

Débat public sur le Projet de prolongement de l'A12

Réunion de lancement

Ont participé au débat public :

Bernard NIQUET, Préfet des Yvelines

Gilbert CARRERE, Président de la CPDP

Elizabeth PELEKHINE, membre de la CPDP

Francis BEAUCIRE, membre de la CPDP

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la CPDP

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

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Equipement

Anne MEIGNIEN, Directrice départementale de l'Agriculture

Louis HUBERT, Directeur régional Environnement Ile-de-France

Colas DURRLEMAN, Directeur départemental de l'Equipement Yvelines

Michel LAUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux

Robert CADALBERT, Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Christine-Françoise JEANNERET, Présidente Yvelines Environnement

Christophe HILLAIRET, Président Chambre d'agriculture d'Ile-de-France

Patrick DEVERGIES, Vice-président en charge des transports_CCI Yvelines Val-d'Oise

Henri PAILLEUX, Co-président du groupe A12 par le vallon du Pommeret

Pierre SELLINCOURT, Co-président du groupe A12 par le vallon du Pommeret

Introduction

Gilbert CARRERE
Président de la CPDP A12

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Soyez toutes et tous – presque trop nombreux j'allais dire – bienvenus au lancement de ce débat qui va, si vous le voulez bien, vous amener avec nous dans cette traversée, de ce jour, jusqu'au 16 juin, qui devrait être la réunion conclusive. Et nous espérons que cette traversée avec vous encore se fera sans doute avec animation mais que nous éviterons si possible les quarantièmes rugissantes. Les membres de la commission qui sont à côté de moi : Madame Pelekhine, Ingénier générale du génie rural, Francis Beaucire, Professeur à la Sorbonne, Monsieur Merlette, Ingénieur du génie civile, et moi, sommes heureux de vous saluer toutes et tous et d'abord de saluer les personnalités qui sont venues. Parmi lesquelles, et au premier des rangs desquels je voudrai appeler s'il le veut bien le préfet du département qui va nous dire quelques mots dans quelques secondes. Les parlementaires, le Président de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le Maire de Montigny, les élus qui sont ici, les Présidents d'associations qui le sont aussi, les chefs de services, le Préfet directeur régional de l'équipement, le Directeur de l'agriculture, le Directeur général de l'environnement. Je cite un peu sans ordre, pardonnez m'en, les Présidents des chambres professionnelles, commerce et agriculture qui sont également présents, et puis des Présidents d'associations nombreux et dont seulement deux ou trois sont ici à une table pour ce soir. En sachant que les associations, selon ce qu'elles voudront, se renouvelleront à chaque réunion, et selon l'intérêt qu'elles portent au débat, au sujet du débat se rendront ici pour intervenir en tant que de besoin, à intervenir à égalité avec tous les participants de ces réunions.

Vous avez vu le calendrier, vous l'aurez, il comportera un simple changement, mais nous vous le dirons ultérieurement. D'ores et déjà, si vous le permettez, l'intérêt du débat est marqué, avant même pardonnez-moi, que vous ne soyez ici, par le nombre des appels, des avis, des questions et des réponses apportées. Sachez simplement que le site Internet a enregistré à ce soir plus de 6 400 visites. Je ne pouvais pas mieux faire pour annoncer ce débat que de vous donner ce chiffre, il est comme tout chiffre un peu triste par lui-même, il est intéressant pour montrer que d'ores et déjà, nous aurons comme je l'évoquais, une série de rencontres qui seront toutes animées, mais animées aussi, je le pense, j'en suis même sûr, du même esprit, si vous voulez, à la fois de passion et d'équité. Et je voudrais s'il le veut bien, demander à Monsieur Niquet, Préfet des Yvelines, qui a souhaité intervenir en début de ce débat, nous dire son propos.

Bernard NIQUET
Préfet des Yvelines

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les Maires et les Elus, Mesdames, Messieurs, enfin nous y voilà ! Depuis plus de vingt ans, vous tous sur ce territoire, élus, responsables d'associations, habitants, imaginez et défendez, souvent avec vigueur, vos idées pour remédier à une situation que chacun déplore : les conditions de circulation sur la RN10 qui sont devenues si difficiles chaque jour pour les usagers et les riverains. Ce projet routier est l'un des premiers dossiers que j'ai eu à connaître en prenant mes fonctions dans ce département, il y a un peu plus de trois ans. J'en ai suivi depuis le cheminement, et en particulier la rencontre et la visite du Ministre de l'équipement et des transports en 2004, à l'issue desquels il a décidé de saisir la Commission nationale du débat public. Nous vivons donc aujourd'hui un moment, le mot n'est pas trop fort : « historique » dans la vie déjà bien longue de ce projet. C'est en effet une étape déterminante car quels que soient les éclairages nouveaux de ces trois mois de débats, l'état devra prendre position. Et cette décision, je sais, Mesdames et Messieurs, combien vous l'attendez. Notre département Monsieur le Président, est en train de vivre une page importante de l'histoire de ses grands projets routiers. Deux débats publics : celui qui nous rassemble ce soir, mais aussi le prolongement de la francilienne, la 104, se déroulent simultanément. Ce n'est pas là le fruit du hasard. Le département des Yvelines souffre d'un réseau d'infrastructures routières et de transport insuffisants. Beaucoup le savent ici et en subissent les conséquences en tant que riverain ou comme usager de route congestionnée dont les aménagements ne répondent plus aux exigences actuelles de la qualité de vie et de sécurité. Chacun se plaint de ces difficultés et aspire à se déplacer dans des conditions plus satisfaisantes. Cette situation est aussi un frein au dynamisme du territoire, donc à la création d'emplois et de logements, dont nous avons tant besoin. Mais le département des Yvelines est également riche d'un patrimoine naturel et historique exceptionnel, dont la qualité de l'environnement et du cadre de vie est reconnu, contribuant aussi à sa vitalité.

Ce débat est donc pour nous tous : état, collectivités, citoyens, un enjeu primordial du développement à venir de ce territoire. Il doit donc dégager par la concertation une solution cohérente et équilibrée. Une solution difficile à prouver, et c'est parce qu'elle est complexe qu'elle doit l'être par la concertation. Et je l'affirme ici, les jeux ne sont pas faits. L'Etat n'a arrêté aucune position et présente au débat public quatre familles de tracés – je dis bien « des familles » - de manière ouverte et sans préférence. Tout au long des échanges les services de l'Etat contribueront par leurs éclairages et expertises à répondre à toutes vos questions. Ils le feront objectivement et sans parti pris dans le cadre fixé par la commission particulière. Je souhaite que ce débat public permette une intense confrontation des idées avec une exigence de qualité et de transparence. Je fais confiance à l'ensemble des acteurs ici présents pour que l'expression de ces opinions diverses soit exemplaire.

Je sais aussi que la commission particulière saura veiller à la qualité du débat. Je voudrais saluer à ce propos la personnalité éminente de son Président : Monsieur Gilbert Carrère. Je veux également rendre hommage à tous ceux qui, quelles que soient leurs convictions, se sont engagés depuis tant d'années dans ce débat dont l'existence même est le signe de la vitalité d'une démocratie. Le dialogue qui s'ouvre ce soir constitue quelque part un signe de reconnaissance à leur égard. Je forme le vœu que ce débat public puisse être le lieu d'échanges fructueux dans un climat respectueux des arguments des uns et des autres, loyal, ouvert, où chacun puisse s'exprimer librement et sans crainte. Je souhaite enfin qu'à l'issue des réunions qui vont se tenir, une solution, faisant l'objet du plus large

consensus possible puisse se dégager au service de l'intérêt général de nos concitoyens pour éclairer au mieux la décision future du Ministre de l'équipement.

Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Mesdames et Messieurs, nous ouvrons ce débat public après l'introduction qu'en a faite le préfet du département, et je voudrais si vous le permettez, de façon synthétique dire ce qu'est un débat public, ou le rappeler à ceux qui le savent déjà. La Commission nationale du débat public est une institution indépendante – indépendante de l'Etat et du Gouvernement – a décidé le 6 juillet de l'année dernière qu'il y aurait un débat public au sens de la loi 2002 sur ce projet d'autoroute A12, compte tenu de ce que ce projet, en toute hypothèse dépasse – c'est le seuil minimum – 300 millions d'euros, et que par ces incidences il mérite effectivement un débat. La Commission nationale a désigné une Commission particulière, et c'est celle qui est devant vous aujourd'hui, et tout à l'heure, je disais qu'il s'agisse de Madame Pelekhine, Ingénieur Générale du génie rural, ou de Monsieur Beaucire, Professeur à la Sorbonne, ou de Monsieur Merlette, Ingénieur du génie civil, vos serviteurs, il s'agit de personnalités indépendantes, pour une partie retraitées, ajoutons-le, et qui se veulent totalement neutres sur le sujet, je l'espère bien : le demeureront. Au demeurant, si elles y manquaient, certains d'entre vous ne manqueraient pas de nous le rappeler.

Le calendrier est celui que vous connaissez d'aujourd'hui, et jusqu'au 16 juin sur douze réunions, dont toutes ou presque toutes sont fixées dans le lieu, dans le temps, le jour et l'heure.

De quoi s'agit-il ? Eh bien, je vais commencer par vous dire de quoi le débat n'est pas fait, de quoi il ne s'agit pas. Et je ne parle que du débat, je ne parle pas de l'opération elle-même pour l'instant. Il ne s'agit pas de considérer seulement le projet d'autoroute qui vous est soumis. Nous le considérons lui-même, mais il faut le voir en relation avec les autres modes de transport. Et c'est pourquoi un débat public – tout débat public – sur les transports est un débat comme on dit intermodal.

C'est un débat qui ne concerne pas qu'une autoroute, qui concerne l'environnement dans lequel le projet se situe. L'environnement urbain, l'environnement rural, industriel. Autrement dit, il s'agit de savoir si le projet qui vous est soumis sert ou ne sert pas un territoire. S'il ouvre ou s'il facilite son développement ou au contraire s'il risque de l'isoler, voire de l'enfermer. Il s'agit alors d'informer le public d'abord d'un projet – mais j'ai l'impression que vous êtes déjà très informés – de poser ce que l'on appelle, pour ne pas employer un grand mot « une problématique » ; c'est-à-dire de regarder les différentes questions posées par ce qui est le fond du sujet, Mesdames et Messieurs, qui est celui de son opportunité. Autrement dit, tout ce débat tourne autour en fin de compte du point de savoir si, tout bien pesé, tous les éléments considérés, les arguments pris en compte, ce projet qui vous est soumis est ou non opportun. Autrement dit, s'il a sa place dans le paysage routier des Yvelines, si j'ose dire, s'il est nécessaire même, plus qu'opportun au regard de tous les intérêts en cause et si effectivement, comme j'ai cru le comprendre, il répond à des revendications ou des doléances ou des besoins déjà exprimés. Et si j'ai bien compris, depuis assez longtemps.

Il s'agit d'informer – mais vous l'êtes largement déjà – de voir au long de ce débat ce qu'il en est, et j'ajoute : ce qu'il peut en être des améliorations proposées au projet, ce que l'on appelle son acceptabilité sociale, de son utilité publique en fin de compte. Il faut voir s'il est possible d'aboutir après le débat à une utilité publique reconnue. Ce qui veut dire que le décideur public – le décideur public, en la circonstance, c'est le ministère de l'équipement, ici représenté par le Directeur régional

de l'Équipement, le Directeur départemental de l'équipement et le Chef du projet – ceci veut dire par conséquent que ce débat public – je tiens à insister là-dessus – n'est pas une forme de codécision. Nous n'allons pas codécider d'un projet.

Avant d'avoir soumis ce projet à l'épreuve, il appartiendra aux décideurs publics dans la transparence, en acceptant la contradiction et l'échange public, il appartiendra aux décideurs, au ministère de l'équipement, de décider. Pour ce décideur, c'est une démarche – je vous demande de le croire – qui n'est pas de forme. Elle est même je dirais risquée, puisqu'il soumet un grand projet à des publics non identifiés et à des médias qui ont presque inévitablement – et je ne leur fais pas le reproche – tendance à une vision réductrice. C'est le temps qui leur manque pour aller plus loin. Et l'expérience montre – des débats publics engagés depuis quelques années en France – qu'il est rare qu'un projet tel que celui-ci sorte indemne d'un débat. Et pourtant il faut le lui soumettre, la loi le veut. J'ai dit que cette démarche du décideur, du ministère de l'équipement, est une démarche risquée. Et j'ajoute que cette démarche de débat public est en soi une démarche frustrante. Elle l'est pour le Préfet pour commencer, pour les Directeurs, les Parlementaires, les Elus, qui sont bienvenus dans le débat, mais tenus de par leur fonction à une certaine discrétion puisque la règle, ai-je besoin de le dire, c'est le principe même du débat, c'est qu'il y a entre vous toutes et vous tous équivalence. Et ceci pour l'Ingénieur qui est souvent sûr de son bon droit, de son projet, est évidemment frustrant comme je l'ai dit parce que le projet tôt ou tard lui échappe. Et il est en train de lui échapper ce soir.

Ce débat est frustrant, je dois vous le dire, Mesdames et Messieurs, pour le public, qui a le droit d'examiner le projet sous tous ses angles, d'interroger autant qu'il le veut et aussi loin qu'il le veut le décideur, j'allais dire familièrement « de le tenir sur le grill » aussi longtemps qu'il le veut, mais il est entendu que la commission particulière qui est devant vous donnera un compte-rendu, ne donnera pas d'avis. Et ceci peut surprendre, mais c'est ainsi. Et c'est en quoi le débat public – je le dis en toute sincérité et en toute simplicité – est une démarche qui a son ambiguïté ; c'est une démarche ambiguë. Et pourtant ! Et pourtant, c'est une démarche qui oblige le maître d'ouvrage, le Ministère de l'équipement, dans la préparation du projet, il l'oblige à prendre le sujet de plus loin et à essayer de voir plus large. Qui l'oblige à justifier davantage, sans connaître à l'avance toutes les objections ; et vous ne manquerez pas d'en évoquer et d'en élever – non seulement ce soir, mais plus encore au cours des réunions qui vont s'égrener – et évoquer des sujets plus précis.

Ceci oblige le maître d'ouvrage à accepter la critique, et la préférence pour un projet peut-être meilleur, en tout cas, plus aisément applicable que celui qu'il peut être tenté de proposer, parce que plus acceptable. Et si vous le voulez bien, j'insiste sur ce mot « acceptable » : il ne suffit pas - quel que soit d'ailleurs le sujet pour la puissance publique qu'un projet, et ceci vaut pour une loi comme pour un décret ; on le voit bien en ce moment – qu'une démarche soit rationnelle, encore faut-il qu'elle soit acceptable. Et c'est bien le fond du sujet dans notre système de démocratie. Et donc ce soir, mesdames et messieurs, nous faisons le pari de faire apparaître qu'un grand projet pose des problèmes plus complexe qu'on ne le voit au début.

Le débat est interrompu par des participants qui n'ont pu accéder à temps à la salle de réunion faute de place.

Je m'excuse mais ce n'est pas moi qui règle la police de la sécurité ici. Ce sont les responsables de cet établissement.

Madame, excusez-moi, est-ce que vous voulez bien me laisser la parole ? C'est le principe du débat. Sinon, j'arrête le débat.

Vous êtes entrés, s'il vous plaît, asseyez-vous, et soyez s'il vous plaît convenables.

Je vous ai répondu, la solution ne dépend pas de moi.

Je veux dire par là, Mesdames et Messieurs, que nous faisons le pari de faire apparaître qu'un grand projet pose des problèmes complexes. Plus complexes que beaucoup d'entre nous ne le pensent au départ. Nous faisons le pari que là comme un autre sujet, et contrairement à une première réflexion, tout n'est pas blanc, tout n'est pas noir. Nous faisons le pari qu'il s'agit de quelque chose de plus compliqué, de plus difficile que des relations ville-campagne, ou des relations actifs-retraités. Nous faisons le pari que le débat ouvert, informé, civilisé, approfondi et loyal changera les données du problème, et donc les solutions de départ. C'est un pari, Mesdames et Messieurs, d'intelligence collective. Au total, la question qui se posera ce sera : quelle aura été la valeur ajoutée du projet, ce sera de savoir celui qui conduit à la poursuite d'un bon projet, le cas échéant amendé, ou s'agira-t-il d'un projet rejeté parce que mauvais ou très largement ou unanimement contesté.

Voilà Mesdames et Messieurs à mes yeux ce qu'est le débat public, et quand je dis que c'est un pari, et quand je dis qu'on verra s'il a une valeur ajoutée, ceci veut dire, vous le comprenez bien, que la commission particulière se soumet à vos opinions sur ce sujet.

J'en termine en évoquant d'un mot les règles du jeu ; elles sont importantes.

La première, c'est la transparence du débat, et la commission particulière est chargée d'y veiller ; elle y veillera, je l'ai dit, en toute neutralité et indépendance.

Le deuxième principe du débat, et notre deuxième règle du jeu, si vous le voulez bien, c'est l'équivalence des participants : l'égalité de traitement des participants. Ce qui veut dire en particulier, compte tenu de la place ici et de l'intérêt porté par le monde associatif, qu'à tour de rôle selon les sujets, les associations seront présentes à cette table à côté. Non pas pour y intervenir plus que d'autres, mais pour pouvoir suivre de plus près le sujet qu'elles ont préféré regarder elles-mêmes, intervenant comme les autres.

Toutes les questions sont à prendre en compte par la commission, c'est le troisième principe, dès lors qu'elles le sont formulées correctement, cela va de soit, et elles sont à traiter par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Direction départementale des Yvelines, sous le contrôle de la Commission. La Commission suivra les questions que vous posez à la DDE et les réponses, non pas dans le fond, mais sur la forme. Autrement dit : toutes les questions et toutes les réponses passeront par l'examen de la Commission, et le cas échéant la Commission sera renvoyée au maître d'ouvrage pour correction si jamais la réponse ne lui paraît pas appropriée ou si elle lui paraît à côté de la question posée.

Le dernier principe, c'est la liberté de s'informer pour le public et pour que cette liberté soit une liberté réelle, il y a, je les évoquais : les questions écrites, auxquelles il sera répondu, qui peuvent venir soit en cours de séance, soit en dehors des réunions, de la manière que l'on souhaite et en particulier par le biais de la lettre « T », qui est une disposition commode. Mais il est évident – je l'ai laissé entendre tout à l'heure – que c'est évidemment par Internet que se fera de plus en plus la relation questions-réponses dans ce débat public, comme je le pense.

Le public participera aussi, du moins certains d'entre eux, en tout cas sur le plan associatif, à ce que l'on appelle la rédaction de cahiers d'acteurs. Il est déjà entendu que certains d'entre vous ont souhaité participer sous forme de contribution écrite, non pas seulement de questions mais de contribution écrite, à fixer leur position dans ce débat. Certains encore souhaitent être autorisés à

présenter un cahier d'acteur – je dis « autorisé » parce que le cahier d'acteur a la même diffusion que le dossier du débat.

J'évoque un sujet rapidement, mais il faut que je le fasse parce qu'il est déjà venu et il est dans l'esprit même du débat, c'est celui de savoir si le public peut introduire des demandes d'études complémentaires ou d'expertises complémentaires. La question a déjà été formulée, la réponse est « oui », dans certaines limites. Je veux dire par là que d'une part la Commission nationale qui décide – ce n'est pas la Commission particulière – a déjà dans d'autres cas accepté, et acceptera dans ce cas-ci sans aucun doute, de pouvoir engager des études complémentaires à la demande de tel ou tel organisme, associatif, public ou privé. Sous la réserve que ceux-ci évidemment ne mettent pas à mal ses propres ressources, autrement dit, que ceux-ci ne dépassent pas un certain plafond.

Deuxièmement, et ceci est plus important : s'il s'agit d'une expertise surtout, sous la réserve que cette expertise soit confiée à un organisme dont le travail sera reconnu par sa neutralité, ce qui veut dire que la demande d'expertise sera suivie d'un appel d'offre, comme il se doit, en règle de marché public, et que ceci prend du temps. Et que, l'appel d'offre étant considéré, il est peu probable qu'un résultat d'expertise puisse intervenir bien avant la fin du débat. Et ceci est un problème qui n'a pas sa solution ; je préfère le dire tout de suite. Ce qui ne doit pas nous empêcher d'examiner ce qui sera demandé de ce côté-là.

