

Etude comparative des différentes familles de tracé proposées

Commission particulière du débat public A 12

Ont participé à la réunion du débat public :

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

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

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

Introduction

Gilbert CARRERE
Président de la Commission particulière du débat public A 12

Bonsoir et bienvenue à La Verrière, pour cette nouvelle réunion de la commission particulière du débat public sur le prolongement de l'autoroute A 12, qui sera consacrée à l'étude de comparaison des différentes familles de tracé proposées. Je salue et je remercie Pierre Sellincourt, qui est le Maire de La Verrière, l'ensemble des élus de cette commune ainsi que la population de leur présence. Je cède immédiatement la parole au Maire de La Verrière, qui va nous dire un mot d'accueil.

Pierre SELLINCOURT
Monsieur le Maire de La Verrière

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je ne dirai pas qu'un simple mot d'accueil. Le débat public sur le prolongement de l'A 12 porte ce soir sur les différents tracés proposés, qui impactent notre commune de manière très directe, sur l'ensemble de son territoire. D'abord, le gymnase du Bois de l'étang fait partie d'une zone urbaine sensible, zone qui forme par ailleurs les deux tiers de la commune de La Verrière. Ce quartier a subi de nombreuses perturbations pendant de nombreuses années, avec notamment la construction d'une ligne à haute tension et d'un oléoduc. Or le tracé de l'autoroute A 12 passe directement sur le gymnase où vous vous trouvez actuellement. Ce projet me paraît totalement irréaliste, car il touche un quartier qui est en pleine

restructuration urbaine et qui fait partie d'un Grand Projet de Ville. L'ensemble des tracés comporte des impacts directs sur la commune de La Verrière. Par ailleurs, j'ai pu lire que seuls 2 600 m de la RN10 étaient urbanisés, ce qui est inexact, cet axe étant urbanisé de Trappes à la commune des Essarts-le-Roi. La ville de Trappes est aussi concernée par ce projet. Le débat public porte sur l'aménagement d'un axe autoroutier qui est irréalisable, si l'on considère tant les habitants qui résident à proximité que les conséquences environnementales potentielles.

En outre, l'un des tracés remettrait en cause la création d'une zone d'activités à La Verrière. Le document technique suppose le déplacement de la gare et du poste de transformation électrique qui est une véritable centrale de courant électrique continu. Il prévoit, de plus, un transit par une zone naturelle protégée. Je ne reviendrai pas sur les montants nécessaires à la réalisation de ce tracé, qui sont très importants, notamment par qu'il induira un double franchissement de la voie ferrée.

Le tracé 2A est celui qui passe au cœur du quartier de l'étang de La Verrière. Les travaux qui seraient réalisés dans ce cadre nécessiteraient une durée de huit ans environ et l'ensemble des résidences situées au long de la voie ferrée serait détruit. Le tracé 2C' est également « exceptionnel », dans la mesure où non seulement le projet d'axe autoroutier longe un établissement psychiatrique, dont les occupants ne manqueront pas d'être perturbés par les flux de circulation, mais il détruira également une partie de l'écosystème de cette région. Le tracé 2D présente des caractéristiques tout aussi négatives que celles des tracés précédents.

Il est actuellement question du classement du Pommeret, mais vous relèverez que bien que le Pic du Midi ait été classé, en janvier 2005, 116 hectares ont été déclassés pour les besoins de la station de sports d'hiver de La Mongie...

Je suis le maire d'une commune qui se bat pour l'amélioration de la qualité de vie. Mes concitoyens et moi-même avons de nombreux messages à faire passer en ce sens. Nous souhaitons protéger tant la coulée verte que les monuments de notre région.

Gilbert CARRERE

Je rappelle à quel point ce débat est passionnant et passionné. En effet, vous êtes environ 4 000 participants et le site Internet de la commission particulière de débat public a reçu plus de 24 000 visites ! De plus, 11 000 questions ont été posées et 1 042 avis ont été formulés.

Gilbert CARRERE donne lecture d'une déclaration, au nom de la commission particulière de débat public A 12. Celle-ci vise notamment à rappeler les différents enjeux du débat, qui sont d'éclairer le Ministère de l'Équipement sur l'ensemble des aspects du projet du prolongement de l'A 12 (urbain, environnement, social et culturel).

