

# La gestion des travaux : circulation et nuisances

## Réunion publique du 1<sup>er</sup> juin à La Verrière

*Ont participé à la réunion du débat public :*

**CPDP :**

*Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A12*

*Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la CPDP A12, Ingénieur du Génie Civil*

*Elizabeth PELEKHINE, Membre de la CPDP A12, Ingénieur Général du génie Rural*

*Francis BEAUCIRE, Membre de la CPDP A12, Professeur à la Sorbonne*

**Maîtrise d'ouvrage :**

*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint de la DDE des Yvelines*

*Jean-Pierre FELIX, CETE Normandie Centre*

*Julien SIQUIER, Chef de Service Grands Travaux, DDE des Yvelines*

*Arnaud VOOG, Représentant le Ministère des Transports*

## **Allocutions d'ouverture**

**Gilbert CARRERE**

**Président de la Commission particulière du débat public A12**

Nous nous retrouvons ce soir avec plaisir à La Verrière dont le Maire veut nous dire quelques mots, je crois, avant que nous n'abordions cette onzième réunion du débat public sur l'autoroute A12. Monsieur le Maire, merci de nous accueillir.

**Pierre SELLINCOURT**

**Monsieur le Maire de La Verrière**

Je veux dire, même si je ne sais pas si c'est le bon terme, que c'est la coutume que Monsieur le Maire dise un mot d'accueil. Je vous promets que je dirai « un mot d'accueil ». *Rires.* On m'a dit : « vous avez parlé 20 minutes la dernière fois ; là, il faudrait que cela ne dure que 2 minutes ». Je parle exprès à Monsieur Carrère. *Rires.* Non, non, je n'avais pas l'intention d'intervenir longuement auprès de vous. Vous l'avez compris, j'avais des choses importantes à dire pour cette ville dans la réunion précédente. Cette réunion est aussi une réunion importante, sûrement, mais il n'y a aucune raison que je fasse des redites.

Le thème de cette réunion, c'est « la gestion des travaux : circulation et nuisances ». Je trouve que le titre est assez clair en lui-même pour invalider un certain nombre de tracés, pour ne pas dire l'essentiel des tracés. « Circulation et nuisances », si vous voulez le fond de ma pensée, je ne vois qu'un tracé où cette question ne pose pas de problèmes insurmontables. *Applaudissements.* Pour ce qui nous concerne à La Verrière (excusez-moi de parler plus au nom de La Verrière qu'au nom du Groupe A12 même si l'on parle toujours un peu du Groupe A12), nous sommes tellement concernés et de manière tellement douloureuse par l'essentiel des tracés en dehors du tracé 3C, que je nous vois mal nous lancer dans un débat byzantin à propos de ces tracés qui seraient profondément traumatisants pour cette ville. Nous ne voulons pas de ces travaux, donc nous n'allons pas commencer à discuter dans tous les détails de comment nous allons faire pour réaliser les tracés que nous ne voulons pas ! Vous voyez bien là où est la difficulté. C'est pour cela que je suis venu dès le départ sur l'intitulé lui-même. J'en avais déjà dit un mot lors de la présentation des différents tracés la semaine dernière : l'essentiel de ces travaux pose, du point de vue de la circulation, des nuisances et de la réalisation des travaux eux-mêmes, des problèmes insurmontables. Voilà. Le débat va dire un certain nombre de choses, sûrement. Mais, pour ce qui concerne cette ville, elle ne rentrera pas dans un débat qui obscurcirait les positions de fond qu'elle prend. Il y a des choses qu'elle est prête à écouter et des choses qu'elle ne veut pas accepter. Je voudrais dire un dernier mot à propos du cahier d'acteurs du Groupe A12 qui a été retenu et qui va être publié. Je vous en remercie. C'est bien. Ces cahiers d'acteurs concourent avec tout le reste (ce qui se dit sur Internet, pendant les débats, au travers de pétitions, manifestations, etc.) à faire que les gens s'expriment et cela ne procède pas que du débat mondain. Ils s'expriment de plein de manières et tout cela, c'est la démocratie dans un pays de droits, un pays républicain comme le nôtre. Je trouve que cela est une bonne chose. Mais le cahier d'acteurs est une des manières et je vous en remercie. *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

**Président de la Commission particulière du débat public A12**

Merci, Monsieur le Maire. Mesdames et Messieurs, nous en sommes donc à notre onzième réunion et, encore une fois, nous sommes heureux de nous retrouver à La Verrière. Pour ceux qui sont moins familiers des débats que d'autres, je voudrais vous rappeler à quel point ce débat – si j'ose dire – a du succès. Je veux dire par là que, ce soir, vous êtes parmi les 5 600 ou 5 700èmes à participer à ce débat. Je voudrais dire que le site Internet de la Commission en est à 26 194 visites, soit une moyenne d'environ 220 visites par jour. Je voudrais dire que ce site Internet en est à sa 170 000 pages, que nous avons reçu plus de 1 100 questions et qu'il a été répondu à plus de 700 d'entre elles. Il en reste un certain nombre mais toutes auront leur réponse, je vous le garantis. Je voudrais dire aussi que nous avons reçu à côté 1 160 avis à ce jour, 90 contributions écrites qui sont des contributions de plusieurs pages ; et puis 17 cahiers d'acteurs ont été imprimés et sont déjà diffusés. Vous voyez que de différentes manières ce débat a de la résonance.

Ce débat – ais-je besoin de le rappeler – est un débat ouvert dans lequel la première règle est la transparence. Autrement dit, il n'y a pas de sujet tabou, comme l'on dit. La deuxième règle est que la voix de chacun vaut la voix de chaque autre. La parole est celle des citoyens qui s'expriment comme ils le souhaitent, étant entendu que tout ceci se fait dans le respect des autres, naturellement. Sinon, il n'y a pas de débat.

Je voudrais rappeler encore, si vous le voulez bien, que, pour cette onzième réunion, nous avons choisi un sujet qui peut peut-être un peu surprendre et paraître un peu terre à terre, c'est le cas de le dire. Il s'agit de la gestion des travaux et les nuisances que ces travaux peuvent engendrer. Alors, ce sujet de débat peut laisser à penser malicieusement à certains que le sujet est déjà engagé. Rassurez-vous, rien n'est engagé et surtout pas l'autoroute A12 ! Nous sommes sur le même sujet, la même question, que ce projet autoroutier qui nous est soumis par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire par la Direction de l'Équipement : est-ce que ce projet est opportun ? Est-ce qu'il est utile et nécessaire ou inutile, donc néfaste ?

A côté du problème de l'opportunité que nous avons vu en des termes un peu généraux, ce soir, nous allons prendre le sujet sous une autre facette, sous un autre aspect qui va vous intéresser je crois tout particulièrement. Autrement dit, pour un grand ouvrage comme une grande autoroute où qu'elle se situe - en zone rurale, c'est moindre mais en zone urbaine - c'est très important de savoir ce que l'on peut imaginer du passage d'une voie qui atteint ou dépasse les 30 mètres de largeur. Je ne parle pas de la longueur car elle est destinée à relier deux villes, plusieurs villes, etc. Dans ces sujets-là, il y en a un qui était précis : c'est celui de savoir, s'ils se réalisent, comment sont gérés les travaux, comment ils sont conduits, non seulement en termes d'engins et en termes de moyens techniques, mais aussi, autant se faire que peut, comment ils sont conduits dans le respect du voisinage, sans créer un trouble plus grand que celui auquel on veut remédier. C'est ça le principe. C'est ce que nous avons appelé d'un terme un peu euphémique « la gestion des travaux ». Et, pour être plus précis, nous avons parlé des nuisances que tout ouvrage doit engendrer, celui-là plus que d'autres. Alors, une autoroute n'a pas que des nuisances, elle a aussi des avantages. Elle aide les gens à se rapprocher les uns des autres. Dans ce cas particulier, ce qui nous intéresse, c'est de savoir comment réagissent ceux et celles qui participent au débat sur ce sujet.

Comment se gèrent des travaux ? Ce n'est pas à vous de le dire, mais à la DDE. Et puis, nous voudrions savoir ce que vous en ressentez, ce que vous en retirez. Mesdames et Messieurs, c'est important, parce que, ce soir, ce sont davantage des riverains qui vont parler ; des usagers aussi, sans doute, mais moins que les fois précédentes. Si les riverains vont parler, ce n'est pas seulement

pour dire que tel ou tel tracé les gêne plus que d'autres, ou les gêne beaucoup, ou les gêne moins. Tout tracé, toute coupure, est une gêne plus ou moins grande selon les cas. C'est pour dire aussi que, du même coup, indirectement, quand on demande si ceci est opportun ou n'est pas opportun, il y a des problèmes de tracés de lignes droites ou courbes et il faut savoir si l'on accepte par avance les nuisances, les désagréments, les contournements, les prolongements, tout cela selon des éléments d'acceptabilité.

Autrement dit, ce soir, c'est d'une autre façon que les soirs précédents que nous allons aborder ce problème-là. Quand on demande si le projet d'autoroute est acceptable ou s'il est opportun, la réponse va aussi être donnée ce soir du point de vue des nuisances, de la durée des travaux, des inconvénients créés par les travaux, inconvénients et travaux de toute nature d'ailleurs. Est-ce que cela rend le projet un peu plus ou un peu moins acceptable ou pas acceptable du tout ?

Voilà un peu, Mesdames et Messieurs, les sujets de ce soir. Ce sont des sujets un peu plus quotidiens mais qui ne sont pas moins importants. Ils intéressent – je l'ai dit – les riverains comme les usagers de l'autoroute. Ils vous intéressent, je le pense, tous et toutes. Votre opinion nous importe donc beaucoup.

C'est pour situer le sujet que nous avons demandé à la Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines (le maître d'ouvrage comme il est appelé joliment), de nous dire comment ils conçoivent, dans l'hypothèse où ce projet serait décidé, la manière dont seraient conduits les chantiers, dans quelle durée, sous quelles modalités, dans quels soucis importants de la sécurité des voisins, de la tranquillité des riverains. Ils doivent nous dire également comment cela se fera de façon technique. Et puis, vous aurez des questions à leur poser et il leur appartiendra de vous répondre aussi bien qu'ils le pourront. La Commission a, de son côté, des questions à poser au maître d'ouvrage et nous allons commencer, si vous le voulez bien, par lui laisser la parole. Monsieur Labrousse, c'est à vous d'intervenir.

## **Michel LABROUSSE**

Merci Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je vais présenter les collègues qui sont à ma gauche :

- Jean-Pierre Felix, du Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Rouen, que certains d'entre vous ont déjà vu autour de cette table et qui nous a aidé à faire des études sur certains tracés notamment dans le milieu urbain. Nous y reviendrons mais il répondra principalement à des questions techniques ;
- Julien Siquier qui est à la DDE des Yvelines le Chef du Service Grands Travaux, comme on l'appelle. Il mène une équipe d'ingénieurs et de techniciens et réalise en ce moment un certain nombre de chantiers sur notre département ;
- Arnaud Voog, un collègue du Ministère et un ancien de la DDE des Yvelines. Il a conduit le chantier de requalification de la RN12 dans la traversée de Jouars Pontchartrain et la mise en service de la déviation ; donc, il a l'expérience d'un chantier urbain et le contact avec les élus et les riverains dans un contexte comparable à celui dont nous allons discuter ce soir.

Tous les quatre, nous allons –comme l'a annoncé Monsieur le Président – répondre à toutes vos questions. Je vais commencer traditionnellement par un petit diaporama introductif qui a vocation

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
à répondre aux questions les plus fréquemment posées. Bien évidemment, on reviendra autant que vous le souhaitez sur tel ou tel point qui aura pu être présenté au cours de cette introduction.

Si vous le voulez bien, on va commencer.

Qui est concerné par un chantier ? Les riverains, c'est-à-dire les habitants et les commerçants. N'oublions pas toute la fonction économique et sociale. Il y a tous les usagers des transports en commun, les automobilistes et les piétons ; et puis, ne les oublions pas aussi, les personnels qui sont sur les chantiers.

Quels sont les grands impératifs d'un chantier ? Tout d'abord, la sécurité, la santé et l'hygiène sur le chantier et ses abords. Quand on parle de santé et d'hygiène, ce sont des thèmes sur lesquels on reviendra et ils étaient déjà évoqués la dernière fois. Il s'agit qu'il y ait le moins de bruits possible, le moins d'émanation de polluants, etc. Il y a également le maintien de la commodité afin que les gens puissent continuer à se déplacer et aller au commerce du coin et que les usages et la vie du quartier puissent être maintenus autant se faire que peut. Plus généralement, il s'agit du confort lié à la commodité. Ce sont les facilités d'accès, la propreté, etc. Le chantier ne veut pas dire que l'on doit vivre dans la boue pendant toute cette période-là. C'est un peu ça l'idée qui est suggérée.

Un point important - sur lequel on aura l'occasion de revenir au cours de cette réunion pour montrer que l'on ne peut pas répondre à toutes les questions avec un détail important -, si on regarde le déroulement classique d'études de grands projets routiers, on a un premier stade qui est le stade des études préliminaires où l'on vérifie ce que l'on appelle la « faisabilité ». Aujourd'hui, nous en sommes à ce stade-là. Les études que nous faisons, y compris la manière de réaliser un chantier sous circulation ou en milieu urbain, visent à vérifier que les techniques que nous allons mettre en œuvre ménagent la possibilité de faire cette solution. Aujourd'hui, on en est à ce stade-là. Evidemment, pour aller vers un certain degré de certitude, on est amené sur certaines parties de tracés, à donner un coup de loupe ; cela a été le cas sur toutes les variantes ou parties de variantes de tracés qui sont dans un milieu urbain dense et très contraint. Il y aura, ensuite, en supposant qu'une solution soit retenue par le Ministre à l'issue des débats publics, quelle que soit cette solution, des études d'avant-projet qui seront encore plus détaillées et qui constitueront une partie du dossier qui sera mis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Dans ce dossier-là, il y aura encore un degré de raffinement plus important, puisque nous devons montrer que le dossier, aussi bien en phase chantier qu'en phase définitive, répond à toutes les réglementations de toutes natures (protection de l'environnement, etc.) et que sont bien décrites toutes les compensations qui sont apportées aux différentes nuisances et aux différents inconvénients créés par les différents tracés. Alors, nous avons déjà, au cours des réunions précédentes, mis en perspective quelles pourraient être ces compensations. Il a été dit qu'il faudrait sans doute qu'elles soient plus importantes et plus détaillées. C'est bien la vocation des études d'avant-projet de continuer à le faire, principalement sur ce qui se dégagera du débat public.

A l'occasion de la déclaration d'utilité publique, l'Etat, la Direction des Routes qui a en charge l'aménagement de réseau routier, prend ce qui s'appelle des engagements. Il va au-delà des simples obligations réglementaires pour apporter une qualité sur le mode volontaire pour que l'on aille au-delà de ces simples exigences.

Enfin, il y a ce que l'on appelle les études de projet qui permettent de lancer les appels d'offre. Les appels d'offre, ce sont des procédures qui permettent de choisir les entreprises qui vont faire les travaux. A ce stade-là, c'est très important d'avoir de bonnes études de projet et un bon dossier d'appels d'offre parce que l'on va faire appel à la créativité et à l'innovation des entreprises. On va

nous proposer des solutions mais les entreprises dans notre pays ont un très grand savoir-faire dans le domaine des travaux publics. On va leur demander de nous faire des suggestions différentes des nôtres sur le plan technique.

Enfin, dans le cahier des charges de ces appels d'offre, on va mettre, notamment pour la gestion des chantiers, des exigences sur la qualité du chantier. Ce sont des choses que nous pratiquons de manière courante.

Alors, quels sont les points clés de la gestion d'un chantier ? En amont, il y a une phase de préparation qui est systématiquement faite de concertation. Ce n'est pas le maître d'ouvrage qui prépare le chantier dans une commune sur un territoire, tout seul. Il y a une phase d'information et de concertation pour pouvoir définir, avec les communes, la population, toutes les modalités de fonctionnement du chantier qui sont les plus convenables possibles. Nous, nous avons une partie de la connaissance et c'est vous qui avez l'autre partie de la connaissance sur la vie locale. A cette occasion, nous mettons en place ce que nous appelons un Comité de Suivi. Nous faisons des rendez-vous réguliers pour suivre la préparation et le suivi du chantier. Quand on est ensuite en phase opérationnelle, nous avons des réunions de chantier qui sont hebdomadaires mais qui peuvent être encore plus fréquentes lorsque l'on a à gérer rapidement une question. Ces réunions réunissent le maître d'œuvre, la personne qui va réaliser pour le maître d'ouvrage la surveillance des travaux, les entreprises et les services techniques des communes et ce que l'on appelle également les concessionnaires, c'est-à-dire les gens qui mettent le gaz et l'électricité dont on a besoin constamment pour la gestion du chantier.

