

**Débat public sur le**  
**Projet de prolongement de l'A12 :**  
*Débat public du 30 mars 2006 :*  
*La qualité de l'environnement*  
*naturel et rural*

*Gilbert CARRERE, Président CPDP A12*

*Elizabeth PELEKHINE, CPDP A12*

*Francis BEAUCIRE, CPDP A12*

*Pierre-Gérard MERLETTE, CPDP A12*

*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Équipement*

*Irène JULLIARD, chargée des études d'environnement au Centre d'Études Techniques de l'Équipement à Rouen*

*Anne MEIGNIEN, Directrice départementale de l'Agriculture*

*Louis HUBERT, Directeur régional Environnement Ile-de-France*

*Monsieur Yves VANDEWALLE, Président du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse*

*Madame Sylvie FAUCHEUX, Présidente de la FONDATERRA, présidente de l'université de Versailles\_St Quentin-en-Yvelines*

## **I. Introduction**

### **Gilbert CARRERE, Président de la CPDP A12**

Bonsoir Mesdames, bonsoir Mesdemoiselles, bonsoir Messieurs.

Nous voici, puisque vous le voulez bien, pour cette troisième réunion du débat public sur le projet d'Autoroute A12. Nous nous retrouvons ici, par conséquent à Magny-les-Hameaux, dans cette Maison de l'Environnement, des Sciences et du Développement durable. Nous sommes heureux de saluer le Maire, qui souhaite, je crois, comme la tradition républicaine le veut, dire quelques mots à l'entrée de cette soirée. Monsieur le Maire, à vous la parole.

### **Jacques LOLLIOZ, Maire de Magny-les-Hameaux**

Merci Monsieur le Président.

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bienvenue à Magny-les-Hameaux, dans cette maison de l'environnement toute récente. Cette maison de l'environnement a été réalisée sous la responsabilité du comité d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle s'appelle « La Maison de l'Environnement », et s'il s'avère qu'elle pouvait s'appeler par la suite « La Maison de la Concorde », pour – vous voyez ce que je veux dire – ce serait formidable.

Magny-les-Hameaux est une commune très particulière puisque Magny-les-Hameaux fait partie de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est la commune qui est la moins dense, puisque sur les plus de 700 hectares, 80 % de la commune sont en espaces verts. Une commune qui est bien équipée, une commune qui appartient, et nous y tenons très fortement, au parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse. C'est une commune qui est effectivement charnière entre la partie urbaine forte de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, et le parc naturel.

J'ai eu en tant que Maire, très longtemps un débat qui n'est pas du même genre, mais qui y ressemble : est-ce que Magny-les-Hameaux, du fait qu'elle appartenait à la Ville-Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines devait quitter le Parc Naturel ou est-ce qu'elle devait être dans le parc naturel intégralement ? Nous avons choisi cette double identité, de manière à faire en sorte qu'il puisse y avoir une liaison et un rapport positif entre finalement la Ville-Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et le parc naturel. Nous pensons, et je pense très fortement depuis très longtemps que, effectivement, entre ces deux entités, il y a une complémentarité indiscutable. On le voit dans le temps. Saint-Quentin offre effectivement l'ensemble des services d'une grande ville en tant que telle, sur le plan commercial, sur le plan de la culture, sur le plan de l'éducation, et offre également sur le plan des services des choses qui sont très intéressantes, et qui servent à l'ensemble des gens du parc naturel, notamment en termes d'emploi.

Le parc naturel, aux portes mêmes de l'agglomération de Saint-Quentin est un élément très positif. Je le vois, moi personnellement en tant que Maire, pratiquement année après année, et ça s'accroît, sur le fait que les gens de la ville souhaitent découvrir la nature, l'histoire à leur porte. Tout cela est bien complémentaire. Ce que je souhaite simplement, Monsieur le Président, c'est qu'à l'issue de ces débats, de ces discussions, il soit – et je rêve peut-être – trouvé une solution qui puisse à la fois protéger le parc, et puisse aussi protéger les populations.