J'en termine avec la règle du jeu en disant : à mi-parcours du débat, nous aurons une séance qui n'aura pas d'objet précis, celle-là. Il ne s'agira pas d'environnement urbain, de tracé, et cætera. Elle sera uniquement consacrée au point de savoir – je vous le signale avec quelque insistance – si jusque là, ce qui a été conduit dans les réunions, vous satisfait ou non. Et donc, cette réunion de mi-parcours sera une réunion de cadrage ou de recadrage à laquelle la commission se prêtera, de façon à ce que la deuxième partie du débat jusqu'à sa fin, soit réorientée en tant que de besoin.

Ai-je besoin de dire que, en tant que vous le souhaitez, en particulier ceci s'adresse aux Maires des communes qui souhaiteraient une réunion avec le conseil municipal ou une réunion plus ouverte avec les membres de la commission, j'ai déjà répondu, et je réponds que nous nous répondrons dans toute la mesure du possible à toutes les demandes qui nous seront présentées. Ceci parce que, il ne suffit pas que des réunions aient lieu comme celle-ci – surtout si certaines personnes ne peuvent pas entrer – il ne suffit pas de dire qu'il y a un principe d'équivalence, ce qui est vrai. Ce soir, vous êtes tous équivalents, il reste qu'il y a des intérêts légitimes de telle ou telle commune, et qui est mieux placé pour les représenter que le Conseil municipal et son Maire ? C'est pourquoi nous nous rendrons, autant que nous le pourrons, chaque fois que nous y serons conviés, et je dois dire que nous le sommes déjà en plusieurs occasions, nous nous rendrons pour la totalité ou partie de la Commission dans telle ou telle réunion auxquelles nous serons conviés. Non pas pour dire ce qu'il y a lieu de penser, mais pour enregistrer les positions prises dans des domaines plus fins, sur des points plus précis qu'une réunion générale comme celle-ci ne peut les apporter.

Voilà, Mesdames et Messieurs ce que je voulais dire d'un mot, de plusieurs mots, mais il était nécessaire que je vous le dise je crois, pour bien situer le débat. Encore une fois, de notre part, Commission particulière débat public, un débat ouvert de façon sincère, loyale, ouverte, je ne peux pas dire mieux. Et dans lequel nous souhaitons que la conduite soit également civilisée. Nous savons qu'elle le sera avec le souci d'aller au fond des sujets, même si ces sujets sont désagréables, y compris pour le maître d'ouvrage, même si ces sujets touchent à des certitudes établies, ceci n'a pas d'importance, j'allais même dire que c'est l'objet même de ce débat public. Je renouvelle mon expression « d'intelligence collective ».

Je voudrais si vous le permettez, avant que nous n'entrons dans le vif du sujet : il y a des questions qui viendront auxquelles la commission essaiera de répondre, de faire apporter une réponse après que le maître d'ouvrage aura exposé - et nous leur laisserons le temps - le projet ; il est bon que la DDE rappelle l'essentiel de son dossier.

Avant ceci, je voudrais demander au maire de Montigny, puisque nous sommes sur Montigny, au Président de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, puisque nous sommes sur le territoire de cette agglomération, il me paraît naturel que nous leur demandions s'ils ont quelques mots à dire, étant entendu que ensuite, ceux qui sont présents ici : personnalités représentant une collectivité, une instance, interviendront tant qu'ils le souhaitent dans le cours du débat. Un débat donc très ouvert, avec des questions ou des interventions que nous souhaitons évidemment synthétiques, cela va de soi.

Merci.

Michel LAUGIER

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Préfet, mes chers collègues Elus, Mesdames et Messieurs les Présidents des associations, Mesdames et Messieurs : permettez moi de vous souhaiter la bienvenue à Montigny, même si pour certains, vous n'êtes pas assis de manière confortable, je n'y suis pour rien je ne suis pas à l'origine et l'organisation de cette soirée. En tout cas, je crois qu'il était important que cette première soirée se déroule à Montigny, pour plusieurs raisons. La première, c'est parce que, aujourd'hui, l'autoroute A12 se termine dans notre commune, et non seulement l'autoroute A12 est présente sur notre commune, mais nous avons aussi la nationale 10. Donc nous savons à Montigny ce qu'est la circulation et nous savons les problèmes que la circulation peut engendrer. Moi je souhaite tout simplement qu'après trente ans de discussion, savoir si l'autoroute se fera ou ne se fera pas. Je pense que maintenant, tout le monde est assez mûr dans ses propos pour avoir une opinion bien précise. Je souhaite que jusqu'au 16 juin, les débats se déroulent en toute sérénité avec le maximum des arguments que vous pourrez trouver pour que enfin quelque chose soit fait, car on ne peut plus rester dans les conditions qui sont les nôtres. Pensons bien sûr améliorer la circulation, mais pensons surtout à nos habitants. Bonne soirée et bon débat.

Robert CADALBERT

Monsieur le Président, Monsieur le Préfet, Madame et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs, deux mots : d'abord, je prends acte de la volonté de l'Etat d'avancer sur ce dossier qui depuis plus de vingt ans est bien sûr enlisé. C'est la première chose que je veux dire. Ensuite, ce débat public m'inspire d'abord une interrogation et une certitude. Sur l'interrogation qui est légitime, je le pense, et je pense que le débat public pourra peut-être nous éclairer sur ce sujet, c'est effectivement la nécessité de prolonger l'autoroute A12. Nécessité de prolonger l'autoroute A12 pour deux raisons : la première pour la sécurité des habitants, pour diminuer la nuisance des habitants de la nationale 10, qui sont autour de la nationale 10.

C'est vrai que depuis 2000, à la signature du contrat de plan Etat-Région qui a été faite à l'époque, pour la première fois nous avons mis des financements pour faire cet aménagement de la nationale 10. C'est vrai qu'à l'époque, c'était en francs : 160 millions de francs, tout le monde était d'accord que c'était plutôt 400 millions de francs. Tous les élus se sont mis d'accord sur le type

d'aménagements qui étaient nécessaires à la nationale 10. Nous avons continué à négocier avec l'ANRU, l'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines a mis 13 millions d'euros dans l'affaire, et je dois saluer la volonté du Préfet de faire aboutir ce dossier qui est pour nous, élus, d'abord la priorité des priorités : diminuer la nuisance des habitants qui sont autour de la nationale 10, et bien sûr, supprimer les points noirs et améliorer la sécurité. Ça c'est la première nécessité que l'on peut retenir pour le prolongement de l'autoroute A12.

La deuxième nécessité, c'est bien sûr celle du trafic. On connaît le trafic actuel. Le trafic qui est envisagé, les techniciens nous le diront : 100 000 véhicules à l'horizon 2010-2012 ; en tous les cas, là pour moi, il y a une vraie incertitude car il y a beaucoup de paramètres. Par exemple, développer le transport en commun. On le fait déjà au niveau de la région, il y a un plan de déplacement urbain qui a été mis en place. Prolonger la ligne C du RER jusqu'à La Verrière, jusqu'à Coignières et pourquoi pas jusqu'à Rambouillet si le Maire le désire. J'espère que dans les futurs contrats territoriaux, on pourra retenir cette fois-ci – on n'a pas pu le faire la dernière fois – cette prolongation ; je crois que ça serait un geste très important et très efficace pour offrir des choix aux bouchons ou aux transports en commun. Je pourrais continuer sur le ferroutage ; c'est une volonté globale parce qu'effectivement, on voit bien comment augmente le trafic aujourd'hui, et on peut se poser des questions.

Je pense que le débat est important et devrait nous apporter des éléments quantitatifs sur ces aspects des choses. Mais pour moi, l'élément le plus important dans ce développement du trafic, c'est effectivement le développement du système pendulaire que l'on connaît bien : habitat-emploi. Hier j'en discutais avec mon ami Jean-Louis Barth, le maire d'Ablis, il me disait : tous les matins on regarde, tous les soirs on regarde, l'ensemble de la circulation et la caravane des 28 qui rentrent, qui sortent. Effectivement, la vraie question que l'on essaie de résoudre : à Saint-Quentin-en-Yvelines, près de la moitié des gens qui travaillent à Saint-Quentin y habitent. C'est la ville nouvelle qui a le meilleur score : 46 et quelques %. Si effectivement partout en Ile-de-France c'était le cas, je pense que ça aiderait les problèmes de déplacement emploi-habitat.

Mais effectivement, il faut faire mieux. C'est pour cela que nous avons signé un contrat avec l'état, à la fin de l'établissement public de 4 000 logements ; c'est pour cela que nous avons voté, il y a à peine un mois un plan local de l'habitat intercommunal : 5 000 logements. Pour qu'effectivement on puisse répondre aux gens qui, en fin de compte, n'ont pas forcément choisi d'aller vivre à la campagne en Eure-et-Loir ou dans le fin fond des Yvelines, mais bien sûr, tout le monde le sait, que le foncier est moins cher. Donc il faut offrir une alternative à nos habitants, je crois que un élément majeur dans le déplacement et donc dans la fréquentation : il suffit de ne plus faire du tout de logements, et vous le verrez bien les gens, ils vont bien habiter quelque part. Et là ce n'est pas une autoroute, c'est peut-être deux autoroutes qu'il va falloir.

Pour moi c'est un élément majeur, et donc la responsabilité des uns et des autres, en particulier ceux qui ne veulent pas le prolongement de l'autoroute A12, c'est au moins d'accepter que l'on puisse construire du logement. Et, excusez moi de le dire de cette façon-là : ce n'est pas la moindre des incohérences, je l'ai vu dans un certain nombre de personnes ou d'associations, de vouloir tout et son contraire, de se battre contre une implantation parce qu'il n'y a pas assez de dessertes, mais en même temps, se battre contre la desserte. Donc j'espère que cette fois-ci, au nom effectivement de ceux qui ne veulent pas le prolongement de l'autoroute A12, on acceptera au moins que l'on puisse construire des logements sur notre territoire. Ça me paraît être la logique. Mais, excusez-moi d'insister un peu, parce que concrètement, ce n'est pas ce que l'on voit au niveau des élus que nous sommes.

Si effectivement, c'est une interrogation pour moi, d'avoir ces renseignements sur les évolutions de trafic, et l'impact de toutes ces politiques publiques que nous pouvons mener pour diminuer et rendre les choses plus efficaces. C'est vrai que pour moi il reste une certitude ; en particulier dans le développement du projet de développement durable que l'on mène et qu'on essaie de mettre en place à Saint-Quentin-en-Yvelines, non seulement dans l'équilibre emploi/habitat mais dans toutes les autres : enseignements, loisirs, quoi que ce soit, ce projet de développement durable que l'on mène à Saint-Quentin-en-Yvelines, pour moi est incompatible à faire passer une autoroute au cœur de la ville. Je crois que ça, c'est pour moi une certitude. Excusez-moi d'en avoir, mais celle-là, je l'ai. Voilà, mais effectivement, bonne chance au débat public, et qu'elle apporte des renseignements sur effectivement les politiques à mettre en œuvre pour limiter la circulation, de toute façon, sera très utile.

Gilbert CARRERE

Mesdames, Messieurs, nous allons demander au maître d'ouvrage pendant 15 minutes d'exposer l'essentiel du dossier que vous avez, que vous pouvez avoir.

Auparavant, s'il y avait une ou deux interventions sur la conduite du débat tel que je l'ai expliqué, tel que vous le voyez aujourd'hui, une observation, qu'elle soit positive ou négative, cela m'est égal, c'est le moment de la poser, une ou deux, pas plus, pour que nous ne prenions pas sur le temps du maître d'ouvrage.

Très bien, merci. Monsieur le Directeur Régional de l'équipement.

Ah, il y avait une question, pardon. Attendez.

De la salle

Est-on certain que tout le monde pourra assister à toutes les réunions du débat public ?

Gilbert CARRERE

Nous sommes victimes du succès d'une part ; et d'autre part, nous avons pris la salle qui nous paraissait la mieux placée pour ce premier débat ici à Montigny. Et je suis désolé que vous soyez gênés, que vous n'ayez pas assez de place, je n'en excuse auprès de vous, mais nous avons cru bien faire. Voilà. Pour les réunions suivantes, nous essaierons d'ajuster en fonction de l'intérêt de ce débat. Mais reconnaissez avec moi qu'il n'est pas facile de savoir à l'avance si on sera moins de 500, plus de 500, parce que le nombre de salles d'une capacité déterminée est assez limité sur le territoire de la ville nouvelle et des communes avoisinantes. Ce n'est pas du tout une volonté de restreindre le débat, c'est la capacité et la commodité d'approche. Et nous tiendrons compte de vos observations autant que possible, soyez-en sûrs.

Oui, pardonnez-moi : si des questions écrites viennent, elles peuvent être déposées dès maintenant naturellement, nous verrons comment y répondre en cours de séance ou juste après.

Monsieur le Directeur Général de l'Equipement, Monsieur Rol-Tanguy, merci.

Présentation du projet

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

Messieurs ROL-TANGUY et DURRLEMAN

Merci, bonsoir. Juste quelques mots avant de rentrer dans l'exposé effectivement synthétique du dossier de débat public qui est à la disposition de tout un chacun présent ici, ou même pas présent. Simplement quelques mots pour re-situer pourquoi cette initiative de relancer aujourd'hui le débat sur A12, sachant que ce débat, comme il a déjà été dit par d'autres interlocuteurs avant moi, ce n'est pas un débat nouveau, je pense cependant qu'il relève effectivement d'une certaine actualité. L'actualité, comme l'a souligné le Préfet Bernard Niquet des encombrements de la RN10 et de la coupure que cela manifeste dans une ville qui a pris l'importance de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines aujourd'hui. Et puis aussi dans une communauté d'agglomération qui se développe, qui est appelée à se développer au nom de grand territoire qui est celui de Massy/Saint-Quentin, qui est le premier pôle de recherche en France, et un des premiers en Europe. Pour lesquels effectivement je vais dire des notions comme celles de pôle de compétitivité ou d'opération d'intérêt national sont aujourd'hui en débat pour donner effectivement à ce lieu toute sa capacité et toute sa puissance en termes aussi bien de développement de l'emploi que de l'habitat.

Alors oui, effectivement se permettre de réfléchir à une autre vision de la RN10 que celle d'aujourd'hui, c'est certainement se poser forcément par ailleurs la question de retrouver de la capacité. Parce que, je pense que le débat y fera une large place : si l'on peut réfléchir aujourd'hui, et s'il est sain de réfléchir aussi bien aux transports collectifs qu'à d'autres modes de transport, notamment en termes de matière de transport de marchandises, je pense qu'il nous faut aussi tenir compte d'un certain nombre de réalités et permettre que ce développement effectivement, nous puissions l'accueillir avec effectivement ce équilibre habitat/emploi. En tous les cas, c'est bien les objectifs que nous nous sommes donnés avec ce dossier : améliorer la cohérence et l'efficacité du réseau routier régional et national en Ile-de-France, diminuer les circulations sur la RN10, et les voies locales, et ainsi favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs, et rendre ainsi cette route à la ville, et puis accompagner le développement de l'emploi et du logement en améliorant le cadre de vie.

Je vais maintenant passer la parole aux Directeur Départemental de l'Équipement pour rentrer dans ce débat et présenter la synthèse.

Colas DURRLEMAN et Michel LABROUSSE
Direction départementale de l'Équipement des Yvelines

Colas DURRLEMAN

Merci, quelques mots pour dire que la Direction Départementale de l'Équipement a mis en place une organisation particulière pour la préparation et le suivi de ce débat public. Une équipe projet a été spécialement constituée pour préparer et suivre durant les semaines qui vont venir le débat public. Cette équipe comprend, outre Monsieur Labrousse, Directeur Adjoint qui l'anime, Madame Hélène Huss ici présente et Monsieur Bertrand Roux.

Le rôle de cette équipe projet, ça a consisté à réunir les éléments techniques nécessaires au débat et à préparer également le dossier support qui est remis, qui est disponible pour l'ensemble des acteurs qui souhaitent participer à ce débat. Donc Monsieur Labrousse a eu la responsabilité pour le compte du maître d'ouvrage de coordonner la réalisation des études et de rassembler donc ces contributions. C'est lui qui va vous présenter maintenant en quelques transparents les enjeux de ce projet et les familles de tracés proposés au débat. Je lui passe la parole.

I. Les caractéristiques de la circulation sur la RN10

Michel LABROUSSE

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais donc vous faire une présentation synthétique du dossier du Maître d'Ouvrage, qui par ailleurs est donc disponible sous forme de document papier et qui a été très certainement largement distribué ces derniers jours. Pour cela, Mesdames et Messieurs, je développerai mon rapide exposé en trois parties. Une première dans laquelle je rappellerai très brièvement quels sont les caractéristiques aujourd'hui de la circulation sur la RN10 et je mettrai en perspective ce qui se passerait si ce projet de prolongement de l'A12 ne se réalisait pas. Dans une deuxième partie, je rappellerai quelles sont pour l'état maître d'ouvrage, les enjeux et les objectifs de ce projet. Et enfin, je décrirai rapidement les quatre familles de tracés qui sont mises au débat.

Je vais donc tout de suite faire la présentation de la situation actuelle en rappelant tout d'abord, et cela a déjà été dit, que la RN10 est une voie congestionnée pour se donner quelques chiffres : 70 000 véhicules/jour mais nous retiendrons, et vous le savez tous ici, une situation de congestion quotidienne le matin et le soir, les retours de week-ends, et une proportion de poids lourds très importante sur cet axe. Cette congestion crée des aléas dans les temps de parcours. Le moindre incident : incident météorologique, accident routier, amplifient le phénomène de congestion. C'est une voie également qui subit une forte insécurité routière, le taux d'accident est deux fois plus élevé que celui que l'on peut mesurer sur la moyenne des routes qui sont identiques. Pour prendre simplement quelques chiffres simples en tête : sur une période de cinq ans, nous pouvons recenser 230 accidents corporels, 14 tués, et parmi ces tués, une proportion importante de piétons. Donc, ce ne sont pas uniquement des usagers de la route, mais bien des riverains qui peuvent être victimes de l'insécurité routière de la RN10.

La RN10 est également un cadre de vie qui est dégradé, des nuisances sonores, puisque l'aménagement de la RN10 qui s'est fait au fil du temps n'a pas intégré des protections que l'on met dans des projets neufs. C'est une concentration de tous les flux de trafic, donc une amplification de la

pollution atmosphérique, et c'est également un environnement peu agréable, puisque les conditions d'intervention à la fois du gestionnaire de la route et des communes riveraines ne permettent pas de traiter convenablement cet axe routier.

C'est aussi une coupure dans le territoire, une coupure physique, puisqu'une route, ce sont des glissières en béton, des glissières de sécurité, mais c'est aussi une coupure dans le tissu urbain, donc qui ne permet pas de relier des quartiers, et qui fait qu'il y a un grand nombre de projets locaux qui sont en attente d'une décision sur l'aménagement de la RN10 et le prolongement de l'autoroute A12. L'opération de requalification qui a été évoquée tout à l'heure est une opération d'ordre qualitative et qui ne répond pas à l'ensemble des problèmes. C'est la raison pour laquelle il faut donc, du point de vue du maître d'ouvrage, réaliser un projet de telle sorte que les effets négatifs que j'ai rapidement décrits ne s'amplifient pas. Selon nos prévisions, la saturation de cet axe serait complète en 2010, c'est-à-dire que nous serions dans une situation de de congestion quasi permanente avec une augmentation du temps de parcours significative et des aléas encore beaucoup plus grands dans les périodes de congestion. Et également une tendance à l'augmentation des poids lourds sur cet axe-là.

II. Les enjeux et les objectifs du projet

Dans ces conditions, et j'en viens à la deuxième partie : les enjeux et les objectifs du projet, sont d'abord d'offrir une réelle opportunité à une réflexion collective sur l'aménagement local du territoire. Il y a un enjeu national et régional dans l'aménagement du réseau routier. Le prolongement de l'A12 est une voie structurante et qui contribuera à la cohérence et à la hiérarchisation du réseau routier national en Ile-de-France, et qui contribuera surtout à offrir un itinéraire adapté pour le trafic de transit.