Je tiens à souligner qu'un certain nombre d'études complémentaires ont été réalisées et que plusieurs contre-expertises ont été demandées, notamment par le président du Parc naturel régional de la Haute-Vallée de Chevreuse. Des propositions ont été formulées par l'Association des amis de la forêt de Trappes Port-Royal, notamment celle d'un tracé nouveau qui sera présenté tout à l'heure. Le Maître d'ouvrage a étudié la faisabilité de la « famille 5 » du tracé par la RN12 et l'Ouest..

Par ailleurs, nous tenons à votre disposition de nombreux documents, qui vous permettront de vous familiariser avec le projet de prolongement de l'A 12. De plus, nous souhaitons que ce débat public soit un débat interactif.

Pierre-Gérard MERLETTE

Deux propositions de tracés alternatifs nous ont été communiquées. Le premier tracé reprend la RN 12 jusqu'à Pontchartrain, pour rejoindre la RN 10 aux environs des Essarts-le-Roi. Cette proposition a été transmise au Maître d'ouvrage. Le deuxième tracé vient de nous être transmise : le tracé de la RN 10 passerait au cœur de diverses zones d'activités (Pas du Lac, Trappes-Elancourt, etc.).

Gilbert CARRERE

Ces tracés sont soumis à l'appréciation de la Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines.

Les différents tracés en débat

Michel LABROUSSE

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

Le projet de prolongement de A 12 a une longue histoire. En 1986, une première concertation avait été réalisée sur plusieurs tracés au nord et au sud de la RN 10, puis 4 fuseaux et 14 itinéraires ont fait l'objet d'une nouvelle concertation en 1997. Ce sont 4 familles et 7 scénarios qui sont soumis à ce débat public.

En matière de réalisation d'axe autoroutier, nous poursuivons trois objectifs :

- un objectif technique (recherche du meilleur rapport utilité coût, recherche de la sécurité) ;
- l'insertion dans le territoire (afin de contribuer à l'aménagement local) ;
- la limitation des atteintes au cadre de vie.

La famille 1 du tracé consiste à transformer la RN 10, ce qui implique de nombreuses contraintes au niveau du chantier. Les familles 2, 3 et 4 sont hors emprise de la RN 10 et se différencient par la recherche des différentes emprises disponibles. Il est important de noter qu'aucune famille ne satisfait l'ensemble des objectifs. Tout l'intérêt du débat est donc de comparer ces quatre familles, afin de s'assurer de l'utilité du projet en termes de trafic notamment, d'apprécier les effets positifs et négatifs sur l'environnement humain et naturel (selon une approche globale et collective), ainsi que les coûts.

Pour autant, le prolongement de l'A 12 est soumis à certaines contraintes incontournables, comme les raccordements, les franchissements et les emprises urbaines. Toutefois, il bénéficie de certaines latitudes, comme la réalisation d'ouvrages d'art et d'échangeurs.

Gilbert CARRERE

Le Sous-Préfet de Rambouillet a récemment visé une étude de requalification de la RN 10 : ce projet répond-il à l'une ou l'autre des hypothèses de tracé ? Est-il le commencement de la réalisation d'une option visant à transformer la RN 10 ?

Michel LABROUSSE

Cette opération de requalification, qui est inscrite au CPER 2000-2006, vise à réaliser des aménagements qui seront bénéfiques en termes de résorption de points noirs et de sécurité. Il s'agit d'un projet intermédiaire ou d'un projet d'attente. Les travaux ont d'ores et déjà démarré, *via* des travaux d'isolation phonique à Elancourt et à Maurepas. Cette opération permet d'anticiper l'objectif du Maître d'ouvrage, qui est de requalifier la RN 10 pour en faire un véritable boulevard urbain, comprenant des trottoirs et des traverses piétonnes. En quelque sorte, cette opération est complémentaire au projet de l'A 12.

Gilbert CARRERE donne lecture d'une série de questions écrites.

Dans le cadre de la famille 1, quelle est la profondeur du creusement envisagé ?

Michel LABROUSSE

Nous avons imaginé que la réalisation d'une tranchée couverte sous la RN 10 devait être réalisée sur deux niveaux superposés. La profondeur de l'ouvrage dépend d'un certain nombre de facteurs liés à la nature du terrain ; son plancher pourrait être situé de 12 à 15 mètres de profondeur environ.

Quel serait l'aménagement au sud du Perray en Yvelines ?

