

Synthèse du débat public

Réunion publique du 16 juin 2006

Commission particulière du débat public

Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public

Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission particulière du débat public

Elizabeth PELEKHINE, Membre de la Commission particulière du débat public

Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière du débat public

Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Québec

William J. COSGROVE, Président

René BEAUDET, Directeur de l'expertise environnementale et de la coordination

Maîtrise d'ouvrage

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

Colas DURRLEMAN, Directeur département de l'équipement des Yvelines

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines

Au pupitre

Monsieur Christian de Lavernée, Préfet des Yvelines

Pierre BEDIER, Président du Conseil général des Yvelines

Michel LAUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux

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

Michel GUIANVARCH, Habitant de Montigny-le-Bretonneux

Christine BOUTIN, Députée des Yvelines

Valérie PECRESSE, Députée des Yvelines

Catherine TASCA, Sénatrice des Yvelines

Ouverture du débat

Monsieur le Préfet des Yvelines

Je vous félicite pour la qualité de ce débat public, qui résulte d'une procédure très fructueuse. En effet, cette procédure a permis notamment de réunir plusieurs milliers de participants et de recueillir plus d'un millier de points de vue. Ces débats publics ont été exigeants, compte tenu du nombre de critiques qui ont été formulées et de la multiplicité des approches qui ont été présentées.

Malgré ces résultats très positifs, le chemin à parcourir reste long. *A priori*, les différents scénarios proposés ne permettent pas d'escompter un aboutissement du projet avant 2020. La décision du

Maître d'ouvrage, le Ministre de l'Équipement, sera prise le 17 novembre. Je ne manquerai pas de veiller à ce que la concertation puisse se poursuivre, jusqu'à la décision finale.

Je remercie le Président de la Commission particulière de débat public, ses membres, les représentants du Maître d'ouvrage ainsi que ceux et celles qui animent ce débat public, pour leur présence ce soir.

Michel LAUGIER
Maire de Montigny-le-Bretonneux

Mesdames et Messieurs, le débat sur le prolongement de l'A12 s'achève là où il a commencé, à Montigny-le-Bretonneux, ville qui est la plus menacée par ce projet, alors que paradoxalement, elle est la plus urbanisée. Certaines personnes souhaitent nous faire croire que le prolongement de l'A12 est irrémédiable. Pourtant, l'autoroute n'est pas une fatalité. Comment peut-on imaginer un tracé urbain pour une autoroute, et imaginer que l'autoroute puisse côtoyer des établissements scolaires, des crèches et des établissements sportifs ? Dans le même temps, la ville de Trappes, avec le concours notamment du Conseil régional et de la Communauté d'agglomération, réalisera l'enfouissement de la RN10 sur une longueur de plus de 280 mètres. Le réaménagement de la RN10 doit, de plus, s'accompagner d'une politique de transports publics plus ambitieuse. Il est regrettable que tout soit entrepris aujourd'hui pour inciter les usagers à utiliser leur véhicule. Les gares ferroviaires ne sont pas entretenues. Ces politiques permettront de voir s'éloigner la perspective d'un prolongement de l'A12.

Si cette opération doit se réaliser, les tracés alternatifs doivent être pris en considération, car un certain nombre d'entre eux permettraient d'atténuer les effets néfastes sur l'environnement, la sécurité et la santé publique. En outre, les habitants de Montigny-le-Bretonneux souhaitent qu'une grande partie de l'infrastructure autoroutière soit couverte, ce qui permettrait de limiter les dommages. De surcroît, nous ne concevons pas que l'autoroute puisse pénaliser nos quartiers. Enfin, nous demandons au Maître d'ouvrage que l'A12 demeure une autoroute gratuite.

Nous resterons déterminés jusqu'à ce que la décision du Ministère des Transports soit prise, *a minima*.

Pierre BEDIER
Président du Conseil général des Yvelines

Le débat public est un bel exercice de démocratie. L'autoroute n'est pas un équipement départemental, si bien que le Conseil général ne peut être partie prenante des débats, même s'il peut y assister.

Le département des Yvelines est menacé économiquement : en 2005, autant de sièges sociaux ont quitté ce département que de sièges s'y sont installés. Les difficultés liées aux infrastructures routières sont citées parmi les premiers handicaps, par les chefs d'entreprise. Je rappelle que les Yvelines font partie de la grande couronne parisienne, ce qui implique de développer les transports en commun. Le département des Yvelines est favorable à la réalisation de l'infrastructure routière de l'A12, compte tenu des difficultés de desservir un territoire aussi vaste.