Lorsque le chantier se termine, il y a deux objectifs. Il y a un premier objectif, je dirais, qui est minimal. Il s'agit de la remise en état du site. C'est la moindre des choses. Mais l'objectif est de faire mieux. Alors, on peut faire mieux grâce aux compensations qui sont apportées par le maître d'ouvrage. On met une perturbation importante dans un quartier et dans une ville pendant une longue période et, l'idée, c'est que, une fois l'ouvrage réalisé, la collectivité puisse également trouver des avantages dans la remise en état des lieux. Nous pouvons profiter de ces perturbations pour pouvoir donner l'occasion aux collectivités et aux communes de pouvoir réaliser des chantiers locaux qui évitent des successions d'inconvénients.

Quand on parle de chantier, on peut s'imaginer que c'est uniquement l'endroit où les gens terrassent ou coulent du béton. Un chantier, c'est quelque chose qui renvoie à plusieurs notions. Il y a tout d'abord les installations. Il y a beaucoup d'entreprises, donc beaucoup de travailleurs, et il y a des matériels. On a besoin de bâtiments provisoires comme des « Algecos » qu'il faut mettre dans des conditions convenables, des aires de stockages car il faudra pouvoir approvisionner le chantier. Il faut trouver des endroits pour l'approvisionnement. Il faut trouver des circulations pour que les véhicules puissent accéder au chantier, quelque fois suivant des circuits propres, pour ne pas qu'il y ait d'interférence avec la circulation locale. Plus généralement, il faut mettre en place les protections du chantier. Il faut isoler pour éviter que des habitants, des enfants, ne rentrent par mégarde sur le chantier et soient exposés. Il s'agit plus généralement de toutes les protections contre le bruit et contre les nuisances apportées par un chantier.

## **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, je peux vous interrompre une seconde ?

**Michel LABROUSSE**

Oui, Monsieur le Président.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse « s'y voit déjà », vous le voyez bien !

**Michel LABROUSSE**

J'avais presque terminé...

**Gilbert CARRERE**

Alors que nous sommes devant une première question qui est celle-ci et qui vient de Monsieur Claude Puillette. Cela s'adresse à vous, Monsieur Labrousse. Il demande : « *Envisagez-vous des itinéraires alternatifs pour les véhicules dans le cas de la réalisation sur la RN10 du scénario 1A (route express) ? Pour mémoire, la RN86 a été aménagée sur place de Fresnes à La Croix-de-Berny en quasi autoroute* ». Voilà une première question.

**Michel LABROUSSE**

Nous allons essayer de montrer un schéma mais, le principe que nous avons retenu et dont nous avons vérifié la faisabilité pour la RN10, que ce soit le scénario 1A ou 1B, c'est le maintien des circulations sur place. Nous ne faisons pas de déviation par les voies secondaires. Nous utilisons au mieux les emprises disponibles de la RN10 par des systèmes de basculement qui vont être commentés dans un instant par Jean-Pierre Felix. Il s'agit de gérer à la fois la construction de la tranchée ou de la chaussée (en fonction du scénario choisi) tout en maintenant des circulations latérales. Bien évidemment, cela ne se fait pas avec des caractéristiques optimales mais avec des caractéristiques que l'on appelle optimales et avec des limitations de vitesse. Tout le monde a pu circuler sur des chantiers de cette nature-là. Sur le premier point de la question, le principe est de maintenir les flux sur la RN10. On expliquera plus tard dans la soirée comment on va s'y prendre pour qu'il n'y ait pas le « bazar » -excusez-moi l'expression – sur les 13 kilomètres de longueur. Ensuite, le deuxième volet de la question est la comparaison avec ce système qui a été mis en œuvre au sud de la RN86, à Anthony, Thiais, etc. Effectivement, cela a été fait mais avec une largeur d'emprise disponible qui me semble-t-il est plus importante que celle disponible sur la RN10. Je peux vous dire que, pour nous, un mètre de disponibilité, ça compte.

Est-ce que Jean-Pierre veut dire deux mots ?

**Gilbert CARRERE**

Pour mémoire, l'A86 a été aménagée de Fresnes à La Croix-de-Berny en quasi autoroute. Alors, Monsieur Puillette veut-il donner cet exemple à la DDE pour dire : « *Faites comme ça et c'est bien* » ou veut-il dire que c'est un contre exemple ?

**Claude PUILLETTE**

Non, cela peut être un exemple à suivre puisque, personnellement, j'ai pris cette route pendant les travaux parce que, à ce moment-là, je travaillais dans le secteur tous les matins. C'est certain qu'il y avait quelques difficultés, mais dans l'ensemble, cela s'est bien déroulé. Donc, c'est possible.

**Gilbert CARRERE**

Donc, c'est plutôt un bon exemple ? Très bien !

**Claude PUILLETTE**

Voilà ! Cela peut se faire.

**Gilbert CARRERE**

Merci bien.

**Julien SIQUIER**

Les caractéristiques de largeur n'étaient pas les mêmes. Juste un point de complément : ces basculements avec des caractéristiques légèrement réduites sur les routes, c'est vraiment quelque chose que l'on fait de manière quotidienne. Actuellement, on fait une couverture à Vélizy sur l'A86 aussi. C'est pareil : on a légèrement décalé les voies pour faire une tranche de la couverture, on rebascule les voies de l'autre côté pour faire la deuxième tranche et on rebascule les voies encore une fois pour faire la troisième tranche. C'est vraiment un principe que l'on utilise dans tous nos chantiers actuellement. Ils sont tous très contraints en milieu urbain.

**Pierre-Gérard MERLETTE**

Juste une précision : vous avez pris l'exemple de Vélizy. Vélizy, il y a de la place. Ah, si ! Il y a de la place ! On a conservé les trois voies de chaque côté. Est-ce que vous avez la même possibilité sur le tracé RN10 ?

**Jean-Pierre FELIX**

La diapositive que l'on va vous passer répond tout à fait à votre question. On a pris une des tranches des 10 kilomètres de la RN10 pour illustrer le principe qu'a évoqué Monsieur Siquier. Vous voyez ici, en vert, la réalisation de la couverture de la tranchée ? En jaune, vous avez ici les voies de circulation que l'on a déviées. Il n'y a pas besoin d'être un grand spécialiste. Je pense que vous avez compris le principe. Après, c'est un problème de situation.

Pour répondre à la question de Monsieur Merlette, l'étude actuelle que l'on a faite s'est limitée à vérifier que l'on pouvait trouver des phasages mettant la couverture de la tranchée avec sa largeur et puis des voies de part et d'autre ou d'un seul côté. Actuellement, je ne vous cache pas que c'est

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 très contraint. Il va falloir être très mince. Ma mémoire me fait défaut, je ne sais plus quel est le site, mais c'est une des tranches de la RN10. Voilà. On a vérifié.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Voog, voulez-vous intervenir ? Vous êtes ingénieur, vous suivez des chantiers. Donc, comment engagez-vous des chantiers ? Quelles précautions prenez-vous, d'abord ? Et, selon ce que vous comprenez, comment prévenez-vous les nuisances qui viennent fatalement en début et en cours de chantier ?

### **Arnaud VOOG**

Je crois, comme le disait Monsieur Labrousse, que c'est avant tout une démarche progressive. On commence très en amont dans les phases d'études pour étudier la faisabilité et les techniques constructives qui sont adaptées au problème. Effectivement, travailler en site urbain, c'est disposer de peu d'espace. Si on souhaite garder les circulations, il faut donc garder les voies tout en maintenant la possibilité de circuler pour les usagers ; plus, il faut arriver à trouver des méthodes constructives et arriver à travailler à côté d'une circulation et à côté de zones d'habitations. Je crois que ce sont des choses que l'on étudie très en détail en amont et l'on en vérifie la faisabilité. Je crois que cela se partage aussi lors des étapes de concertation. On est en général amené à dialoguer assez régulièrement avec les communes et avec leurs services techniques, les associations, les riverains lors de réunions publiques comme celle qui nous réunit aujourd'hui. Egalement, nous avons certains points clés comme l'enquête publique. Je crois que ce sont toutes ces réflexions en amont qui font la réussite d'un chantier. Ensuite, il nous appartient d'arriver à fixer clairement les règles du jeu avec l'entreprise et de fixer contractuellement le déroulement du chantier. Ce déroulement doit être celui qui a été discuté et étudié. Je crois que cela demande beaucoup de travail et beaucoup de rigueur dans l'exécution.

### **Gilbert CARRERE**

Nous avons une question qui arrive de Monsieur Pierre Arthaud. Vous allez la trouver un peu « raide » mais c'est une question intéressante. Monsieur Arthaud fait allusion à la Famille 1, c'est-à-dire le tracé 1A et le tracé 1B. Sauf erreur, il s'agit du nord, Monsieur Labrousse ?

### **Michel LABROUSSE**

Il s'agit de la transformation de la RN10 au nord.

### **Gilbert CARRERE**

On pourrait avoir une carte ? Ce serait très bien. Il n'y a pas un plan, là ?

### **Michel LABROUSSE**

On peut mettre la carte des 4 Familles, s'il vous plaît ?

**Gilbert CARRERE**

Dans cette hypothèse-là - la transformation sur place de la Nationale 10 en autoroute A10 - la question est : « *Tous les Directeurs Départementaux que j'ai rencontrés, Messieurs untel et untel (je ne citerai pas leur nom), furent unanimes pour dire que tout passage ou prolongement de l'A12 sur la N10 est irréalisable (c'est souligné) ! Ceci est confirmé par le Premier Ministre et les Ministres successifs de l'Equipement.* » Applaudissements. Je termine la lecture de la question : « *Pourquoi s'en tenir encore à cette solution qui est la plus coûteuse de toutes et la plus dévastatrice ?* » Voilà la question de Monsieur Arthaud, Monsieur Labrousse.

**Michel LABROUSSE**

J'ai envie de répondre à cette question de deux manières. La première, c'est qu'à notre époque, nous avons les moyens techniques. Dès lors que l'on est prêt à y mettre les moyens financiers, on peut arriver à élaborer une solution difficile. Ce qui était une vision de nos prédécesseurs il y a quelques années, peut être modifié par le savoir-faire que l'on a acquis ces dernières années avec des chantiers en milieu urbain qui sont de plus en plus difficiles, que ce soit des chantiers routiers ou des chantiers de transport public qui sont en zone dense à Paris, etc. Il y a un savoir faire des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des entreprises qui nous permet aujourd'hui de dire que l'on est capable de faire des chantiers avec de nouvelles techniques dans des conditions plus contraintes que par le passé. Il y avait dans cette salle la semaine dernière le Directeur du Centre d'Etudes des Tunnels qui expliquait quelles avaient été les évolutions en matière de tunneliers. Les tunnels que l'on ne savait pas forer il y a quelques années parce que le matériel n'était pas disponible, peuvent l'être aujourd'hui parce que l'on sait faire des tunneliers et que nos nouvelles techniques nous permettent de passer dans des tunnels donnés. En matière de réalisation de tranchées couvertes et d'ouvrages compliqués en milieu urbain, les choses qui pouvaient être difficilement faites il y a quelques années peuvent l'être aujourd'hui mais au prix, là encore, de moyens financiers pour mobiliser ces techniques. Voilà pour le premier point.

Ensuite, nous avons étudié des solutions de transformation de la RN10, Monsieur le Président, parce que la Commission Nationale de Débat Public nous a demandé que cette Famille soit étudiée. Donc, nous avons ce travail d'étude et de présentation à plat des 4 Familles.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Arthaud saura dire s'il est satisfait de votre réponse dans le cours de cette soirée. Je vais donner la parole à la salle qui voudrait poser une autre question. Qui intervient ? Madame, si vous voulez bien vous annoncer...

**Madame LIEGETY**

Je suis Madame Liegety, de Trappes. Je suis également membre du Collectif « SOS RN10 Danger » qui a été créé il y a une dizaine d'années. Je suis une ancienne élue très perturbée par la Nationale 10 actuellement. Monsieur le Président, je vous remercie de me donner la parole. Je remercie aussi la Commission du travail effectué jusqu'à maintenant, je remercie les personnels et techniciens de la DDE et autres.

Je ne suis pas une technicienne en ce qui me concerne. Je suis très inquiète de tout passage en milieu urbain parce que, à Trappes, nous sommes bien placés pour savoir ce qu'est une autoroute

en milieu urbain. La RN10 a actuellement fonction d'autoroute en milieu urbain. J'ai été sensible au fait que l'on a parlé des piétons. Le Monsieur tout à l'heure derrière moi parlait de Fresnes ou je ne sais plus... Moi, j'ai un permis mais je ne l'utilise pas. Je ne m'en sers pas. Je suis plus piétonne, plus cycliste. Je ne vais pas dire que je ne vais pas en voiture quelques fois et même souvent. Ce qui m'inquiète, c'est ce passage en milieu urbain. Aujourd'hui, la possibilité est donnée aux piétons et aux cyclistes de s'exprimer. C'est aussi la possibilité pour nos handicapés en fauteuil de s'exprimer. J'ai été longtemps Présidente d'une association qui gère des établissements de personnes handicapées et à Trappes, nous sommes dans une ville où il y a beaucoup d'handicapés en fauteuil, pour certains, victimes de maladie et pour d'autres, d'accident de la route. Nombreux sont passés à Garches et je ne vous fais pas de dessin. La parole est donc donnée aux piétons en ce qui concerne une autoroute en milieu urbain. Avec l'exemple de Trappes actuellement, nous sommes dans une ville où les handicapés en fauteuil n'ont pas de lieu de passage. Ils ne peuvent pas franchir la Nationale par le pont et ils ne peuvent pas passer en souterrain ! La même chose pour un grand nombre de personnes âgées, cardiaques ou autres. Donc, parole aux riverains et aux piétons. Moi, je ne suis pas vraiment riveraine. Je le suis à 300 mètres ! A 300 mètres, on ne souffre pas ! On a un peu de bruit, bien sûr. Par contre, je suis victime de cette ville coupée en deux et meurtrie depuis si longtemps. Je pense au nombre d'accidentés : nous avons eu des accidentés de Trappes et d'ailleurs. Je pense aux camions qui transportent des produits dangereux. Cela ne me semble pas possible aujourd'hui dans un monde qui devrait être tourné vers le progrès que l'on puisse réaliser une autoroute en milieu urbain. Moi aussi, j'aime la nature et les petites fleurs ! Je suis une fille de la campagne ! Je gardais les vaches quand j'étais jeune ! J'aime donc les prés et les petits oiseaux. Je pense qu'à un certain moment, il faut savoir faire un choix qui est en fonction de l'humain et des perspectives humaines. C'est ce choix que je demande. Aujourd'hui, comment va-t-on faire pour gérer les travaux quel que soit le milieu urbain ? A Trappes, je pense que cela ne peut pas être la solution qui sera choisie par le gouvernement quel qu'il soit. C'est une solution tellement irréalisable, le Monsieur vient de le dire ! C'est irréaliste ! Je ne vois pas comment on fera, même si je fais confiance aux techniciens et à ce qui peut se réaliser. Je fais confiance aux tunneliers. Mais, pensez aux piétons ! Ce Monsieur disait que du côté de Fresnes, on roule. Mais, l'environnement, qu'est ce que l'on en fait pendant ce temps-là ? Voilà. C'est tout ce que je voulais dire. S'il y a un passage – et il y en a un – c'est celui-là qu'il faut faire en essayant de faire le maximum pour qu'il n'y ait pas de nuisances pour les populations et pour qu'il y ait un viaduc ! Il nous apportera la beauté car la beauté est possible. Voilà ce que j'espère et ce que les gens pourront entendre. Je pense à tous mes amis qui ont été tués sur l'autoroute !  
*Applaudissements. Bravos.*

### **Gilbert CARRERE**

Madame, je ne sais pas si vous cherchiez le succès mais vous l'avez trouvé ce soir ! Je voudrais demander à Monsieur Labrousse et à la DDE en général comment répondre à cette question en plusieurs mais qui dit ceci : surtout quand on est piéton, comment vit-on à Trappes pendant la longue durée des travaux, même alternatifs et même en tunneliers ?