Les enjeux départementaux locaux sont de pouvoir ouvrir la possibilité de réaménager la RN10 en boulevard urbain : vous avez rapidement aperçu une vue qui a été prise sur la RD36 et qui représente un boulevard urbain. C'est également l'opportunité de recréer, je le suggérais tout à l'heure, de la dynamique dans les projets locaux, donc lever aujourd'hui toutes les incertitudes qui sont générées par le prolongement de l'A12, sa réalisation, et le tracé qui pourrait être pris.

C'est un enjeu également pour améliorer la desserte des pôles d'emplois et donc donner des atouts nécessaire à tous les acteurs de l'aménagement.

Enfin, un enjeu important est de contribuer au développement des transports en commun. Puisque le développement des routes et le développement des transports en commun ne sont pas contradictoires, au contraire ils se complètent, et tout simplement en libérant la RN10 de son trafic de transit, nous avons la possibilité de pouvoir améliorer l'accessibilité aux gares, nous avons la possibilité de libérer des emprises pour ce que l'on appelle des modes doux : la marche à pied, les deux-roues, pouvoir offrir davantage de stationnement aux abords de tous les modes de transports en commun.

III. Les solutions en débat

Pour atteindre ces objectifs, quatre familles – je dis bien « quatre familles » sont au débat – et nous les avons dans le dossier de débat, et nous continuerons de le faire dans toutes ces réunions. Nous avons analysé suivant trois grands axes qui sont : le service rendu, les fonctions qui sont apportées dans l'aménagement, et la capacité. Deuxième axe : les effets sur l'environnement : environnement urbain et environnement naturel et bien évidemment, les coûts.

Donc vous avez sur cette première carte les quatre familles, mais nous allons les développer une par une, alors très rapidement :

La première famille dite transformation de la RN10 avec deux scénarios qui je dirais, bornent le champ des solutions possibles :

- une première, qui consisterait à mettre la RN10 en route express, donc plus simplement à supprimer tous les carrefours à feux qui sont représentés sur cette carte et les déniveler ;
- un deuxième scénario consisterait à mettre en tranchée couverte le prolongement de l'A12 sous la RN10. Une tranchée couverte dont vous voyez ici une coupe type.

Ensuite, nous rentrons dans les trois familles, qui sont des emprises hors emprise de la RN10, et qui présentent comme caractéristique, je ne le rappellerai pas dans les familles suivantes, d'avoir un tronç commun avec le franchissement des voies ferrées et la traversée de Montigny, ici, en tranchée couverte, et ensuite un tronçon qui s'inscrit dans une emprise qui est réservée entre le bois de Trappes et la zone de Trappes-Elancourt.

Pour la famille deux, le principe est de venir en jumelage avec la voie ferrée, selon deux scénarios : un scénario au Sud de la voie ferrée, dans un tissu qui est urbain, ou au Nord de la voie ferrée, dans un tissu qui est un tissu de zone d'activité. Donc un passage en tranchée couverte, et ensuite un tracé qui se prolonge sur Coignières avec deux possibilités : une première qui est le contournement de la zone des marais ou de s'inscrire dans des emprises qui sont là encore jumelées avec la voie ferrée.

Le tracé ensuite recoupe la RN10 et contournerait les Essarts-le-Roi.

J'ai oublié de préciser que sur le tronç commun, ce tracé permettrait d'avoir un échange, un système d'échange avec la voie F12, avec la voie R36, avec la RD58. Nous allons retrouver ça dans les familles suivantes.

Nous en venons à la famille trois, dite tracé médian, qui reprend donc sur une première partie le tronç commun, et qui ensuite se caractérise par la possibilité suivant deux scénarios : soit en tranchée couverte de s'inscrire dans ce que l'on appelle la coulée verte du Mesnil-Saint-Denis, soit au nord, dans une emprise qui correspond à l'emprise du réseau des étangs et rigoles et qui est également une coulée verte. Et qui est sur le territoire de La Verrière.

Ensuite, le tracé se prolonge en traversant la zone des bécanes et contournerait la zone de Coignières ; un nouvel échange avec la RN10 et la déviation des Essarts-le-Roi.

Enfin, la famille quatre dite par le vallon du Pommeret...

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît, Mesdames, Messieurs, montrez vous à la hauteur de ce qui est demandé dans un débat, pardonnez moi, ce n'est pas des cris, c'est des jugements et des raisonnements.

Michel LABROUSSE

La famille quatre, dite par le par le vallon du Pommeret, qui reprend donc sur la première partie du tracé un itinéraire commun avec les familles deux et trois, et qui ensuite contourne les zones urbanisées en passant par le vallon du Pommeret. C'est un itinéraire qui pénètre largement dans le périmètre du parc naturel régional, qui est représenté, que l'on peut discerner par un liseré jaune sur la carte, et qui coupe le site classé de la vallée de Chevreuse et franchit le vallon du Pommeret par un viaduc. Ensuite l'itinéraire se poursuit avec la traversée du plateau agricole des Néfliers, et comme les autres familles, offre une déviation des Essarts-le-Roi pour venir se raccorder au sur des Essarts-le-Roi sur la RN10.

Si l'on fait une rapide synthèse de ces quatre familles, ce que nous pouvons rapidement constater, c'est que les trafics seraient réduits de moitié sur la RN10 en cas de tracé neuf, quelles que soient les familles, et que donc les temps de parcours seraient optimisés et permettraient sur l'ensemble de la zone d'influence du projet de meilleures accessibilités aux zones d'emploi. Que par contre, ces quatre familles sont très différenciées du point de vue des effets sur l'environnement, environnement urbain et environnement naturel, et que les coûts sont également très différenciés compte tenu du niveau des équipements qui sont nécessaires pour protéger les milieux qui sont traversés.

En termes de coût, et je dirai plutôt en termes d'estimation, la différenciation entre ces quatre familles s'établit suivant les estimations qui sont inscrites sur cette vue.

Pour la famille un : transformation de la RN10 ? Et là le coût qui est donné pour le scénario A12 sous la RN10, l'estimation est de l'ordre de 1,310 milliard d'euros.

Pour la famille deux : tracé du jumelage, et pour le scénario sud de la voie ferrée : 570 millions d'euros.

Pour la famille trois : 550 millions d'euros pour les deux scénarios.

Et pour la famille quatre par le Vallon du Pommeret : 350 millions d'euros.

IV. Conclusion

En conclusion, nous vous invitons à présent à débattre sur un projet d'infrastructure routière qui est au service du territoire, nous aurons à discuter évidemment et à présenter des fonctions routières, mais nous aurons aussi à présenter les fonctions pour le territoire, et qui arrive à un moment opportun puisque il y a la mise en révision du SDRIF il y a un certain nombre de projets régionaux qui sont lancés, et donc ce débat arrive à un moment opportun.

Voilà, j'en ai terminé, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, merci de votre attention.

Gilbert CARRERE

Merci Monsieur Labrousse. Mesdames, Messieurs, voici quelques éléments de méthode si vous voulez bien, puisque maintenant le débat est dans la salle.

Premièrement, il est conseillé, mais cela va de soi, je crois, lorsqu'on intervient, de parler vraiment devant le micro, mais il paraît que c'est pour moi que ça s'appliquait aussi m'a-t-on dit.

Deuxièmement, vous avez chacun et chacune je pense, reçu à l'entrée un formulaire de questions. Mieux vaut n'avoir sur chaque formulaire qu'une question de préférence, pour rendre l'exploitation possible. Encore faut-il que, pour qu'il y ait réponse, ce formulaire comporte de façon visible : nom, prénom, et puis votre adresse si vous souhaitez que nous puissions vous atteindre en retour ; peut-être accompagné aussi avec des coordonnées téléphoniques si vous le souhaitez.

J'ajoute que deux micros vont circuler dans la salle, et par conséquent, il sera loisible de lever la main pour les réclamer. Je pense que ce ne sera pas très simple, mais on y arrivera. Accessoirement, j'indique qu'un photographe est dans la salle. Alors, soyons à l'aise, les personnes qui ne veulent pas être prises le signalent aux hôtes et elles ne seront pas gênées. C'est un détail, mais qui a peut-être son importance.

J'ajoute enfin que le temps de parole de chacun, pardonnez-moi, sera chronométré. Mieux vaut ne pas dépasser cinq minutes dans les interventions, et ceci pour permettre au maximum d'entre vous d'intervenir sur ce sujet dont je rappelle encore simplement, qu'il traite des grands enjeux. De quoi s'agit-il avec ce projet ? Monsieur Labrousse l'a développé – naturellement la parole est libre – mais je veux dire qu'il vaut mieux que ce soit sur ce thème général que se porte le débat, s'il s'agit des avantages ou inconvénients de tel ou tel tracé, tout est bon. Mais enfin, je veux dire que, comme vous avez vu la liste de toutes les réunions à venir, et le calendrier, et l'objet des réunions, il y a place d'ici le 16 juin, je vous le garantis, à une expression complète, totale et même passionnée du sujet.

Voilà. Je demande à Monsieur Fauchet – je crois – s'il est dans la salle. Apparemment, il n'y est pas. Alors, la chambre de commerce veut-elle dire un mot ? C'est ça, nous commençons par elle.

Oui, vous demandez la parole ?

Débat avec la salle

Patrick DEVERGIES, CCI Yvelines Val-d'Oise

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Elus, Mesdames et Messieurs. Au préalable, je souhaiterais évoquer quelques évidences qu'il me semble bon de rappeler ce soir. Tout d'abord, il n'y a pas de développement économique sans circulation des hommes et des marchandises, cela est vrai depuis la nuit des temps, cela est tout aussi vrai dans les Yvelines comme partout dans le monde. Il n'y a pas d'endroit qui se soit développé sans que l'on puisse circuler aisément. Aujourd'hui plus que jamais, les contraintes qui s'imposent aux entreprises nécessitent des infrastructures rapides et adaptées pour leurs activités, mais aussi pour leurs salariés. La proximité d'infrastructures routières est le critère principal d'implantation d'une entreprise ou de son développement. De nombreuses études le prouvent. Et pourtant, les Yvelines présentent un retard considérable en matière d'équipement routier structurant. L'ouest de la France est au bord de la paralysie à certaines heures. Le prolongement de l'A12 concerne une zone économique dense ; tout un chacun se plaint à la voir se développer : Elancourt, Montigny, Trappes, La Verrière, Maurepas, Coignières, pas moins de 3 100 entreprises y sont implantées, représentant près de 60 000 emplois. Sans compter les très nombreuses entreprises des communes voisines telles que Guyancourt, Plaisir, et cætera.

Aussi assurer à toutes ces entreprises un réseau d'infrastructure suffisant, c'est pérenniser l'activité et l'emploi. Raccorder et mieux irriguer le très dynamique Pôle d'emploi de Versailles/Saint-Quentin/Vélizy, récemment retenu comme pôle de compétitivité mondial, et l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay, c'est aussi permettre à ce territoire de saisir la chance qui lui est donnée. Aujourd'hui les trafics sont très importants, on l'a vu tout à l'heure, sur la RN10, plus de 70 000 véhicules/jour. Ils vont continuer à se développer, c'est inexorable. Combien d'heures perdues par les utilisateurs, et je pense plus particulièrement aux salariés des entreprises de cette zone, quelles conditions pour les villes traversées et les milliers de riverains, combien d'accidents chaque année ? Le maître d'ouvrage a relevé un nombre d'accidents de 50 % plus élevé que pour les routes similaires ; est-ce que c'est acceptable ?

Aujourd'hui tous les types de trafics internes d'échange et de transit se mélangent et saturent déjà la RN10 à certaines heures. Pour transporter leurs marchandises, les entreprises du secteur utilisent une route nationale inadaptée. Le fait de n'avoir par pris en temps utile des mesures pour organiser ces flux de trafic, nous conduit à des nuisances extrêmes pour les populations riveraines. Alors, il faut changer cette situation, oui il faut la changer. Voilà pourquoi la Chambre de Commerce et d'Industrie et les chefs d'entreprises seront présents tout au long du débat pour défendre la nécessité absolue de réaliser le prolongement de l'A12 et de le faire dans les meilleurs délais. Ce soir, réunion d'ouverture du débat public, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles/Val d'Oise/Yvelines, ne se prononcera pas sur les familles de tracés. Elle le fera bien entendu au cours du débat, dans les semaines à venir.

Toutefois, nous nous opposerons catégoriquement à un tracé qui consisterait une route nationale en voie autoroutière express. Il rencontrerait des difficultés considérables de réalisation et ne répondrait pas aux besoins actuels de séparer les trafics locaux et le transit.

Par ailleurs, dans la mesure où le prolongement de l'A12 serait acquis, la Chambre de Commerce et d'Industrie demandera que soit prévu également le réaménagement partiel de la RN10, ceci afin de

relier les territoires des villes traversées, améliorer le cadre de vie des riverains. Je pense par exemple au contournement de Pontchartrain par la RN12 qui a permis de reconquérir le centre-ville et améliorer considérablement les conditions de vie des habitants et l'environnement global du secteur. Enfin, la CCIV demandera, et nous insisterons sur ce point, pour que la solution choisie soit traitée avec tous les moyens techniques et financiers nécessaires pour préserver l'environnement, les riverains, comme cela a été fait dans de très bonnes conditions pour l'A14. Merci de m'avoir écouté.

Gilbert CARRERE

Merci, Monsieur le Président.

Alors, Mesdames, Messieurs, une première question. Annoncez-vous s'il vous plaît clairement, vous avez un micro près de vous, et étant donné qu'on ne vous voit pas, il faut que vous vous annonciez bien.

Gurven, un habitant de Trappes

J'ai une question à vous poser : vous envisagez visiblement tous les tracés de prolongement avec la création d'une nouvelle autoroute en partant du principe – je suppose – que l'autoroute serait gratuite. Est-ce qu'il est envisagé un moment par le maître d'ouvrage ou l'état, d'éventuellement concéder cette portion d'autoroute, ce qui aurait je suppose, un impact assez considérable sur l'évolution du trafic, et sur éventuellement l'évolution du trafic de transit, puisque *a priori*, je pense que les voies locales ne seraient plus utilisées ?

Gilbert CARRERE

Très bonne question, vous aurez la réponse dans une réunion qui va traiter des coûts et du financement. Vous l'aurez le 16 mai. Je ne peux pas mieux dire. Soyez là, et on se retrouve.

Deuxième question.

Gilles RABOT, habitant de La Verrière

J'ai une question par rapport à un tout petit historique : en 2004, le Ministre des transports, Monsieur de Robien, a fait trois actes très précis et très importants : il a réuni les élus en avril 2004, il a établi un dossier en juillet 2004, et il est venu sur les sites concernés des trois tracés qui étaient prévus à l'époque, le 4 octobre 2004, pour être précis. Et depuis, plus rien. Or, nous avons découvert le 3 février 2006 que, en plus de ces trois tracés, qui faisaient partie de l'étude qu'avait mise en place Monsieur de Robien, nous avons découvert un tracé sous la RN10 et un aménagement de l'A10 qui ont été largement avancés par les élus du PNR. Un tracé 2A', qui avait été présenté en 2004 par Monsieur Vandewalle aux maires de Coignièrès et de La Verrière, qui naturellement l'avaient repoussé ; un tracé 2C', qui avait été avancé par Madame Boutin le 4 octobre, lors de la visite des sites par le Ministre.

Et lorsque l'on regarde dans l'étude de ce tracé, qui est sur le site Internet de la Commission de débat public, il est précisé qu'elle a été faite à la demande du Conseil Général des Yvelines. Mais, deux conseillers généraux, dont un vice-président, m'ont affirmés qu'ils n'avaient pas pris part à la

décision, ni même été informés. Ma question : pourquoi ce qui avait été porté au débat par le Ministre en 2004 a été modifié en ne prenant en compte que les avis d'un seul camp ? - Je parle bien d'un seul camp, puisque dans cette affaire-là, il y a plusieurs camps – même sans en informer les autres élus, je pense, et là je m'adresse bien sûr au maître d'ouvrage, qui a émis ces dossiers, j'affirme qu'un dossier qui commence avec une telle illégalité va avoir du mal à rester impartial.

Gilbert CARRERE

Très bien. Le maître d'ouvrage veut s'exprimer ?

Francis ROL-TANGUY

Je pense qu'il y a des questions auxquelles il est nécessaire de répondre. Je voudrais dire tout d'abord que le dossier que l'on appelle le dossier du maître d'ouvrage, qui a été fait sous notre responsabilité, a été visé par la Commission Nationale du Débat Public. Et que notamment, parmi les différents ajouts que vous citez par rapport aux discussions engagées par le Ministre Gilles de Robien en 2004, il en est un qui tourne autour du réaménagement de la RN10, ou de la solution consistant à placer l'A12 sous la RN10, qui nous a été sollicité de part les contacts pris par la Commission particulière du débat public, à faire figurer dans le dossier, et donc qui y figure aujourd'hui. Je voudrais dire deuxièmement aussi, ce que vous citez comme étant la solution étudiée par le Conseil Général, figure dans le dossier pour la raison suivante : c'est vrai qu'il s'agit là d'un tracé qui a déjà été visité, ce n'est pas la première fois que l'on trouve ce tracé-là, et qui avait réfléchi en tunnel. Et que des questions géologiques rendaient la capacité à passer en tunnel dans ce secteur-là, c'est-à-dire en profondeur, peut-être pas impossible – techniquement, rien n'est impossible – mais en tous les cas présentant des risques et des difficultés, entraînant des coûts tout à fait importants.

La solution en tranchée couverte a été vérifiée, quand à sa capacité de réalisation technique, et ces études ont été financées par le Conseil Général, et c'est pour ça que cette solution figure, puisqu'elle montre que justement en tranchée couverte, ce qui était une difficulté en faisant un tunnel en profondeur, montre qu'il y a une capacité de résolution technique en la réalisant de cette manière.

Donc ce que je voudrais dire simplement, par rapport à la visite du ministre de Robien, je crois que vous pourrez aussi ajouter que, au moment de sa visite, c'est le Ministre lui-même qui a souhaité que la solution par le Vallon du Pommeret soit remise dans le débat. Ce qui montre qu'en la matière, je pense que les familles qui ont été présentées – écoutez, je m'excuse, j'étais déjà Directeur Régional de l'Equipement à ce moment-là ; chacun a sa chronologie, vous avez celle que vous avez vécue, j'ai la mienne. Je pense que ce n'est pas très grave, ce n'est pas la date qui compte, c'est le fait que cette solution soit dans le dossier aujourd'hui. Tout cela pour dire simplement que je crois que l'on a essayé de faire sous le regard de la Commission particulière et nationale du débat public, de faire un dossier présentant l'ensemble des familles. Simplement, je veux dire en techniciens que nous sommes, pour que toutes les solutions soient aujourd'hui sur la table, en capacité d'être soumises au débat, je veux dire aussi bien à la fois pour les critiquer que pour les améliorer, et que je crois qu'en la matière, on a ce soir, avec ce dossier, l'ensemble des familles possibles.

Gilbert CARRERE

Si vous le permettez, j'ajoute ceci, c'est que, ayant fait la visite deux fois - puisqu'il a été question du Conseil Général des Yvelines – au Président du Conseil général, et ayant été reçu par un groupe de Conseillers généraux dans une réunion de travail sur l'organisation du débat public, à aucun moment, je n'ai entendu manifester une forme de préférence quelconque. Ce qui veut dire que les élus départementaux que j'ai rencontrés se sont montrés parfaitement respectueux de ce qu'est un débat public, c'est-à-dire qu'ils ont sans doute leur préférence, ils laissent le débat se dérouler comme il convient de le laisser faire à des citoyens adultes que vous êtes.

Voilà, je voulais témoigner de ceci. Question encore.

Alain BARRE

J'habiterais à moins de 50 mètres du tronçon commun aux quatre familles. Ma question est : puisque cette autoroute va traverser le cœur de notre ville, est-il prévu au moins sur cette partie commune qui va passer sous la gare de recouvrir le tronçon, ou est-ce que ce sera un aérien, c'est-à-dire un en surface que va passer cette voie. Pour les quatre familles donc.

Gilbert CARRERE

Le maître d'ouvrage.

