

Bilan d'étape du débat public

Commission particulière du débat public A12

Ont participé à la réunion du débat public :

Gilbert CARRERE, Président de la Commission

Elisabeth PELEKHINE, Ingénieur général du Génie rural

Pierre-Gérard MERLETTE, Ingénieur du Génie civil

Francis BEAUCIRE, Professeur à la Sorbonne

Michel LABROUSSE, Adjoint au Directeur départemental de l'Equipement

Louis HUBERT, Directeur régional de l'Environnement

Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'Equipement - Ile-de-France

Colas DURRLEMAN, Directeur départemental de l'Equipement des Yvelines

Jean-Noël CHAPULUT, Conseil général des Ponts et Chaussées

Guy MALANDAIN, Maire de Trappes

Emmanuelle LEDOUX, Conseillère régionale

Charlotte DA CUNHA, Université de Saint-Quentin-en-Yvelines

Monsieur BILLOT, Directeur du cabinet-conseil

Introduction

Guy MALANDAIN, Maire de Trappes

Je voudrais remercier les membres de la Commission particulière du débat public d'avoir organisé cette réunion à Trappes, qui est – je vais le dire dans quelques instants – quelque peu intéressée par les problèmes routiers.

Je voudrais aussi vous remercier, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, d'avoir accepté de venir jusqu'ici continuer un débat dont je dois dire, Monsieur le président, que pour ce que j'en ai comme écho et ce que j'ai constaté aux deux réunions auxquelles j'ai pu assister, vous le menez avec beaucoup d'indépendance et une égalité que j'apprécie. Ce n'est pas seulement pour vous faire plaisir, je dis toujours les choses comme je les pense.

Gilbert CARRERE

Mais ça me fait plaisir en même temps, Monsieur le maire...

Guy MALANDAIN

Et donc merci Monsieur le président.

Comme accueil, juste quelques éléments essentiels. Je ne peux pas, après ces mots, ne pas vous dire quel est l'intérêt de la ville de Trappes pour la Nationale 10 et le prolongement de l'A12. Peut-être, pour ceux qui l'ignorent, qui sont récents dans ce département ou qui n'avaient pas eu l'occasion jusqu'ici d'observer ce qui se passe, un peu d'histoire.

En 1953, on a coupé, mutilé, saccagé, la ville de Trappes, en y construisant la Nationale 10. A cette époque-là d'ailleurs, il n'y avait pas de ponts, pas de feux tricolores, rien du tout. C'était tout droit, du bitume. On avait pris comme prétexte qu'il fallait préserver les terres agricoles environnantes. Ce prétexte était fortement fondé et il a résisté au temps puisque 15 ans après, ceux qui voulaient préserver les terres agricoles de chaque côté mettaient en place l'agglomération nouvelle avec des perspectives de 500 000 habitants – le côté éphémère des raisonnements qui paraissent s'imposer.

En 1965, le tracé du prolongement de l'autoroute A12, connu de tous, donc depuis 40 ans, s'est inscrit dans l'aménagement préparatoire à la ville nouvelle et dans le Schéma directeur.

Et aujourd'hui, 40 ans après, nous avons près de 80 000 véhicules chaque jour qui occasionnent un bruit pas possible (de temps en temps, quand j'ai des visiteurs dans mon bureau, j'ouvre la fenêtre pour l'essai. Ils disent : « Refermez-la tout de suite parce qu'on ne s'entend plus »), qui occasionnent de la pollution au point qu'en 1997 – anecdote – il y avait une forte pollution à Paris et donc le ministre de l'Environnement a décidé de stopper la circulation dans Paris pendant trois jours. C'était au mois d'août 1997. Il y avait le double de pollution à Trappes, mais le ministre de l'Environnement ne savait pas où était Trappes.

Je continue avec les accidents : 14 tués, 16 blessés lourds et 312 blessés légers. Bref une ville coupée en deux, deux tiers de population d'un côté, un tiers de population de l'autre. Le marché d'un côté, la mairie de l'autre etc. etc. Vous connaissez tout ça.

Pas de possibilité pour ceux qui aiment les transports en commun de faire un transport en site propre puisque nous avons un fleuve de 80 000 véhicules/jour qui nous passent à longueur d'année, à longueur d'année, à longueur d'année. Il y a juste un pont à deux voies pour aller d'un côté à l'autre. On ne peut même pas organiser des liaisons correctes avec la gare SNCF.

Alors on parle d'aménagement du territoire. Rassurez-vous je ne serai pas long. Oui, l'aménagement du territoire, c'est important. C'est une action qui appelle le sens de l'intérêt général et le partage des responsabilités. C'est ainsi que la ville nouvelle a contenu par sa création l'habitat et le développement économique et que le Parc naturel dont je rappelle que je fus rapporteur au Conseil général assure une fonction d'équilibre, ouverte à tous. Ceci ne doit pas empêcher son développement de caractère original. Les deux se complètent. Ils ont leur fonction propre.

Mais aucun de ces territoires ne peut s'exonérer de ses responsabilités et de ses charges au plan de l'aménagement du territoire et de cette idée trop souvent oubliée : nous sommes dans une république et non pas dans un kaléidoscope de féodalité. C'est pourquoi le prolongement de l'A12 peut et doit passer par le tracé prévu en 1965. L'idée que le viaduc du Pommeret mettrait en danger le Parc naturel, franchement, je vous le dis avec beaucoup d'honnêteté mais aussi une grande profondeur, ça n'a ni sens ni fondement. Il suffit pour s'en convaincre de regarder une carte du Parc et d'y observer un tracé tout à fait en marge.

Que faire alors dans les plus brefs délais si possible ? D'abord chacun doit prendre conscience que le trafic autoroutier existe aujourd'hui. La RN10 est une véritable autoroute au cœur des villes. Par conséquent, la question : « faut-il prolonger l'A12 ? » ne se pose pas. La réalité, aujourd'hui, c'est qu'il y a une autoroute avec une circulation dont j'ai parlé tout à l'heure.

Donc il faut absolument, comme une impérieuse nécessité – c'est le terme que j'emploie souvent – pour tenir compte de la réalité quotidienne, pour cesser de tuer et de blesser des personnes, pour rendre aux habitants des villes traversées, et en particulier ceux de Trappes, la qualité de vie à laquelle, comme tous les autres, ils ont droit, pour redonner à la Nationale 10 une fonction de boulevard urbain et de desserte et d'irrigation d'un territoire, et enfin pour mettre fin aux embouteillages permanents qui bloquent voire détruisent le développement économique de la région, développement dont – je rappelle – bénéficient également tous les habitants du sud du département. Il faut donc prolonger l'A12, c'est une impérieuse nécessité.

Il y a des arguments et ils ont leur valeur. Moi je les écoute dans ma fonction d'élu et de républicain. Je les écoute avec attention. Mais j'ai aussi des éléments de réflexion et des réponses à faire. Quand j'entends certains arguments, je les trouve parfois étranges, sur le non prolongement de l'autoroute A12 ou le passage là où c'était prévu depuis 40 ans, c'est que tout le monde sait.

La préservation de l'environnement par exemple. C'est important. C'est important d'abord pour la vie quotidienne des personnes qui sont aujourd'hui dans des conditions de vie inacceptables. Je connais autant que quiconque ici la modification du périmètre du Parc naturel régional et le classement du site où était prévue l'autoroute. Il y a peu de gloire – je le dis tout net – à cette tricherie. D'autant que le Conseil d'Etat et de nombreux juristes ont confirmé que pour une opération d'intérêt public, tout déclassement est possible.

Le développement d'autres moyens de transport vient aussi comme un argument. Quand je suis arrivé ici, à La Merise, je n'ai pas vu beaucoup de bicyclettes. Et chacun sait que rapporté à la population – et chacun a le droit de choisir ça – des lieux comme le Parc naturel régional que je connais bien est la plus grande réserve de 4x4 dont on sait qu'ils sont peu polluants... Si je dis ça

avec humour, c'est aussi pour éviter qu'on ne s'imagine que tout le monde ira à pieds, non. L'automobile est un outil de déplacement et de liberté et il est pour longtemps encore une réponse. Prêtons-y attention aussi dans l'aménagement du territoire. Le coût de l'immobilier oblige de plus en plus de gens à aller habiter l'Eure et l'Eure-et-Loir et augmente considérablement les déplacements qui sont forcément dans tous ces villages du bord des Yvelines, des déplacements individuels en automobile.

Le développement des transports en commun, l'autre argument. Oui c'est une nécessité, c'est une nécessité. C'est une action sur le long terme que l'Etat et les autres partenaires doivent poursuivre. Mais s'imaginer qu'il y a là substitution à l'automobile au point de cesser tout aménagement routier à mon avis relève de l'utopie.

J'ai également entendu parler – et j'ai été extrêmement blessé par ce que je vais vous dire maintenant – de compensation pour les habitants des villes traversées par la RN10. Ce sont des idées inacceptables. Je ne peux pas abîmer votre quotidien, votre santé et votre sécurité et puis vous verser des compensations. Je ne saisis pas, dans la notion que j'ai du respect des êtres humains, comment on peut penser à de telles choses.

Je conclus, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs. Il est impératif – et je m'exprime dans mon mandat de maire de Trappes –, je le répète, de prolonger l'autoroute A12, pour extraire de la RN10 le trafic qui n'a rien à y faire et pour lui redonner une fonction et une réalité physique de boulevard urbain. C'est indispensable pour l'aménagement de notre territoire au niveau national mais aussi au niveau départemental.

Il faut le faire par le tracé prévu dès 1965 et connu de tous depuis longtemps. D'abord c'est moins cher, contrairement à ce qu'on pensait le plus écologique et c'est tout simplement le plus raisonnable.

Il faut faire ce prolongement hors de toutes les villes, en prenant toutes les précautions techniques et esthétiques, comme on a su le faire ailleurs. Je pense en particulier, mais pas seulement, au passage à Montigny et la qualité du viaduc qui devra être fait au Pommeret. Et je suis persuadé – telle est ma conclusion – que la raison l'emportera sur un principe à mes yeux devenu trop actuel : le rejet de tout ce qui est public, collectif et solidaire sur d'autres territoires que le sien.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Mesdames et Messieurs, est ainsi ouverte par le maire de la ville cette septième réunion du débat public sur le prolongement de l'autoroute A12. Pour vous montrer en quelques chiffres le degré élevé d'intérêt, même de passion, que suscite ce débat, je vous livrerai les chiffres suivants, en quelques

Avec l'assistance de ce soir, le débat public a atteint ou dépasse les 3 000 participants.

Le site internet de la Commission du débat public a reçu 19 278 visites. Nous avons reçu, à l'issue ou au cours des réunions antérieures 895 questions, 58 % ont déjà obtenu réponse, les autres sont en cours de validation par la Commission. 896 avis, c'est-à-dire près de 1 000 avis de personnes qui donnent leur sentiment sur le sujet. 50 et quelques contributions qui sont donc des éléments de plusieurs pages, et puis 8 cahiers d'acteurs qui sont en préparation et que vous retrouverez dans le

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
compte-rendu, quand il viendra, du débat public. Voilà si vous voulez pour situer l'importance et l'audience que recueille ce débat.

Nous sommes dans une réunion un peu particulière, si je puis vous le dire, puisqu'elle est intitulée « Réunion d'étape ». C'est-à-dire que ce soir, après six réunions – ce soir la septième comme je vous le disais –, avant les six qui restent, nous allons faire le point, très objectivement, pour savoir où nous en sommes, ce qu'a produit ce débat, ce qu'il n'a pas produit, les éléments apportés, les éléments souhaités non apportés, ce qui a été clarifié, ce qui ne l'a pas été. Bref, c'est une séance un peu à la fois de jugement à mi-parcours, de critique et même d'autocritique le cas échéant de la part de la Commission elle-même. C'est un débat donc un peu particulier auquel vont participer – et je voudrais les en remercier – comme grand témoin – il en faut un – qui regarde un peu plus loin, Monsieur Jean-Noël Chapulut, qui est inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Nous avons Monsieur Francis Rol-Tanguy, directeur général de l'Équipement d'Ile-de-France, Monsieur Hubert, directeur régional de l'Environnement de la Région Ile-de-France, Monsieur Colas Durrleman qui est directeur départemental de l'Équipement, et puis d'autres personnalités qui sont là aux côtés du maître d'ouvrage qui est représenté ici très directement par Monsieur Michel Labrousse, chef de projet, en poste à Versailles.

Voilà avec quels acteurs nous allons travailler ce soir mais naturellement les acteurs, ce sont autant vous, vous toutes et vous tous, Mesdames et Messieurs, qui aurez l'occasion d'intervenir autant que de besoin ou autant que vous le souhaiterez.

Je voudrais vous dire d'entrée de jeu les quelques éléments d'information suivants.

Le dossier du débat, certains, j'espère beaucoup, l'ont vu, est l'œuvre de la direction de l'Équipement, approuvé par le ministère de l'Équipement. C'est un ouvrage qui a été remis à plusieurs milliers d'exemplaires. Il vient d'être complété par trois dossiers.

L'un sur l'opération d'intérêt national Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin, dont nous parlerons tout à l'heure.

L'autre dossier également complémentaire du maître d'ouvrage, c'est-à-dire du ministère de l'Équipement, concerne les compléments qu'il a pu apporter sur les coûts de l'ouvrage dans les différents scénarios. C'est un sujet qui viendra dans quelques jours dans une autre réunion de débat public – je vous dirai tout à l'heure dans quelles conditions et où.

Et puis une synthèse sur les trafics, c'est un sujet sur lequel je reviendrai aussi.

Et puis nous avons, plus généralement, je le signale pour ceux que ça intéresse, un ouvrage qui n'est pas précisément fait pour notre débat mais que ce débat concerne, c'est une démarche prospective de l'inspection générale du Conseil général des Ponts et Chaussées, prospective à échéance de 2050, vous voyez qu'on a du temps pour réfléchir. C'est un document très important, que je crois très intéressant, je voulais vous le signaler.

Et puis je voulais vous dire que le débat s'est en quelque sorte élargi, enrichi, du fait de demandes et d'acceptations d'études complémentaires. La règle du jeu c'est que le maître d'ouvrage, comme je le disais la direction départementale de l'Équipement et le ministère de l'Équipement ont présenté un dossier. C'est ce dossier qui est soumis à l'examen, à la critique, au jugement du débat public.

Il s'est complété par les documents que j'évoquais qui viennent de la même source, et il est complété, il va être complété par des études complémentaires qui ont été demandées de différents côtés. Je vous les signale très rapidement.

Une étude complémentaire a été demandée par le maire de Lévis Saint Nom qui est en même temps président du Parc naturel régional de Chevreuse. Pour des raisons que je ne vais pas m'attarder à expliquer ce soir, cette étude complémentaire n'a pas pu être suivie parce que le cabinet-conseil qui avait été candidat pour la réaliser a fait apparaître qu'il avait déjà des intérêts dans une autre opération au ministère de l'Équipement et nous ne voulions pas de mélange des genres. Cette étude complémentaire demandée par le Parc naturel régional sera remplacée le 30 mai prochain par une réunion publique, toujours publique, toutes sont publiques, avec plusieurs experts, durant lesquelles seront étudiées les perspectives des trafics sur l'autoroute, les routes, à échéance de 2020, c'est l'horizon du débat. Une réunion publique le 30 mai qui aura sans doute lieu à Coignières, je l'indique – je ne sais pas si le maire est déjà informé, j'espère que oui – avec plusieurs experts et nous essaierons d'avancer autant que nous pourrons.

Deuxièmement, une étude complémentaire a été approuvée par la Commission nationale du débat public sur les conséquences que nous disons monétaires, les conséquences d'ordres social, sanitaire, humanitaire, urbain, rural, du tracé. Cette étude-là sera financée par la Commission nationale du débat public et elle doit venir normalement avant la fin du débat.

Deux autres études viennent de s'ajouter tout récemment à celles-ci. L'une qui émane également d'élus du Parc naturel régional et qui va porter sans doute sur la qualification ou la requalification de la Nationale 10, voilà un sujet qui vous intéresse, et qui viendra indépendamment du financement de la Commission nationale mais dans les mêmes temps que le débat.

Une autre étude complémentaire qui va venir du Conseil régional, qui est représenté ici – je tenais à le dire à cette occasion – par Madame Emmanuelle Ledoux qui aura l'occasion tout à l'heure d'intervenir. Donc une étude complémentaire du Conseil régional dont nous ne savons pas tout à fait l'objet mais qui viendra également dans le délai du 16 juin que j'évoquais.

Voilà Mesdames et Messieurs ce que je voulais dire comme informations générales avant d'entrer dans le vif du sujet. Ceci pour vous montrer la dimension que prend ce débat public. Nous souhaitons que la Commission particulière du débat public qui est devant vous se montre à la hauteur de la complexité, de la richesse, de l'intérêt et aussi de la difficulté – il faut le dire – de ce débat public.

Ce soir nous abordons donc une réunion un peu particulière. Je vais vous proposer que nous la conduisons de la façon suivante. D'abord pour faire un peu le point, je vais demander à Monsieur Billot, qui dirige le cabinet-conseil qui nous assiste, de nous dire un peu ce qu'il en est d'un questionnaire qui a été lancé, toujours au titre du débat.

En deuxième partie, nous laisserons la parole pour 12 à 15 minutes à un groupe d'étudiants de l'université de Saint-Quentin en Yvelines, qui, sous l'autorité de la présidente de l'université, suivent nos débats depuis le début et qui nous diront, qui vous diront très librement ce qu'ils en pensent, en bien ou pas bien, ceci n'a pas d'importance, mais vous les entendrez.

Nous aurons donc à écouter Madame Emmanuelle Ledoux au nom du Conseil régional de l'Ile-de-France qui interviendra.

Nous aurons ensuite le témoignage de Monsieur Jean-Noël Chapulut que j'annonçais tout à l'heure, du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Nous aurons les apports du débat, ce que le débat a apporté au maître d'ouvrage, c'est-à-dire au ministère de l'Équipement représenté ici par Monsieur Francis Rol-Tanguy, directeur régional de l'Équipement, représenté aussi par le directeur départemental des Yvelines, qui interviendront pour dire ce qu'ils ont jusqu'ici éprouvé, en satisfactions peut-être, en manques sûrement.

Nous demanderons aussi au directeur régional de l'Environnement, à Monsieur Louis Hubert, d'avoir le même propos, son propos veux-je dire, de jugement sur le débat dans l'état où il est.

Et puis nous demanderons au public – et chaque fois d'ailleurs – nous vous demanderons de réagir lorsque vous l'estimerez utile. Je donnerai la parole à ceux qui voudront intervenir sur tel ou tel point de cet ordre du jour un peu long – je m'en excuse – que l'on fera défiler assez rapidement pour ne pas être trop long.

Et puis naturellement la Commission particulière du débat public, chacun des membres de la Commission vous dira un peu ce qu'il a éprouvé et comment il voit la suite, parce qu'au fond c'est cela qui est important. Quelle est la suite du débat public jusqu'au 16 juin, date de notre réunion finale ?

Mesdames et Messieurs, le menu si j'ose dire que je vous propose. Je donne tout de suite la parole à Monsieur Billot pour répondre sur un point précis qui est celui du questionnaire qui a été diffusé. Monsieur Billot c'est à vous.

Suivi du questionnaire envoyé aux associations

Monsieur BILLOT, directeur du cabinet-conseil

Merci Président.

En effet, vous avez rappelé le cadre de cette rencontre qui est un point d'étape. C'est vrai que pour accompagner ce point d'étape, la CPDP a souhaité poser la question aux associations qui se sont manifestées dans le cadre du débat public pour savoir un petit peu comment elles sentaient et comment elles voyaient ce débat public.

Un questionnaire a été envoyé à toutes les associations qui ont pris la parole, participé soit à des réunions, soit qui ont envoyé à la CPDP un certain nombre de documents. On leur a envoyé un questionnaire de deux pages pour leur demander un petit peu leur avis.

Plus de la moitié a répondu. Voilà très rapidement les retours qu'on a pu noter.

