

# Le prolongement de l'A12 et la qualité de l'environnement naturel et rural

## Débat public

### Ont participé au débat public :

Gilbert CARRERE	Président de la Commission
Elizabeth PELEKHINE	Membre de la Commission
Pierre-Gérard MERLETTE	Membre de la Commission
Francis BEAUCIRE	Membre de la Commission

Michel LABROUSSE	Adjoint au Directeur départemental de l'équipement
Louis HUBERT	Directeur régional de l'environnement
Anne MEIGNIEN	Directrice de l'agriculture
Irène JULLIARD	Chargée des études d'environnement au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement

Sylvie FAUCHEUX	Présidente de FONDATERRA, présidente de l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines
Yves VANDEWALLE	Président du Parc naturel de la Haute vallée de Chevreuse

## **Gilbert CARRERE**

Je vous souhaite la bienvenue à cette troisième réunion de débat public autour du projet de prolongement de l'autoroute A12.

### **M. le Maire de Magny les Hameaux**

Je suis très heureux de vous accueillir à Magny les Hameaux, qui se situe à la jointure de la zone fortement urbanisée de Saint-Quentin-en-Yvelines et du parc naturel de la Vallée de Chevreuse. J'espère que le débat qui va à présent se tenir dans le cadre de notre Maison de l'Environnement permettra d'aboutir à une solution permettant à la fois de protéger le parc et les populations.

## **Gilbert CARRERE**

Un débat public de ce type constitue une nouveauté en France et je souhaite que nos échanges se déroulent de manière *civilisée*, sachant qu'il n'existe aucune hiérarchie parmi les différents intervenants. Lorsque je dis que ce débat doit se dérouler de manière *civilisée*, j'entends qu'il ne doit pas donner lieu à des mises en cause personnelles. Je vous rappelle également qu'après cette réunion, dix autres suivront encore, au terme desquelles la Commission établira un compte rendu détaillé, et non pas un avis. Il appartiendra ensuite au Ministre de l'Équipement de prendre une décision, aux alentours du mois d'octobre.

Cette réunion de débat public s'articule autour de la question suivante : la construction de l'autoroute A12 est-elle pertinente ou pas et, si oui, où son tracé devrait-il se situer ?

Je souhaiterais également formuler trois remarques de méthode :

- les débats de ce soir seront principalement animés par Elizabeth PELEKHINE, au titre de ses compétences personnelles sur le sujet qui nous rassemble ;
- en tant que maîtres d'ouvrage, les représentants de la DDE sont ici pour répondre à l'ensemble de vos questions et observations ;
- même si toutes les questions ne pourront donner lieu à une réponse ce soir, toutes les questions seront néanmoins notées et feront ultérieurement l'objet d'une réponse personnalisée.

Notre précédente réunion a porté sur les modes de déplacement et de transport dans la région d'aujourd'hui à 2020. Or, nous avons été un peu déçus des réponses apportées sur ce sujet.

Par ailleurs, je précise que nos échanges peuvent tout à fait ne pas se limiter à des questions / réponses et inclure également des contributions écrites de 4 pages maximum.

En dernier lieu, nous sommes ce soir en présence de trois propositions différentes de tracés pour cette autoroute :

- la première nous a été adressée par le maire de Maurepas ;
- la deuxième nous a été adressée par Monsieur Jammard ;

- la troisième nous a été adressée par Monsieur Grameaux.

Ces trois propositions vous seront envoyées afin que vous puissiez les étudier.

### **Francis BEAUCIRE**

Lors de notre précédente réunion, de nombreuses questions ont été posées, soit oralement, soit par écrit. Des réponses y seront apportées lors de la séance du 25 avril.

### **Gilbert CARRERE**

Il est d'ailleurs très regrettable que ni le STIF, ni la SNCF n'aient pu être présents à la réunion de Saint-Quentin-en-Yvelines, ni à celle-ci. Je demande à présent de Pierre-Gérard MERLETTE de nous faire un point sur l'état des propositions complémentaires et contre-expertises.

### **Pierre-Gérard MERLETTE**

Une expertise va avoir lieu sur les perspectives de trafic à horizon 2020. Nous souhaitons également une étude complémentaire sur l'évaluation monétaire des différents tracés et de leurs impacts environnementaux immédiats et futurs. Ces études vont donner lieu à des appels à candidatures au cours des prochains jours.

### **Michel LABROUSSE**

Je voudrais attirer votre attention sur les trois points suivants :

- le Ministère de l'Équipement respecte toutes les obligations réglementaires de protection de l'environnement et a même pour pratique d'aller au-delà de ces simples obligations ;
- nous sommes à l'écoute des différentes suggestions émises à l'occasion de ces débats ;
- nous sommes attentifs aux effets potentiels des différents tracés sur l'environnement.