Michel LABROUSSE

Comme je l'ai rapidement indiqué tout à l'heure, la traversée de Montigny-le-Bretonneux se ferait sur 600 mètres en tranchée couverte pour permettre notamment le passage des voies ferrées, et ensuite, les études que nous avons faites jusqu'à présent, prévoient un passage à l'air libre, mais avec un profil en long, donc un niveau de la route à 6 mètres de profondeur par rapport au niveau naturel, ce profil-là offrant une protection efficace contre le bruit. Cette solution permettant dans les emprises qui sont disponibles et qui ont été prévues depuis très longtemps, pour le prolongement de l'A12, de traiter convenablement également, avec, par exemple, des talus paysagers, ce que l'on appelle la tête de déblai. Et donc de pouvoir offrir notamment en termes de protection phonique, une efficacité qui est réelle, efficiente. Et voilà donc rapidement quel est le parti d'aménagement de ce tronçon.

Gilbert CARRERE

Très bien. Excusez-moi, vous avez une première réponse, et elle est sur un sujet particulier et tout à fait légitime, mais je veux dire que si vous voulez rentrer davantage dans les détails, mieux vaudrait que ce soit lors de la réunion qui va être consacrée au tracé précisément, *a priori*. Mais cela dit, si vous me posez la question par écrit, il sera répondu à votre prolongement de question.

Madame Arlette Fastet pose une question par écrit que je reçois et que je vous lis ; elle habite à Buc : « Pouvez-vous replacer l'A12 dans le contexte global de maillage du territoire – bonne question – à quoi sert-elle (hors communes concernées par le projet actuel).

Je passe cette question à la Direction de l'Équipement pour réponse.

Michel LABROUSSE

Le prolongement de l'autoroute A12 est sur un itinéraire qui contribue à deux grandes fonctions : une fonction dite radiale, qui permet une pénétrante sur l'ouest de Paris, sur l'ouest de l'Ile-de-France à partir du sud du département des Yvelines et plus généralement le sud-ouest. C'est un itinéraire dont l'aménagement se fait progressivement à deux fois deux voies avec des caractéristiques autoroutières. Des opérations d'aménagement ici de la RN10 entre Rambouillet et Ablis font l'objet d'un chantier qui a débuté, et toujours au titre du contrat de plan état/région 2000-2006, nous travaillons sur les études de mise à deux fois deux voies de la RN191, pour assurer une liaison jusqu'à l'autoroute A10. Ça c'est une première grande fonction. Il y a une fonction de trafic d'échange dans l'ouest de l'Ile-de-France, complétée avec celle qui est attendue de l'autoroute A104, dans son prolongement entre Méry-sur-Oise et Orgeval, qui fait l'objet d'un autre débat. Et ces deux grandes fonctions contribuent à un principe de l'efficacité de hiérarchisation du réseau routier national en Ile-de-France, par la complémentarité de ces deux fonctions, de contournement de pénétrante, et suivant un principe de hiérarchisation avec des voies telles que le prolongement de A12 qui doivent être aménagées pour prendre le trafic de transit. Et un trafic que l'on dit d'échange, donc principalement des échanges qui se font à l'intérieur de l'Ile-de-France, de manière à pouvoir, comme je l'ai indiqué dans mon exposé tout à l'heure, dégager les voiries locales, et leur permettre d'assurer des fonctions véritablement locales. Et c'est notamment le cas, l'objectif, pour la RN10.

Gilbert CARRERE

C'est une question intéressante. Est-ce que la personne qui l'a posée est satisfaite ou pas complètement ?

Prenez le micro, Madame, parce que c'est une observation importante que vous faites.

De la salle

C'est moi qui ai posé la question. Je ne suis pas totalement satisfaite, dans la mesure où je pense que c'est un axe de liaison nord-sud et je ne vois pas dans ces conditions, pourquoi il se rapproche autant de Paris, cet axe de liaison.

Michel LABROUSSE

Si je reformule votre interrogation pour bien la comprendre, vous demandez si le prolongement de l'A12 ne supporterait pas des trafics de transit, je dirais nationaux, entre le nord et le sud de la France ? Ou même internationaux.

La proportion de trafic, national ou international est d'un ordre de grandeur qui est de 10 à 15 % du trafic total. C'est une proportion qui est très faible, parce que, contrairement à une idée qui effectivement est très répandue : quand on parle trafic de transit, c'est en référence à une zone qui est celle de l'Ile-de-France, et le trafic de transit national ou international n'est qu'une très faible proportion du trafic de transit mesuré à l'intérieur de l'Ile-de-France. Pour donner quelques chiffres qui peuvent étayer ce propos : 80 % du trafic de marchandises se fait dans des distances inférieures à 150 kilomètres. Et donc des déplacements, des transports sur de très longues distances ne

représentent qu'une partie relativement faible de l'ensemble des trafics de transit qui peuvent être mesurés à un endroit donné de la RN10, et plus tard du prolongement de l'autoroute A12.

Gilbert CARRERE

Ça va mieux pour la réponse ?

Je vous ai donné lecture d'une question écrite. Je prends deux questions orales, et je reviendrais aux questions écrites, qui sont intéressantes aussi.

Qui souhaite prendre la parole ?

Laurent LAGNY, habitant de La Verrière

Je parlerai volontairement de « tracés », et non pas de « familles ». Parce que sur les 7 tracés proposés, 5 voire 6 de ces tracés passent par La Verrière. De façon technique, en mutilant soit l'habitat, soit la zone d'activité. Mais de façon générale, ces tracés condamnent de toute façon la ville en termes d'évolution. Nous savons tous, une ville qui stagne, périclité à terme. La bataille menée à La Verrière, grâce à son maire et à l'ADVAAR est une bataille pour la survie de notre ville. Et le seul tracé décent de fait, en termes humains, est le 3C par le Vallon du Pommeret, et je dis en termes humains, mais aussi en termes de coût et en termes de délais. On voit bien que le prix inclus, que représenteraient effectivement les travaux par le vallon du Pommeret sont deçà des coûts des autres tracés. Et en termes de *timing* et, ça, ça n'a pas été précisé, mais là encore, le *timing* serait beaucoup plus court par rapport à des travaux menés au Pommeret.

Monsieur Gilbert CARRERE

C'est moins une question qu'une déclaration, mais c'est votre droit d'en faire une.

Quelqu'un demande la parole là-haut, en pull-over blanc. C'est tout ce que je peux voir. Ne bougez pas, on va vous donner un micro, on va l'avancer.

Monsieur, vous avez enfin un micro. Annoncez-vous, s'il vous plait.

Jean-Luc MANCEAU, habitant de Montigny, secrétaire du groupe local des Verts de Montigny-Voisin

Depuis tout à l'heure on nous assène des vérités sur le trafic automobile qui augmenterait inexorablement. Nous n'avons pas à les sources, nous ne savons par du tout quelles sont les sources. Et surtout, personne ne nous a parlé des enjeux actuels. Nous avons l'impression que la discussion se place à la fin du siècle dernier, qu'on n'est pas du tout au XXIème siècle, qu'il n'y a pas de problème d'approvisionnement de pétrole, d'augmentation des prix des énergies fossiles. Qu'il n'y a pas de problèmes : qu'on n'a pas signé Kyoto, que l'effet de serre n'existe pas, donc quels sont les effets de tous ces enjeux de ce siècle sur les comportements et donc sur les trafics futurs. Et ça, ça manque singulièrement dans le dossier. Et donc moi, j'ai l'impression là que le débat n'est pas sur les enjeux. On parle des tracés, ce n'est pas le sujet aujourd'hui. Aujourd'hui, ce sont les enjeux : les enjeux du

siècle, du XXI^{ème} siècle avec l'augmentation du prix du pétrole et l'effet de serre en particulier. Quel impact sur les trafics futurs.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît. Oui. C'est une question dont je comprends l'importance et vous la posez je crois en termes clairs, je veux dire ceci : c'est une question importante – oui, je suis obligé de parler un peu comme ça aussi ; ça m'arrive – et d'ailleurs deux ou trois personnes la posent dans des termes à peu près analogues. Je cite le cas de Madame Pascale Gerbouin, qui est à La Verrière justement, et qui demande : « est-il envisageable de faire réaliser des études d'impact environnemental des différents tracés dans la dimension santé publique et environnement. Les conséquences en termes de nuisances aux riverains et notamment aux populations vulnérables, enfants, personnes âgées, et cætera, doivent être appréciées au même titre que celles apportées à la flore et à la faune. »

Pardonnez-moi. Ce sont des questions importantes, je les groupe si vous voulez, pour dire que non seulement, nous n'allons pas nous en tenir là, non seulement un débat est prévu sur les problèmes d'environnement si vous voulez, et je vous invite à y revenir à ce moment-là, mais dans l'intervalle, c'est un sujet dont nous allons demander au maître d'ouvrage s'il estime qu'il l'a suffisamment précisé ou prévu, ou décliné dans son dossier, ou s'il compte le faire. Je me tourne vers lui.

Francis ROL-TANGUY

Je crois quand même qu'on vit bien dans le même siècle les uns et les autres, et que, y compris dans les prévisions qui sont là, naturellement qu'elles sont discutables, c'est pour ça qu'il y a le débat public, ce qui vient d'être mentionné cherche à être pris en compte – je ne veux pas dire par là que le dossier est parfait – mais un certain nombre des grands enjeux qui ont été cités ne nous ont pas échappés. Que puis-je ajouter ? Qu'effectivement, ce n'est pas parce que – je vais dire demain – on passerait au biocarburant ou aux voitures électriques, que le mode routier est condamné. Ce n'est pas parce que, effectivement, de la même manière, il serait fait appel à un meilleur report modal vis-à-vis des transports collectifs – il a été question tout à l'heure de RER – ou bien en matière de marchandises vis-à-vis de ferroutage ; on pourra revenir sur ces questions, que nous ne sommes pas dans une société où les déplacements risquent de se développer. C'est du moins mon sentiment, et quelque part c'est aussi un des éléments de liberté, et qu'en conséquence, je veux dire : si on veut demain effectivement réduire la place de la voiture de façon générique, ça se fera dans ce territoire, non pas à mon avis avec une baisse absolue des trafics mais avec une moindre progression. Et que c'est pour ça que si l'on veut effectivement rendre la nationale 10 à son aspect urbain, il nous faut forcément envisager d'autres capacités.

Gilbert CARRERE

Je reviens sur le sujet pour dire que, effectivement, et pas plus tard d'ailleurs que le jeudi 30 mars, à Magny-les-Hameaux, ce sujet de l'environnement naturel et rural sera l'occasion de revenir sur la question, d'amener en tant que de besoin le maître d'ouvrage à aller plus loin dans sa précision, si vous estimez qu'il faut le faire. Peut-être de faire appel à des responsables du Ministère de la santé pour participer à ce débat et l'approfondir, sauf à voir si dans le dossier, il est suffisamment traité ou pas.

Voilà ce que je vous propose.

Je vous signale qu'une personne de Rambouillet pose une question qui n'est pas sans intérêt ; il s'agit de Monsieur Robert Burneau, à Montigny : « Le prolongement de l'autoroute A12 va déplacer les bouchons vers Rambouillet ». De Rambouillet, par la même occasion, je me permets de saluer par la même occasion le sous-préfet qui est ici présent, et dont c'est une découverte – pour lui et pour nous ; l'arrondissement est une découverte pour lui puisqu'il arrive – Monsieur Robert Burneau pose la question qui consiste à dire : « Qu'est-il prévu pour le contournement de cette ville de Rambouillet ? »

Michel LABROUSSE

Tout à l'heure, en montrant la fonction de prolongement de l'A12, j'ai évoqué des opérations d'aménagements de la RN10. Je ne les ai pas toutes citées : il y a également inscrit au contrat de plan 2000/2006 la mise à deux fois deux voies de l'actuelle déviation de Rambouillet, et avec en continuité, comme je l'ai dit, un chantier qui a démarré, de mise à deux fois deux voies de la RN10 entre Rambouillet et Ablis, et des études pour la mise à deux fois deux voies de la RN191 jusque A10. Donc c'est bien l'aménagement homogène de cet itinéraire qui apportera en termes de fluidité les meilleures garanties et la meilleure efficacité sur l'ensemble de l'itinéraire.

Gilbert CARRERE

Si vous le permettez, je groupe par écrit, avant de vous rendre la parole, quatre questions qui sont posées, et sur les sujets très proches, sinon sur le même sujet qui est un sujet exposé par des riverains, c'est tout à fait d'ailleurs leur droit. Question de Monsieur Hervé Leman à Montigny, de Monsieur Jean-Claude Benoît à Montigny également, de Monsieur Patrick Moigneau à Montigny encore – on écrit beaucoup à Montigny – et de Monsieur Jean-Paul André à Montigny (il ne l'a pas indiqué, mais je pense que c'est ça). Ça revient à demander si la route nationale 10 – c'est la question que pose Monsieur Jean-Paul André – « sera en tracé neuf éventuel sur Montigny, si – c'est la question de Monsieur Leman : « en supposant que le tracé choisi soit l'un des trois qui traverse la ville de Montigny, la A12 sera-t-elle ouverte sur le parcours traversant la commune ». De la part de Monsieur Jean-Claude Benoît : « Le dossier de 2006 détaille assez bien les différentes options de tracé, mais donne très peu de détails sur le tronçon commun (il souligne « tronçon commun ») sur la commune de Montigny. Pouvez-vous donner plus de détails à ce sujet, en particulier dans le domaine de la lutte contre les nuisances sur les quartiers les plus proches, principalement sur le quartier du Manet ?

Voilà. Je pourrais ajouter que Madame Solange Romel de Montigny également, soulève la question des quartiers concernés et de l'autoroute enterrée ou pas, et puis de Monsieur Benoit Cariou, qui pose la question de savoir quelle va être la place de la circulation entre Montigny et la zone d'activités de Trappes, ainsi que la gare de Trappes : 15 minutes à pied de la gare.

Ces questions-là, si vous le permettez, nous en faisons un peu masse commune car elles se rejoignent de très près, pour demander à Monsieur Labrousse s'il peut nous dire, en gros, comment se présentera le projet selon les deux tracés qui figurent dans le dossier : le tracé sur l'A10, et le tracé – si je comprends bien – médian, qui traverse les uns et les autres Montigny : quelle solution est dans le dossier du maître d'ouvrage, ou est prévue ?

Michel LABROUSSE

Pour la traversée de Montigny, suivant le tronçon commun des familles deux, trois et quatre, je pense avoir répondu tout à l'heure à la question en indiquant que, au stade actuel des études, nous prévoyons de passer en tranchée couverte la voie ferrée et la partie de Montigny qui est en haut à droite sur la carte qui est projetée. Mais nous sommes sur une solution à ciel ouvert, mais avec le parti pris donc d'abaisser le niveau de l'autoroute et de pouvoir donc apporter les protections qui sont attendues en termes d'éloignement, en termes de protection contre le bruit, en termes d'insertion de plantation, de paysagement avec des talus, je dirai de grande hauteur. Voilà donc au stade actuel du projet ce que serait le parti pris de l'aménagement du prolongement de l'A12 sur ces troncs communs.

Maintenant, si on en vient à la famille un, comme je l'ai – si on peut remettre la vue pour la famille un – je rappelle donc qu'il y a deux scénarios : un premier scénario dit « mise en route express à deux fois deux voies de la RN10 », ce scénario prévoit de déniveler uniquement les carrefours à feux. Déniveler un carrefour à feux, ça veut dire : supprimer le feu, et permettre à la circulation filante de pouvoir avoir une continuité sans avoir une interruption sur un carrefour tricolore par un passage dénivélé, avec bien évidemment, un dispositif qui permet, sur chacun des carrefours, d'avoir des échanges locaux. Ensuite, il y a un deuxième scénario type d'aménagement de la RN10, et ça, ça irait depuis l'origine jusqu'à l'extrémité du projet d'Essarts-le-Roi, qui consisterait – il faudrait passer à la vue suivante – à avoir en tranchée couverte, le prolongement de l'A12 sous l'emprise de la RN10.

Voilà, vous avez ici – c'est un schéma bien sûr de principe – dans lequel on voit donc que cette tranchée se réaliserait suivant deux niveaux de circulations superposées, de telle sorte que la largeur, donc l'emprise en surface dont on aura besoin pour réaliser les travaux, soit la moins pénalisante possible.

Voilà de manière très schématique, les deux partis pris d'aménagement suivant les différentes familles.

Gilbert CARRERE

Mesdames, Messieurs, nous allons revenir vers la salle et vers le haut de la salle, où je vois une page blanche – je n'ose pas dire un drapeau blanc – s'exprimer. Je suppose que c'est une question qui est posée.

Il y a deux mains qui se lèvent. Oui, vous allez avoir un micro.

Monique BOLLO, La Verrière

Bonsoir, je souhaiterais poser une question à Monsieur Rol-Tanguy sur le tracé médian dont il nous a relaté les difficultés semble-t-il il y a quelques années, puisque ce tracé n'avait plus été à l'ordre du jour. Il semble que les difficultés aient été contournées techniquement, sauf que vous avez parlé de risques, et je souhaiterais savoir exactement si les risques qui existaient il y a quelques années sont toujours d'actualité aujourd'hui.

Michel LABROUSSE

Je vais répondre à cette question qui est très technique, et qui renvoie effectivement à des études spécialisées qui à l'époque avaient été faites par le centre d'étude des tunnels. Et l'analyse qui avait été faite à ce moment-là était que, compte tenu de la nature des sols qui étaient traversés, même avec les techniques de creusement des tunnels, il y avait un risque non négligeable pendant le creusement du tunnel, voir même ultérieurement d'affaissement, de tassement, et donc qui pouvait poser des problèmes aux bâtiments qui étaient en surface. Et donc c'était sur la base d'une étude spécialisée, la raison pour laquelle ces experts avaient indiqués que la solution tunnel n'était pas indiquée pour ce franchissement.

A la suite de cela, nous avons regardé de quelle manière une solution en tranchée couverte, qui est aussi un autre parti de construction, qui présente par rapport à une solution tunnel, et vous le savez sans doute, l'inconvénient de devoir agir depuis la surface, et non pas par-dessous, et donc posait un certain nombre d'inconvénients et d'effets sur les occupations de l'espace en surface. Nous avons regardé comment cette technique de repli permettait de répondre à une solution pour laquelle nous avons les caractéristiques par ailleurs de largeur de profil. Les études que nous avons menées dans la préparation de ce débat ont permis de valider le principe de faisabilité d'une tranchée couverte suivant des techniques classiques et nous l'avons fait avec un profil de tranchée avec les deux niveaux superposés, qui serait le même que dans les autres familles, dans le souci là encore de s'insérer au mieux dans les emprises disponibles en surface.

Gilbert CARRERE

Madame, est-ce que cette réponse convient à votre question ?

Michel LABROUSSE

C'est une réponse je dirai générale, et là encore, comme le Président le souligne souvent, nous aurons une réunion thématique spécialisée sur les techniques de travaux qui permettront de poser directement les questions à des spécialistes de la question.

Gilbert CARRERE

Madame, vous êtes satisfaite ? Elle ne répond pas. Bon !

Là haut, oui, pardonnez-moi, mais dans la demi obscurité, je ne vous vois pas. Je vois une main qui se lève. D'accord. Allez-y, il y a un micro.

Jacques CAMUSAT, ancien Président Fondateur d'une association qui s'appelle « Sauvons l'Île-de-France en toute simplicité » et Président Fondateur que s'appelle « Les amis du parc de Versailles »

Je voudrais vous poser une question, Monsieur le Président : est-ce que vous avez lu l'ouvrage de Jean-François Gravier : « *Paris ou le désert français* » ?

Gilbert CARRERE

Oui, je l'ai lu, mais je dois vous avouer qu'il y a si longtemps, que j'en ai oublié une petite partie ; mais je garde l'essentiel.

Jacques CAMUSAT

Monsieur le Président, je vous remercie. Alors, attendez, je vais chausser mes lunettes parce que je voudrais vous lire une toute petite phrase, elle est très courte...

Gilbert CARRERE

Il est de 83 ce bouquin ?