(Applaudissements)

## **Gilbert CARRERE**

Merci Monsieur le Maire. Merci de vos paroles d'accueil qui nous introduisent dans une soirée qui sera à tous les égards agréable, et puis, Mesdames et Messieurs, je vais vous l'avouer, en disant « ouf », une soirée pour laquelle chacun de vous jusqu'ici a un siège. Ce qui ne fut pas le cas dans les réunions précédentes.

Voilà. Si vous le permettez, après ces paroles de bienvenue, je voudrais présenter comme il se doit la commission particulière du débat public. A ma gauche, Madame Pelekhine, Ingénieur général du Génie Rural. A côté d'elle, Monsieur Merlette, Ingénieur du Génie Civil qui a été Directeur régional de Réseau Ferré de France il y a quelques temps dans le sud-est de la France, qui a d'autres activités, et qui en particulier a conduit plusieurs enquêtes publiques importantes. Et puis à la droite du Maire de votre commune, Monsieur Francis Beaucire, qui est Professeur à la Sorbonne, et qui est un spécialiste français de géographie humaine. Voilà pour ce qui est de l'équipe. Votre serviteur la préside, paraît-il !

A ma droite, l'équipe de la Direction de l'Equipement des Yvelines, qui représente ici le Maître d'Ouvrage comme on dit, et qui aura beaucoup à intervenir, avec le Directeur régional de l'Environnement, Monsieur Hubert, que je voulais saluer, qui est attaché et intéressé à nos travaux. Madame Meignien, qui est Directrice de l'Agriculture, des Yvelines également, à ma droite donc. Et à ma gauche une table qui change assez souvent de titulaire, mais ce soir, Madame Fauchaux, qui est Présidente de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines et Monsieur Vandewalle qui est Conseiller général, comme chacun le connaît, mais qui est ici surtout comme Président du parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. Voilà, Mesdames, Messieurs, j'ai fait comme on disait autrefois dans les *rings* : présentation « à votre droite », « à votre gauche »

Je voulais tout de suite dire que nous sommes dans un débat public, ce qui est un exercice relativement nouveau en France, dont la pratique est encore incertaine, mais dont nous voulons – dont il faut – que ce soit un débat civilisé entre personnes qui ont le sens de leurs responsabilités, entre personnes qui sont, je le précise, toutes équivalentes. Il n'y a pas ici de hiérarchie. La voix de l'un vaut la voix de l'autre, c'est un des principes essentiels du débat public. Et ceci est à la fois un élément d'intérêt, c'est une responsabilité, et puis ceci veut dire que l'un ne voudra pas outre mesure limiter le droit à la parole de l'autre. C'est un élément de ce débat, de cette soirée comme des autres d'ailleurs, sur quoi se fonde l'intérêt même du débat public, lequel après dix réunions encore comme celle-ci, c'est-à-dire, vers le 16 juin, débouchera sur ce que la commission du débat public qui est ici établira dans un compte-rendu - et non pas un avis -, ce qui peut surprendre beaucoup mais c'est ainsi. La commission établira un compte-rendu développé, détaillé, de ce qu'elle a entendu, des échanges qui ont eu lieu, des propos qui ont été tenus, des propositions faites, des contradictions apportées, mais au total, nous l'espérons, un débat d'une densité telle que nous pourrions faire apparaître sans émettre d'avis, ce qui nous aura semblé être les dominantes de ce débat. Je veux dire, ce sur quoi nous aurons eu le sentiment que la population intéressée, les citoyens intéressés ont le plus voulu porter l'accent, pour des raisons qui les regardent. Pour des raisons de cadre de vie, de commodité de vie, d'accès au travail, de logement, que sais-je. De toute façon, cette espèce de pesée un peu difficile, vous le reconnaîtrez peut-être que nous aurons à procéder, étant entendu que la commission nationale, elle du débat public donnera ce qu'on appelle un bilan du débat.