### **Michel LABROUSSE**

Alors, rétablir tous les itinéraires, même piétons, et les aménager pour les personnes à mobilité réduite, fait partie des exigences du chantier. Voilà pour le premier point.

Pour répondre quand même à l'intervention de Madame à laquelle je suis très sensible, je voudrais rappeler que l'objectif pour le maître d'ouvrage est de réaliser le prolongement de l'Autoroute A12

(quelle que soit la Famille), de pouvoir requalifier la RN10 en boulevard urbain, de pouvoir redonner donc à la RN10 des caractéristiques d'une route apaisée et de pouvoir restaurer des fonctions qui n'existent plus aujourd'hui. Je pense notamment aux piétons. Nous avons des photos qui ont été prises dans les Yvelines avec des niveaux de trafic qui sont comparables à ceux que nous prévoyons sur la RN10. Nous pourrions, si vous le souhaitez, en montrer des illustrations pour que tout le monde puisse voir une image de boulevard urbain puisque l'on parle de boulevard urbain depuis très longtemps. Voilà. C'est sur la route départementale 307 qui va vers Vaucresson. Aux alentours de Le Chesnay, elle a un trafic qui est proche de 30 000 véhicules par jour. C'est une route à deux fois deux voies. Vous voyez qu'au milieu, il y a un séparateur. Il n'est pas revêtu mais ce n'est pas une glissière métallique ou une glissière en béton. Il y a de l'éclairage public et il y a des trottoirs. Cela ressemble à un boulevard beaucoup plus qu'à une autoroute. C'est un exemple. J'ai d'autres vues qui peuvent suggérer les objectifs à atteindre. Il y a aussi des camions mais qui ne font que la desserte locale. Là encore, rappelons selon le maître d'ouvrage les prévisions sur la RN10 dans l'hypothèse où le prolongement de l'autoroute A12 serait réalisé : il n'y aurait plus que 1, 2 ou 3 % de transit de poids lourds. Les seuls poids lourds qui circuleraient seraient ceux qui viendraient approvisionner les supermarchés ou les grandes surfaces du secteur.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! On va revenir sur le sujet, si vous le voulez bien ! J'ai une autre question qui est posée et que je lis. Elle vient de Monsieur Henri Pailleux qui demande : « *Dans l'hypothèse d'un réaménagement lourd de la RN10, on ne peut pas ignorer les nuisances économiques résultant des travaux. C'est le cas de communes de la RN10 avec des chiffres d'affaires de certaines entreprises qui vont s'écrouler. On peut même prévoir des faillites. Le maître d'ouvrage a-t-il tenu compte et de quelle manière de la hauteur des coûts dus aux nuisances sur l'activité commerciale riveraine ?* » *Applaudissements.*

### **Michel LABROUSSE**

A ce stade des études, il n'y a pas de données complètes qui nous permettent de nous concerter avec les commerçants ou les associations de commerçants pour pouvoir évaluer l'impact. Il faut pouvoir y aller avec un dossier de niveau «étude d'avant-projet» et avec des schémas, différents scénarios concertés avec ces commerçants et ces industriels. Il faut voir de quelle manière nous pouvons maintenir les capacités d'accès pour les livraisons et la clientèle, pour le stationnement, sans remettre en cause cette activité. Mais il n'y a, *a priori*, aucune raison de penser que des commerces qui ont leur zone de chalandise sur laquelle des habitudes se font, puissent perdre pendant une durée du chantier, dès lors qu'il y a une bonne information et une bonne concertation avec ces commerçants et tous les industriels afin que l'on puisse gérer ensemble la situation. Il y a quand même d'autres cas où cela a été fait. Incontestablement, on ne peut pas le nier, il y aura certaines catégories de commerces et d'activités qui subiront une diminution de leur chiffre d'affaires pendant la période du chantier. Mais, là encore, je dirais que le pari qui est fait est de pouvoir, à l'issue du chantier, restaurer une attractivité et leur permettre de retrouver et d'améliorer leur compétitivité. C'est aussi cela l'idée. C'est de se placer dans une durée plus longue que celle du chantier.

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Oui, Monsieur, vous avez la parole ! Madame, excusez-moi, vous étiez à contre jour pour moi !

**Germaine ROBIN**

Je vous en prie. Je suis Germaine Robin, de La Verrière. Je vous en prie, Monsieur Carrère. Ce n'est pas le papier que j'ai préparé mais je vous signale comme ça que le trafic sur la N10 aujourd'hui, pendant les travaux, c'est 70 000 véhicules à Trappes. Sans doute pourra-t-on les faire passer. Sûrement. A quelle vitesse, ça... Combien de temps faudra-t-il pour aller de La Verrière à l'autre bout de Trappes, ça, je n'ose même pas l'envisager ! J'ai la mauvaise idée d'aller faire des prises de sang à Trappes, les bons jours, avec un peu de circulation, j'arrive à mettre une demi-heure. Là, je pense que je pourrai partir la veille. J'aurais peut-être une chance d'arriver, ceci dit avec humour ! Mais ce n'est pas là-dessus que je voulais intervenir au départ. Je voulais intervenir et je l'ai dit en aparté tout à l'heure à Monsieur Labrousse sur les tracés. Je n'ai pas l'intention de discuter sur le fait qu'ils vont apporter telle ou telle nuisance tellement ils sont invraisemblables et impossibles. La discussion elle-même me paraît insensée. Je n'ose pas imaginer que l'on puisse entrer dedans. Ce n'est pas imaginable ! On ne peut pas penser que ces 5 tracés qui nous « éventrent » (le terme a déjà été employé) puissent être évoqués. Pour moi, ce n'est pas possible et on ne les évoque pas, point ! Cela ne fait pas partie des choses possible ! *Applaudissements.*

Comme, tout de même, nous souhaitons cette autoroute. J'entends des « *Ah bon !* » derrière. Mais, oui ! Cette autoroute, nous la voulons ! Nous savons qu'elle est indispensable, ce qui n'est pas forcément l'avis de tout le monde. Donc, les questions que je vais poser s'adressent au tracé qui passe par le Pommeret car c'est le seul qui ne touche pas La Verrière. Il n'y en a pas 50, il n'y en a qu'un ! Ma question s'adresse au maître d'ouvrage et elle peut se situer à plusieurs niveaux. Je pense que, dans le débat, vous avez peut-être l'intention de prendre les différents tracés les uns après les autres. Toujours est-il qu'il serait intéressant de savoir, lorsque l'on sera sur un tracé qui passe par le Pommeret - qui n'est pas celui où il y aura le plus de riverains tout de même ou alors, je ne sais pas compter - quelles seront les mesures prises pour que les voiries communales soient préservées par des circulations dues au chantier. Il va y avoir du bruit ! Comment est-ce qu'on les gère ? Il va y avoir des poussières et autres choses de ce genre pour les travaux réalisés en été par exemple. Un certain nombre de choses vont devoir être gérées. Et puis, il y a tous les cantonnements de chantier qui vont bien devoir être posés quelque part.

Pour autant, je pense que tout cela est réalisable. Mais comme je l'ai dit, je ne suis pas technicienne mais institutrice. Pourtant, cela m'intéresse car ce qui se passe à côté de chez moi ne m'est pas indifférent. Je veux savoir comment vous envisagez de résoudre tous ces problèmes. *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Merci, Madame. Monsieur Labrousse, c'est une question qui touche un tracé très précis d'après ce que j'ai compris. Vous souhaitez répondre maintenant ou après ?

**Michel LABROUSSE**

Maintenant et sans doute un peu après, pour apporter quelques précisions. La réponse que je vais faire est générique aux différentes solutions. A ce stade, c'est bien que vous ayez posé cette question car nous voulions souligner qu'il y a effectivement une différence importante entre la Famille 1 et les trois autres Familles. Il est bon de rappeler que les Familles 2, 3 et 4 se font hors emprise de la RN10. Sur la RN10, on l'a déjà expliqué, on a cette énorme difficulté d'avoir à gérer le chantier avec la circulation et les usages riverains. Sur les tracés des familles 2, 3 et 4, on est hors emprise de la RN10. Sur une très grande partie du linéaire, on est sur des emprises qui sont dégagées. Par exemple, l'emprise sur Montigny-le-Bretonneux est une emprise sur laquelle on peut faire circuler les véhicules pour les emmener jusqu'au chantier un peu plus loin qui auraient besoin d'accéder au chantier. On aurait simplement (si j'ose dire) à gérer les intersections avec les autres voies. On aurait la possibilité également sur ces emprises qui sont réservées de mettre toutes les installations de chantier et les aires de dépôt qui bougeraient au fur et à mesure de la construction de la route. Voilà de manière très simple comment on peut gérer le chantier dans son principe général pour les Familles 2, 3 et 4 et en particulier la Famille 4 par le vallon du Pommeret.

**Gilbert CARRERE**

Une question ? Oui, Monsieur ? Nous reviendrons après aux questions écrites.

**Monsieur BONY**

Bonjour, Monsieur Bony, de Trappes. Je vais reprendre juste un petit passage du dossier du maître d'ouvrage, en page 68. Habituellement, quand on présente un tel dossier, on a l'habitude de parler politiquement correct pour éviter de froisser certaines susceptibilités. Je lis : « ... *De plus, le chantier sous circulation est susceptible de créer une gêne importante tant aux usagers qu'aux riverains de la Nationale 10, le trafic actuellement supporté par la Nationale 10 étant très élevé et les emprises routières y sont bordées de zones fortement urbanisées. Il serait donc très délicat de réaliser des travaux, etc.* » Alors, j'ai malheureusement l'impression que la DDE pourra réaliser des choses. Réalisable n'est pas le bon terme et réaliste non plus. Comment comptez-vous faire vos travaux ? Comptez-vous couper la circulation le soir ? Comptez-vous faire vos travaux la nuit ? Comptez-vous faire vos travaux l'été ? Si vous faites vos travaux, comment allez-vous faire alors que la RN10 est une voie assez importante pour accéder aux différentes autoroutes qui partent vers le sud de la France et donc vers les vacances ? Les gens ne vont pas supporter huit ans de travaux. Il va falloir à un moment ou à un autre que vous soyez plus rapide. J'ai souvent vu l'A86 fermer l'été et, effectivement, il est souvent plus facile de fermer une voie interne qui permet de délester les autoroutes A10, A6 et A11. Vous auriez du mal à fermer la Nationale sans causer la mort des différentes personnes qui habitent près de la voirie locale. Sur Trappes, je n'imagine même pas à l'heure actuelle comment vous allez faire pour construire un souterrain. Devant la Mairie, vous allez devoir faire un souterrain avec deux minuscules voies de contournement d'à peu près 3 ou 4 mètres. J'ai de la chance, je ne suis pas un riverain direct. *Applaudissements.*

**Michel LABROUSSE**

Je vais faire une première réponse qui sera complétée par Julien Siquier qui expliquera de quelle façon nous avons géré des situations sur des axes aussi circulés que celui de la RN10. Tout d'abord, je ne retire aucun mot de ceux que nous avons écrits dans le dossier de débat. Je ne cache

pas que réaliser un chantier sur la RN10 est quelque chose de délicat, difficile, perturbant, traumatisant. C'est clair. Tout chantier apporte des perturbations et des nuisances. Il les apporte de manière différente mais c'est quelque chose de perturbant, voire traumatisant pour tous ceux qui ont à le subir. C'est très clair. Après, notre métier à nous les techniciens et d'apporter les solutions et les techniques, dès lors qu'une solution est choisie par l'autorité - en l'occurrence le Ministre de l'Équipement - et de mobiliser ce savoir-faire et ces techniques pour que cela dure le moins longtemps possible, que cela soit le moins embêtant possible et qu'on s'y prenne au mieux. Voilà pour le premier point. Oui, Monsieur, ce qui est écrit dans le dossier de débat est la vérité. Il faut bien la rappeler ici.

Deuxième point pour illustrer que tout chantier a des impacts. Lorsque nous ferons la requalification de la RN10 avec la couverture urbaine devant la Mairie de Trappes, quand nous referons également les deux carrefours avec la RD912 et la RD23 et également d'autres ouvrages encore, il y aura le même type de difficultés. Simplement, ce sera sur une longueur beaucoup plus courte. Mais, il y aura le même type de difficultés à gérer. Donc, il faut bien aussi l'avoir en tête.

Après, comment va-t-on faire ? On va essayer au maximum de maintenir la circulation sur l'axe. Là encore, il ne faut pas se faire d'illusion, comme il y aura une dégradation probable de la vitesse et du confort, des usagers prendront des itinéraires de contournement. C'est une évidence. Là encore, il y a un travail à faire avec les collectivités pour gérer la police de la circulation et pour dissuader le maximum. Et puis, oui, il nous arrive de profiter de périodes favorables pour faire des coupures de la circulation. Il vaut mieux quelque fois mettre le paquet pendant les deux ou trois semaines qui sont favorables plutôt que d'avoir un chantier qui s'étale pendant une période plus importante. Dans tous les cas, on respecte la réglementation. Cela veut dire que l'on ne va pas faire de bruit la nuit. On ne va pas mettre des nuisances intolérables à des périodes où les gens sont chez eux. Vous voyez ce que je veux dire ? C'est la raison pour laquelle, sur la RN10, on prévoit une durée de chantier totale de huit ans, ce qui est environs deux fois plus important que la normale, car il faut qu'il y ait ces temps d'arrêt du chantier la nuit et à certaines périodes de grands départs. Il y a une réglementation qui interdit la circulation des poids lourds à une certaine période et il y a une réglementation qui interdit les chantiers à certaines périodes. Voilà pour les grands principes. Julien va donner quelques exemples de modalités que nous avons gérées ainsi.

## **Gilbert CARRERE**

Rapidement, s'il vous plaît.

## **Julien SIQUIER**

Rapidement, si je continue à prendre l'exemple de Trappes, il y a deux choses. Il y a le rétablissement des piétons et il y a le rétablissement des routes départementales qui sont traversantes. Et puis, il y a le fonctionnement de la RN10 elle-même. Pour l'exemple du Pont Marcel Cachin, on peut imaginer des dispositifs d'autopont provisoire qui nous permettent d'avoir des dispositions transitoires nous permettant de rétablir la circulation qui traverse la RN10. C'est une solution. Pour les piétons, on a dû bloquer une circulation qui était existante sur l'A86 et on a mis en place une passerelle provisoire pendant les trois ans qu'ont duré le chantier pour rétablir le cheminement de piétons que l'on avait coupé à cause de notre chantier. Ce sont des solutions transitoires que l'on peut mettre en place pendant notre chantier. Sur les coupures de nuit, on ne fait jamais de coupure de nuit dans un milieu urbain. Quand on fait des travaux de nuit, on les fait en pleine campagne, là où il n'y a personne. Voilà. Les neutralisations ponctuelles que l'on peut

faire, comme le disait Monsieur Labrousse, dont des opérations commandos qui sont dans des périodes très favorables. Quand on fait cela, on hésite à le faire mais on prend toutes les précautions nécessaires pour que cela ne soit pas trop perturbant. On l'a fait sur la RN286 et l'élargissement à trois voies. Pendant trois jours, on a neutralisé la circulation à une voie. C'est passé parce que l'on était en plein mois d'août mais c'est extrêmement rare que l'on neutralise la capacité de la route sur laquelle on travaille. On s'efforce toujours de garder la capacité de la route sur laquelle on travaille et à rétablir la circulation des routes qui sont traversantes et, bien sûr, la circulation des piétons.

### **Gilbert CARRERE**

Est-ce que derrière cette question-là, il n'y en a pas une autre qui est celle-ci : « *Des différents tracés qui sont dans le dossier, est-ce que celui qui a été évoqué sur la RN10 n'est pas le plus perturbant ?* » C'est un peu la question qui est derrière le sujet, me semble-t-il.

### **Julien SIQUIER**

C'est sûr que c'est un tracé qui est perturbant et difficile. C'est ce que l'on a marqué dans le dossier de débat. Comme on a dit tout à l'heure, on peut tout faire mais c'est plus ou moins difficile. Après, il y a des étapes clés que sont par exemple la déclaration d'utilité publique pour laquelle on prend des engagements très forts comme le maintien de la circulation, les accès des riverains, les poussières, le bruit, les vibrations, etc. On s'engage quand même à des choses assez fortes. Effectivement, le tracé de la RN10 est un tracé qui va être difficile sur des conditions de chantier mais on peut faire des choses pour maintenir la vie autour du chantier. Plus il est cher et plus il est difficile ! Voilà ! C'est très clair !