Jacques CAMUSAT

Non, il est bien plus tôt, il est de 1947. « L'agglomération parisienne s'est comportée, non comme une métropole vivifiante en son arrière pays, mais comme un groupe monomolaire, dévorant la substance nationale ». Et ça, c'était à partir de 1850. Alors, Monsieur le Président, depuis 1920, j'entends parler – parce que je suis né en 1920 – j'entends parler de décentralisation. Or qu'est-ce que je vois ? C'est tout le contraire. Et ce débat me paraît tout à fait surréaliste (*Applaudissements*). Merci, mais laissez-moi parler parce que sans ça, on va me compter le temps d'applaudissement. Vous me décomptez Monsieur le Président le temps d'applaudissements ou de sifflet. Je disais que ce débat me paraît surréaliste, parce que quid de la décentralisation ? On a fait exactement le contraire.

Alors, tous ces messieurs qui se trouvent là, c'est très intéressant ce qu'ils nous disent, mais je n'ai encore jamais vu d'autoroute dans le désert. C'est-à-dire que plus vous mettez de tuyaux - comme disait mon ami Jean Poulit, le Préfet – et plus il y aura des agglomérations, et plus ce phénomène dénoncé en 1947, et que vous avez lu dans cet ouvrage remarquable, ça deviendra insoluble.

Gilbert CARRERE

Autrement dit, Monsieur le Président vous ne souhaitez pas que l'on mette la ville à la campagne, comme le disait Alphonse Allais.

Une question encore dans la salle, et je reviendrai aux écrits.

Monsieur ANDRE, adjoint au Maire de Montigny-le-Bretonneux

J'ai entendu beaucoup de choses, donc je n'ai pas préparé mon texte, mais à force d'en entendre, on a de nouvelles questions qui se posent.

Gilbert CARRERE

Oui, c'est bien le débat public ça.

Monsieur ANDRE

Dans le chiffrage – je vais rester sur des questions générales puisqu'il y a des réunions pour les tracés ultérieurement – qui sont proposés, comme vous avez proposé de faire des études complémentaires, j'aimerais bien que la solution qui consiste à rendre la RN10 en voie express soit chiffrée. Parce que les 1,300 milliard, c'est repoussoir, et on se sent, je dirai – je ne commenterai pas la façon dont le dossier est présenté. Dans les questions écrites, puisque vous avez par hasard lu une de mes questions écrites, vous n'avez lu que la moitié de la question, Monsieur le Président, j'avais posé une autre question, c'est « si l'autoroute se fait, on aura encore, y compris d'après les dossiers DDE, même si ils sont très optimistes en termes de nombre d'évolution de la circulation, nous aurons entre 40 et 50 000 voitures sur la RN10. Ma question est : « Comment allons-nous protéger ces riverains ? ». Parce que, de faire passer une partie des aléas et de la pollution sur Montigny, ne règlera pas les 50 000 voitures qui passent encore sur la RN10 (*Applaudissements*).

Je n'en ai pas terminé. Merci de vos applaudissements, mais je voudrai aller jusqu'au bout. Dans les études complémentaires que vous avez proposées, je souhaiterais que soit faite une étude réelle que la commune de Montigny a déjà réclamé auprès de la SNCF, à savoir de créer un arrêt sur la gare de Saint-Quentin/Montigny qui desserve depuis Chartres. A l'heure actuelle, le 28, comme il a été dit, qui passe à Ablis et que l'on voit au Châtelet, si ils veulent arriver à Montigny, au pôle d'activité de Saint-Quentin-en-Yvelines, il faut qu'ils changent à Rambouillet et prennent après un tortillard. La SNCF nous a répondu que c'était infaisable. Et il n'y a pas de projet à l'heure actuelle de transport en commun qui vont au-delà de Coignières, et encore, je ne sais pas pour quand c'est. Et je rappellerai que dans une étude de 2002 faite par la DDE, ou on parle au titre de la requalification de la nationale 10, ou on parle éventuellement d'un TCSP, mais c'est une idée simplement. On n'a pas encore fait la moindre étude là-dessus.

Avant-dernier point, j'ai entendu dire – excusez-moi, je reste longtemps parce que pour l'instant j'ai surtout entendu parler des partisans de l'autoroute – « Cette autoroute est prévue depuis longtemps ». L'emprise est prévue depuis longtemps, y compris sur Montigny, c'est pour ça que l'on avait une position légèrement en retrait, mais cette position a été définie quand les villes nouvelles ont été créés par le Général de Gaulle, et la prévision était : sur les onze communes, puisqu'à l'époque elles étaient onze communes, 400 000 habitants, sur le même périmètre aujourd'hui, toujours de onze communes, nous sommes à 210 000 habitants. Ma question est : cette autoroute se programme, est-il toujours d'actualité.

Et pour la petite histoire, je dirai que dans le programme de la ville nouvelle à l'époque, il y avait un hôpital de 900 lits sur Elancourt, et un CHU de 1 600 lits sur Montigny-le-Bretonneux. Je ne sais pas où ils sont. Et dernier point pour la DDE, et je m'arrêterai là, si j'ai bien suivi, vous avez dit 70 000 véhicules aujourd'hui, et dont 14 % de poids lourds. Alors, je ne sais pas, mais il y a quelques poids lourds qui sont arrivés en plus – ou j'ai mal compris le dossier – parce que d'après ce que j'ai lu dans le dossier, on en annonçait 5 300, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Par contre ma question véritable c'est : « Tel que je l'ai lu dans le dossier de DREIF, auquel il est fait référence dans le dossier du débat public, c'est la volonté par cette prolongation d'autoroute, de dévier 1 000 poids lourds de l'A10, sur la nationale 10 ou l'autoroute A12. Merci.

Gilbert CARRERE

Ecoutez, Monsieur, je ne sais pas si vous l'avez cherché, mais vous vous êtes taillé un beau succès là.

Alors, votre intervention est longue. Elle est loin d'être négligeable. Si elle est longue, je ne veux pas dire qu'elle est pour autant à négliger. Comme elle est un peu longue, - elle a été enregistrée, je pense - et donc nous allons la reprendre ; si vous le permettez, ce soir il est difficile d'y répondre en totalité, et la Commission particulière va veiller à vous apporter une réponse écrite complète.

Ce que je veux dire dès ce soir, c'est que ce problème des difficultés de liaison de la SNCF a déjà été signalé par le maire de Montigny lors d'une visite qu'il m'a faite, en indiquant que c'était évidemment un point très sérieux pour la population de Montigny. Et d'autre part, votre maire, dans la même visite à la commission n'a pas manqué de souligner effectivement ce que pouvait avoir pour la commune de Montigny de pénalisant ou traumatisant une certaine forme de passage qui la toucherait de trop. C'est bien ça, Monsieur le Maire ?

Si vous êtes d'accord, je m'en tiens là pour ce soir, mais je vous promets une réponse détaillée, et puis, la SNCF sera là samedi, revenez donc l'après-midi de samedi, et vous aurez une réponse. Ce que je veux dire, c'est qu'une réponse vous sera apportée - Messieurs, si jamais vous continuez à intervenir comme ça, je crois que la soirée va se terminer bientôt ; c'est l'affaire de la salle. Comportez-vous en gens civilisés. Je finis de répondre à l'adjoint du maire de Montigny -

Michel LABROUSSE

Je vais répondre sur trois des points que j'ai notés de votre intervention, Monsieur, qui portent sur les trafics qui resteraient sur la RN10 et qui selon vous seraient très élevés, et la question des protections qui seraient nécessaires sur la RN10. Le deuxième point sur les coûts, et notamment le fait que dans notre dossier de débat, les coûts n'aient pas été donnés pour le scénario ; j'y répondrai, et je répondrai également brièvement sur la question du report de trafic poids lourds aujourd'hui sur A10, sur A12, dans l'éventualité où le prolongement de A12 serait réalisé.

Je le ferai bien évidemment d'une manière synthétique, parce que pour répondre soigneusement à ces différentes questions, et avec un niveau de précision qui correspond aux exigences que vous et nous, avons, nous le ferons sous forme de réponse écrite.

Pour ce qui concerne les trafics restants sur la RN10, dans l'éventualité où le prolongement de l'autoroute A12 se ferait : le chiffre que vous avez indiqué, Monsieur, 40 000 véhicules/jour, est plus élevé que celui qu'il serait en réalité selon les résultats de nos études de simulation. Ces études de simulation de trafic, ainsi que l'ensemble des hypothèses qui y ont concouru sont, je le rappelle, intégralement disponibles sur le site de la CPDP, et également consultables au siège de la CPDP, où nous avons déposé sous forme de document papier.

Donc l'ensemble des hypothèses, la description du modèle, la description détaillée des trafics exprimés en heure de pointe, exprimés en trafics moyens journaliers, qui peuvent expliquer les différences de chiffres que vous avez notés ça et là dans le dossier mais qui techniquement sont explicables. Tout cela a été intégralement déposé à la CNDP. Quoi qu'il en soit, le niveau de trafic qui resterait sur la RN10 serait, je l'ai dit, pour rester dans des ordres de grandeur, la moitié et voire sur certaines sections encore moins sur la RN10, par rapport à un trafic qui aujourd'hui est caractérisé, je le rappelle par 70 000 véhicules/jour, à l'entrée de Trappes qui est la section la plus

chargée, mais un trafic qui est de 40 000 véhicules/jour quand on va vers le sud. Donc, quand vous appliquez un coefficient, je dirai réducteur de 50 % sur ces chiffres-là, même en intégrant à l'horizon 2020 un coefficient général de croissance du trafic, nous arrivons à un trafic moyen qui est significativement inférieur à 40 000 véhicules/jour. Et l'opération de requalification de la RN10, qui est inscrite au contrat de plan, est déjà une réponse à la requalification progressive de la RN10.

Sur la question des coûts : les coûts qui figurent dans les dossiers de débat, et qui sont exprimés en valeurs 2001 ; certains d'entre vous pourraient se poser la question : « Pourquoi vous ne les avez pas réactualisés ? ». Ces coûts, nous les avons volontairement mis au coût 2001, puisqu'ils ne font que reprendre des estimations d'études antérieures et qui ont fait l'objet de synthèses, notamment lorsque nous avons eu à préparer le dossier de saisine de la Commission du débat public. Donc de manière à rester cohérents, de manière à faciliter la compréhension de ces indicateurs qui sont essentiels, nous sommes restés en valeurs 2001. Ensuite, cela a été dit, nous avons fait de manière récente, et notamment à la demande de la commission particulière du débat public, des investigations : nous sommes revenus explorer d'autres solutions, puisque je le rappelle ici : nous sommes dans une disposition d'esprit où nous représentons toutes les familles et tous les scénarios qui sont possibles, de manière je dirais exhaustive. Et nous avons effectivement eu à regarder de quelle manière, parce que ça c'est un type de solution qui a été évoqué par le passé par tel groupe d'élus ou tel type d'associations, qui est l'aménagement de la RN10 en route express. Nous avons eu à faire des études complémentaires, que nous avons je dirai amorcé pour remettre le dossier de débat, et que nous avons poursuivi. Parce que pensant tout ce débat, ne pensez pas que nos études s'interrompent. Nous sommes, ça a été dit par mon directeur il y a quelques instants, dans un dispositif d'équipe projet, pour faire des petits compléments d'études qui peuvent répondre à telle ou telle question, qui peuvent également permettre d'apporter nos arguments au regard d'études complémentaires ou d'expertises qui seraient souhaitées par la CPDP. Donc, nous sommes dans un processus d'amélioration, pendant le temps de ce débat, de toutes les études qui ont déjà été versées dans ce dossier.

Ce que je peux dire ce soir, c'est que nous avons continué à travailler sur le scénario de la transformation de la RN10, sur également le scénario au nord de la voie ferrée dans la famille deux, jumelage qui présente une difficulté technique qui est le double franchissement des voies ferrées avec une interférence sur l'exploitation ferroviaire. Nous allons déposer dans les tous prochains jours à la CPDP des dossiers d'études complémentaires sur ces investigations, lesquelles comporteront des estimations de coût sur ces scénarios, estimations qui manquent aujourd'hui, et qui permettront donc une comparaison totale et homogène de l'ensemble des scénarios.

Gilbert CARRERE

Monsieur, vous avez eu une longue réponse, peut-être encore insuffisante, elle vous sera confirmée par écrit. Ce que je voudrai, c'est que vous précisiez si c'est encore besoin, l'objet de l'étude complémentaire que vous avez évoquée.

J'évoque si vous voulez maintenant quatre questions écrites qui se rejoignent de très près comme vous allez le voir, elles portent toutes les quatre, peu ou prou, sur le problème du péage. C'est le cas de la question posée par Monsieur Michel Guen, qui demande si l'autoroute à péage détourne une partie du trafic sur les routes voisines. La future autoroute sera-t-elle concédée auprès d'un opérateur privé pour son exploitation ? Première question. Question de Madame Geneviève Marquet : la solution qui me semble la plus écologique est la plus chère, est-ce que les voies couvertes coûtent réellement plus cher que les viaducs. Ne peut-il pas être financé par Cofiroute, qui à termes reprendra cette voie. L'A12 sera-t-elle payante ? Ce qui ne changera pas le trafic sur la nationale 10. Troisième

question sur le même sujet, de Monsieur Nicolas Boyard : pouvez-vous nous préciser si cette nouvelle autoroute serait gratuite ou payante ? Quatrième question : le prolongement de l'A12 sera-t-il à péage ? Question posée par Monsieur Joher au Mesnil-Saint-Denis, et puis voilà. Est-ce que la DDE veut ajouter quelque chose ou intervenir là-dessus ?

Francis ROL-TANGUY

En tous les cas, à ce stade du débat, il y a une réponse claire, le dossier en témoigne, le choix du gouvernement dans la présentation de son dossier est de prévoir que ce prolongement d'autoroute se fera sans péage. Je le dis d'autant plus que nous avons en même temps un débat public sur le prolongement de la francilienne entre Mery et Orgeval/Poissy, au sein du dossier de débat public cette question est posée, ce qui n'est pas le cas du dossier qui est soumis là par le maître d'ouvrage. Donc la réponse en tous les cas à ce stade me paraît très claire.

Gilbert CARRERE

J'ai oublié de dire que la même question avait été posée par Monsieur Philippe Martin, du Mesnil-Saint-Denis, qui dit : compte tenu du coût important de l'opération, et du volume de trafic attendu, ne serait-il pas possible, afin d'obtenir un traitement soigné, mur antibruit, d'envisager une mise en concession de la nouvelle autoroute ? Vous avez la réponse.

Francis ROL-TANGUY

Le débat peut permettre d'envisager toutes les hypothèses, je ne veux pas l'enfermer. Je dis simplement comment le maître d'ouvrage a présenté et a souhaité présenter son dossier.

Gilbert CARRERE

Une question de Monsieur ou Madame Bernard de Montigny qui demande : le sujet de ce soir n'était-il pas « les enjeux » ? Merci d'avance pour les autres sujets.

Alors, c'est vrai, mais ce n'est pas moi qui pose les questions.

Je reviens à la salle : qui veut intervenir ?

Philippe SEMARD Président du comité de sauvegarde de la haute Vallée de Chevreuse qui s'est créé il y a une quarantaine d'années, pour qu'il y ait encore un certain nombre d'espaces verts à bétonner aujourd'hui dans la vallée de Chevreuse.

Ceci dit, je suis effaré par l'étude du service des ponts et chaussées, dans la mesure où elle me paraît strictement tournée vers le passé, et non pas vers le futur. C'est-à-dire qu'elle est tournée sur la conception d'un pétrole abondant et bon marché, or le XXI^{ème} siècle sera au contraire fait d'un pétrole rare et très cher. Et par conséquent, c'est toute une politique nouvelle qui va s'engager dans les prochaines années en France et en Europe, et je ne vois pas comment ce projet d'une autoroute supplémentaire concorde à cette vue des choses. Comment a-t-on calculé l'augmentation de la

circulation ? Je crois qu'en réalité nous allons avoir non pas une augmentation mais une régression des circulations, surtout dans la région parisienne.

Parce qu'il va falloir que nous le voulions ou non, quand le pétrole va augmenter sans cesse plus. Quand il sera sans doute épuisé, selon les calculs des géologues, au bout d'une quarantaine d'années, au plus tard dans une cinquantaine d'années ; il faudra bien que l'on développe le rail, que l'on développe d'autres moyens de transport. Et pas conséquent, je ne vois pas comment il y aurait une augmentation aussi importante de la circulation que celle qui est prévue. Et en plus de ça, j'ajoute que les calculs qui nous sont présentés sont faux. Dans la mesure où ils sont faux, parce que techniquement on nous présente un coût sur vallon du Pommeret qui à mon avis est sous-estimé. Parce que des études qui avaient été faites ont montré que le sous-sol est très spongieux, qu'il faudra enfoncer des pieux très profonds, que ça coûtera très cher. A supposer qu'on le fasse, et il n'est pas prêt d'être fait parce qu'il faut un déclassement par le conseil d'état, et le conseil d'état n'est sûrement pas près de le donner. Mais en plus de ça, il faut prévoir non seulement le coût du Pommeret si on le fait, mais prévoir le coût de l'aménagement de la nationale 10, et ça ça vient augmenter considérablement l'ensemble du programme.

Dernier point sur lequel je voudrais insister, c'est qu'on ne rend pas service aux gens en leur faisant croire que c'est la création d'une autoroute supplémentaire qui peut régler les problèmes de sécurité.

J'ai lu dans ce rapport par ailleurs très bien documenté, qu'il y avait seulement un radar sur la nationale 10, eh bien je propose de le multiplier par dix, ça coûtera moins cher que de faire une autoroute.

Francis ROL-TANGUY

Je vais revenir simplement rapidement sur quelques éléments. Je rappellerais que tout à l'heure en matière de sécurité routière on montrait combien les piétons faisaient partie des victimes des accidents et de la non sécurité de la RN10. Je ne suis pas sûr qu'on ait encore inventé le radar à piétons, mais je pense que ça montre les difficultés aujourd'hui d'une intégration d'une quasi-autoroute urbaine en milieu urbain telle que circule aujourd'hui et fonctionne aujourd'hui la nationale 10. Je le répète, je pense qu'il y a une confusion. Je partage personnellement le sentiment que le pétrole va devenir une denrée rare, c'est le moins que l'on puisse dire, rare et cher. Je persiste à penser que les voitures pourront continuer à rouler avec d'autres modes de carburant, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas. On parle de biocarburant aujourd'hui, je pense que ce que l'on ne sait pas faire en matière de pile électrique aujourd'hui, on saura le faire demain, et je pense qu'il faut qu'on soit un peu vigilants à constater un peu rapidement la fin du pétrole qui est annoncé, et à mon avis, à juste titre, signifie obligatoirement la fin du mode routier.

Gilbert CARRERE

Monsieur, Oui ? Attendez. Il y a un micro qui doit être quelque part.

Françoise SERKEVITCH

J'habite le village de Montigny. D'abord, je voudrais vous dire que je suis très déçue ce soir, qu'il n'y ai comme interlocuteurs, que des gens qui présentent les quatre tracés du prolongement de

l'autoroute comme une fatalité inéluctable et que l'on soit obligés d'en passer par là. Je regrette qu'on ne nous présente pas de simulation au niveau du ferroutage, qu'on ne nous présente pas non plus, ce qui aurait pu être prévu par le département, en termes de transports en commun. Ce soir, on ne parle que des tracés de l'A12, comme si on devait absolument en passer par là. J'ai compris qu'il s'agissait d'un enjeu financier important pour la Chambre de Commerce, qui tenterait de nous faire comprendre et à bien expliquer d'après ce que j'ai compris, qu'il était absolument important d'avoir une infrastructure autoroutière performante pour pouvoir attirer et développer le travail dans la région.

Donc c'est sûrement très vrai, qu'il faut effectivement une fluidité du trafic pour attirer des implantations aussi bien intellectuelles dans le niveau de la recherche, que des industries, c'est sûr. Mais ne peut-on pas se déplacer autrement que sur des autoroutes ou des modes routiers ? Ne peut-on pas mettre le paquet sur quelque chose qui polluerait moins, qui préserverait un petit peu plus la santé des riverains, des gens. Parce que je ne vois pas comment en délestant une route nationale 10, où il y a effectivement un haut niveau sonore et beaucoup de pollution, on va faire moins de pollution en développant une autoroute : pollution sonore ou pollution atmosphérique. Je ne comprends pas comment est-ce qu'on peut essayer de nous faire avaler ça ?

Je ne m'y entends pas....

