région qui va être prise.

*Applaudissements*

**Gilbert CARRERE**

Vous n'êtes pas tendre pour Monsieur Labrousse, Madame ! Il va vous répondre tout de même.

**Michel LABROUSSE**

Madame je vous remercie d'avoir posé cette question, parce que nous sommes sur une séance sur les tracés et de manière toute naturelle nous envisagions qu'à un moment donné nous présenterions les échangeurs. Alors c'est ce que nous allons faire.

*Michel LABROUSSE présente plusieurs clichés représentant les projets d'échangeurs autoroutiers.*

Nous pouvons vous en montrer d'autres, mais il y en a un qui plus particulièrement focalise l'attention, c'est l'échangeur entre les différentes familles possibles de prolongement de l'A 12 avec la RD 58. Là vous avez sur une même vue la localisation possible et la géométrie des fameux échangeurs.

Dans le cas de la famille 2 avec un tracé qui est couleur bleu-vert, l'échangeur ne se ferait pas avec la RD 58, mais avec la voie Frères Lumières dans la zone d'activités. Si nous prenons le tracé médian qui est en violet, l'échangeur se trouverait avec une bretelle de raccordement avec la RD58. Le petit rond que vous voyez est un dispositif en carrefour giratoire. Je parle de l'échangeur entre le prolongement de l'A 12 et la RD 58 au sud de la RN 10. Enfin, dans le cas de la famille 4, le tracé va vers le sud, l'échangeur serait localisé à la sortie du bois de Trappes et nécessite c'est vrai dans ce cas-là un barreau de liaison qui est beaucoup plus long pour rejoindre la RD 58.

Madame, je l'esquive aucune question, vous avez parlé de R 12. La voie R 12, on ne la voit pas sur cette vue, mais j'ai d'autres vues qui pourraient la montrer dans le cadre notamment de la solution RN 12 dont on a parlé tout à l'heure. Le bouclage de R 12 sur la RN 10 pourrait, je dis bien pourrait, être envisagé dans le cadre du projet de requalification de la RN 10. Ce n'est en tout cas pas le projet du Maître d'ouvrage ; l'utilisation de la R 12 comme solution de prolongement de l'A 12 n'est pas une solution qui est présentée par le Maître d'ouvrage. Ce qui est notre vision, que nous avons déjà présentée, est de rappeler que ce que l'on appelle la requalification du boulevard urbain, la capacité de pouvoir remailler les routes, les rues locales, offrirait si les collectivités le souhaitent la possibilité, une fois la décision de prolongement de l'A 12 prise sur un tracé hors de la RN 10, de pouvoir dans des conditions favorables venir boucler la R 12 sur la RN 10. En tout cas, cela ne fait pas partie du projet du Maître d'ouvrage. Nous n'avons pas de projet d'échangeur dans la famille « transformation de la RN 10 », avec la R 12. Nous avons un projet d'échangeur avec la RD 58, mais pas avec R 12.

Donc voilà à quoi ressemblerait l'échangeur avec la RD 58, j'ai rappelé au cours des réunions précédentes qu'un échangeur, c'est une géométrie qui vous est présenté, peut s'inscrire dans un carré de 200 mètres de côté. Les consommations d'emprise sont celles qui sont nécessaires pour inscrire l'échangeur dans ce carré, soit 4 hectares, plus la surface qui est consommée par la route de liaison depuis l'autoroute jusqu'à la route départementale qu'elle doit relier. Voilà c'est tout.

Ensuite nous avons si vous le souhaitez d'autres vues des échangeurs, à la RD 36, à F 12. Monsieur le Président, je pense que nous pourrions peut-être consacrer trente secondes pour les montrer. On va vous montrer. Voilà l'échangeur avec la RD36. En bas, vous avez l'échangeur avec F 12 et au



nord de la voie ferrée les bretelles supplémentaires qui pourraient être faites pour un échange entre la RD 10 et le prolongement de l'A 12.

**Gilbert CARRERE**

Vous avez toute l'information, je crois ce soir qui pouvait être donnée, Monsieur Labrousse est intarissable ! Ce que je retiens Mesdames et Messieurs, c'est ceci : il a été donné des chiffres d'hectares pris par les échangeurs, les diffuseurs et autres tracés variés, ce que la Commission a déjà demandé par écrit au Maître d'ouvrage c'est de préciser exactement et nous tenons à ce que ce soit fait dans le compte rendu définitif, ce qu'il en est du nombre d'hectares, notamment de territoires agricoles, utilisés par les différents chantiers directement, les délaissés ou les pertes de propriétés du fait de coupures trop importantes. Il y a là un dossier qui est un dossier sérieux et que nous voulons clarifier dans le compte-rendu s'il n'a pas pu l'être avant.