Une opération de mise à deux fois deux voies de la déviation de Rambouillet, ainsi que de la section Rambouillet-Ablis, est prévue sur la RN 10 au sud du Perray en Yvelines.

Avez-vous tenu compte de la présence d'un gazoduc qui longe la RN 10 ?

La reconnaissance des canalisations de toutes natures dans l'emprise d'une route est toujours réalisée avant travaux . Il est probable que nous soyons contraints à effectuer un déplacement de réseaux. Ceci explique le coût plus élevé des solutions sur emprises déjà occupées.

Pourquoi avoir ajouté les tracés 2B et 2C', si ce n'est pour les promouvoir ?

L'ensemble des tracés a été présenté sans aucune préférence *a priori*.

De la salle (Adjointe au Maire de La Verrière)

Le terme de « compensation » est très choquant. Je ne doute pas que les préjudices subis soient compensés financièrement. Or le projet de l'A 12 concerne les deux tiers des habitants de La Verrière, dont la plupart sont des locataires de logements HLM. Quelles mesures entendez-vous prendre en faveur de ces populations ?

Michel LABROUSSE

Plusieurs types de compensation ont été prévus par le Maître d'ouvrage, dans le respect de la loi en vigueur. L'Etat aura la responsabilité de définir, avec les bailleurs sociaux et les communes, des solutions de relogement pour l'ensemble des locataires qui seront amenés à quitter leur logement.

De la salle

Je suis inquiet de constater que ce débat ne porte pas sur le contenu précis des différents tracés, notamment au regard de leurs conséquences environnementales.

Gilbert CARRERE

Le débat porte sur des projets et des orientations, qui sont vagues par nature, imprécises et lointaines. Si nous présentions des projets précis, l'on nous accuserait d'avoir pris des décisions avant concertation préalable. Or je vous assure qu'aucune décision n'a été prise à ce jour.

De la salle

Vous avez rappelé l'ensemble des règles prises en compte dans la définition des tracés. Le tracé 2C' engendrera des nuisances pour les habitants de trois communes, pour l'environnement et le patrimoine culturel (dont un ouvrage de Vauban). Finalement, pourquoi avoir songé à un projet si néfaste ?

Michel LABROUSSE

En 1994, le schéma directeur de la région Ile-de-France envisageait le principe d'un passage en tunnel. Or les différentes études menées dans ce cadre ont conclu à la non-faisabilité de cette solution.

J'ajoute que dans le cadre du projet 2C', notre objectif est de limiter les impacts environnementaux, notamment en maintenant la continuité des écoulements d'eau. En ce domaine, il est possible de reconstituer les ouvrages existants en les enterrant.

Michel DEFFAYET

A la fin des années 90, nous avons examiné la faisabilité de la réalisation d'un tunnel pour faire passer quatre, voire six voies. Selon les études, il aurait été nécessaire de creuser un trou de 15 m de profondeur, en présence de sables et de nappes phréatiques. Cette solution était très contraignante sur les plans technique et économique.

De la salle

Certains souhaiteraient nous faire croire que les autoroutes dans les villes sont plébiscitées par une majorité d'habitants. *A contrario*, nous sommes favorables aux axes qui respectent

l'environnement et les habitants. Mais pour ma part, le meilleur tracé serait l'absence totale d'autoroute !

De la salle (Association Amis, protégeons les vies)

Les murs de protection ne semblent pas très efficaces pour protéger les résidents qui vivent le plus à proximité des axes routiers existants. Différentes mesures montrent qu'il subsiste une nuisance de 60 décibels, malgré les protections. Non seulement les habitants en bordure de la RN 10 seront victimes d'autant de nuisances une fois les opérations de requalification achevées, mais aussi la réalisation du prolongement de l'A 12 engendrera des nuisances nouvelles, ce que l'on ne peut que regretter. La DDE travaille-t-elle aux solutions alternatives à la politique du « tout routier » ?

Francis ROL-TANGUY

A ce stade des débats, il me paraît essentiel de rappeler qu'avant tout choix de tracé, le Maître d'ouvrage tient compte de la situation actuelle, en l'occurrence celle de la RN 10. Or vous en conviendrez, la situation de la RN 10 est très délicate.