### **Irène JULLIARD**

La vallée de Chevreuse fait l'objet d'un classement depuis 1980 et fait donc l'objet d'une très forte protection de ses paysages. Or, ce classement est incompatible avec le passage d'une autoroute. Si ce dernier devait finalement être décidé, le site devrait préalablement être déclassé.

Par ailleurs, le projet devra prendre en compte le projet Natura 2000, qui vise au maintien de la biodiversité des espèces et des milieux à l'échelle européenne.

Je vous rappelle que les familles de tracés actuellement à l'étude sont au nombre de quatre. Les plus urbains ne représentent qu'une très faible menace pour les habitats naturels, mais ceux qui contournent les zones urbaines ont évidemment un impact sur le site classé. Les études ultérieures auront notamment pour objectif d'entrer plus dans le détail des impacts environnementaux de ces différents tracés.

**Louis HUBERT**

Je précise que dans ce projet, la mission de la DIREM est de veiller à ce que les préoccupations environnementales ne soient plus considérées comme une contrainte, mais à ce qu'elles soient intégrées dans le projet le plus en amont possible.

**Elizabeth PELEKHINE**

Je propose que nous commençons à présent à répondre à quelques-unes des questions qui nous ont été transmises.

**Catherine GOHIN**

A quoi sert de classer des sites remarquables au profit d'un projet autoroutier ? Quelle est la légitimité du classement si l'on peut par la suite le déclasser ?

**Olivier CADAERT**

Est-il facile de déclasser un site ? Qui prend la décision ? Combien de temps cela prend-il ?

**Louis HUBERT**

2 % du territoire français est classé, mais l'Ile-de-France se distingue tout particulièrement puisque 20 % de son territoire est classé. La procédure de déclassement est la même que pour le classement. Elle passe par une enquête publique avant présentation au Conseil d'Etat. Classement étant, j'attire votre attention sur le fait que sur les 2 700 sites classés depuis une centaine d'années, moins d'une vingtaine ont été déclassés ! Le déclassement est donc juridiquement possible, mais il est néanmoins très difficile à justifier devant le Conseil d'Etat. Le délai de cette procédure se situe entre 2 et 10 ans.

**Marc REMOND**

Quelle surface agricole allez-vous hypothéquer du fait des tracés et de leurs annexes (péages, échangeurs, etc.) ?

**Anne MEIGNIEN**

Il est exact que les tracés vont stériliser de l'espace agricole, mais il n'est pas encore possible d'être plus précis.

**Michel LABROUSSE**

Je précise que la largeur de l'autoroute sera de 33 mètres tout compris. En outre, un échangeur autoroutier s'inscrit dans un carré de 200 mètres de côté.

**Catherine ANER**

Qu'en sera-t-il du massif forestier de Trappes-Port Royal, qui constitue une aire de loisirs pour tous, notamment pour les enfants scolarisés ? Il apparaît que la majorité des tracés proposés éventrent ce bois.

**Monsieur VANDEWALLE**

Je précise que la forêt se situe à l'extérieur du parc.

**Anne MEIGNIEN**

Il s'agit d'une forêt domaniale qui est effectivement utilisée comme lieu de loisirs.

**Catherine REINAUD**

Je prends la parole au nom d'un collectif de 57 associations réunies autour de l'idée selon laquelle l'autoroute qui nous est proposée est en fait une transeuropéenne destinée au trafic de transit, comme cela nous a d'ailleurs été confirmé par Francis ROL-TANGUY. Cela signifie que les terres agricoles ainsi impactées excéderont largement le rectangle indiqué, notamment à la hauteur de l'échangeur des Essarts le Roi.

**Michel LABROUSSE**

Je précise que le thème des déplacements franciliens sera plus spécifiquement abordé lors de la réunion du 25 avril.

**Elizabeth PELEKHINE**

Je souhaiterais à présent que Monsieur VANDEWALLE nous présente la notion de parc naturel régional.

**Yves VANDEWALLE**

Comme son nom l'indique, un parc naturel régional dépend de la région. A la différence d'un parc national, ce n'est pas une zone totalement protégée et inhabitée. L'urbanisation n'est pas proscrite, mais simplement maîtrisée. Ce parc est constitué d'espaces naturels de très grande qualité et protégés de longue date. En outre, la proximité de Paris lui confère évidemment un intérêt tout particulier.

L'enjeu majeur est celui de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire la préservation d'un équilibre harmonieux entre la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et le parc naturel régional. Il n'est dans l'intérêt de personne de bouleverser l'équilibre actuel, même si l'urbanisation de Saint-Quentin a vocation à se poursuivre.