### **Gilbert CARRERE**

Merci. S'il vous plaît ! Nous allons revenir quelques secondes aux questions écrites. Après, je reviendrai vers vous. Monsieur Beaucire ?

### **Francis BEAUCIRE**

J'ai en mains plusieurs questions mais je ne vais pas les lire toutes. Elle tournent toutes autour d'une question. On voit parmi vous qu'il y a des gens qui sont très dubitatifs et qui doutent de la possibilité de faire passer à la fois des voitures, des riverains et de faire des travaux. Et puis, le maître d'ouvrage répond qu'il a des solutions qui sont connues et qui font partie de son savoir-faire. Ce sont un peu comme des chiens de faïence qui se regardent. Il y a des gens qui proposent une solution pour s'en sortir à travers leurs questions et qui disent : « *On a bien quelque part, en Ile-de-France ou ailleurs, des chantiers qui vont ressembler de très près au chantier dont on est en train de parler. Est-ce que vous pouvez en citer ?* » Cela commence à être fait, donc c'est un peu redondant. Et puis, il y a quelqu'un qui va plus loin et qui dit : « *Des chantiers comme celui-ci, on en connaît un pas très loin* ». Je vais lire : « *La réduction à deux fois une voie pour la préparation du chantier d'élargissement de la RN10 entre Rambouillet et Aably a conduit le dimanche 28 mai à une retenue de voitures de 5 kilomètres. Comment va-t-on faire ici ? Est-ce que l'on aura une congestion ?* » C'est tout cela qui est derrière cette question. Je pense qu'elle est intéressante. Et puis, il y a une autre question qui est relative à un chantier beaucoup plus proche de nous que cette autoroute qui est encore une autoroute du futur aujourd'hui. Ce sont les travaux d'attente – c'est

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
comme cela qu'ils ont été appelés un certain nombre de fois – pour lesquels les problèmes vont se  
poser de la même façon. J'imagine que vous avez une vision très précise des choses. Voilà un petit  
résumé en espérant ne pas avoir déformé trop vos propos.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, oui ?

### **Michel LABROUSSE**

Je vais répondre au dernier volet de cette question multiple. La solution d'attente, c'est ce que l'on appelle la requalification de la RN10. Rappelons qu'il y a l'objectif de réaliser des aménagements de carrefours, de protection urbaine, phonique, de points de sécurité, etc. On appelle cela « solution d'attente » en attendant que se fasse le prolongement de l'autoroute A12 puisque cette opération d'attente a été inscrite au Contrat de Plan dans la perspective du prolongement de l'autoroute A12. On va dire que c'est une première tranche de la requalification de la RN10, puisque ces aménagements seront quoi qu'il en soit utiles pour cet objectif à long terme. Dans l'hypothèse où le prolongement de l'autoroute A12 serait réalisé, il y aurait après cette opération d'attente, une deuxième grande phase. J'indiquais lors d'une précédente réunion que son coût serait de l'ordre de 50 000 euros et permettrait de faire un aménagement complet en boulevard urbain comme on l'a présenté. Donc, Julien a donné tout à l'heure des exemples sur le mode de rétablissement du boulevard Cachin. Monsieur Beaucire, ceci est un des éléments de réponse et Julien peut développer sur la manière dont nous envisageons pouvoir réaliser ces travaux de requalification de la RN10 en maintenant la circulation de la RN10.

Après, il a été évoqué dans la question qui a été posée, les perturbations actuelles qui existent sur la RN10 pour sa mise en deux fois deux voies entre Rambouillet et Ably. Là encore, on est dans un contexte différent, il faut le rappeler. On est en rase campagne et non pas en milieu urbain. Le parti qui a été pris a été de réduire en deux fois une voie la circulation pour des raisons à la fois de disponibilité d'emprise pour réaliser des voies futures pendant que l'on fait rouler la circulation sur des files qui sont réduites. Une fois que les choses sont réalisées, au fur et à mesure, on fait basculer la circulation. Cela répond également à un objectif de sécurité. Lorsque l'on a trois voies, on réduit à deux en utilisant la voie centrale avec un objectif de sécurité. Oui, cela contribue à une dégradation de ce que l'on appelle « le niveau de service ». Oui, cela conduit à des congestions, notamment lors des retours de grands week-ends. Comment peut-on diminuer à défaut de neutraliser complètement ces inconvénients ? C'est notamment grâce à l'information routière. On n'en a pas parlé mais l'information routière est un élément essentiel. On veut donner le maximum d'informations sur les phases de chantier, les conditions de circulation qui sont les plus pénalisantes et qui permettent aux différents usagers de occasionnels ou habitués de ne pas tomber au mauvais moment. Là encore, on ne va pas avoir une situation idyllique. Gérer un chantier, c'est essayer de trouver la moins mauvaise solution, celle qui va diminuer au maximum la gêne occasionnée par le chantier.

### **Julien SIQUIER**

Pour compléter sur la partie Rambouillet/Ably, effectivement, pour des raisons de sécurité, parce que l'on n'avait pas envie que les gens roulent « comme des fous » juste à côté d'un chantier, on a cherché à les faire ralentir. On a mis des bandes rugueuses pour qu'ils aillent moins vite.

L'information est effectivement un point clé. On a constaté qu'il y avait des bouchons. Comment réagit-on ? On est en train de contacter des radios, des sites Internet de circulation, pour faire de l'information et prévenir les gens afin qu'ils adaptent leur parcours et les heures auxquelles ils partent. C'est une solution pratique.

Sur la requalification d'attente de la RN10, en ce moment, on mène des études d'avant-projet qui sont un peu plus détaillées. On réfléchit aux questions de phasage, évidemment. C'est un point essentiel. Sur les carrefours, on réfléchit à des phasages sur lesquels on découpe le projet en quatre ou cinq parties dans lesquelles, toujours le même principe, on fait des basculements. On maintient évidemment les voies de la RN10 et on maintient les traversées. Mais on fait par petits morceaux. On bascule certaines parties, on fait un petit morceau, puis on rebascule. C'est un petit peu plus long mais on a l'exigence de maintenir toujours les circulations. J'en ai un petit peu parlé tout à l'heure, mais c'est le cas du projet de Trappes qui serait fait en deux ou trois morceaux. C'est un projet très contraint mais qui est réalisable. On étudie en ce moment avec les services techniques et avec les collectivités pour nous aider à trouver des premières solutions. Après, on ira plus dans le détail dans notre phase de projet.

### **Gilbert CARRERE**

Merci. Nous allons laisser la parole à une dame, Dominique Leuchon qui demande la parole depuis un long moment et à qui je demande ce qu'elle veut nous dire ! Dominique Leuchon est-elle là ? Ah ! Elle a disparu, découragée ! Oui ?

### **Jean-Claude ROLLAND**

Oui, Jean-Claude Rolland de Maurepas. Je voulais vous faire part de mon cauchemar de cette nuit ! J'ai fait un cauchemar horrible. J'ai rêvé que le projet qui avait été adopté était celui proposé par un certain nombre de gens qui avaient abandonné toutes formes d'égoïsme et qui avaient mis en avant l'intérêt général avant l'intérêt particulier. Ils ont dit, « *en définitive, il n'y a qu'à tout mettre sur la Nationale 10, le boulevard urbain et l'autoroute A12 !* » La Nationale 10, on l'aménage, c'est Ok. Et l'A12, puisque qu'on creuse, on n'a qu'à continuer et on met l'A12 en dessous ! Je me suis dit : « *Tiens, on va aménager le carrefour Malmédonne à Maurepas ! C'est le carrefour qui permet le passage du CD13 jusqu'à la gare. On va donc avoir des gens qui vont venir creuser à niveau pour la Nationale 10 sous le passage du CD13 et en plus, on va recreuser de nouveau pour l'autoroute A12 !* » Parce que, je ne pense pas que le trafic routier, contrairement à ce que certains pensent, va diminuer, à moins que l'on ait une politique ferroviaire qui soit nouvelle en 2008 et que l'on se mette à transporter les camions par train, etc. Mais ce n'est pas pour demain. Il y aura toujours des camions. Je ne veux pas les voir sur la N10 ! Quand j'aurais 85 ou 90 « balais » et que mes petits enfants viendront me voir, je n'ai pas envie qu'ils se baladent sur la Nationale 10 avec le défilé des camions en permanence. Donc, il n'y aura plus de camion et il y aura encore des petits oiseaux dans le Pommeret et de l'air sain sur la RN10. Mais, ça, c'est un rêve. Mon cauchemar, c'est l'autoroute A12 par la Nationale 10. On passe par le Pommeret et on aménage convenablement la Nationale 10 pour qu'il y ait justement moins de circulation et que les gens dans tout le secteur (Maurepas, Coignières, Elancourt, Trappes, etc.) puissent vraiment vivre mieux ! *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Monsieur Labrousse, vous pouvez délivrer Monsieur de son cauchemar ?

**Michel LABROUSSE**

Monsieur a exprimé un avis. Je me garderai d'exprimer un avis sur son avis. J'ai quand même entendu à la fin de son intervention qu'une partie de son rêve, après son cauchemar, consisterait à réduire les caractéristiques de la RN10 pour instantanément diminuer le trafic. Pourquoi pas ? Mais, à ce moment-là, cela ne retire rien au problème d'écoulement du trafic qui arrive par le nord, par l'A12 et par le sud. Inévitablement, ce qui ne pourrait pas être écoulé par la RN10 se retrouverait dans vos voiries locales sur d'autres itinéraires et cela ne résoudrait pas le problème. Donc, à défaut d'une solution miracle, nous sommes toujours dans l'idée de trouver une solution pour écouler le plus gros du trafic au travers des 4 Familles proposées. Ensuite, lorsque l'on aura réglé ce problème-là, on pourra faire un aménagement définitif de la RN10 en boulevard urbain qui vous éviterait les cauchemars dont vous avez parlés.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, rapidement, s'il vous plaît !

**Gilles RABAUD**

Tout d'abord, Gilles Rabaud de La Verrière. Je fais confiance aux techniciens. Je pense qu'ils savent faire des tracés et qu'ils savent faire des travaux. Je pense que, la technique, ils la maîtrisent. Cette histoire, ce n'est pas une histoire technique, c'est une histoire humaine. Il s'agit de savoir si les tracés qui sont techniquement acceptables sont humainement acceptables. C'est ça le premier point. *Applaudissements.*

Mon second point est une question très particulière. Monsieur, j'ai compris – vous me direz si je me trompe – que vous aviez participé à la déviation de Pontchartrain. Or, au mois de juin 2004, en pleine discussion avec le Ministre des Transports précédent, il est paru un article dans Le Parisien qui se faisait l'écho de certains riverains concernés par cette déviation de Pontchartrain. Ces riverains se plaignaient de deux choses. La première, c'est que lorsque les camions et les motos passaient, ils les entendaient dans leur maison ! La deuxième est qu'il y avait des odeurs et ils se posaient la question d'où venaient ces odeurs.

Cet article est dans Le Parisien de juin 2004 ; je ne l'ai pas sous la main mais je pense que vous pourrez le retrouver. Je voudrais savoir pourquoi ?

**Gilbert CARRERE**

Merci. Monsieur Labrousse ou l'un de vous, Messieurs ? Allez-y.

## **Un intervenant**

Je crois qu'il faut rappeler ce qu'était la déviation de Jouars Pontchartrain. Historiquement, la Nationale 12 traversait le village de Pontchartrain comme le veut la tradition. Le village s'était construit autour de cette Nationale 12 dont le trafic avait grossi. Il n'atteignait pas celui de la RN10 mais il n'en était pas loin. L'Etat a lancé ce projet de déviation. Je ne sais pas si, à l'époque, se sont posées des recherches de variantes sur place. En tout cas, ce qui a été choisi, c'est de dévier Jouars Pontchartrain par le sud. Je crois que tout tracé neuf amène un certain nombre de nuisances pour les gens qui seront à proximité de ce tracé. Je crois que, globalement, nous avons recueilli beaucoup d'avis favorables sur cette opération une fois qu'elle a été réalisée. Elle a été très dure et c'est toujours une expérience traumatisante que ces travaux urbains pour les gens qui la vivent à côté. C'est un chantier de tranchée couverte qui s'est déroulé au milieu des zones d'habitations. Je crois qu'il y a plusieurs personnes qui ont subi ces travaux pendant quelques années et elles ont été bien soulagées que le chantier se termine et que la circulation soit ouverte. Effectivement, après cette trêve entre les travaux, après les gros travaux de terrassement, viennent les gros travaux d'équipement. Le chantier est un petit plus calme et, tout d'un coup, il est ouvert à la circulation. On a un flot de voitures qui vient libérer le centre ville pour se reporter sur une déviation qui est étudiée pour être placée dans une zone qui minimise les nuisances. Il ne faut pas exclure un report minimum des nuisances. Maintenant, je crois que tous les gens qui habitaient au centre ville ont été excessivement satisfaits de cette opération, d'autant plus qu'elle a été suivie par des travaux de requalification urbaine.

Finalement, la traversée de l'agglomération qui supportait des trafics importants a été délestée du trois quart de son trafic et on a pu redonner le centre urbain à ses habitants. Redonner le centre urbain à ses habitants, c'est transformer le deux fois deux voies en deux fois une voie, donner un peu plus de largeur aux trottoirs pour que les commerçants en bénéficient, faire des circulations douces, etc. C'est tout ce qu'a permis cette déviation.

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît. Il semble que cela ne soit pas tout à fait la réponse. Monsieur Merlette ?

## **Pierre-Gérard MERLETTE**

La question qui a été posée c'est : Premièrement, malgré que les travaux soient terminés, pourquoi est-ce que vous avez des vibrations ? Est-ce que c'est un phénomène de résonance ou autre ? Deuxièmement, cela concerne les odeurs, c'est-à-dire de la dispersion des carburants à l'entrée et à la sortie.

## **Michel LABROUSSE**

Il faudrait que l'on puisse voir cet article de Monsieur Rabaud. La tranchée couverte est au voisinage du hameau de Chênevières et, effectivement, nous avons régulièrement depuis la mise en service, par voie de presse ou par voie de courrier de particuliers, des plaintes selon lesquelles il y aurait des infiltrations d'eau, des vibrations, etc. Chaque fois que ces faits sont signalés, nous envoyons un observateur et éventuellement, le Laboratoire Régional pour qu'il fasse des mesures. Dans la plupart des cas, nous n'avons jamais pu vérifier le phénomène ou en tout cas vérifier qu'il se produisait de manière régulière et constante. Il y a des cas, peut-être que Jean-Pierre Felix pourra le

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
confirmer, de vibrations pendant quelques jours, lorsque l'on fait par exemple des travaux de forage. Lorsque le tunnelier de l'A86, récemment, a foré sous des habitations dans certains types de terrain, des vibrations ont été ressenties à la surface et quelque fois de manière très éloignée du chantier par des phénomènes de propagation. Je réponds « oui », sur certains chantiers à certaines périodes, il peut y avoir des vibrations. Mais, une fois que l'ouvrage est mis en service, c'est une boîte rigide et la circulation des poids lourds n'occasionne pas de vibrations. Il peut y avoir d'autres phénomènes, je le reconnais. Mais, là encore, je ne peux pas certifier que ces choses se produisent à Chênevières. Cela a été observé dans d'autres ouvrages. En sortie de tunnel, il peut y avoir des phénomènes de vibrations acoustiques auxquels il faut apporter des solutions complémentaires après la mise en service avec des atténuateurs ou ce que l'on appelle des « casquettes » qui vont supprimer ces effets. Parfois, cela peut se produire et on a des solutions, après la mise en service, pour les supprimer.

**Gilbert CARRERE**

Merci. S'il vous plaît ! Monsieur, annoncez-vous !

**Monsieur ALLARD**

Monsieur Allard, ancien Président de l'Amicale des Locataires et ancien Président du Basket Club.

**Gilbert CARRERE**

Très bien ! Votre question !