L'évaluation globale des différents tracés

Francis BEAUCIRE

Membre de la commission particulière de débat public A 12

Nous avons opté pour une méthode transversale, afin d'évaluer les différents tracés le plus efficacement. En effet, nous avons choisi de comparer ces tracés en analysant leurs avantages et leurs inconvénients sur les thèmes que nous avons retenus. Ces thèmes sont les suivants :

- les populations concernées,
- les espaces agricoles ;
- les espaces naturels ;
- le patrimoine culturel (historique, architectural...) ;
- les circulations transversales en dehors des flux automobiles.

Michel LABROUSSE

Le dossier de débat contient un tableau de comparaison des effets du projet. Il convient de déterminer avec vous les critères qui mériteraient d'être approfondis, et de définir des critères de pondération. A mon sens, le critère le plus quantifiable est celui qui porte sur les populations : ainsi, la transformation de la RN 10 en autoroute concernerait 16 200 habitants et la réalisation d'une tranchée couverte permettrait de protéger 15 300 personnes. En ce qui concerne la famille 2 du tracé, environ 9 000 habitants seraient directement concernés et 7 000 personnes seraient protégées par une tranchée couverte. Le tracé de la famille 3 impacterait entre 5 500 et 6 400 habitants selon les tracés 2 C et 2 D', avec une protection potentielle de 3 300 et de 4 200 personnes. La réalisation des travaux dans le cadre de la famille 4 apporterait une protection d'environ 1 800 personnes.

En ce qui concerne les espaces agricoles, les périmètres de captage des eaux ont été identifiés par tracé. Enfin, un important travail est à réaliser concernant les circulations transversales, notamment le rétablissement des itinéraires de promenade.

De la salle (habitant de La Verrière)

Parmi les populations évoquées, les populations fragiles méritent d'être prises en compte de manière spécifique, comme les enfants, les personnes malades et les sportifs. Par ailleurs, je note que les coûts des différents tracés n'ont pas été abordés.

De la salle

En outre, le critère économique hors agriculture doit être pris en compte.

Claude Boisseau (habitant de La Verrière)

Il ne faudrait non plus pas occulter les nuisances dues aux travaux qui seront réalisés au cœur des villes dans le cadre de ce projet.

Michel LABROUSSE

Des études de plans de réalisation au cours de la phase des chantiers devront être menées. Il est clair que les chantiers ne peuvent qu'apporter des nuisances et que les solutions doivent être recherchées *a priori* avec l'ensemble des élus.

De la salle (élue de La Verrière)

Des études d'impact ont été menées pour évaluer les conséquences au niveau de la santé des riverains de la réalisation de tranchées couvertes, desquelles s'échapperont les gaz d'échappement des véhicules ? Pour ma part, j'estime qu'il n'y a pas d'espace pour le prolongement de l'A 12 à La Verrière.

Michel LABROUSSE

La qualité de l'air est une question de santé publique, à laquelle les pouvoirs publics doivent apporter une réponse. Notamment, des programmes de recherche visant à limiter les gaz polluants émis par les véhicules sont en cours. Cela est complété par l'amélioration des dispositifs de traitement des gaz en tunnels ou tranchées.

Michel DEFFAYET

Le tunnel ne crée pas de pollution de l'air supplémentaire, d'autant moins que nous recherchons une régulation du trafic optimale. Les circuits de ventilation débouchent soit en tête des tunnels, soit par des cheminées. En France, il n'existe pas de système de traitement mais des expérimentations sont en cours dans certains pays d'Europe du Nord.

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

Comment prendrez-vous en compte le coût de ce projet en termes de stress et de maladies respiratoires ?

Michel LABROUSSE

Une expertise évaluera les différentes externalités de ce projet, c'est-à-dire les coûts qui seront supportés par la collectivité, en termes de santé ou d'environnement.

Gilbert CARRERE

Des réponses plus précises seront apportées à la prochaine réunion de débat public qui se tiendra à La Verrière.

De la salle

Francis Beaucire peut-il préciser quel est l'impact d'une implantation d'une autoroute, en termes d'urbanisation prévisible ?

Francis BEAUCIRE

Les générations futures bénéficieront des plans locaux d'urbanisme. Il appartient aux élus d'utiliser les documents de planification urbaine, en évitant de reproduire les erreurs du passé.

Description des différents tracés

Michel LABROUSSE commente le diaporama qui présente les caractéristiques principales des familles et scénarios.

