

Insertion des grands projets d'infrastructure dans leurs territoires

Réunion publique du 8 juin à Maurepas

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

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint de la DDE des Yvelines
Francis ROL-TANGUY, Directeur Régional de L'Equipement Ile-de-France
Jean-Marie BEAUVAIS, Consultant en socio-économie des transports et de l'environnement
François BERTRAND, Responsable des Etudes du pôle Déplacements, DREIF

Philippe BOSSEAU, Architecte
Antoine BRES, Architecte et urbaniste
Jessica BROUARD, Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
Anne GUERRERO, Mission Environnement, Réseau Ferré de France
Jean-Philippe SOLEAU, Consultant environnement et développement durable

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

Nous nous retrouvons avec grand plaisir à Maurepas pour cette douzième réunion du débat public sur les transports, une réunion dont je vous rappelle qu'elle sera consacrée ce soir à l'examen de l'insertion des grands projets d'infrastructure dans leurs territoires. Monsieur le Maire de Maurepas n'est pas là mais Monsieur le Maire adjoint aujourd'hui est là. Nous voudrions le remercier de son accueil et lui demander s'il a un message à nous délivrer.

Michel CHAPPAT, Maire adjoint de Maurepas

Mesdames et Messieurs, bonsoir. J'ai le grand plaisir au nom de mes collègues de la Municipalité et au nom de Monsieur Georges Mougeot, Maire de Maurepas, de vous accueillir ce soir. Je vous prie d'excuser son absence mais il est très très loin d'ici. Dès qu'il fait froid, il a tendance à vouloir aller là où il fait chaud. Et quand il fait chaud, il ne modifie pas ses choix ; donc, il n'a pas pu rentrer ce soir pour cette occasion. Je vous prie de bien vouloir l'en excuser.

Ce débat sur le prolongement de l'autoroute A12 et la façon de le faire ou de ne pas le faire est bien entendu intéressant et je voudrais au nom de beaucoup de gens – qu'il soient de Maurepas ou d'ailleurs – féliciter la Commission particulière du débat public et surtout Monsieur le Président Carrère pour la manière dont sont animées cette série de conférences et ces séances d'échanges. Je crois que l'on a assez peu l'habitude - mais cette procédure de débat public est une nouveauté depuis quelques temps – d'entendre un certain nombre de personnes, de représentants d'activités ou de responsables, s'exprimer sur des projets d'aménagement. La manière dont vous avez, Mesdames et Messieurs, conduit cette consultation me paraît particulièrement exemplaire et je tenais à le dire publiquement ce soir. Je n'ai pas eu l'occasion de le dire plus tôt et Monsieur le Maire non plus. Mais, ce soir, au nom du Maire, je tenais à vous le dire.

Pour ce qui concerne le sujet particulier de l'A12, la commune de Maurepas est une commune un peu particulière. Elle est moins concernée « directement » que certaines de ses voisines mais elle est concernée « en partie » par cette création de l'A12. Le Conseil Municipal s'est partagé sur le sujet. Il y a une majorité pour l'autoroute par le Pommeret et une minorité contre les quatre tracés et pour – et même si les avis sont un peu différents on peut considérer que le Conseil Municipal dans sa totalité souhaite très rapidement – l'aménagement de la Nationale 10 au droit de Maurepas et de la Verrière parce que c'est une nécessité. Les responsables d'activités ici, à Paris Ouest, se sont particulièrement exprimés pour et je me suis fait leur porte-parole.

Je vais donc vous laisser la parole pour ce débat. Je remercie l'ensemble des personnalités et je tiens à les saluer : Madame Péresse, Député, Monsieur Pailleux, Vice-président du Conseil Général, mon ami Monsieur Francis Rol-Tanguy, Monsieur le Préfet... Bravo et félicitations d'être venu ici ! Je me permettrai de vous inviter un autre jour pour visiter notre secteur. Je vous souhaite une bonne soirée et un excellent débat. Monsieur le Préfet, je vous remercie encore d'avoir choisi Maurepas.

Gilbert CARRERE

Merci, Monsieur le Maire. Mesdames et Messieurs, pour cette douzième réunion du débat public (l'avant dernière), le sujet choisi constitue une autre facette du problème. Cette autre facette, je la résume d'un mot, c'est celle de savoir si et comment de grands projets de construction et de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 réalisation d'ouvrages – et le projet d'autoroute s'il se fait en est un – peuvent s'intégrer dans un paysage ou si, au contraire, il est entendu qu'il s'agit toujours d'une injure au paysage de bâtir et de réaliser de grands ouvrages. L'exemple récent d'un viaduc semble montrer que non mais nous ne sommes pas à Millau, nous sommes ici, à Maurepas ! Ce qui nous intéresse, c'est de voir, de l'avis de plusieurs personnes et du vôtre, ce que vous pensez d'une possibilité d'intégration d'un projet autoroutier dans un paysage que vous connaissez bien puisque c'est celui dans lequel vous vivez.

Pour nous seconder, nous informer ou nous aider tout au moins dans ce débat, je voudrais d'abord saluer parce qu'ils sont venus :

- Monsieur Rol-Tanguy, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France ;
- Monsieur Durrleman, Directeur Départemental ;
- Monsieur Labrousse, Chef de Projet, que nous connaissons maintenant bien ;
- et Jessica Brouard, du Service Techniques d'Études des Routes et Autoroutes, le SETRA.

A eux quatre, disons qu'ils composent l'équipe du maître d'ouvrage.

Et puis, nous avons songé – et je les remercie tout de suite d'être venus – à plusieurs experts. Les experts sont là pour donner leur sentiment. Les mauvais esprits pensent que les experts sont ceux qui en savent de plus en plus long sur de plus en plus petit. Alors, nous verrons bien si c'est le cas aujourd'hui pour ce qui les concerne. Je voulais saluer en particulier Monsieur Jean-Marie Beauvais qui dirige le cabinet Beauvais Consultants. C'est à lui que nous pensons en premier car, comme vous le savez peut-être et comme je vous le confirme, c'est ce cabinet qui a répondu à l'appel d'offre sur l'étude complémentaire demandée par la Commission particulière sur « la monétarisation des effets d'une grande infrastructure ».

Et puis, nous aurons le plaisir d'accueillir Monsieur Antoine Bres, architecte urbaniste, Monsieur Philippe Soleau qui est consultant en environnement et développement durable, Monsieur Philippe Bosseau, architecte et – j'aurais dû commencer par elle – Madame Anne Guerrero de la mission environnement de RFF. C'est à elle que nous allons donner la parole en premier, si elle veut bien, dans quelques minutes.

Voilà. Je pose la question rituelle de savoir qui sont parmi vous, Mesdames et Messieurs, ceux qui viennent ici pour la première fois. Qu'ils veulent bien lever la main pour que nous ayons une idée de « l'assiduité » - si je peux dire - à nos réunions ! *Peu de mains semblent se lever*. Ah ! Merci beaucoup ! J'ai l'impression que l'on est entre nous ! C'est très bien comme ça : tout le monde connaît bien maintenant les tenants et les aboutissants de cette aventure qui est le débat.

Ais-je besoin de vous rappeler, même si vous l'avez tout à fait compris, que ce débat est dans l'esprit du débat public, c'est-à-dire que c'est un exercice de transparence par définition dans lequel il faut autant que possible éliminer le tabou. Le deuxième élément important, mais vous le connaissez aussi très bien, c'est une règle selon laquelle, ici, la parole de l'un ou de l'une vaut la parole de l'autre. Autrement dit, nous sommes tous à égalité de capacité d'intervention sur les sujets que nous voulons évoquer et qui vont tourner autour de l'intégration d'un grand projet dans le paysage. En troisième lieu, ceci va aussi de soi, la Commission particulière est ici d'une façon objective et les membres qui la composent, Madame Pelekhine, Ingénieur Général du Génie Rural qui est à côté de moi, Monsieur Pierre-Gérard Merlette, Ingénieur du Génie Civil et ancien Directeur de RFF et Francis Beaucire, Professeur à la Sorbonne (même s'il n'aime pas que l'on dise « la Sorbonne »), sont là en toute objectivité et en toute attention. Vous les connaissez bien maintenant. Voilà. Ils n'ont pas plus que je n'ai d'intérêt dans ce débat, si ce n'est de le conduire

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 du mieux ou du moins mal possible. Leur but est d'essayer de voir comment se situent les dominantes de l'opinion de cette région quand à ce projet de prolongement de l'autoroute A12.

Si vous le permettez, je voudrais maintenant demander à Monsieur Beauvais – parce que c'est une commande qui a déjà été passée – de nous parler de l'étude complémentaire qu'il a conduite. Il va vous en livrer en avant-première les résultats. C'est une étude qui a donc été commandée par la Commission particulière, agréée par la Commission nationale, sur la monétarisation des effets d'un grand projet comme l'autoroute. Comme le mot « monétarisation » est un mot que j'ai du mal à intégrer et que vous aurez peut-être du mal à admettre tout de suite, on va le charger de définir lui-même la mission qui lui a été confiée. On va lui demander s'il veut bien en quinze minutes, guère plus, nous exposer l'essentiel des conclusions auxquelles il est parvenu sur ce sujet d'apparence un peu complexe, austère, mais qu'il va nous rendre facile et agréable en l'écoutant. Merci à vous, Monsieur Beauvais.

Jean-Marie BEAUVAIS

Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs, bonsoir.

On va commencer par la première vue. Comme l'a dit Monsieur Carrère, nous allons commencer par définir les mots que nous allons utiliser : « *Evaluation monétaire des impacts environnementaux des différents tracés* ».

Alors, quelle est l'importance du mot « monétaire » ? Pourquoi tout convertir en euros ? La pollution, le bruit, tout ça, c'est comme si l'on était amené à additionner des choux et des carottes. C'est pour cela que l'on va tout remplacer par un système de prix. Dans un premier temps, à l'intérieur de la monétarisation, on va pouvoir additionner les phénomènes de pollution, de bruit et d'accident. Et une fois que l'on a un coût pour l'environnement, on va pouvoir additionner ce coût avec le bilan général du projet qui, jusqu'à maintenant, ne tenait pas compte de ces éléments. Cela peut paraître très bizarre et c'est pour ça que j'insiste beaucoup sur ce côté-là. Mais on dit souvent que la vie n'a pas de prix ! C'est vrai que philosophiquement, on a du mal à fixer une valeur. Et pourtant ! Ce n'est pas parce que la vie n'a pas de prix, qu'elle n'a pas de valeur ! Si dans un projet on n'en tient pas compte, c'est comme si on la comptait pour zéro. D'où l'intérêt et la difficulté de « monétariser ».

« Les impacts ». Six impacts ont été étudiés. Ce sont les impacts qui n'ont pas encore été pris en compte et qui se trouvent à la page 72 du dossier du débat public : les impacts sur le paysage, sur la nature, sur les accidents de la circulation, sur la pollution atmosphérique, sur l'effet de serre et sur le bruit.

Les « tracés », maintenant. Vous avez compris que je définis les termes « monétarisation », « impacts » et « tracés ». On a étudié tous les tracés pour lesquels on avait des prévisions de trafic. Vous êtes des habitués des ces réunions ; vous vous souvenez que le tracé 1A, c'est la RN10 transformée en route express ; 1B, c'est l'autoroute sous la RN10 ; puis on a le tracé 2A qui est jumelé avec la voie ferrée, le 2D qui passe sous la coulée verte et enfin, le 3C qui passe par le vallon du Pommeret. Donc, il y a 5 tracés étudiés plus un sixième qui correspond à la situation de référence. Que se passe-t-il si on ne fait pas de projet ? Si on ne fait rien sauf ce qui est déjà décidé, notamment dans le cadre du contrat Plan Etat Région ? En résumé, cela fait 6 tracés. Tout à l'heure, on avait vu qu'il y avait 6 impacts. Donc, il s'agit de croiser ces 6 tracés et ces 6 impacts, ce qui donne 36 évaluations à faire, le tout en un mois.

Les « coûts ». On va être amenés à additionner des coûts, notamment les coûts d'investissement qui ont déjà été exposés ici et les coûts environnementaux. Il faut donc que tous ces coûts soient dans la même unité. C'est pour cela que les coûts qui vont suivre sont tous en valeur « euro 2001 » parce que les coûts d'investissement qui ont été publiés en avril 2006 sont aussi en « euro 2001 ». C'est-à-dire que ce sont des coûts qui seront réactualisés en 2019. Les estimations que j'ai faites et que vous pouvez retrouver sur le site de la Commission concernent l'année 2020. A partir de 2020, ces coûts vont peut-être évoluer en fonction du trafic jusqu'à la fin de vie de l'infrastructure que l'on a située en 2065, soit 50 ans après le début des travaux. Je ne prends en compte que les coûts externes par opposition aux coûts internes qui sont déjà dans le coût d'investissement. Par exemple, les couvertures pour limiter le bruit, on ne va pas les recompter dans le coût environnemental, autrement il y aurait des doubles comptes. Enfin, il s'agit de coûts par scénario et non pas par tracé. Je prends un exemple : si on prend le tracé 3C, il y aura dans le coût environnemental de ce tracé, non seulement ce qui est spécifique à ce tracé-là, mais aussi ce qui sera résiduel sur le boulevard urbain. Par exemple, la pollution de l'air est celle qui est due au trafic sur le nouveau tracé autoroutier, plus celle qui reste sur le boulevard urbain. C'est le total des deux.

Alors, je vais passer en revue toutes les méthodes qui ont été utilisées, impact par impact. On va passer un peu de temps là-dessus parce que vous vous doutez bien que les résultats que je vais sortir tout à l'heure sur le tableau récapitulatif sont fonction des hypothèses que l'on aura faites tout au long du travail. Je voulais vous prévenir qu'il s'agit vraiment d'artifices et que ce sont des méthodes artificielles. Il ne faudra pas s'en étonner. On ne dispose pas de prix pour la vie humaine, pour la nature... Ce sont par des artifices que l'on va essayer de remplacer cette absence de prix. La deuxième chose que je voulais souligner, c'est que ce sont des hypothèses simplificatrices. Je vais être extrêmement schématique, compte tenu des délais, pour couvrir tous les impacts que j'ai énoncés tout à l'heure.

Je commence par le cas des paysages. Pour estimer l'impact sur les paysages, on va multiplier la baisse du nombre de visiteurs dans le Parc Naturel Régional par la valeur accordée à une visite. Comme quoi, c'est très indirect. J'entre un peu dans le détail : cette baisse du nombre de visiteurs dans le Parc Naturel Régional, j'ai considéré qu'il était fonction du nombre de visiteurs de ce Parc et aussi de ce que représentent les communes qui sont touchées par ce tracé en superficie dans l'ensemble du Parc. Cela permet d'obtenir une proportion. Quant à la valeur accordée à une visite, elle est au moins égale aux efforts faits par le visiteur. Ces efforts sont de deux ordres : le temps qu'il passe pour gagner le Parc et les dépenses de transport.

En ce qui concerne la nature, j'ai considéré que le coût était le produit de la surface consommée en zone non construite par le coût de restauration des mètres carrés consommés. Je propose que l'on revienne au plan, si vous le voulez bien. Sur ce plan, il n'y a que deux couleurs, le vert et le gris. Le gris, ce sont les zones urbanisées construites et les infrastructures routières existantes. Le vert représente à la fois les espaces de forêts, les espaces agricoles et les étangs. J'ai considéré qu'il y avait deux choses : les zones construites et les zones non construites. Je reviens à la nature. La surface est fonction de l'emprise de la voirie proprement dite et aussi des échangeurs. Quand au coût de restauration, j'ai retenu un coût dans une étude allemande que j'ai simplement adapté en transformant les *Deutschemarks* en euros.

Pour les accidents, c'est pareil. On tient compte du risque d'être tué ou d'être blessé qui est différent selon les tracés et de la valeur de la vie humaine. Le risque d'être tué, on l'obtient en appliquant au nombre d'accidents prévus, un taux de tués et de blessés. Ce nombre de tués et de blessés, il est déjà dans le rapport. Donc, j'ai considéré que c'était une donnée pour moi. Quant au risque d'être tué ou blessé par accident, en ce qui concerne la Nationale 10, on reprend les chiffres constatés actuellement ; et en ce qui concerne l'autoroute, on utilise les chiffres nationaux publiés

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 par l'Observateur de la Sécurité Routière. Quant à la valeur de la vie humaine, elle est donnée par l'instruction cadre du 24 mars 2005 qui est de 1 million d'euros par tué évité.

Pour la pollution, on tient compte de trois paramètres : la circulation automobile ou le trafic en distinguant les voitures des poids lourds parce que les émissions sont très différentes entre un poids lourd et une voiture (de 1 à 8) ; on tient compte également de la densité de population et cela se comprend parce qu'il faut tenir compte non seulement des émetteurs mais aussi des récepteurs ; et c'est d'autant plus grave qu'il y a de gens touchés. En ce qui concerne les coûts de pollution par kilomètre, ils sont également donnés par l'instruction cadre, je n'ai aucune valeur ajoutée.

Pour l'effet de serre, c'est tout à fait comparable. On reprend la circulation automobile par voiture et par poids lourd. Mais, là, on tient compte de la consommation de carburant en distinguant l'essence du diesel. Le troisième paramètre est le coût par véhicule par kilomètre qui est aussi donné par l'instruction cadre et qui sont différents des coûts précédents.