En ce qui concerne l'impact de l'autoroute, force est de reconnaître que le dossier du maître d'ouvrage est très silencieux à ce sujet. Il est incontestable que les nuisances en seraient nécessairement augmentées, ce qui est préoccupant dans la mesure où cette région est déjà fortement polluée à l'ozone. Toutefois, l'impact le plus dangereux pour le parc naturel régional est indirect et réside dans le risque d'urbanisation engendré par la création de cette autoroute.

*Cette intervention est vivement applaudie par l'assistance.*

### **John CORNEC**

Je souhaiterais qu'une attention toute particulière soit apportée au volume et à la surface des bassins de rétention. En effet, le goudron et le bitume sont imperméables et il sera nécessaire de canaliser les eaux de pluie, ce qui pourrait entraîner des mini-crues sur le bassin concerné.

### **Michel LABROUSSE**

Ce point a bel et bien été intégré dans le cahier des charges.

### **Jacques MARECHAL**

Je suis assez surpris du peu d'importance accordée à la notion de pollution atmosphérique dans le dossier du maître d'ouvrage, ainsi qu'à ses conséquences sanitaires.

### **Un intervenant**

Il est faux de dire que ce point est ignoré, dans la mesure où le dossier prévoit clairement que ces risques feront l'objet d'une évaluation.

### **Monsieur VERNIN**

Dans la mesure où aucun des 4 tracés proposés ne convient à qui que ce soit, comment se fait-il que l'hypothèse d'un tracé sous-terrain ne soit jamais évoquée ?

### **Francis BEAUCIRE**

Le creusement d'un tunnel se heurterait à des problèmes géologiques.

### **Daniel GORON**

Je représente une association luttant contre les nuisances engendrées par l'A12 et la N12 et notamment en ce qui concerne la question de la pollution des eaux, dont la DDE ne me semble pas réellement prendre la mesure.

**Jean-Michel JARDIN**

Je regrette que l'environnement ne soit ici abordé que sous le seul angle naturel et rural, alors que cette notion inclut également l'environnement urbain. Au sens strict du terme, l'environnement ne se définit pas en tant que tel, mais à travers la population humaine qui y vit. Par conséquent, le tracé impactant le moins l'environnement est celui qui passe à l'extérieur de la ville, puisque c'est en ville que l'on trouve la plus grande concentration d'êtres humains. En outre, il est très facile de se prémunir contre le risque d'urbanisation rampante induit par la construction de l'autoroute : il suffit en effet de ne pas construire de bretelle d'accès entre Montigny et Les Essarts le Roi, ce qui constituerait en outre une économie.

**Francis BEAUCIRE**

Le fait est que nous avons peut-être tendance à confondre les notions d'*environnement urbain* et de *cadre de vie urbain*. Nous aborderons ce point lors de la réunion du 4 mai.

**Franck BENECH**

Je suis assez surpris que la question du coût ne soit pas abordée. Cette question est tout à fait centrale et il apparaît d'ailleurs que le tracé rural serait le moins coûteux de tous, du moins en apparence. En effet, il n'intègre pas l'ensemble des mesures compensatoires qui s'imposeraient en guise de dédommagement collectif.

**Gilbert CARRERE**

Cette question recevra ultérieurement une réponse précise.

**Thierry BEAUFOR**

Je représente l'association *A12 : Protégeons les vies* et je souhaiterais avoir l'assurance que le tracé, quel qu'il soit, sera :

- en tranchée couverte ou au pire en décaissé sur le plateau de Mauregard ;
- au plus près du premier cercle de la zone Seveso de Coignières.

Par ailleurs, je ne vois pas en quoi l'option du *tout routier* peut régler les problèmes inhérents à la N10. Peut-être que le rail serait une solution, d'autant que le rail s'enterre facilement et ne génère aucune pollution.

**Monsieur TOMELIN**

Qui donne les permis de construire ? A ma connaissance, ce sont les maires. Ce sont donc ces derniers qui, à l'instar de Monsieur VANDEWALLE, seraient les gardiens des terrains ainsi libérés !

**Yves VANDEWALLE**

Si l'autoroute était construite, ces terrains seraient effectivement dévalorisés et je ne vois pas pourquoi les communes concernées se priveraient de nouvelles recettes. Cela étant, je ne suis pas sur cette ligne car je tiens à protéger le parc régional.

**De la salle**

La DDE ne nous dit rien de l'impact à très grande échelle de la construction d'une autoroute qui passe sur la ligne de partage des eaux de deux bassins versants. Or, il se trouve que la Meandre est une rivière à crues rapides, phénomène qui pourrait se trouver aggravé par la présence d'une autoroute.

**Gilbert CARRERE**

Ces deux points trouveront sans doute une réponse lors d'une de nos prochaines séances.

**Danielle GONZALEZ**

En ne suivant pas les prescriptions du Conseil régional qui veut faire de l'Ile-de-France la première Ecorégion de France, les pouvoirs publics donneraient le sentiment d'une grande incohérence entre leurs orientations et leurs décisions.