En conclusion, le département des Yvelines prend l'engagement que quel que soit le tracé, il sera le tracé du département et que celui-ci engagera les sommes nécessaires à son amélioration, même s'il s'avérait indispensable de financer des infrastructures exceptionnelles.

Robert CADALBERT

Président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines

Si les différents intervenants ont été écoutés, il n'est pas certain qu'ils aient été entendus et si la somme des intérêts est respectable, notre rôle en tant qu'élus est de veiller à la satisfaction de l'intérêt général. Le prolongement de l'autoroute A12 est une évidence pour beaucoup.

Notre priorité doit être de réduire les nuisances et d'améliorer la sécurité de l'axe routier RN10. Nous devons faire en sorte que leurs riverains ne subissent plus de nuisances. En outre, le développement des transports en commun est primordial. L'aménagement du territoire relève de la responsabilité de tous, car il est le garant de la croissance et du développement. Une politique d'aménagement cohérente implique de travailler en concertation avec l'ensemble des partenaires, y compris avec les acteurs du Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse.

Vous pouvez compter sur notre action pour mettre en œuvre une politique de développement durable et humaine ambitieuse.

Gilbert CARRERE

Je vous rappelle que la réunion de ce soir sera la dernière. A ce titre, il me semble utile de rappeler le principe d'équivalence, selon lequel l'ensemble des points de vue doit être entendu et respecté. La réunion de ce soir permettra d'obtenir des résultats significatifs, pour autant que ce principe soit respecté.

Enfin, je rappelle que la Commission particulière de débat public n'a aucun intérêt particulier à ce débat et qu'elle est donc rigoureusement impartiale. Il reviendra au Ministre de l'Équipement de prendre la décision finale à la fin de cette année.

Au terme du débat public (13 réunions de débat public se seront tenues), nous avons comptabilisé 1287 questions, 31 000 visites sur le site Internet, 550 appels téléphoniques et 185 articles de presse. Enfin, 1 500 avis ont été exprimés, 126 contributions ont été recueillies et 19 cahiers d'acteurs imprimés et diffusés.

Par ailleurs, plusieurs propositions de tracé complémentaire ont été récemment transmises à la CPDP, dont certaines vont vous être présentées.

.I Proposition de tracé alternatif : Tracé ouest

Michel GUIANVARCH, Habitant de Montigny-le-Bretonneux

Depuis 10 ans, les villes et les villages cherchent à créer des rocades de contournement, alors que les quatre tracés proposés initialement traversent les zones urbaines. Nous proposons une variante de tracé qui se situerait à l'ouest de la zone de Montigny-le-Bretonneux, des Essarts, de Trappes et de La Verrière.

Cette contre-proposition serait cohérente avec la réalisation future d'un axe autoroutier nord-sud. Elle présente un certain nombre d'inconvénients sur l'environnement, mais ses impacts sont certainement inférieurs à ceux qui résulteraient de la réalisation d'un axe au cœur du vallon du Pommeret.

Cette variante semble réaliste sur les plans technique et économique. L'étude comparative des tracés n'a jamais été rendue publique : dès lors, quel crédit est-il possible d'accorder aux différents chiffres qui ont été présentés ? Les observations du public sont-elles prises en compte ? L'attente d'évaluations précises, des citoyens concernés par le prolongement de l'A12, est forte.

.II Etude sur le réaménagement de la RN10

Evelyne Aubert, maire-adjointe du Mesnil St Denis

Une étude a été réalisée sur l'aménagement sur mesure de la RN10. Tout d'abord, un diagnostic a été mené sur cet axe : celui-ci a mis en exergue le manque de franchissements (neuf points de passage seulement). L'amélioration de la RN10 passerait, notamment, par une rationalisation de son exploitation.

Jean-Paul André, Maire-adjoint de Montigny-le-Bretonneux

Une étude de l'IAURIF montre que le trafic de la RN10 a été stable entre 1998 et 2002, contrairement au trafic de l'autoroute A12, qui a augmenté au cours de la même période. Il apparaît que tout accroissement du nombre de voies induirait nécessairement une hausse de trafic. Une prolongation de 18 km par le vallon du Pommeret ne permettrait d'obtenir qu'un gain de 6 minutes.