Pour le bruit, on tient compte de trois paramètres :

- l'évolution du niveau sonore. Pour cela, il faudrait avoir la carte du bruit actuel et la carte du bruit futur et on ne dispose ni de l'un ni de l'autre. J'ai donc été amené à faire beaucoup d'hypothèses. La première hypothèse est que le niveau sur la Nationale 10 serait en situation de référence de 69 décibels. Cela revient à dire que l'on supprime les points noirs où le bruit est de 70 et plus. Sur le boulevard urbain, en raison de la baisse du trafic et de la moindre proportion de poids lourd, on serait à 64 décibels. Pour les nouveaux tracés, on considère que la législation a été appliquée : c'est-à-dire que dans les zones d'ambiance sonore préexistantes modérées, le niveau est plafonné à 60 décibels et dans les autres parties, à 65 décibels.
- la relation entre l'appréciation du bruit et la dépréciation du logement. Là aussi, on s'appuie sur l'instruction cadre. Très schématiquement, lorsque le bruit augmente d'un décibel, le logement est déprécié de 1 %.
- la valeur des logements est le dernier paramètre. Pour cela, on s'est appuyé sur les ventes récentes des domaines que l'on a recalées par rapport au parc de logement dans la zone d'étude parce qu'il y a des petites ou des grandes surfaces. La zone d'étude est composée des 9 communes qui nous intéressent.

J'en arrive au tableau central de mon exposé. On a les différents tracés et les différents impacts. Finalement, pour un tracé donné, on pourra additionner tous ces impacts. Je vais les prendre un par un.

En ce qui concerne le paysage, on voit que le tracé le pire au niveau de l'environnement et du paysage, c'est le 3C. Mais, en fait, plus schématiquement, on peut considérer deux catégories de tracés. D'un côté, 1A, 1B et 2A ; de l'autre, 2D et 3C.

Pour ce qui concerne la nature, c'est pareil. On peut distinguer deux catégories de tracés. D'une part les tracés 1A et 1B qui sont à -18 et les tracés 2A, 2D et 3C qui sont beaucoup plus élevés.

Pour les accidents, c'est très différent. Le tracé le pire, c'est le 1A. Il n'y a pas d'autoroute, donc il garde un risque élevé, par opposition à tous les autres tracés, de 1B jusqu'à l'extrême droite.

Pour l'air, les résultats sont encore différents. Le pire des tracés, c'est le 2A. Vous voyez qu'à chaque fois, il n'y a pas une réponse systématique. On distingue deux catégories : ce qui est au

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
milieu dans le tableau, 1B, 1A et 2D, et les deux extrêmes du tableau où les résultats sont plus faibles.

Pour le climat, le pire des tracés est le 3C mais on peut aussi distinguer deux catégories. Celui dont le coût est moindre est le 1A. Dans l'autre cas, on a des chiffres très élevés qui tiennent d'une part, à la circulation qui est importante et à la circulation résiduelle sur le boulevard urbain et d'autre part, au fait que les tracés sont plus longs.

Enfin, du point de vue du bruit, le pire tracé est le 1A. Cela tient bien sûr à l'augmentation de la circulation, et au nombre de personnes touchées. Surtout que dans le 1A, il n'y a pas de tranchées couvertes, contrairement au 1B.

L'intérêt de cette monétarisation tient beaucoup dans la dernière ligne du tableau. C'est-à-dire que l'on peut déjà avancer une première conclusion tout impact confondu. Et là, ce qui est aussi intéressant, c'est que le pire des tracés, c'est le 2D, alors qu'il n'apparaît nulle part dans le tableau comme le pire des tracés pour un impact donné. Mais, globalement, c'est le pire tracé.

Ce qu'il faut quand même retenir, compte tenu de toutes les hypothèses qu'il a fallu faire, c'est qu'il faut arrondir les chiffres. C'est pour cela que sur le graphique final, on a bien sûr les 5 tracés, mais on peut vraiment distinguer d'un côté, les meilleurs du point de vue de l'environnement, c'est-à-dire le 1A et le 1B (tout le monde n'est pas d'accord, je m'en doute bien) et de l'autre côté, les pires que sont...

Monsieur Beauvais est interrompu par des voix contestatrices dans la salle.

Gilbert CARRERE

Ecoutez ! La démocratie consiste à écouter les gens ! Continuez, Monsieur Beauvais !

Jean-Marie BEAUVAIS

Mais tout le monde pourra s'exprimer ! Donc, les pires sont 2A, 2D et 3C. Si vous voulez, la différence entre ces deux catégories est très importante puisqu'elle atteint 80 millions d'euros. Cela veut dire que, même si certaines hypothèses pouvaient être revues, la conclusion ne serait pas changée.

Ecoutez, je vous remercie de votre attention.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Evidemment, on n'aime pas entendre ce à quoi on n'est pas préparé. Mais si ! Vous avez le droit maintenant de poser des questions ! Vous avez le droit de poser des questions ! Madame, allez-y !

Françoise PELISSOLO, PAMPA 12

Concernant le tableau avec les paysages, on part du principe que les trois premiers paysages, c'est zéro. Ils ne valent rien, donc on n'a rien à perdre et rien à gagner. J'ai cru voir que dans le paysage,

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
il y avait le patrimoine. Vous êtes entourés d'architectes. Est-ce que les architectes considèrent que, du moment que ce ne sont pas des arbres, des prairies et des fleurs, cela ne vaut rien ? Je m'appelle Françoise Péliissolo.

Gilbert CARRERE

C'est votre question, Madame ? Très bien. Alors, Monsieur Beauvais, deux mots !

Jean-Marie BEAUVAIS

Oui, dans le Parc, il y aussi du patrimoine, comme vous le savez. En ce qui concerne mon évaluation, en effet, j'ai été schématique. J'ai considéré si, oui ou non, les communes font partie du Parc Naturel. C'est marqué en toutes lettres.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Oui, Monsieur, si vous voulez bien vous annoncer !

Gilles RABOT

Gilles Rabot de la Verrière. J'ai eu l'avantage de trouver cette étude sur le site dès vendredi soir. Donc, j'ai passé mon lundi de Pentecôte puisque c'est férié...

Gilbert CARRERE

Allez-y, allez-y, allez-y, Monsieur Rabot ! Il y a beaucoup de questions !

Gilles RABOT

Non, mais c'est très important !

Gilbert CARRERE

Tout est important ! Tout est important !

Gilles RABOT

J'ai analysé ce qui a été dit...

Gilbert CARRERE

Très bien ! Allez-y !

Gilles RABOT

Par exemple, on a mesuré pour le paysage qu'il y avait 600 000 déplacements dans le Parc Naturel et qu'ensuite on a fait un ratio par rapport au pourcentage de [*inaudible*] et le Mesnil Saint-Denis. C'est un point de vue, c'est une mesure. Sauf que cette mesure – et c'est ce que je dis dans ma contribution que j'ai envoyée dès mercredi soir à la CPDP – fait en même temps le compte des entrées dans le Château de Breteuil et des gens qui viendraient visiter des amis au Mesnil Saint-Denis. Déjà, c'est que j'ai appelé les choux et les carottes ! Je ne vois pas tellement le rapport entre l'un et l'autre.

Deuxièmement, la mesure c'est de dire que les gens viennent du centre de Paris et qu'ensuite, ils prennent le RER pour aller jusqu'à Saint Rémy de Chevreuse ! Et on mesure tout ça ! Je ne sais pas si vous voyez bien ! Cela me fait dire que cette mesure... Monsieur a fait un travail par rapport à des choses mais cela me paraît être une mesure extrêmement théorique. Je vais prendre un deuxième cas car j'ai tout lu et tout étudié. On a parlé de la couche d'ozone et on nous dit : « *Finalement, dans le 2A, cela ne coûte pas trop cher parce que l'on compte le trafic* ». Ce que l'on oublie, bien entendu, c'est que dans le trafic, il y a tout ce qui passe sur les routes secondaires ! Or, pourquoi, depuis quelques années, la Nationale 10 n'augmente plus ? Parce que c'est tellement bouché que les gens passent par des routes secondaires ! Ca, on ne le met pas dedans ! C'est un deuxième point.

Troisième point, on ne tient pas compte, bien entendu, de toute la phase des travaux. Or, pendant toute la phase des travaux, il faudra peut-être mesurer les coûts. On a compté les accidents par rapport à la circulation. Effectivement, on explique que si on ne faisait que l'aménagement de la 1A, il y aurait une augmentation de 75 %. Alors que si l'on fait la RD10 et un tracé autoroutier, c'est 95 %. Il faut savoir une chose – et je pense que là-dessus on sera d'accord – c'est que, si en 2010 on a la RN10 aménagée, on aura de nouveau des gens qui passeront par les routes secondaires car ce sera bouché à nouveau. Cela aussi, ça n'a pas été intégré dans l'étude.

J'arrête là pour ne pas monopoliser toute la parole mais j'ai fait point par point et point par point, on peut voir la chose différemment. Je ne mets pas en doute le travail de Monsieur. Ce que je mets en doute, c'est qu'il a travaillé avec des données complètement théoriques sans connaître le terrain. De ce fait-là, il n'a pas du tout intégré la vie et ce qui se passe sur le terrain. Je m'arrête là pour aujourd'hui.

Gilbert CARRERE

Ce n'était pas l'objet de l'étude, d'ailleurs. Monsieur Beauvais, répondez rapidement, s'il vous plaît.

Jean-Marie BEAUVAIS

J'ai d'ailleurs vu votre lettre qui est très détaillée et je vois que vous avez bien lu mon rapport. Je suis d'accord avec vous pour ce qui concerne les travaux. En effet, la phase travaux n'est pas prise en compte. Je suis d'accord aussi pour les routes secondaires. Inversement, je n'ai pas très bien compris pour le Parc. Je pense qu'il faut tenir compte, non seulement des gens qui viennent visiter les châteaux mais aussi les promeneurs...

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Bien ! Vous avez posé vos questions, Monsieur Rabot, s'il vous plaît ! Il faut laisser la place aux autres ! Monsieur, s'il vous plaît, annoncez-vous !

Monsieur BOURGOIN

Monsieur Bourgoïn de La Verrière. J'habite le long de la coulée verte. Vous ne la prenez pas du tout en compte, la 2C' !

Jean-Marie BEAUVAIS

Non.

Monsieur BOURGOIN

Non ! Et pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas d'habitants, il n'y a personne ?

Jean-Marie BEAUVAIS

Je l'ai dit au tout début. J'ai pris beaucoup de tracés mais je n'ai pris que les tracés pour lesquels j'avais des prévisions de trafic.

Gilbert CARRERE

Bien !

Monsieur BOURGOIN

Donc, cela ne vaut rien, votre étude !

Gilbert CARRERE

Ensuite ? Deux questions et on passera au sujet suivant ! Oui, Madame ?

Evelyne AUBERT

Bonsoir, Evelyne Aubert, Adjointe au Maire du Mesnil Saint-Denis. Monsieur Labrousse nous a dit à plusieurs reprises que les tracés 1A et 1B bornaient les champs du possible sur l'aménagement de la Nationale 10. La commune de Montigny-le-Bretonneux et le Parc Naturel se sont donc associés pour faire réaliser par un cabinet indépendant une étude qui s'est insérée dans ce champ du possible et qui fait des propositions extrêmement précises et très professionnelles. Cette étude va vous être remise tout à l'heure par Monsieur Jean-Paul André qui est Maire adjoint de Montigny-le-Bretonneux. Nous souhaiterions donc que Monsieur Beauvais rajoute une colonne à sa

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
« monétarisation » en prenant en compte cette étude qui, elle aussi, devrait être monétarisée de la même façon pour permettre une véritable comparaison. Voilà. Merci.

Gilbert CARRERE

Pardonnez-moi, cette étude du Parc sera évoquée dans la séance suivante et vous aurez quelques minutes pour la développer. Monsieur Beauvais a peut-être quelques éléments de réponse sur la question de savoir s'il l'intègre ou pas.

Jean-Marie BEAUVAIS

Je ne l'ai pas fait jusqu'à maintenant mais on peut en discuter.

Gilbert CARRERE

Oui, Monsieur, au fond.

Jean-Luc OURGAUD

Jean-Luc Ourgaud, Maire adjoint à Montigny-le-Bretonneux. J'aurais voulu poser la question concernant les échangeurs. J'emploie maintenant le mot d'« échangeurs » puisque, très curieusement, sont apparus les échangeurs alors que le maître d'ouvrage parlait jusqu'à maintenant de « diffuseurs ». Ces échangeurs qui, normalement, vont se situer après l'espérance d'une tranchée couverte, vont amener énormément de pollution et énormément de risques supplémentaires d'accidents. Je parlerai notamment de celui qui est situé près du RD36 et également celui au niveau de F12. Je ne pense pas qu'à ce jour de votre étude, vous ayez pris en compte ces échangeurs.

Deuxième point qui est plus une observation : je suis un peu surpris que dans votre étude, vous fassiez référence à des coûts d'une étude germano-suisse. N'avons-nous pas en France quelques exemples de projets autoroutiers qui ont fait l'objet de travaux de protection et qui seraient bon à prendre en référence plutôt qu'une étude germano-suisse, notamment suisse, quant on sait qu'ils sont à la pointe en matière d'environnement ?

Gilbert CARRERE

Bien. Monsieur Beauvais ?

Jean-Marie BEAUVAIS

Oui. En ce qui concerne les échangeurs, il faut bien distinguer deux choses : les surfaces consommées ont été prises en compte ; inversement, pour les risques d'accident, j'ai pris les chiffres qui figuraient dans le dossier du débat public. Pour ce qui concerne le second point et l'étude germano-suisse, c'est la seule que j'ai trouvée après une recherche sur Internet. Si vous avez des éléments, je suis preneur. Mais, sachez bien que cela traduit le coût de remise en état naturelle, si vous voulez.

Gilbert CARRERE

Bien. Nous allons passer à l'autre partie de la soirée qui est celle - en relation avec la précédente – de l'examen des formes d'intégration de grands ouvrages dans le paysage, vu par différents intervenants et en particulier traité par RFF. Alors, Madame, vous avez la parole pour nous dire en quelques minutes, avec vues à la clé, comment RFF imagine et conçoit l'insertion dans le paysage d'un grand ouvrage. Naturellement, vous n'avez guère à traiter que de grands ouvrages. A vous, Madame.

Anne GUERRERO

Effectivement, RFF n'intervient pas ce soir en tant que partie prenante. En revanche, la CPDP nous a demandé de venir témoigner sur la façon dont on prenait en compte l'environnement et en particulier le paysage dans le cadre de ces grands projets d'infrastructure, notamment les lignes à grande vitesse. Alors, je n'ai pas axé complètement mon exposé sur le paysage. Je vais parler d'environnement en général. Puis, il y aura effectivement un exemple en matière de paysage.

Evidemment, l'environnement, c'est une préoccupation majeure pour tout maître d'ouvrage dans la conduite de ses projets. RFF, dans ce cadre, se fixe quatre grands principes :

- l'environnement doit être complètement intégré à la conception et à la réalisation de l'ouvrage dans une démarche continue tout au long du projet, de son initialisation jusqu'à sa mise en service, soit sur un délai d'environ 15 ans ;
- ce délai est mis à profit pour engager un processus d'études en plusieurs phases avec l'aide des spécialistes concernés, l'objectif étant de gagner en précision à chaque étape de la décision. C'est un processus itératif et la concertation tient une place prépondérante ; et ce, dans le cadre d'une démarche interactive avec tous les autres domaines (économiques, financiers, etc.) ;
- plusieurs missions fixent le cadre des études gouvernementales. Il faut d'abord identifier les enjeux environnementaux et les territoires qui vont participer à la conception de l'ouvrage, mener et suivre les procédures administratives, déterminer et analyser les impacts du projet, mettre en place les actions gouvernementales avec des mesures de compensation et d'accompagnement ;
- et enfin, élaborer le bilan environnemental après la mise en service de l'ouvrage.

Le maître d'ouvrage se fixe plusieurs exigences qui tournent autour de huit thèmes. Il n'y a donc pas que le paysage. C'est donc un thème parmi tant d'autres. En matière de ressources en eau, on va s'assurer de la salubrité publique, de la préservation des milieux et du libre écoulement des eaux. C'est la notion de transparence hydraulique. En matière de bruit, on va préserver les zones calmes et respecter les normes acoustiques données par la réglementation. En matière de paysage et de patrimoine, on va s'adapter à la nature des sites traversés. On va d'ailleurs se retrouver dans un choix entre la valorisation de l'ouvrage ou son insertion. Pour ce qui concerne le milieu naturel, on va évidemment chercher à maintenir la biodiversité, à prendre soin des habitats et des espèces. En matière d'agriculture et de foncier, on va chercher à respecter si possible les structures agricoles, limiter les emprises et les effets de coupure et participer aux opérations de réaménagement foncier. En matière de climat et d'énergie, on va s'assurer du meilleur report modal pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie. En matière de déchets, on va limiter autant se faire que peu le volume de déchets et assurer la propreté constante du chantier. Et

puis, bien sûr, il y a les activités humaines que l'on cherche à maintenir, ainsi que les équilibres économiques.

Donc, l'environnement est vraiment un domaine très vaste avec beaucoup de domaines qui se cumulent et il faut prêter attention à l'ensemble de ces domaines.

Pour bien visualiser la démarche, on a réalisé ce schéma qui conjugue à la fois le temps (un projet qui se déroule sur quinze ans pose un certain nombre de contraintes), les phases de projet, les décisions auxquelles elles aboutissent, les études qui sont menées pendant ce délai ainsi que les différentes concertations.

Alors, l'environnement se situe au cœur du projet et aux quatre grandes étapes du projet. Il y a le débat public, la conception, les travaux et le bilan *a posteriori*, puisque la durée de vie d'un ouvrage est importante, sinon, on n'investirait pas des sommes pareilles. Donc, le bilan est un grand retour d'expérience très important à mener.

Au niveau du débat public, dès le stade du débat d'opportunité, sont identifiés les grands enjeux environnementaux globaux, les grands enjeux de territoire, les grands équilibres en présence qui conditionnent la faisabilité du projet et, en conséquence, son cahier des charges.