**Olivier CADAERT**

Nous sommes dans une ancienne zone marécageuse aménagée avec un système unique de rigoles datant de plusieurs siècles permettant des cultures. La modification de ces espaces en y implantant une route ne remettra-t-elle pas en question les assainissements et les récupérations de l'eau ?

**Gilbert CARRERE**

Le Président du Syndicat des rigoles sera saisi de cette question pour une réponse ultérieure.

**Sylvie FAUCHEUX**

Je voudrais souligner que le dossier qui nous réunit aujourd'hui s'inscrit pleinement dans le champ du développement durable. Or, ce dernier est centré sur l'homme et non sur la nature en tant que telle.

Le prolongement de l'A12 est-il pertinent ?

- **Sur le plan économique**

Ce n'est pas certain car même si la décision était prise, elle ne serait pas construite avant 10 ou 20 ans. Or, les tendances actuelles indiquent un réel développement de phénomènes



comme la mutualisation des transports collectifs entre municipalités, le covoiturage, le développement des voies fluviales pour le transport de fret, etc.

- **Sur le plan environnemental**

Quel que soit le tracé, les répercussions environnementales risquent d'être problématiques, ne serait-ce qu'en raison de l'augmentation de la pollution atmosphérique.

- **Sur le plan social**

Les personnes souffrant le plus de la situation devront être dédommagées et l'ensemble de ces coûts doit être anticipés.

Par ailleurs, au niveau international, il convient de noter que bon nombre de pays ont renoncé à construire de grands équipements routiers. En outre, la France est déjà très bien dotée en équipements de ce genre. Ce en quoi nous accusons un réel retard, ce sont les transports collectifs.

*Cette intervention est vivement applaudie par l'assistance.*

### **Henri PAILLEUX**

L'intervention de Sylvie FAUCHEUX me paraît pour le moins caricaturale ! Elle me donne presque l'impression de me retrouver à la fin des années 1960 et d'entendre s'exprimer les membres du Club de Rome !

### **Jean-Bernard GRAMUNT**

Je remercie Sylvie FAUCHEUX pour son intervention et je souhaiterais aller encore plus loin. Il est parfaitement inutile pour un pays comme la France de chercher à concurrencer la Chine pour la production de textile ou l'Inde pour la production de logiciels. Nous n'avons aucune chance ! En revanche, nous avons tout intérêt à développer les emplois à très haute valeur ajoutée. Or, ces derniers sont souvent liés à l'environnement. La qualité de l'environnement est donc notre meilleur avantage concurrentiel. Le gouvernement vient d'ailleurs de faire une très intéressante communication au sujet du développement du ferroutage.

### **Gilbert CARRERE**

Lors de notre dernière séance, ni RFF ni la SNCF n'étaient présents pour participer au débat, ce qui est très regrettable. Je crains que le ferroutage, en dépit de son intérêt, ne soit condamné à demeurer une simple vue de l'esprit en France.

### **Geneviève MARQUAIRE**

Il me semble que l'idéal serait, à supposer que cela soit techniquement envisageable, d'enterrer entièrement la N10 et de construire une ligne de tramway par-dessus pour la circulation locale.

**Jean-Luc MANCEAU**

Nous regrettons la tenue de deux réunions distinctes sur l'environnement naturel et rural et le cadre de vie urbain. En effet, le fait de séparer ces deux sujets nous expose aux trois risques suivants :

- opposer la notion urbaine à la notion rurale ;
- opposer les populations entre elles ;
- laisser croire qu'il y a un tracé rural alors qu'il passera de toute façon par Montigny.

**Gilbert CARRERE**

La seule raison qui nous a contraint à organiser deux réunions distinctes est une raison logistique !

**Yolande LIECHTI**

En tant qu'habitante de Trappes, je dois dire que je vis quotidiennement la *blessure autoroutière* de la N10.

**Vincent FOUCART**

N'est-il pas possible qu'une autoroute répondant à des normes de haute qualité environnementale voie le jour sans pour autant s'accompagner d'une urbanisation contiguë à la voie express et satisfaire ainsi les opposants au passage par le Pommeret ?

**Gilbert CARRERE**

Je transmettrai cette question à la DDE pour qu'une réponse écrite puisse y être apportée.

**Jean-Yves BLET**

Je voudrais que Sylvie FAUCHEUX nous explique ce qu'elle entend par *compensations*.

**Sylvie FAUCHEUX**

Ces compensations concerneront les personnes riveraines de la Nationale et qui auront à subir des nuisances pendant toute la période des travaux. Cette compensation pourra prendre la forme de relogements et devra faire l'objet d'une étude préalable afin d'en estimer le coût.