Compte tenu des inquiétudes de la population en matière de santé, de cadre de vie et d'environnement, le franchissement de zones urbaines par l'A12 est inacceptable. Ce projet engendrerait en effet un accroissement de trafic, ce qui ne ferait qu'accroître les impacts négatifs sur la population et sur l'environnement.

Gilbert CARRERE

Le Conseil régional de l'Ile-de-France a annoncé récemment la réalisation d'une étude complémentaire. Je cède à présent la parole à Michel Labrousse.

Synthèse

Michel LABROUSSE

La solution de réaménagement de la RN10 est un scénario intermédiaire entre le scénario 1A et le scénario 1B, qui reprend de nombreuses données du Maître d'ouvrage. Toutefois, les capacités de cet ouvrage ne permettront pas de résoudre les problèmes de congestion du trafic. Le coût d'un tel projet s'élèverait à 890 M€, soit 710 M€ en déduisant le coût de la réalisation de la déviation des Essarts-le-Roi.

Le scénario proposé par Monsieur Guianvarch n'offre pas d'avantage décisif par rapport aux autres scénarios. Au contraire, les problèmes qu'il pose sont de même nature, voire amplifiés. D'une longueur de 8 km, ce tracé présenterait une utilité moindre. Le coût d'un tel projet s'élèverait à 420 M€, selon des ratios comparables avec les autres solutions.

Le tracé proposé par l'Association des Amis de la Forêt de Port-Royal, par les zones d'activités, est conçu avec une certaine cohérence : la recherche d'emprises dans les zones d'activités. La solution sous-estime des difficultés techniques telles que le double franchissement des voies ferrées selon un angle défavorable et nécessiterait plus de tranchée couverte que cela est représenté. Enfin, les diffuseurs ne sont pas prévus.

Monsieur BONY, Habitant de Trappes

La principale justification du prolongement de l'A12 consiste à absorber le flux croissant de poids lourds, alors que les débats ont prouvé que les flux transeuropéens étaient inexistantes. C'est en réaménageant la RN10 qui nous pourrions permettre aux habitants d'accéder plus facilement aux différentes communes.

Les villes de Trappes et de La Verrière, qui sont inscrites dans un grand projet de ville, bénéficient actuellement de l'essor de programmes de logement. Or l'accroissement du parc de logement induira une forte croissance des flux de circulation. *Quid* alors de la politique de transports publics ?

Interventions de représentants du Parlement

Christine BOUTIN Députée des Yvelines

Si l'utilité de ce débat a permis à tous de s'exprimer, il me semble que la globalité des enjeux n'a pas été suffisamment abordée. L'engorgement de la RN10 est insupportable pour les riverains et pour les automobilistes. Le prolongement de l'A12 résoudra-t-il les problèmes des riverains ou s'agit-il d'un projet qui ne dit pas son nom, c'est-à-dire un avant-projet de contournement de l'ouest parisien ?

Au sud du département des Yvelines, l'aménagement de la RN191 présente toutes les caractéristiques d'une voie autoroutière. Il en est de même au nord du département. Ces projets routiers sont présentés comme des solutions à des problèmes locaux (saturation de la RN10, etc.). Comment ne pas voir qu'une quatrième rocade est en train de naître, afin de capter le trafic routier européen Nord-Sud ? Or, il paraît évident que les différents projets menés dans les Yvelines augmenteront inéluctablement le trafic routier.

Le prolongement de l'A12 s'inscrit non comme un aménagement local, mais comme un projet structurant à l'échelle nationale. Sans méconnaître la demande des acteurs économiques, nous savons que l'accroissement de l'installation des entreprises résulte de l'image positive de l'environnement du sud de notre département. *A contrario*, la création d'autoroutes atténuera considérablement l'image des Yvelines. J'ajoute que ce projet fait ressurgir la perspective de la création d'un troisième aéroport international au sud des Yvelines.

Les citoyens doivent connaître la vérité. Je demande donc à la Commission particulière de débat public de prendre en compte l'éventualité de la création d'une quatrième rocade à l'ouest de Paris. Pour ma part, je refuserai de prendre part à un tel projet.

Valérie PECRESSE
Députée des Yvelines

La situation d'engorgement du trafic et les nuisances subies par les riverains de la RN10 imposent aux décideurs de trouver la meilleure solution. A mon sens, le réaménagement de l'axe RN10 constitue la meilleure solution, sur le plan de la santé et de l'environnement. A titre personnel, je soutiens et partage l'ensemble des positions que le Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse a pu exprimer.