Au niveau de la conception du projet, sont menées les études préliminaires et les études d'avant-projet sommaire qui ont pour but de choisir et de définir le fuseau de 1 000 mètres, puis le fuseau de 500 mètres, ce qui diffère des infrastructures routières qui, elles, travaillent sur un fuseau de 300 mètres. Ces études permettent de dresser un état des lieux des secteurs concernés, de justifier les parties d'aménagement, de constituer les différents dossiers réglementaires qui jalonnent ces études et d'identifier les procédures qui seront menées en complément. Il faut évidemment préparer le chantier également. Alors, la mise au point des aménagements pour réduire les impacts ou les compenser est menée en concertation très étroite avec les parties prenantes et les acteurs locaux. Les études détaillées sont engagées tout au long de ces processus et des spécialistes calculent le niveau de nuisance sonore, le fonctionnement des écosystèmes, etc. Tout cela pour aboutir à la déclaration d'utilité publique qui va permettre la réalisation du projet.

Dans le cadre des études d'avant-projet, des études d'environnement complémentaires sont alors menées pour optimiser bien sûr les conditions de réalisation et dimensionner les dispositifs en faveur de l'environnement ainsi que le financement du coût de ces mesures (murs antibruit, rétablissement des circulations, etc.). Ensuite, arrive le stade des travaux. Là, l'environnement est toujours extrêmement présent car c'est une pierre fondamentale du projet. C'est là que l'on va contractualiser, en fait, le respect de l'environnement. On demande à chaque entreprise de respecter un plan de *management* environnemental avec la présence d'un Chargé de l'environnement sur le chantier.

La dernière étape, c'est la mise en service puis la réalisation du bilan environnemental qui constitue pour nous à la fois une vérification que toutes les mesures ont bien été respectées et mises en œuvre et un retour d'expérience toujours utile pour les ouvrages à venir.

Alors, j'ai pris deux exemples de prise en compte de problèmes environnementaux. Le premier ne concerne pas le paysage, mais le milieu naturel. Il a trait au franchissement de la Meuse dans le cadre de la construction de la LGV Est Européenne qui est un ouvrage exceptionnel de 150 kilomètres qui est en cours de construction et va être livré en mi-2007. Juste avant les travaux, on a demandé au Conseil Supérieur de la Pêche de réaliser une pêche de sauvegarde des espèces piscicoles qui étaient susceptibles d'être présentes dans le cours d'eau. A cette occasion, malgré

toutes les études qui avaient pu être faites auparavant, Le Conseil Supérieur de la Pêche a découvert l'existence de la loche d'étang qui est une espèce protégée à l'annexe 2 de la Directive Habitat. On a engagé, à partir de cette découverte, la suspension immédiate des travaux et l'organisation d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment le Conseil Supérieur de la Pêche, le Parc de Lorraine qui était limitrophe et les communes pour définir ensemble les mesures appropriées. Deux types de mesures ont été proposés ou préconisées :

- le montage d'une Convention de Suivi avec le Conseil Supérieur de la Pêche sur 5 ans pour suivre l'impact de la construction de la LGV sur cette espèce ;
- et puis, la réalisation d'une étude afin de mieux connaître l'espèce et de définir des mesures compensatoires qui ont conduit à proposer la création de milieux de substitution en amont de l'ouvrage ainsi que la valorisation dans le temps et même au-delà. On va proposer et on aboutira à l'inscription de ce site au réseau européen Natura 2000.

En tout cas, c'est un bon exemple de concertation et d'adéquation entre un projet et le milieu naturel.

En matière de paysage, je ne vais pas prendre un exemple précis, mais plutôt la façon dont globalement on mène et on intègre la dimension paysagère dans nos ouvrages. Là, vous avez trois images assez caractéristiques : une autoroute dans un secteur vallonné, une voie ferrée classique (vous voyez que la géométrie est encore assez tortueuse) et puis les lignes à grande vitesse qui ont la spécificité d'être des projets extrêmement rectilignes avec une géométrie contraignante qui peut être difficile à intégrer dans le paysage. C'est pour cela que l'on en fait un de nos objectifs majeurs dans nos études.

Pour le ferroviaire, le paysage se comprend en quatre dimensions :

- le paysage personnel qui est le paysage quotidien du riverain ; c'est le paysage affectif auquel le riverain s'identifie ;
- le paysage collectif d'ordre patrimonial et culturel valorisé par la société qui peut être soit ordinaire, soit protégé par un processus législatif ;
- le paysage de l'utilisateur du train qui est un paysage assez particulier, contrairement à la route parce que l'on a une vision latérale et non pas une vision frontale ;
- et puis, le paysage ferroviaire car il a son propre paysage : un passage à niveau, une voie ferrée, un ouvrage d'art, constitue en lui-même un paysage. Bon nombre de nos ouvrages sont classés monuments historiques.

En fait, le maître d'ouvrage doit toujours être pris entre le désir de discrétion et le désir de valorisation. Ce choix, il ne le fait pas seul. Il le fait en concertation avec tous les acteurs et tous les élus, les architectes reconnus, les paysagistes, les Directions de l'Environnement, etc. La mission du maître d'ouvrage est de réaliser le ou les meilleur(s) projet(s) possible(s). Qu'est-ce qu'un meilleur projet possible ? C'est un projet qui doit être bien conçu techniquement mais qui doit aussi être beau et accepté par le plus grand nombre.

C'est bien sur ces trois objectifs que l'on va se fixer. On va chercher à préserver les caractéristiques des paysages traversés. On va valoriser les points particuliers des paysages et de la ligne. Et surtout,

on va créer une image unifiée de la ligne qui va identifier le projet en épousant les différentes séquences paysagères.

Alors, trois principes nous guident en ce sens.

Le principe n°1 est évidemment une insertion paysagère intégrée. Cela veut dire que le paysage doit être pris en compte dès les phases les plus amont du projet et jusqu'à sa réalisation. Il ne doit pas être considéré sur sa seule largeur d'emprise, mais bien sur le territoire que le projet va structurer ;

En ce sens, le dialogue et l'écoute sont prépondérants et c'est bien le principe n°2 car la concertation est vraiment indispensable à toutes les phases du projet afin d'aboutir à un concept de projet partagé qui est gage de l'acceptation du projet ;

Le principe n°3, c'est la sensibilisation des équipes. Dans une équipe intégrée dans le cadre d'un projet, il y a beaucoup d'intervenants et il faut que tous les techniciens, géotechniciens, hydrauliciens, soient sensibles au paysage et qu'ils le prennent en compte.

L'insertion paysagère est bien la dimension majeure du projet. Le paysage n'est pas une image figée et isolée. C'est bien un enjeu dynamique qu'il faudra prendre en compte, d'autant plus qu'en 15 ans, le paysage peut évoluer. On va regarder ensemble un exemple. En haut, à gauche, vous avez deux images d'une entrée de tunnel dans un massif. En haut, vous avez le projet technique et en bas, vous avez le projet revu par les architectes paysagistes. On voit clairement que l'emprise sur le massif a été fortement réduite et qu'elle a été adaptée au modelé des paysages avec deux entrées de petite taille qui ont été proposées en décalé pour une meilleure insertion de l'ouvrage, contrairement à cette image extrêmement rectiligne proposée par le technicien. Sur la droite, on voit une vue de trois quarts qui configure la réalité du terrain. Après, ce sont plutôt des images et des visuels. Là, c'est la LGV Est Européenne. Ce sont différentes illustrations de l'intégration de la LGV Est Européenne, sachant qu'il faut être relativement modeste car la LGV est en cours de construction et qu'il n'y a pas de cicatrisation paysagère pour l'instant. Là, vous avez l'image d'un rétablissement routier et d'un passage pour la grande faune intégrée dans le paysage. L'image suivante, c'est la tranchée dite de « Tessy » qui est une tranchée couverte de courte longueur qui permettait de maintenir les zones viticoles puisque nous sommes dans la région du Champagne. Une troisième image illustre un raccordement dans un paysage ordinaire mais qui est évidemment important à prendre en compte. Là, c'est un exemple d'intégration de la LGV Est dans le paysage de la Meuse. Les images sont assez petites mais on voit effectivement la ligne nouvelle et la façon dont on a pu intégrer l'ouvrage dans le paysage. Là, c'est pareil, c'est une illustration de l'intégration dans le paysage agricole de la ligne à grande vitesse. C'est un paysage agricole ordinaire. Et puis, ici, il y a deux concepts dans cette image : il y a d'abord la valorisation d'un ouvrage d'art et puis, aux extrémités, il est immédiatement intégré dans le paysage de façon à l'insérer au maximum.

Voilà. Je vous remercie de votre attention.

Gilbert CARRERE

Merci bien. Merci, Madame, de votre contribution. Vous avez deviné sans doute que dans l'assistance beaucoup pensent que, tôt ou tard, c'est un projet de RFF dont nous pourrions parler dans l'intégration du paysage.

Je reviens un petit peu en arrière pour répondre à une question qui a été posée par Monsieur Laurent Laïlik qui est Maire adjoint de La Verrière et qui concerne Monsieur Beauvais. Je fais un retour en arrière de quelques secondes : « *Sur les bénéfices actualisés environnementaux, pourquoi – demande-t-il – avoir érudé la thématique « impact sur l'habitat » ?* Monsieur Beauvais ?

Jean-Marie BEAUVAIS

En effet, qu'y a-t-il dans le dossier du débat public sur l'habitat ? Je n'ai traité que ce qui était dans le dossier du débat public. A quoi pensez-vous quand vous parlez de l'habitat ? L'habitat est déjà traité à travers le bruit sur l'habitat.

Gilbert CARRERE

Qui a posé la question ? C'est vous, Monsieur ? Alors, on vous donne la parole. Allez-y !

De la salle

Quand je parle d'habitat, je parle évidemment de maisons, d'immeubles, etc. Quelle est la conséquence de ces tracés sur les maisons et les immeubles ?

Jean-Marie BEAUVAIS

Je ne vois pas... Est-ce que vous pensez qu'avec les travaux, il y a des risques d'écroulement sur ces immeubles ?

De la salle

Il est évident que par rapport à certains tracés des habitats seront touchés. Moi, ce qui m'a interpellé dans le tableau que vous nous proposez, c'est que les incidences et les conséquences sur cette notion d'habitat n'a pas du tout été prise en compte dans votre étude ! C'est limpide !

Jean-Marie BEAUVAIS

Tout à fait. C'est une étude qui est limitée à l'environnement mais pas à l'habitat.

De la salle

Attendez ! L'habitat reste tout de même un des fondamentaux, avec l'aspect humain...

Gilbert CARRERE

On a compris votre question. Qui souhaite intervenir après l'exposé de Madame Guerrero ? Oui ?

Olivier VARNIESI

Oui, bonsoir. Olivier Varniesi. J'habite à Maurepas et je suis de CAP 21. Je voudrais tout d'abord dire que le Président de Total a annoncé cette semaine le pic de production de pétrole pour 2020. C'est à l'attention du maître d'ouvrage...

Gilbert CARRERE

Monsieur, je veux bien que vous interveniez sur ce que vous voulez. Mais il vaudrait mieux que cela ait un rapport avec l'exposé précédent !

Olivier VARNIESI

Très bien ! L'insertion des grands projets d'infrastructure dans le territoire doit refléter l'expression de l'intérêt général. Mais, faute d'une approche globale des moyens de transport, on oppose les riverains avec un projet socioprofessionnel qui ne fait qu'aggraver et accentuer la dominance routière et ses inconvénients. Cette dominance est remise en cause par les derniers rapports de la Cour des Comptes jusqu'au Parlement avec la récente mission d'information sur l'effet de serre par les députés de droite comme de gauche. Une réalité s'impose alors d'elle-même : la dominance du mode de transport routier hérité du 20^{ème} siècle a vécu ! Je rappelle donc ici l'unanimité du monde scientifique et le cri d'alarme de nos députés que je cite : « *Le changement climatique constitue la plus grande menace du 21^{ème} siècle. C'est sans alarmisme excessif le devenir même de l'humanité qui est mis en cause. Nous avons une responsabilité majeure vis-à-vis des générations futures* ». Rapidement, quelques chiffres : la température de la planète s'est élevée de 0,6° au cours du 20^{ème} siècle et de 0,9° en Europe. Si l'on ne fait rien, l'été 2003 deviendra la norme, car l'augmentation sera de 5° d'ici la fin du siècle. L'écart inverse avait suffi à plonger la terre dans une ère glaciaire dont elle a mis cinq mille ans à sortir ! La communauté internationale estime que pour limiter l'augmentation à un niveau considéré supportable de 2°, il faut diviser les émissions de gaz à effet de serre par deux et donc par quatre pour les pays industrialisés, avec un objectif de -25 % d'ici 2020, c'est-à-dire demain. En France, les transports sont responsables de 27 % des émissions de gaz à effet de serre, soit une augmentation de 53 % en 25 ans.

Vous l'aurez compris, il ne faut pas attendre la fin des énergies fossiles ou les nouveaux progrès technologiques permettant de les remplacer, car il sera déjà trop tard. Ce sont bien les infrastructures des territoires qu'il faut immédiatement réorienter et surtout notre façon de concevoir nos déplacements. Les mesures permettant cette évolution ne manquent pas mais elles nécessitent un courage politique fort : modifier rapidement la motorisation des véhicules, développer les filières courtes et l'autonomie des agglomérations mais aussi modifier nos habitudes de consommation, limiter l'étalement urbain et les zones commerciales périphériques qui génèrent le dépérissement des commerces de centre ville, développer des structures de transport intermodal tel que le ferroutage, le transport fluvial et maritime mais surtout pas les autoroutes nord-sud, développer les transports en commun pour les personnes, développer le télétravail et la semaine de présence réduite pour les employés dont l'activité le permet.

A titre de remarque, lorsque j'entends la Direction de l'Équipement nous vanter la possibilité d'aller travailler toujours plus loin, contrairement à toute notion de développement durable, en une sorte de chantage à l'emploi par la route ; lorsque je l'entends vanter les mérites de l'OIN du Plateau de Saclay en un discours politique assez troublant et récurrent, je me dis que nous nous réservons des décennies de débat public en s'acharnant à répéter les erreurs du passé. L'Ile-de-

France, c'est 20 % de la population nationale, 10 % de ses émissions de CO2 et près de 30 % de son produit économique. Pourquoi continuer à concentrer les Franciliens, alors qu'il faudrait décentraliser le pays par solidarité avec les autres régions ? Peut-on étendre indéfiniment l'urbanisation de la couronne parisienne au détriment des espaces naturels agricoles ? Compte tenu des certitudes énergétiques et climatiques qui nous attendent, est-il raisonnable de financer de nouvelles autoroutes ? Je ne le crois pas. J'en finis. Par conséquent, nous demandons un réel projet novateur et global autour d'autres modes de déplacement que la route, de façon à rendre le développement économique durable. Ainsi, la baisse de trafic rendrait suffisant le simple réseau routier existant et dans notre cas, la Nationale 10. Nous demandons qu'un bilan socioéconomique soit rendu public 5 ans après la mise en service des infrastructures comme le prévoit la loi des transports intérieurs de 1982, que la représentation nationale soit consultée pour ces grands projets et enfin, que l'étude d'impact de l'infrastructure intègre un bilan de ses émissions de carbone. Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Très bien. S'il vous plaît ! Monsieur, c'est une déclaration que vous avez faite. Ce n'est pas une question qui a été posée, c'est bien cela ? Très bien ! Question suivante ! Une question ? Annoncez-vous, Monsieur !

Monsieur COURTEMANCHE

Monsieur Courtemanche, de La Verrière. J'ai apprécié l'exposé de RFF parce que l'on a vu des images. C'est l'illustration parfaite de l'intégration d'une infrastructure lourde dans le milieu naturel, par les champs. On s'aperçoit que cela s'intègre très bien. On a vu des viaducs. C'est sans commentaire. Faire passer la même chose en milieu urbain, c'est différent. C'est sans doute nettement plus facile à réaliser dans les champs qu'en milieu urbain. Je pense que tout le monde l'aura compris. Il suffit de regarder ces images, cela crève les yeux.

Gilbert CARRERE

Très bien. Oui, oui. S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! J'ai deux questions que je vais vous lire. L'une concerne Monsieur Bony de Trappes qui demande : « *Pouvons nous avoir le coût total de l'autoroute en ajoutant aux coûts de construction les coûts environnementaux ? Pouvons-nous avoir une idée pour 2065 de ces coûts totaux avec l'entretien des voiries engendré par la congestion ?* » Alors, cela fait beaucoup de choses à la fois. Est-ce que le maître d'ouvrage a un élément de réponse à donner ou est-ce qu'il préfère une réponse écrite à ce sujet ?

François BERTRAND

Sur le sujet, on apportera des éléments écrits car c'est un peu compliqué à exprimer. Dans le dossier de débat, vous aviez une première évaluation des bénéfices socioéconomiques attendus pour le projet qui ne tenait pas compte d'un certain nombre d'éléments. Monsieur Beauvais en a ajouté et c'est la mission qui lui a été confiée : évaluer les impacts sur les paysages. Dans ce que vous a présenté Monsieur Beauvais, pour faire simple, vous aviez deux parties. Vous aviez une partie qui concernait la terre et la nature ; ce sont des éléments que l'on n'avait pas évalués et on profitera de son étude. En revanche, pour les aspects pollution de l'air et émission de gaz à effet de serre, on a largement amélioré notre évaluation. On diverge sur un certain nombre de points avec

Monsieur Beauvais, surtout parce que nous faisons des évaluations à l'échelle de l'Ile-de-France et non pas à l'échelle du projet ; donc, cela change considérablement l'évaluation. On apportera dans le cadre du débat, plutôt sous la forme d'une réponse écrite, ces éléments d'évaluation. Juste pour donner un ordre de grandeur, on a vu apparaître des coûts environnementaux qui étaient de l'ordre de 200 ou 300 millions d'euros. Vous pouvez d'ores et déjà les comparer avec les bénéfices actualisés qui ne tenaient pas compte de ces coûts qui étaient plutôt de l'ordre de 3 ou 4 000 milliards d'euros. C'est un ordre de grandeur qui ne va pas changer énormément. Dans tous ces débats, il ne faut pas trop oublier que le bénéfice attendu du projet est de résoudre une situation de congestion sur la RN10 et donc, apporter un gain de temps aux usagers des routes.