Le premier point, c'est : quel est leur sentiment spontané sur l'organisation et le déroulement du débat public ? Le premier point c'est que la réaction est positive sur l'organisation même du débat, qu'il y ait un débat qui permette aux avis des uns et des autres de s'exprimer est évidemment attendu. Je cite : « Le débat permet à chacun d'exprimer son point de vue », c'est un premier point qui ressort positif.

Il est positif mais il est tout de suite accompagné d'un certain nombre de réserves. Premier point, ce sont des réserves sur l'esprit de la participation de chacun. Là, il y a un certain nombre de points qui rappellent les « violences », « violences » entre guillemets, de l'ambiance des réunions, le fait qu'il y ait deux blocs inconciliables, et on se demande un petit peu comment tout ça va se terminer. « Le débat n'est pas équilibré » est aussi un point qu'on entend souvent et on reviendra dessus. On voit l'intérêt mais il y a tout de suite des réserves sur l'esprit de la participation des uns et des autres.

Il y a aussi des remarques sur le cadre du débat public. Là les choses sont très variées. Pour certains il y a beaucoup trop de réunions, pour d'autres il n'y en a pas assez. Les experts, parfois sont intéressants, d'autres fois sont trop engagés dans un sens ou ils ne prennent pas en compte le facteur humain. Là il y a beaucoup de choses assez variées sur le cadre du débat public.

Et puis cette première question révèle aussi un point qu'on reverra régulièrement. Ce sont des questions qui sont adressées au maître d'ouvrage. Il est vrai que sur l'organisation du débat public, il y a tout de suite des questions qui sont posées sur le manque de solutions alternatives qui sont présentées, qu'il y a un certain nombre d'impacts, par exemple à Rambouillet, qui ne sont pas traités.

J'allais presque dire que ces critiques de fond sur le dossier, on va les revoir tout de suite sur la deuxième question qui était posée. On a demandé aux associations ce qu'elles pensaient des éléments du débat, des dossiers et des éléments écrits qui étaient diffusés dans le débat.

Là les gens ont plus spontanément et plus naturellement répondu sur le dossier du maître d'ouvrage. Il y a quelques remarques sur les éléments réalisés par la CPDP mais c'est vrai que proportionnellement les choses sont plus importantes du côté du maître d'ouvrage.

Là, pratiquement tout le monde critique, critique d'abord la forme. Pour les uns le dossier est trop abondant, pour les autres c'est de la publicité commerciale. Et puis, un point aussi très largement développé, ce sont les manques du dossier du débat public. Je ne vais pas vous lister tout mais : « Il n'y a pas de projet global sur les infrastructures routières », « La DDE n'a pas étudié toutes les hypothèses », « Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ne sont pas satisfaisantes », « Il n'y a pas d'hypothèses de trafic sérieuses ». Ce sont des choses qu'on retrouve très régulièrement.

Autre élément aussi de critique sur ce dossier, c'est sur l'esprit. Là pour les uns « Les éléments se contredisent au fil des pages », « Le maître d'ouvrage n'a préparé son dossier que dans un sens », « Il y a un manque de professionnalisme ». Enfin en gros, voilà ce qui ressort globalement.

Sur les autres outils apportés – je pense en particulier aux cahiers d'acteurs – il y a assez peu de remarques dessus. Sauf le fait que ça permet de nourrir le débat et c'est évidemment intéressant d'avoir des points de vue différents.

Troisième question qui était posée, c'est sur la possibilité offerte aux associations de présenter leur opinion et leur point de vue sur le sujet. Là aussi les avis sont partagés. On a d'une part des réserves liées à la place de chacun dans le débat. Si je caricature, tout le monde a le sentiment qu'il ne parle pas assez, qu'on ne l'entend pas assez. Donc les autres ont forcément plus la parole, on n'entend qu'un camp et pas le sien. Ce sont des choses qu'on retrouve. Je cite : « Dès qu'on parle d'un aménagement lourd, le débat est réorienté », « Non, on ne peut pas parler parce que les conséquences d'un prolongement de l'A12 sont étouffées par le sud Yvelines », on a plein de remarques de ce type-là.

Quand je dis qu'on en a plein, on a aussi plus encore du constat fait par les associations des possibilités qui leur sont offertes dans le cadre du débat public de s'exprimer. Les uns et les autres disent : « On n'entend pas assez ma voix mais c'est vrai que, que ce soit dans les réunions publiques, que ce soit dans les cahiers d'acteurs, que ce soit dans les contributions écrites et par le site internet, on a la possibilité de présenter notre point de vue ».

Le dernier point concerne les souhaits sur l'organisation du débat. Premier point ce sont les rencontres publiques. Là il y a des remarques ou des critiques de fond. Pour les uns, je citais tout à l'heure, « Les témoins ou experts vont trop dans un sens, ils ne sont pas neutres », « Les interventions des élus sont souvent sans intérêt », « Les acteurs institutionnels n'ont pas la présence souhaitable ». Une fois de plus on retrouve un certain nombre de critiques sur les interventions des uns et des autres.

Autre point aussi c'est le souhait d'un cadre plus strict. On vous demande, Monsieur le président, de faire le gendarme et que les gens n'interviennent pas. Donc il faut que je me dépêche d'ailleurs pour ne pas prendre trop de temps. C'est vrai qu'un des messages qui ressort c'est que « Les gens parlent trop et trop longtemps ». C'est un point.

Autre point aussi c'est de respecter le thème choisi. Vous le voyez sur le programme, chaque réunion est consacrée à un thème, c'est « Bien souvent d'autres sujets sont abordés ».

Autre demande aussi fortement exprimée, c'est le fait que la salle puisse s'exprimer plus longuement et plus régulièrement. Autre message à retenir pour la CPDP.

Et puis des demandes complémentaires. Là aussi vous aurez sans doute à y répondre tout à l'heure. « Pourquoi pas organiser une réunion à Rambouillet ? », « Pourquoi l'aménagement de la RN10 ne fait pas l'objet d'une rencontre ? », des éléments comme cela.

Sur l'édition et sur le site internet, les choses sont beaucoup plus positives, en tout cas sur le thème que « Oui, les documents remis, de la CPDP ou du maître d'ouvrage sont clairs, complets et utiles », avec toujours des manques encore – je pense évidemment au dossier du maître d'ouvrage –, ce sont les mêmes que ceux qui ont été évoqués.

Des problèmes de distribution ont été aussi cités parce qu'il y en a certains qui n'ont pas eu dans leur boîte aux lettres les choses. Donc évidemment il y a une critique de ce côté-là.

Internet est vraiment quelque chose qui est très fortement apprécié et pratiquement tout le monde a dit : « Oui, c'est bien, c'est complet, il y a plein de choses », avec juste une remarque de fond, c'est la possibilité évidemment pour tous les citoyens d'avoir accès à internet et de pouvoir le regarder. C'est un élément supplémentaire qui a été indiqué.

On a travaillé et puis on a essayé de faire une synthèse de tous ces questionnaires qui sont arrivés. On a noté six points.

Le premier c'est qu'il y a une véritable attente de la part de chacun sur le débat. Mais cette attente doit se traduire par une décision. Et là plusieurs ont mis vraiment : « Ce débat, c'est très bien mais on espère qu'une décision sera prise ». Ça c'est le premier point, c'est la décision.

Deuxième point, c'est une position globalement positive sur l'utilité d'un débat de ce type et c'est vrai que ça s'est confirmé par un certain nombre de retours que peut avoir la Commission. Oui il y

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
a des positions qui apparaissent inconciliables mais c'est vrai qu'en se retrouvant et en discutant il y a peut-être des choses qui peuvent évoluer.

Troisième point ce sont les fortes critiques à l'égard du maître d'ouvrage et ceux qui participent aux réunions le voient régulièrement et donc on leur demande plus une attitude différente. Je l'ai cité. Ce sont des choses qui ressortent fortement.

Quatrième point, c'est la mauvaise appréhension de la place du débat public dans le processus décisionnel. C'est vrai que travaillant sur le projet, il faut avoir en tête que ce n'est pas la CPDP qui va prendre une décision. Là ça nous renvoie à toute une présentation de l'intérêt du cadre d'un débat public. Je sais que la CPDP, Président, vous le faites régulièrement, mais c'est vrai que ce sont des points qui ressortent du questionnaire.

Cinquième point : c'est le sentiment de ne pas être assez entendu par la CPDP et une position légitime de vouloir être plus présent et d'avoir ses arguments plus repris.

Et puis le dernier point, à la fois quelque chose qui ressort, c'est qu'il y a parfois des critiques mais il n'y a pas véritablement de proposition d'évolution, même si le fait que par exemple il y ait plus de questions dans la salle, ce sont des choses qui peuvent se traduire régulièrement. On a peu de suggestion sur l'évolution du débat.

Voilà un petit peu les différents points qui ressortent de ces questionnaires et je ne doute pas que vous y répondrez au fil de cette rencontre et d'autres.

Gilbert CARRERE

Merci Monsieur Billot.

(Applaudissements)

Je voudrais m'excuser beaucoup auprès des personnes qui sont venues salle Jean-Baptiste Clément qui était le lieu initialement prévu pour cette réunion. Si nous l'avons changé, c'est parce que nous avons le sentiment qu'elle risquait d'être trop petite. Est-ce que nous l'avons signalé suffisamment et assez tôt, je ne le sais pas, en tout cas je m'excuse beaucoup auprès des participants.

Et puisque je m'adresse à vous, je voudrais vous demander si ça vous ennuie beaucoup de lever la main pour ceux qui viennent pour la première fois à une réunion du débat public. Merci. Ça nous aide à nous fixer.

Je rappelle, mais est-il besoin de le faire, pour ceux qui viennent effectivement pour la première fois que dans le débat public, le premier principe c'est la transparence du débat. Rien dans le débat ne doit rester caché, occulté a fortiori, ou sous-estimé. L'ensemble des débats doit être totalement public.

Deuxième principe : la parole de chacun vaut celle de l'autre. C'est un principe d'égalité des participations. C'est un principe très important posé par la loi qui a fondé le débat public.

La troisième règle du jeu, c'est que la Commission particulière de débat public qui est ici, avec moi, Madame Elisabeth Pelekhine, ingénieur général du Génie rural, Monsieur Francis Beaucire, professeur à La Sorbonne, Monsieur Pierre-Gérard Merlette, ingénieur du Génie civil et ancien

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 directeur d'EFF. La Commission est indépendante et doit être tout à fait impartiale. Si elle manque à ce devoir-là, je suppose ou nous supposons à l'avance que le public le lui fera remarquer.

Tout ceci au nom de ces débats se traduira de notre part à nous par un long compte-rendu dans lequel nous essaierons de traduire les mouvements de l'opinion durant ce débat, les dominantes de ce débat, ce vers quoi il nous semble que l'opinion penche plutôt, sous quelles conditions, avec quel contenu et quels compléments. Bref, notre compte-rendu sera diffusé de telle sorte qu'il sera aussi sous le feu de votre critique le cas échéant. Je ne peux pas mieux dire.

Et maintenant si vous voulez bien, nous allons passer au second point qui est celui du débat public tel que en vue, tel qu'il a été vu, observé, par les étudiants de l'université de Saint-Quentin en Yvelines. Trois étudiants qui sont venus avec nous, qui sont suivi le débat jusqu'ici dans toutes les réunions et qui vont vous dire en 12 minutes ce qu'ils en retiennent, en bien et en moins bien.

S'il vous plaît, vous vous annoncez pour vos collègues, vos camarades et vous allez dire rapidement ce que vous retirez de ce débat, jusqu'ici.

Le point de vue des étudiants de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines

Charlotte DA CUNHA, Université de Saint-Quentin en Yvelines

Bonjour à tous. Je voudrais déjà remercier la Commission de nous avoir permis de travailler avec eux et de nous accueillir ici ce soir.

Le travail que nous avons effectué est une analyse du processus de décision et le but n'est absolument pas de donner un avis. Rien de ce qui va être dit ce soir, dans ma présentation, ne sera un avis mais juste une analyse du processus.

Je suis actuellement en doctorat à l'université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines, un doctorat qui est financé par la Région Ile-de-France et j'ai été aidée dans ce travail par deux étudiants en master de Médiation des connaissances environnementales, qui viennent de la même université que moi, Victoria Réchel et Pierre Burot ici présents.

Je voulais d'abord remonter un peu rapidement aux sources de la participation parce que je ne sais pas si tout le monde a un peu une idée de comment on est arrivé à ce type de débat public en France. Tout d'abord il y a eu la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable adoptée en 1992, puis la convention Darus qui est un accord international sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

Ensuite, quelque chose qui nous concerne plus, est venue la loi dite Barnier du 2 février 1995 qui est relative à la protection de l'environnement. Puis le 27 février 2002 la loi sur la démocratie de proximité qui a modifié le statut de la CNDP en autorité administrative indépendante, qui est sous la forme actuelle.

Pour finir, la Charte de l'environnement promulguée le 1er mars 2005 a conforté cette nécessité de participation publique par l'article 7 que je vous cite : « Chaque personne a le droit de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Pour continuer un peu ce tour des processus participatif, je vais vous présenter rapidement quatre processus, d'autres formes de participation qui ont lieu dans différents pays étrangers. D'abord on a les panels de citoyens qu'on retrouve aux Etats-Unis, en Suisse et en Espagne notamment, qui ont pour but de débattre au niveau local de problèmes importants sur des thématiques plus amples que celles du débat public comme par exemple la santé.

Ensuite on a les tables rondes qui prennent place essentiellement au Canada entre les groupes d'intérêt et les communautés concernées qui traitent de problèmes de planification, d'utilisation du sol – un peu comme le problème qui nous concerne aujourd'hui – mais où ils donnent vraiment un avis qui pourra être pris en compte dans la décision.

On a ensuite les jurys de citoyens dont les plus forts exemples sont en Allemagne, qui ressemblent un peu aux Conseils de quartier de Paris mais avec une différence de budget qui est énorme, vu qu'on a des budgets qui vont jusqu'à 500 000 euros par jury de citoyens.

Pour tous ces exemples, les participants sont tirés au sort ou sélectionnés en fonction de critères précis et ils ont un vrai pouvoir décisionnel.

Un autre point important de ce type de processus participatif qu'on ne retrouve pas ici, c'est que les participants dans certains cas sont rémunérés pour participer à ces réunions ou exemptés de leurs tâches quotidiennes.

Pour finir je vais parler rapidement de la médiation qui est donc une gestion de conflit à l'aide d'une troisième personne qu'on appelle le « médiateur », qui a été établie essentiellement aux Etats-Unis puis institutionnalisée.

Comme on peut le voir, tous ces processus sont essentiellement des processus décentralisés, ce qui fait une grande différence avec le processus qui nous intéresse aujourd'hui qui est le débat public, qui est un processus centralisé dans la mesure où il est organisé par l'Etat, même si la Commission est indépendante.

La spécificité du débat, c'est qu'un maître d'ouvrage qui présente un dossier de plus de 300 000 euros doit saisir la Commission qui elle-même décide s'il y a une opportunité ou non d'organiser un débat. Ce débat public est devenu un passage obligé pour le maître d'ouvrage et un moment critique et périlleux – comme a pu le voir le maître d'ouvrage je pense – mais qui paraît de plus en plus inévitable et souvent utile.

On peut voir pour ça l'expérience des autres débats publics qui ont été beaucoup des projets d'aménagement et d'équipement, où on va avoir l'exemple de la liaison ferroviaire dédiée à Paris et l'aéroport, la liaison Roissy Charles de Gaulle, qui a été abandonnée suite au débat public, ou un autre exemple un peu plus éloigné, la liaison routière sécurisée d'un tram-train à La Réunion qui elle a été acceptée suite au débat public.

Quel est l'objectif de ce débat public sur le prolongement de l'A12 ? Tout d'abord d'informer le public sur le projet soumis, à ses enjeux, ses aspects techniques et ses impacts qui sont assez souvent méconnus, de permettre à la population de s'exprimer, et de formuler des observations et

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 des critiques. Pour finir, qui découle de ce point-là, c'est d'éclairer le maître d'ouvrage, en l'occurrence le ministère de l'Équipement, par de nouveaux éléments d'appréciation.

Dans ce sens, nous pensons que le débat public a tout à fait répondu aux exigences de ces trois objectifs-là, soyons bien clairs, parce que le débat a été bien mené, notamment je pense à la qualité des membres de la Commission. De plus, on peut le voir, ce débat public a quand même eu un succès énorme en termes de fréquentation. Donc on peut penser que l'information est bien passée vers le public. Même si certaines personnes ont dit ne pas s'être assez exprimées dans le sondage qui vous a été présenté avant, le débat je pense a permis à nombreuses personnes de s'exprimer et d'éclairer le maître d'ouvrage à partir des différences de points de vue des différents acteurs, de leur vécu et de leurs connaissances spécifiques. Ça c'était pour les points positifs.

Il reste encore quelques points à améliorer à notre avis. Pour commencer la remontée d'information. On pense qu'il faut aller vers une meilleure visibilité des individus en tant que personnes. Par là je veux dire que j'ai remarqué que très peu d'individus prenaient la parole en tant que personnes, et ça a été dit par certaines personnes lors des précédentes réunions. Pour la majorité des cas en fait, les points de vue des individus ont été mis en valeur par leurs représentants, autant institutionnels, par exemple on peut citer l'exemple des agriculteurs dont le point de vue, dont les enjeux ont été mis en avant par la Chambre d'agriculture ou pour les riverains de la RN10 dont les enjeux ont été mis en avant par les différents maires, les différents élus qui sont venus aux réunions.

On peut noter, par rapport à ça, une saturation des débats, par les représentants qui sont, c'est normal, plus habitués à prendre la parole donc qui ont tendance à mobiliser la parole, ne laissant pas le citoyen qu'on va appeler « lambda » – ce n'est pas péjoratif – de s'exprimer.

La question qu'on s'est posée par rapport à ça, c'est qu'on ne sait pas s'il y a un manque de confiance du citoyen lambda ou si tout simplement il y a eu une absence de ce citoyen. Là peut-être, on pourra m'informer là-dessus.

La solution qu'on a envisagée par rapport à ça est d'organiser des groupes de travail locaux. Nous ce qui nous paraît important, c'est que ça soit la Commission particulière du débat public qui organise ces débats locaux, dans la mesure où il y en a déjà d'organisés mais il n'y a pas forcément un contrôle par la Commission, il n'y a pas forcément de médiateur et tout ce qui a été discuté pendant le débat n'est pas retranscrit sur le site internet notamment, comme le sont les réunions publiques.

On a pu prendre l'exemple de l'Allemagne, il pourrait être intéressant que ces débats locaux soient... (s'il vous plaît, je peux finir ? Merci). On pense effectivement à une rémunération possible des personnes qui seraient appelées à venir participer à ces réunions pour permettre à tout un ensemble de personnes de venir et pour ne pas – c'est un peu extrême comme vision – permettre aux seules personnes riches finalement de venir, qui ont un moyen de locomotion, qui ont un moyen de faire garder leurs enfants etc., ou de manquer leur travail éventuellement.

Le deuxième point qui nous semble important d'améliorer c'est la qualité de l'information, même s'il y a déjà eu une certaine information de passée. On a pu noter, notamment par la demande d'études complémentaires, que si le public a demandé des études complémentaires c'est bien qu'il pensait que le dossier n'était pas suffisant. Lorsqu'elles seront accomplies, ces études complémentaires – on le pense – pourront améliorer la base informationnelle de ce projet.

Ensuite c'est le calendrier du débat. Et là je sais que je vais proposer quelque chose qui ne fait pas partie de la loi Barnier, c'est de faire un débat public en deux phases. Tout d'abord la première phase où les gens pourront commencer à s'exprimer, pourront commencer à demander des études complémentaires et ensuite d'avoir un certain laps de temps, peut-être de deux ou de trois mois, avant la deuxième phase du débat public où ces études complémentaires pourront être utilisées et discutées. Ça permettra aussi aux personnes, aux différents acteurs, d'avoir du recul et de pouvoir s'exprimer sur ces informations qui leur sembleront plus complètes et qui répondront mieux à leurs interrogations.