Un bilan dans lequel elle jugera moins les sujets échangés que les personnes qui y ont participé, et d'abord la commission elle-même qui sera jugée dans sa capacité à conduire le débat par la commission nationale du débat public. Je rappelle que la commission nationale du débat public est une autorité indépendante, nommée par le gouvernement, mais qui ne dépend pas de lui, et qui par conséquent a son franc parler à tous égards. Cette commission s'étant prononcée en termes de bilan du débat, il reviendra trois mois après, c'est-à-dire vers le mois d'octobre/novembre, au Ministre de l'Équipement de se prononcer sur ce qu'il veut faire, et de le dire. Il est tenu dans un délai de trois mois de dire la suite qu'il voudra donner à ce débat public, c'est-à-dire : je continue, selon les recommandations que j'ai écoutées ici et là, et les conclusions du débat public, où je continue différemment ; où : le débat public ayant démontré que finalement aucune solution n'est opportune ni possible, je le remets à plus tard – c'est son droit également -.

Tout ceci pourrez-vous penser, ne va pas loin, et pourtant si. Il faut croire, je crois dans l'intérêt du débat public comme l'élément nouveau, nouveau surtout pour les Français, qui ont l'habitude de traiter en termes de noir et blanc, de rouge et bleu, de villes contres campagnes, d'actifs contre retraités. Tout ceci sont des données que nous allons essayer d'oublier pour entrer dans le fond des sujets, et peut-être apparaîtra-t-il que les opinions de départ ne sont pas les opinions d'arrivée. Peut-être apparaîtra-t-il à chacun de vous que le sujet est plus compliqué qu'il ne semble, qu'on ne vient pas pour soutenir *mordicus* une position, mais qu'on vient pour écouter, entendre, et c'est la qualité des arguments et de l'échange des arguments qui fera une large partie de l'intérêt de ce débat.

J'ai dit que c'est un débat libre à tous égards, c'est un débat dans lequel chacun vaut l'autre, c'est un principe d'équivalence, et c'est un débat qui va porter sur, je le renouvelle pour ceux qui ne sont pas encore venus, sur l'opportunité de ce projet d'autoroute A12. Autrement dit, faut-il faire cette autoroute, est-elle nécessaire, n'est-elle pas nécessaire ? Et s'il apparaît qu'elle l'est, où vaut-il mieux qu'elle soit réalisée, selon tel ou tel tracé ? Le Maître d'Ouvrage, le Direction de l'Équipement en a proposé quatre pour être généreux. Peut-être un cinquième apparaîtra-t-il, peut-être un sixième, nous ne le savons pas. Ce sera aussi un des éléments du débat, en tout cas, la question fondamentale est celle-là : est-ce que cette région et puis le département des Yvelines, et puis un peu au-delà, ont besoin vraiment de cette autoroute maintenant, ici ou là, si elles en ont besoin. Sinon de quoi, de quel mode de déplacement, de quelle facilité de déplacement cette région qui est assez délimitée en territoire, mais qui est nombreuse en population, qui est importante en activités de toute nature : industrielles, agricoles, universitaires, tertiaires. De quoi cette région a-t-elle besoin en fait de déplacements et de transports pour se développer, tel est le fond du débat public que nous poursuivons ici, que nous concluons quelque part, je ne sais où, le 16 juin prochain, si tout va bien. Pour le résultat final, il interviendra comme je vous le disais, fin octobre/début novembre dans la décision cette fois-ci, et non pas l'avis du Ministre de l'Équipement responsable et responsable du choix qu'il fera parmi toutes les positions, opinions, qui ont été émises.

J'ai dit égalité, j'ai dit équivalence, j'ai dit débat civilisé, et maintenant j'ajoute, parce qu'il est civilisé, pas de mise en cause personnelle. Dans une première et peut-être la seconde réunion qui a eu lieu - les deux ont eu lieu à Saint-Quentin - peut-être est-ce la faute du Président, c'est possible, je n'ai pas su conduire les choses suffisamment, mais j'ai compris que certaines mises en causes personnelles ont été faites. Elles ne doivent pas se reproduire, ce débat est un débat, encore une fois, entre des personnes adultes, entre véritables citoyens respectueux des uns et des autres, aussi respectueux des uns et des autres, qu'affirmatifs de leurs positions qui sont de droit bien légitimes a priori.