Un point n'a pas été suffisamment abordé au cours des débats : le déclassement du vallon du Pommeret est-il envisageable ? En la matière, un avis de la commission des sites et du Conseil d'Etat est nécessaire et dans les faits, aucun vallon n'a jamais été déclassé. En outre, d'après la jurisprudence, un intérêt supérieur aux besoins de protection doit être avéré, ce qui rend improbable le déclassement du PNR de la Haute-Vallée de Chevreuse. Celui-ci a été classé en site pittoresque pour réduire la pression urbanistique qui s'exerce dans le département des Yvelines, où il est indispensable de conserver un équilibre entre villes et campagnes.

Le Conseil d'Etat affirmera certainement qu'il est nécessaire de trouver une solution aux difficultés de la RN10 et qu'une solution autoroutière mérite toujours d'être analysée. Il réaffirmera que les principes qui ont présidé au classement du Parc naturel régional sont toujours d'actualité.

A tous ceux qui exigent un règlement rapide des difficultés de la RN10, je déconseille de soutenir le prolongement de l'A12.

Catherine TASCA
Sénatrice des Yvelines

Ce débat est fructueux, si l'on prend la peine de s'entendre. Les tracés techniques sont très nombreux et je fais confiance à l'expertise des services techniques pour aider le Gouvernement à effectuer un choix sérieux.

Il convient de souligner que ce débat a pour objet de dégager l'intérêt général de notre département et nous savons tous que la tâche n'est pas aisée, car il est nécessaire d'arbitrer des intérêts souvent contradictoires. L'Etat devra prendre ses responsabilités rapidement et hiérarchiser les problèmes. Le problème prioritaire est celui des hommes et des femmes qui vivent sur ce territoire. Or les difficultés rencontrées par les riverains de la RN10 sont inacceptables, sur le plan de la sécurité et de la santé. Aujourd'hui, il est essentiel de leur dessiner un avenir. L'aménagement de la RN10 peut être une solution, mais je ne peux que rester dubitative face à la quasi-unanimité à son sujet, dans la mesure où cette solution ne permettra pas de répondre à l'ensemble des enjeux.

Il ne faut pas opposer trafic local au trafic national et international, car les Yvelines font partie de la région Ile-de-France, où transite une quantité considérable de marchandises et de personnes. Or l'augmentation des flux de circulation au cours des prochaines années est inéluctable. Il semble donc nécessaire de prendre en compte la question du prolongement de l'A12 sous différents angles.

Francis ROL-TANGUY

Je rappelle tout d'abord que le Gouvernement a décentralisé la gestion de certaines routes nationales aux conseils généraux.

. Le contournement de l'Ouest parisien par une quatrième rocade n'est pas d'actualité comme le montre la carte des infrastructures routières que l'Etat vient de porter à la connaissance de la Région dans le cadre de la procédure de révision du SDRIF .

En ce qui concerne le déclassement du vallon du Pommeret, je confirme que la procédure de déclassement qui pourrait être engagée serait très lourde et que son issue serait très hypothétique.

Plusieurs solutions de prolongement de l'A12 ont été débattues depuis 2003 avec Gilles de Robien, auxquelles sont venues se greffer la traversée du vallon du Pommeret et l'aménagement de la RN10, à la demande de certains élus en 2004. De nombreuses collectivités locales ont avancé des solutions alternatives et je ne suis pas en mesure de me prononcer de manière objective, à quatre jours de la clôture des débats.

Je suis perplexe sur la présentation tardive d'une solution d'aménagement de la RN10

Les enseignements du débat public

Monsieur O'CONNOR, Professeur à l'Université de Versailles - Saint-Quentin en Yvelines

Mon avis n'est pas partisan, même si je suis résident de la Haute-Vallée de Chevreuse et si je travaille sur les impacts environnementaux depuis trente ans. Premièrement, j'observe que l'ensemble des scénarios apporte son lot de nuisances environnementales : s'il n'y a pas d'option brillante et il donc est inutile de se confronter. La solution du réaménagement de la RN10 n'est guère plus satisfaisante. Deuxièmement, je constate que les différentes options ne sont décrites qu'au terme du débat public. Le prolongement de l'A12 n'est pas un objectif en soi, il n'est qu'un moyen de satisfaire des intérêts individuels et collectifs. Ce projet est complexe, si bien qu'il mérite une véritable concertation et un travail collectif. Il convient de rechercher des raisons de vivre ensemble, ce qui implique de définir des compromis. Celui-ci doit tenir compte des différentes contraintes financières, économiques, environnementales, mais aussi symboliques : la France ne doit-elle pas aussi défendre des critères de qualité de vie ?