Et pour finir le dossier du maître d'ouvrage, là je ne veux absolument pas remettre en doute les compétences des personnes qui ont travaillé sur ce dossier, mais je pense peut-être qu'il y a un manque de moyens. On pense que le dossier du maître d'ouvrage, loin d'être mauvais, arrive à un stade trop précoce. Comme l'a dit Monsieur Michel Labrousse, il a dit qu'on en était au stade d'études préliminaires, voire en amont de ces études préliminaires. Donc sur cette base-là, le débat se fait peut-être sur une base informationnelle trop faible et qu'il faudrait peut-être faire le débat un petit peu plus en aval de ces études préliminaires tout en sachant qu'il faut mettre aussi un autre point par rapport à ça, c'est que si le débat arrive trop tard, le débat public ne servira qu'à valider les décisions du maître d'ouvrage. Là-dessus il faudrait trouver un juste milieu sur l'emplacement du débat public par rapport à la réalisation du projet.

L'objet des débats, qui est quand même le dernier point que je voulais envisager par rapport aux choses à améliorer, c'est d'aller vers un dialogue plus constructif. Par là j'entends que la plupart des enjeux que nous avons identifiés ont été discutés mais on a quand même une impression d'une certaine futilité dans les débats. J'entends par « futilité » que les débats ne sont pas creusés. Une personne pose une question, la personne interrogée, le maître d'ouvrage ou quelqu'un d'autre dans la Commission répond et finalement on passe à une autre question et à un autre sujet et on ne fait jamais de débat vraiment constructif sur les différents points du projet, comme par exemple l'utilité même du projet, qui me semble n'a pas été vraiment discutée.

(Applaudissements, protestations de la salle)

Ou par exemple, aussi – je vais peut-être encore me faire huer – par l'intérêt aussi bien écologique, social et économique des espaces naturels, et aussi, pour les autres, on n'a pas vraiment discuté des questions de réduction de nuisance, de pollution et d'insécurité sur la RN10. On est resté dans un débat très tranché, « Pour régler les problèmes de la RN10, il faut faire une autoroute », et de l'autre côté les gens du Parc, ont préféré dire que « L'autoroute ne servait à rien », mais on n'a pas vraiment eu de débat constructif sur savoir comment régler ces problèmes de nuisance.

(Applaudissements)

Pour finir, je propose à peu près la même chose que par rapport au calendrier du débat, ça serait de faire des groupes de travail qu'on appelle dans le jargon des « focus groupes » ou des jurys de citoyens, pour avoir des vraies discussions entre acteurs divergents sur un thème où il y a vraiment une discussion entre les acteurs parce que là, toutes les discussions ont été dans un sens, du public vers l'estrade et non pas entre les personnes du public, ce qui n'est pas forcément le but du débat public mais ça pourrait être intéressant de faire des réunions parallèles pour avoir vraiment une discussion entre les acteurs et peut-être arriver à quelques points de consensus.

Pour conclure – j'espère que je n'ai pas été trop longue – on se pose la question du financement du débat public, parce que tout ce qu'on vient de proposer, nous en sommes bien conscients, a un coût. Mais il nous semble important d'investir dans ce processus car il y a des impacts très positifs

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
d'un débat public, comme l'éducation du public, l'acceptabilité sociale du public dans la mesure où le maître d'ouvrage va pouvoir exposer ses arguments, et d'autres types de gains secondaires diverses qui ne sont pas forcément obtenus par une méthode non participative.

Ça nous emmène à la légitimité du débat public. D'abord un premier point, il me semble – je ne sais pas si c'est vrai – que certains peuvent ne pas croire au débat public car ce n'est pas un processus de codécision mais seulement un processus de consultation. Et on pourrait penser à revoir la participation en France pour aller peu à peu vers un processus de codécision et non pas seulement de consultation. Et tout l'enjeu je pense – c'est personnel – du maître d'ouvrage actuellement sera de prendre une décision. Comme le font remarquer toutes les personnes, ça fait 40 ans que ça dure et ce n'est plus possible de continuer comme ça. Donc maintenant il faudrait prendre une décision et si aucune décision n'est prise au terme de ce débat public, j'ai peur que le débat public perde de sa légitimité.

Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Charlotte Da Cunha s'exprimait pour elle, pour Victoria Réchel et Pierre Burot, les trois étudiants qui ont donc suivi le débat et qui peuvent se lever.

(Applaudissements)

Mesdames Messieurs, est-ce qu'il y aurait deux ou trois questions qui s'adresseraient à elle puisqu'au fond c'est la parole d'étudiants libres qui s'est exprimée, de critique et d'observation des débats, et c'est à elle qu'il convient de répondre, si vous avez des questions à lui poser.

Pierre VALMONI

J'ai bien l'impression que de manière indirecte, il y a un dialogue entre acteurs, à travers le maître d'ouvrage. En fait en général, quand quelqu'un émet un avis, si la salle répond en partie, c'est bien qu'il y a un dialogue, pas nécessairement constructif parce que de temps en temps ça peut être des sifflements ou des huées mais au moins il y a un dialogue.

Le problème à mon avis de votre étude, c'est comment est-ce qu'on fait pour définir un groupe de débat public avant le débat public ? On va retrouver en fait le même problème, c'est qu'on risque d'avoir les personnes les plus représentatives qui vont se représenter. Et alors sincèrement il y a aussi une chose : surtout ne pas opposer des gens de camps divergents parce qu'on va aller au massacre. Bravo pour cette étude quand même.

(Applaudissements)

Charlotte DA CUNHA

Merci.

Comment réussir à entendre l'opinion d'autres personnes que leurs représentants ? C'est typiquement les jurys de citoyens qui ont été mis en place en Allemagne. Une partie des participants est tirée au sort parmi un panel, on va définir des groupes sociaux et on va tirer au sort

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 des personnes dans ces groupes. Donc ces personnes ne seront pas forcément des élus. Ce qui va permettre d'avoir d'autres types d'opinions.

Et la deuxième question je pense était au niveau du dialogue. Effectivement il y a un dialogue mais il n'y a pas de dialogue direct. Et je sais que mettre en dialogue direct les personnes ayant des opinions très divergentes peut être catastrophique mais peut être aussi constructif.

Gilbert CARRERE

Très bien. Deuxième question ?

De la salle

C'est juste une question technique dans l'organisation du débat. Est-ce que l'étude qui vient de nous être présentée sera publiée ? Est-ce qu'on pourra la consulter ?

Charlotte DA CUNHA

On a fait un document qui est beaucoup plus complet que ça sur cette étude. Il n'est pas encore totalement finalisé. Il faudra voir avec les personnes de la Commission particulière, mais il sera peut-être possible de le mettre sur internet ? Voilà, oui.

Gilbert CARRERE

Merci. Une question encore, après nous passons à un autre exercice.

Hervé COUPERY

Est-ce que vous ne pensez pas que le problème du débat public, c'est qu'on affronte deux camps : ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, et qu'en réalité les gens qui n'ont pas trop d'opinion ne se sentent pas concernés ?

Charlotte DA CUNHA

C'est vrai, sûrement, parce que sinon ils seraient peut-être là et ils s'exprimeraient peut-être. C'est vrai que c'est plus difficile de s'exprimer sans opinion..., forcément.

(Applaudissements)

Mais c'est justement peut-être l'intérêt de ce genre de groupe. On va faire venir les personnes, on va leur expliquer le problème, et ils vont peut-être se découvrir une opinion, parce que certaines personnes n'ont pas d'opinions parce qu'ils n'ont pas réfléchi au problème, ils ne sont pas sentis concernés mais quand on leur explique le problème, en leur disant qu'effectivement ils seront concernés, même s'ils ne se sentent pas concernés, ils peuvent développer une opinion, moi je le pense.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Très bien. Vous avez un grand succès.

Dernière question à Mademoiselle Da Cunha

René PINGAULT, ancien élu de Trappes et de Saint-Quentin en Yvelines

Je suis un peu surpris par cette intervention. Je suis surpris parce que j'ai l'impression qu'à travers votre intervention que nous allons nous lancer dans une construction virtuelle au lieu d'une construction réelle. Tout ce que vous proposez, je crois que moi je serai mort et que d'autres seront encore morts, et que dans 100 ans, rien ne sera fait.

Charlotte DA CUNHA

Ça a été fait ailleurs.

René PINGAULT

Oui mais quand vous dites que les projets sont trop avancés. Je vais vous dire qu'en tant qu'élu de Trappes, en 1982 j'ai eu la satisfaction de présenter le projet de déviation de l'A12, en 1982, c'était un dossier très bien monté. Alors je suis surpris aujourd'hui d'entendre qu'il faut repasser..., il est trop ceci, trop cela. Mais ça fait déjà depuis 27 ans que j'ai les dossiers, les plans de ce tracé. Alors je ne comprends pas bien votre intervention, pourquoi elle n'englobe pas tout ce passé, toutes les démarches qui ont été faites par les élus et par les citoyens de la ville nouvelle et de la région.

(Applaudissements)

Charlotte DA CUNHA

Il faudrait déjà que ces études soient accessibles. Moi je me suis basée sur ce qui s'est fait dans le débat public, donc des personnes ont exprimé une impression de manque d'information et peut-être qu'il y avait un dossier déjà très bien ficelé en 1982 – j'étais un peu jeune à l'époque pour l'avoir connu – et je n'en ai pas eu connaissance. Donc il y a peut-être une question là-dessus de transparence ou au moins de disponibilité des données.

Gilbert CARRERE

Merci. Très bien.

C'était le témoignage des étudiants de Saint-Quentin en Yvelines, qui travaillent sous la conduite de Monsieur O'Connor, professeur.

Mesdames Messieurs, nous allons demander, si vous le voulez bien, à Madame Emmanuelle Ledoux qui est Conseillère régionale et qui représente ici ce soir Monsieur Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional, si elle veut bien intervenir comme elle nous l'a proposé. Madame, vous avez la parole.

Emmanuelle LEDOUX, Conseillère régionale

Bonsoir à tous. Je suis désolée, c'est encore une élue qui s'exprime, donc en transition ce n'est pas facile. Je vais essayer d'être concise.

Je ne vais pas revenir longuement sur le constat, Guy Malandain l'a très bien dit dans son exposé introductifs, l'historique on le connaît tous ici, la situation aussi, les nuisances graves qui sont causées par le passage de la Nationale 10 en zone très urbanisée, c'est l'Etat qui est en responsabilité sur ce dossier depuis très longtemps. On est content que se tienne cette Commission du débat public, on espère qu'on va pouvoir avoir enfin une sortie, la sortie d'une crise qui dure depuis des dizaines d'années.

Pour autant, la Région comme les autres collectivités, entend bien prendre toute sa place dans ce débat et a d'ailleurs été interpellée à de nombreuses reprises lors des dernières réunions de cette Commission nationale du débat public. Le président Huchon a fait connaître sa position lors de son compte-rendu de mandat qui a eu lieu le 27 avril dernier, délibérément d'ailleurs pour cette raison, sur l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines. SA position est claire. Déjà il est favorable à la prolongation pour toutes les raisons qui ont été évoquées à de multiples reprises et ce n'est pas ici, à Trappes, qu'il faut les répéter. Et deuxième point, la question du tracé, là encore sa position a été très clairement exprimée : il ne s'agit pas déjà de dégrader encore un petit peu plus les conditions de vie déjà très difficiles des riverains de la N10, il ne s'agit pas non plus d'aller créer la même situation ailleurs. Une fois qu'on a dit ça, il ne reste pas trois millions de solutions, c'est le vallon du Pommeret, c'est le tracé historique.

(Vives protestations de la salle)

Je m'y attendais un peu, au moins on n'est pas déçu.

Au moins ça va dans le sens de l'exposé d'avant, ça permet de confirmer un peu le...

Sur cette question, depuis plusieurs semaines il est beaucoup question de développement durable. Le développement durable, c'est vrai, la qualité de l'environnement, et d'ailleurs à la Région comme partout ailleurs nous serons sensibles à la qualité environnementale de l'équipement qui sera réalisé, si cela passe par le vallon du Pommeret – ce que je souhaite. Mais le développement durable c'est aussi et c'est sans doute avant tout les conditions de vie des habitants et aussi le développement économique. C'est-à-dire choisir un tracé qui ne pénalise pas l'emploi, c'est quand même important, surtout avec l'opération d'intérêt national qui est en train de se monter sur le plateau de Saclay.

Après une fois qu'on a dit tout ça, la prolongation de l'autoroute A12, ça ne peut pas être l'unique solution. Déjà il faut poursuivre les aménagements de la Nationale 10. La Région a initié pas mal de projets et en a réalisé un certain nombre dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Et cela il faut le poursuivre.

De même qu'il faut aussi améliorer l'offre et la qualité des transports collectifs. Mais ici en grande couronne on ne va pas commencer à opposer les transports collectifs et la voiture, ça n'aurait aucun sens. L'idée c'est vraiment de réaliser une vraie complémentarité. La Région a depuis quelques mois maintenant la responsabilité du STIF. Elle a commencé à s'engager sur cette question-là. 50 % des budgets des nouvelles réalisations vont être consacrés à la grande banlieue. Dans ce cadre-là on va pouvoir faire repartir l'étude d'un certain nombre de dossiers qui sont en attente là

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 aussi depuis très longtemps, notamment la poursuite du trajet du RER C jusqu'à La Verrière, Coignières etc. Et ça c'est très attendu.

(Applaudissements)

Conseillère régionale, je m'engage à faire cette demande avec mes collègues pour que ça soit très rapidement à l'étude par le STIF.

Il n'y a pas une réponse unique mais il y a bien trois chantiers à mettre en œuvre, à mettre en œuvre rapidement parce que – ça a été dit – cette situation a assez durer. Si le débat est aussi tranché, c'est aussi parce que ça fait 30 ans qu'on l'entend. Moi je suis née là, j'ai habité longtemps Mesnil Saint-Denis, ça fait très longtemps que cette question se pose. Evidemment maintenant tout le monde a un petit peu un avis.

La Région dans ce cadre-là, dans le cadre du STIF, le Syndicat des transports d'Ile-de-France – je ne sais pas si je l'avais précisé – mais aussi dans le cadre de la révision du Schéma directeur d'Ile-de-France qui est en cours actuellement, avancera sur tous ces dossiers, avec comme objectif premier : l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens.

Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Est-ce qu'il y a une ou deux questions à l'attention de Madame Emmanuelle Ledoux ? Très bien.

De la salle

Je voudrais poser une question. Monsieur Huchon, dont vous parlez, est-ce le même qui était candidat aux élections régionales il y a quelques années ?

(Applaudissements)

Emmanuelle LEDOUX

Oui bien sûr.

De la salle

C'est le même ?

Figurez-vous que ce monsieur nous a écrit, à nous, à cette époque-là, qu'il était opposé au prolongement de l'autoroute A12 et qu'il allait militer, faire tout ce qu'il faut, pour aménager la Nationale 10. Si c'est le même, il y a un problème.

(Applaudissements, protestations de la salle)

Il paraît qu'à l'époque cette lettre a été rédigée avec l'accord de certains élus de la ville nouvelle, vous les cherchez.

Emmanuelle LEDOUX

Ecoutez, je suis bien d'accord avec vous, il faut aménager la Nationale 10. La position que je vous délivre actuellement est celle qui est la position que le président Huchon a tenue il y a une dizaine de jours. On ne va pas rentrer dans ce type de polémique.

(Brouhaha dans la salle)

De la salle

On ne va pas accabler ma collègue du Conseil régional. Il y a des positions avant l'élection et puis il y a des positions après, ce ne sont pas toujours les mêmes.

Je voulais que vous transmettiez au président Huchon de notre part, parce que je m'apprêtais à le faire par écrit, une demande pour que le STIF vienne dans le débat. Parce que nous, nous attendons aussi d'avoir, en tant qu'experts, nous attendons aussi de pouvoir parler des transports en commun dans ce débat et nous en profiterons. Vraiment je crois que le président Carrère a demandé au président Huchon que le STIF puisse être représenté, on n'a pas eu de nouvelles depuis. Et nous vraiment on est intéressé par savoir aussi quelle va être la position du Conseil régional sur les transports en commun.

(Applaudissements)

Emmanuelle LEDOUX

Sommairement il est vrai – mais on pourra y revenir dans d'autres... (oui, globalement), la position au moins pour ce qui concerne la grande couronne et les crédits qu'on entend mettre sur le transport en grande banlieue, le STIF, comme vous le savez évidemment, vient de s'installer. C'est un peu rapide, ça a été répété à différentes réunions, mais évidemment il participera à ce débat, parce que je le répète, parler de l'A12, de la prolongation de l'A12 sans parler de transports collectifs, ça n'a pas de sens. Ce sont les deux ensembles et conjointement.

Gilbert CARRERE

Une question encore. Si vous voulez vous annoncer.

Brigitte HULOT, Montigny-le-Bretonneux

Bonjour. Je suis bien sûr d'accord qu'il faut faire quelque chose pour aménager l'A10 et aider les gens qui y vivent. Je voulais juste poser une question. Apparemment, dans le Pommeret il n'y a personne, à vous entendre personne n'y habite. Est-ce que les gens qui habitent sur le tracé prévu à Montigny sont des habitants ? J'en fais partie, je voulais juste savoir si...

(Applaudissements)

Emmanuelle LEDOUX

Votre question est volontairement polémique et je le comprends... La question, évidemment, que les gens qui habitent sur le tracé, la partie commune du tracé qui passe par Montigny sont des habitants, après on sait aussi construire maintenant des autoroutes avec des protections phoniques, les choses ont avancé. Si vous me dites qu'on peut répondre à la crise qu'il y a actuellement, des nuisances qui sont de plus en plus graves... On ne va pas répéter encore ce qui s'est dit dans toutes les réunions seulement en aménageant trois carrefours, ce n'est pas raisonnable.

Ce tracé effectivement – et ça a été rappelé – le tracé historique...

(Protestation dans la salle)

C'est un tracé qui a été décidé et qui est dans les circuits depuis très longtemps quand même.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît, la règle c'est qu'on attend que quelqu'un ait fini pour parler et on s'annonce d'abord. Merci. Encore une question ?

Françoise JEANNERET, Yvelines Environnement

Vous avez évoqué, Madame, un dossier tout à fait important qui est la réalisation du Schéma directeur. Or ce Schéma directeur, depuis deux ans, la concertation est lancée – et nous en sommes très heureux – mais ce que nous souhaiterions en tant qu'association, pour pouvoir délibérer avec précision, c'est effectivement un document. D'ailleurs à l'époque c'était Monsieur Quilès qui lors du précédent Schéma directeur l'avait demandé à son directeur de l'Équipement. Je veux dire que pour nous ce document tarde à nous être présenté et si vous me permettez, soyez notre intermédiaire, nous le réclamons à Monsieur Huchon depuis de très nombreux mois et années, soyez notre intermédiaire pour que ce document puisse nous être communiqué, puisse être diffusé largement au public, pas simplement à nous bien évidemment, et que nous puissions y voir des propositions, des définitions de zones et que nous puissions vous apporter les réponses qui permettront d'avancer sur ce dossier.

Emmanuelle LEDOUX

Oui bien sûr. Déjà voyons-nous à la fin de la réunion, je vous donnerai mes coordonnées. Et puis plus généralement pour poursuivre cette discussion. Je sais bien que le sujet n'est pas facile. Je vous dis, j'ai habité au Mesnil Saint-Denis pendant 20 ans, juste au-dessus du vallon du Pommeret, c'est quasiment là que j'ai appris à marcher. Aucune solution n'est satisfaisante mais il y en a des plus satisfaisantes que d'autres, et c'est le vallon du Pommeret. Tous les avis méritent d'être donnés.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Merci beaucoup Madame.

Je vais demander à Monsieur Chapulut qui est inspecteur aux Ponts et Chaussées, membre du Conseil général des Ponts, et qui est ici comme grand témoin, s'il veut nous dire ce qu'il a retenu jusqu'ici du débat. A vous, Monsieur Chapulut.

Quelques éléments de prospective

Jean-Noël CHAPULUT

Bonsoir.