Gilbert CARRERE

S'il vous plait, Madame, on a compris ce que vous vouliez dire je crois, laissez un peu de place pour ceux qui veulent intervenir. Votre question est intéressante, à coup sûr, simplement je voulais vous faire observer que dans le calendrier du débat public, il faut revenir là de temps en temps. Il est question d'un examen comparatif des différents modes de transport, y compris les transports en commun, y compris le ferroutage, et pas seulement la voie autoroutière.

Françoise SERKEVITCH

Pourquoi est-ce que ce soir, au niveau de l'enjeu même....

Gilbert CARRERE

Mais Madame, parce que l'on ne peut pas évoquer tout ce soir, si on veut être un peu ordonné.

Françoise SERKEVITCH

On évoque partiellement ce soir les prolongements de l'A12, ça quand même on en est tous conscients, donc ce n'est pas très équitable ce soir.

Gilbert CARRERE

Madame, je vous invite à la prochaine réunion qui traitera des problèmes de trafics comparés entre la route, la voie ferrée et que sais-je encore. Donc vous aurez les transports en commun naturellement.

Des personnes qualifiées ont été invitées à venir, des responsables viendront, et vous aurez tout le loisir de poser votre question. Encore une fois, pardonnez-moi : si nous rentrons dans cette considération ce soir, nous privons de la possibilité d'intervenir, des personnes qui ont sur le thème des enjeux, des questions plus générales à poser. Celle-ci aura sa réponse dans le cadre que je vous ai dit.

La DDE va ajouter un mot.

Francis ROL-TANGUY

Je tenais rapidement et sans allonger le débat, à dire que, effectivement, comme on est dans la formule usuelle d'un débat public au droit d'un grand investissement : prolongement ou pas de l'A12. C'est clair qu'il nous faut regarder l'environnement de cette décision et on partage les questions qui sont posées, notamment concernant les transports collectifs. Je les partage d'autant plus que, je veux dire, à la Direction Départementale de l'Équipement, on réfléchit longuement non seulement au problème routier en tant que maître d'ouvrage, mais naturellement aux problèmes de déplacement en général. Il a été fait allusion tout à l'heure au plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France, je dois dire qu'entre guillemets nous gouverne tous, puisqu'il a été adopté après une enquête d'utilité publique, c'est bien la même direction régionale de l'équipement qui vous présente ce prolongement qui a été le maître d'œuvre de ce plan de déplacement urbain.

Donc, je veux dire, nous n'avons pas et nous ne sommes pas monomaniaques, même si ce soir, et c'est les règles du débat public, nous venons vous présenter ce projet autoroutier. On va ajouter, sans refonder l'ensemble des transports collectifs en Ile-de-France que notamment la question qui a été posée tout à l'heure, de certainement revisiter nos systèmes de hiérarchisation des transports disons de RER pour ce qui vous concerne, RER C, et notamment aussi sa liaison avec les trains qu'on appelle les TER du bassin parisien. La DDE par exemple a été chargée par l'association des maires des grandes villes du bassin parisien, de poursuivre effectivement des études que nous avons engagées sur le fait que ces TER pourraient peut-être intelligemment s'arrêter dans quelques pôles de grande ou de moyenne couronne. Et naturellement, on le voit bien, le cas qui peut se présenter quand on parle de Saint-Quentin-en-Yvelines et que l'on parle du département d'Eure-et-Loir derrière, et de la desserte ferroviaire. Je voudrais simplement dire aussi que, en la matière, il me semble nécessaire, et je ne le dis pas simplement pour essayer de prendre une échappatoire, de respecter ce qui est le nouveau cadre décentralisé, qui est celui du syndicat des transports de l'Ile-de-France.

Quelles que soient les péripéties aujourd'hui le conseil régional a pris la direction du syndicat des transports d'Ile-de-France, qui était jusque là présidé par l'état. Et donc se trouve à la tête de la nouvelle autorité organisatrice de l'ensemble de ces transports collectifs en Ile-de-France. Je ne veux pas dire par là que la Direction Régionale de l'Équipement n'a pas d'idée, je ne veux pas dire par là que l'on ne dialogue pas, aussi bien avec nos collègues du conseil régional que nos collègues de l'IAURIF sur ce sujet dans le cadre de la révision du schéma directeur de l'Ile-de-France. Mais il est vrai qu'aujourd'hui, c'est cette autorité qui aura à refonder, car je pense que c'est nécessaire, les transports collectifs et leur schéma en Ile-de-France pour permettre effectivement, je vais dire de faire croître de façon significative, naturellement régularité, fréquence, de ces modes de transport, qui sont naturellement le gage d'une meilleure fréquentation. Et je crois que ceci n'est pas du tout antinomique du débat que nous avons ce soir.

Gilbert CARRERE

Madame, vous avez une première réponse. Vous voyez que l'attitude est ouverte, et je vous recommande si vous le permettez, d'être présente samedi, où nous évoquerons ce problème des différents modes de transports comparés.

Francis ROL-TANGUY

Monsieur le Président, puis-je me permettre d'ajouter juste un mot : vous m'avez dit avant que cette séance ne commence, qu'il n'était pas sur que le STIF soit présent samedi. Est-ce que je peux me retourner vers le Président Cadalbert, et lui dire que je pense que ce serait bien que, même au niveau des services, je veux dire, il ne s'agit pas là de prendre des décisions politiques, mais justement dans la réflexion que nous avons, et que l'on partage, les services du STIF, ce serait bien si samedi il pouvait y avoir quelqu'un.

Un intervenant

Sur la présence du STIF, et que nouvellement le président du Huchon vient de prendre la présidence, il a été clair dans ses orientations en particulier que priorité à la grande couronne et sur les dessertes et sur la qualité de vie quotidienne des transports en commun. Et donc, je pense que toutes les tendances politiques d'ailleurs confondues du Conseil général sont pour cette tendance et je crois que, enfin, on va pouvoir avoir gain de cause dans ce domaine.

Michel ESPINAT, conseiller général du canton de Trappes

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nous sommes entrés de plein pied dans ce débat public concernant le prolongement de l'autoroute A12. Je souhaite sincèrement que ce débat soit utile à l'aboutissement de ce dossier. Nous le voyons ce soir, mais cela n'est pas étonnant, c'est un débat qui va déchaîner de passions, qui est compliqué, où tout un tas de questions complexes sont posées de façon tout à fait je crois, légitimes. Le débat ce soir concerne plutôt les enjeux de ce projet, je souhaiterais pour ma part qu'un enjeu soit au cœur de nos préoccupations, c'est l'enjeu de populations, est-il acceptable aujourd'hui qu'une autoroute, puisque la nationale 10 a une configuration autoroutière continue de traverser des villes et confronte des dizaines de milliers d'habitants de jour comme de nuit, à des nuisances phoniques, chimiques insupportables pour leur vie quotidienne. J'entends un certain nombre d'observations, demandant à ce que les choses ne bougent pas, ou bien que l'on transforme cette route nationale en voie autoroutière express. Pensons à ces dizaines de milliers de gens qui souffrent, que ce soit les Trappistes, et je veux parler ce soir particulièrement au nom des milliers de Trappistes, mais bien au-delà, les Elancourtois qui sont riverains, les Maurepasiens, les habitants de La Verrière, de Coignièrès et des Essarts qui souffrent quotidiennement de cette réalité. Donc, je propose que ce soit aussi au centre de ces débats, faut-il laisser les autoroutes en centre urbain ? Pour ma part, je me prononce pour le prolongement de l'autoroute A12, car je pense qu'il est indispensable. Mais pour que ce prolongement se fasse hors des agglomérations, et nous avons la possibilité et la chance de pouvoir les réaliser ainsi. La dernière observation que je veux faire, puisque plusieurs personnes y ont fait allusion bien légitimement, cela fait plus de trente ans que ce débat est posé dans cette région. Je forme le vœu qu'à l'issue de ces débats compliqués sans aucun doute, l'état, garant de l'intérêt général prenne une décision conforme

à l'intérêt général, prenant en compte les besoins, les désirs de l'immense majorité des habitants de ce secteur de notre département. Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Monsieur le Conseiller général, nous prenons acte de votre déclaration. Elle n'appelle pas à commentaire pour le moment. Simplement, elle sera enregistrée naturellement, et elle figurera dans les actes des réunions du débat public.

Qui souhaite intervenir, là haut ?

Où est le micro.

Catherine REINAUD, Présidente du Collectif pour l'aménagement de la RN10

Aujourd'hui, je rappelle que c'est la séance des enjeux, et quel est l'enjeu du prolongement de l'autoroute ? C'est de créer une voie de transit transeuropéenne entre le sud et le nord de l'Europe, de Lisbonne à Rotterdam, en passant par le futur tunnel à péage de Cofiroute sur l'A86 ouest. Tunnel qui est prévu pour des poids lourds de 4,50 mètres de haut, et vous pensez que ce prolongement autoroutier va permettre de reconquérir la nationale 10.

Ce n'est pas vrai, la DDE elle-même, reconnaît que 80 % du trafic à l'heure actuelle sur la RN10 est un trafic de desserte local. Que le transit n'est que de 20 %. Que va-t-il se passer ? Cette transeuropéenne qui va se brancher sur l'autoroute A10 et A11 dans le sud des Yvelines, va drainer les véhicules du sud de l'Europe vers l'A1 et l'A16 par ce tunnel à péage de Cofiroute, et qu'est-ce qui va se passer ? On va doubler les pollutions chez nous, parce qu'à la pollution de la RN10 va s'ajouter la pollution de ce trafic. Et ce trafic de transit nous est clairement présenté par la Direction Régionale de l'Équipement dans le débat public sur la francilienne, et était présenté l'année dernière dans le projet de contournement est de Rouen, où un représentant de la direction des routes disait aux gens de Rouen – je résume – « Ne vous tracassez pas, le trafic de transit va bientôt pouvoir passer par l'A12, quand le débat public l'aura fait ».

La question précise que je pose, c'est : comment, le triangle de Rocquencourt est déjà complétement encombré : quand les poids lourds venant du sud de l'Europe vont se trouver conjugués au triangle de Rocquencourt, au trafic existant déjà de l'autoroute A13, de la RN10, de tout ce qui converge là. Comment réglerez-vous ce transit et ce blocage de Rocquencourt premièrement, et deuxièmement, ce que je voudrais demander, c'est qu'il y ait une étude impartiale faite sur les hypothèses de trafic que nous présentent la DDE et la DRE. Donc, aujourd'hui on nous trompe, on nous dit : c'est pour régler les problèmes de la RN10. Ça ne règlera rien, et ça va doubler par un énorme trafic de transit qui va nous polluer complètement et nous bloquer aux deux extrémités.

Et selon son habitude, je dois dire malheureusement, la Direction de l'Équipement saucissonne le projet, c'est-à-dire, il vient d'y avoir en janvier une petite consultation sur l'élargissement de la RN191 entre Ablis et Allainville, et on a dit aux gens d'Allainville : c'est pour votre sécurité, en gros. Et si notre collectif n'était pas intervenu à la demande des gens d'Allainville pour leur dire : c'est la tranche de saucisson qui va faire communiquer avec les autoroutes A10 et A11 le trafic de transit, ça serait passé. Il y a donc un projet qui est trompeur pour nous tous les habitants, et notre collectif en est la preuve, parce que les habitants de Fontenay-le-Fleury, de Bois-d'Arcy, de

Maurepas, du Parc Naturel, des Essarts-le-Roi, d'Allainville et d'Ablis ; toutes ces associations sont ensemble parce qu'on est solidaires, on est sur le même bateau, et si cette autoroute A12 se fait, nous allons être pollués par un trafic de transit de poids lourds incroyable.

Je voudrais aussi, ma deuxième question c'est : comment on va régler les embouteillages au triangle de Rocquencourt, et quel est le rôle qui n'est absolument pas marqué dans les dossiers de la DDE, du futur tunnel à péage de l'A86 ouest à Bailly, qui est dans le contrat d'ailleurs de Cofiroute. Alors, ce tunnel sera à péage, et je pose ces deux questions à la DDE et à la DRE, et en vous disant à tous : faites attention, vous allez vous trouver avec des poids lourds monstrueux qui vont vous polluer de partout. Et notre collectif en est le vivant exemple. Aménageons la RN10.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Monsieur le Directeur de l'Equipement

Francis ROL-TANGUY

Excusez-moi. Moi de voudrais remercier la personne qui vient de s'exprimer pour la clarté, car elle a fait à la fois la question et la réponse. Je veux dire : ce n'est pas une transeuropéenne doublant le trafic de camions, parce qu'il y a le triangle de Rocquencourt. Et que les transporteurs routiers ont la même vue des choses que vous Madame. Ce qui est exact, c'est que dans le schéma directeur de 1994 qui est en train d'être révisé, ceci avait été envisagé avec non pas simplement le tunnel de Cofiroute, qui sont en réalisation, mais avec un ensemble de voiries souterraines dans le cœur de l'agglomération, pour permettre effectivement ce genre de grand transit Madame.

Mais je peux vous affirmer aujourd'hui, le conseil régional le sait et pourra en témoigner lui aussi, que cette idée de voirie souterraine tout autour de Paris, c'est-à-dire que là où on a juste aujourd'hui deux petits tunnels de Cofiroute, qui vont bientôt s'ouvrir et qui sont d'ailleurs sur ce plan en pointillés, je veux dire, tout le réseau qui était prévu, et qui aurait peut-être donné effectivement validité à votre raisonnement, ce réseau n'est plus prévu aujourd'hui. Donc je pense – je vous remercie encore une fois d'avoir fait la démonstration – qu'effectivement, je veux dire, les trafics ne passeront pas par là, sauf ceux qui sont à destination ou en provenance de l'Ile-de-France. Ceux qui par l'économie de l'Ile-de-France nous secrètent ou surtout faisons venir, parce que nous tous, qui sommes là, nous consommons tous les jours, et en conséquence de quoi, nous générons des trafics au-delà même de nos seuls déplacements, qu'ils soient professionnels ou de loisirs et donc essentiellement ceux qui circulent aujourd'hui sur les grandes rocade que sont la francilienne et l'A86 sont essentiellement des trafics de poids lourds à destination ou en provenance de l'économie francilienne.

Donc je crois qu'effectivement aujourd'hui, l'idée qu'il faudrait peut-être amener les grands trafics de transit par le cœur de l'agglomération, a trouvé sa réponse dans le fait que aujourd'hui, et c'est d'ailleurs pour ça que la Direction Régionale de l'Equipement est en charge au premier chef de l'exploitation de ces autoroutes, car aujourd'hui nous gérons le système autoroutier francilien à la congestion Madame. Et vous le savez tous, parce que vous empruntez comme moi, si ce n'est tous les jours, du moins de façon régulière. Donc effectivement, aujourd'hui, les poids lourds étrangers, quand ils ont à faire un grand transit, ça n'est pas par là qu'ils passent.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Une autre question ?

Françoise PELISSOLO, Maurepas

J'habite à Maurepas depuis 1970, j'ai acheté un pavillon en 1969, et avant d'acheter un pavillon, j'ai consulté les documents d'urbanisme comme on le fait toujours dans ce cas-là. A l'époque, au schéma directeur de la région Ile-de-France, il était prévu un prolongement de l'autoroute A12. Quarante ans plus tard, quarante ans après le schéma, trente ans après que je sois venue m'installer, 35 ans, on en est exactement au même point. Rien n'a avancé, on n'a pas vu cette autoroute. Je ne suis pas une fanatique du volant, je n'ai pas envie de rouler tout le temps, j'aime bien prendre le train. Le problème, c'est que l'on n'arrive même plus à aller aux gares, parce qu'il faut traverser cette nationale 10. J'ai vu, parce que j'habitais cette maison dans une rue centrale de Maurepas, en parallèle de la nationale 10, ramasser des jeunes, morts, blessés graves sur des civières, à des accidents, parce qu'il y a une circulation excessive aussi en parallèle pour des gens qui essaient d'éviter la nationale 10. Je ne vais pas parler de Maurepas tout seul, même si on n'est pas très nombreux à s'exprimer un petit peu de toute cette population.

Je me sens tout à fait solidaire, même si vous allez considérer qu'en bordure de la nationale 10, on n'est pas traversés, je me sens moi, traversée par la nationale 10, parce que nous sommes solidaires de La Verrière, nous sommes solidaires de Coignières, d'Elancourt, des Essarts. Ce sont des gens qui sont venus s'installer là, en sachant qu'ils allaient être une agglomération vivante, agréable, on disait qu'on construisait les villes à la campagne, on avait besoin de se loger, et on a trouvé des conditions de vie en général agréables. Elles sont complètement pourries actuellement, on en est à mettre des murs antibruit le long de cette nationale, ce qui est une hérésie complète en urbanisme, parce que nous ne sommes plus à l'époque du moyen âge où on mettait des remparts autour des villes. Un mur antibruit, c'est un rempart, ça nous sépare de nos voisins de La Verrière, et je comprends que les habitants de La Verrière se plaignent de se sentir isolés, écartés du reste de la population, qui ne ferait que s'aggraver avec la plupart des tracés qui sont là.

Donc, je suis riveraine, je pourrai dire que j'ai moins à me plaindre que d'autres qui ont la menace, mais je n'imagine pas que l'on puisse aller creuser pendant pas loin de dix ans, ce sera énorme comme chantier, une route qui est la seule desserte que nous avons ; je ne sais pas où nous roulerons pendant les travaux ; moi ça m'échappe complètement, je ne suis pas technicienne, il y aura peut-être des gens pour nous le dire. Mais tout de même, j'ai hâte que l'on prenne une décision, parce que le bout de l'histoire, c'est que pendant quarante ans, on n'a pas décidé de réaliser ce travail. Il est devenu un mythe. L'autoroute A12, je ne sais pas si je la verrai de mon vivant finalement – je le souhaite bien sûr – mais disons que c'est par faute des décideurs qui n'ont pas su prendre la décision. On voit bien quelles sont les pressions. Il fallait un sacré courage pour y résister. Et du coup, la décision a été reportée sans arrêt. Je ne mets pas ça à la charge de l'un ou de l'autre, c'est droite/gauche confondus. Simplement j'ai hâte, comme tous les habitants, de savoir, alors c'est une question directe : au terme de la procédure, qui est d'abord le débat ici jusqu'à mi-juin, quel est le délai pour que le décideur, pas le maître d'ouvrage, mais l'état, décide dans quel délai. Est-ce qu'il est obligé de décider ou est-ce qu'il peut laisser encore courir ?

Gilbert CARRERE

Madame, j'ai la charge de la réponse et la voici : le débat sera clôturé le 16 juin, à moins qu'il y ait un prolongement qui n'est pas impossible, puisque certains y songent. Mais *a priori*, non. Du 16 juin à la fin du mois de juin/début juillet, la Commission va établir son compte rendu, et vous voyez comme moi qu'il ne sera pas si facile à établir. Mais enfin, c'est notre affaire. Dans le mois qui suivra, la Commission nationale sera saisie, et elle aura un mois, elle, pour dresser le bilan de ce débat public. Ceci nous mène par conséquent, pour être simple, dans les derniers jours d'août. Dans les trois mois suivants, le ministre de l'équipement devra prendre une décision. Comme je le disais tout à l'heure en introduction, il a trois possibilités : celle qui consiste à dire : « en effet, maintenant je vois clair, le débat public m'a éclairé sur le principal tracé à choisir, celui qui est le plus intéressant ou le moins nuisant – je ne sais pas ce qu'il faut dire – et donc j'engage des études de détail en vue de la réalisation de ce tracé-là. Il peut dire aussi : sur tel ou tel point je vois clair, sur d'autres, je ne vois pas clair, et donc, j'engage une étude complémentaire à date précise – il est lié par des dates précises. Et puis la dernière position est de dire : j'ai compris, il n'y a rien à tirer de ce débat, je remets la réalisation à plus tard. Il est libre de faire ça aussi.

Et c'est pour ça Mesdames et Messieurs, que tout à l'heure, et je m'en excuse, un tout petit peu excité, mais enfin, je voudrais dire une nouvelle fois, que nous ne sommes pas dans une réunion électorale. Nous sommes dans une réunion de travail, devant des gens qui comme vous, avez des questions auxquelles il est légitime que l'on réponde, qui cherchent des approfondissements au sujet, et qui cherchent la solution comme tout le monde, la plus appropriée et si possible la plus rapide. Et je crois que notre intérêt, c'est que le débat public propose et finisse par aboutir à des choses qui soient claires et qui soient convaincantes. Voilà mon souhait.