Dès lors, je demande à chacun si sa proposition permettra aux autres de vivre bien avec vous. Tel est l'objectif que nous devons poursuivre.

Michel LABROUSSE, Chef de projet

Vos interpellations nous ont contraints à remettre en cause nos certitudes. Nous avons répondu à plus de 1 000 questions et 300 questions restent à traiter. Vos questions portent principalement sur le développement durable, les transports et l'insertion du projet de prolongement de l'A12 dans les zones urbaines. A chaque fois que cela a été demandé, nous avons réalisé des études complémentaires sur les trafics, sur les coûts, sur la requalification de la RN10. Des expertises ont été demandées par la CPDP, notamment sur les trafics, qui ont permis d'apporter des éclairages sur la nature des trafics (essentiellement des trafics d'échange) et sur la croissance potentielle de ces trafics. L'expertise menée sur les coûts environnementaux a également été très enrichissante, car elle offre une vision plus globale des coûts du projet de prolongement de l'A12 et de ses externalités.

Le bilan du débat public et la décision du Ministre de l'Équipement interviendront respectivement, dans des délais de deux et de trois mois. Les études d'avant-projet seront réalisées au cours des deux, voire trois prochaines années, la déclaration d'utilité publique nécessitant un délai d'un an. Les études de projet et les appels d'offre seraient réalisés dans les quatre ou huit années suivantes.

Quoi qu'il en soit, les citoyens seront associés aux études ultérieures, *via* des comités de pilotage et de suivi.

Gilbert CARRERE donne lecture d'une série de questions et d'observations écrites, parmi lesquelles :

Native de Trappes, je ne compte plus les morts sur la RN10. Je suis outrée de constater les égoïsmes, qui visent à ne protéger que la faune et la flore. Que fait-on des êtres humains ?

Financement : qui va payer ? Avec le décalage de décision de 30 ans, l'Etat ne s'est-il pas défaussé sur les collectivités locales ?

Monsieur DOMERGUE, Chargé de mission au Conseil supérieur du service public ferroviaire français

La problématique du réchauffement climatique et de l'effet de serre ne doit pas être occultée du débat. Les prévisions du trafic à l'horizon 2050 semblent conforter le mode autoroutier, au motif que le progrès technique diminuerait les nuisances des véhicules, ce qui est très optimiste. Or la construction d'infrastructures routières ne fera qu'augmenter les flux de circulation, d'autant plus que les solutions de report modal restent pour l'heure improbables. Il est essentiel de prendre en compte les externalités négatives du mode de transport routier.

Concrètement, le long de la RN10, il me semble que la ville de Trappes doit être réaménagée, afin de relier les différents quartiers qui la composent. Les transporteurs routiers devraient également supporter le prix d'une infrastructure plus adaptée.

Willy MARLET, Habitant d'Elancourt

La croissance du trafic de la RN10 sera très directement liée à la croissance urbaine aux Essarts-le-Roi et à Rambouillet, notamment. Priorité doit être donnée aux projets de développement de transport en commun. Or je regrette, notamment, que la ville de Rambouillet refuse le projet de prolongement du RER C et le projet de liaison entre La Verrière et La Défense.

De la salle

La Direction Départementale de l'Équipement a-t-elle évalué les causes des embouteillages (dans le sens Paris-Provence), qui n'ont cessé de croître depuis plusieurs années et qui continueront de croître au cours des prochaines années ?

Michel LABROUSSE

Les problèmes de congestion de la RN10 sont bien connus. Des aménagements de voirie, notamment l'élargissement de l'autoroute entre le tunnel de Rocquencourt et l'échangeur de Vaucresson, précèderaient le prolongement de l'A12 pour y remédier.