Je me présente ou plus exactement je présente mon organisme. Le Conseil général des Ponts et Chaussées est un organisme qui est placé auprès du ministre de l'Équipement et des Transports et qui est chargé à la fois d'inspecter les services et de conseiller le ministre et ses directeurs.

Nous sommes amenés assez souvent à étudier des dossiers. Pourquoi avons-nous décidé de raisonner à 50 ans ? Parce qu'en fait les décisions qu'on a à prendre par exemple sur les infrastructures mettent à peu près 20 ans pour se traduire en réalisation, compte tenu des procédures qui sont assez longues, en particulier pour associer le public, et qu'il faut bien les amortir sur une durée d'au moins 30 ou 40 ans. Je prendrai un exemple, c'est Lyon-Turin, sur lequel on travaille depuis un certain temps, qui sera réalisé au mieux aux alentours de 2020, qui devrait être amorti sur 30 ou 40 années. On a besoin de savoir comment seront l'économie et la démographie françaises et italiennes à cette échéance-là.

Je suis allé un peu trop vite. Bien entendu en aucune manière nous ne prétendons faire des prévisions et vous dire quel sera le monde en 2050. Ce qu'on essaie, c'est de poser un certain nombre d'éléments de réflexion pour ouvrir un débat.

La démarche que nous avons lancée – je vais essayer de me centrer sur ce qui peut vous intéresser parce que je ne suis pas sûr que vous soyez venus pour entendre des considérations trop longues sur 2050 mais peut-être par contre certains points peuvent vous accrocher. On essaie de construire une vision commune de la problématique des transports et on a commencé par faire une rétrospective, à peu près sur 50 ans. On a essayé de réfléchir aux futurs possibles et leur cheminement, sur les scénarios. J'évoquerai rapidement les possibilités de crise et de rupture. Et nous allons en tirer un certain nombre d'enseignements et des enjeux.

La rétrospective, je vais passer assez vite. On a eu une croissance extrêmement rapide des transports pendant les 50 dernières années qui est venue d'un accroissement de la richesse, très fort, de l'ouverture des économies, qui a favorisé la mobilité, d'une transformation des modes de vie et en particulier du développement de la motorisation, d'une énergie abondante et à bas prix – en francs d'aujourd'hui, le baril de pétrole était à 10 dollars – et un développement des transports rapides, que ce soit les autoroutes, d'abord, les aéroports et les lignes à grande vitesse. Vous voyez ce qu'était la France en 1960, il n'y avait pratiquement pas d'autoroutes. Il y avait bien un petit morceau d'autoroute à la sortie de Lyon, de Marseille et de Paris. Orly n'était pas construit, pratiquement. Vous vous rappelez – vous êtes trop jeunes pour certains – la chanson de Gilbert Bécaud qui date de 1961. Et il n'y avait pas de ligne à grande vitesse.

Vous voyez aujourd'hui en 2005, on a un réseau d'autoroutes qui est assez bien réalisé, assez bien construit, un réseau de lignes à grande vitesse important et des aéroports relativement importants.

En deux mots, l'évolution du trafic marchandises est surtout liée à celle de l'économie, celle des voyageurs à l'effet revenus et motorisation. Les conséquences quand même importantes aujourd'hui, c'est la consommation d'énergie par les transports qui a été multipliée par cinq sur la période, avec des problèmes importants, en particulier de gaz à effet de serre, dont on était inconscient il y a 50 ans, même il y a 15 ans on en était très peu conscient. Les transports représentent aujourd'hui, surtout en France à cause de l'existence des centrales nucléaires qui diminuent la consommation globale, à peu près 27 % des émissions de gaz à effet de serre.

On a réfléchi à des futurs possibles et on a bâti quatre scénarios. Il y en a un qui repose surtout sur une espèce de consensus mondial pour essayer de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, il y en a qu'on a appelé « Repli européen et déclin », c'est un scénario assez pessimiste au moins sur la croissance économique, un scénario sur la grande Europe économique, c'est-à-dire que l'Europe fonctionne bien mais dans un monde qui est peu consensuel, en particulier sur ce problème des gaz à effet de serre. Et puis un quatrième scénario où l'Europe fait un effort sur l'effet de serre mais un peu toute seule. Ça se traduit en particulier sur des hypothèses à la fois sur la croissance. (Je vais passer rapidement.)

On voit bien que c'est le scénario numéro 2 qui a la plus faible croissance, le scénario numéro 3 de la grande Europe qui a la grande croissance et les autres sont autour de 1,5 %. On a quand même une baisse de la croissance moyenne compte tenu de l'évolution démographique de la France en Europe.

Et hypothèses centrales, ce sont les hypothèses sur l'énergie. On a considéré deux types d'évolution de l'énergie : d'une part l'évolution du baril de pétrole par le marché, qui va de 30 dollars à 120 dollars, 120 dollars dans le scénario numéro 4. Et on met une taxe carbone, au moins dans les scénarios 1, 3 et 4 – pas dans le 2 – qui peuvent monter jusqu'à 60 dollars, ce qui conduirait, dans le cas du scénario dans lequel le pétrole est le plus cher, à un total de 180 dollars le baril, ce qui conduirait à une essence à un peu plus de 2,5 euros.

(Je ne vous explique pas pourquoi on a fait ces scénarios. Si vous voulez, je vous le dirai.)

On est obligé, dans ces conditions, puisqu'on a un objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de trouver des alternatives énergétiques, on ne peut pas vivre uniquement sur le pétrole. Ce qu'on a, pour donner une des alternatives positives, il y a plusieurs types d'alternatives qui sont concevables, technologies qui sont concevables et qui peuvent apporter des solutions. Celles qu'on a retenues, c'est d'une part un véhicule hybride rechargeable et des biocarburants à base de la biomasse ligneuse à base de produits d'agriculture. Là-dessus on pense qu'on peut avoir un rendement relativement élevé et tenir sur les terres non agricoles, et fournir ainsi à peu près 50 % de l'énergie pour les transports.

Ce n'est qu'une illustration, il y a d'autres solutions possibles, comme la séquestration du carbone pour fabriquer de l'électricité, comme l'hydrogène – encore que ça c'est une solution plus difficile. Ça c'était juste une illustration.

On n'a pas étudié les différentes crises et ruptures dont un certain nombre sont potentiellement descriptibles, sur l'énergie : rupture dans l'approvisionnement en énergie, problème de démographie avec une émigration très forte ou un effondrement démographique, économique, le dollar qui s'effondre, des changements de comportement très forts des personnes et des sociétés et des problèmes sur la sécurité.

Voilà par exemple cinq types de thèmes qui pourraient justifier des ruptures. Pourquoi ne les avons-nous pas étudiées ? Parce qu'il se passerait bien des choses dans la société avant les transports ? Ça aurait des conséquences globales et on ne peut pas nous, qui sommes uniquement des experts transport étudier tous seuls ce genre de scénarios. On souhaiterait d'ailleurs qu'une des suites de notre démarche soit d'entreprendre des études sur les crises et ruptures, ce qui serait certainement nécessaire.

Les principaux enseignements sont surtout que la croissance de la mobilité serait ralentie, vous allez le voir sur les diagrammes qui suivent. Pour les voyageurs, à cause de la maturité de la motorisation des ménages. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas des ménages qui deviennent bi-motorisés ou tri-motorisés mais globalement les kilométrages augmentent moins. Un plafond du budget transport, une stabilité voire une diminution des vitesses, c'est une hypothèse assez forte qu'on a faite, qu'on ne chercherait pas à augmenter, sauf exceptionnellement, les vitesses des modes de transport, contrairement à ce qui s'est passé ces 50 dernières années. Et un coût plus élevé de la mobilité à cause de l'augmentation du prix du pétrole.

Sur les flux de marchandises, on a un phénomène un peu du même type, un rythme de croissance qui est lié aux échanges industriels, et l'économie européenne devenant moins industrielles qui se ralentit, un développement plus rapide des échanges internationaux, et une concentration sur les ports et quelques grands axes des transports.

On a représenté ça par un certain nombre de graphiques. Je vais passer assez rapidement sauf celui sur la mobilité de proximité qui est celui peut-être qui vous concerne le plus. Vous voyez quand même qu'alors qu'on avait doublé la mobilité, le nombre de voyageurs/kilomètre entre 1975 et 2000, là ce qu'on évoque, je ne dirai pas qu'on prévoit, c'est dans le scénario même le plus vert, une augmentation de 40 % sur la période 2000-2050. Ce qui est une croissance extrêmement ralentie mais qui est quand même une croissance. Il y a encore des déplacements, heureusement. On ne rationne pas le déplacement.

La mobilité est plus importante, et je ne reviendrai pas trop sur la mobilité à plus longue distance, entre 50 et 1 000 kilomètres, où on prévoit un doublement, un petit peu plus pour le transport collectif type ligne à grande vitesse, Train à grande vitesse, que sur la voiture mais enfin quand même un doublement.

Sur les marchandises – c'est le voyage aérien – ralentissement de la croissance de voyages aériens, avec trois scénarios, qui sont un peu en dessous du doublement et un qui est quand même nettement plus fort qui est celui de la grande Europe économique.

Et sur les marchandises un rythme assez ralenti. Un scénario pratiquement avec un maintien des transports de marchandises et les autres qui se baladent autour de 50 % d'augmentation sur 50 ans, qui sont des croissances assez faibles.

Conséquences aussi de nos réflexions : certes il y aura des développements des modes alternatifs à la route et à l'aérien, en particulier les transports collectifs qui sont plus économes en gaz à effet de serre, en particulier dans les grandes agglomérations, avec les TGV et sur les grands axes frets massifiés, comme disons l'axe Luxembourg-Perpignan, mais le mode routier restera largement prédominant. Il faut bien voir qu'aujourd'hui en voyageurs il représente 80 % des déplacements, et en marchandises 85 %. Même si ce pourcentage diminuera, le mode routier restera quand même, dans ces scénarios qui ne sont pas des scénarios de rupture, extrêmement importants.

On pense dans ces scénarios-là, en particulier surtout dans le scénario 1 qui est le scénario avec consensus mondial, sur la réduction des gaz à effet de serre, et donc une taxe carbone, qu'il est possible de diviser assez fortement les émissions de gaz à effet de serre. On a retenu un facteur 2,5. Vous savez que la tendance française – plus que la tendance d'ailleurs – c'est plutôt 4. Nous on n'a pas pris l'hypothèse normative au départ. On pourrait probablement, certainement même, obtenir un facteur de cet ordre-là en changeant un certain nombre de paramètres.

Les enjeux. C'est de préparer l'ère de l'après-pétrole. Deux mots sur l'après-pétrole. L'après-pétrole ce n'est quand même pas pour demain. Les experts moyens disons prévoient un *pic oil*, c'est-à-dire un maximum de production de pétrole vers 2025 avec environ 6 milliards de TEP. On est à peu près à 3 milliards aujourd'hui de production. Et en 2050 on se retrouverait quand même autour de 3 à 3,5 milliards de TEP, mais avec beaucoup plus de demandeurs. Mais on ne serait pas encore exactement dans le pétrole.

Ce qui nous paraît important, c'est de réduire la consommation des véhicules automobiles, puisque c'est le mode qui restera prédominant, une priorité à la recherche développement. Et même nous on est plutôt... On s'est aperçu d'ailleurs que la mission parlementaire qui vient de rendre son rapport récemment avait des conclusions dans le même sens, on est même plutôt sur une action carrément) normative, pas uniquement des accords volontaires. Et bien entendu, tout ceci ne se conçoit qu'avec des outils de régulation économique au niveau mondial ou à défaut au niveau européen. Mais au niveau européen c'est un peu insuffisant. L'effet de serre est un phénomène global, de jouer au niveau européen ça n'a pas un effet extrêmement important.

Donc il ne s'agit pas uniquement que nous on se fixe des objectifs, il faut qu'on arrive à convaincre – on n'est quand même qu'un petit pays, par rapport aux autres – les autres de vouloir aussi réduire leurs effets de serre.

Au point de vue local, on a peu travaillé sur le niveau local. On pense donc qu'il y a quand même un certain nombre de problèmes de capacité qui apparaissent à cette échéance-là mais pas un nombre énorme. D'abord sur les lignes à grande vitesse, tout ce qui part de Paris, les lignes qui sont les lignes en tronc commun dans les trois directions. Les deux grands axes ouest Atlantique et vallée du Rhône au point de vue routier. Probablement l'aéroport de Paris et l'aéroport de Nice. Et puis un problème assez global du littoral méditerranéen qui pose des problèmes de superposition, à la fois de transport urbain et de transport à long terme. Et bien entendu la capacité des ports qui, si la mondialisation continue à ce rythme, risque d'être insuffisante.

Voilà donc en résumé les cinq messages-clé :

- la croissance de la mobilité sera ralentie ;
- le développement indispensable des modes alternatifs n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route ;
- une priorité majeure : développer la recherche et renforcer la normalisation sur les économies et les alternatives énergétiques, pour la voiture, une condition nécessaire ;
- négocier au niveau mondial à partir d'une volonté européenne la régulation des émissions de CO2 ;
- et notre objectif c'est de débattre parce qu'encore une fois ce qu'on vous dit là, c'est le résultat d'une démarche mais pas une vérité ni une prévision de ce qui se passera.

Gilbert CARRERE

Merci.

(Applaudissements)

Je remercie beaucoup Monsieur Jean-Noël Chapulut d'avoir réalisé le tour de force en moins de 20 minutes de vous exposer ce qui est ici dans ce document qui s'appelle « Démarche prospective des transports 2050. Eléments de réflexion ».

Il nous a semblé qu'il était utile, quelquefois, de prendre un peu de hauteur sur un sujet, même si nous sommes largement en dessus de l'A12, il est important que nous arrivions à situer dans l'avenir, même si cet avenir n'est pas (*inaudible*) ici, mais il est important que notre jugement aille un peu jusque là. Merci beaucoup.

Mesdames Messieurs nous arrivons à cette partie-ci où trois partenaires vont s'interroger sur la même question, autrement dit : où en sommes-nous aujourd'hui ? Où en sommes-nous aujourd'hui dans ce débat où je vous rappelle que le fond et la question suivante : est-ce que ce projet d'autoroute A12 est utile ou moins utile ? C'est la question de fond du débat. Au stade où nous sommes, c'est-à-dire à mi-parcours, il nous a semblé qu'il était bon que nous posions la question devant vous, (*inaudible*), sur le thème suivant : le maître d'ouvrage, le ministère de l'Equipement représenté ici par Monsieur Francis Rol-Tanguy, directeur régional de l'Equipement, par Monsieur Colas Durrleman, directeur départementale de l'Equipement et par Monsieur Michel Labrousse qui est le chef de projet, il nous semblait qu'il était bon qu'ils puissent vous dire rapidement, naturellement ce que jusqu'ici le débat leur a apporté, ce en quoi le débat jusqu'ici les conduit à faire évoluer, à modifier, si peu que ce soit, le rapport qui est à l'origine du débat, le rapport sur lequel nous traitons.

Je leur demande s'ils veulent bien exprimer leur sentiment sur ces apports du débat. Je leur demande, je le demanderai aussi à Monsieur Louis Hubert qui est le directeur régional de l'Environnement d'Ile-de-France. La question sera la même, vous interviendrez en tant que questions ou d'observations, et puis la Commission du débat public, devant vous, s'interrogera. Chacun de ses membres, très rapidement, dira ce que le débat lui semble avoir apporté ou ne pas avoir apporté ce en quoi il a évolué ou pas évolué, les conditions ont un peu bougé ou pas bougé du tout, bref, de faire un véritable point d'étape, d'abord de la part du maître d'ouvrage, comme on dit, du ministre de l'Equipement, du représentant du ministre de l'Environnement et puis la position de nous tous, et je ne manquerai pas de donner la parole après chacune de ces interventions rapides.

Monsieur Colas Durrleman, directeur départemental de l'Equipement des Yvelines.

Le point de vue du maître d'ouvrage

Colas DURRLEMAN

Mesdames et Messieurs, qu'est-ce que le débat nous a apporté jusqu'à aujourd'hui ? Peut-être en premier lieu je voudrais dire quelques mots d'une perception que nous avons de ce débat.

Le premier point c'est que ce débat, pour la DDE, pour le maître d'ouvrage, c'est (*inaudible*), c'est une interpellation (*inaudible*) et de fait c'est le premier apport d'un mode de travail auquel, reconnaissons-le, nous ne sommes pas habitués.

Cela d'autant plus que l'Etat (*inaudible*) tout à l'heure, qui est extrêmement fourni, qui mobilise séance après séance beaucoup (*inaudible*) et qui se traduit aussi par des centaines de questions qui sont posées. Et enfin c'est un débat qui je crois pour le maître d'ouvrage se caractérise par un échange (*inaudible*).

Certes ce serait (*inaudible*) évidemment de dire que, aujourd'hui, il y a un consensus, encore que – on va le voir peut-être sur un certain nombre de points – on peut en trouver, mais en tout cas, nous ne sommes jamais me semble-t-il dans (*inaudible*), dans l'argumentation.

(*inaudible*) consensus, il me semble qu'on peut en distinguer deux qui aujourd'hui peuvent je crois (*inaudible*) l'ensemble des participants au débat.

Le premier c'est que la situation de congestion sur la RN10 et l'ampleur des nuisances que connaît cette voie ne font pas débat, plus débat.

Le second point c'est que (*inaudible*) ces débats peut-être davantage, qui était (*inaudible*) entre transport individuel, transport collectif, rail ou route, au fil des débats (*inaudible*) à travers les différentes interventions qui ont été faites, on a vu que finalement les rapports entre transport collectif, transport individuel, rail ou route, ne pouvaient pas à terme (*inaudible*). Ensuite entre deux reste à savoir quel est le dosage (*inaudible*).

Alors évidemment le débat laisse en suspens aujourd'hui beaucoup de questions, notamment sur l'opportunité d'une infrastructure nouvelle. Ici on a deux questions : une transformation de la RN10 peut-elle suffire à résoudre les problèmes posés ? Et deuxième point : les augmentations de trafic justifient-elles la création d'une nouvelle infrastructure ?

Nous allons avoir dans quelques semaines un débat complémentaire sur les (*inaudible*) de trafic qui devrait sans doute vous éclairer sur ce sujet-là. Mais aujourd'hui, les opinions du maître d'ouvrage ne sont pas encore véritablement tranchées (*inaudible*).

D'autres questions ont émergé nécessitant des approfondissements, des questions (*inaudible*) aux caractéristiques (*inaudible*), notamment au débat que nous avons eu au Mesnil Saint-Denis et un autre à (*inaudible*) et à Meaux. Quelles sont les questions relatives à l'organisation de l'échange (*inaudible*), conditions d'indemnisation, (*inaudible*), financement, mais aussi questions liées aux effets de cette infrastructure et aux tracés proposés, que ce soit (*inaudible*), et usagers agricoles, et puis parfois aussi des questions plus précises sur lesquelles d'ailleurs nous allons avoir des réunions (*inaudible*), je pense en particulier à la remarque qui a été faite, et fortement développée (*inaudible*) sur l'effet entonnoir, même double effet entonnoir, qui pourrait être créé par une infrastructure (*inaudible*) prolongation de l'autoroute A12, au moment où elle se greffe sur la Nationale 10, que ce soit au nord ou au sud.

Il y a eu aussi dans ce débat des propositions qui nous ont interpellés, nous ont aussi amenés à enregistrer, je pense en particulier à la problématique de la couverture à Montigny, les 600 mètres de couverture à Montigny, c'est insuffisant.

Il y a eu aussi une proposition qui a été faite sur un tracé passant (*inaudible*), nous avons rencontré, dans les problématiques relatives au tracé, et c'est aussi pour cela, sans doute, qu'il n'y a pas eu de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 propositions, (*inaudible*) à continuer les différents segments des tracés proposés, ce qui constitue aussi des pistes possibles.