**Monsieur ALLARD**

Ma question est que l'autoroute A12 ne doit pas passer par des villes comme Coignières, Maurepas, Montigny, etc. car elle longe des pavillons, des maisons et des immeubles au bas de l'étang. Où vont se reloger ces gens-là ? Il n'y a pas de logement pour l'instant. Qui est touché ? Ce sont les personnes les plus pauvres ! Les personnes qui ont des moyens plus importants comme au Pommeret ne sont pas touchées. On n'a qu'à faire passer un pont par-dessus leurs pavillons et ce sera mieux ! Comme ça, il n'y aura pas d'histoire ! Il n'y a qu'à passer par le Pommeret ! C'est la seule chose à faire ! Cela coûte moins cher pour les contribuables ! Cela m'énerve d'entendre que l'on va faire passer l'A12 en dessous de la RN10 ! Vous parliez tout à l'heure des vibrations. Moi, je suis un ancien égoutier de la ville de Paris. Cela va sûrement toucher les pavillons qui ont des branchements. Il faudrait savoir à quelle profondeur sont les égouts et vérifier si cela ne va pas toucher leurs branchements ou faire des affaissements d'égouts. A Paris, c'est ce qui s'est passé. Ce qui m'énerve, c'est que vous discutez pour rien ! La facilité, c'est le Pommeret ! *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît !

**Michel LABROUSSE**

Nous sommes très sensibles aux propos qui viennent d'être tenus par Monsieur. Il a d'abord rappelé un sujet que nous n'avons pas encore abordé au cours de notre débat que sont les impacts du chantier sur les habitations. Même si nous l'avions évoqué la dernière fois, il est bon de rappeler que nous devons prendre des précautions particulières. Nous essayons au maximum de démolir, donc d'exproprier. Dans certains cas, il est nécessaire de faire des expropriations ou des acquisitions pour pouvoir réaliser l'ouvrage ou faire des installations. Cela fait partie de nos études de faisabilité de rechercher des solutions qui minimisent le plus possible ce genre de situations. Après, pendant la période du chantier, en cas de nécessité de relogement, il y a deux cas de figures. Il y a la solution que l'on va avoir avec les propriétaires et c'est plus une discussion d'indemnisation. Et puis, il y a tout le travail qui doit être fait avec les locataires. Comme nous l'indiquions au cours de la précédente réunion, dans tout le travail de concertation avec les communes, avec les bailleurs, avec lesquels la Direction Départementale de l'Équipement a l'habitude de travailler et avec lesquels il y a des formes de négociation et de contractualisation, la recherche de solutions de relogement fait partie de l'important travail préparatoire du chantier si cette solution occasionne... *Une personne dans la salle interrompt Monsieur Labrousse (sans micro).*

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît, Madame ! S'il vous plaît, Madame. Vous vous applaudissez toute seule, c'est déjà bien, mais vous n'avez pas la parole, excusez-moi ! S'il vous plaît ! J'ai deux questions écrites qui se rejoignent. Les personnes qui ont pris la peine d'écrire ont aussi le droit d'avoir des réponses à leurs questions ! Ce sont des questions intéressantes qui se rejoignent toutes les deux. La première est celle-ci : *« Depuis le début de cette réunion, seules les difficultés énormes posées par le tracé de la Nationale 10 sont évoquées. Cela veut-il dire que la DDE considère que tous les autres tracés présentent des nuisances et des contraintes techniques équivalentes ? N'y a-t-il pas un tracé qui minimise les nuisances et la durée du chantier ? Cette question est proche d'une autre question de Madame Barry de Montigny : « Pourquoi évite-t-on toutes discussions des nuisances à propos du tronçon commun (c'est souligné) ? Ici, sont présents des citoyens de toutes les communes et pas seulement celles riveraines de l'A10. » Voilà. Applaudissements.*

Alors, j'aimerais bien que ces deux questions soient jumelées dans la réponse du maître d'ouvrage.

**Michel LABROUSSE**

Pendant que je réponds, je vais demander que l'on me mette le profil en travers du tronçon commun dans Montigny. Alors, je l'ai dit. La difficulté se mesure d'une certaine manière au coût du projet. Plus nous traversons une zone urbaine, plus ces zones urbaines sont contraintes ; plus on touche, par définition, une population importante et plus on a des difficultés et des nuisances. Cela ne veut pas dire pour autant que l'habitant du Mesnil Saint-Denis va moins souffrir qu'un habitant qui est sur un autre tracé. Simplement le nombre de populations exposées n'est pas le même et les difficultés de réalisation du chantier ne sont pas les mêmes. Je crois qu'il ne faut pas dans ce débat essayer de comparer les nuisances ou les souffrances que peuvent avoir des riverains pour un chantier que ceux d'un autre chantier. Après, les différences se font encore sur le contexte dans lequel se font les chantiers.

Ensuite, nous sommes là pour répondre à toutes les questions. Pour la traversée de Montigny, nous rappelons la façon dont le maître d'ouvrage a présenté son dossier au débat public. Il est prévu 600 mètres de tranchée couverte à l'origine du projet pour le franchissement des voies ferrées et le profil en travers type qui est prévu est celui qui vous est montré actuellement. Il consisterait à enterrer le niveau de la route de 6 mètres par rapport au terrain naturel et ensuite, de profiter d'une zone de reculement de 45 mètres car l'emprise de l'autoroute fait 50 mètres. A droite, sur la vue, vous voyez qu'il y a une largeur de 45 mètres. Les réservations qui ont été faites dans les documents d'urbanisme sur la traversée de Montigny prévoient également une marge de reculement de 45 mètres. Cela veut dire que les maisons qui sont les plus proches du tracé sont au minimum à 45 mètres. L'idée est de profiter de cette emprise pour y mettre des dispositifs de protection tels que des buttes et des murs antibruit comme vous voyez ici.

Ensuite, nous avons bien entendu au cours des réunions précédentes qu'il y avait des demandes pour que ce niveau de protection soit plus important et pour qu'il y ait des longueurs de tranchée couverte qui soient encore plus importantes, notamment pour les quartiers qui sont les plus près. Cela, nous l'avons entendu et Francis Rol-Tanguy, le Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France a rappelé que ce n'est pas au cours du débat public que le maître d'ouvrage va prendre une position. C'est un peu une manière de répondre à votre intervention de tout à l'heure, Madame. Le maître d'ouvrage est ici, avec la Commission Particulière, pour vous écouter et pour répondre aux questions. C'est le bilan qui sera fait par la Commission Particulière du Débat Public qui sera ensuite transmis au Ministre qui permettra à celui-ci de prendre une décision avec tous les éléments d'éclairage qui seront apportés par le débat. Pour la question sur le tronçon commun de Montigny, voici donc les protections qui sont prévues dans le dossier du maître d'ouvrage.

### **Gilbert CARRERE**

Oui ? Attendez s'il vous plaît ! J'ai une question qui est posée par Colette Moulin et qui est une question très technique, Messieurs, je vous préviens : « *Quelle chance ! Ce soir vous avons des techniciens pour répondre à cette question : comment creusez-vous les 20 mètres de profondeur (15, 10 mètres + 5 mètres de fondation) ? Quel engin utilisez-vous ? Quelle largeur sachant que les parois représentent environ un mètre d'épaisseur ? Quelle est la distance minimum des maisons à laquelle il est possible de travailler sans faire de dommages aux habitations environnantes ?* » Voilà. Vous avez répondu un peu, Monsieur Labrousse, dans la dernière partie de votre intervention, mais il reste la partie sur le creusement des profondeurs et sur l'utilisation des engins.

### **Michel LABROUSSE**

Jean-Pierre Felix va répondre.

### **Jean-Pierre FELIX**

Je pense qu'une bonne photo vaut un bon discours. Vous avez ici un exemple. J'en profite pour faire un petit rappel sur les hypothèses de nuisances que nous avons prises pour répondre aux études que l'on nous a demandées. Nous avons retenu trois types de nuisances qui sont celles que tout le monde retrouve sur ce type de chantier. Ce sont les vibrations, le bruit et la boue. Alors, la meilleure façon de répondre à toutes ces nuisances, c'est de les prendre en amont. Pour ce qui concerne les vibrations et le bruit, actuellement, vous avez pu le constater vous-mêmes, on ne fait plus du tout de parois de type palplanche puisqu'il faut enfoncer les palplanches avec un marteau et

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
cela fait des vibrations. Une palplanche, c'est une paroi métallique qui est en zigzag pour être suffisamment résistante. On prend cette tôle métallique et on tape dessus pour l'enfoncer. Cela fait des vibrations et du bruit et on n'utilise plus cette méthode. La méthode que l'on utilise, c'est celle dite des « parois moulées ». En quoi cela consiste ? Cela consiste en faire un trou qui est de la largeur de la future paroi et ensuite, on met du béton dedans. Comment fait-on le trou ? On fait le trou de manière à avoir un minimum de vibrations, d'où l'utilisation de systèmes en bêche. On ne fait plus de forage actuellement et on prend des bêches pour retirer le terrain. On met de la boue. C'est une boue assez particulière qui permet de retenir le sol. La seule nuisance sur laquelle on a quelques difficultés, c'est la nuisance de boue. Effectivement, cela apporte de la saleté autour du chantier ; mais, comme le disait Monsieur Siquier tout à l'heure, dans les cahiers des charges, on impose aux entreprises d'avoir des nettoyages de leurs matériels dès qu'ils sortent du chantier. A l'usage, on constate que c'est assez bien résolu... *Monsieur Felix hésite à continuer.*

**Gilbert CARRERE**

Messieurs, décidez-vous ! Est-ce que la réponse est complète ou pas ?

**Jean-Pierre FELIX**

Il semble que non.

**Gilbert CARRERE**

Complétez-la ! S'il vous plaît !

**Michel LABROUSSE**

*Chuchotant.* A quelle distance d'une maison tu peux faire une paroi moulée ?

**Jean-Pierre FELIX**

Vous avez eu des exemples qui sont très vieux. Les parkings de la ville de Paris ont été faits avec ce système de parois moulées et on a fait des parois qui étaient quasiment à l'aplomb de façades. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais c'est effectivement la boue que nous mettons dedans qui est une boue très particulière, qui consolide le sol et qui fait que l'on a pratiquement une paroi solide qui retient le sol pour éviter des tassements et des dégâts dans les façades. Simplement, on ne fait plus de forage, on fait du terrassement à la benne.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur ?

**De la salle**

Pierre-Jean Bouin, je suis habitant de La Verrière et Maire adjoint de la commune de La Verrière. Je suis également usager du parc. Monsieur Labrousse, vous venez de nous dire que le maître

d'ouvrage est là pour nous éclairer. Moi, je vous ferai une proposition méthodologique, c'est-à-dire reprendre la même méthode qui était proposée par Monsieur Beaucire la semaine dernière. Elle consistait à comparer en prenant les mêmes indicateurs les différents tracés. Je trouve que c'est intéressant car cela nous permet de voir à quel point les tracés sont différents. Je vous proposerai que l'on fasse la même chose concernant les travaux. Je constate en lisant le document qui nous a été remis que vous précisez les conditions de réalisation des travaux et je vois à travers ce qui a été dit par le maître d'ouvrage qu'il y a des différences considérables quant aux nuisances qui vont être causées et quant aux coûts que les différents tracés vont représenter. Pour passer en milieu urbain, par exemple, vous êtes obligés - pour tenir les impératifs que vous nous avez énumérés - d'imaginer des techniques qui sont fort coûteuses. Je vous rappellerai qu'il y a un certain nombre d'éléments qui se trouvent dans ce document. Je vais citer quelques phrases car vous avez quelques difficultés, me semble-t-il, à nous éclairer par rapport à cela. On a beaucoup parlé du tracé utilisant la Nationale 10 et on a vu combien il était difficile et combien il y avait de nuisances créées et de difficultés pour garantir la circulation. En page 69, j'avais aussi d'autres informations concernant le scénario 2C'. Je constate que le maître d'ouvrage dit : *« L'étroitesse de la trouée verte disponible entre les limites des propriétés riveraines rend plus délicate la phase des travaux et notamment la réalisation des parois moulées »*. Plus loin, vous nous dites : *« L'insertion de ce projet dans le tissu urbanisé pourra paraître déstructurant pour la commune de La Verrière provisoirement enclavée en dépit des rétablissements de circulation »*. Puis, suit le scénario 3C pour le vallon du Pommeret. *En raison d'un tracé à l'écart des zones urbaines, aucune contrainte majeure n'est à signaler pour les populations pour les périodes de travaux »*. Ce sont vos dires, J'aimerais bien, sur le même principe que la dernière fois, vous procédiez à un comparatif à partir des mêmes indicateurs, de façon à pouvoir nous éclairer quant aux choix. Il ressort très clairement à partir de ce que vous venez de dire et à partir de ce qui est écrit ici, que les tracés sont très différents. Ils sont aussi très différents concernant les nuisances que peuvent occasionner les travaux et, par ailleurs, les coûts que vous allez être obligés d'engager pour réussir à avoir le moins de nuisances possibles. *Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Merci. C'est une question qui est importante et qui appelle beaucoup de précisions. Alors, ou vous répondez maintenant sur l'ensemble de la question, ou vous donnez les éléments que vous avez sous la main en vous réservant d'apporter des réponses écrites complètes et la Commission vérifiera. Cela sous-entend un développement relativement important. Vous le faites maintenant ou vous l'annoncez simplement et vous le complétez par écrit ? C'est votre choix.

### **Michel LABROUSSE**

J'annonce et je complète. Nous avons effectivement commencé à élaborer avec la Commission particulière un tableau avec des critères. Nous avons déjà travaillé depuis la dernière réunion sur la quantification des critères. Je suis prêt, en particulier avec Monsieur Beaucire, à poursuivre la construction de ce tableau sous son autorité. Et puis, nous pourrions définir avec lui quels sont les critères qui nous permettent de différencier les Familles au regard de cet aspect particulier du chantier. Nous l'avons fait sur d'autres valeurs reconnues comme l'environnement et je souscris totalement à la méthode.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Beaucire veut-il rajouter quelque chose ?

**Francis BEAUCIRE**

Non, pas grand-chose. Je suis heureux d'apprendre que la méthode que l'on a mise au point presque spontanément il y a quelques semaines fait son chemin dans vos services. On aura à la fin du débat public, j'imagine, un tableau complètement rempli ! C'est une très bonne nouvelle !  
Merci ! *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Vous aurez votre tableau complet, Monsieur. Oui ?

**Bernard NIVELET**

Bernard Nivelet de Maurepas. Je fais une constatation. Première remarque, à la dernière séance, tout était plein. Là, nous discutons des nuisances des différents projets et j'en conclus, si je compte les sièges vides, que cela me donne une indication de ceux qui ne sont pas intéressés par les nuisances.

Deuxième considération, il est 10 heures et cela fait deux heures que nous discutons des nuisances apportées par les trajets urbains et notamment la Nationale 10. Etant contre les trajets urbains, je suis pour le trajet du Pommeret bien que, depuis trente ans, j'utilise ce vallon pour mes loisirs. J'espère bien, suite à la petite note écrite que je vous ai communiquée, que le viaduc sera dessiné d'une façon telle qu'il s'intégrera bien dans le paysage. *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Continuez ! Ne vous laissez pas impressionner !

**Bernard NIVELET**

Je souhaiterais que nous passions maintenant à l'étude des nuisances apportées par le trajet rural.  
Merci, Monsieur le Président. *Applaudissements.*

*Brouhaha.*

**Gilbert CARRERE**

Attendez, attendez ! Monsieur Labrousse, s'il vous plaît ?

**Michel LABROUSSE**

Je suis prêt à répondre à la question si vous pouviez préciser. Si j'ai bien compris, vous voulez que l'on parle des nuisances qu'il y a par le tracé rural, par la Famille 4 ? Oui.

**De la salle**

Détaillez ! Détaillez les nuisances et les avantages !

**Bernard NIVELET**

Je précise que les nuisances du tracé 4 comportent Montigny. Vous avez commencé à répondre mais il faut compléter. Un certain nombre de personnes sont concernées par Rhodon, il faut en parler. Il y a le bout du vallon du Pommeret ! J'ai indiqué qu'il serait important que le viaduc s'intègre bien. Il y a sans doute plein d'autres choses mais il faut parler de tout cela ! Et maintenant ! Merci !