Anny Poursinoff, Conseillère régionale d'Ile de France

Certaines personnes croient que les ressources de la planète sont inépuisables, contrairement à d'autres, ce qui ne peut que contribuer à un climat d'animosité. J'ajoute que le développement des infrastructures routières est contradictoire avec la situation d'une majorité de ménages, dont le pouvoir d'achat ne progresse pas aussi rapidement que le prix du baril de pétrole. Comment un tel projet pourrait-il être recevable, alors même que le vœu est de diminuer le trafic routier en Ile-de-France. *A contrario*, une politique de développement des transports en commun se présente désormais comme un impératif.

Philippe MARGUERIT, Président du Codesqy

Nous nous sommes prononcés en faveur du projet du prolongement de l'A12, pour deux raisons essentielles : le développement économique et l'emploi d'une part, et la situation des habitants de la RN10 et des usagers du département des Yvelines, d'autre part.

Cependant, nous avons posé plusieurs conditions à ce projet, parmi lesquelles l'absence de transfert des nuisances, ce qui implique la réalisation de tunnels et de tranchées couvertes, la réhabilitation de la RN10, et le développement des transports en commun.

Michel LABROUSSE

La création de tunnels est très coûteuse et n'est pas très réalisable sur le plan technique, du fait même de la nature des sous-sols.

Un habitant du Blanc-Mesnil

Quelle place est donnée aux transports ferroviaires ?

Gilbert CARRERE

Il est apparu dans le débat que le réseau ferroviaire est insuffisant et son exploitation ne peut être optimale.

Un participant

Nous devons nous demander si nous souhaitons un aménagement bas de gamme de la RN10, limité à des murs anti-bruits et à la réalisation d'une tranchée couverte, ou s'il faut au contraire opter pour un aménagement haut de gamme, qui aurait le mérite de protéger 15 000 des 16 habitants de Trappes.

En outre, il est nécessaire de réduire le trafic sur la RN10, en construisant un parc de stationnement permettant aux automobilistes de prendre les transports en commun, et en restreignant la liberté de circulation aux seuls véhicules occupés par plusieurs personnes (covoiturage).

Conclusion

Gilbert CARRERE

Au nom de la CPDP, je remercie les maires qui ont accueilli la CPDP, la DDE des Yvelines qui a accepté de répondre aux questions des citoyens, ainsi que l'ensemble de celles et ceux qui ont participé au débat public. Celui-ci a été passionné et il a révélé toute la difficulté d'écouter les points de vue respectifs. Les différentes contributions ont souvent été le reflet de malentendus profonds et d'un dossier qui a certainement mal vieilli.

J'ai cependant perçu une évolution positive en termes d'écoute, mais aussi sur le fond, les lacunes du projet de prolongement de l'A12 ayant été mises en exergue.

La Commission, qui est indépendante, a été guidée par plusieurs principes, au premier rang desquels le principe de réalité : par exemple, elle regrette la discrétion de la SNCF et du STIF sur ce dossier. En outre, elle s'est interrogée sur le caractère opportun du projet et sur son acceptabilité : notamment, les riverains supporteront-ils 4 ou 8 ans les nuisances engendrées par les travaux ? Enfin, quels sont les effets du projet sur l'ensemble du territoire ?

Francis BEAUCIRE

La question du trafic est au cœur du débat public, dans la mesure où l'opportunité de l'ouvrage dépend de son évolution. Il ne se trouve aucun expert pour annoncer une baisse des trafics à l'échéance de 15 ou 20 ans, mais cette appréciation fait l'objet d'une contestation de la part du public, qui estime que les facteurs tendant à faire baisser les trafics routiers dans l'avenir sont sous-estimés. De toute façon, même une baisse de l'ordre de 10 à 15% ne suffirait pas, selon les experts, pour permettre de requalifier l'actuelle N12 sans créer parallèlement une nouvelle voie (quel que soit son tracé). Une autre question fait l'objet de désaccord entre les services de l'Etat et le public : c'est l'effet de corridor (ou d'entonnoir) que créerait une voie nouvelle augmentant la capacité totale de l'axe N10 + A12. Le public n'accède pas à l'argumentation des services de l'Etat selon laquelle l'effet de corridor sera faible en raison d'axes nord-sud alternatifs dans le bassin parisien, et redoute un afflux de trafic supplémentaire élevé.