(*inaudible*) au maître d'ouvrage. Je dirai qu'au fond nous en sommes, le maître d'ouvrage n'attend pas du débat que se dégage un consensus sur une famille de tracés, sur un tracé. Bien entendu si ça devait être le cas, il en serait ravi. Peut-être que ce que nous attendons davantage c'est qu'au fond on puisse, collectivement, faire émerger (*inaudible*) qui serait en quelque sorte des critères qui seraient des critères de choix pour le ministre lorsque dans le cadre du processus qui est (*inaudible*) débat public et qui a été rappelé tout à l'heure, il y a un certain nombre (*inaudible*). Il ne faut pas à ce moment-là que le ministre ait à la fois, bien entendu, l'ensemble des critères sur lesquels il va fonder sa position, qui est dans toute la mesure du possible, des éléments de modération de ce (*inaudible*). C'est peut-être pour ça que, aujourd'hui, je peux m'exprimer en tant que représentant du maître d'ouvrage.

Merci.

(*Applaudissements*)

Gilbert CARRERE

Y a-t-il des questions au maître d'ouvrage, soit à Monsieur Colas Durrleman qui vient d'intervenir ou à Monsieur Francis Rol-Tanguy, directeur régional de l'Équipement ou à Monsieur Michel Labrousse, chef de projet ?

Claude LEROY

Je voulais poser une question aussi bien à la conseillère régionale qu'à Monsieur. C'est l'articulation très compliquée à mon avis entre un système central, un système pyramidal, qui vient de l'État, et le local, et les réponses locales. Parce qu'au fond, les articulations locales, c'est là-dessus que nous discutons et nous ne savons jamais quel va être le rapport entre le local et le global. J'aimerais bien que les responsables de l'Équipement, de l'Environnement, me disent comment ils voient cette relation du global, du local, la hiérarchie enchevêtrée de Douglas Hofstadter.

Colas DURRLEMAN

Quelques mots pour dire que dans ce débat on s'est attaché, on essaie de s'attache dans toute la mesure du possible, à bien mettre en valeur les différentes dimensions que peut avoir cette problématique de la prolongation de l'autoroute A12. Donc effectivement, c'est une infrastructure qui a une dimension locale absolument – c'est le sujet qu'on a vu notamment lors de la dernière séance du débat public – notamment par les effets induits que cela peut avoir en termes d'aménagement du territoire dès lors qu'il y a une réceptivité qui permet d'en tirer pleinement parti. Et puis il y a par ailleurs effectivement je dirai la fonction que peut exercer cette infrastructure en termes de rocade régionale.

Ensuite la pondération des deux éléments est à prendre en compte mais il n'y a aucune contradiction entre ces deux aspects.

Eric NAINE

Bonsoir, merci de me donner la parole. Je n'ai pas l'habitude d'intervenir dans ce type d'assemblée et j'ai cru noter tout à l'heure que la représentante des étudiants de l'université de Saint-Quentin relevait qu'il y avait peu d'intervenants dans ce débat de simples citoyens, qui ne sont pas des élus ou des spécialistes de ces questions. C'est bien mon cas.

Je m'appelle Eric Naine et j'habite à Trappes depuis juin 1978. Si je suis très intéressé par ces débats d'experts, pour autant je m'interroge sur le fait que : comment se fait-il que, avec toutes ces expertises, tous ces dossiers qui ont été réalisés sur la problématique de la Nationale 10, nous en sommes encore là ?

(Applaudissements)

Comment se fait-il, avec tous ces gens de qualité dont je ne doute pas des compétences, on ait pu laisser des grands intervenants imaginer le développement d'une ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines avec en son cœur un réseau autoroutier ?

(Applaudissements)

N'ont-ils pas vu qu'il y avait quand même une contradiction dans l'aménagement du territoire et quelles en ont été les conséquences pour les populations ?

Je voudrais simplement vous livrer mon sentiment. Je suis un simple représentant de parents d'élèves dans une école maternelle qui borde la Nationale 10. Je dois dire que la situation insupportable que nous vivons aujourd'hui, c'est le résultat de cette politique d'urbanisme de ces villes nouvelles, dont Saint-Quentin en Yvelines, qui ont peut-être considéré que la qualité de vie des populations relativement modestes qui vivent notamment à Trappes, c'était une question finalement accessoire.

En effet on n'imagine mal les décideurs par exemple envisager de créer des lieux de vie de chaque côté d'un grand axe de transit routier, comme c'est le cas aujourd'hui avec la RN10 à Trappes, à Neuilly-sur-Seine par exemple.

(Applaudissements)

Ou bien imaginons que cette ville – Neuilly-sur-Seine, toujours, pour ne pas la nommer – puisse être traversée, de part en part, par une voie express ou une autoroute. Et pendant tous ces débats d'experts, il y a des dizaines et des dizaines de milliers de personnes qui souffrent depuis maintenant plus de 30 ans de cette situation.

Et cela me conduit, moi personnellement, à poser des questions qui ne sont pas des questions de spécialistes ni d'experts mais celles d'un simple père de famille, voyez-vous, qui se préoccupe de la situation de son enfant qui est scolarisé dans une école en bordure de la Nationale 10.

Par exemple est-il normal que nous, parents, nous ayons à craindre pour la sécurité de nos enfants quand ils se rendent à la gare, tout simplement, ou dans des équipements sportifs de la ville ? Est-ce normal ? Les experts se sont-ils préoccupés de ces questions ?

Est-il normal qu'il soit impossible d'ouvrir des fenêtres d'une école maternelle, l'été, quand arrivent les beaux jours, compte tenu du bruit et de la pollution que nos enfants subissent ?

Est-il normal qu'il soit impossible d'organiser, dans la ville, une sortie d'enfants à pieds, compte tenu de la dangerosité de cette Nationale 10 qui est notre lot quotidien ?

Est-il normal d'exposer aussi d'une façon permanente nos enfants à la pollution et ceci afin d'assurer un certain confort et un certain train de vie pour ceux qui profitent en fait des transports routiers, du développement économique mais qui en aucun cas veulent subir les moindres conséquences de cette réalité-là ? Mais par contre pour les populations de Trappes, on le conçoit tout à fait aisément.

De plus, imagine-t-on un instant ce que serait notre vie, si on vit comme Trappes, au quotidien, durant les longues années de travaux si les tracés sur l'emplacement de la RN10 étaient envisagés. Comment vivrait-on ?

(Applaudissements)

Aujourd'hui nous avons le bruit, nous avons la pollution, le danger permanent avec cette Nationale 10 au cœur de la ville. Et demain, qu'est-ce qu'on viendrait nous proposer après toutes ces expertises ? Parce que le dossier sur la Nationale 10 et le prolongement de l'autoroute A12, ça ne date pas d'aujourd'hui. Il y a eu multitude de dossier, je rejoins l'intervention de l'ex-élu de la Ville de Trappes qui le signalait à juste titre.

Demain pour nous ça sera encore autre chose, toujours pour les mêmes : la boue, les engins de chantier, les problèmes quotidiens pour passer d'un point à l'autre de la ville. Je traverse la ville tous les matins pour aller à la gare pour aller travailler à Paris. Demain, c'est les pieds dans la glaise. Personnellement, je crois que je me souviendrai encore longtemps de ce jour où, dans mon quartier, je me suis rendu en tant que représentant de parents d'élèves au domicile d'une jeune mère de famille dont la fille venait d'être fauchée à l'âge de 12 ans sur la Nationale 10 en bordure du quartier de la Boissière.

C'est donc une question je pense qui est posée plus globalement au-delà des débats d'experts qui sont : solidarité avec les populations des villes traversées actuellement par la RN10, réduire le niveau de circulation de cet axe en déroutant le flux de véhicules qui n'a aucune raison de traverser cette ville. Ce que nous subissons, nous ne le souhaitons pour personne. C'est pourquoi moi personnellement je considère qu'il y a vraiment urgence, parce que ça fait 30 ans qu'on attend, à prolonger cette autoroute A12. Il semble de toute évidence que le tracé qui est proposé, même s'il comporte un certain nombre d'inconvénients, est le plus raisonnable du point de vue de l'environnement mais aussi du respect des populations qui aujourd'hui souffrent de cette situation.

Messieurs les experts des Ponts et Chaussées, de la DDE, etc. vous n'ignorez rien de cette situation, rien. Et là, si je vous entends bien, on fait des prospectives sur 2050 etc., mais pendant ce temps-là, des dizaines de milliers souffrent, des personnes souffrent de cette situation. Peut-être qu'il faut arrêter les expertises et faire la chose concrètement.

(Applaudissements)

Michel LABROUSSE

On est au cœur de ce qui réunit ce soir, et depuis quelques soirs, les premiers participants, comme l'a cité au début de cette réunion Gilbert Carrère. Le maître d'ouvrage ou les experts – je ne sais

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
pas comment vous les appelez – c'est bien parce qu'ils ont pensé qu'il était nécessaire de reposer ce dossier sur la table qu'on est là ce soir.

Les considérants que vous énoncez, pour une bonne part, c'est bien parce qu'on les partage que cette question est à nouveau posée.

Je voudrais dire deuxièmement que dans ce pays ce ne sont pas les experts qui prennent les décisions, ce sont les politiques. La responsabilité collective qui fait qu'il n'y a pas eu de décision depuis 40 ans sur ce dossier, je tiens à redire qu'elle est collective. Elle est collective au sens des décideurs mais au sens de nous tous. S'il n'y a pas eu de décision prise, c'est parce qu'à un moment donné, il n'y a pas eu le minimum de consensus ou de capacité politique à faire. Je crois qu'il ne faut pas en la matière penser que tout ça se résume à des désirs d'experts. C'est notre capacité démocratique à faire. C'est l'exercice auquel une fois de plus nous nous livrons avec ce soir ce débat, avec trois mois de débat entre le début et la fin, qui permettra peut-être effectivement à un ministre de prendre une décision.

(Applaudissements)

Gérard LE BIHANIC, Conseiller municipal au Perray-en-Yvelines

Ma commune, Le Perray, est située à un carrefour important, à l'extrémité sud des différents tracés de l'A12. C'est pourquoi nous sommes autant concernés que les autres communes par le débat. Si nous additionnons tous les projets, RN10, A12 plus la future deux fois deux voies de la vallée de la Mauldre, c'est un trafic comparable à celui qui passe à Massy, sur l'A10 ou à La Courneuve sur l'A1 que nous allons subir.

Nous avons aussi la chance d'accueillir le fameux nuage invisible d'ozone qui concentre la pollution de la région parisienne et qui est stoppé, soi-disant, par la forêt de Rambouillet... Cette pollution est principalement due à la circulation auto.

La réponse que j'ai eue de la part de la Commission sur les évaluations du trafic à l'objectif 2020, est largement revue à la baisse. Pour quelles raisons ? On annonce beaucoup moins que ce qui était prévu au départ.

Je considère que les problèmes que connaissent Trappes, La Verrière, Coignières, aujourd'hui, seraient déplacés dans notre secteur en cas de réalisation de ce contournement ouest de Paris, parce que c'est bien de ça qu'il est question, et non pas du bien-être des gens de Trappes. Nous avons fait des expertises à ce sujet-là.

Nous organisons une soirée-débat au Perray jeudi soir, après-demain, pour faire prendre conscience à la population de tous ces problèmes, parce que j'ai l'impression que chez nous on n'est pas trop conscient de dangers.

Notre position est claire : ce n'est pas une nouvelle autoroute en région parisienne..., aménageons la Nationale 10 pour le bien-être et la sécurité des riverain...

(Réactions de la salle)

Développons d'autres formes de transport tournés vers l'avenir et la fin programmées des énergies fossiles : ferroutage, transports en commun. Merci.

(Applaudissements)

Henri POUILLOT

J'habite à Trappes depuis presque 40 ans et depuis 35 ans à quelques centaines de mètres de la Nationale 10 et je veux dire que je trouve un peu indécent ce que je viens d'entendre là en particulier, parce que depuis le temps qu'on souffre au quotidien de ces nuisances, proposer d'aménager la Nationale 10 et de continuer de supporter ces nuisances est complètement indécent et inhumain.

(Applaudissements)

Sous prétexte de déranger quelques chevreuils – eux peuvent se déplacer sans problème, aller un peu plus loin...

(Réactions de la salle)

... on a envie de polluer, de mettre en danger la vie de tas de personnes. Est-ce qu'il faut attendre encore un ou deux morts sur notre Nationale 10 pour que les techniciens et les technocrates de tous niveaux décident enfin qu'on mette en place les moyens réels pour qu'on puisse vivre dans d'autres conditions et non pas attendre indéfiniment de nouveaux dossiers, remettre sur la table – comme je viens d'entendre – le dossier pour l'étudier encore plus à fond, etc. ? Il y en a marre, il faut vraiment immédiatement qu'on n'attende pas encore des années et des années à ce que la Nationale 10 supprime l'autoroute mais qu'on poursuive l'A12 à l'extérieur des villes.

(Applaudissements)

Fabrice JEAN, Montigny

De la présentation de vous, Monsieur, j'ai retenu qu'en 2050 que, dans vos hypothèses, il y avait un doublement du trafic automobile sur des distances supérieures à 1 000 km. Vous avez d'autre part signalé qu'il y avait un goulet d'étranglement très net sur l'axe routier qui va franchir les Pyrénées sur la façade atlantique. Cet axe, actuellement, ça va être au sud de (*inaudible*). Et donc il me semble qu'une des raisons – si je vous écoute – de réaliser cette infrastructure de l'A12, c'est surtout de permettre l'écoulement de ce trafic, au quel cas ce n'est pas un problème entre Trappes et Montigny, entre Trappes, Maurepas et Le Perray ou (*inaudible*) – on est tous solidaires là-dedans. Ça veut dire qu'on va avoir un axe qui va surtout nous traverser, ça ne va pas régler les problèmes locaux, ça ne va pas soulager Trappes, ça va simplement amener beaucoup plus de trafic sur la région. Et là-dedans on sera tous perdant, c'est tout, pour l'intérêt national, c'est-à-dire faire passer un grand axe qui est nécessaire parce que c'est un goulet d'étranglement du nord vers le sud de la France.

(Applaudissements)

Jean-Noël CHAPULUT

Je ne pense pas avoir dit ça. Je pense avoir dit que l'A12 servirait pour résoudre le problème de l'axe ouest. Je ne suis pas expert sur ce point-là. La DRE est probablement plus à même de répondre que moi. Mais a priori ce n'est pas par là que ça passerait.

Je ne suis pas franchement compétent sur l'A12. Je suis quand même allé sur le site pour regarder quelle était la composition du trafic et des prévisions et il me semble que l'interrégional n'est pas l'enjeu de l'A12. L'enjeu c'est le local et le régional, ce n'est pas l'interrégional. J'ai peut-être mal lu, je ne sais pas...

Francis ROL-TANGUY

Je veux simplement rappeler les chiffres-clés que l'on rappelle sur la structure, la répartition du trafic. S'agissant notamment des poids lourds, lorsqu'on prend en compte le périmètre de l'Ile-de-France, et si on se projette en 2020 sur le trafic simulé sur le prolongement de l'autoroute A12, il n'y aurait que 15 % du trafic total qui serait constitué du trafic de transit Ile-de-France, donc de poids lourds ayant comme origine un point en dehors de l'Ile-de-France et une destination en dehors de l'Ile-de-France, 15 % du trafic total.

La majorité du trafic est un trafic dit d'échange entre l'Ile-de-France et le reste du pays, parfois aussi pour l'international, tout simplement parce que ce trafic qui circule sur des voies comme l'autoroute A12, la RN10 sert à approvisionner la région Ile-de-France qui comporte 11 millions d'habitants.

Sur ces 15 % de trafic de transit qui circuleraient sur le prolongement de l'autoroute A12, il n'y aurait qu'une proportion encore plus faible qui constituerait du trafic dit international du nord de l'Europe au sud de l'Europe. Pour être également très complet, sur des distances longues, depuis le nord de la France jusqu'au sud de la France, du nord de l'Europe jusqu'au sud de l'Europe, la politique d'aménagement du réseau ferroviaire et du réseau routier national est de permettre des itinéraires de rocade. Il y a les autoroutes A28, A29, A26, respectivement à l'ouest, à l'est de la région Ile-de-France qui sont faites pour contourner l'Ile-de-France depuis les grands pôles générateurs de trafic. Il y en a un qui a été évoqué tout à l'heure, qui est le Port 2000. Là encore, moyennant l'expertise que nous aurons prochainement, le 30 mai prochain, la question du trafic de transit international n'est pas l'enjeu, le volume de circulation sur le prolongement de l'autoroute A12.

Gilbert CARRERE

Une question encore avant de passer la parole à l'intervenant suivant.

Francis GAURON, Bois d'Arcy

Nous avons fondé avec des amis il y a une dizaine d'années un collectif qui tente à lutter contre les nuisances de l'A12 et de la N12. J'ai appris il y a peu de temps qu'il n'était pas question de doter la nouvelle zone d'habitation à la sortie de Bois d'Arcy de quelque protection phonique qu'il soit. Je me demande – c'est là la question – si on va recommencer la même chose qu'à Trappes, parce qu'il y a des gens qui prétendent que la N12 ferait une très bonne voie de détournement. Ma question est toute simple : comment envisage-t-on de protéger les riverains des routes et des autoroutes ? C'est une question que j'ai posée récemment à Monsieur Huchon qui n'a pas su me répondre d'ailleurs. C'est très difficile. Monsieur Vuilliet qui est le maire de Bois d'Arcy nous a demandé de faire une étude et de faire des propositions pour protéger, justement, les malheureux riverains, qu'il s'agisse de la N10, et que ça sera probablement pour la N12 la même chose :

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
comment protéger ces gens-là d'une façon efficace ? Les murs anti-bruit c'est assez illusoire et la seule protection c'est la couverture. Ça coûtera abominablement cher mais les gens pourront dormir en paix sans pour autant vivre derrière des doubles vitrages et des protections phoniques sur leur maison.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Je vais demander à Monsieur Hubert, directeur régional de l'Environnement, ce qu'il retient, s'il veut bien venir au pupitre, pour le compte du ministère de l'Environnement, de ce débat vu d'ici.

Louis HUBERT

Merci Monsieur le président, de me donner la parole. J'ai eu l'occasion de *(inaudible)*. Ma position de directeur de l'Environnement est forcément complémentaire et cohérente avec celle du maître d'ouvrage et de la direction régionale de l'Équipement. La question que vous me posez effectivement n'est pas très simple. Finalement plusieurs acteurs ont rappelé que depuis 30 ans il ne se passait rien, que la décision n'appartenait pas aux techniciens mais appartenait aux élus. J'ose espérer qu'un débat comme celui-ci et la méthode d'approche et d'examen d'un projet d'une telle importance permettra de sortir, rapidement, de *(inaudible)*.

J'irai au-delà de cette réponse peut-être en reprenant un certain nombre de questions qui ont été posées dans les précédents débats, et en projetant quelque part : comment on fait ? En quoi la question environnementale est prise de façon tout à fait différente de la manière dont *(inaudible)*.

Jusqu'à il y a très peu d'années, l'environnement était plutôt présenté comme une contrainte. Et ça peut-être été un frein pour analyser un certain nombre d'infrastructures. Aujourd'hui l'environnement est pris très en amont. Un débat comme celui que nous avons actuellement, pour le projet de l'A12, en est bien un témoignage. La question environnementale sera prise très en amont du projet, comme doit être prise en compte la question de la santé, de l'économie, du social. Ça n'est plus un critère qui arrive en dernier ressort pour bloquer un projet.

Ça doit être une série de préoccupations qui aident à éclairer le décideur, à éclairer les élus ou les pouvoirs publics qui auront à prendre une décision, en l'occurrence la décision de réaliser ou de ne pas réaliser de tels tracés.

Je propose de présenter un certain nombre d'éléments, quelques éléments qui sont plutôt de la compétence du directeur régional de l'Environnement, donc plutôt des aspects locaux liés au projet. Je n'aborderai pas les décisions plus générales que Monsieur Jean-Noël Chapulut a exposées, des grands enjeux sur l'augmentation des gaz à effet de serre, sur le choix alternatifs de transport. *(inaudible)* tout à l'heure et notamment la dernière loi constitutionnelle de la charte de l'environnement, qui nous impose – c'est aussi fort que les Droits de l'Homme – de penser à ces questions d'environnement très en amont des projets.