Il y a encore une question, la dernière s'il vous plaît.

**De la salle**

Moi, j'ai un micro ! Je suis de Montigny, on a vu l'emprise tout à l'heure sur la D 36 avec l'échangeur, ce que l'on n'a pas évoqué du tout c'est la circulation. Quand on voit la taille de l'échangeur, c'est que Monsieur Labrousse prévoit un trafic important, la RD 36 dessert aussi le plateau de Saclay. Est-ce que vous avez envisagé le trafic sur cette RD 36 qui est juste une deux fois deux voies, qui a une belle emprise, qui ferait aussi une superbe autoroute, on supprime les pistes cyclables et vous avez une deux fois trois voies !

**Gilbert CARRERE**

Merci de la proposition Madame. Alors, dernière question.

**De la salle**

Ce sera très bref c'est quasiment la même. Je vois très bien les dessins des échangeurs, est-ce qu'on pourrait avoir pour voir la fonction de ces échangeurs, une idée des trafics qui vont venir se raccorder sur ces échangeurs ?

*Applaudissements*

**Michel LABROUSSE**

Nous pouvons les communiquer bien évidemment par écrit avec les modalités de diffusion habituelles.

**Gilbert CARRERE**

Pour que ceci soit complet, nous à ce que ce dossier et cet élément du dossier revienne dans un échange qui aura lieu lorsque nous traiterons des localisations des grands projets d'infrastructure le 8 juin.

**Michel LABROUSSE**

Très rapidement, cela me permet de répondre aussi à la question de Madame sur la RD 36. Nous avons des cartes de simulation de trafic qui seront très certainement présentées à l'occasion de la réunion du 30 sur les expertises. Ces cartes permettent de montrer sur la RD 36 quels sont les trafics prévus à l'heure de pointe sur les différentes sections, puisque sur la RD 36 il y a différents carrefours tout le long de l'itinéraire jusqu'au RD 91 et même au-delà. Et nos simulations permettent de montrer qu'elles sont les différences de trafic, certaines étant apportées par l'échange avec l'autoroute A 12 et d'autres étant apportées par la répartition des flux qui peuvent se faire sur ce secteur. Donc si vous voulez prendre connaissance de ces valeurs, elles sont déjà disponibles sur le site, mais nous aurions la possibilité de les commenter lors d'une prochaine réunion publique. Et pour répondre à la question de Monsieur, notre modèle de trafic prévoit des échangeurs et donc peut fournir les valeurs sur les différentes branches qui entrent et qui sortent de cet échangeur. Donc ces données sont parfaitement disponibles.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Merci Monsieur Labrousse. Mesdames, Messieurs, je crois que nous arrivons au terme de cette réunion, qui aura été une réunion particulièrement studieuse, riche en informations et en échanges. Je crois qu'on peut le dire ce sera sans doute l'une de celles qui aura été la plus intéressante du débat jusqu'ici et je voudrais beaucoup en remercier les participants, les services du Maître d'ouvrage depuis le directeur régional et Monsieur Labrousse qui a été d'une patience absolue et d'une compétence totale sur le sujet. Je voudrais vous remercier aussi tous les quatre qui êtes intervenus. Mesdames et Messieurs, je n'oublie pas les intervenants, les personnes qui sont venues poser des questions. Elles ont eu les réponses qu'elles ont eues, les réponses écrites qui n'ont pas été données ce soir le seront par Internet. Je voudrais remercier spécialement le Maire et la ville de La Verrière de nous avoir reçus. Je vous signale que nous reviendrons ici, parce que nous y sommes très bien Monsieur le Maire, le 1<sup>er</sup> juin pour une étude comparative des familles de tracés proposées. Dans l'intervalle, le 30 mai prochain à Coignières, nous aurons une réunion tout à fait originale qui sera une réunion entre experts sur les perspectives de trafic à échéance 2020. Mesdames, Messieurs, merci.

## Index

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

Agnès Baul.....	7	Maurice Pagel.....	41
Colette Moulin.....	12	Monsieur Alain Danet.....	37
feder gaz.....	2	Monsieur Claude Pluguette.....	12
Jean-Claude Beltoise.....	35	Monsieur de Vanvald.....	39
Jérôme Fouinaud.....	17	Monsieur Philippe Bossaut.....	37
Le Pivoi.....	14	Monsieur Robert Marchomlette.....	13
Madeleine Marcillac.....	40	Monsieur Vaucelle.....	40
Malmedonne.....	13		