Elizabeth PELEKHINE

Il ressort du débat public (séance, cahiers d'acteurs, contributions, avis) un certain nombre de points majeurs qui interpellent la Commission :

- Le cadre de vie est pour tous un élément majeur, que l'habitant soit « urbain » ou « rural ».
Les contraintes dues au bruit, à la pollution avec leurs conséquences sur la santé, sont jugées inacceptables ; de même tous attachent une grande place à la qualité de leurs villes ou villages et estiment que les effets de coupure handicapent gravement tant la sécurité des personnes que le développement économique.
- Si les réponses techniques et financières sont possibles, quelque soit le projet retenu, il n'est reste pas moins vrai que certains choix restent plus délicats et coûteux que d'autres et conduisent à des nuisances fortes pendant la durée du chantier. Ces contraintes sont d'autant importantes que la densité urbaine est plus élevée et ont, de ce fait, des répercussions majeurs sur leur acceptabilité pour les riverains concernés.
- Les tracés dits « ruraux » ou « semi-ruraux » ont été analysés de très près et les nombreuses contributions ou cahiers d'acteurs ont permis d'en révéler les

contraintes patrimoniales (historiques, culturelles, naturelles) et développement particulièrement les aspects juridiques.

Ce qui vous est apparu comme inacceptable, ce serait une « non décision », tout en sachant qu'il importait de prendre en compte les répercussions socio-économiques directes et indirectes du chantier.

De plus, certaines contraintes révélées par quelques contributions ont été notées par la Commission et devront être approfondies.

Il s'agit non seulement du développement économique et donc de l'emploi (industriel, commercial ou agricole mais encore de tous les problèmes liés à l'eau (depuis les rigoles du XVII ème siècle aux eaux de ruissellement, en passant par la protection de la nappe phréatique).

Pierre-Gérard MERLETTE

La demande d'amélioration des conditions de vie des riverains de la RN10 est unanime, mais les interrogations sur les solutions à apporter subsistent. L'aménagement de la RN10 en route express ne répondrait pas aux besoins, à moins que les travaux envisagés ne s'inscrivent dans un véritable projet d'urbanisme. De plus, des incertitudes demeurent sur les délais de cette opération.

La solution de l'A12 sous la RN10 semble peu réalisable, compte tenu des projets qui sont prévu dans le plan d'aménagement urbain de ce secteur.

Les tracés de jumelage avec la voie ferrée ont été très peu évoqués, tant par le public que par le Maître d'ouvrage. Ces tracés sont considérés comme des tracés urbains et ont suscité une vive opposition des riverains de la RN10.

De même, les tracés médians ont été peu évoqués.

Tous les opposants à un tracé autoroutier neuf, quelles que soient les raisons, ont unanimement dénoncé le tracé empruntant le vallon du Pommeret. Ce tracé nécessiterait un déclassement partiel dont la conclusion est très aléatoire.

S'agissant de la section commune traversant la ville de Montigny-le-Bretonneux dans son intégralité, les appréhensions quant à l'accroissement du trafic des voies secondaires sont nombreuses et le passage en tranchées couvertes est exigé.

Le tronc commun des Essarts-le-Roi, qui contourne la ville au nord et à l'est, a également été peu évoqué. Il est nécessaire de regarder comment la déviation des Essarts peut être moins consommatrice de terres agricoles et de délaissés qui mettent en cause la viabilité d'une exploitation tout en proposant aux habitants du hameau de Maison Neuve une qualité de vie améliorée?..

Gilbert CARRERE

La Commission constate que la quasi-unanimité des participants au débat public souhaite qu'une solution soit trouvée pour remédier aux difficultés liées aux flux de circulation routière croissants. Une majorité de participants s'est exprimée en faveur du tracé 3C, qui semble relativement complexe à mettre en œuvre, compte tenu des risques de contentieux. Les tracés retenus devront tenir compte de la faisabilité technique et économique du projet (couverture, études des sols, traitement de la problématique de l'eau...). En outre, un trop grand nombre d'imprécisions demeurent et la Commission demande, notamment, que la Direction de l'Équipement apporte des éclairages avant le 5 juillet prochain.

William J. COSGROVE

Nous avons eu l'honneur de participer au débat de ce soir et d'assister à une démonstration de la démocratie participative en action. S'efforçant de prendre en compte l'avis des citoyens, le BAPE (Bureau des audiences publiques sur l'environnement) se positionne en tant qu'élément essentiel de la vie démocratique québécoise. Nous ne manquerons pas de nous inspirer des expériences que nous aurons pu entendre au cours de nos différentes rencontres.