Sur le plan plus local, et dans un certain nombre de domaines de compétences qui sont ceux de *(inaudible)*, que pouvons-nous apporter au maître d'ouvrage pour lui permettre de mieux formaliser le projet, mieux éclairer ceux qui auront à prendre la décision ? Et *(inaudible)* je répondrai à un certain nombre de questions qui ont été posées lors des *(inaudible)*. Et *(inaudible)* je répondrai à un certain nombre de questions qui ont été posées lors des *(inaudible)*.

Là vous avez simplement les tracés, les différentes familles, il y a une trentaine de tracés. Notre rôle, à la direction régionale de l'Environnement, c'est de fournir, porter à connaissance tous les éléments d'information.

Le premier élément d'information c'est l'inventaire des tracés, c'est l'inventaire des essais (*inaudible*) intéressants qui peuvent être impactés par un projet.

La carte que je vous ai présentée ici est celle des (*inaudible*) qui sont des zones (*inaudible*) écologique, comme ici et comme ici. Ce que vous voyez assuré, (*inaudible*), l'étang des Noë, on voit apparaître d'autres zones avec des grandes hachures qui sont des (*inaudible*). Ce n'est pas une réserve, ce n'est pas classé, ce n'est pas protégé. Je veux simplement dire que sur ces territoires vivent, se développent des espèces animales et végétales qui sont protégées, où nous avons, collectivement, un devoir, une obligation réglementaire d'assurer la protection de ces espèces ou en tout cas de ne pas les détruire.

De la salle

Et l'espèce humaine ?

Louis HUBERT

Deuxième élément d'information pour apporter la connaissance, c'est le réseau (*inaudible*), des espaces protégés. Je passe rapidement sur le fondement, ce sont des lois européennes, depuis 1979 pour les oiseaux et 1992 pour les espaces, et les espèces animales autres que les oiseaux, qui cherchent à constituer un réseau d'espaces protégés permettant de préserver des espèces animales et végétales fragilisées relativement rares. C'est important et je vous rappelle – petite parenthèse compte tenu de la réaction que vous avez entre vous – que la préservation (*inaudible*) de biodiversité participe au maintien de l'espèce humaine sur la planète.

(*Applaudissements*)

Secundo d'assurer la constitution en France – puisque le réseau des (*inaudible*) spéciales pour la protection de la faune ou des oiseaux a été présenté par (*inaudible*) écologie il y a 10 jours à la Commission européenne. Par contre il y a l'échelle nationale, ils sont à peu près 4,5 millions hectares. (*inaudible*), c'est à peu près le même ordre de grandeur, 4,5 millions hectares. Donc d'ici (*inaudible*) pour les oiseaux, 25 sites en région Ile-de-France, pour les (*inaudible*) et les autres espèces.

La carte présente (*inaudible*) de la zone. C'est sur celle-ci. Qu'est-ce que ça va amener ? C'est un petit peu plus fort que (*inaudible*). C'est-à-dire que non seulement il y a des espèces protégées mais il y a (*inaudible*) pour les gestionnaires de ces territoires, de maintenir des milieux favorables à la préservation de ces espèces. Ce n'est pas un classement, ce n'est pas (*inaudible*) où tout serait interdit, c'est simplement l'obligation de maintenir des milieux favorables.

Il est pris en compte que la gestion qui était exercée sur ce territoire – c'est toujours un territoire agricole ou forestier – a permis le maintien de ces espèces. Donc grosso modo, on va dire qu'en poursuivant les modes de gestion actuels, la Fédération des espèces en cause sera (*inaudible*).

Un projet routier comme celui de l'A12 a forcément un impact s'il passe dans ces sites ou à proximité. (*inaudible*) de l'Environnement, les textes qui appliquent les lois (*inaudible*) ont prévu

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
une étude d'incidence pour mesurer quel serait l'impact d'une infrastructure importante sur un site naturel donné.

En clair, si des familles de projets de l'A12 passent, traversent un des sites de Natura 2000, on doit étudier l'impact sur les espèces.

Ça, ce n'est pas forcément pour vous éclairer. Je (*inaudible*) pour les oiseaux. Il faudra apprécier le fait de savoir si le tracé remet en question la présence des oiseaux qui étaient (*inaudible*).

Si l'incident du projet est fort – la procédure est un peu plus complexe – on doit d'abord mener une expertise approfondie, la présence de publics, en informer la Commission européenne, la réalisation du projet. Un certain nombre de conditions doivent être présentées, notamment le fait (*inaudible*) alternatif, annoncer qu'il y a des raisons impératives d'intérêt public et montrer que (*inaudible*) le cas échéant.

Tous les projets n'ont pas forcément cette force et cet impact. Si le projet n'a pas d'impact majeur, (*inaudible*) de façon volontaire (*inaudible*) il est évident qu'il n'y aurait pas d'impact, au quel cas il n'y aurait pas besoin de faire une étude approfondie.

Troisième catégorie d'information à porter à connaissance : (*inaudible*) parc naturel régional. Je rappellerai simplement que le PNR est doté d'une charte, qui est une émanation de la volonté des élus et que cette charte est approuvée par le ministre de l'Ecologie, qui a signé un décret qui crée (*inaudible*) et qui permet de renouveler les parcs. Et lorsqu'un parc ne respecte pas une charte, il peut être déclassé.

Donc juridiquement, un projet routier, autoroutier, n'est pas incompatible avec un parc naturel régional. On a plusieurs exemples en France dans des parcs naturels régionaux, qui ont été mis en place alors que les infrastructures routières existaient ou inversement.

En revanche, c'est la responsabilité du président du PNR de s'attacher à ce que tout projet d'une certaine ampleur ne soit pas contraire à la charte qui constitue le PNR. En tout cas le ministère de l'Ecologie est un peu le garant du respect de la charte veillerait à ce que les projets qui peuvent impacter le PNR ne soient pas contraires.

Dernier élément territorial, si je puis dire, de porter à connaissance, qui traduit là aussi un aspect (*inaudible*) qui est la qualité des paysages. Vous savez que depuis maintenant 100 ans, la loi de 1906 – la France est assez en avance sur d'autres pays – a protégé des territoires qui présentaient un paysage, le paysage expression d'une forme de développement du territoire, à protégé des paysages de grand intérêt. C'est ce qu'on appelait les sites classés ou, avec une protection moins forte, les sites (*inaudible*).

La carte qui vous est présentée montre dans les hachures plus soutenues, à l'écran, le site classé et l'enveloppe plus large, le site (*inaudible*).

On a donc débattu sur les effets du classement du site et la compatibilité d'un projet de route, d'une insertion importante dans un site classé. Le Conseil d'Etat avait été saisi et a rendu son expertise il y a quelques années, en 1991, pour savoir si le tracé autoroutier est compatible ou non avec (*inaudible*) de classement de 1980, qui a protégé (*inaudible*). Le Conseil d'Etat a rappelé que c'était incompatible et que la seule solution juridique pour permettre de faire passer un projet routier dans le vallon était de déclasser. Le déclassement est-il une chose possible ? Oui en théorie. Sur les 2 700 sites classés en France, le Conseil d'Etat en a déclassé 20. Et sur les 20, il faut savoir

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 que c'est parfois (*inaudible*) et qui n'avait plus raison d'être, ou qui avaient été classés de façon (*inaudible*). Très clairement, le déclassement n'est pas une chose impossible. C'est une procédure qui est exactement parallèle à celle de classement, une procédure longue, il faut le savoir, et qui devrait être mise en œuvre avec les (*inaudible*) du public, avec une enquête administrative et sanctionnée par le Conseil d'Etat, sachant que là encore le Conseil d'Etat a sans doute la même attitude qu'aura la Commission européenne par rapport à l'impact d'un projet (*inaudible*) 2000, ce sera de demander à l'administration pourquoi a-t-elle classé un territoire et quelques années après demandé (*inaudible*). Les arguments devront être suffisamment étayés et notamment appuyés par (*inaudible*).

Voilà pour tous les éléments territoriaux qui doivent éclairer le maître d'ouvrage.

Je terminerai par quelques aspects liés à l'eau, puisque personnes avaient posé des questions. Là c'est moins territorial même si cette carte montre l'existence d'un certain nombre de zones humides, d'étangs : l'étang des Noë, qui jouent un rôle. Il est évident que tout projet devra être apprécié par rapport à l'impact possible qu'il peut avoir sur la qualité des eaux de pluie, des nids aquatiques et surtout la qualité de l'eau. Vous savez que l'eau que vous buvez est souvent puisée dans la nappe ou dans les cours d'eau (*inaudible*) si le projet d'aménagement ne la pollue pas.

Nous bien sûr nous sommes en amont pour donner toutes ces informations à vous, public, aux élus, au maître d'ouvrage, et nous nous situons également en aval, puisque là aussi des procédures nouvelles donnent au ministère de l'Ecologie et au préfet, avec l'appui de l'Environnement, le soin, sur les grands projets, les programmes économiques etc. mais également sur les projets d'une certaine importance, de responsabilité de garant environnemental. Le garant environnemental est celui qui s'affirme (*inaudible*) prise en compte (*inaudible*) procédures ont permis étape par étape, de l'intention de réaliser le projet jusqu'à sa réalisation, de bien prendre en compte les questions environnementales.

Voilà quelques éléments que je voulais apporter pour montrer que l'environnement doit être présent durant ces procédures.

(Applaudissements, réactions de la salle)

Gilbert CARRERE

Y a-t-il une ou deux questions à Monsieur Hubert ?

Monsieur LEMESTRE

Bonjour Monsieur le président. J'habite à Montigny-le-Bretonneux. Je profite de cette question sur l'environnement pour rebondir sur un thème – je pense qu'il faut être un peu plus large dans ce débat – qui est la pollution de l'atmosphère, de l'environnement en général et les gens qui sont exposés, et plus également de toutes les espèces animales nous entourant.

Je suis moi-même père de six enfants, heureux, et dans les six enfants, j'en ai trois qui sont asthmatiques dont un qui a passé les trois premières années de sa vie en grande partie hospitalisé. Donc je suis extrêmement préoccupé par la montée des maladies pulmonaires et très sensibilisé, comme également mon collègue de Trappes, à tout ce qu'on peut faire en tant que parent pour réduire cette pollution auprès des enfants.

Je suis à Montigny-le-Bretonneux et pourtant je suis extrêmement sensible à tous les arguments qui sont avancés par les gens qui habitent à Trappes, parce que je prends aussi la Nationale 10. La Nationale 10, c'est invivable, c'est dangereux et parfois c'est aussi mortel.

Monsieur le président, ma question est : pourquoi tous les tracés alternatifs à la N10 passent-ils par Montigny-le-Bretonneux ? Ils risquent de faire subir à une population qui n'est pas celle de Trappes et qui est celle de Montigny-le-Bretonneux, l'expérience qui est actuellement vécue par les gens qui habitent à Trappes, et ceci à double titre : 1. par un tracé qui passe directement au cœur de Montigny-le-Bretonneux, 2. par la création de deux échangeurs au niveau de Montigny-le-Bretonneux qui vont créer, en plus de ce trafic direct, un trafic indirect sur les artères qui vont dans Montigny-le-Bretonneux et qui à mon avis vont créer une pollution et également toutes les expériences que vous vivez à Trappes sur une autre ville qui est celle de Montigny-le-Bretonneux. Conclusion, je dirai que ce projet sur le prolongement de l'A12, il se fait, il ne se fait pas. S'il se fait, il doit se faire en dehors des zones urbaines, c'est-à-dire en dehors de Saint-Quentin en Yvelines.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

C'est une déclaration plus qu'une question. Monsieur Labrousse, si vous voulez répondre en deux minutes.

Francis ROL-TANGUY

Une des réponses qui peut être donnée à l'origine historique des familles 2, 3 et 4, et qui sont celles qui, vous l'avez rappelé, comportent un tronc commun dans la traversée de Montigny-le-Bretonneux, c'est parce que dans le schéma d'organisation de la ville nouvelle telle qu'elle était imaginée en 1970, il y avait 1. l'idée d'une desserte des villes nouvelles par une autoroute. Il était prévu un contournement sud. C'est la raison pour laquelle, à tort ou à raison on peut parler de tracé dit « historique » pour celui de (*inaudible*) Pommeret puisqu'il est apparu en 1965, il a été confirmé en 1976. Le schéma d'organisation de l'urbanisation de la ville nouvelle et notamment celui de Montigny-le-Bretonneux, à l'époque, avait réservé une emprise, qu'à l'époque on considérait comme suffisamment large pour y insérer une autoroute et qui aujourd'hui pose de nouvelles exigences qu'il nous faut traiter dans le cadre de ce projet.

Ensuite si on faisait un rapide historique de toutes les solutions qui ont pu être imaginées pour le prolongement de l'A12 depuis 20 ans, on l'a fait au cours de ce débat, il y a les solutions par le nord, par la RN12, mais il y a même eu également le contournement encore plus par le sud mais qui ne répondaient plus aux objectifs de desserte de la ville nouvelle et qui avait des fonctions complètement différentes.

Jacques MARECHAL, Elancourt

J'ai entendu comme vous, dans la salle, des murmures à la présentation de la DIREN concernant l'homme. Il est clair que l'homme fait partie des espèces biologiques qui ont réussi, n'est-ce pas ? Et qui mérite quand même qu'on s'intéresse à lui dans le domaine de l'environnement. Mais il ne faut pas en tenir rigueur à la DIREN, ce n'est pas dans ses compétences. Et c'est extraordinaire en France, quand vous parlez d'environnement, on parle d'oiseaux, on parle de forêts, on parle d'eau,

mais il y a des domaines qui ne sont pas de la compétence de la direction de l'Environnement, or c'est l'environnement. La pollution de l'air, la DIREN n'a pas compétence. L'énergie, la DIREN n'a pas compétence. Les déchets, la DIREN n'a pas compétence. La Santé, la DIREN n'a pas compétence. Est-ce que la Commission ne pourrait pas inviter de temps en temps des gens qui ont la responsabilité et la compétence dans ces domaines ? Je pense entre autres en Ile-de-France à Air Parif, pour la pollution de l'air. Je pense, pour les problèmes énergétiques, à une agence nationale qu'est l'ADEME, etc. etc. Donnons aux compétences – et on ne peut pas en vouloir à la DIREN, l'organisation de l'Etat étant faite, ce qui est un petit peu stupide mais c'est comme ça, donnons peut-être aux organismes compétents la parole à ce niveau.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Je vais vous répondre tout de suite. La Commission du débat public a le souci – je crois que ça commence à se sentir – de faire intervenir à peu près tous ceux qui ont effectivement une compétence sur le sujet. L'ADEME dont vous parliez est sous la tutelle du ministre de l'Ecologie. Donc si vous souhaitez que l'ADEME intervienne, il faut passer par Monsieur Hubert qui ne manquera pas de (*inaudible*). De même pour les problèmes de déchets ou autres, je crois que Monsieur Hubert peut vous dire qui est compétent et qui peut venir. Monsieur Hubert ?

Louis HUBERT

Nul n'est omniscient donc je ne connais pas tous les sujets. J'ai pris le soin, avant même de présenter un certain nombre de sujets et dans le débat de mon exposé, de dire que je ne traiterais pas tout, et notamment tous les sujets que vous avez évoqués. Effectivement ce sont des sujets qui peuvent être abordés. Cela étant, de façon très intuitive, j'ai le sentiment que dans le choix d'un certain nombre de scénarii, un certain nombre de questions ne soient pas discriminantes. Le tracé passe à tel ou tel endroit, les questions de santé – peut-être pas pour les populations immédiatement locales, mais ça peut être pour des populations un peu plus éloignées – sont du même ordre, de même nature.

Régis BERGOUNHOU, secrétaire général de la Fédération nationale des usagers des transports, ancien président des Riverains de l'autoroute A12

Déjà il y a 30 ans, moi en particulier, et d'autres, considérons que la traversée de Trappes était tout à fait inacceptable. Ceci dit, le projet qui était le même à l'époque était aussi pour nous inacceptable. Pourquoi ? Parce que construire une autoroute c'est créer un aspirateur à voitures, et on recréerait immédiatement ce qui a été dit tout à l'heure : un engorgement au niveau de l'A12 avec la conséquence que les voitures irrigueraient aussi bien Saint-Cyr, Bois d'Arcy et les autres communes de la région. On transférerait immédiatement une pollution qui existe à Trappes sur d'autres communes, ce qui n'est pas la solution.

Nous considérons à l'époque que l'aménagement raisonnable de l'A12, de façon à diminuer considérablement la pollution était la solution. Depuis ce temps-là, quelle est l'évolution des besoins ? En créant une autoroute de prolongement de l'A12, on crée une radiale. Or il me semble que la demande actuelle n'est pas de radiale, elle est de tangentielle entre les différents pôles de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
l'Ile-de-France. Recréer une radiale, c'est transférer une pollution, ce n'est pas résoudre le problème.

Il me semble que s'il y a des infrastructures à faire, elles sont d'est en ouest ou du nord au sud mais sûrement pas en convergence vers Paris.

Si on reprend les chiffres qui ont été donnés, 15 % de transit. 15 % de poids lourds, ce qui est complètement différent. D'une automobile à un poids lourd, la pollution est extrêmement différente. Donc on dévierait à 100 ou 150 km 15 % de poids lourds et non pas 15 % de véhicules légers.

Par ailleurs, si on crée entre le pôle de Saint-Germain et Saint-Quentin en Yvelines des radiales, des tangentielles relativement raisonnables, on retire, à mon sens, une partie de l'aspirateur que constituerait la prolongation de l'A12.

Troisièmement enfin, il me semble quand même – ce n'est pas parce que je suis secrétaire générale de la FNAUT – que la création de transports en commun, de Saint-Germain à Saint-Quentin en Yvelines et en particulier la traversée de la plaine de Versailles, est tout à fait nécessaire.

Voilà grosso modo le bilan que je voulais faire.

(Applaudissements)

Francis ROL-TANGUY

Rapidement quelques mots. Comme l'a redit Michel Labrousse, il y a une séance le 30 mai qui sera consacrée aux études de trafic. Je pense que les études qui sont en tous les cas dans le dossier du maître d'ouvrage et qui seront là à livrer, y compris vis-à-vis de quelques experts, à capacité de confrontation, nous, tel que le dossier est présenté, il n'y a pas d'aspirateur à voitures par cette prolongation de l'A12, les chiffres sont là.

Et deuxièmement quand vous parlez de 15 % de trafic de poids lourds, je reprends les chiffres qu'a cités Michel Labrousse tout à l'heure parce que je pense qu'il y a eu incompréhension, ce qu'on est en train de dire, c'est que sur le trafic de poids lourds au sein du trafic créé sur l'A12 en 2020, par la prolongation, il y aura 15 % de trafic de poids lourds de transit, c'est-à-dire 15 % dont on pourrait dire : « Ces poids lourds n'ont pas de lien avec la zone traversée ». Les 85 autres pourcents de poids lourds sont soit dans des échanges internes à la zone Ile-de-France, soit ont une destination ou une provenance de cette zone-là. Donc les 15 % dont on parle, ce n'est pas 15 % de trafic polluant sur le trafic général, c'est 15 % du trafic et du trafic de transit, c'est-à-dire celui qu'effectivement on peut toujours se dire qu'on a rempli des vides.

Gilbert CARRERE

Monsieur, s'il vous plaît, le 30 mai aura lieu cette table d'experts, qui sera certainement à Coignières. Je vous invite à y assister à titre personnel et comme représentant de la FNAUT justement, ça m'intéresse beaucoup.

Encore deux questions.

Dominique DARIO, Mesnil Saint-Denis

Je voulais remercier sur l'intervention du monsieur (pas le dernier mais l'avant-dernier). Je suis quand même un peu étonnée que lorsqu'on parle d'environnement, on ne parle jamais d'urbanisme. Je trouve quand même qu'il est un petit peu dommage qu'on nous ait toujours présenté l'environnement et les impacts en termes négatif sur les paysages et qu'on ne nous les présente jamais en termes positifs également sur le paysage, mais là le paysage urbain.