**Michel LABROUSSE**

Très bien. Vous avez précisé votre question et je suis prêt à développer la réponse. Je demande à ce que l'on mette la Famille 4 pour faire ma réponse. J'ai besoin de la vue cartographique, c'est tout. Alors le tracé de la Famille 4 débute par un tronçon commun à Montigny, vous l'avez rappelé. Je n'y reviens pas. Ensuite, il y a la traversée du bois de Trappes, dans lequel il y a un impact sur cette partie forestière. A ce stade du projet, nous envisageons un profil en travers qui est identique à celui que l'on a montré dans la montée de Montigny. Les nuisances qui sont apportées par ce chantier sont des nuisances qui sont apportées aux promeneurs qui ne sont pas des habitants au sens de « riverains » mais des habitants au sens le plus large. Ce sont des habitants des zones voisines qui viennent rechercher dans ces lieux une quiétude. *Contestations*. Ensuite, il y a le passage sur ce que l'on appelle le plateau agricole du Mesnil Saint-Denis à proximité de quelques villages. J'expliquais tout à l'heure que ce tracé étant réalisé sur des emprises qui seraient propres, c'est-à-dire qui seraient réservées au chantier, dans un premier temps, on délimiterai l'emprise du chantier. On mettrai des clôtures et des dispositifs qui empêcheraient physiquement des personnes de rentrer dans ces emprises pour s'exposer à des dangers de circulation d'engins, etc. On rétablirait, comme cela a été expliqué, toutes les circulations des voies communales et des itinéraires de promenade. Ensuite, le chantier aurait des nuisances à caractère environnemental. On aurait à prendre des précautions sur les écoulements des eaux, sur toutes les eaux qui sont rejetées par le chantier. Ensuite, on a le passage par le vallon du Pommeret qui se ferait par un viaduc. L'idée, c'est que le tablier du viaduc, sa hauteur, soit au niveau du plateau pour que l'on évite d'avoir ce que l'on appelle des déblais de part et d'autre de la crête.

Ensuite, on a là la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel avec la nécessité d'approvisionner le chantier. Ce chantier se ferait dans l'hypothèse qu'un déclassement aurait été prononcé par le Conseil d'Etat. Ce n'est pas pour autant que cela retirerait au lieu le caractère agréable qu'il a. Il y a également des villages qui sont à proximité et pour lesquels nous aurions les mêmes types de protections individuelles en termes de quiétude vis-à-vis des circulations de chantier. On aurait pendant la phase de chantier toutes les perturbations qui seraient apportées aux habitués de ce site qui ne pourraient plus s'y promener et y trouver l'agrément... *Contestations*. Je dis les choses de la manière la plus objective possible ! Ils viennent pratiquer des activités récréatives sur le lieu qui

profite à tout le monde, à tous les habitants quels qu'ils soient. Là encore, dans toute la mesure du possible, nous choisirions des techniques qui limiteraient la durée de construction de cet ouvrage d'art. Pour rester très simple, dans un viaduc, il y a des ouvrages massifs à réaliser (les culées) et il y a les piles de l'ouvrage pour lesquelles on a à faire des fondations plus ou moins profondes. Elles nécessitent la livraison de béton et de tout le matériel qui permet de réaliser cet ouvrage. Cela génère des circulations sur le secteur que l'on essaierait de privilégier par l'arrivée par les deux bouts. Mais comme l'on est dans un vallon et qu'il y a quand même des piles à réaliser, il y aurait des sortes de pistes provisoires comme cela a été fait au viaduc de Millau. Il y aurait très clairement des voies provisoires à réaliser qui supporteraient une circulation occasionnelle, mais une circulation de camions et d'engins tout à fait inhabituels dans les lieux.

Ensuite, on revient sur le Plateau des Néfliers en suivant un tracé qui n'est pas tout à fait calé et qui peut être revu. Nous avons bien identifié dans les premières séances du débat que nous devons mieux nous préoccuper de la proximité de Lévis-Saint-Nom et qu'il fallait rechercher dans le tracé un éloignement qui soit le meilleur possible tout en respectant les contraintes du périmètre de protection de la zone Seveso de Coignières. Aujourd'hui, notre idée, dans le dossier de débat, est d'avoir un profil en travers enterré un petit peu de la même manière que celui qui vous a été présenté à Montigny-le-Bretonneux. Nous réaliserions à ce moment-là les travaux très certainement depuis une arrivée par la RN10 pour réaliser les chaussées et les ouvrages qui sont là. En résumé, l'organisation du chantier se ferait pas les deux bouts mais pour le passage par le vallon du Pommeret où il faut bien réaliser un ouvrage important, la nécessité de circulation créerait des impacts et des nuisances à la fois pour les habitants des lieux et pour ceux qui, plus généralement, viennent à cet endroit-là pour y trouver un espace récréatif.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur, s'il vous plaît ! Vous avez déjà pris la parole, alors laissez un moment pour les autres !  
Oui, Madame ?

### **Danièle GONZALES**

Alors, je suis Madame Danièle Gonzales et je suis membre de l'association ADEMS (Association de Défense de l'Environnement à Mesnil Saint-Denis). Je voudrais avoir une réponse à ceci dans le domaine de la faisabilité à propos du tracé 3C de la Famille 4. Il s'agit de répondre au problème posé par le type d'environnement spécifique dans lequel se situe votre tracé 3C. Il traverse ou longe la forêt de Trappes Port Royal, site Natura 2000, et son implantation nécessiterait de très importantes protections, j'imagine, à cause de cette protection particulière. C'est ma première question. Quelle serait-elle ?

Ensuite, sur le plateau du Mesnil, il s'engage avec un diffuseur sur des terres argileuses très mouvantes sujettes à la formation de glissements de terrain bien connus des services de l'Équipement et sujettes à des effondrements nombreux sur le plateau. Il franchit également un oléoduc. Il nuit par conséquent inévitablement à la nappe phréatique et à tout le réseau de drainage installé sur le plateau à grands frais pour les agriculteurs.

Dans des cas semblables, je pense à la déviation de Pontchartrain. Des puits et des mares alentours ont tous été asséchés par les travaux, m'a-t-on dit. A ce sujet, nous vous avons indiqué dans une contribution qu'ils sont encore très utilisés dans les hameaux dans lesquels nous habitons. Ce type de terrains amène habituellement le maître d'œuvre à surélever le niveau du tablier de l'autoroute

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
(c'est ce que l'on m'a dit dans une entreprise de travaux publics) afin d'éviter ce phénomène. Cela a le désavantage d'amplifier le bruit de l'autoroute.

Donc, je passe sur les piles du pont dont on vient de parler, ce n'est pas la peine de renouveler la question. Alors, ma question au maître d'œuvre est la suivante : alors que vous nous proposiez récemment un encaissement léger de l'autoroute sur le plateau du Mesnil, me semble-t-il, comment pensez-vous résoudre le problème du terrain et tenir vos engagements le cas échéant ? Il y a des glissements et la surélévation du terrain semble nécessaire alors que vous parliez d'encaissement ? Comment comptez-vous résoudre ce problème ? Y a-t-il actuellement une autre méthode pour éviter les glissements de terrain et leurs conséquences fâcheuses sur les maisons avoisinantes ? Je pense à certains sites, comme Notre Dame de la Roche, qui sont très proches et qui sont des sites classés. La maison de retraite est tout près aussi. J'imagine qu'il en est de même pour les maisons de Montigny parce que cela doit être le même terrain. Voilà, je pose la question. Je voudrais savoir quelle est la solution quand on veut à la fois encaisser et éviter cette surélévation qui semble indispensable quand on est avec des terrains de ce type ? *Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Merci bien. Il y a, Madame, plusieurs questions dans votre intervention et je ne sais pas si Monsieur Labrousse peut toutes y répondre entièrement ce soir ou s'il va vous adresser une réponse écrite...

### **Michel LABROUSSE**

Fidèle à mon habitude, je vais essayer d'apporter rapidement une réponse. Et puis, si cela est nécessaire, je la compléterai. Là encore, Madame, je n'ai pas compris pourquoi vous parliez de surélévation. Nous sommes aujourd'hui dans l'idée d'enterrer le profil.

Ensuite, c'est sur ce point-là que je vais répondre et peut-être que je compléterai par écrit. Vous avez évoqué Natura 2000, vous avez évoqué des choses qui sont intéressantes mais cela mériterait des développements écrits. Ce que je veux vous dire, Madame, si vous me laissez répondre en quelques instants, c'est la chose suivante : quand nous réalisons des chaussées quel que soit le terrain que nous rencontrons, même si cela vous semble dur, les chaussées sont flexibles. Donc, on peut s'adapter au terrain. Par contre, le problème que vous évoquez sur ce type de plateau et de terrain, peut effectivement nous poser des problèmes pour des fondations d'ouvrage. Nous avons eu sur le plateau - nous l'avons vu au moment de la construction de la ville nouvelle quand on a réalisé des ouvrages routiers - des affaissements. Cela a été très rare mais quand on a réalisé des ouvrages, on a eu des piles qui se sont affaissées, malgré ce que l'on appelle les « campagnes de reconnaissance géotechniques ». Nous faisons des études amont, par la connaissance géologique de l'on a du terrain, ce qui nous permet de trouver la meilleure localisation de ces ouvrages. Ensuite, quand on connaît le type d'ouvrage que l'on veut réaliser, on fait des trous, des carottages, pour voir ce que l'on trouve dessous. C'est cela qui nous permet de trouver la bonne dimension des piles et des pieux dans lesquels sont fondés les ouvrages. Aujourd'hui, la technique nous permet de répondre à toutes les situations de terrain. Simplement, suivant la qualité ou l'instabilité du terrain que nous allons trouver, nous allons couler plus ou moins de béton et plus ou moins profondément.

**Julien SIQUIER**

Juste un complément, si on ne sait pas encaisser la route et si l'on a peur que les terres viennent s'écouler sur la route, on fait des murs pour soutenir la terre à certains endroits si l'on n'est pas sûr que cela tienne. C'est un premier point.

Sur l'écoulement des eaux dont vous parliez tout à l'heure, on peut se dire que l'on encaisse la route, donc où vont les eaux de la plateforme routière ? On peut les collecter sur les côtés et on peut aussi trouver des endroits pour les faire descendre là où le terrain est plus favorable et les amener dans des exutoires qui sont en dessous. Si on n'y arrive pas par cette méthode-là, on peut aussi relever les eaux par des pompes. Cela se fait.

**Gilbert CARRERE**

Très bien.

**Francis BEAUCIRE**

Deux questions écrites avant que vous ne repreniez la parole et qui tournent autour des conséquences des chantiers. A part cela, elles n'ont pas de rapport l'une avec l'autre. La première : « *Quand la fameuse boue dont vous parliez tout à l'heure et qui semble un peu mystérieuse ne produit pas tous ses effets et qu'il y a quand même des fissures, est-ce que l'on indemnise les gens ?* » Et puis, j'ai envie d'y greffer une deuxième question : « *Lorsqu'il y a perte du chiffre d'affaires des commerces, est-ce que l'on peut envisager des indemnités ?* » De mon côté, il me semble avoir entendu parler de ça avec les chantiers de tramway dans certaines villes de province en France. Voilà. Il s'agit de questions concernant les indemnisations en cas de dégâts causés en termes économique ou en termes de construction.

Et puis, j'en profite pendant que j'ai le micro, je pose une seconde question qui concerne un dégât « collatéral » du chantier : « *Lorsqu'il y a de la congestion, les automobilistes ne sont pas complètement idiots et cherchent à y échapper. En conséquence, est-ce que vous prenez en considération les évasions de trafic en direction des voiries adjacentes et des voiries locales pour contourner les bouchons ? Est-ce que cela fait partie de la façon dont vous concevez la gestion du chantier ?* »

**Michel LABROUSSE**

Je vais répondre en deux temps.

Je vais d'abord répondre à la seconde question sur l'évasion du trafic. Pour vous donner un exemple, sur l'élargissement de la RN10 entre Rambouillet et Ably, on craint justement qu'il y ait des évasions de trafic sur les voies latérales et on a donc mis en place des dispositifs de comptage de trafic sur les voies communales ou départementales latérales. On a fait un premier état et on va faire d'autres comptages pendant le chantier pour nous permettre de voir justement la différence de trafic sur ces voies. A partir de là, si on a constaté des dégradations, sur le cas présent sur ce chantier, on s'est engagé à réparer les routes qui auraient pu être dégradées de par un accroissement de trafic dû à notre chantier.

**Julien SIQUIER**

Je voudrais pouvoir vous apporter les éléments concernant Jouars Pontchartrain et la façon dont ont été gérés les quelques dégâts que l'on a pu observer dans les habitations riveraines suite au chantier. Alors, il peut y avoir des vibrations et des problèmes de mouvements d'eaux. Comment le gère-t-on sur le terrain ? Je crois que, avant le démarrage des travaux, la première étape est de faire un constat d'huissier de l'état des habitations pour bien figer cet état initial et noter s'il y a déjà des désordres dans les habitations.

Le second problème que l'on rencontre à Jouars Pontchartrain pendant la réalisation de la tranchée couverte, étant donné que l'on baissait le niveau de la route, on s'est retrouvé devant une nappe souterraine. On s'est retrouvé à traverser un courant d'eau. La réalisation des travaux et l'implantation de cet ouvrage pouvaient laisser craindre des perturbations dans ces mouvements d'eaux et des risques d'assèchement de puits de riverains. Ce qui nous avait été proposé par le Laboratoire, c'était de faire des relevés de mesure de profondeur d'eau. On va enregistrer la situation initiale au moyen de logiciels qui nous permettent de faire le calcul. Lors de la conception de l'ouvrage, il avait été modélisé qu'il n'était pas attendu de perturbations conséquentes de cette nappe. Néanmoins, à la réalisation des travaux, on va avoir une période d'un an ou deux ans où les mouvements tendent à se rééquilibrer. On peut avoir certains phénomènes comme des puits qui ont été asséchés périodiquement. Maintenant, on a pu observer sur des propriétés très proches de l'ouvrage, un assèchement complet du puits. Alors, le Tribunal Administratif a diligencé un expert qui s'est penché sur ces problèmes de puits et qui a pu, soit prescrire un approfondissement du puits, soit une indemnisation du propriétaire par rapport à l'avantage qu'il pouvait tirer de son puits.

Sur les habitations, fort de l'état des lieux qui avait été réalisé avant les travaux, ce même expert désigné par le Tribunal a fait le tour de tous les plaignants et est allé noter les désordres conséquents au chantier et proposer une indemnisation. Cette indemnisation a été versée dans les six mois qui ont suivi la décision du Tribunal. Oui, il existe des positions qui permettent de se prémunir contre les désordres des travaux et surtout, de les réparer.

**Michel LABROUSSE**

Enfin, il y a un principe de droit constant qui est la réparation du dommage lorsqu'il est du fait du maître d'ouvrage. Sans développer la théorie juridique, il y a dans le droit une notion pour les riverains de « supporter les inconvénients normaux » et un chantier normalement prévisible sur une route d'autant plus importante qu'elle est circulée rentre dans cette notion d'inconvénient prévisible. L'homme de loi considère que celui qui bénéficie de l'usage d'une route près de chez lui doit, à certains moments, en accepter les inconvénients normaux. Dès lors que les inconvénients sont anormaux, là, il y a une indemnisation. Alors, la frontière n'est jamais bien nette et elle est établie par ce que l'on appelle la jurisprudence. Dans tous les cas, selon le principe qu'un bon arrangement vaut mieux qu'un bon procès, les maîtres d'ouvrage recherchent toujours les arrangements des protocoles à l'amiable. Et si l'on ne s'entend pas à l'amiable, à ce moment-là, le propriétaire nous défère devant la juridiction compétente.

Voilà, de manière résumée, quels sont les grands principes.

**Gilbert CARRERE**

Merci. Il y a une main qui s'est levée avec au bout une manche verte. Est-ce que c'est votre manche, Madame ? Vous avez la parole.

**De la salle**

Oui, c'est bien la mienne. Merci beaucoup.

**Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi, Madame, mais on vous entend mal. Vous n'avez pas le micro devant vous ?

**De la salle**

C'est mieux comme ça ?

**Gilbert CARRERE**

Oui, c'est mieux comme ça et avec votre nom, c'est encore mieux !