Gilbert CARRERE

Monsieur Bony, s'il est dans la salle, ne m'en voudra pas si l'on ne répond pas à 2065 ? Monsieur Bony ? Où est-il ? Oui ? Vous avez le micro.

Monsieur BONY

Les 2065 correspondaient à l'étude de Monsieur Beauvais qui a arrêté son étude à 2065, si je me souviens bien. Il est intéressant de comparer le coût de l'autoroute et le coût environnemental et de constater *a priori* que le tracé 3C reste le moins cher.

Gilbert CARRERE

Monsieur Beauvais, c'était bien cela, votre horizon à 2065 ?

Jean-Marie BEAUVAIS

Dans les prévisions de trafic fournies par la Direction Régionale, les échéanciers s'arrêtent à 2065. Donc, pour être homogène avec ces calculs-là, u point de vue de l'environnement, j'ai aussi fait mes échéanciers en 2065.

Gilbert CARRERE

Cela vous satisfait ? Qu'est-ce que vous cherchez à savoir de plus ?

Monsieur BONY

La présentation de Monsieur Beauvais est très intéressante, mais présenter les coûts uniquement de l'environnement sans présenter les coûts de l'autoroute, cela reste...

Gilbert CARRERE

Mais c'est l'objet de son étude !

Monsieur BONY

On est bien d'accord ! C'est pour cela que j'ai posé la question sur le fait d'intégrer les coûts de l'environnement aux coûts de construction.

Gilbert CARRERE

Les coûts de construction, c'est de ce côté-ci qu'il faut se tourner et je ne sais pas si on peut vous le donner.

Monsieur BONY

C'est pour cela que j'ai fait la demande à la CPDP. Merci.

Gilbert CARRERE

Bien. J'ai une question de Monsieur Bailloux, du Mesnil Saint-Denis qui demande au maître d'ouvrage : « *Existe-t-il au Ministère de l'Équipement une demande environnementale équivalente à celle menée par RFF ? Si oui, à quel moment est-elle mise en œuvre dans le cadre d'un projet autoroutier ?* » Alors, je ne sais pas si l'Équipement veut répondre là-dessus.

Michel LABROUSSE

La prise en compte de l'environnement et du paysage est prise à toutes les étapes du projet. Lors de réunions précédentes, nous avons déjà expliqué quelles étaient les grandes étapes du projet, les étapes préliminaires et les études d'avant-projet qui conduisent à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique avec un processus continu qui précise les études au fur et à mesure des choix et des approbations. La prise en compte de l'environnement et du paysage se fait dès l'amont. Cela pourra être développé tout à l'heure par Jessica Brouard d'un point de vue plus concret. Mais, pour répondre à cette question, oui, c'est pris en compte dès l'amont et le paysage fait partie d'un des éléments qui peut être identifié dans les diagnostics et dans la faisabilité des solutions comme d'autres éléments plus techniques ou plus environnementaux.

Gilbert CARRERE

Si vous le voulez bien, je voudrais maintenant demander à Antoine Bres, architecte urbaniste, et à Monsieur Philippe Bosseau, architecte, qui sont ici, leurs sentiments au regard du dossier du maître d'ouvrage concernant l'intégration du projet. S'ils veulent bien intervenir de façon assez synthétique si possible... Monsieur Bres ou Monsieur Bosseau, cela m'est égal. Alors, Monsieur Bosseau ou Monsieur Bres ? Monsieur Bres, allez-y.

Antoine BRES

Alors, je vais faire un petit détour à la fois théorique et pratique en me saisissant du terme de « boulevard urbain » (Monsieur Beauvais l'a fait avec un autre terme). C'est un terme qui a commencé à être utilisé dans les années 90 et il a connu un franc succès sans toujours que soit

déterminé un peu son contenu. J'ai effectivement lu dans le rapport que ces différents projets devaient permettre la requalification de la RN10 en boulevard urbain. Alors, je vais essayer de vous livrer quelques réflexions et peut-être quelques outils pour avancer sur cette idée de boulevard urbain. Alors, dans le terme « boulevard urbain », il y a à la fois le mot « boulevard » et le mot « urbain ».

C'est ma conviction que je vais essayer de vous livrer, mais c'est une opportunité pour les communes de reprendre en mains une voie à condition toutefois de préciser ce qu'est l'insertion de cette voie dans son environnement. Alors, il y a l'insertion paysagère. Je pense que l'on a vu les projets de RFF sur ce thème là. Mais, il y a aussi l'insertion par l'usage, par l'échange qu'un boulevard urbain peut organiser. Juste pour illustrer cela, deux images que j'aime bien. A ma gauche, c'est Paris en 1910 et à ma droite, c'est un dessin du célèbre Le Corbusier essayant de promouvoir la séparation de la ville et de la voie. Ces deux images sont à peu près contemporaines. A gauche, on ne sait pas très bien qui sont les passants et qui sont les riverains. On trouve tous les types de motorisation qui se côtoient tant bien que mal et, semble-t-il, sans trop de conflits. Et puis, à droite, vous avez l'idée de Le Corbusier de dissocier la voie est la ville. Alors, ce n'était pas simplement le Corbusier, mais c'est lui qui en était le promoteur le plus ardent. Il nous le dit d'ailleurs en bas de son schéma. « *L'impossible est devenu possible, la séparation de l'automobile et du piéton est accomplie* ». Je dirai qu'aujourd'hui, on est un peu les héritiers de ce principe de Le Corbusier, puisque, que ce soient les grands ensembles ou à une plus grande échelle les villes nouvelles, cette conception a été finalement mise en pratique et le riverain et le passant ne se côtoient plus comme ils le faisaient à Paris en 1910.

Alors, maintenant, on en est à l'objectif d'essayer d'insérer les voies dans leur environnement et de revenir d'une certaine manière en arrière. Je propose pour cela une représentation un peu différente que celles que l'on a l'habitude de voir. En haut, vous avez la voie qui est un élément d'un réseau avec des points de connexion ; c'est un peu la conception des ingénieurs de trafic qui calcule les flux d'un point à un autre. En dessous, vous avez la voie qui dessert les activités sur ces rives ; et puis, la dernière représentation, c'est celle qui me semble intéressante pour essayer de travailler justement sur les échanges potentiels entre une voie et son environnement. Là, sont représentés ce que j'appelle les territoires de la voie, c'est-à-dire les parcelles et les îlots qui sont directement liés à cette voie de façon fonctionnelle.

Je vais poursuivre en vous proposant deux exemples qui sont assez similaires de par leur situation à ce que l'on peut trouver le long de la RN10. C'est d'un côté la RN7 entre l'A86 et la Francilienne, soit entre Orly et Evry presque ; et puis, plus loin, ce sera la RN445. Ce sont deux études que l'on a menées et sur lesquelles je ne m'étendrai pas, mais où l'on voit un peu cette inversion que je propose de la représentation que l'on a des rapports de la voie et de la ville avec quatre types de schémas sur deux kilomètres de voies. D'une part, vous avez la représentation traditionnelle à gauche où l'on dessine de façon homogène le bâti, la voie, les espaces vides. La deuxième représentation est celle dont je vous ai parlé tout à l'heure avec les territoires de la voie, c'est-à-dire des parcelles et des îlots qui sont desservis par cette voie. Ici, on est dans une portion de la RN7 qui est urbaine historiquement. Mais, si le même dessin était présenté au droit d'Ivry, on n'aurait finalement aucun territoire ; on aurait un fil rouge et aucune interaction entre la voie et ces territoires.

Le troisième schéma présente quelque chose qui est trop souvent oublié et rarement représenté, ce sont les aires de stationnement. C'est très intéressant de regarder les aires de stationnement, parce que les aires de stationnement, surtout en périphérie (en deuxième ou troisième couronne), représentent des aires d'échange entre une voie et son environnement. Ici, on est dans un secteur où le rapport entre ménage et voiture est de l'ordre de 95 %. Alors, juste pour répondre indirectement

à la personne qui intervenait, je pense qu'il faut dissocier la route, la voiture et le carburant, parce que, si tout le monde fait des efforts, on pourrait peut-être arriver à avoir des voitures non polluantes. Du coup, le débat entre la pollution, la couche d'ozone et la simple circulation ne serait plus tout à fait le même. Donc, on a ici les aires de stationnement.

Le dernier schéma, ce sont tous les services que l'on trouve le long de cette voie. Si on zoome un peu, on voit ces multiples interfaces entre les modes de déplacement qui empruntent une voie et puis, le territoire de la voie.

On va aller plus loin et parler de la RN445 qui débouche sur l'A6 au droit de Grigny avec le grand ensemble de Grigny. On a ici la concrétisation des conceptions corbuséennes. On a une déviation de route et puis un grand ensemble construits simultanément avec une rupture totale entre l'habitat et la voie, puisque les rares franchissements sont aménagés sous forme de souterrains. Un point important, je pense, dans une démarche, notamment quand on se préoccupe de boulevard urbain, c'est d'essayer de questionner finalement les riverains. Quelle est l'opinion des riverains sur la voie qui est perçue par nous, en tant que techniciens, comme une barrière et une contrainte ? Pour les personnes qui ont été interrogées, la voie est un instrument de liaison avec un environnement que l'on considère souvent comme dévalorisé avec le centre commercial, le tabac en bordure de voie, etc. En enquêtant auprès des riverains, on s'aperçoit qu'une voie, même quand elle est conçue comme la RN445 en voie rapide, est énormément utilisée de façon sauvage par les riverains. Mais ces usages sauvages peuvent permettre d'inventer ou d'imaginer des nouveaux rapports entre la voie et surtout ses riverains.

On revient un peu en arrière pour résumer un peu les observations que l'on a pu faire. Comme je le disais, les piétons traversent les voies et même si des passages souterrains leurs sont proposés et que les voies sont munies de barrières de sécurité, non seulement ils les traversent mais ils cheminent autour. Les automobilistes sont assez indisciplinés et ils se garent à peu près n'importe où, même à des endroits interdits. Dès qu'il y a un marché sur le côté, les automobilistes stationnent et traversent cette voie qui est conçue comme une voie rapide et une voie uniquement dédiée à la circulation. Elle devient d'une certaine manière un espace public reconquis de façon sauvage par les riverains et par les activités qui sont situées tout le long.

Ce que l'on a proposé ici, c'est de partir de ces éléments d'observation et de se dire que si cette voie doit être urbanisée, essayons de voir comment cette urbanité (pas seulement d'image mais d'usage) peut lui être donnée. On a pris deux lieux. Le lieu du marché qui se tient à Grigny et qui est un des derniers commerces de Grigny puisque les espaces commerciaux de Grigny étaient conçus comme des lieux en retrait de la circulation. De l'autre côté, sur votre gauche, vous avez un embryon d'urbanité avec la boulangerie, le distributeur de billets, etc. Dans l'idée des concepteurs, cela devait être accessible par la voie historique que vous voyez en bas, mais en fait, ils se sont retournés vers la voie rapide pour aménager des stationnements. Ici, on a pu proposer de commencer à aménager deux lieux d'urbanité que l'on a appelé des « vestibules de la riveraineté » – pour trouver des termes intéressants – pouvant accueillir dans un futur que l'on espère proche des transports en commun, des commerces, etc. Et puis, cette riveraineté se développant le long de la voie, elle fait de cette voie rapide une voie riveraine. Je vais aller vite. Ici, on a un peu le passage en perspective une voie deux fois deux voies coupée en une voie riveraine autour de laquelle se trouve de l'espace public, du commerce, etc. Vous avez différents profils. On se rend compte que le problème, finalement, ce n'est pas tellement « la surface de macadam », comme l'on dit, c'est plutôt la répartition de cette surface entre ce qui est dédié au trafic et ce qui est dédié à la desserte des rives.

Pour terminer de façon positive, je conclurai sur deux choses. Le vilain croquis est quelque chose d'assez extraordinaire sur lequel nous travaillons en ce moment, c'est la transformation d'un bout d'autoroute sur la commune de Montreuil qui n'a jamais été achevé en une avenue paysagère avec un tramway. On n'en est pas encore sur la RN10 à penser « tramway », mais je pense que quand on travaille en urbanisme, notre point de vue est de proposer des stratégies qui permettent de mettre en place rapidement de nouveaux rapports entre une voie et son environnement. Je pense qu'un projet de boulevard urbain, s'il est bien abordé, c'est l'opportunité pour les riverains de le reprendre en mains, de s'approprier la voie et de permettre d'organiser en fait l'échange entre le passant et le riverain.

Alors, en conclusion, ne pas se préoccuper du passant, c'est sans doute rater une opportunité d'échange pour les villes. Les villes, à travers cette notion de riveraineté, peuvent développer du commerce autour d'un boulevard urbain. On s'est rendu compte dans nos différentes études qu'un commerce comme un McDonald's qui est entièrement conçu dans l'idée de ses promoteurs pour une clientèle motorisée accueille finalement une clientèle motorisée de proximité qui est très importante également. Même des fonctions qui sont *a priori* dédiées à l'automobile deviennent profitables à l'environnement immédiat de la voie. Ne pas se préoccuper du passant, c'est sans doute rater une opportunité d'échange et de commerce au sens large du terme. Mais ne pas se préoccuper du riverain, c'est sûrement perpétrer le refus de trafic de la part des riverains. Voilà mes conclusions.

Gilbert CARRERE

Merci. Y a-t-il une question à poser à Monsieur Bres ? Oui, une question là-bas. Dans la foulée, je demanderai ensuite à Monsieur Bosseau s'il a quelques mots à nous dire sur ce qui est ou qui n'est pas dans le dossier du maître d'ouvrage. Oui, Monsieur ?

Jean-Paul ANDRE

Oui, Jean-Paul André, Maire adjoint de Montigny-le-Bretonneux. Oui, je parle à chaque fois ! J'essaie ! Dans l'intervention de l'expert, j'ai retenu trois choses : d'abord que l'on avait construit simultanément la voie rapide sur Grigny, chose que l'on aurait dû faire sur la ville nouvelle et on n'aurait pas ce débat aujourd'hui. Le deuxième point, c'est que les habitants se sont approprié la voie ; le troisième point, c'est que la déviation était devenue une voie urbaine. Je vais provoquer mais j'ai l'impression d'entendre l'historique de la déviation RN10 de Trappes ! Ce qui me fait dire aussi que la crainte de certains de voir autour du prolongement de l'autoroute des équipements se construire et des échanges se faire n'est pas à négliger.

Monsieur le Préfet, j'ai une autre question à vous poser que je vous ai déjà posée en catimini. La CPDP, quand il y a des documents qui sont mis sur le site, approuve ces documents. Aujourd'hui, je voudrais savoir si la CPDP a approuvé tous les documents qui circulent dans cette salle ce soir. Ce sont des documents qui émanent d'un parti politique et qui, donc, mettent en cause votre partialité.

Gilbert CARRERE

Je réponds sur le dernier point pour vous dire que la Commission, malheureusement ou heureusement, n'a pas la police de la salle. La salle était ouverte avant que nous n'arrivions et si

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
des tracts ont été déposés, je le regrette. Ce n'est pas du tout l'esprit du débat qui est beaucoup plus ouvert que ça mais cela a été fait. Tout ce que je peux vous dire, c'est que je le regrette comme vous !

Ensuite, encore une question et nous passerons à Monsieur Bosseau. Oui ?

Claude LEROY

Claude Leroy, de Mesnil-Saint-Denis. J'ai beaucoup apprécié l'exposé de l'urbaniste concernant Grigny et la Grande Borne et en particulier, l'importance des territoires. On sait bien que chaque fois qu'une voie change de nom, c'est que le territoire autour a changé. On ne peut pas traiter séparément la voie et le territoire. Voilà pour la première chose.

Deuxième chose, c'est que je ne sais pas qui a décidé de construire la Grande Borne, mais les 30 000 personnes de la Grande Borne sont plus isolées par tout ce système triangulaire qu'au sein de la Lozère ! Alors, considérer la Grande Borne comme un exemple de communication me paraît difficile. Tout le monde sait que les gens sont complètement isolés et qu'ils manquent de transport.

Gilbert CARRERE

Monsieur Bres, une réponse ?

Antoine BRES

Ce qui a été présenté ne sont que des propositions qui, malheureusement, ne sont pas mises en œuvre, que l'on soit bien d'accord. Par contre, le fait que la Grande Borne et la déviation aient été construites simultanément, comme l'a dit le dernier intervenant, n'a pas garanti, au contraire, la vie « heureuse » de ses occupants, au contraire. Je propose que l'on s'appuie sur l'appropriation sauvage de cette voie par ses riverains pour concevoir ou donner des pistes de progrès.

Gilbert CARRERE

Merci. Monsieur Bosseau, au regard du dossier du maître d'ouvrage et considérant que l'objet de la réunion de ce soir est l'intégration dans le paysage, que pouvez-vous nous dire ?

Philippe BOSSEAU

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais peut-être élargir un peu le champ d'investigation du dossier de l'A12 parce qu'il y a une première constatation qui se fait. E tant que technicien, je suis obligé de le faire. Il y a effectivement un énorme problème de circulation sur cette Nationale 10 ! Bon ! C'est un constat que tout le monde est sensé faire et il faut effectivement tenter d'y apporter des remèdes le plus rapidement possible. Toutes les études, c'est très bien, mais je crois que la population a besoin de résultats. Donc, je vais peut-être être plus concret que théoricien ce soir devant vous. Voilà ma première réaction.