Je trouve qu'il est dommage que l'on n'ait pas d'urbanistes qui viennent nous parler. Je fais une demande : est-ce qu'on ne pourrait pas avoir des urbanistes qui viennent nous parler de l'impact de l'A12 sur toute la région et pas uniquement l'environnement en tant qu'environnement je dirai campagnard. Il y a aussi l'environnement en ville.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Je vous signale que le ministère de l'Équipement a toute une partie de ses services qui sont des services d'urbanisme. On peut faire intervenir des responsables, mais le ministère (*inaudible*) tous sujets. Autre question ? Une dernière.

Rachida EL HAROUAT, conseillère régionale, conseillère municipale à Trappes

Je voudrais poser la question à Monsieur sur l'environnement. Je n'ai rien contre les animaux, bien au contraire, je les adore, mais néanmoins je pense aux humains. Avez-vous l'intention de classer les Trappistes ? Parce que dans 50 ans, ils seront peut-être en voie de disparition.

D'autre part j'aimerais bien savoir comment il est allé chercher que dans 50 ans, les avions coûteraient plus cher, les véhicules aussi. Je vais vous donner juste un exemple. En 2001, j'ai acheté un billet d'avion Paris, une destination Maroc, je l'ai payé 3 500 francs. Je viens d'acheter la même chose aujourd'hui, je l'ai payé 1 200 francs. Vous voyez, en cinq ans, ça a bien diminué. J'ose croire quand même que dans 50 ans, puisque nous sommes un pays « progretiste », ce sera moins cher.

Là aujourd'hui, ça fait quand même un petit bout de temps qu'on fait ces réunions, j'ai réellement l'impression que c'est un combat des riches contre les pauvres.

(Applaudissements)

Dans ces cas-là, j'invite les Trappistes à mettre un barrage sur la N10 et on va interdire les véhicules du Mesnil Saint-Denis, de la vallée de Chevreuse... Oui, exactement, et on verra où vous irez, et on verra pas où vous passerez, Monsieur.

(Applaudissements)

De toute façon sur la N10, nous n'avons pas un mètre (écoutez Monsieur, c'est la première fois que je prends la parole, je termine), concernant Trappes, nous n'avons pas 1,10 m de mur anti-bruit. Bien évidemment ce n'est pas la faute de la DDE, c'est la faute de la municipalité. Il aurait fallu qu'elle fasse la demande auprès de la DDE, puisqu'on vous fait la demande et vous le faites. Nous

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
les Trappistes, on n'est pas gâté. Et des morts, nous en avons pas mal. Entre autres les enfants. Les animaux, je veux bien, mais les humains avant. Je vous en remercie.

Guy MALANDAIN

Juste un mot pour dire que je trouve que le débat s'est fort bien passé jusqu'à maintenant, chacun échange ses arguments. En tant que maire de 1 700 animaux, je souhaiterais simplement qu'on ne rentre pas dans la caricature, merci.

Gilbert CARRERE

Avant d'aborder la dernière partie de cette réunion, je vous lis très rapidement quelques-unes des questions posées par écrit, il y a ceux qui sont intervenus oralement et puis il y a ceux qui sont intervenus par écrit. Je ne vais pas vous donner des réponses à chacun, je vais quand même lire les questions, simplement quelques-unes, il est entendu qu'il sera répondu à chacun sur la question qu'il aura posée.

Nous allons bientôt parler des tracés et de leur coût », c'est Monsieur Pierre Radillet qui écrit, « quel est le coût de la Commission particulière de débat public sur le prolongement de l'A12 ? », bonne question, « en pourcentage de coût du projet le moins élevé ? ». La réponse est : 0,03 %, point.

Monsieur Leroy Lamy, écrit – c'est une déclaration – : « J'applaudis la Commission régionale et remercie Emmanuelle Ledoux pour l'exposé clair de la position régionale dans ce débat ».

Monsieur Grégoire Billot vient de faire un retour (*inaudible*) : « Sans aucun élément chiffré, y aurait-il un compte-rendu écrit ? ». C'est la même question de Monsieur Baudouin. Oui, la réponse est oui, bien entendu, ceci figurera dans les annexes du compte-rendu public.

Autre question de Monsieur Jean-Christophe Lemaître, à Montigny-le-Bretonneux : « Pour soulager les débats (*inaudible*), et surtout ne pas) créer de situations similaires aux habitants de Montigny, pourquoi un tracé évitant complètement les agglomérations et passant dans le prolongement de la RN12 ne ferait-il pas partie de la famille des projets ? » Je réponds à Monsieur Lemaître : c'est une question qui a été posée effectivement par un maire, le maire de Maurepas, et une question qui sera mise à l'étude.

Une dernière citation (il sera répondu aux autres) : « Serait-il possible de rappeler (*inaudible*) sur l'A10 et (*inaudible*) avec l'A12 en prolongement hors 10. Quel trafic interne et quel transit quitterait la Nationale 10 ? » Je crois que la question a eu une large réponse à l'instant.

Et puis, dernière question écrite, de Monsieur Caterforce, de Montigny, également : « Dans la mesure où un équipement de ce type est fait pour durer plusieurs décennies et que le pétrole est amené à se raréfier et donc à devenir plus cher, est-il opportun d'envisager l'extension de l'autoroute plutôt que de privilégier les transports collectifs ? » Nous y répondrons, c'est un sujet évidemment qui est déjà abordé.

Je suis désolé (*inaudible*) pour les questions écrites, on rend la réponse.

Nous abordons la dernière question... Oui ? Une seulement.

De la salle

Madame Elise Dujardin a posé la question : une grande partie de la population de Trappes n'a pas reçu les documents concernant le débat public. Comment pensez-vous remédier à ce dysfonctionnement ? Je crois Madame que la réponse vous a été donnée par téléphone. La CPDP a renvoyé aux adresses modifiées tous les documents qui avaient été classés par La Poste NPAI, « N'habite pas à l'adresse indiquée ».

Gilbert CARRERE

Mesdames Messieurs, nous abordons pour quelques minutes le dernier point qui est celui-ci.

Que pense, que voudrait le maître d'ouvrage, de ce débat tel qu'il a été mené jusqu'à aujourd'hui et pour la suite ? Quelle est la position de la DIREN, du directeur général de l'Équipement sur le débat tel qu'il est et sur ce qu'il devrait devenir ?

Et puis la Commission particulière se pose les mêmes questions. Autrement dit, au point où nous en sommes, est-ce que l'opportunité de l'Autoroute 12 se pose toujours plus ou moins ? Quels sont les points qui nous ont retenu ? Qu'avons-nous l'impression de (*inaudible*), de propositions le cas échéant ? Ou pas ? Ou peu ? C'est que chacun d'entre nous, des quatre, va essayer de répondre librement en cinq minutes chacun. Monsieur Beaucire.

Le point de vue de la Commission

Francis BEAUCIRE

(Excusez-moi, je m'étais habitué à ce que ce soit vous qui parliez... La seule chose qu'on n'avait pas mise au point, c'était l'ordre).

J'ai tiré le sujet « Opération d'intérêt national », en langage codé OIN. Je vous rappelle que nous nous replaçons là dans la perspective du bilan des six premières séances et au fond chacun d'entre nous va essayer de développer un des points qui est apparu comme un point important au cours de ces séances. Nous avons vu surgir l'Opération d'intérêt national plateau de Saclay. J'ai retrouvé une carte – si on peut la voir. J'ai pris le RER le 19 septembre 2005 et sur les sièges du RER il y a le journal « 20 minutes ». J'ai découpé cette carte à tout hasard et plusieurs mois après, comme vous voyez, elle va nous servir.

L'Opération d'intérêt national est une opération dans laquelle l'Etat prend l'initiative d'un grand aménagement urbain, prend ou reprend l'initiative, puisque comme vous le savez, très probablement, depuis une bonne quinzaine d'années, l'Etat s'est progressivement dessaisi d'un certain nombre de ses responsabilités en matière d'aménagement au profit des collectivités territoriales. Donc l'OIN est un dispositif qui reste entre les mains de l'Etat et qui se fait évidemment en partenariat avec les collectivités. Je vous rappellerai que c'est un grand changement par rapport aux années 60, 70 et 80 qui ont vu naître en fait la métropole dans laquelle nous vivons. Je vous rappelle que les décisions de l'Etat à cette époque, ça a été les villes nouvelles, en particulier, ça a été l'interconnexion des lignes de chemin de fer – les lignes de RER

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 aujourd'hui – ça a été le boulevard périphérique et l'A86 mais ça a été aussi les Parcs naturels régionaux.

Donc aujourd'hui on est dans une configuration tout à fait intéressante : l'Etat reprend l'initiative sur un territoire voisin de Saint-Quentin en Yvelines qui fait le lien en quelque sorte, comme vous le voyez ou le devinez sur cette carte, entre Saint-Quentin en Yvelines en bleu, le plateau de Saclay, cette OIN du plateau de Saclay, c'est la zone mauve qui se trouve au sud-est de Saint-Quentin en Yvelines. Et de l'autre côté il y a cette zone urbanisée depuis longtemps qui a accueilli beaucoup d'activité, beaucoup d'emplois, tertiaires supérieurs, c'est la zone Massy-Saclay.

Ce qui est apparu au cours des séances, au fond, et qui n'était pas véritablement au centre du dossier du maître d'ouvrage, et pas non plus trop au centre des préoccupations des 40 dernières années, c'est au fond l'irruption ici d'un projet d'aménagement urbain de long terme qui devrait amener plusieurs dizaines de milliers d'habitants et plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Mettons un potentiel de l'ordre de 100 000 emplois plus habitants dans la configuration la moins développée, à échéance de 10, 20 ou 30 ans, c'est-à-dire quelque chose qui pèse presque autant de Saint-Quentin en Yvelines – ne me chipotez pas les détails.

On a deux poids lourds urbains, si je puis dire, 100 plus 100, mettons 200 ou 250 000 habitants qui sont distants de quelques kilomètres à peine, et comme on le sait, plus les poids sont lourds et les distances courtes, plus les flux sont importants.

Cette question a été prise en considération dans les calculs de trafic généraux qui vous ont été présentés par le maître d'ouvrage tout simplement parce que ce projet fait partie de la liste des grands projets d'aménagement qui figureront au schéma directeur tel qu'il est aujourd'hui en cours de discussion et d'étude.

Le problème qui surgit de tout ça, c'est qu'évidemment, à l'échelle locale, on n'a peut-être pas – et c'est l'impression puisque Monsieur Carrère me demandait de livrer peut-être une impression un peu plus personnelle mais je crois qu'elle est bien partagée entre nous – je ne sais pas si on a jugé à la bonne hauteur l'impact de ces générateurs de trafic, de ce nouveau générateur de trafic sur des flux, pas forcément des flux nord-sud – ceux qui ont finalement recueilli l'attention de tout le monde, et encore il n'y a pas très longtemps – mais là des flux est-ouest.

Et puis d'autre part, comme on le voit et comme vous le savez mieux que moi dans le détail, ces trois zones urbaines finalement forment une sorte de fer à cheval autour de la partie nord du Parc naturel régional. Il serait déraisonnable de ne pas prendre en considération les flux sur les voies secondaires qui vont être produits par cette zone urbanisée nouvelle.

Ça, je crois que c'est quelque chose qui est apparue au cours du débat, pour une raison simple, ce n'est pas un défaut d'attention, préalablement, de la part des observateurs, c'est tout simplement que ce projet est en cours d'émergence. C'est un projet déjà ancien, il est en cours de renouvellement, me semble-t-il, et aujourd'hui eu égard, pour les années à venir, à l'énorme demande de logements et d'autre part à la nécessité pour cette région métropolitaine d'Europe d'être compétitive – là je pense aux emplois qui arriveront –, je crois que ce projet a quand même toutes les chances d'être pris au sérieux.

C'est un point important, c'est quelque chose qui est apparu au cours du débat. Je ne suis pas certain qu'on soit allé au bout des conséquences de cette apparition. C'est-à-dire qu'au fond cette petite logique locale – je reprends les propos de Claude Leroy tout à l'heure –, on a un périmètre, on a un tracé et on s'intéresse à ça en ayant quand même le nez un peu collé sur la page ou sur la

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
carte, si vous voulez. Je pense que ça, ça impose probablement aujourd'hui de décoller son nez de la carte et de regarder un peu. On n'est pas encore dans le global. Je dirai qu'on est dans l'environnement immédiat du local et c'est une question qui probablement mérite un petit peu plus d'attention et de prospective dans les séances qui vont venir.

Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE

Je serai beaucoup plus terre à terre. Une grande partie des questions que la Commission s'est posée et qu'on a trouvées aussi dans les interventions du public ou dans les questions écrites reçues, étaient abordées. Pourtant je voudrais interpeller sur trois points. Je vais les évoquer très rapidement.

Le premier c'est sur les tracés. Les tracés sont-ils intangibles sur des points qui cristallisent certaines positions ? Je précise ma pensée. Il y a un dépôt de carburants classés Seveso, il y a un raccordement aux Essarts-le-Roi qui ne fait pas l'unanimité, c'est le moins qu'on puisse dire. Il y a des tracés alternatifs qui ont été proposés : il y a celui par Pont Chartrain bien sûr mais il y en a d'autres aussi. Est-ce que les différents axes de ces tracés peuvent varier et peut-être faire bouger certaines positions ? Ça c'est simplement sur les tracés.

La deuxième question qui nous interpelle aussi et qui est aussi récurrente, c'est celle des poids d'échange qui suscitent beaucoup d'interrogations, car de la position de ces points dépendent les types de trafic qui emprunteront ces axes et dépendent aussi l'irrigation de toute la voirie secondaire. Je sais très bien que nous sommes en amont et nous ne sommes pas aux études de détail ni même aux études, en avant-projet sommaire. Mais ce problème de poids d'échange est une question qui revient systématiquement.

Enfin la troisième question que je poserai, c'est parce que moi j'ai une certaine incompréhension. J'habite la Normandie, oui j'habite la Normandie. Il y a une chose qui m'étonne. Sur les réflexions sur le trafic de transit. J'ai entendu que le port du Havre allait venir, pour redescendre au sud de la France, allait passer par Paris. J'ai entendu aussi certains dire que le tunnel sous la Manche allait amener du trafic ici. Peut-être, ça je n'en sais rien. Mais il y a quand même une chose qu'il faut voir, c'est qu'à l'ouest, vous avez un axe, qui est en partie gratuit d'ailleurs, et que je prends quand même assez souvent. Vous faites Calais-Abbeville-Rouen : Abbeville-Rouen c'est gratuit, Rouen-Alençon-Le Mans, Le Mans-Tours ou Le Mans-Angers-Bordeaux et hop on s'en va en Espagne. Là je voudrais moi avoir quelques précisions là-dessus. Il y a peut-être des questions, il y a peut-être des raisons que je ne connais pas qui amènent un certain nombre de personnes à dire : « Le trafic qui arrive du tunnel sous la Manche et qui s'en va à Irun ou qui s'en va peut-être même à Perpignan, de l'autre côté, pourquoi est-ce qu'ils passeraient pas Paris et viendraient s'enquiquiner dans ces embouteillages ? Là c'est une question que je ne comprends pas. Merci

Elizabeth PELEKHINE

J'ai tiré la question encore plus raz des pâquerettes mais je vais essayer quand même de me projeter un petit peu dans le temps.

De l'écoute des séances, de la lecture de vos questions et vos contributions, il ressort que l'ensemble des individus est actuellement très préoccupé – et je le dis pour tous – de son cadre de vie. Son cadre de vie est un élément majeur. Il est d'autant plus pris en compte et mal vécu qu'il y a une exaspération pour les gens qui se trouvent près des rues de circulation. Et là, ô surprise, il y a une unanimité pour dire – c'est ce que j'ai ressenti de par l'écoute – une unanimité pour dire : « Les riverains de la RN10 ne peuvent pas continuer à vivre comme ils l'ont vécue jusqu'ici ». Ça me paraît quelque chose de collectivement acquis.

Avec quand même, par rapport à cela, le souci de dire : « Attention, il y a l'avenir ». Certains disent : « Pas de RN, on passe à côté », mais ça c'est assez logique.

Moi ce qui me préoccupe, c'est que dans le cadre de vie il y a des éléments qu'il faudra « critériser », comme l'on dit, qui sont d'une part les problèmes de sécurité – je pense que Monsieur a d'ailleurs écrit, il me semble bien avoir lu son questionnement ou un questionnement analogue, le Monsieur des parents d'élèves. Il y a un problème de sécurité à travers la RN10. Il y a un problème de pollution, le problème indirect de santé, de pollution de bruit, de pollution visuelle même. Et ces natures de pollution existent d'une manière très forte sur la RN10, mais préoccupent également, à moyen terme, les gens du Parc naturel régional – il existe aussi des parcs nationaux.

Ce qui m'interpelle par rapport aux choix à long terme ou des trajets à trouver, le moins mauvais, qui soient, c'est de savoir si la ville nouvelle dans son ensemble a des projets de développement et quels sont-ils parce que tout cela interfère avec ce qui risque de se passer entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines. Personnellement je crois qu'il y aura à réfléchir à une politique de petits pas. J'adhère au fait que le cadre de vie pour l'homme, c'est le principal, mais autour de lui, pour le moyen et le long terme, il faut penser à son environnement. Et effectivement l'environnement est fait pour lui.

Quel projet de développement ? C'est quelque chose qu'il faudra peut-être que l'on traite dans la suite des débats pour l'ensemble de la ville nouvelle constituée certes de cette commune, mais il y en a d'autres qui gravitent autour.

Gilbert CARRERE

S'il y a une question pour chacun des trois, c'est le moment de la poser.

Monsieur BONY, Trappes

A l'heure actuelle on est en train de se poser la question du prolongement de l'A12. Je vais vous rappeler juste un petit fait. A l'heure actuelle, on a 3 800 véhicules en heures de pointe du soir. Nous avons pour les riverains de la Nationale 10 1 véhicule à la seconde. Cette question doit suffire à dire que oui, l'autoroute A12 doit être prolongée. Peu importe le prix du pétrole, peu importe Saclay, nous sommes quand même dans un constat où 1 véhicule à la seconde quand on habite à moins de 10 mètres est un constat suffisamment intolérable pour qu'on puisse se poser la question de l'autoroute A12.

J'entends dire aussi : « Le réaménagement de la Nationale 10 ». Réaménagement, l'objectif serait de dire : « On va essayer de faire une Nationale 10 qui soit à la fois un boulevard urbain pour desservir en fait les communes environnantes de la Nationale 10 et à la fois une Nationale 10 qui serait assez rentable pour gagner du temps pour aller à Rambouillet ». Expliquez-moi comment on

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 arrive à faire ce miracle alors qu'à l'heure actuelle on est exactement dans ce constat-là. Et d'autre part les solutions de réaménagement restent en deux fois deux voies. Donc on passe d'une deux fois deux voies non aménagée à une deux fois deux voies réaménagée, comment est-ce que le trafic va pouvoir s'arrêter ? D'accord ? Donc à part constituer ou créer un nouvel axe, il est fortement impossible de voir à court, à moyen et à long terme la possibilité d'avoir une Nationale 10 qui se dégage de son trafic si on ne crée pas un autre axe, structurant. Je ne vous parle bien entendu même pas des 8, 9 ou 10 ans de travaux, parce que malheureusement de temps en temps la maîtrise d'ouvrage pourra avoir éventuellement du retard.

Gilbert CARRERE

Oui, une question. A qui s'adresse-t-elle ?

De la salle

Je dirai que c'est à Madame Pelekhine parce qu'elle a un petit peu touché un domaine qui m'intéresse un petit peu.

Il y a un sujet qui me paraît totalement exclu des débats pour l'instant, c'est la thématique du développement durable. Parler d'écologie avec des petits oiseaux, la nature sans parler de développement durable, pour moi c'est une écologie qui est un peu bancal.

Le développement durable, pour moi, ça a des implications très claires. C'est de dire par exemple que de réaménager la RN10 en plein milieu d'une zone urbaine est complètement anti-productif, puisque de toute façon qu'est-ce qu'on vise ? On vise à ce que des communes un petit peu défavorisées comme Trappes ou La Verrière se développent un petit peu économiquement. Est-ce qu'une commune qui vit dans la pollution, qui a un cadre de vie dévalorisé peut attirer des entreprises ou des sièges sociaux d'entreprises ? Voilà ma question.