**Cécile LEMAITRE**

Je m'appelle Cécile Lemaître et je suis de Montigny. Ce soir, on a évoqué toutes les nuisances qui pouvaient se développer autour de la construction de l'autoroute, du fait que cela traverse des agglomérations. Je veux préciser que tous ces trajets, même ceux que certains qualifient de trajet rural, passent par une agglomération, voir même plusieurs dont Montigny. *Applaudissements*. Pourquoi ne pas utiliser un vrai trajet rural ? Cela a déjà été évoqué. Certains ont déjà demandé à ce qu'un trajet qui passe par la Nationale 12 soit étudié. En fait, je ne le vois même pas sur la carte qui présente les différents tracés. Je voulais savoir où on en est de ce trajet et, puisque vous proposez de faire un tableau comparatif sur les différents trajets, que ce trajet qui passe par la Nationale 12 apparaisse dorénavant ! *Applaudissements*.

**Gilbert CARRERE**

Madame, si vous le permettez, si vous regardez bien le tableau qui est présenté, vous verrez que les 4 tracés de la DDE sont mentionnés. On va vous apporter le document du maître d'ouvrage et vous allez vous y retrouver sûrement ! Je vous indique qu'il y a encore deux autres tracés qui ne sont pas portés là-dessus et qui sont des tracés d'initiatives du public ; mais ils vont venir en débat aussi dans la prochaine séance du 8 juin. *Applaudissements*.

**Jean-Marie VARNIER**

Monsieur Jean-Marie Varnier du Mesnil Saint-Denis. La dame qui vient de parler m'a volé ma question. Mais, bon, j'en ai une autre. J'ai une réflexion à faire. J'espère que ma parole vaut celle d'un autre mais j'espère aussi que les nuisances éventuelles que l'on pourrait subir valent celles de

l'autre aussi. Ici, tout le monde demande à ce que cela passe par le Pommeret. Pourquoi pas ? Mais, qu'ils sachent quand même que pour que cela ne passe pas à 500 mètres de chez eux, cela passera à 200 mètres de chez moi ! *Contestations.*

Monsieur Labrousse a la bonté de mettre le tablier de l'autoroute à la hauteur du plateau, c'est-à-dire juste en dessous de mes fenêtres ! C'est très bien, comme ça ! Ensuite, on peut aussi parler de la zone de réservation de l'autoroute par rapport aux habitations soit 45 mètres. Quarante-cinq mètres, il faut s'en rendre compte, cela fait d'un bout de la pièce là, à l'autre bout. Je parle surtout pour les gens de Montigny. Mais, si vous enlevez les 20 mètres à peu près sur le talus, il reste quoi ? Il reste 25 mètres entre l'ouvrage et les maisons ! Est-ce que cela est acceptable ?

La question que je voulais poser par rapport à tout ça - mais je crois que la question n'est pas importante pour que l'on en parle car je l'ai déjà posée deux fois - encore une fois ce soir, c'est pourquoi n'y a-t-il pas une étude de tracé nord ? Effectivement, ce serait un tracé qui ne reprend pas la Nationale 12, mais au lieu de faire deux fois trois voies, on pourrait en faire plus. Il vaut mieux déranger 20 000 personnes que d'en déranger 25 000 ! S'il vous plaît, je ne vous gêne pas quand vous parlez, alors vous vous taisez un petit peu ! Pourquoi ne pas faire passer l'A12 par le nord de la RN10 en passant par Pontchartrain ?

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur, s'il vous plaît, vous posez une question qui est venue un peu longuement mais je la comprends. C'est précisément l'un des tracés qui a été indiqué de différents côtés et sur lequel nous avons demandé à la Direction de l'Équipement une étude complémentaire. C'est un projet de tracé dont nous ne savons pas, à l'heure actuelle, s'il est meilleur ou pas que ceux qui ont été proposés par la DDE, mais c'est un projet qui va venir en débat public avant la fin du débat et qui figurera dans les annexes ou même dans le corps de l'étude de la Commission particulière. Voilà. Donc, vous soulevez un sujet qui est déjà venu et qui nous paraît intéressant. Nous le mettrons à la disposition du public comme les autres. Voilà ce que je puis vous dire.

Encore deux questions et nous revenons aux questions écrites. Oui, Monsieur, vous demandez la parole depuis un moment je crois.

### **De la salle**

Monsieur [*inaudible*] de La Verrière. Je voudrais rebondir sur ce que le Monsieur de Montigny a dit. Je trouve complètement aberrant que cela passe à Montigny, c'est clair. C'est en zone urbaine aussi. Ce que je regrette, c'est que le problème de l'autoroute A12 se pose quand même depuis des années. A La Verrière, nous nous battons depuis très longtemps pour que cela ne passe pas par les tracés qui sont encore proposés aujourd'hui. A cette époque-là, on peut regretter que l'on ne fût pas du tout soutenu par Montigny qui ne bougeait pas beaucoup ! On peut le regretter aujourd'hui. Alors que, malgré tout, cet emplacement était déjà prévu à Montigny. C'était simplement pour répondre à ce Monsieur.

Moi, j'ai posé aussi une question depuis 4 ou 6 semaines sur le site concernant un tracé par le nord. Je pense effectivement qu'en 2006, cela me paraît aberrant que l'on puisse encore faire passer une autoroute en zone urbaine (la partie de Montigny est une zone urbaine). Il existe une zone rurale au-delà de la ville nouvelle, avec un tracé qui contournerait bien au-delà de Bois d'Arcy et qui

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
n'emprunterait pas la N12. C'est un tracé complètement nouveau par le nord. Il serait complètement rural !

Ensuite, pour en revenir au débat d'aujourd'hui, je pense qu'il aurait été bien - et il est peut-être encore temps - d'avoir du visuel. On a eu des mots, c'est bien. Mais cela aurait été bien que vous nous projetiez un film d'une construction d'autoroute en ville nouvelle, née à la barbe des habitants, et de voir ces énormes engins s'activer. Monsieur Felix nous avait dit à Elancourt que ces travaux seraient très sales. C'était vos mots. Là, vous avez un peu atténué. En tout cas, cela serait quelque chose de sale et de boueux. Vous aviez parlé de ça à Elancourt et là, vous avez un peu retenu votre propos. On imagine tous que ces travaux seront très sales, surtout s'ils sont à quelques mètres des habitants. C'est de la boue quand il pleut, de la poussière quand il fait sec, sans compter tous les désagréments qu'il peut y avoir autour.

Monsieur Labrousse, vous avez parlé tout à l'heure, pour le tracé rural, d'un ouvrage d'art exceptionnel. Je suis tout à fait d'accord. Cela me paraît très très bien. Cela serait beaucoup mieux que de détruire un autre ouvrage exceptionnel, l'aqueduc du tracé A'. Je préfère un ouvrage +1 que -1 donc, je suis tout à fait d'accord avec vous là-dessus. En tout cas, j'aurais bien aimé que vous nous projetiez un film. Je suis persuadé que la DDE doit avoir cela dans ses cartons. Ce film nous montrerait une construction d'autoroute en zone urbaine née à la barbe des habitants et une construction d'autoroute en zone rurale, dans les champs, pour que l'on voie bien la différence. Je pense que l'on aurait un exemple très parlant. Du visuel, c'est ça qu'il nous faut. Il faut que les gens se rendent bien compte de ce que vous voulez nous imposer, même si cela ne sera pas vous au final. Cela serait bien que l'on ait du visuel. *Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Votre observation est intéressante. Je ne sais pas ce que Monsieur Labrousse va vous répondre mais je puis vous dire ceci : la séance prochaine du 8 juin s'intitule « l'intégration du projet ». Donc, normalement, j'espère bien que la DDE de la semaine prochaine va nous apporter les visuels que vous souhaitez. Monsieur Labrousse veut ajouter quelque chose ?

### **Michel LABROUSSE**

Naturellement, le plus rapidement possible, comme d'habitude. Nous sommes venus avec quelques visuels qui, à certains moments viennent exposer les choses de la manière la plus simple possible.

Maintenant, la semaine prochaine, il y a effectivement cette séance « insertion des grandes infrastructures sur le territoire » au cours de laquelle nous nous tenons prêts à faire la présentation de la Famille par le nord. Nous l'avons étudié et nous avons remis un document à la CPDP. Nous avons un support sous forme de diaporama pour le faire et le Président vient de vous confirmer que cela pourrait se faire la semaine prochaine. Je vais encore, là, Monsieur, faire le maximum pour pouvoir venir avec un film qui réponde le plus possible à vos attentes. Je ne fais pas de promesses en séance. Je ne fais que les promesses que je suis sûr de tenir. Nous ferons appel aux vidéothèques que nous avons dans notre Ministère pour essayer de trouver un petit film qui puisse illustrer les deux cas que vous avez indiqués et à quoi peut ressembler un chantier en milieu urbain ou en milieu naturel. J'essaierai de faire le maximum.

**Jean-Paul ANDRE**

Merci de me donner la parole. Jean-Paul André, Maire adjoint de Montigny et élu puis 20 ans. Je vais apporter une première réaction. Je tiens à la disposition du dernier intervenant tous les documents que je possède depuis 20 ans qui montrent les actions de Montigny sur ce projet autoroutier. *Applaudissements.*

J'ai une question pour la DDE. Si l'on est certain d'une chose, c'est que l'aménagement de la RN10 en voie expresse serait d'Etat. Toutes les autres solutions peuvent être concédées. Vous avez noté en début de réunion toutes les précautions que l'on peut prendre pour protéger les riverains pendant et après les travaux. Est-ce que, si le réseau est concédé à une entreprise privée, pour les tracés tels que vous les faites (notamment le tracé 3C), l'on peut être certain que toutes les précautions seraient respectées à la lettre malgré votre cahier des charges ? J'ai encore entendu l'exemple de Vinci aujourd'hui et on sait que ces entreprises font toujours tout au minimum ! Merci ! *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse ?

**Michel LABROUSSE**

Ce que je peux répondre, Monsieur André, c'est que le maître d'ouvrage vient au débat public avec une hypothèse de financement par le contribuable, c'est-à-dire sur une formule dite « Contrat de Plan ». C'est dans ce cadre-là que les études ont été faites depuis 20 ans. C'est-à-dire que nous n'avons pas fait d'études sur des projets qui sont susceptibles d'être concédés, des études de trafic et des études d'implantation d'ouvrages rattachés à des ouvrages concédés comme les gares de péage. Nous n'avons pas fait ce type d'études. Cela a été réaffirmé par le Directeur Régional d'Ile-de-France. Après, bien sûr, tout est envisageable. Mais, aujourd'hui, le Ministre de l'Equipement a passé commande au maître d'ouvrage délégué DDE un dossier de débat sur la base d'études qui ont toujours été faites dans l'hypothèse d'un financement par le contribuable.

Ensuite, pour essayer de répondre le plus complètement à votre question. Dans l'hypothèse où des ouvrages sont réalisés selon la formule du péage, nous rappellerons déjà que cela modifie considérablement les choses, puisqu'une partie des usagers qui ne veut pas acquitter le péage reste sur le réseau non payant. Ensuite, lorsque la Direction des routes choisit une solution à péage, c'est parce qu'elle n'a pas une capacité de financement suffisante et une capacité de financement rapide. Généralement, c'est vrai que lorsque des ouvrages sont concédés, ils peuvent être réalisés plus vite par le concessionnaire qui a une capacité de mobilisation des fonds qui est beaucoup plus rapide que l'Etat et les collectivités. Dans le choix politique qui est fait, c'est un des critères parmi d'autres de choix de financement. Là encore, je tiens à le rappeler, nous sommes dans des hypothèses de financement par le contribuable.

**Gilbert CARRERE**

Merci. Madame ?

**Laurence COUTAVOZ**

Bonsoir. Laurence Coutavoz, de La Verrière. Je vous remercie de me donner la parole ce soir. Je ne suis pas comme le Monsieur à 200 mètres de l'autoroute. Je ne suis pas comme sur les plans à 45 mètres de l'autoroute. Moi, j'ai le tracé 2A qui passe dans mon jardin ! Donc, j'aimerais bien savoir ce qu'il est prévu pendant les travaux pour le tracé 2A. Merci !

**Gilbert CARRERE**

Voilà une question qui est rapide et claire. Alors, Monsieur Labrousse, vous passez dans le jardin de Madame ? C'est vrai ?

**Michel LABROUSSE**

Si elle le dit, je pense que c'est vrai. On était en train de regarder le plan. Elle n'est pas la seule. Nous avons fait, lors de l'étude de faisabilité, une reconnaissance sur plan et nous avons identifié quelles sont les propriétés qui sont atteintes. Il faudrait regarder au cas par cas mais il y a deux cas de figure.

Le premier cas est que nous avons besoin d'une emprise pendant le chantier qui empiète sur votre jardin. Déjà, il faut regarder si les nuisances du chantier sont telles qu'il faille trouver une solution la plus acceptable possible pendant le déroulement du chantier ou non. Si cela était inacceptable, vous seriez malheureusement dans la catégorie des propriétaires à qui on proposerait une acquisition et donc une indemnisation de cette manière-là.

Ensuite, si l'empiètement dans votre jardin dure pendant la période du chantier, il faudrait chercher une solution qui minimise au maximum la gêne pendant la durée du chantier dans votre jardin. Bon ! Là encore, si l'emprise dont on a besoin dans votre jardin est définitive, il faut encore apprécier si vous vous accommodez de cette situation ou si vous demandez une acquisition par le maître d'ouvrage de votre propriété. Donc, on est dans un cas classique où l'impact du chantier nécessite une acquisition du bien. Si le propriétaire tient à conserver son bien et considérerait qu'il peut en tirer un avantage après la réalisation du chantier, pendant la période du chantier nous rechercherons avec lui des protections avec des murs provisoires, des clôtures, etc. Nous rechercherons toutes les solutions qui permettent de minimiser. C'est le principe de base.

**De la salle**

Tout à l'heure, Laurence Coutavoz était très diplomate. Dans son écrit, elle demandait si vous aviez prévu de peindre des soleils et des palmiers sur les palissades qui borderont les pavillons. Et puis, il y a une deuxième question moins drôle et plus grave, c'est : « *Est-ce qu'il est prévu de détruire des maisons sur le tracé ?* »

**Gilbert CARRERE**

Il y a été répondu.

**De la salle**

Il y a été répondu tout à l'heure mais cette question vient d'arriver. Cela veut dire que quelqu'un n'était pas satisfait de la réponse peut-être...

**Gilbert CARRERE**

Attendez ! Encore deux questions... Oui, vous avez pris le micro et vous avez fait du forcing. Alors, allez-y !

**Antoine ROZANSKI**

Bonsoir. Antoine Rozanski de Montigny. Je vous fais part de ma grande inquiétude vis-à-vis des nuisances notamment pendant les travaux et également après. Vous avez parlé tout à l'heure des indemnités et des huissiers qui passaient. Je voudrais savoir si ces huissiers passent systématiquement ou selon des cas spécifiques. Moi, je suis à 150 mètres du futur tracé et je voudrais savoir dans quel cas ces huissiers passent ?

**Gilbert CARRERE**

Qui veut répondre ? Allez !

**Julien SIQUIER**

Le passage des huissiers n'est pas systématique. C'est la maître d'ouvrage qui décide de les faire passer s'il le juge opportun. En l'occurrence, si la maison est très proche des travaux, on va faire passer un huissier. Si la maison est à 500 mètres, on ne fait pas passer un huissier. On juge si cela est utile ou pas de faire passer un huissier, mais en tout état de cause, si on fait passer un huissier et qu'il y a des dégâts, ce qui peut arriver, on peut refaire passer un expert qui va juger si, oui ou non, les travaux sont à l'origine des dégâts. Après, comme on l'a dit tout à l'heure, cela ouvre droit à des indemnités, etc. De toute façon, c'est quand même protégé, même si l'on n'a pas fait d'état des lieux.

**Gilbert CARRERE**

Ajoutons, s'il vous plaît que, si l'huissier ne passe pas, l'intéressé a toujours la capacité et le droit de revendiquer et de porter le sujet devant la justice administrative.

Pardonnez-moi, Monsieur, mais à côté de vous, il y a une personne qui a levé la main depuis longtemps. Derrière vous ! Allez-y Monsieur !