Gilbert CARRERE

Concernant les propositions de tracés alternatifs, le maire de la ville de Maurepas propose de dévier le tracé de l'A 12 sur la RN 12, au-delà de la déviation de Jouars-Pontchartrain. Le président de l'Association des amis de la forêt de Trappes Port-Royal a également une proposition à nous soumettre.

Jérôme BOUGEAULT (Président de l'AFORT, Association des amis de la forêt de Trappes Port-Royal)

Ce projet, porteur de nuisances nouvelles, engendrera des effets très négatifs. Nous proposons de travailler plutôt sur un aménagement de la RN 10, par le biais d'un nouveau tracé respectueux de l'environnement et des riverains et structurant pour l'économie locale. Nous proposons d'éloigner la RN 10 qui s'intégrerait mieux aux zones d'activité économique tout en s'éloignant des zones d'habitation.

Gilbert CARRERE

La commission vous remercie d'avoir présenté votre projet. Par ailleurs, une association nous a interrogés pour connaître les impacts du prolongement de l'A 12. Cette question, très importante, sera évoquée ultérieurement.

Monsieur RABOT

Les réunions qui ont eu lieu avant ce soir nous ont permis d'évoquer le diagnostic et l'ensemble des conséquences directes et indirectes de ce projet. La plupart d'entre nous s'accorde sur le fait qu'aujourd'hui, la situation actuelle ne peut plus perdurer. En outre, qu'on le veuille ou non, le mode routier est toujours privilégié, malgré la hausse des cours du pétrole. Enfin, alors que nous examinons ce soir les solutions à retenir pour le prolongement de l'A 12, je préciserai que quel que soit le pouvoir en place, nos dirigeants ont affirmé que l'aménagement de cet axe ne permettrait pas d'absorber les flux de circulation routière, sans cesse croissants.

Gilbert CARRERE donne lecture d'une série de questions écrites.

Pourquoi le projet de fuseau 4 a-t-il été retiré par le Ministère des Transports ?

Michel LABROUSSE

Ce projet avait fait l'objet d'une concertation en 1997 mais a été écarté à l'issue de celle-ci

Quelles sont les options retenues concernant la traversée des Essarts-le-Roi ?

Soit l'aménagement sur place, soit la déviation selon les projets communaux.

Dans le cadre de la famille 1, les bruits et les vibrations peuvent-ils être évalués a priori ?

Des études de bruit peuvent être menées pour apprécier les nuisances sonores dans une bande large de 300 m mais les courbes précises ne sont connues que sur la base d'un projet plus affiné.

Les tranchées couvertes n'occasionnent pas de vibrations..

Michel DEFFAYET

La phase d'exploitation doit être distinguée de la phase de travaux : aucune vibration ne sera générée après la phase de réalisation des travaux.

De la salle (habitant de Maurepas)

Que se passerait-il si un accident impliquant un poids lourd transportant des hydrocarbures venait à se produire ?

Michel DEFFAYET

Les systèmes de protection des tunnels ont été considérablement améliorés depuis la catastrophe du tunnel du Mont Blanc. Mais en réalité, très peu de victimes ont été dénombrées, dans des circonstances similaires, au cours des cinquante années qui ont précédé cet événement tragique.

Francis ROL-TANGUY

Il convient de préciser qu'en Ile-de-France, les camions qui transportent des hydrocarbures ont l'interdiction d'emprunter les tunnels. D'une manière générale, nous privilégions toutes les solutions qui contribuent à limiter la congestion dans les tunnels, notre objectif étant la sécurité optimale sur les axes routiers, mais également dans les tunnels.

Gilbert CARRERE

Monsieur Genel, quelles sont les conséquences du projet de prolongement de l'A 12 du point de vue de l'urbanisme *stricto sensu* ?

Les impacts du prolongement de l'A 12

.I Impacts urbanistiques

Alain GENEL

Ma présentation concerne les impacts de ce projet sur l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines. Le projet est examiné au regard de ses conséquences sur la dynamique urbaine, le développement économique, l'environnement, le cadre de vie mais aussi les finances locales, notamment, et plus généralement sur les performances de l'agglomération considérée.