Gilbert CARRERE

Une question encore ?

Jean-Michel FOURGOUS, député de Trappes

Il y a des sondages régulièrement qui nous renseignent sur les critères qui sont privilégiés par les gens. Je m'adresse à vous, Madame. Tout à l'heure sur votre remarque. Ce que les gens privilégient en général, les critères qui sont les plus importants, c'est d'abord le chômage, c'est-à-dire l'activité économique, et on n'en a pas beaucoup parlé. Est-ce que vous imaginez bien, dans les hypothèses qu'on évoque, l'effet sur 150 000 habitants plus 150 000 personnes qui travaillent, sur près de 300 000 personnes l'impact de travaux qui traverseraient Trappes pendant cinq à dix ans. Je rappelle que l'activité économique de la ville nouvelle et de ses environs, c'est ce qui fait l'emploi. Je rappelle que c'est une des premières attentes des gens, au-delà des problèmes de santé qu'on évoquait aussi, à Trappes, qui sont bien sûr prioritaires.

Je voudrais vous rappeler quand même cela. Moi j'aime bien l'environnement mais simplement aussi dans les sondages on le voit bien : l'environnement n'arrive qu'en cinquième, sixième ou septième position. C'est d'abord le chômage, c'est la sécurité, c'est l'éducation, c'est le logement,

l'environnement et le transport arrivent en troisième groupe. On s'intéresse tous au problème de transport, au problème d'environnement, mais attention, attention, il y a quand même, quelles que soient nos sympathies, quelle que soit la ville – on respecte tout le monde, toutes les villes ont des problèmes et on les écoute, mais attention – on ne plaisante pas avec des problèmes de santé, on ne plaisante pas avec l'activité économique qui fait quand même le niveau de vie de chacun d'entre nous, de chaque commune. Je le rappelle parce que je crois que c'est important.

(Applaudissements)

Elisabeth PELEKHINE

Je voulais simplement vous dire que les questions et les remarques qui sont venues vers nous touchaient bien davantage le cadre de vie – et ce à ma grande surprise d'ailleurs – relativement peu à l'emploi. Mais lors de la dernière séance, lorsque nous avons parlé de développement économique, la Chambre de commerce et d'industrie, le groupe ARDIES ont très nettement donné leur position de la mobilité obligée, de la flexibilité interne et externe, d'une manière relativement catégorique.

Je me faisais l'écho de ce que j'avais entendu remontant des différentes personnes ici. Et l'emploi, effectivement..., je suis grand-mère, oui, c'est vital pour vous, d'où la question posée : développement de la ville nouvelle, quels sont les projets à terme de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines.

Gilbert CARRERE

Madame, une question, c'est la dernière.

De la salle

Vous avez abordé tout à l'heure un sujet qui nous tient très à cœur en tant qu'association d'environnement qui est ce nouveau projet de Monsieur de Villepin, l'OIN, sur le secteur de Saclay. Je pense que Monsieur de Villepin dans ce projet a totalement oublié ou obéré qu'il y avait dans ce secteur le CEA. Il est l'objet, on le sait, de précautions particulières et attentives compte tenu des éventuelles pollutions qui sont induites par ce type de structure, et dans ce cas on est en train par ailleurs de renforcer les protections en matière de nucléaire. Je ne sais pas si aujourd'hui – et ça peut-être pourrez-vous me le dire – la loi est passée, je sais qu'elle est en projet. J'avoue que je comprends très mal ce grand projet d'intérêt national à proximité du CEA. Si effectivement vous pouviez m'apporter une réponse sur ce point, j'en serai très heureuse.

Gilbert CARRERE

Madame, voulez-vous dire qu'il faut enlever le CEA ?

De la salle

Pas du tout, pas du tout Monsieur, mais quelle est la compatibilité, si vous me permettez, de cette OIN avec le CEA ?

Gilbert CARRERE

Ce projet qui est un projet engagé par le gouvernement a un contact avec la Région Ile-de-France et les deux départements des Yvelines et de l'Essonne. Ce très grand projet va au-delà du plateau de Saclay et regroupe les très grandes écoles d'enseignement supérieur du plus haut niveau français. Il s'agit donc de faire – ce que nous comprenons – un pôle plus important par le rapprochement de ces grandes activités de recherche de très haut niveau. Voilà, c'est tout ce que je comprends. Nous le prenons, nous, sans le juger. Nous le prenons comme, nous semble-t-il, un projet de très grande importance nationale et peut-être internationale. Et la question que posait tout à l'heure Francine Boursi est celle-ci : « Si ce projet, à échéance de 10 ou 15 ans est vraiment un très grand projet, vraisemblablement bénéfique sur le plan de l'emploi et de l'emploi très qualifié pour cette région et au-delà, quelles en sont les conséquences en matière de transports, de relations, etc., ce qu'évoque le sujet. Nous n'avons pas de réponse. Ce que nous croyons, Francine Boursi l'a très bien dit, c'est qu'il est important que nous en sachions un peu plus et en particulier sur les conséquences que ce grand projet doit avoir pour les relations avec Saint-Quentin en Yvelines qui est appelé sans doute à y gagner en croissance vraisemblablement, pour les relations plus au sud, c'est-à-dire quels sont les effets prévisibles de ce grand projet en matière de desserte routière. Et ceci intéresse la vie de chacun aussi. Voilà tout ce qu'on peut dire, Madame, pour l'instant.

Mesdames Messieurs, dans les dernières minutes qui nous restent, je voudrais dire simplement ceci : nous avons pu vous paraître un peu déconcertants ce soir, je veux dire par là qu'on a abordé à la fois, dans la même réunion, un sujet qui a paru peut-être (*inaudible*) à certains, et c'est vrai, et qui est cette analyse, cet effort de prévision du Conseil général des Ponts et Chaussées à échéance de 2050. Vous avez dit : « C'est très loin, on en peut pas savoir ». Non, on ne peut pas savoir mais le génie humain est fait de tentatives de prévoir, et je crois qu'il était important de voir comment le projet A12 – si projet A12 il y a – pouvait s'insérer dans une perspective générale. C'est tout ce que ça voulait dire.

Nous sommes sur une hypothèse 2020 et on dit : « C'est encore beaucoup trop loin, 2020, il faut tout de suite ». Ça c'est une autre affaire, il est vrai que ça ne veut pas dire que tout projet ne viendra qu'en 2020, mais ça veut dire que l'effet (*inaudible*) que seront les populations, les villes, les relations, l'emploi, le cadre de vie de 2020. Il faut bien dire que les grands projets ne seront pas montés du jour au lendemain. Ça c'est le côté un peu lointain qui a pu vous déconcerter.

Et puis on a évoqué des questions très pratiques, très immédiates, et il fallait évoquer les unes et les autres. C'est un peu à ce stade du débat ce que nous ressentons.

Autrement dit ne pas oublier l'horizon lointain mais (*inaudible*) sur les problèmes qui sont des problèmes plus proches, naturellement ceux que vous avez largement évoqués. Ça c'est la considération générale.

Et dans la deuxième partie du débat, nous allons essayer – j'espère qu'on y arrivera – à parler des tracés, cette fois-ci, en les rapprochant, tous les 4, tous les 5, tous les 6, pour voir comment les comparer. Ce sera l'objet d'une longue et difficile réunion suivante.

Nous allons avoir une réunion sur l'examen des coûts et des financements pour chacune de ces hypothèses-là. Est-ce que ce sera (*inaudible*) ou pas ? On donnera un ordre de grandeur, qu'est-ce que ça veut dire ? Le projet qui est le plus élevé, celui qui l'est le moins et qui le restera sans doute. C'est un peu cela que nous voulons préciser davantage.

Et puis nous avancerons jusque vers la fin du débat en essayant à chaque fois d'être un peu plus précis.

Ce que je voudrais vous faire toucher du doigt, Mesdames et Messieurs, c'est notre souci pour à la fois voir (*inaudible*), nous sommes des citoyens. Beaucoup d'entre vous verront 2020, nos enfants encore plus. Il n'est pas nécessaire d'ignorer cette échéance-là. Et puis il y a le fait que – c'est le premier constat que je fais – ce débat public se déroule dans une zone finalement très petite, 17 kilomètres dans la plus grande longueur, c'est très peu. C'est une zone intensément habitée, c'est une zone d'intense activité économique, pour une large partie, et c'est une zone dans laquelle finalement, quand on regarde de près, tout est très (*inaudible*). Nous avons pratiquement parcouru les projets et les hypothèses de tracé. Et on voit – c'est assez frappant – qu'un tracé, je ne vais pas dire lequel, touche pratiquement la (*inaudible*). Je ne sais pas comment on peut arriver à les faire cohabiter, c'est une autre affaire. On voit aussi que la partie centrale, (*inaudible*) de l'étang des Noë reste la plus (*inaudible*) près et du nord et de la partie sud.

Autrement dit, si vous voulez, nous avons un sentiment d'un tissu urbain, d'un tissu humain, d'un tissu économique, très difficile, parce que très dense, sans trop peu de dommages. Voilà notre point de départ. Ce qui veut dire que pour nous, ce qui nous semble, c'est qu'il faut regarder les choses d'une façon très pratique et si j'ose dire, pardonnez-moi l'expression, un peu morceau par morceau, en espérant qu'en regardant les choses d'une part pour l'ensemble des communes qui ont des intérêts communs et en regardant en beaucoup plus petit un certain nombre de sujets qui sont des sujets irritants, nous devrions arriver à faire apparaître un certain nombre de positions et même peut-être de propositions. Voilà le cadre général de notre travail à faire.

Plus précisément, à titre personnel, mes collègues se sont exprimés – et ils ont vraiment terriblement envie de le croire. Ce que je voudrais évoquer, c'est ceci : ce n'est pas parce que nous sommes à Trappes que je me pose la question mais je me demande comment les services compétents de circulation, de voirie ou de transport, imaginent un chantier de transformation de l'actuelle RN10 en autoroute ou en voie de grande circulation à un ou même deux niveaux le cas échéant, souterrain par conséquent, comment peut-on imaginer ce chantier d'au moins quatre ou cinq ans – je ne sais pas combien, à peu près – sans que pendant ce temps-là la vie économique et la vie des gens se trouvent évidemment disons pudiquement pour le moins très compliquée. Moi j'avoue que je pose la question parce que je ne vois pas bien.

(*Applaudissements*)

Je ne dis pas ça pour me faire applaudir, je dis ça parce que c'est une question que nous nous posons. Et nous nous disons : Si c'est ça une des hypothèses, alors que fait-on pendant l'intervalle des travaux ? Où passe-t-on ? Que devient-on ? C'est une question que je me pose.

Deuxième question : est-ce que les projets de tracés qui nous sont soumis, qui sont soumis au débat public, sont des tracés absolument intangibles, pour des raisons techniques ? Nous n'en sommes pas tout à fait sûrs. Autrement dit, nous nous disons que le cas échéant, certains déplacements limités peut avoir des effets en termes de cadre de vie comme on dit, en termes de respect de l'environnement importants en tout cas pas négligeable, et donc pas à négliger.

Ceci vaut également et en particulier pour ce qui est de la zone protégée qui est le parc régional naturel. Nous posons la question qu'a très bien exposée Francis Beaucire – je n'y reviens que d'un mot – de ce que nous avons appris dans le débat, entre autres choses, c'est-à-dire la perspective de cette Opération d'intérêt national, telle que de permettre des conséquences pour cette zone-ci, quels effets ? Nous savons que nous n'aurons pas la réponse d'ici la fin du débat, c'est évident. Mais

nous pensons que ça vaut la peine que nous posions le maximum de questions en répondant en essayant de regrouper celles que vous vous posez vous-même sur ce sujet-là parce que ça, ce n'est pas la veille demain matin mais c'est bientôt. Autrement dit selon la manière dont le projet – qui est énorme – verra le jour ou pas, la manière dont il sera conçu, la manière dont les liaisons seront faites notamment avec la ville nouvelle qui est la plus importante ville nouvelle d'Ile-de-France, de Saint-Quentin en Yvelines, ceci va avoir des conséquences considérables sûrement sur (*inaudible*) d'urbanisme, la production et donc l'emploi.

Nous ne prétendons pas que le débat va clarifier ceci absolument. Ce que nous voudrions c'est que le débat nous aide, vous aide à poser autant de questions que nécessaire, parce que c'est en se posant des questions qu'on finit par avoir des éléments de réponse, on peut y arriver.

Troisième élément que nous appris du débat : ce sont des points, là aussi ce sont des points limités, par exemple que la directrice (*inaudible*) européenne va jouer. Nous ne savons pas très bien ce qu'elle aura comme effet. Nous ne pouvons pas (*inaudible*). Et donc ceci peut jouer dans l'environnement de l'étang des Noës, nous ne savons pas exactement de façon précise quoi qu'il en soit, mais nous disons que ceci peut avoir – peut avoir – un effet sur un des tracés. C'est à regarder. (*inaudible*) et lorsque nous aurons à poser la question précisément aux services de l'Environnement et de l'Ecologie, nous vous donnerons la réponse qui nous sera donnée.

C'est ainsi que nous pensons procéder en essayant effectivement d'aller, chaque fois, sur des points très précis, parce que nous pensons que ce sont des éléments précis qui finalement peuvent rencontrer des éléments de réponse globale, et en tout cas qui vous intéressent.

Nous sommes allés notamment à Rambouillet. Pourquoi Rambouillet qui est en dehors de la zone immédiate mais qui est dans la zone (*inaudible*) comme on dit ? C'est parce que la Ville de Rambouillet se déclare très intéressée et nous nous sommes un peu rapprochés des (*inaudible*) et donc par conséquent nous nous sommes mis à jouer le jeu du maire de Rambouillet pour voir ce que, selon les tracés, seraient les conséquences pour la ville, l'environnement de Rambouillet. Et ce que nous pressentons déjà, c'est qu'un projet de tracé qui n'est pas un tracé du maître d'ouvrage, qui est un tracé qui a été proposé, un tracé qui va un peu plus loin, qui est plus long, peut-être moins coûteux, peut-être plus rapide, sans doute même plus rapide à la réalisation, ce projet-là peut avoir des incidences directes et sans doute pas très heureuses pour le centre de Rambouillet. Ceci nous intéresse. Nous avons posé la question au maire, nous attendons une réunion du Conseil municipal de Rambouillet et nous essaierons d'en tirer une question, qui sera dans le compte-rendu.

C'est ainsi que nous voulons procéder, petit à petit, même si ceci peut vous paraître, comment dire, un peu du travail de dentelle. La zone francilienne est tellement dense, il nous semble que c'est un peu comme ça qu'il faut sans doute procéder. De la même façon sur les questions que posait très judicieusement Monsieur Merlette, qu'en est-il des échangeurs ? Est-ce qu'il y a des échangeurs qui sont prévus, qui sont acceptables ? Est-ce que certains échangeurs ne risquent pas de créer de nouveaux courants de circulation inattendus et dommageables ? Ceci est à regarder. Et nous aimerions bien voir de plus près ce qui est nécessaire à ces échangeurs, strictement nécessaire.

Nous avons découvert à côté du Parc naturel régional de Chevreuse, nous avons vu qu'il y a tout un domaine qui est le domaine de Port-Royal, qui est n'est pas vraiment économique, qui est un domaine important, et nous ne pouvons pas l'ignorer dans notre réflexion. Quelles conclusions en tirerons-nous ? Je n'en sais rien. Nous avons vu les responsables de ce domaine de Port-Royal qui ont des projets. Est-ce que ceci interfère ? Peut-être, nous ne savons pas, mais nous voulons aller plus loin.

Ce qui nous semble à ce jour – et encore une fois c'est une simple impression que nous avons – c'est que beaucoup va dépendre de la manière dont les projets tels qu'ils vous sont présentés seront ou non complétés par certaines mesures de protection ou de couverture. Il est évident que tous les sujets que vous avez beaucoup évoqués qui concernent l'environnement, la vie quotidienne, dans toutes les villes mais spécialement ici, beaucoup de ces sujets dépendent de la façon dont certains ouvrages sont conçus. Sont-ils conçus dans une protection d'un certain nombre de mètres ou plus, ou moins ? C'est un grand sujet. C'est un point sur lequel la Commission devra revenir, avec le maître d'ouvrage, et peut-être dans les éléments du débat, pour voir si ce qui est proposé suffit à répondre à un certain nombre de questions et si, par hasard, à partir du moment où on a regardé ceci de plus près, le problème des avantages et des inconvénients comparés des tracés ne changent pas un peu d'allure. Ce qui va changer d'allure, naturellement, vraisemblablement, si nous sommes allés assez loin, c'est le prix au mètre, c'est certain. Ceci est une affaire qui mérite d'être précisée, et (*inaudible*) du maître d'ouvrage, avec quel degré de précision justement il peut essayer de chiffrer les hypothèses complémentaires sur lesquelles nous voulons aller.

Voilà, Mesdames et Messieurs, certains sujets – il y en aura encore d'autres – sur lesquels nous sommes. Je voudrais vous convaincre du même coup que notre souci n'est pas d'être dans les nuages ni de faire de la philosophie sur l'autoroute A12. C'est d'aborder le sujet pratique. Les maires qui sont ici savent que nous avons eu un contact avec chacun d'entre eux et que nous souhaitons garder ce contact. Les maires ont des responsabilités sont représentants d'une population. Il y a des (*inaudible*) avec eux, à côté des débats, des entretiens, des échanges, pour en savoir un peu plus sur la façon dont ils voient eux-mêmes tel ou tel aspect du sujet. Encore une fois sans oublier que c'est une zone tellement dense que finalement il faut chercher un peu pour trouver certaines limites communales, pardonnez-moi de le dire comme ça.

Donc c'est dans cet esprit que nous voulons aborder la deuxième étape de notre débat public, encore une fois, vous avez vu les sujets. Nous avons donc une réunion le 30 mai qui sera une réunion d'experts, devant vous, pour essayer de voir plus clair dans les perspectives de trafic à échéance de 2020, puisque les données, les prévisions du maître d'ouvrage sont assez nettement contestées, disons-le.

Nous voulons aussi pouvoir faire venir dans le débat, avant qu'il ne se termine, les études complémentaires que j'évoquais tout à l'heure, celles qui sont prévues en matière de classification (*inaudible*). Celles qui sont prévues en matière (*inaudible*), les inconvénients du projet à mesurer, et puis nous demandons à avoir quelques lumières sur le projet d'étude complémentaire engagé par le Conseil régional. Nous voulons que tout ceci vienne en temps utile pour que dans les deux réunions finales, ceux qui auront suivi le débat, ceux qui l'ont suivi tout le temps, ceux qui l'ont suivi périodiquement puissent avoir une idée plus précise de la manière dont le sujet était présent et je n'ai pas besoin de vous dire que c'est un sujet d'une grande complexité, dans lequel il n'est pas question de dire « Noir c'est blanc » et « Blanc ce n'est pas noir », c'est beaucoup plus compliqué que ça. Nous allons (*inaudible*) l'écheveau, même si aujourd'hui on ne tricote plus, nous allons détricoter un peu pour voir tout ce qu'il y a sur les projets des maîtres d'ouvrage et ce qu'il y a ailleurs, des propositions (*inaudible*).

Mesdames et Messieurs, voilà notre travail, comment nous voyons la deuxième partie, (*inaudible*) ou d'observations, propositions qui nous sont faites. Chacune des questions auxquelles il n'a pas été répondu ce soir aura sa réponse, je le garantis.

Mesdames et Messieurs, merci, bonsoir.

Index

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

EFF.....	11
Eric Naine.....	29
Eric NAINÉ.....	29
Francine Boursi.....	49
Hervé COUPERY.....	16
Monsieur BONY.....	46
Monsieur Caterforce.....	42
Monsieur Grégoire Billot.....	42
Monsieur Leroy Lamy.....	42
Pierre Burot.....	11, 15
Pierre Radillet.....	42
Pierre VALMONI.....	15
Pommeret.....	18
Port 2000.....	33
Victoria Réchel.....	11, 15
étang des Noë.....	35, 37, 50, 51