Qui encore ? Monsieur.

Laurent MAZEAS, Allainville

Je voulais poser une question concernant la démonstration de Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, indiquant qu'il n'y avait dans ce prolongement de l'A12 rien derrière pour un trafic de transit international. Je voudrais savoir du coup pourquoi dans les documents qui sont sur le site Internet du débat public, dans un document de vos services, il est clairement indiqué que le prolongement de l'autoroute A12 offrira pour le trafic de transit une possibilité, plutôt que de passer par l'est, de contourner la région parisienne par l'ouest. Et lorsque l'on compare les différentes cartes du trafic venant de l'A1 avec et sans ce fameux prolongement d'autoroute A12, quand il n'y a pas l'autoroute A12, tout le trafic de transit passe par l'est de la région parisienne, et pourquoi dès que l'autoroute A12 apparaît, alors on voit très bien que tout le trafic de transit passera par l'ouest de la région parisienne. Et expliquez-moi aussi pourquoi, à ce moment-là, à Allainville, sur la RN191, vous voulez doubler la taille des routes, vous nous prévoyez 13 000 voitures/jour dans le document sans jamais faire allusion au prolongement de l'autoroute A12, alors que dans une étude et dans un rapport du conseil national des Ponts et chaussées de février 2003, qui est sur le site du ministère de l'équipement. Il est clairement prévu que s'il y a un prolongement de l'autoroute A12, il y aura un doublement du trafic sur la nationale 10 après les Essarts-le-Roi, parce que ça, on n'en parle pas, des effets sur cette nationale 10 après les Essarts-le-Roi, un doublement de trafic, et donc on aura 80 000 véhicules/jour au nord de Rambouillet, 50 000 au sud de Rambouillet, et 20 000 voitures/jour sur la RN191. S'il n'y a pas un trafic de transit et si ce prolongement de l'autoroute A12 ne va pas nous entraîner un flux de trafic, expliquez-moi, et vous pouvez dire à vos services que cette présentation est fautive.

Francis ROL-TANGUY

Peut-être rapidement, et je passerai la parole à Michel Labrousse sur les chiffres de trafic que vous citez sur la 191 liés à d'autres débats auxquels je n'ai pas directement participé. Je voudrais redire une nouvelle fois ce que j'ai dit tout à l'heure, peut-être de façon un peu trop rapide, et d'autres débats permettront de l'approfondir, c'est que ce qui fait le trafic en Ile-de-France n'est pas le trafic de transit européen. Et ce n'est pas une question de savoir si on fait ou pas le prolongement de l'A12, si on fait ceci ou si on fait cela, mais de toute façon, sur nos autoroutes franciliennes, ce qui est du trafic de transit qui n'a pas de rapport avec la région Ile-de-France est très largement, très nettement minoritaire. Tout simplement parce que, ceux qui ont à faire du transit entre le Nord et le Sud de la France, entre le Nord et le Sud de l'Europe, savent que le meilleur point de passage, ça n'est pas la région parisienne.

La carte est un peu courte là, mais le réseau autoroutier, vous pouvez regarder le réseau autoroutier, la façon dont il a été développé, ce que l'on appelle les grands contournements de l'Ile-de-France, je vous invite à les regarder, vous les retrouverez.

Michel LABROUSSE

Je voulais simplement rappeler là encore, suivant les principes qui ont été exposés par Monsieur le Président de la Commission particulière que nous avons des réunions thématiques au cours desquelles des spécialistes de ces questions viendront approfondir et viendront débattre sur des questions très précises comme les trafics par nature de véhicule sur le réseau qui nous intéresse. Pour rester là encore, et pour compléter l'intervention de Francis Rol-Tanguy : le prolongement de l'autoroute A12 ne modifiera pas le constat que l'on fait aujourd'hui, que le contournement de la région Ile-de-France pour du trafic national ou international - quand je dis national, c'est de la manière dont vous le traitiez tout à l'heure - continuerait de se faire, dans une proportion très importante, par l'est de Paris. Une des raisons pour lesquelles ça se ferait ainsi, c'est parce que les plateformes logistiques d'un certain nombre de services qui sont apportés aux transporteurs sont implantés de l'est de l'Ile-de-France.

(Brouhaha dans la salle)

Bien sûr, mais mon propos n'est pas de dire qu'elles sont exclusivement à l'est, il y en a également à l'ouest, mais...

(Intervention inaudible)

Gilbert CARRERE

Merci, on a bien compris votre intervention. S'il vous plait, la parole est à Monsieur Pailleux, ou à Monsieur Sellincourt. Ils ont eu tous les deux la grande patience d'attendre jusqu'à maintenant.

Henri PAILLEUX, Co-président du Groupe A12 par le vallon du Pommeret

Monsieur le Président, merci de nous donner la parole. Nous en sommes au jeu des questions, pour ma part, c'est une déclaration que je souhaiterais faire, ce sera plus rapide parce que vous n'aurez pas

besoin d'y répondre. Donc, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la Commission particulière, Mesdames et Messieurs les Elus, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations, Mesdames et Messieurs. Un mot donc tout d'abord sur le groupe de travail en faveur du prolongement de l'autoroute A12 par le Vallon de Pommeret que j'ai l'honneur de co-présider avec Monsieur Pierre Sellincourt, ici à mes côtés.

Nous l'avons créé l'un et l'autre en juin 1988, et y travaillent régulièrement, entre autres, Catherine Tasca, Sénatrice des Yvelines, Robert Cadalbert, Président de la Commission d'agglomération et Conseiller régional, Roland Nadaus, Conseiller général, les Maires des communes de la RN10, Jean-Michel Fourgous, Député-maire d'Elancourt, Guy Malandain, Maire de Trappes, Thierry Grosjean, Maire des Essarts-le-Roi, Pierre Sellincourt, Maire de La Verrière, et moi-même, Maire de Coignières, Vice-président du Conseil général des Yvelines. Sont également adhérents à notre groupe de travail des élus de Maurepas et du Mesnil-Saint-Denis, ainsi que dix associations locales de défense, dont l'ARDIES pour le compte des entreprises yvelinoises, En quelques mots notre groupe de travail depuis 18 ans, sur le sujet qui nous réunit ce soir, il est d'essence purement locale, j'insiste sur ce point, et ses statuts viennent d'être déposés en sous-préfecture pour lui donner une assise légale et juridique.

Nous sommes, nous l'espérons enfin, sur une dernière ligne droite, le coup d'envoi remontant au 27 avril 2004, date à laquelle, Monsieur Gilles de Robien, alors Ministre de l'équipement et des transports, a réuni tous les élus concernés par le prolongement de l'A12, alors qu'il s'apprêtait à saisir la CNDP sur les deux tracés urbains 2A et 2D. Après mon intervention au nom de notre groupe de travail, il a décidé, en fin de réunion d'y ajouter le tracé 3C par le vallon du Pommeret. Le 4 octobre de la même année, il est lui-même venu sur le site des trois tracés pour entendre et dialoguer avec les populations concernées. Et puis tout s'enchaîne, il saisit officiellement la CNDP comme il s'y était engagé. Celle-ci décide le 6 juillet dernier d'organiser le débat public, son président nomme alors le président de la CPDP, le préfet Gilbert Carrère, et nous voilà ici ce soir pour la réunion inaugurale, laquelle sera suivie de onze réunions thématiques d'ici au 16 juin prochain. Monsieur le Président Carrère, le groupe de travail en faveur du prolongement de l'A12 par le vallon du Pommeret a l'intention de participer pleinement au débat public que vous lancez ce soir, et il sera présent à tous vos rendez-vous.

Il s'y engagera dans le respect des règles du jeu inhérent à un tel débat, un débat qu'il espère serein, donnant lieu à des échanges constructifs, afin de vous permettre de remettre à Monsieur Dominique Perben, actuel Ministre de l'équipement et des transports un rapport, qui nous l'espérons, lui permettra de dégager une solution respectueuse de l'intérêt général car dans une telle affaire, il n'y a que cela qui compte. Sur la durée de ce débat, nous aurons tout le temps d'étayer notre position.

Ce soir je limiterai mon propos aux objectifs qui sont les nôtres, et qui sont, je le crois, bien connus de notre auditoire.

Le prolongement de l'A12 est une opération d'intérêt général qu'il convient impérativement de réaliser. Ce prolongement est d'une extrême urgence, il ne peut en aucun cas passer en milieu urbain car nous nous devons de respecter les hommes et les femmes qui y résident, les techniques mises en œuvre pour sa réalisation devront être respectueuses de l'environnement avec des ouvrages s'inscrivant harmonieusement dans le paysage. Enfin, dans le droit fil des objectifs ainsi précisés, la RN10 ne peut ni constituer une solution alternative, ni rester en l'état, la situation des riverains étant devenue invivable.

Il ne reste donc qu'une seule possibilité, un passage par le vallon du Pommeret, et c'est ce que nous demandons, on nous objecte que nous n'avons pas besoin d'autoroute, idée que nous ne partageons pas car, bien au contraire, elle est d'une criante nécessité, face à la croissance du trafic automobile qui est inéluctable malgré ce que l'on vous dit, son évolution ces trente dernières années suffit à elle-même à le démontrer.

On nous dit également ou on nous objecte qu'il n'est pas possible de passer par le vallon du Pommeret qui est un site classé, ce que dément l'avis numéro 349-719 du conseil d'état en date du 14 mai 1991, lequel conclut au contraire à la possibilité d'un déclassement partiel du site par un décret en conseil d'état. Pour bien mesurer la portée d'une telle décision, il convient de préciser que ne sont concernés que 0,16 % de la surface du site classé, pour un passage sur sa périphérie, lequel ne fera donc que d'empiéter à la marge sans jamais le traverser.

Enfin, on nous laisse entendre que ce serait une catastrophe écologique inacceptable pour le parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse, une appréciation qui me paraît pour le moins discutable quand on sait que la plupart des parcs naturels régionaux en France sont traversés par une ou plusieurs autoroutes. Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, ce que je tenais à déclarer ce soir au nom du groupe de travail en faveur du prolongement de l'A12 par le vallon du Pommeret.

Monsieur le Président, je vais peut-être passer, avec votre autorisation la parole à Monsieur Sellincourt qui co-préside ce groupe de travail avec moi, pour une courte déclaration.

(Sifflements dans la salle)

Pierre SELLINCOURT, Co-président du Groupe A12 par le vallon du Pommeret

Une minute. Pour une fois, j'ai des notes écrites – ce que je n'ai jamais – je vais donc vous lire ; j'ai une page. Nous sommes deux co-présidents, Monsieur Pailleux a rappelé ce que nous représentons sur ce territoire, l'importance des communes des élus concernés.

Je crois que jusqu'à présent, nous vous avons écouté avec beaucoup d'attention, nous représentons l'ensemble des membres de ce groupe de travail, on peut je pense, nous écouter un instant.

Alors, comme il vient d'être dit, la visite du ministre en 2004 avait porté sur trois tracés, le débat qui s'ouvre en ajoute quatre autres, ce sont tous les quatre comme le 2A et le 2D dont a parlé mon prédécesseur. Des tracés qui traversent des zones habitées ou des zones d'activité de plusieurs communes proches des quartiers déjà perturbés par la RN10, en particulier la ville de La Verrière, déjà bien peu favorisée du point de vue de la situation sociale moyenne de ses habitants, et des nuisances et des contraintes physiques qu'elle subit déjà. Il n'est pas inutile de rappeler ce que stipule la charte de l'environnement inscrite aujourd'hui dans la constitution, article un : chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Article six : les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable, à cet effet elle concilie la protection et la mise en valeur de l'environnement, du développement économique, et du progrès social. Pour satisfaire ces différentes exigences, récemment devenues constitutionnelles, le prolongement de l'autoroute A12 doit notamment réduire globalement le poids des nuisances et de leurs conséquences sanitaires grâce à la fluidité des flux de circulation et à leur meilleure répartition sur le territoire.

Deuxièmement, améliorer les conditions de vie des habitants et de salariés très nombreux, qui subissent depuis des années, les nuisances d'une RN10 saturée et des circuits de délestage. Seul le tracé 3C par le vallon du Pommeret répond clairement à ces deux nécessités. Il faut mettre ce tracé en rapport avec le fait que le territoire des Yvelines est le plus boisé d'Ile-de-France, avec 80 % de surfaces agricoles et boisées, que les terres traversées, essentiellement vouées à une agriculture intensive, très modérément respectueuse de l'environnement, ne représente aucune caractéristique écologique rare et un aspect paysager exceptionnel. A la différence du cœur du site classé, qui ne sera aucunement touché par le tracé. Alors, réfléchissons bien et sereinement : doit-on continuer à faire supporter de longues années encore à 150 000 personnes les nuisances et la saturation de la RN10, n'est-il pas tout à fait regrettable qu'aujourd'hui par manque de solidarité on en vienne à opposer la santé des uns au confort des autres. Si l'on veut dissuader les citoyens de fuir à la campagne, et de générer ainsi de nouveaux flux de circulation parasites, ne doit-on pas faire en sorte que la ville soit plus agréable, moins morcelée, moins malsaine, moins insupportable. Si l'on veut favoriser vraiment des économies d'énergie, tout en facilitant la création d'activités et d'emplois, ne faut-il pas réduire le temps et améliorer les conditions des transports domicile-travail ? Ce qui vaut pour les trajets longs comme pour les trajets courts ; répondre d'une manière simple, humaine à ces questions dans le débat qui va nous occuper dans les trois prochains mois, c'est bien répondre au fait que c'est le prolongement de l'autoroute par le vallon du Pommeret qui est le mieux adapté.

(Applaudissements et sifflements)

Gilbert CARRERE

Mesdames, Messieurs, il est onze heures moins dix, alors s'il vous plait, nous donnerons la parole à quatre personnes, et pas guère plus. Et j'ai Monsieur Hillairet je crois, qui souhaite intervenir, et peut-être Madame Jeanneret.

Alors, de grâce, s'il vous plait, si vous ne voulez pas, excusez-moi, si vous ne voulez pas que nous passions la nuit ici ; s'il vous plait ; non, vous ne prenez pas le micro de force, arrêtez s'il vous plait. Il y a en haut trois personnes qui ont demandé la parole, je ne veux pas savoir qui c'est, mais trois et pas plus.

Jacques JOUAUD, Montigny

Je trouve que la DDE a proposé des scénarios qui ne sont pas équitables. Pourquoi ? Parce que vous faites une hiérarchisation par un coût, et les solutions techniques sont complètement différentes. J'aimerais bien qu'on fasse des solutions techniques équivalentes pour au moins respecter toute catégorie de personnes vivant dans telle ou telle ville. Pourquoi ? Parce que vous nous avez chiffré la nationale 10, aménagée sur deux niveaux, j'aimerais que l'on fasse un chiffrage de la R12 aménagée sur deux niveaux. Parce que là, vous orientez un peu trop le débat, parce que c'est l'argent qui va finir par promouvoir la solution.

Gilbert CARRERE

S'il vous plait, je vous fais observe que tout un débat, une réunion est consacré au problème du coût et du financement. La réponse détaillée à cette question pourra vous être apportée lors du débat consacré aux coûts.

Michel LABROUSSE

Nous avons effectivement, et c'est me semble-t-il l'esprit du débat public, présenté toute la gamme, toute la palette, la famille des scénarios qui étaient possibles. C'est la conception que nous avons de ce débat, c'est présenter sous forme de synthèse l'ensemble des familles et l'ensemble des scénarios qui ont été étudiés depuis des vingt années et quelques fois plus. De les avoir complétés, ça a été dit, avec des demandes de la Commission particulière. Ensuite, la raison pour laquelle il y a une diversité de coût, elle tient tout simplement à la nature des milieux qui sont traversés, à la nature des dispositions techniques qu'il faut ou qu'il ne faut pas réaliser, suivant que l'on doit faire le chantier sous circulation ou dans des emprises qui ont été réservées. Elle dépend en un mot de l'environnement, qu'il soit naturel ou qu'il soit urbain, dont il faut prendre en compte. De l'ensemble de rétablissement de circulation qu'il faut assurer, et les situations sont donc très différenciées d'un scénario à l'autre. Il n'y a pas, je dirai d'intention, et là encore on en reparlera dans des réunions spécialisées. Nous avons appliqué pour l'estimation de ces différentes familles des ratios qui sont identiques quelles que soient les familles, qui permettent de les comparer de manière relative, à défaut de pouvoir apporter une précision complète au stade actuel des études qui, faut-il le rappeler, est un stade d'études préliminaires.

Ensuite là encore, très rapidement, vous avez évoqué des solutions d'aménagement par R12 ; je peux simplement dire qu'il y a une vingtaine d'années, en 1984 et 1987, il y avait eu des études qui avaient exploré vraiment toutes les solutions possibles, et y compris celles, par des itinéraires empruntant depuis l'échangeur du Bois-d'Arcy la RN12 et la R12. Ce que je peux vous dire, c'est que cette solution-là, pour ne parler que d'un point de vue technique, mais on traite un itinéraire, donc on ne traite pas uniquement R12 à tel ou tel endroit. On traite un itinéraire, et le problème, parmi les problèmes de cet itinéraire ; il y a effectivement la coexistence avec le trafic de la RN12, avec la reprise de l'échangeur de Bois-d'Arcy, qui est un échangeur sur lequel convergent actuellement trois autoroutes ou trois axes principaux, et donc ce n'est pas une solution qu'à l'époque nous avions jugée souhaitable de conserver.

Gilbert CARRERE

Pour en savoir plus vous avez, je vous le signale, le 16 mai prochain, à la salle Prisma Elancourt une audition publique consacrée aux coûts et aux financements qui avancera je crois, et approfondira le sujet qui vous intéresse.

Une deuxième personne souhaite intervenir ?

Christine-Françoise JEANNERET, Présidente d'Yvelines environnement

J'aurais souhaité répondre effectivement à ces messieurs qui sont Maires, et qui sont Maires depuis longtemps, et je voudrais simplement rappeler qu'Yvelines Environnement, qui est une association qui existe depuis 1982, qui a été définie après les états régionaux de l'environnement qui avaient été réalisés, le livre blanc qui a été réalisé à la suite de la nomination du Ministre Michel Crépeau où déjà, dans ce document que nous avons à l'époque préparé, était un de nos soucis constants. Ce dossier, nous l'étudions depuis très longtemps, Monsieur, vous évoquiez 18 ans pour vous ; pour nous, il y a beaucoup plus longtemps, nous avons été heureux de voir que spontanément, ce collectif s'était aussi déterminé, que notre point de vue avait été reconnu puisque nous demandons depuis toujours que l'étude du tracé de la RN10 soit instruit. Nous l'avons enfin obtenu dans le cadre de ce

débat public, et nous en sommes très heureux car c'était une donnée qui jusqu'à présent n'avait pas été étudiée, je pense qu'elle est tout à fait importante.

Je suis heureuse que comme nous vous vous préoccupez, je suis extrêmement sensible aux questions de protection que ce soit des humains, de l'agriculture, des bois, de la forêt, des paysages, et nous avons été particulièrement heureux de pouvoir participer aux travaux de la charte des paysages qui vient d'être signée. Je pense que là aussi c'est un pas important, peut-être ne le savez-vous pas, mais c'est un document très récent ; vous pouvez aller sur le site et vous le trouverez. Et je pense que si vous voulez, il faut être tout à fait raisonnables, essayer de préserver les espaces qui jusqu'à présent ont été conservés, et je crois que ce n'est pas neutre, nous voulons effectivement aussi que les entreprises puissent fonctionner.

Et il y a très longtemps que nous indiquons que le coût d'une autoroute, elle a un prix, des circulations, que les entreprises doivent pouvoir travailler, que les humains doivent pouvoir vivre, que leur santé doit être protégée, que les espaces doivent être protégés. On a des solutions, on sait le faire, on a les moyens, il faut simplement la volonté financière de réaliser ces projets, et je pense que vous nous y aiderez car je crois que effectivement aujourd'hui techniquement, nous avons les moyens de le faire.

Gilbert CARRERE

Merci Madame.