Les impacts de la famille 1 (variante 1B) sur la dynamique urbaine sont négligeables. En revanche, ils sont positifs quelle que soit la variante, de même que dans le domaine des performances commerciales. Les impacts de la famille 1 sont globalement positifs en termes de mobilité et d'accessibilité externe (accès aux aéroports, connexions TGV...). Aucun impact n'est à souligner concernant la gouvernance, la cohésion sociale, la vie quotidienne et le cadre de vie. S'agissant des finances locales, les impacts sont négatifs à court terme mais il deviennent positifs à plus long terme.

En définitive, cinq domaines (développement économique, performances commerciales, accessibilité externe et environnement et finances locales) bénéficient d'impacts positifs, quelle que soit la variante.

.II Impacts socioéconomiques

Jean POULIT

Les impacts socioéconomiques ont été répertoriés dans le dossier du débat (gains de temps, amélioration de la sécurité, pollution). Toutefois, l'ensemble des impacts ne peut être pris en compte, notamment les impacts sur les développements économiques, qui sont très positifs. Ce projet peut par exemple être bénéfique à l'emploi – à ce sujet, le taux de chômage en Ile-de-France atteint 9 %, soit la moyenne nationale, alors qu'il était traditionnellement inférieur de 2 points – . En effet, la réalisation d'une infrastructure autoroutière permet d'élargir la zone de recherche d'emploi en réduisant les temps de trajet des résidents concernés. De ce point de vue, une autoroute contribue à épanouir les territoires, à effort constant, et à créer de la richesse économique.

Les différents projets d'autoroute doivent, quoi qu'il en soit, protéger l'environnement en réduisant les nuisances. Il est indéniable que la réduction de trafic sur la RN 10 permettra de diminuer les nuisances du trafic routier.

Intervention de Frédéric LE MERRER

Frédéric LE MERRER

Secrétaire du CE SNCF Paris Rive Gauche

Je vous remercie de nous avoir offert l'opportunité de nous exprimer. Tous les acteurs intéressés par le débat public doivent y prendre part, également dans une optique de défense de service public.

Le diagnostic présenté par le maître d'ouvrage a mis en exergue les mauvaises conditions de sécurité, sur la congestion et sur les nuisances environnementales. Les externalités des transports routiers en Ile-de-France sont évaluées à 753 € par habitant en Ile-de-France, contre 27 € pour le mode ferroviaire. De notre point de vue, la multimodalité et l'intermodalité doivent être intégrées à une politique plus globale.

Les cheminots de Paris Rive Gauche ont attiré l'attention de la Direction de la SNCF pour rénover l'offre de transports publics dans ce secteur. Nous avons également demandé la mise en œuvre de réflexions sur les solutions permettant de libérer des sillons sur les axes ferroviaires de l'ouest parisien, et sur l'amélioration des dessertes de Saint-Quentin en Yvelines et de La Verrière notamment. Les usagers potentiels des transports en commun sont très importants. Quelle place est aujourd'hui donnée aux modes de transports alternatifs ? Le choix des transports ferroviaires représenterait des gains substantiels pour l'ensemble de la société, considérant les économies d'énergie, importantes, qu'ils permettent de réaliser. Dès lors, nous pensons que le Maître d'ouvrage aurait pu également mettre l'accent sur la remise en l'état des voies ferrées existantes.

De la salle (élu de La Verrière)

La solidarité doit être prise en compte dans les choix définitifs. A mon sens, la répartition des infrastructures sur l'ensemble du territoire mérite un nouvel examen.

De la salle (habitant de Rambouillet)

Ces débats ont mis en lumière un projet qui n'est pas à la hauteur des enjeux de la Maîtrise d'ouvrage, dans la mesure où les différents tracés proposés sont les mêmes depuis trente ans. *Quid* de la qualification générale des tracés ? Qu'en est-il par ailleurs de la prise en compte des enjeux environnementaux ? Pourriez-vous mettre en place avec les élus, les associations une étude plus approfondie, qui favorisera un débat plus serein ?

Francis ROL-TANGUY

Votre opinion n'appelle pas de commentaire de ma part. L'ensemble des propositions de la Maîtrise d'ouvrage est à la disposition des cabinets d'étude, qui apprécieront les hypothèses envisagées.

De la salle

Les impacts des échangeurs n'ont pas été évoqués au cours de cette soirée.

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

Gilbert CARRERE

Les conséquences du projet en termes d'emprise au sol seront, quoi qu'il en soit, détaillées dans le compte rendu définitif.

Je vous remercie pour la richesse des échanges auxquels vous avez participé activement tout au long de cette soirée.