Ma deuxième remarque est que je ne comprends pas ce dossier sur le trafic mais je ne vais pas m'appesantir. Vous annoncez 20 % de trafic qui entre et 80 % de trafic d'échange. Je ne veux pas

rentrer dans les chiffres mais il semblerait qu'il y ait plus un problème de transversalité, si vous voulez, que de transit. Alors, pourquoi une autoroute en fait ? Pour 13 kilomètres de transit représentant 20 %... Je pense qu'effectivement, le problème de transport est un problème national. Je crois – et c'est dit d'ailleurs dans le dossier du débat public – que ce projet d'autoroute fait partie d'un ensemble qui a des débuts de réalisations à Rocquencourt, etc. Il y a vraisemblablement un besoin de rocade qui doit permettre de gérer des flux beaucoup plus importants que ceux qui se trouvent actuellement sur notre territoire.

Alors, le territoire en question, quel est-il ? C'est effectivement une Nationale qui a connu un développement plutôt urbaniste, si je puis dire, avec des logements et des activités. Mais, il n'y a pas eu de traitement de voiries relativement important. Donc, ce n'est peut-être pas avec un boulevard urbain que le problème sera traité. Il faudra sûrement des changements de niveaux. Mais, c'est un problème qui ne concerne pas que la Nationale 10. Le sujet, si j'ai bien compris, est de savoir quel est l'impact de l'A12 sur l'environnement. Alors, pour moi, l'environnement est essentiellement humain. Donc, il faut d'abord régler les problèmes humains avant de régler les problèmes de trafic, quels qu'ils soient. C'est la première chose.

La deuxième chose est que, s'il y a effectivement un besoin d'autoroute, ce besoin doit être parfaitement quantifié et analysé. Mais un morceau d'autoroute sur 13, 14, 15, 20 kilomètres avec quatre échangeurs, je ne le sens pas ! Je ne le sens pas ! Pourquoi ? Je pense qu'il est absolument nécessaire – si un besoin se fait sentir – de s'intégrer dans le cadre d'une réflexion d'urbanisme total sur le secteur. Je crois que l'on ne peut pas avoir des habitants qui sont dans des endroits plus privilégiés que d'autres sans avoir une étude générale globale qui dit quels sont les rapports entre eux. Voilà pour le premier point. Le second point concerne les flux qui produiront obligatoirement un besoin de voirie. Là, je pense que les services de la DDE sont à même de trouver un système compatible entre eux et de faire en sorte que ce soit d'abord la Nationale qui soit aménagée et ensuite, que soit traité le problème autoroutier s'il y a un projet d'urbanisme d'ensemble qui voit le jour, pour faire en sorte que la vie soit effectivement plus agréable le long de cette Nationale 10 pour les riverains qui l'occupent.

Gilbert CARRERE

Très bien. Comment réagit le maître d'ouvrage ?

Francis ROL-TANGUY

Je ne peux que me joindre aux propos de Monsieur Bosseau en rappelant que ce projet de prolongement de l'A12 est dans le schéma directeur d'Ile-de-France qui doit peut-être répondre à sa définition de projet d'urbanisme d'ensemble. Il y a maintenant une quarantaine d'années que ce projet d'urbanisme d'ensemble y figure. Ce projet justifie cette réflexion sur un prolongement autoroutier et même si l'on n'a pas encore fêté son demi-siècle, on en approche. Je ne peux que me joindre à ce propos.

Tout à l'heure, de nombreuses choses ont été dites et je voudrais en ajouter quelques unes. Aujourd'hui en Ile-de-France, au-delà du schéma directeur qui existe depuis une cinquantaine d'années, il y a depuis l'an 2000 un plan de déplacement urbain. Peut-être que tout le monde ne le connaît pas. C'est ce plan de déplacement urbain qui, sur la voirie, a ouvert un champ, considérant qu'il y avait un réseau magistral d'environ 800 à 1 000 kilomètres d'autoroute et qu'il y avait depuis longtemps un réseau associé où l'on essayait de garantir des capacités autoroutières.

Effectivement, il nous a semblé – car l'on n'est pas parfaitement immobile – que l'on se devait de redonner à ce réseau associé une meilleure place et un meilleur partage de la voirie (car il n'y a pas que les automobiles) ainsi qu'une certaine urbanité. Les exemples qui ont été cités sont typiquement parmi ceux-là. Pour nous en tout cas, ils s'inscrivent dans ce qui pourrait être fait de la Nationale 10 si une solution était dégagée pour retrouver une capacité autoroutière. Je ne suis pas en train de choisir un tracé. Il faudrait qu'ils permettent de provoquer sur la RN10 des études du type de celles qui ont été montrées. Après, ce n'est pas à moi de choisir les tracés ce soir. Mais je ne suis pas tout à fait lointain de tout cela.

Je voulais aussi dire que vous pouviez aller visiter le site de la Direction Régionale de l'Équipement. Vous y trouverez ce que nous appelons le « porté à connaissance » puisque le Conseil Général est en train d'élaborer une révision du schéma directeur. Dans ce document, vous verriez effectivement que les perspectives de croissance de la voirie autoroutière en Ile-de-France par rapport au schéma directeur de 1994 ont été sérieusement diminuées. Je pense, à juste titre, que l'on est aussi capable de prendre en compte un certain nombre de choses. Là, en la matière, si l'on peut nous reprocher, à juste titre, d'avoir été des partisans du « tout autoroutier », je pense que ceux qui tiennent exactement le propos inverse font strictement la même erreur que nous hier.

Gilbert CARRERE

Très bien. S'il vous plaît ! Mon ami Francis Beaucire va vous donner lecture de deux questions écrites qui ont été posées. Oui, Monsieur, on ne vous oublie pas.

Francis BEAUCIRE

C'est Madame Moulin qui va parler par ma voix. On va revenir sur l'évaluation des coûts environnementaux qui avaient provoqué tout à l'heure une violente émotion. Alors, il faudrait que l'on essaye de sortir de cette soirée en ayant éliminé les oppositions liées à des incompréhensions, faute d'avoir développé assez. La question de Madame Moulin rentre dans cette catégorie. Et j'en ai une autre après du même genre. Voilà ce que dit Madame Moulin : « *Il y a des chiffres très importants dans l'évaluation monétaire pour le poste dépollution. Ce serait bien si l'on arrivait à retrouver dans le fatras des images les colonnes du graphique avec le montant des coûts par tracé. Ce sont des coûts très importants dans l'évaluation monétaire, poste « dépollution ». Alors, voilà la question : « Ce poste n'était-il pas compris dans le dossier du maître d'ouvrage ? »* Je vous rappelle qu'une des phrases de Jean-Marie Beauvais au début de son exposé était de dire que l'on ne pouvait pas prendre en compte deux fois la même chose. J'ai envie d'ajouter : Est-ce que tous les frais qui sont prévus dans le dossier du maître d'ouvrage pour empêcher le bruit, on les voit réapparaître ou pas ? Je crois que c'est une question d'incompréhension qui permettrait de mieux comprendre la différence dans les tailles de colonnes. Donc, c'est vraiment un problème de compréhension par rapport aux chiffres que l'on a dans les colonnes.

L'autre question concerne l'usage que l'on peut faire de ça. Je pense que, là aussi, c'est une question de compréhension. Il faut préciser les choses. C'est Stéphane Joste qui, cette fois, dit : « *De quelle manière le coût environnemental sera pris en compte, qui en assumera la charge et sous quelle forme ?* » C'est une question intéressante, car une fois que l'on a calculé le montant, qu'est-ce que l'on fait de tout ça ?

Jean-Marie BEAUVAIS

Merci, Monsieur le Président. La question des doubles comptes est une des grandes difficultés de l'évaluation monétaire. C'est tout à fait juste. Par exemple, on était confronté à la question de l'eau. Je ne vous cache pas que j'avais fait d'abord une première évaluation en tenant compte de l'eau. On avait calculé ce qu'il faudrait dépenser et finalement, on a renoncé car tout cela était compris dans les coûts du maître d'ouvrage, notamment dans les mesures prises pour les eaux de ruissellement et dans les mesures prises pour les perturbations des écoulements des eaux imputables aux ouvrages. Je ne sais pas si vous êtes venus à la réunion sur les coûts mais nous avons fait une décomposition des coûts et il y avait une rubrique prise en compte de l'environnement. Donc, cela n'a pas été pris en compte à cet endroit parce que cela l'est déjà dans les coûts d'investissements.

Pour l'impact sur la nature et le coût de restauration à l'état naturel de toute la partie non construite (comme les forêts), ce coût tient compte de la « désimperméabilisation », de la restauration des biotopes, de la dépollution des sols et de toute une autre série de petits coûts.

Gilbert CARRERE

Bien. C'est votre réponse. Est-ce que je peux demander à Monsieur Jean-Philippe Soleau qui est consultant en environnement de nous donner, après Monsieur Bres et après Monsieur Bosseau, son impression sur la manière dont, au regard du maître d'ouvrage, est pris en compte le sujet de l'intégration des grands projets dans le paysage.

Jean-Philippe SOLEAU

Merci, Monsieur le Président. Les membres de la CPDP m'ont demandé d'être le plus illustratif possible dans mes propos. C'est pour cela que je vous ai apporté un album photos. Juste avant de l'ouvrir, je voudrais faire quelques petites remarques. Je ne me suis pas non plus arrêté aux conceptions uniquement paysagères. C'est vrai que la prise en compte de l'environnement est un petit peu plus vaste.

Gilbert CARRERE

C'est moi qui aie simplifié.

Jean-Philippe SOLEAU

Donc, « *la prise en compte de l'environnement et du développement durable dans les projets autoroutiers* ». C'est un choix personnel, mais pour essayer d'être exhaustif dans ce domaine-là, j'ai pris l'habitude d'analyser tous les thèmes de l'environnement par rapport à ce que j'appelle les grandes étapes du développement d'une infrastructure. C'est ce que l'on va voir.

La première de ces étapes, c'est bien sûr sa conception. La conception, c'est bien évidemment ce que nous sommes en train de faire ce soir. D'après ce que j'ai compris, le début de cette conception remonte déjà 40 ans en arrière, effectivement, pour essayer d'aboutir à un choix de tracé et aux choix d'aménagement correspondant à ce choix de tracé.

La deuxième étape de la vie de l'infrastructure est sa construction avec, principalement, les phases de travaux et la construction des ouvrages d'art.

La dernière étape, c'est son exploitation, avec tout ce qui concerne la mise en circulation et la gestion du trafic.

Bien évidemment, toutes ces différentes étapes sont liées entre elles. On imagine bien que le choix du tracé va avoir des conséquences importantes au niveau de la construction et des aménagements ; peut-être plus important encore, le choix du tracé va aussi avoir des conséquences très lourdes en matière d'exploitation de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne les problèmes de pollution, d'émission de CO₂, de gaz à effet de serre. J'ai eu l'occasion quand je travaillais il y a quelques années dans le milieu autoroutier – ce qui n'est plus le cas maintenant puisque je suis indépendant – de travailler sur des études de monétarisation. On avait réussi à mettre en évidence qu'effectivement la tendance est de détourner l'autoroute des zones sensibles qui peuvent être des zones naturelles ou des zones urbaines. Finalement, quand on regarde au niveau de l'exploitation, ce qui commence à peser lourd, au bout de 5 ans, c'est la consommation qui va être justement induite par le détour que l'on va faire faire, par les émissions de carburant et par la pollution atmosphérique. Je rappelle qu'il y a dix ans, on était dans des conditions de coût du pétrole qui étaient quand même un petit peu plus favorables que celle que l'on connaît aujourd'hui. Je crois que l'on devait être autour de 35 dollars le baril, alors que l'on a dépassé les 70 dollars aujourd'hui. Donc, effectivement, toutes ces notions-là sont très difficiles à intégrer dans le temps. Mais c'est important de redimensionner toutes ces préoccupations sur l'environnement par rapport à toutes les étapes de la vie d'une infrastructure.

Alors, on me pose aussi la question de savoir s'il n'y a pas une dernière étape qui est la démolition. Là, pour l'instant, on a très peu d'exemple de démolition d'infrastructures ! *Rires.*

Donc, le premier thème, effectivement, c'est l'insertion paysagère. Je dirai que c'est la thématique « environnement » qui est la plus immédiatement perceptible. Je crois que tout le monde se sent concerné par ces préoccupations d'insertion paysagère. J'irai très rapidement car je pense que les gens de la Direction de l'Équipement vous l'ont déjà expliqué. De toute manière, dans les projets actuellement, il y a des paysagistes qui interviennent le plus en amont possible. Ca, c'est quand même très important dans la procédure. On a aussi la possibilité d'utiliser des moyens très sophistiqués. J'ai eu l'occasion de voir des exemples d'images de synthèse et même de logiciels de simulation qui permettaient de circuler virtuellement sur une infrastructure, alors qu'elle n'était pas encore construite et de pouvoir en évaluer les abords. On a aujourd'hui des outils très puissants qui permettent de bien caler l'insertion d'une infrastructure dans un paysage. Il ne faut pas oublier non plus qu'une nouvelle infrastructure permet aussi de valoriser les paysages traversés ou, tout au moins, de les découvrir. Je crois que l'on a pas mal d'exemples en France dans ce cas de figure. Il y a aussi des mesures d'accompagnement qui sont prévues dans le cadre du 1 % paysage.

Qu'est-ce que cela donne finalement ? Vous avez un exemple de photo sous les yeux d'infrastructure autoroutière qui est donc en fin de construction. Vous pouvez vous apercevoir en fait – et je reviens sur ce que disais ma voisine – que les maîtres d'ouvrage ont appris à coller aux réalités du terrain et on est loin de la conception qui prévalait il y a encore 20 ou 30 ans, où les infrastructures étaient tirées au cordeau avec un logique remblais et déblais. Il y avait un impact incroyablement fort de l'infrastructure sur les paysages traversés. Aujourd'hui, on est sur des formes beaucoup plus *soft* – si vous me permettez l'expression – avec le recours à des déblais qui sont toujours assez modérés. Et puis, ce que vous voyez sur l'image, ce sont des ouvrages d'art qui s'intègrent assez facilement dans l'environnement et dans le paysage. Autre exemple, celui de cette infrastructure. Vous voyez au premier plan que cette infrastructure traverse une zone humide. C'est

une vallée alluviale. Il y a encore quelques années, on serait passé en remblais avec quelque chose de très massif. Aujourd'hui, on arrive à faire des ouvrages qui sont assez aériens et qui permettent d'avoir une bonne transparence, à la fois dans les milieux naturels et au niveau de la propagation de crues, par exemple. L'intégration paysagère traduit bien les évolutions qui ont eu lieu en matière de préoccupation environnementale dans d'autres domaines.

Dernier point, pour répondre à la question de Monsieur tout à l'heure, quand on est en milieu urbain, la tentation est de faire disparaître l'infrastructure. C'est donc la tranchée couverte. Aujourd'hui, c'est quelque chose qui se généralise, effectivement, en milieu urbain. Ce qui est important de voir, c'est ce que l'on va faire au dessus de cette tranchée couverte. Il y a une réhabilitation des espaces qui peut être tout à fait intéressante. Les paysagistes doivent travailler là-dessus. Pour les gens qui utilisent l'infrastructure, au niveau de la découverte des paysages, c'est tout à fait réduit à sa plus simple expression.

Autre élément qui est souvent essentiel en matière d'environnement, c'est la problématique de nuisance sonore. C'est souvent la problématique qui est la plus immédiatement sensible pour les populations riveraines. Là aussi, les maîtres d'ouvrages s'efforcent de faire intervenir le plus en amont possible les acousticiens dans les projets. Et puis, ils utilisent aussi des moyens sophistiqués, des logiciels de propagation, des maquettes acoustiques, pour concevoir la géométrie de l'infrastructure et la protection à mettre en place. Dans ce domaine-là, on utilise beaucoup d'outils en matière de protection acoustique. Je dirai que le plus commun, c'est le talus qui permet de protéger les populations qui sont derrière. Là, j'ai pris un exemple extrême, mais vous voyez que l'inconvénient de ce genre de talus, c'est que cela prend beaucoup de place et cela nécessite des emprises qui sont souvent très larges.

Alors, je reviens sur ce que je disais. En milieu urbain, on a aussi, de temps en temps, la possibilité d'avoir des écrans végétaux. Il faut savoir que ces écrans ne sont pas d'une efficacité significative et ils servent plutôt à masquer l'infrastructure. Ils sont plus un écran visuel qu'un impact acoustique et leur efficacité est quand même assez réduite. Merci pour vos encouragements. Les véritables écrans acoustiques, ce sont ceux qui figurent sur cette photo que vous avez là. Vous en avez de plusieurs sortes. Je dirai que, là aussi, il y a une interaction évidente entre plusieurs professions. Ces écrans-là sont plutôt des écrans ancienne génération. Si, parmi vous, il y a des gens qui ont eu l'occasion d'emprunter l'autoroute A14, on s'aperçoit sur cette infrastructure qu'il est très très difficile d'identifier les écrans acoustiques. Ces écrans ont justement fait l'objet d'une intégration paysagère et ils sont devenus aujourd'hui pratiquement indiscernables à l'œil d'une personne qui n'est pas forcément avertie. Donc, ces écrans sont véritablement rentrés dans le paysage mais je peux vous assurer qu'ils ont toujours leur fonction d'écran acoustique et qu'elle est assez primordiale.

Dernier point, on se retrouve un peu dans la même logique qu'avec l'intégration paysagère. Pour des raisons de nuisance sonore, la tendance peut être aussi de faire disparaître sous terre l'infrastructure. C'est une façon de régler la problématique du bruit et on a beaucoup d'exemples en région parisienne de couverture d'infrastructure. La difficulté est que l'on va se retrouver avec une concentration de nuisances à l'entrée et à la sortie de ce genre de tranchée couverte. Mais des réponses techniques peuvent être apportées à ce genre de problème.