**Daniel GORON**

Je suis Daniel Goron, Président du Collectif contre les nuisances de la RN12 et de l'A12. Je vous ai posé une question écrite à laquelle vous n'avez pas répondu et qui me paraît assez intéressante car elle nous aurait fait gagné beaucoup de temps. Je suis assez curieux et cela fait 5 ans que je suis les

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 travaux de Cofiroute. Pourquoi n'avoir pas parlé du tunnelier à l'occasion de ces différents trajets ? Il me semble que c'est la solution absolue de toutes les questions que l'on se pose. Le tunnelier creuse sans nuisance à 50 mètres sous le sol. Cofiroute vient de faire un tunnel de 4,5 kilomètres pendant 5 ans et il se propose d'en faire un autre. Je pense que c'est la solution. Il n'y a pas de nuisance. Le tunnelier creuse sans faire de vibration et il est passé pour l'instant sous plusieurs villes. Je pense que cela répondrait à tous les problèmes de nuisances et de dérangements. On creuserait sans faire de perturbation.

Je voudrais remercier beaucoup le Monsieur de Montigny. Comme j'habite à Bois d'Arcy près de l'A12, j'aimerais beaucoup que cela passe à Montigny. Je voudrais souligner l'intolérance de la plupart des gens. C'est une espèce d'égoïsme. Les gens se font une religion de se fâcher quand on leur dit qu'il y a d'autres solutions comme celle du Pommeret. Ils ne veulent pas en entendre parler parce que cela fait des années qu'ils sont là dessus. Il faut qu'on leur montre qu'il y a des solutions moins chères bien que la question de prix, pour moi, cela ne compte pas. D'abord, premièrement, vous n'avez pas l'argent pour réaliser ce que vous voulez faire. Mais, surtout, parce que c'est une question de durée. Cela va durer une dizaine d'années et qu'est ce que des dizaines de milliers d'euros sur quelques années quand on compare avec la tranquillité des gens et leur qualité de vie ? Pour moi, la question d'argent ne compte pas dans cette histoire-là. *Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Apparemment, cela compte bien pour quelqu'un ! Monsieur Labrousse, le sujet du tunnelier a déjà été évoqué ?

### **Michel LABROUSSE**

Oui, dans la réunion où nous avons parlé des tracés. Nous avons, Monsieur Goron, par le passé, étudié la solution tunnel. Le Directeur du Centre d'Etudes des Tunnels qui est l'organisme national est venu ici, dans cette salle, exposer que la nature des terrains rencontrés ne se prêtait pas à une solution tunnel, ce qui peut paraître bizarre. C'est la raison pour laquelle nous avons étudié des solutions en tranchée couverte. Pourquoi, en deux mots ? Parce que la nature des terrains qui sont traversés sont des sables dans la nappe et ils présentent le risque de désordres en surface et sur les maisons d'habitations ; alors que la solution en tranchée couverte avec des parois moulées apporte une meilleure assurance de stabilité pour les maisons les plus proches.

### **Gilbert CARRERE**

Attendez ! On a compris votre explication maintenant ! S'il vous plaît, Monsieur, on ne va pas poursuivre notre débat sur le tunnelier ! Pardonnez-moi ! Alors, une question ici et une question là. Puis, j'ai une question écrite et nous nous arrêterons là sous peine que vous vouliez passer la nuit ici ! Madame ?

### **De la salle**

Madame [*inaudible*]. J'ai un plan que j'ai reçu il y a très peu de temps, disant que l'on allait utiliser une partie de mon jardin pour faire les travaux. En plus, vu le schéma, il n'y a aucune sortie pour les voitures. Alors, par où va-t-on passer ?

**Gilbert CARRERE**

Madame, rassurez-vous ! Je ne sais pas quel papier vous avez dans la main, mais je ne pense pas que la DDE en soit à ce point de détail !

**De la salle**

Ah si ! Si !

**Gilbert CARRERE**

Vous allez le temps de rentrer et sortir votre voiture pendant quelques années, je vous assure !  
*Rires.*

**Michel LABROUSSE**

Monsieur le Président, je demande la parole...

**Gilbert CARRERE**

On ne vous la donne pas ! Non, je plaisante ! Non, s'il vous plaît, j'ai une question écrite. Elle est de Colette Moulin. Ah, c'est la deuxième fois, Colette Moulin ! Il n'y en aura pas de troisième !  
*« Est-il possible de parler aussi des nuisances après travaux ? Aux Essarts le Roi, dans le cas de la RN10 en voie express, il fallait revoir les voiries locales qui doivent être construites par le maître d'ouvrage. Est-il possible de faire voir la diapositive avec la section des Essarts le Roi ? »* Voilà une question pour vous, Monsieur Labrousse.

**Michel LABROUSSE**

On va charger la photo... Sur les Essarts le Roi avec la RN10 en route express - et à l'occasion de cette réponse je vais répondre à la question précédente – l'étude du principe d'aménagement de la voie express avec le rétablissement des voies latérales suppose que l'on maintienne pendant la période provisoire l'accès des riverains. Et après les travaux également. On a regardé avec un certain niveau de précision, comme cela a été exposé pendant le schéma introductif. Il faut affiner les études et regarder le cas échéant. Pour le cas des habitations qui présenteraient des difficultés d'accès, on regarderait de quelle manière on doit affiner le calage du tracé en route express.

Ensuite, pour les Essarts le Roi, ce que l'on peut dire, c'est que c'est une section sur l'ensemble de l'itinéraire qui est un peu autonome. Je dis « autonome » parce que la discussion que l'on peut avoir est indépendante des considérations qui peuvent être faites sur l'autre partie du tracé. Après, le tracé neuf qui est ici pourrait être ajusté en fonction des projets d'urbanisation des Essarts le Roi qui figure au plan d'urbanisme. L'aménagement sur la RN10 lui-même, si c'était cette solution qui devait être retenue, devrait également être affiné et amélioré là où cela peut encore poser des problèmes d'accès de riverains ou d'accès aux commerces, ainsi que les questions de stationnement, vous avez raison de le rappeler, Madame. J'indiquais tout à l'heure que pour l'activité locale, le souci de maintenir des aires de stationnement à côté des établissements qui sont

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
fréquentés fait partie des contraintes qu'il faut identifier en amont avec les communes, les associations, les riverains. Nous devons préciser nos études.

### **Gilbert CARRERE**

Une dernière question. Madame ? Attendez ! On ne vous entend pas !

### **Joëlle LEPOULTIER**

Bonsoir. Joëlle Lepoutier du Mesnil Saint-Denis. Le maître d'ouvrage parlait tout à l'heure d'une remise en état des sites après travaux. Alors, je voudrais lui demander, dans l'hypothèse d'un passage par le vallon du Pommeret, étant entendu que le document qui nous est présenté prévoit une déforestation de trois hectares, si cela ne va pas poser des problèmes sans doute du point de vue de la stabilité des terrains et de l'écoulement des eaux. Dans cette hypothèse, est-ce qu'il pourra ensuite remettre les sites en état après une telle déforestation de bois anciens et comment, dans ces conditions, le site pourra garder sa vocation de zone de loisirs dans la mesure où cela devra être compatible avec un viaduc, ce qui n'est pas mon avis ? Je voulais simplement vous poser cette question. Merci.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, s'il vous plaît !

### **Michel LABROUSSE**

Très clairement, les choses qui ne peuvent pas être remises à l'identiques sont celles sur lesquelles il y a l'emprise de l'autoroute et les ouvrages. Cela fait l'objet de compensations et, parmi ces consommations, puisque vous citez les consommations forestières, les maîtres d'ouvrage ont l'obligation de faire des compensations sous forme d'achat de forêts qui sont souvent privées pour les verser dans le domaine public. Pour le projet du prolongement de l'A12, compte tenu de l'emprise qui a été rappelée sur le bois de Trappes que j'appelle bien volontiers le bois de Port Royal, l'Etat par le passé a acquis 267 hectares de forêts privées qui ont été versées dans la forêt domaniale en continuité avec le massif existant.

Ensuite, vous évoquez, Madame, les zones Natura 2000. On en avait parlé un petit peu. En deux mots encore, la procédure Natura 2000 nécessite ce que l'on appelle une étude d'incidence puisque c'est une protection qui est faite pour les oiseaux. Donc, on va faire une étude d'impact spécialisée sur ce milieu naturel de manière à déterminer s'il est acceptable ou non de passer comme nous l'imaginions dans nos plans. Là encore, des compensations peuvent être amenées ou des améliorations peuvent être faites par des ouvrages supplémentaires ; mais il est trop tôt pour le dire. Cela fait partie des événements nouveaux que nous allons prendre en compte pour rendre plus acceptable le projet.

Ensuite, j'indiquais tout à l'heure que, pendant le chantier, qui est une phase où l'on vient utiliser des emprises (pour mettre des zones de stockage, des bâtiments provisoires, etc.) nous avons aujourd'hui un savoir-faire qui nous permet de remettre quasiment à l'identique. Si on est obligé de décaper de la terre végétale, on remet de la terre végétale et on revient « paysager ». Là encore, l'exemple qui est le plus connu du public est celui de Millau pour lequel il a fallu faire des pistes

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 de chantier que le maître d'ouvrage a voulu ensuite retirer et qu'on lui a demandé de ne pas retirer. C'est un peu plus compliqué que ça, je vous l'avoue. Mais je suis un peu provocateur ! Finalement, il y avait certaines pistes qui avaient vocation à disparaître pour que cela soit remis à l'identique et finalement, les gens du coin on dit : « *Laissez-les parce que cela nous amène de la fréquentation et cela n'est pas plus mal !* ».

**Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, une dernière question ! C'est vraiment la dernière ! Madame ?

**De la salle**

Monsieur Labrousse vient de nous expliquer que...

**Gilbert CARRERE**

Madame, annoncez-vous, s'il vous plaît !

**Pascale GERBOIN**

Pascale Gerboin. Je suis habitante de La Verrière. Monsieur Labrousse vient de nous expliquer qu'il y aurait une étude d'incidence soigneuse qui serait réalisée au cas où serait envisagé un passage par le bois de Trappes. Je voulais savoir si cette étude particulièrement soigneuse d'incidence est envisagée en cas d'une ZNIEFF ou zone Natura 2000 exclusivement - je ne suis pas sûre que le bois de Trappes soit encore site Natura 2000 - ou est-ce que cela va se faire de manière plus élargie pour des zones naturelles ? Dans ce cas, est-ce qu'un site comme l'Etang des Noës, par son caractère exceptionnel, de par sa faune et sa flore, bénéficierait d'une attention aussi soigneuse sur les incidences possibles d'un tel projet ?

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse ?

**Michel LABROUSSE**

Je ne me souviens plus du qualificatif que j'ai utilisé. Mais, dans les deux cas, les études seraient aussi soigneuses. Elles seraient simplement encadrées par des textes différents et elles se focaliseraient sur des objets différents.

Les zones Natura 2000, c'est le nom d'une directive que l'on appelle la Directive Oiseaux car ce sont les oiseaux et leurs lieux d'habitation qui sont visés dans cette directive qui les protège. Quand on parle d'étude d'incidence, cela veut dire que l'on va s'intéresser plus particulièrement à eux et que l'on va le faire de manière soigneuse avec des spécialistes.

Ensuite, lorsque l'on fait l'étude d'impact qui est nécessaire à l'enquête d'utilité publique, nous allons faire toutes les études de connaissance du milieu et toutes les études d'impact de ce milieu.

C'est l'impact sur la faune avec toutes les espèces qui peuvent être recensées et c'est également tout ce qui concerne l'impact sur la nature floristique. Vous avez cité la ZNIEFF. Tout le monde ne connaît pas ce qu'est une ZNIEFF. C'est une Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique. Elle a déjà été recensée comme étant avec une richesse particulière. Au moment des études d'impact, elle mérite une attention toute particulière. Les zones Natura 2000 sont le plus souvent des ZNIEFF à l'intérieur desquelles on a pu identifier qu'il y avait une valeur écologique particulière pour les oiseaux et leurs lieux d'habitat.

### **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, nous arrivons presque à la fin de cette réunion. Je voudrais vous signaler qu'au total, en questions écrites et posées oralement, nous sommes à 66-67 ce soir. C'est bien. Je voudrais vous dire aussi que la Commission particulière vient de mettre en ligne sur le site Internet les 40 et quelques questions qu'elle s'est posée à la suite des précédentes réunions, des questions qui recoupent d'ailleurs beaucoup celles qui ont déjà été posées. Nous avons voulu le faire d'une façon aussi raisonnée que possible et nous avons voulu que ces questions aillent directement aux autorités concernées, c'est-à-dire le maître d'ouvrage, le Ministre de l'Équipement et la Direction Régionale de l'environnement, le Président du Conseil Régional, le Président du Conseil Général et quelques autres. Nous espérons bien avoir, d'ici la fin du débat ou dans les jours qui suivent, des réponses précises à toutes nos 40 questions. Ces questions-là et leurs réponses seront naturellement sur le site Internet et nous voulons leur donner le plus de publicité possible pour que vous vous retrouviez dans ces questions car vous avez, de près ou de loin, posées les mêmes. Notre ambition est de regrouper tout ce qui est venu en interrogation et d'en rechercher une réponse autorisée dans tous les cas.

Je vais demander à Monsieur Merlette, s'il le veut bien, de vous dire ce qu'il a retenu de ce débat ce soir, comme nous essayons de le faire à chaque fois. Le débat de ce soir a été relativement sérieux avec des éléments approfondis par rapport aux précédents. C'est un débat insatisfaisant pour certains et pour beaucoup peut-être, c'est inévitable, mais Monsieur Merlette – qui a beaucoup écouté et très peu parlé à la différence du Président – va vous dire ce qu'il a retenu ce soir de vos interventions et du débat en général.

### **Pierre-Gérard MERLETTE**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vais le faire un peu sur le plan humoristique. D'abord, je suis passé dans un état euphorique : l'annonce d'une hiérarchisation des nuisances en fonction des tracés potentiels, Monsieur Labrousse, on le veut ! Ensuite, j'ai été dubitatif : le maître d'ouvrage nous a informé de ces bonnes dispositions pour compenser le mieux possible. J'ai senti dans la salle comme... un « froissement ». Ensuite, je suis passé à l'inquiétude. Quand je vois qu'à Pontchartrain, c'est le Tribunal Administratif qui est intervenu, cela m'embête. Cela m'embête parce que cela veut dire que le processus contractuel ne fonctionne pas tout le temps et c'est très ennuyeux. Et là, c'est deux ans minimum et c'est très embêtant. Ce n'est pas satisfaisant du tout. Vous voyez, je termine par les regrets et ils ne sont pas éternels. Je trouve dommage que les travaux qui sont prévus à Trappes n'aient pas illustré cette réunion. En définitive, c'est une répétition, ce que vous faites à Trappes. Il y a deux carrefours à déniveler et il y a 300 mètres à couvrir. C'est une répétition en vraie grandeur et je trouve dommage que, justement, on ne se soit pas appuyé là-dessus pour montrer ce qu'était un travail en site urbain. Cela aurait peut-être satisfait ou inquiété d'autres personnes. Voilà. *Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Voilà, Mesdames et Messieurs. Ce sont les réflexions de Monsieur Merlette. Chacun de vous peut faire les siennes. Nous essaierons dans les jours qui viennent - car la Commission se réunit le lendemain de chaque réunion pendant plusieurs heures – d'en tirer un compte rendu. Par conséquent vos observations et toutes vos questions auront leur réponse et nous nous retrouverons si vous le voulez bien jeudi prochain, le 8 juin à Maurepas, pour une réunion qui sera consacrée à l'intégration des grands projets dans le paysage et le monde urbain. C'est bien cela ? Très bien.

Mesdames et Messieurs, merci de votre patience et de votre intérêt. Merci à la commune de La Verrière une nouvelle fois et bonne soirée !

## Index

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

Antoine Rozanski.....	37	Jean-Paul AndrÈ.....	35
Bernard Nivelet.....	26	JoÏlle Lepoultier.....	40
CÈcile LemaÓtre.....	32	Laurence Coutavoz.....	36
ChÈneviÈres.....	20	Madame Barry.....	22
Claude Puillette.....	7	Madame Liegety.....	10
Colette Moulin.....	23, 39	Malmedonne.....	18
Daniel Goron.....	37	Monsieur Allard.....	21
DaniÈle Gonzales.....	28	Monsieur Arthaud.....	9, 10
Dominique Leuchon.....	18	Monsieur Bony.....	14
Germaine Robin.....	13	Monsieur Goron.....	38
Gilles Rabaud.....	19	Monsieur Puillette.....	7
Henri Pailleux.....	12	Pascale Gerboin.....	41
Jean-Claude Rolland.....	18	Pierre Arthaud.....	9
Jean-Marie Varnier.....	32		