Philippe GERMON, habitant de Trappes

J'habite à 50 mètres de la RN10 et j'ai entendu plein de choses ce soir, j'ai beaucoup écouté. Je suis étonné car j'ai l'impression dans les propos de certains – peut-être que j'ai mal compris – certains ont l'impression qu'il y a un trafic routier, et que demain il n'y en aura plus. Or, ce trafic routier il existe.

Il y a un trafic local qui est interne à la ville nouvelle, et un trafic plus régional. Ce trafic ne peut pas passer sur une voie autoroutière, au milieu des bâtiments. Moi je ne trouve pas normal qu'il y a une autoroute qui me sépare de l'autre côté de la rue, et que quand je dois aller de l'autre côté de la rue, je dois aller à 300 mètres à un passage souterrain ; quand je suis en voiture, je fais trois fois le tour du quartier pour pouvoir simplement aller à 400 ou 500 mètres au marché. Ce sont des choses comme ça au quotidien, ce n'est pas normal qu'il y ait une autoroute. La nationale 10, ça doit évoluer, ça doit devenir un boulevard urbain, c'est quand même l'axe principal et structurant de la ville nouvelle, c'est presque le seul.

Et ensuite, il y a tout un trafic dessus qui est régional, qui traverse Saint-Quentin. Je n'ai pas tout compris aux problématiques nationales, internationales, etc. je ne suis pas un expert. Ce que je sais c'est qu'une autoroute en ville, sur le sol, ce n'est pas pensable, ce n'est pas vivable.

Moi le dimanche soir quand il pleut, que les camions prennent la route, je peux vous dire qu'il est difficile de dormir. Je monte le son de la télé et je m'endors avec. Voilà, ça c'est mon quotidien. Avant j'habitais à Guyancourt, j'étais loin des autoroutes. Je nettoyait ma télé, elle est grise tous les trois ou quatre mois, aujourd'hui je la nettoie tous les quinze jours, parce qu'elle est noire avec la poussière, elle est grasse et elle colle. Je suis peut-être un des seuls habitants de Trappes à être venu parler ce soir, mais nous sommes 30 000 et il y en a à Elancourt, et il y en a à Maurepas, à La

Verrière, et il y en a à Coignièrès. Et j'ai entendu beaucoup d'égoïsme ce soir, beaucoup de lâcheté aussi, de faux semblants.

Maintenant, j'avais une question technique : il y a un tracé qui est prévu pour enterrer A12 sous la nationale 10, et compte tenu des emprises foncières et tout ça, je voudrais savoir comment vous allez faire pour dévier le trafic qui est quand même de 80 000 véhicules/jour. Juste un chiffre : en province pour un village, quand il y a plus de 8 000 véhicules/jour, on fait une déviation. Ici, il y a 80 000 véhicules/jour, ça fait quarante ans que ça dure. Et je voulais savoir comment vous alliez dévier le trafic, ou peut-être dans une prochaine réunion il y aura des points plus précis là-dessus, c'était ma question, merci de m'avoir écouté.

Gilbert CARRERE

Vous avez été écouté avec beaucoup d'attention Monsieur. Je demande à Monsieur Labrousse de vous faire une réponse courte, mais qui sera complété par la suite.

Michel LABROUSSE

Je réponds là encore en deux mots pour suggérer l'essentiel, et renvoyer à des réunions sur lesquelles on pourra approfondir la réponse. Je l'expliquais tout à l'heure, nous avons un principe de tranchée couverte avec deux niveaux superposés pour faire en sorte qu'en surface, l'emprise dont nous aurons besoin pour intervenir, pour creuser, pour constituer le toit de la tranchée couverte et la creuser puisse se faire en utilisant la largeur la plus courte possible. Et c'est là où est la complexité de la solution, parce qu'elle induit des phasages, des basculements de circulation, c'est de travailler dans les emprises disponibles, et non pas de faire une déviation, parce que la déviation serait impossible, compte tenu du volume de trafic. Très clairement, ce serait un travail dans les emprises avec des systèmes de voies latérales provisoires et des basculements de circulation comme sans doute vous avez pu déjà en pratiquer sur des itinéraires franciliens qui font l'objet de chantiers semblables.

Gilbert CARRERE

Merci. Une réponse plus complète pourra vous être donnée parce que votre question le méritait.

Christophe HILLAIRET, Président de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile de France

Je suis assez surpris d'avoir uniquement la parole maintenant. Effectivement, la dimension agricole et rurale n'a pas été abordée, la dimension urbaine a été abordée. Effectivement, elle concerne énormément de monde, mais je suis un peu surpris qu'elle ne soit abordée que maintenant. Simplement, la profession agricole souhaite s'inscrire dans les débats en toute sérénité. Je ne souhaite pas créer de procès d'intention à qui que ce soit comme on le fait au monde agricole ou on l'a fait tout à l'heure. Dans le débat proprement dit, effectivement le projet s'inscrit dans la révision du schéma directeur. Dans la révision du schéma directeur, il y a des notions fortes qui sont annoncées jusqu'à maintenant, notamment la volonté de densification et d'économie de l'espace. Ce qu'il faut dire, c'est que ce projet-là s'inscrit dans un plan d'aménagement global de toute l'Ile-de-France et des projets, ce n'est que d'un projet que j'ai à gérer actuellement. Effectivement, vous avez les

éoliennes, on l'a rappelé tout à l'heure, qui vont prendre 730 hectares au monde agricole, il y a le projet de l'A104, vous avez l'A16 actuellement, la RN10 entre Ablis et Rambouillet. Donc effectivement le monde agricole est mis à rude contribution actuellement. Il faut rappeler, et ça je souhaite insister sur ces aspects-là, les terres agricoles ne sont pas du consommable pour l'urbanisation. Sur ces terres agricoles, vous avez une activité économique qui est en place. Et cette activité économique est mise en péril à partir du moment où on va construire un certain nombre d'infrastructures dedans.

Il y a un aspect que je voulais absolument aborder, c'est la notion de masse critique. Avec l'expérience on s'est aperçus que sur un certain nombre d'infrastructures qui se sont développées : lorsque le territoire agricole descend en dessous de 2 000 hectares, c'est-à-dire que vous avez les infrastructures, les industries en amont, et en aval de l'agriculture qui quittent le secteur. Ce qui veut dire qu'au bout de quatre ou cinq ans, vous avez une déshérence complète de ces territoires-là au niveau agricole. Donc effectivement l'infrastructure – dans le cadre du vallon du Pommeret – mais les autres aussi concernent partiellement le monde agricole, et effectivement ce tracé peut paraître réduit par rapport à la surface agricole. Mais malheureusement, avec l'expérience des différentes infrastructures que l'on a en Ile-de-France, on s'aperçoit que quand on n'a plus d'ensemble cohérent au niveau agricole, eh bien, on n'a plus de territoire agricole.

Je voudrais insister aussi sur un aspect : effectivement, les agriculteurs de ce territoire jouent le jeu depuis un certain temps et sont rentrés dans le cadre de ce classement qui est le PNR, qui implique pour eux un certain nombre d'avantages, mais aussi un certain nombre de contraintes. Et aujourd'hui par ce classement, ils pensaient être plus ou moins protégés. Et aujourd'hui on s'aperçoit que les classements, bien souvent l'état, l'administration ou les collectivités locales veulent mettre en place pour le monde agricole, eh bien ces classements n'ont pas ou peu de valeur, dans le sens qu'au moindre projet, on vient couper ces territoires.

Simplement par rapport au débat, je vous l'ai dit, et je vous le répète, la chambre d'agriculture souhaite s'insérer dans les débats de manière très sereine, donc nous apporterons notre contribution au débat public. Effectivement dans les études d'impacts, des études au niveau agricole direct ont été évaluées, mais cette notion de masse critique, et puis de voir un certain nombre d'industries en amont et en aval de l'agriculture n'ont pas été authentifiés, donc nous viendrons par une étude que nous réaliserons nous-mêmes au niveau de la chambre d'agriculture apporter un certain nombre d'indications dans le débat pour montrer s'il en était besoin, que ce type de projet impacte fortement le monde agricole. Donc, nous viendrons intervenir sur les cahiers d'acteurs ainsi que dans les différents débats qui seront menés durant ce processus de débat public.

Gilbert CARRERE

Merci.

Je prends deux questions et pas plus ; après c'est terminé pour les questions.

Jean-Bernard GRAMUNT, conseiller municipal de Saint-Rémy-de-Chevreuse

Je voulais vous dire qu'il y a un certain nombre d'élus s'opposent au prolongement de l'A12. Des Conseillers municipaux, des Maires, des Conseillers régionaux, des Députés, et même un Président de région, le notre qui s'est exprimé là-dessus. Donc je pense qu'il faut quand même avoir une vision

globale. Vous nous avez dit Monsieur le Préfet, que à l'issue de ce débat vous prendrez position qui sera reprise ou non par le gouvernement, et 2007 approchant très vite, et quelle que soit la décision prise par le gouvernement, le nouveau gouvernement pourra le changer également. On connaît très bien le processus, on est en France. Ce projet dure depuis un certain nombre d'années. S'il y avait une chose sur laquelle beaucoup de gens sont d'accord, c'est la faiblesse du dossier qui a été proposé au débat par le maître d'ouvrage. Et quand je dis faiblesse, je suis très gentil. Il y a au moins une chose sur laquelle nous sommes tous d'accord sur ce dossier, c'est la première partie, le constat. La situation actuelle de bon nombre des riverains de la RN10 est absolument lamentable, elle est scandaleuse. Nous avons vu ces photos de la dégradation. Cette dégradation, il y a des responsables. Il y a des gens qui ont accordé des permis de construire, il y a des gens qui ont laissé faire des zones commerciales, et notamment le syndicat de l'agglomération de la ville nouvelle a une terrible responsabilité aujourd'hui dans l'état de la RN10. Ce n'est pas le seul.

Et il ne suffit pas de promettre démagogiquement que l'on va construire une ou deux autoroutes, un axe de ferroutage, plus un raton laveur pour résoudre le problème. On sait qu'il n'y a plus d'argent aujourd'hui en France, nous avons un déficit du PIB qui est supérieur à 3 %, c'est la personne qui travaille au ministère des finances qui parle, et donc même dans le contra d'état/plan/région pour l'Ile-de-France, plus de la moitié des projets n'ont pas été réalisés en six ans, notamment la requalification de la RN10. Et dans le nouveau contrat qui va être fait entre 2007 et 2015, quoi que l'on fasse, on aura déjà besoin de rattraper tout le retard. Donc cette A12, elle est même sur le plan financier mal partie.

Donc si on veut améliorer aujourd'hui la situation des riverains, et ça, c'est le vrai enjeu. Enjeu qui n'apparaît même pas dans le dossier, puisque à aucun moment, il n'y a aucune solution pour améliorer en 2008, en 2009, en 2010, en 2011, et cætera, jusqu'en 2015. Donc c'est ce qu'il faut faire aujourd'hui au travers d'un plan d'action qui permette de le faire.

Dernier point pour la personne de Trappes : à Trappes, on vous a promis qu'on allait couvrir la RN10. Pour ça, on a fait un grand projet de ville. L'Etat vient d'investir 330 millions d'euros, croyez moi c'est énorme. Et qu'est-ce qu'on va faire ? On va vous couvrir 280 mètres sur les 4 kilomètres. On vous a menti là aussi.

Un dernier point sur la logistique internationale : il s'avère qu'actuellement je travaille avec beaucoup d'entreprises de logistique, de vrais chefs d'entreprise, sur la logistique internationale. L'Ile-de-France est bien une zone de transit international pour deux zones : la zone nord-sud, notamment Europe du nord – Tunnel sous la manche – Espagne – Portugal. Ça figure d'ailleurs dans les documents du conseil général d'Ile-de-France, qui sont publiés sur le net. On ne se méfiera jamais assez d'Internet. Ça figure également avec le port du Havre qui va doubler son trafic de conteneurs. J'abrège, et notamment, Monsieur, puisque vous vous occupez du débat public, vous devez savoir que vos collègues font le débat public de la déviation de Rouen actuellement. Lors du débat public on décompte ce temps qui n'a aucun intérêt. Donc dans le débat public de la déviation de Rouen, il est clairement dit que l'augmentation de trafic dû au port du Havre va passer par l'A12. Donc tout le trafic international va sur l'A12, c'est bien le projet. Je terminerai là-dessus : la plupart des entreprises de transport, les grosses entreprises de transport, elles ont déjà compris que le transport routier n'était pas forcément la meilleure solution. Elles ont déjà sauté le pas. Et aujourd'hui avec ce projet de l'A12, les premières victimes ça va être les petites entreprises de transport françaises, notamment des Yvelines, parce que les entreprises internationales, belges, hollandaises, qui passent, font ce que l'on appelle du cabotage. Donc la chambre de commerce, en soutenant ce projet, et fait,

elle tue l'emploi des entreprises Yvelinoises. C'est une autoroute qui favorise la délocalisation, c'est une autoroute Bolkestein.

Gilbert CARRERE

Très bien, merci. Une dernière question.

De la salle

Je suis très intéressée par le débat de ce soir, et je voudrais revenir au début du débat, puisque nous avons été coincés à l'entrée, la salle étant trop petite : je voudrais revenir sur les enjeux de ce débat qui va nous amener jusqu'en juin prochain, et bien comprendre les tenants et les aboutissants. Donc, en fait, vous nous avez expliqué qu'on pouvait rajouter des éléments dans le dossier et peut-être apporter d'autres expertises. Vous nous avez aussi expliqué que le compte-rendu serait donné aux alentours de juin ou juillet, voire août, et que le Ministre du transport, ou le Ministre de l'équipement prendrait une décision dans les trois mois, en septembre ou en octobre.

Vous nous avez bien dit qu'il pouvait très bien prendre la décision de ne rien décider. Donc je pense qu'il est extrêmement important que le dossier soit le plus complet possible, et que toutes les perspectives soient envisagées. Vous nous avez expliqué que l'on pouvait apporter d'autres expertises, il y a visiblement un gros problème au niveau de énormément de questions concernant l'A12, que ce soit sur la réelle opportunité de faire l'A12 et son emploi : est-ce que ça va être un trafic local, est-ce que ça va être un gros axe nord-sud transeuropéen. Les gens ne sont pas d'accord, et je suis vraiment navrée de voir qu'il y a vraiment des débats entre villes et que personne n'arrive à apporter une cohésion pour se prononcer soit contre l'A12, soit pour se prononcer de façon efficace. Vous nous avez donné des chiffres très précis sur l'insécurité de la N10, mais il n'y a aucune donnée chiffrée sur l'insécurité qu'apporteront les échangeurs de la prochaine A12 avec les petites N10 sur tous les échangeurs.

Sur l'avenue de Montigny, et partout où il y aura des échangeurs, ce sera des petites N10, donc ça ne changera rien au problème, je pense même que ça va le multiplier.

Toujours en parlant de sécurité : je parle toujours de Montigny parce que c'est là que j'habite, mais ça me concerne partout, et je pense que si on n'a pas envie que ça passe à Montigny, tout le monde sera d'accord.

Toujours pour parler de l'insécurité, vous nous avez dit qu'il n'était pas prévu que ce soit en plancher couvert, qu'on ferait attention au bruit, qu'on ferait attention aux nuisances visuelles, vous oubliez une grosse partie, c'est d'une part la saleté et la poussière, mais aussi de la pollution. Je fais de la médecine environnementale, donc je sais un peu de quoi je parle, avec une deux fois trois voies non couverte sur Montigny, il y a quatre écoles qui sont à moins de cent mètres, il y a deux centres sportifs. Il y a deux centres de loisirs. Il y a énormément de structures où on est sensés courir hyper ventilés, et quand on est en zone 1 de pollution, les enfants n'ont pas le droit de courir dans les cours. Qu'est-ce qui est prévu pour ça ? Je voudrais bien qu'on me réponde assez rapidement, et pourquoi on n'a pas fait une expertise sur un tracé en tranchée couverte, puisqu'on essaie toutes les solutions ? Pourquoi ça n'a pas été chiffré en tranchée couverte, pourquoi on n'a pas essayé de voir si c'était possible et réalisable sur le plan du coût comme sur le plan technique.

Enfin, je voudrais savoir quelle répercussion aura l'A12 sur la structure de bassin d'emploi, puisque l'année dernière il a été fait beaucoup dans l'agglomération de Saint-Quentin des études pour le cadre de vie des Saint-Quentinois qui étaient très contents d'avoir des espaces verts, de faire du vélo, d'avoir des pistes cyclables, etc. C'est la force vive de ce bassin d'emploi qui est très énergique, qui draine énormément d'argent, et qui sur le plan économique visiblement est très fructueux. Je voudrais savoir quels sont les déplacements de population, nous sommes les actifs qui fournissent le bassin d'emploi, nous sommes venus à Montigny plus que dans d'autres agglomérations, parce qu'on y avait un cadre de vie ; on a la mobilité, on peut repartir aussi sec. Donc qu'est-ce qui va rester une fois qu'on aura l'A12 en plein milieu, qu'est-ce qui va rester pour la population, et ça c'est une autre expertise que je voudrais faire. Je me demande s'il ne faut pas faire une expertise des maladies dégénératives chez les gens qui veulent passer par Pommeret en souhaitant préserver le cadre urbain, en oubliant que Montigny, c'est un gros pôle urbain avec une toxicité encore plus importante qu'ailleurs.

Je voudrais savoir juste si on apporte ce genre d'expertise, vous avez dit que ça risquait de faire long, que ça risquait de dépasser la date de clôture du débat. A quoi ça sert ?

Gilbert CARRERE

Vous avez fait intervenir plusieurs considérations, on ne va pas vous répondre ce soir, mais votre texte a été enregistré comme les autres.

Une dernière question et c'est fini.

Guy MALANDAIN, Maire de Trappes

Comme c'est la soirée d'enjeux, il est normal que le Maire de Trappes dise quelques mots pour expliquer. Merci Madame.

Il me paraît légitime que j'exprime en quelques mots ce qui se passe exactement et quels sont, du point de vue des habitants de la ville, mais du point de vue du maire de la ville, les enjeux sur ce projet.

Pour moi, ce projet présente d'abord un intérêt en termes d'aménagement du territoire pour le sud de notre département.

La ville nouvelle et ses 150 000 habitants a son utilité, comme a son utilité le parc naturel de la Vallée de Chevreuse. Je trouvais qu'il était naturel d'avoir des zones urbaines et des zones conservées.

On ne peut pas laisser l'A12 se jeter dans une ville de 30 000 habitants. Un autre enjeu de taille est celui de l'aménagement urbain. Il y a des choses possibles et des choses pas possibles. Il y a des choses qui humainement sont supportables et d'autres qui ne le sont pas. Comment peut-on aménager une ville traversée par une RN10 saturée ? Aucun aménagement humain de Trappes ne pourra se faire sans supprimer la majeure partie du trafic qui la traverse. Le troisième enjeu important est celui de l'aménagement économique et industriel, qui pâtit lui aussi de l'encombrement de la RN10. Je souhaite qu'on ne perde pas de vue ces trois enjeux.

Michel LAUGIER

On peut constater des nuisances dans une commune sans vouloir les renvoyer dans d'autres. Nous sommes face à des situations difficiles à gérer, mais les moyens techniques dont nous disposons doivent nous permettre de réaliser des aménagements dans les villes traversées par la RN10. Prévoir 600 mètres de tranchée couverte dans Montigny-le-Bretonneux est une ineptie. Il est anormal que l'Etat, qui a décidé de l'aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines et qui a su en tirer profit, refuse de prévoir une tranchée couverte totale pour la traversée de Montigny.

Khiem LE BINH, habitant de Montigny-le-Bretonneux

J'appuie entièrement les propos du Maire de Montigny. Je tiens à rappeler que sans le prolongement de l'A12, le tunnel qui relie l'A86 et l'A12 ne sera pas rentabilisé. Pourquoi ne pas prévoir qu'une partie des sommes collectées par le péage de ce tunnel serve à financer la tranchée couverte de Montigny-le-Bretonneux ?

Fin de la réunion à 23h35

Index

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

| | | | |
|---------------------|----|------------------------|----|
| Arlette Fastet..... | 20 | monomolaire | 27 |
| Gurven..... | 18 | Monsieur Fauchet | 16 |
| L'IAURIF..... | 35 | zone des bécane..... | 14 |
| Laurent LAGNY | 22 | | |