Autre problématique de l'environnement, c'est la protection des eaux superficielles et des nappes souterraines. C'est une problématique qui est assez sensible, surtout que vous n'êtes pas s'en savoir depuis l'année dernière que l'on nous parle de pénurie d'eau. C'est vrai que, là aussi, on prend conscience d'une ressource et de sa fragilité. Mais de plus en plus d'efforts sont faits pour protéger cette ressource. Je ne vais pas revenir sur des choses qui ont déjà pu être dites au cours de ce débat,

mais tous les ouvrages font maintenant l'objet d'études d'impact qui sont très très poussées en termes de vulnérabilité des milieux, aussi bien en ce qui concerne les eaux de surface que les eaux souterraines. A partir de là, il y a tout un tas d'ouvrages de protection ou de franchissement qui sont mis en œuvre. Ce que l'on ne sait pas forcément, c'est que, de toute manière, il y a un suivi et une surveillance effectués sur ces milieux pendant toute la durée de l'exploitation. Voilà quelques exemples encore. Là, vous voyez le franchissement d'une zone humide et d'une vallée alluviale par une infrastructure. On voit que le maître d'ouvrage s'est efforcé d'avoir sous l'ouvrage lui-même une transparence qui ne remette pas en question la libre propagation des crues et qui représente une emprise au sol la plus réduite possible.

Sur l'ouvrage lui-même, vous avez ici une photo des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement. Il y a, certes, les milieux naturels qu'il convient de protéger, mais il faut aussi gérer les eaux de la plateforme. Dans les ouvrages qui sont réalisés actuellement, il faut savoir que toutes les eaux de la plateforme sont systématiquement récupérées et traitées avant d'être rejetées dans le milieu naturel.

Simplement, pour vous préciser les risques de pollution des eaux, je dirai qu'ils sont de trois ordres :

- Il y a la pollution chronique qui est liée à la circulation des véhicules. Ce sont principalement les hydrocarbures et les métaux lourds qui sont dus à la circulation automobile.
- Il y a les risques accidentels qu'il faut bien évidemment prendre en compte. C'est le risque d'accident avec le déversement de produits dangereux qu'il faut impérativement traiter.
- Et puis, chose que l'on imagine moins souvent, c'est ce que j'appelle la pollution saisonnière avec tout ce qui est lié aux fondants, c'est-à-dire aux sels de « déverglaçage » qui peuvent être utilisés pour la viabilité hivernale. Il convient de récupérer ces produits-là avant qu'ils ne soient rejetés dans l'environnement. C'est pour cela que le long de l'infrastructure, vous avez maintenant ces bassins de décantation tels que celui qui est figuré ici. Ils sont conçus et adaptés pour traiter les autres plateformes.

Dernier chapitre, c'est tout ce qui concerne la préservation des milieux naturels de la faune et de la flore. Il arrive que le choix des tracés fait que l'on empiète sur des milieux naturels sensibles ou riches. A ce moment-là, il convient effectivement de prendre toutes les précautions. On a vu tout à l'heure l'exemple de la loche d'étang chez RFF. Il y a aussi en matière d'ouvrages autoroutiers quelques exemples. Ces cas particuliers doivent faire l'objet de toutes les attentions avec des franchissements pour la faune, par exemple, qui sont réalisés dans certains cas, et puis des mesures de conservation et de reconstitution des milieux sensibles traversés. Je dis bien « reconstitution » car, dans certains projets autoroutiers, il y a eu la possibilité de déplacer des stations botaniques et puis de les reconstituer de façon à pouvoir les consolider.

Encore une fois, en exemple, qu'est-ce que cela donne ? N'y voyez aucune malice de ma part mais je n'ai pas pu résister à la tentation de vous présenter un cas très particulier d'une autoroute. C'est le cas de l'autoroute A29 qui traverse le vallon de Rogerville à côté du Havre. Je crois que c'est une illustration de ce qu'un maître d'ouvrage peut faire en matière de préservation de milieu sensible. Cette autoroute, malheureusement, ne pouvait passer que par ce vallon. C'est un vallon sensible qui était la seule zone verte à côté du Havre. Le maître d'ouvrage s'est donc attaché à préserver au mieux ce vallon de Rogerville avec une géométrie tout à fait particulière de l'ouvrage. Vous devinez sur la photo des chaussées qui sont décalées. Vous voyez le bassin de protection des eaux qui est en tête du vallon pour pouvoir garder toute la qualité naturelle de ce vallon. A l'autre

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
bout du vallon, le maître d'ouvrage a choisi de traverser toute la zone humide au pied de ce vallon par un viaduc de façon à pouvoir conserver cette zone humide. Par mesure d'accompagnement, il a également renforcé avec l'aide du Conservatoire des Sites Naturels ce milieu qui fait aujourd'hui l'objet de visites fréquentes et qui est connu pour son intérêt faunistique et floristique.

Alors, autre élément qui est symptomatique de l'attention apportée par les maîtres d'ouvrage à la protection de la faune, ce sont les passages pour animaux sauvages qui sont réalisés. On n'en a pas souvent conscience, mais je pense qu'en France, on ne doit pas être loin du millier d'ouvrages consacrés au franchissement de la faune avec tantôt des passages supérieurs, comme celui-ci, qui sont réservés exclusivement à l'attention des animaux et tantôt des passages inférieurs. J'ai voulu vous montrer cette photo parce que l'on n'a pas forcément connaissance de ces passages inférieurs. Mais, comme vous pouvez le voir, certains maîtres d'ouvrage vont jusqu'à vérifier l'efficacité de ces passages en installant des systèmes de pièges photo pour voir s'ils sont utilisés par les animaux. Il y a un renard qui s'est fait photographier ce jour-là. On a aussi, chez certains maîtres d'ouvrages, des films qui sont réalisés avec des caméras infrarouges sur les passages supérieurs.

Pour terminer, je voudrais juste vous dire que la préservation de l'environnement naturel et humain, dans la conception et la réalisation des infrastructures aujourd'hui, est certainement un des facteurs essentiels de la politique de développement durable des transports. Il ne faut pourtant absolument pas oublier qu'une telle politique doit prendre en compte les multiples attentes sociales. On en a déjà entendu quelques unes ce soir. Il y a également quelque chose là dedans qui pèse très lourd, ce sont les impératifs économiques, que ce soit en matière de coût de construction que d'externalité négative dont on a déjà parlé.

Gilbert CARRERE

Merci Monsieur Soleau. Très bien. Monsieur Soleau, vous avez dit « *sans malice* », c'est bien ça ?

Jean-Philippe SOLEAU

Absolument.

Gilbert CARRERE

Très bien ; Je vais vous lire la question - et je pense qu'elle s'adresse à vous – de Monsieur Jean-Pierre Barbier qui écrit : « *On peut toujours se poser la même question de l'intégration d'un ouvrage dans le paysage, mais il y a longtemps que la réponse a été donnée dès le 19^{ème} siècle, avec les viaducs des chemins de fer, sans parler des ouvrages des Romains que l'on visite encore au 21^{ème} siècle comme le prouve parfaitement le viaduc de Millau ! Alors, pourquoi se poser encore la question de l'intégration alors que l'on en connaît parfaitement la réponse ?* »

Jean-Philippe SOLEAU

Je pense que la question reste ouverte. On peut avoir effectivement un acte constructeur fort qui marque le paysage. Ce sont les cas que vous avez cités. On peut aussi avoir une autre approche qui est celle de s'intégrer et de se camoufler dans le paysage. Aujourd'hui, les exemples montrent que l'on a ces deux cas de figure. Moi, je crois qu'il n'y a pas de vérité dans ce domaine. Encore une fois, il faut faire confiance au maître d'ouvrage. C'est à lui d'exprimer ses talents dans ce domaine.

Gilbert CARRERE

Sur les talents du maître d'ouvrage, Monsieur Rol-Tanguy a une chose à dire.

Francis ROL-TANGUY

Je voudrais juste dire un petit mot. Ce sont des exemples récurrents et à juste titre, on cite le viaduc de Millau. Il y a eu quand même 10 ou 15 ans de débat pour savoir si c'est bien là qu'il fallait passer, si on pouvait se permettre de faire ce viaduc, dont tout le monde aujourd'hui reconnaît les records. Mais le moins que l'on puisse dire c'est qu'il y a eu débat avant qu'il ait la notoriété qu'a peut-être encore aujourd'hui le Pont du Gard ! Je ne suis pas sûr que tous les ponts romains aient gardé la même notoriété non plus ! Chaque site est un site et, à un moment, il y a débat et concertation. On peut reconnaître après des grandes réussites mais je pense que l'on est aussi capable de montrer un certain nombre de « ratages ». Je crois que chaque site est un site.

Gilbert CARRERE

Et comme chacun est un cas, ceci justifie, Mesdames et Messieurs, la réunion de ce soir ! Oui ! J'ai trois questions en attente. Alors, Monsieur qui avait beaucoup espéré ?

De la salle

J'ai beaucoup attendu parce que je pensais que la réunion se tenait au Mesnil. Si on prend l'affichage en gare de La Verrière, la réunion se tient toujours au Mesnil !

Gilbert CARRERE

Pardonnez-nous. Effectivement, c'est une erreur d'affichage.

De la salle

Excusez-moi, c'est un peu facile de dire ça ! 50 % des gens en Ile-de-France ne se connectent pas à Internet ! Il y a un affichage ! Un minimum de correction, surtout sur les sujets de ce type, aurait mérité au moins un affichage correctif en gare de la Verrière ! C'est un premier point.

Deuxième point, je n'habite pas Maurepas, mais j'habite Le Mesnil. Je ne connais pas la salle des fêtes de Maurepas, donc j'arrive ici à 21 heures 17 ! Alors, j'aimerais savoir : ce type d'exclusion – parce que cela en est une – à quoi cela correspond-t-il ? Mes beaux-parents habitent Elancourt. Eux ont reçu un dossier complet. J'ai fait une demande pour avoir ce dossier, conformément au formulaire. Je ne l'ai jamais reçu ! J'ai mis mon adresse email : j'ai reçu un joli courrier me remerciant de ma participation au débat ! C'est ma deuxième remarque sur la politique d'exclusion. Merci de votre réponse.

Gilbert CARRERE

C'est plutôt aigre comme question, Monsieur ! Voilà. Alors, je m'excuse sincèrement pour le cabinet qui a été chargé de coller les affiches. C'est vrai qu'il y a eu un changement de lieu et on sait pourquoi. Vous êtes de ceux qui n'ont pas été prévenus et je le regrette. Mais il ne faut pas faire davantage que cela, je pense ! Oui ? Bonsoir, Madame.

Valérie PECRESSE

Valérie Pécresse. Je parlerai en tant que Vice-présidente du Parc Naturel. Je suis très heureuse de la réunion de ce soir et des exposés des différents intervenants. Je crois que cela met vraiment la question environnementale au cœur du débat de la CNDP. Je voudrais quand même poser une question et particulièrement au dernier intervenant, Monsieur Soleau. J'ai vu vos superbes images et, effectivement, on a l'impression que, finalement, les sites les plus remarquables se traversent très facilement par des ouvrages de très belle qualité, qu'il y a une vraie complémentarité entre l'urbain et la nature et que l'on peut réussir à marier les deux. Est-ce que vous pouvez répondre à notre inquiétude qui est l'inquiétude d'un certain nombre d'habitants du Parc sur l'urbanisation que va entraîner la construction d'une infrastructure routière dans un espace naturel en Ile-de-France ? Il y a une spécificité qui est celle de l'Ile-de-France. Le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse, ce n'est pas un grand espace de province et une terre rurale, ce n'est pas Millau. C'est une toute petite coupure verte dans un espace qui est en train de s'urbaniser de manière assez forte du côté de Versailles, du côté du Plateau de Saclay et le long de la Nationale 10 avec la ville de Saint-Quentin. On a connu des poussées d'urbanisation très fortes et on en connaît encore. Es-ce que l'on peut être assuré que la complémentarité de ces territoires entre zone naturelle et zone urbaine peut être maintenue avec une infrastructure autoroutière qui arrive dans un vallon classé ? C'était ma première question.

Ma deuxième question s'adresse plus au maître d'ouvrage : est-ce que vous pouvez nous assurer - maintenant que l'on arrive à la fin de ce débat - qu'une infrastructure supplémentaire dans les Yvelines à cet endroit-là va assurer vraiment une fluidité du trafic et ne va pas nous assurer dans ce territoire toute une circulation de transit de poids lourds qui viendraient de l'est parisien et qui ne sont pas aujourd'hui en train de traverser les Yvelines ? Est-ce que vraiment cette infrastructure va apporter le bien-être que tous les habitants attendent ou bien est-ce qu'elle ne risque pas d'avoir des effets très pervers dont on ne nous aurait pas parlés pendant le débat ?

Gilbert CARRERE

Monsieur Soleau d'abord et Monsieur Rol-Tanguy ensuite. Monsieur Soleau ?

Jean-Philippe SOLEAU

Pour répondre à votre question, Madame, tout d'abord je n'ai pas en mains la maîtrise de l'urbanisme local et je ne sais pas qui l'a aujourd'hui. Enfin, si, je sais qui l'a aujourd'hui parce que les choses sont assez claires. Qui l'aura demain ? C'est vraiment aux responsables administratifs et aux responsables politiques d'assumer les choix qui seront faits. Je n'ai malheureusement pas de réponse immédiate à donner à votre question. Simplement, ce que je peux vous dire – et je reviens toujours sans malice à l'exemple que je vous ai présenté du vallon de Rogerville à côté du Havre – c'est que l'on a pu constater que c'était un espace qui était en train de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
perdre de son intérêt paysager, faunistique et floristique, avant la construction de l'autoroute. C'est paradoxalement la construction de l'infrastructure qui fait que l'on a pu mettre autour, dans le vallon, des systèmes de protection qui fonctionnent encore aujourd'hui. Je ne sais pas ce qu'il en sera demain.

Gilbert CARRERE

Monsieur Rol-Tanguy ?

Francis ROL-TANGUY

Je vais apporter deux éléments de réponse. Sur la première partie de la question et la capacité à préserver en fonction de décisions politiques les espaces naturels, forestiers ou agricoles, on dit beaucoup de choses sur la région Ile-de-France. Mais la région Ile-de-France est la région qui a le moins consommé d'espaces naturels en comparaison avec son expansion démographique. Que l'on dise que l'Ile-de-France est la région où le problème de l'étalement urbain se pose le moins ! Je pense qu'ici, beaucoup se promènent et ils verront qu'en Ile-de-France, c'est là où l'étalement urbain est le mieux maîtrisé. Quand on regarde, de par l'existence d'un schéma directeur depuis les années 60, c'est dans cette région que les accords passés concernant les espaces naturels, agricoles ou forestiers sont les mieux tenus. Cela ne garantit rien. Cela montre simplement qu'il y a une expérience qui est une des plus solides en France.

Et vous pouvez sortir de la France, vous verrez que dans les autres grandes capitales européennes, comme Londres, notamment le grand Londres, ils utilisent les outils d'urbanisme qui sont les nôtres. Il faut savoir les faire vivre, surtout à un moment où il y a une révision. A nous aussi de savoir, à un moment où l'urbanisme a toujours été plus décentralisé, résister à des échelles cohérentes. Je pense que l'on en a les moyens en Ile-de-France et, en tout cas, à l'aube des quarante dernières années, cela se mesure. Je pense qu'il faut effectivement le préserver et c'est le rôle de l'Etat dans un rôle partagé avec les collectivités locales et au un premier chef, le Conseil Régional.

Alors, la deuxième question est : *« S'il y a autoroute, est-ce qu'il y aura plus de circulation de transit ? »* Je vais déjà dire une première chose. On dit souvent : *« Il n'y a pas besoin de tout ça parce que la circulation automobile va croître indéfiniment. Cela n'est pas vrai, elle va se ralentir »*. On ne peut pas dire les deux choses à la fois. On ne peut pas dire que l'on est les seuls à penser que la circulation automobile va croître et puis, après, cela se mettrait à croître et l'on aurait la déferlante d'un bord ou de l'autre. Moi, ce que je veux dire et après, je passerai peut-être la parole à François Bertrand, c'est qu'en Ile-de-France comme ailleurs, les trafics de poids lourds sont « marginaux » dans la totalité du trafic sur les autoroutes franciliennes. C'est de l'ordre de 15 %. Moi aussi, je suis automobiliste et tout naturellement, on est beaucoup plus marqué par le 38 Tonnes qui est à côté que par la voiture qui nous précède ou qui nous suit. Il n'y a pas photo ! Mais en termes de volume de trafic, ce ne sont pas eux qui font le trafic et ce ne sont pas eux qui font la croissance du trafic. Le nombre globalement sur une année de 38 Tonnes qui circulent sur les voies autoroutières d'Ile-de-France est maintenant stable, voire il décroît. Je dis cela parce que cela montre aussi que le transit évite l'Ile-de-France. De façon assez naturelle, ils ne sont pas plus bêtes que nous. Il y a maintenant des contournements autoroutiers qui sont beaucoup plus intéressants que de passer par le système saturé francilien. Je voudrais juste moduler car je sais que cela dépend des heures du jour. Pour ceux qui circulent tard la nuit ou tôt le matin, s'il y a des trajets plus directs, c'est facile de passer par Paris. Pour l'autoroute francilienne, entre 22 heures et

5 heures du matin, cela ne se passe pas trop mal et c'est sans péage ! Cela a même des avantages pour les poids lourds mais seulement à ces heures-là ! Voilà pour le premier point.

Le deuxième point, c'est que la croissance que l'on prend en compte dans nos études, c'est la croissance soit des petits véhicules utilitaires légers (moins de 3,5T), soit des véhicules particuliers. C'est un autre chiffre. Je ne crois pas l'on ait cherché à maximiser la croissance du trafic ; mais je pense que, dans tous les cas, les trafics de transit ou de poids lourds, ce ne sont pas eux qui feront l'équation du besoin de capacité autoroutière d'aujourd'hui comme de demain en Ile-de-France. Il y a des endroits où je ne dirai pas cela, comme pour le couloir rhodanien. Mais, en Ile-de-France, ce ne sont pas eux qui font la donne du trafic.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Oui ?

François BERTRAND

Je vais peut-être remonter les cartes que j'avais montrées dans la réunion précédente. Je vais vous présenter les cartes de simulation de trafic que l'on avait réalisées dans le cadre des études de déplacement pour ce débat. Sur la carte que vous avez à l'écran, cela concerne plus spécifiquement la circulation de transit des poids lourds en Ile-de-France. C'est à l'horizon 2020 du projet mais c'est à peu près le même schéma qu'aujourd'hui. Ce que l'on constate, c'est que l'axe principal, c'est l'A1 passant par l'A3 et le périphérique à l'Est de Paris, puis ensuite l'A10. C'est le couloir de l'Ile-de-France. Ce sont les trafics en 2020 et ceux que vous avez aujourd'hui, en tout cas vos collègues de la banlieue est de Paris. C'est le trafic d'aujourd'hui et de demain en Ile-de-France. Je vous montrerai la carte d'aménagement de décision politique des aménagements qui sont faits sur les autoroutes en France pour vous montrer les options politiques qui sont choisies pour justement essayer de diminuer ce trafic.

La carte suivante que je vais vous montrer, c'est la même carte avec le projet de prolongement de l'A12, avec l'idée de répondre à la question qui vient d'être posée. Il va se créer via l'A12 un itinéraire en Ile-de-France qui va emprunter ce prolongement de l'A12. Alors, je vous montre le projet. Vous n'avez pas vu une grande différence, tout simplement parce que cet effet-là ne se voit pas du point de vue des poids lourds. Cela se comprend assez simplement. Les deux itinéraires, celui emprunté aujourd'hui et celui qui serait créé via l'A12, auraient à peu près les mêmes caractéristiques en termes de longueur (environ 120 kilomètres). En revanche, l'itinéraire qui passerait par le prolongement de l'A12 emprunterait la voie de péage du tunnel A86 et du coup, il serait beaucoup moins performant du point de vue des poids lourds qui eux, sont beaucoup moins pénalisés par la congestion. Ils ne passent pas aux heures de pointe en Ile-de-France.

Je peux juste présenter la carte des aménagements. C'est la carte des aménagements du réseau autoroutier en France. On a souligné sur cette carte les aménagements qui sont spécifiquement faits pour contourner la région Parisienne parce que c'est un sujet de préoccupation réel depuis un certain temps. Donc, vous avez les autoroutes A26, A28, A19 et A29 qui sont tout ou en partie mises en service. Ce sont des aménagements qui sont là pour pouvoir faciliter les liaisons nord-sud sans passer par l'Ile-de-France. Cela montre bien que ces aménagements sont bien là pour contourner l'Ile-de-France. On n'a pas de raison de penser que l'aménagement du prolongement de l'A12 viendrait contrevenir ce schéma d'aménagement national.

Gilbert CARRERE

Monsieur Bertrand, cette carte, elle est dans le dossier du maître d'ouvrage, n'est-ce pas ?

François BERTRAND

Cette carte ? Oui. Sur la présentation, j'ai tout de suite souligné les autoroutes.

Pour revenir sur l'itinéraire et la Francilienne, la carte que je vous ai montrée avec le trafic de transit comprend aussi la Francilienne. Donc, il n'y a pas d'effet de bouclage. Vous seriez trop loin. L'effet de bouclage se ferait via l'A86.

Gilbert CARRERE

Bien. Nous reviendrons peut-être à vous. Nous parlions de zone naturelle tout à l'heure. Sans quitter le domaine naturel, je voudrais demander à Monsieur Bernard Gazier, Président de l'association de la Société de Port Royal, d'intervenir en lui disant tout de suite que la mise en ligne de votre document, Monsieur, est pour demain. Donc, il n'est pas perdu de vue. Allez-y pour la seconde question.

Bernard GAZIER, Président de la Société de Port Royal

Bonsoir, je m'appelle Bernard Gazier et je suis membre de l'association de la Société de Port Royal. Il y a trois associations qui s'occupent du site de Port Royal : il y a des chercheurs, des gens qui gèrent une bibliothèque et puis il y a des gens qui font des animations locales sur place. Port Royal, c'est à 3 kilomètres ou 1,5 kilomètre selon les tracés de la future autoroute. Autrement dit, c'est un site super sensible. Si vous le voulez, c'est une super loche d'étang ! Dans ce genre-là, qu'est-ce que vous avez ? Vous avez l'histoire la plus prestigieuse de France à vos pieds. C'est un site méconnu. Ce n'est pas une histoire de curés, c'est beaucoup plus intéressant que ça. Blaise Pascal et la machine à calculer, ce sont toutes ces choses qui ont eu lieu ici ! C'est un site qui est à tout le monde et qui accueille les collégiens de Trappes, des chercheurs, des archéologues, etc. Je trouve cela très dangereux de voir que l'autoroute risque de passer à 1,5 kilomètre ! Nous sommes très inquiets car il y a des risques de pollution, deux échangeurs...

Gilbert CARRERE

S'il vous plait, Monsieur ! Bon...

Bernard GAZIER

Il y a de quoi enclaver Port Royal entre deux bretelles d'autoroute ! Moi, j'aime mieux qu'il soit enclavé dans la ville dans les boulevards paysagers dont on a parlé tout à l'heure. Voilà ce que sera la solution ! Merci beaucoup !

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Monsieur Gazier, je croyais que vous aviez une question à poser ? Ah bon ! Alors ? Allez-y rapidement ! S'il vous plaît !

Bernard GAZIER

Ma question est très simple : que pense le Ministère de la Culture de ce projet ? Ici, il n'y a pas de représentant du Ministère de la Culture ! J'aimerais qu'il y ait un représentant du Ministère de la Culture qui s'exprime sur le projet. Voilà ma question.

Gilbert CARRERE

Il n'y en aura certainement pas d'ici la fin du débat. Mais, si vous le voulez bien, la question sera posée par écrit. Je peux m'engager à cela. Alors, il y a plusieurs mains qui se lèvent. On va essayer d'être rapide, si vous le voulez bien, à l'approche de la fin du débat. Le Monsieur tout content d'avoir le micro, allez-y ! Allez-y Monsieur !

De la salle

Je vais être rapide. Jérôme [*inaudible*] de Mesnil-Saint-Denis et membre du collectif pour l'aménagement de la N10 et contre le prolongement de l'autoroute A12. Je voulais justement intervenir par rapport aux cartes qui viennent de nous être montrées par la DDE. On est vraiment tombé par terre parce que ces cartes ne sont pas les mêmes que celles qui étaient sur le site Internet. Alors je voudrais que vous nous remontriez ce comparatif Power Point à l'horizon 2020.

Nous, nous avons récupéré un document qui se trouvait sur le site du débat public dans les études de la DREIF de janvier 2006 et le document s'appelait « *Trafic de transit et d'échange en Ile-de-France* ». Nous avons deux pages très intéressantes en page 18 et 20. Alors, je ne sais pas si c'est le même document. Est-ce que vous pouvez aller en page 18, s'il vous plaît ?

François BERTRAND

Si je peux répondre en même temps, ce n'est pas le même document que celui que vous citez. Celui sur le site concerne le trafic des voitures à l'heure de pointe le soir. Vous regarderez en détail ce qui est écrit sur les précautions d'usage. Ce sont les calculs qui ont été faits à l'heure de pointe et c'est ce qui concerne le trafic de transit et d'échange des voitures. Effectivement, car je pense que c'est la question que vous voulez aborder, quand on se met dans une situation en heure de pointe du soir comme une situation congestionnée, on a une concurrence entre les itinéraires ; et toute la partie est de l'Ile-de-France est extrêmement congestionnée. En réponse à votre remarque, pour la question des poids lourds, on n'est pas sur les mêmes effets. On n'est pas sur des systèmes congestionnés. Au contraire, les poids lourds optimisent leur trajet pour ne pas passer pendant les heures de pointe.

De la salle

Je voudrais quand même citer les chiffres que vous ne nous avez pas montrés et qui sont tout de même très intéressants. Effectivement, il n'est pas spécifié de quel type de transit il s'agit. Je cite ce qu'il y a sur votre document : « *trafic de transit sans prolongement de l'A12 et A104 à l'horizon 2020 à l'heure de pointe du soir* » et le deuxième c'est : « *trafic de transit avec prolongement de l'A12 et A104 à l'horizon 2020 à l'heure de pointe du soir* ». Là, on y voit clairement une différence incroyable de trafic avec ou sans A12. Sans A12, on est à 330 véhicules/heure sur la RN10 avec 1 385 véhicules/heure sur l'est parisien. C'est la situation actuelle aux évolutions des chiffres près. Avec l'A12, on est à 881 véhicules/heure sur la RN10 et 842 véhicules/heure sur l'est parisien. Cela veut dire que l'on voit clairement que l'autoroute A12, dans ce contexte, sert de vase communicant. C'est clairement un trafic qui aujourd'hui ne passe pas par le sud des Yvelines et qui demain, avec le prolongement de l'A12, passera par le sud des Yvelines. Cela, je tenais à le préciser car, nulle part, à aucun moment, vous n'en avez parlé dans le débat. Il y a des informations qui sont sur le site Internet dont vous vous cachez bien de nous parler pendant ce débat ! Ca, ce n'est pas loyal et ce n'est pas normal !

Francis ROL-TANGUY

C'est vrai que je reste persuadé que la meilleure façon de cacher les choses, c'est de ne pas les mettre sur le site Internet, Monsieur ! La deuxième chose, c'est qu'il faut que vous fassiez attention dans vos calculs. Rapportez les chiffres que vous venez de citer au trafic horaire qu'il y a globalement sur la RN10. Vous verrez que l'on a précisé sur le trafic de camions. C'est pour cela que je reste sur ce que j'ai dit à la première séance de ce débat public. Je ne suis pas gêné. Simplement, rapportez ce chiffre à ce qui est en échange par rapport à la zone et au chiffre global de trafic sur la RN10 ou demain, sur une RN10 + A12 en fonction des tracés qui seront là ! Vous verrez bien que ce dont on parle ne représente même pas 10 % du total. Excusez-moi, peut-être que l'on n'est pas bon sur nos prévisions de trafic. Je pense que pour ce genre de prévisions, c'est toujours comme ça. Vous voyez bien que ce ne sont pas ces chiffres-là qui font ou ne font pas le dimensionnement. Vous le constatez tous les jours sur la RN10. Ce sont les trafics qui concernent cette zone en échange avec d'autres ou à l'intérieur de cette zone. Ce ne sont pas ces valeurs-là qui font les problèmes de trafic que connaît la zone de Saint-Quentin-en-Yvelines. Voilà. Là aussi, si vous rapportez les chiffres aux chiffres globaux des trafics horaires, vous verrez que les 500 véhicules dont vous parlez ne justifient pas l'A12. Loin s'en faut !

Gilbert CARRERE

Pardonnez-moi. C'est un sujet important qui est évoqué ici. D'abord, c'est une mise en cause du maître d'ouvrage et il a répondu. C'est une mise en cause assez sérieuse. On lui reproche de « cacher » des chiffres ! Je ne me prononce pas là-dessus mais je constate ceci. Je crois, Monsieur, que pour la dernière réunion, si vous avez des éléments qui contestent ce qui vient d'être dit, libre à vous de le faire ! Voilà !

Intervention hors micro.

Gilbert CARRERE

Vous l'avez dit Monsieur !

Gilbert CARRERE

Monsieur, pardonnez-moi, mais vous avez employé le mot « cacher ». On peut tout dire dans un débat public, sauf ce qui n'est pas vrai ! Votre sujet m'a l'air compliqué ! Monsieur, s'il vous plaît ?

Antoine ROZANSKI

Oui, Bonsoir. Je suis Monsieur Antoine Rozanski de Montigny-le-Bretonneux. Depuis tout à l'heure, on parle de protection de l'environnement, d'intégration dans le paysage urbain. On apprend depuis le 22 mai le projet trois échangeurs pour la ville de Montigny, c'est-à-dire trois échangeurs pour une seule ville. Je demande comment on va faire pour intégrer ces trois échangeurs en tenant compte du paysage urbain et en faisant attention à la nuisance sonore et à la population. Je vous remercie.

Gilbert CARRERE

Très bien. Monsieur Labrousse, voilà une bonne question. Monsieur Labrousse ?

Michel LABROUSSE

D'abord, je voudrais bien préciser une chose. Les trois échangeurs dont vous parlez Monsieur, avec leur représentation, ils existent depuis 1986. Si ! Dans les études que nous avons menées en 1986, dans la nouvelle vague d'études qui a donné lieu à des concertations en 1997, documents à l'appui que je verserai à la Commission particulière...

Gilbert CARRERE

Monsieur Labrousse...

Michel LABROUSSE

Ces échangeurs figurent explicitement depuis 1986 dans les études du prolongement de l'autoroute A12 pour le tronçon commun de la traversée de Montigny avec des caractéristiques tout à fait proches de celles que l'on vous a montrées. Donc, il n'y a pas d'éléments nouveaux pour ce qui me concerne.

Ensuite, la bonne question est effectivement de quelle manière nous pouvons continuer à améliorer l'insertion de ces échangeurs dans le tissu. Ca, il faut que cela soit vu. On ne peut pas séparer l'échangeur des voies qu'il dessert. C'est le premier point. Déjà, on peut améliorer de la compacité. Ensuite, on peut mettre en place un certain nombre de dispositifs qui ont été illustrés sur les vues comme des protections antibruit qui peuvent avoir une qualité paysagère. On peut voir de quelle manière travailler dans les profils, pour que l'impact sur le paysage urbain puisse être diminué le plus possible.

Gilbert CARRERE

Monsieur Labrousse, excusez-moi. On ne vous a pas reproché d'avoir caché des échangeurs ce coup-ci ! Non ? La question est de savoir si ce qui a été écrit en 1986 vaut toujours en 2006 ! C'est ça la question ? Et en faut-il trois ? Vous avez noté que la question reste posée et cela donnera lieu à une mise au point par écrit naturellement. Oui ?

Stéphane JOSTE

Bonsoir, Stéphane Joste, Maire adjoint de la commune de Lévis-Saint-Nom. J'ai deux questions dont l'une est toute simple. Nous avons vu depuis le début du débat que, à des coûts de travaux s'ajoutent les coûts d'environnement. Ma question est toute simple et s'adresse au maître d'ouvrage. Si d'ici la fin du débat, on arrive à analyser pour chacun des tracés le cumul de ses coûts, est-ce que le maître d'ouvrage, ce soir, peut nous assurer que sur l'ensemble des tronçons du prolongement de l'A12, celui-ci sera gratuit et qu'il n'y aura pas de concession donnée à une société privée ?

Ma deuxième question revient à celle citée tout à l'heure qui n'a pas obtenu de réponse. Elle concerne les coûts liés à l'environnement. Qui en assurera la charge et sous quelle forme ? Je vous remercie.

Francis ROL-TANGUY

A question simple, réponse simple. Ce dossier est un dossier sans péage. Je le dis d'autant plus tranquillement que, dans le débat public qui se déroule en même temps sur la Francilienne, il a été posé la question soumise au débat public avec ou sans péage. Cela montre bien que l'on n'est pas obligé de faire de la même manière ici ou là. Le gouvernement n'a pas souhaité se poser cette question et a affiché clairement sa volonté que le prolongement de l'A12 se fasse sans péage. Là-dessus, pour le coup, je pense que la réponse est beaucoup plus simple que d'autres réponses.

Deuxième point, je crois qu'il y a quand même deux choses à se dire. Un, il y a un coût monétaire de l'infrastructure et c'est celui qui sera dépensé. Naturellement, il inclut un certain nombre de protections, que ce soit contre le bruit, le traitement des rejets d'air, des eaux usées, qui concernent la prise en compte directe des problèmes environnementaux de la dite infrastructure. Et puis, pour estimer l'intérêt de ces infrastructures, vous avez des études comme celles qui ont été présentées sur des coûts environnementaux. On sait que cela ne veut rien dire mais on essaie d'agrèger des éléments. De la même manière, il y a ce que l'on appelle les études socio-économiques qui prennent notamment en compte les gains de temps que peuvent générer des infrastructures de ce type. Ce sont des coûts que l'on traduit en termes monétaires pour permettre leur estimation et leur agrégation. Naturellement, nous ne trouverons pas de traduction physique autre que dans les coûts monétaires supportés par le projet en matière de protection phonique, traitement de l'eau, etc. C'est pour essayer d'avoir un bilan global monétarisé (afin de tout mesurer avec le même étalon) qui ne se retrouve pas à charge de X, Y, ou Z. Il permet d'apprécier l'intérêt global collectif de la dite infrastructure.

Gilbert CARRERE

Très bien. Merci. Deux questions encore. Oui ? Vous aviez demandé la parole. L'un ou l'autre, je ne sais plus lequel. Oui ?

Jean-Claude JUVANON

Bonjour. Je suis Jean-Claude Juvanon, le premier Président de la Commission locale de l'eau d'Orge-Yvette. Je voudrais préciser que le maître d'ouvrage m'a précisé que les coûts liés à l'eau n'étaient pas du tout pris en compte dans les projets. Monsieur Labrousse me l'avait certifié. Même avec la réactualisation qui a été faite, la Commission locale de l'eau n'a toujours pas les réponses aux questions qu'elle a posées, notamment pour tout ce qui concerne les coûts environnementaux et les mesures conservatoires. Je suis très étonné qu'une Commission locale qui représente 750 habitants n'ait pas eu de réponse à la question écrite qui a été votée à l'unanimité avec les services de l'Etat. Tous les services de l'Etat ont voté et on n'a toujours pas la réponse de la part du maître d'ouvrage.

Gilbert CARRERE

Attendez ! A quelle date cela a-t-il été fait ? C'est récent ?

Jean-Claude JUVANON

Cela fait un bon mois, après la réunion de Magny-les-Hameaux du 30 mars.

Gilbert CARRERE

Monsieur Labrousse ?

Michel LABROUSSE

Sur ce dernier aspect, il faudrait que nous vérifiions ensemble avec vous, Monsieur le Président. Il faudrait voir où est le courrier de Monsieur Juvanon. Le circuit est que nous répondons aux questions quelle que soit l'origine et quel que soit le support. Vous savez comment se passent les réunions. Nous essayons dans la mesure du possible d'apporter une réponse rapide. Ensuite, si cela nécessite des développements, nous répondons dans un délai qui reste à préciser avec vous.

Ensuite, je voudrais revenir sur la première partie de votre intervention sur la prise en compte des coûts. J'avoue que je pourrais avoir un oubli sur ce que j'ai pu vous raconter. Mais en tout cas, je n'ai pas le souvenir d'avoir fait une réponse aussi rapide et aussi radicale que celle que vous avez reformulée ! Ce que je peux vous dire, car j'ai bien en tête l'intervention que vous aviez faite à Magny-les-Hameaux, c'est que nous avons fait dans notre dossier des études préliminaires de faisabilité qui n'ont pas été poussées jusqu'à un niveau d'étude avant-projet et vous le regrettez. Cela aurait permis de répondre à des questions de localisation de tel ou tel ouvrage hydraulique. Nous avons toujours dit que nous venions à ce débat avec des études de niveau « préliminaires ». Le travail d'écoute que nous faisons au niveau de ce débat public nous permettra d'être plus précis dans les études ultérieures. Ensuite, lors de la réunion sur les coûts qui s'est déroulée à La Verrière, Jean-Pierre Felix du CETE Normandie Centre a fait une présentation au cours de laquelle, il a expliqué de quelle manière les coûts avaient été établis par famille par une méthode dite « par ratio ». Pour le dire d'une manière claire, on est à un niveau d'études qui ne nous permet pas de calculer ouvrage par ouvrage leur surface et leur volume et de faire des coûts précis. On se réfère à des ouvrages qui ont des caractéristiques semblables et qui sont dans des environnements et des contraintes semblables. On considère donc qu'il faut appliquer un pourcentage de tant pour telle ou

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
telle catégorie d'ouvrage. C'est ce qui a été fait par famille. J'admets tout à fait que nous ayons pu faire une sous-évaluation ou une surévaluation sur un poste de tel ou tel coût. Peut-être est-ce le cas pour les études hydrauliques ? Je ne peux pas le dire aujourd'hui.

En tout cas, pour ce qui est du travail d'analyse comparative, les éléments de ratio que l'on a pris en compte pour l'eau ont été appliqués d'une manière homogène et cohérente à tous les tracés. S'il y avait une sous-évaluation sur un tracé, cela apparaîtrait de la même manière sur un autre sans fausser les comparaisons. Voilà mon point de vue.

Gilbert CARRERE

Est-ce que votre question avait donné lieu à une correspondance au cours de la réunion de Magny-les-Hameaux ?

Jean-Claude JUVANON

Cela a été acté par le Bureau de la Commission locale de l'eau, donc c'est un document officiel qui a été adressé par le Président de la Commission à la CPDP.

Gilbert CARRERE

Nous n'avons pas trouvé trace de ce courrier. Ce que nous avons enregistré, c'est que le 30 mars à Magny-les-Hameaux, vous êtes intervenu. Ce que l'on a enregistré, si vous le permettez, c'est votre question orale qui a été transmise au maître d'ouvrage.

Jean-Claude JUVANON

Une délibération a été envoyée avec une quantité de questions assez importante.

Gilbert CARRERE

Nous n'avons pas trouvé trace de cette délibération, je suis désolé...

Jean-Claude JUVANON

Pour répondre à Monsieur Labrousse, je ne vois pas comment on peut intégrer un coût environnemental avec une directive européenne qui n'a encore jamais été appliquée sur des infrastructures. Vous savez aussi bien que moi que l'on a des normes très strictes sur le bassin versant. Demain, nous devons acter le SAGE de l'Orge-Yvette avec un coût certainement supérieur à tout ce qui a été fait au niveau des infrastructures. C'est pour cela que je me permets de dire que les études de coûts sont complètement différentes selon les tracés et cela joue.

Gilbert CARRERE

Nous avons bien compris mais nous ne pouvons pas aller plus avant ce soir. Ce que je demande à Monsieur Labrousse, s'il le veut bien, c'est de garder le contact avec la Commission de l'eau pour que ceci soit clarifié.

Encore deux questions et après nous arrivons en fin de débat.

Monsieur ESPINAT, Conseiller général de Trappes

Monsieur Espinat de Trappes. Je participe à tous ces débats depuis le début du processus. Nous avons eu des réunions agitées. J'ai trouvé qu'il y avait un certain intérêt à ce débat et une certaine richesse pour les uns et les autres, même si l'on sent bien que les points de vue resteront inconciliables jusqu'au bout de ce débat ! Je dois dire que ce soir nous avons commencé fort avec l'exposé du premier expert ! C'est ce qui a provoqué de ma part un sentiment d'énerverment. Je n'ai pas eu le temps de regarder sur le site votre étude et je vais la regarder plus attentivement. Je trouve que d'affirmer comme cela ou de démontrer – même si vous avez pris des précautions - que le prolongement de l'A12 par la N10 est celui qui a un coût environnemental le moins important, je dois dire que les 15 000 habitants riverains de la Nationale 10, dont certains sont là ce soir, apprécieront beaucoup votre commentaire sur la chose !

Je voudrais dire trois choses. La première est que certains experts nous ont montré - mais nous le savions déjà – que l'on peut tout à fait bien réaliser une autoroute traversant des espaces naturels y compris quand ils sont sensibles, en prenant toutes les précautions pour ne pas saccager le site ou pour essayer de le valoriser au maximum. Le deuxième commentaire que je veux faire, c'est que cette autoroute, il faut la prolonger, d'abord parce que la situation actuelle – et je m'adresse à vous, Monsieur Bosseau, parce que vous y avez fait allusion – est une situation de congestion et de drame pour la population mais aussi pour l'irrigation de ce secteur. Cette autoroute est nécessaire parce qu'elle correspond à des schémas de développement de cette partie-ci du département dans le cadre de la révision du DREIF. Le département envisage de continuer son développement en prenant tout un tas de précautions. Ce sont des milliers de logements que celui-ci s'est engagé à construire par an. J'y ai fait allusion lors d'une précédente réunion. Il va se construire une énorme opération d'intérêt national sur le Plateau de Saclay qui va nécessairement générer du trafic supplémentaire. Nous avons donc besoin de prolonger cette autoroute A12. A titre personnel, je pense que la solution la moins pénalisante est de passer par le vallon du Pommeret.

Je veux terminer mon propos en reprenant ce que disait Madame Pécresse tout à l'heure. Il faut, dans ce cadre-là, prendre toutes les dispositions du point de vue des collectives locales concernées pour qu'il n'y ait aucune urbanisation imposée que ne souhaitent pas ces communes. Je terminerai mon propos en rappelant que la Région Ile-de-France et le département des Yvelines demandent à ce que cette autoroute soit prolongée pour les raisons que je viens d'évoquer.

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît ! Il est 11 heures et quart. Nous sommes des citoyens civilisés que je sache, même à 11 heures et quart ! Voilà ce que je voulais dire ! Deux questions encore et après nous arrêterons. Madame ?

Joëlle LEPOULTIER

Merci. Joëlle Lepoultier du Mesnil Saint-Denis. Je voudrais demander au maître d'ouvrage un commentaire sur le rapport très sévère de la Cour des Comptes de 1999 sur la politique autoroutière de la France. Ce rapport critique notamment la sous-estimation des coûts et la surestimation des effets économiques et parle aussi de l'environnement. Je vais en lire un passage si vous le permettez : *« Les bilans font toutefois apparaître que l'effet des infrastructures autoroutières sur l'environnement dépasse généralement ce que prévoyait l'étude d'impact. Cette étude se limite en effet aux conséquences prévisibles directes et à court terme du tracé autoroutier... Les travaux des Observatoires écologiques et des bilans a posteriori font apparaître que l'impact de la construction d'une autoroute dépasse largement les emprises de l'ouvrage et se manifestent de façon multiforme avec un enchaînement complexe d'événements interactifs. D'autre part, les mesures mises en œuvre pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables du projet sur l'environnement sont délicates à mettre en œuvre. Leur efficacité est conditionnée notamment pour les mesures concernant la faune, non seulement par la qualité des aménagements, mais aussi par les précautions prévues avant et pendant la durée des chantiers. Ces dernières conditions sont souvent perdues de vue d'autant que certaines ne relèvent pas de la responsabilité du maître d'ouvrage »*. J'ajouterai aussi que l'on nous a projeté ce soir pas mal de photos. J'avoue que je n'ai pas été convaincue par les photos qui nous montrent les très beaux aménagements autoroutiers que l'on peut faire. Je trouve que ces photos ont surtout souligné que des aménagements autoroutiers ont un impact beaucoup plus néfaste sur le paysage qu'une ligne de chemin de fer, fut-elle à grande vitesse. Je terminerai par un mot d'humeur personnel. Je suis née tout près du Pont du Gard. J'ai aussi des attaches familiales dans l'Aveyron et je connais le viaduc de Millau. J'avoue que je ne pense pas que dans 2000 ans, si nous sommes encore sur terre, il y aura encore des personnes pour admirer le viaduc de Millau ! Merci.

Gilbert CARRERE

Madame, pardonnez-moi, vous avez lu le rapport de la Cour des Comptes et je vous en fais le compliment. Vous nous avez évité les 70 pages qui suivaient, ce qui est déjà bien ! Non, c'est intéressant, mais nous n'allons pas demander au maître d'ouvrage ce soir de vous donner une réponse sur le terrain. Je pense que cela pourra être fait. A moins que Monsieur Rol-Tanguy veuille intervenir... *Contestations*. S'il vous plaît ! Une question a été posée et une réponse sera donnée !

Francis ROL-TANGUY

Je pense que chacun peut extraire de ce rapport le passage qu'il souhaite. Je voudrais simplement dire que ce dont on traite là, avec le prolongement de l'A12, relève beaucoup plus de l'autoroute urbaine que des autoroutes de rase campagne qui sont traitées dans ce rapport de la Cour des Comptes, pour la bonne et simple raison que dans les 10 ou 15 dernières années, il s'est fait peu d'autoroutes urbaines. Je pense que l'on est ici d'abord confronté à un problème humain avant d'être confronté à des problèmes de faune ou de flore dans des lieux qui n'avaient pas la même densité urbaine que ceux qui sont présentés là. Je pense que les passages qui sont là ne s'appliquent pas tout à fait à des situations, si vous avez bien lu le rapport, comme celles dont nous traitons ce soir.

Gilbert CARRERE

Très bien. C'est un rapport de 1999 ! Encore une question.

Christian BEAUMANOIR

Christian Beaumanoir. Je vais causer en tant que riverain de la N10 depuis 25 ans. On a parlé beaucoup d'environnement et le premier concerné, on sera tous d'accord pour dire que c'est l'être humain. On est quand même quelques milliers à habiter le long de la Nationale 10. Je voudrais très sincèrement vous inviter, tous autant que vous êtes, à venir habiter là où j'habite et à vivre au quotidien ce que je vis, moi. Ce n'est pas pour se rendre compte de l'agression. On nous parle de protection phonique. Effectivement, à Maurepas, j'en suis très heureux, nous avons réussi à avoir une protection phonique. On a aussi parlé de la pollution. J'ai dit lors d'une précédente réunion que, dans mon quartier, c'était impossible de mettre du linge à sécher dehors parce que quand on retire les épingles, on a la trace ! C'est véridique et je peux le confirmer.

Je voulais évoquer un deuxième point avec vous. On a parlé des modes de transport. Aujourd'hui, on se trouve dans une société qui oppose les modes de transport. On est dans un monde de compétition et on n'est pas dans un monde d'inter-modalité. La route est concurrente du rail et le rail est concurrent de la voie fluviale, etc. Ca, je crois que c'est une profonde erreur.

Certains disent qu'il n'y a qu'à aménager la N10. J'ai regardé l'aménagement de la N10 en autoroute : 1,6 milliards d'euros. Je vais faire le lien avec le rail. Cela fait exactement plus de 25 ans que la voie ferrée entre Rambouillet et Montparnasse est totalement bouchée ! J'ai déjà évoqué le nœud de Porchefontaine et je pense que les gens de RFF le connaissent. Cela fait des années qu'il est là et cela fait des années que l'on n'a pas su le régler ! On ne sait pas régler ce problème et on nous parle de 1,6 milliard pour régler le problème de l'A10 ! Je ne suis pas un utopiste. Je sais que je ne verrai jamais ça. En même temps, je ne vois rien venir au niveau du développement ferroviaire ! J'entends ici et là qu'il n'y a qu'à développer le ferroviaire ! Que propose la loi de Finances 2006 en termes d'aménagement ? Que propose l'Etat comme budget en termes d'aménagement des voies ferrées sur notre région ? Rien ! Tout est supprimé ! A un moment donné, il va falloir être cohérent ! Je veux bien tout entendre et tout comprendre, mais à un moment donné, il faut arrêter d'être démagogique. Il ne faut pas nous parler du développement ferroviaire. J'entends aussi parler du ferroutage. Le ferroutage, c'est valable au-delà de 450 kilomètres. Le ferroutage entre Rambouillet et Trappes, je n'en vois pas trop l'utilité ! On peut tout évoquer et c'est là qu'il y a beaucoup de démagogie ! Moi, je dis : battons-nous ensemble avec tous les élus, de droite comme de gauche, pour le prolongement de la ligne C du RER jusqu'à La Verrière ! Ou le prolongement de la ligne La Défense-La Verrière jusqu'à Rambouillet ! Ce sera un plus pour tout le monde ! Cela participerait à améliorer aussi l'environnement ! Cela ne supprimerait pas les problèmes que nous rencontrons sur la Nationale 10, mais cela aiderait. J'espère au moins que l'on sera arrivé à ça, à comprendre les gens. Tous les gens qui vivent le long de la Nationale 10 n'ont que trop souffert. Huit à dix ans de travaux, Monsieur Carrère, c'est trop ! Cela fait trop longtemps que l'on paye et on ne veut plus payer aussi longtemps ! Voilà.

Gilbert CARRERE

Mesdames et Messieurs. Nous parvenons à la fin de ce débat. Je voudrais remercier tous les participants. Monsieur Rol-Tanguy voudrait ajouter quelque chose. S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Francis ROL-TANGUY

Je voudrais juste rajouter un mot. C'est vrai que ce sujet est un sujet cardinal au-delà de celui que l'on discute aujourd'hui. Je n'ai pas de scrupule et je ne vais pas l'ouvrir à cette heure-là. Je voudrais simplement dire qu'aujourd'hui, il n'y a pas de projet abandonné. Je le redis ce que l'on a déjà dit. Il n'y a pas de projet qui ait subi de retard du fait d'un manque de financement. Je crois que les uns et les autres, nous devons faire attention. On a « foutrement » besoin de ces projets de transport collectif, peut-être plus que ce qui se fait à l'heure actuelle en matière ferroviaire, mais faisons attention, ce n'est pas la peine de dire qu'il y a des projets abandonnés ou des projets qui auraient pris du retard pour un manque de financement. Ce n'est pas vrai et je persiste à le dire.

Gilbert CARRERE

Mesdames et Messieurs, s'il vous plaît ! Nous arrivons à la fin de cette soirée. Je voudrais dire aux habitants de Maurepas en particulier et à Monsieur le Maire que, ce soir, le débat public aura atteint plus de 6 000 participants. Je voudrais aussi dire que le site Internet de la Commission dont nous avons parlé tout à l'heure a reçu à ce jour 28 000 visites, 185 000 pages ont été consultées, 1 200 questions ont été posées, 1 340 avis ont été donnés ainsi que 98 contributions. Nous tournons maintenant « à plein », si j'ose dire.

Ceci est une chose. Je voudrais vous dire que la prochaine et dernière réunion du débat public sur l'autoroute A12 aura lieu le 16 juin prochain et, pour ne pas répéter l'erreur que nous avons commise, je dis tout de suite – et je vous demande de le faire savoir autour de vous – que ce débat aura lieu à la Ferme du Manet à Montigny. La première fois, la salle UGC s'étant révélée trop petite – certains s'en souviennent – nous ne voulons pas recommencer la même erreur. Nous avons choisi la salle la plus grande possible pour recevoir cette soirée-là.

J'ajoute et je termine là-dessus : nous aurons certainement un représentant du Bureau des Auditions Publiques du Québec, pays qui est très en avance sur la France en matière de débat public. Il sera présent et nous aurons des participations sur différents sujets. La Commission interviendra et chacun de ses membres dira ce qu'il a retenu du débat. Naturellement, chacun et chacune de ceux qui seront là pourront prendre la parole comme cela a toujours été le cas.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie, au nom de la Commission, de votre présence et je vous souhaite une bonne fin de soirée !

Index

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

Antoine ROZANSKI.....	39	Monsieur Courtemanche.....	18
Bernard Gazier.....	36	Monsieur COURTEMANCHE.....	18
Laurent Laïlik.....	16	Olivier Varniesi.....	17
Monsieur Antoine Rozanski.....	39	Olivier VARNIESI.....	17
Monsieur Bailloux.....	20	Stéphane Joste.....	26, 40
Monsieur Bony.....	18	Stéphane JOSTE.....	40
Monsieur Bourgoïn.....	10		