Trois petites observations de méthodes si vous le voulez bien, je dis bien de méthodes. Je vais laisser pour une partie, comme il se doit, à certains de mes collègues le soin de piloter telle ou telle partie de la réunion, et pour ce soir, ne soyez pas surpris si c'est pour une large part à Madame Pelekhine que je laisserai ce soin, Madame Pelekhine, dont je rappelle les qualités éminentes d'Ingénieur général du Génie Rural. Elle connaît très bien cette région – et des Eaux et Forêts, pardon – a une sensibilité particulière sur les problèmes qui sont ceux de ce soir, il est assez naturel qu'elle conduise un peu le débat. Une partie du débat tout au moins, avec la subtilité féminine que nous connaissons bien, nous, masculins, qui sommes toujours un peu pris de court par les propos inattendus des femmes d'expérience.

(Rires)

Ceci étant précisé, ceci pour montrer que nous essayons chaque fois de varier un peu les interlocuteurs. Il est normal que vous ne voyez pas tout le temps les mêmes têtes, et que vous n'entendiez pas toujours les mêmes propos. Je voudrais vous dire ceci : cette réunion est faite pour une très large mesure, sinon pour l'essentiel, sinon pour le fond même, elle est faite de vos questions, et des réponses qui seront apportées en partie, en totalité, bien ou pas du tout par le Maître d'Ouvrage, la Direction de l'Equipement. Les questions et observations qui pourront être faites par les autres participants, par le Directeur régional de l'Equipement, par la Directrice de l'Agriculture du département, et puis pas d'autres le cas échéant. Ces questions viendront aussi engager pour certaines d'entre elles tout au moins par les deux personnalités qualifiées qui sont à ma gauche, que j'ai citées, Madame Fauchoux et Monsieur Vandewalle qui ont leur mot à dire, à qui nous laisserons le temps d'intervenir parce qu'elle et lui ont à apporter.

Et puis il y a vos questions. Vous avez trouvé des petits papiers devant vos fauteuils : a priori, elles ne devraient comporter qu'une question ces feuilles. Elles seront collectées, et il nous appartiendra de les répartir au mieux pour faire en sorte que toutes elles aient leur réponse, soit ce soir, soit dans les réunions qui viennent, soit dans les semaines qui viennent, selon la particularité, la familiarité ou la complexité de la question. Nous verrons, mais en vous demandant de croire que toutes les questions durant le débat public auront leur réponse, et autant que faire se peut, une réponse personnalisée. Autrement dit, pas de réponse type comme on en trouve quelquefois dans un certain nombre de démarches de grandes affaires ou grandes surfaces, que sais-je. Non, une réponse qui sera personnalisée, qui essaiera de retrouver la personne qui l'a posée, essayer de savoir dans quelle motivation elle l'a fait, quelquefois dans quel sentiment d'inquiétude ou même d'exaspération pour certains. Car nous sommes très conscients que si nous avons un débat sur un grand projet autoroutier, après 30 ans semble-t-il de tentatives plus ou moins heureuses, et sans doute pas heureuses jusqu'ici, c'est peut-être parce qu'aujourd'hui il y a une attente de la part de certains, une exaspération du retard de la part d'autres. L'une et l'autre de ces attentes et exaspérations sont à respecter. Il nous restera à faire la part dans nos réponses de cet aspect et cette touche personnelle pour qu'encore une fois, nous soyons en présence d'un débat qui n'oppose pas des noms, mais qui oppose des visages et des préoccupations des hommes et des femmes, pour parler simplement. Donc nous ferons le tri des questions. Ce tri sera équitable, nous y répondrons pour une partie en séance, pour le total dans les jours qui viennent comme je l'ai indiqué. Etant entendu que vous serez, si vous le voulez bien, inspirés de donner toute précision sur votre adresse (sauf si vous ne le souhaitez pas), étant entendu aussi, et je le dis pour répondre à une observation qui m'a été faite, que si vous n'avez pas ce soir même une réponse à votre question, n'en concluez pas que la commission ou son Président a cherché, comme on me l'a dit, à « botter en touche ». Alors, ce terme de « botter en touche » me plaît assez, en ancien rugbyman que j'étais, mais il y a très longtemps, mais nous ne botterons pas en touche, pour « botter en touche » simplement parce que

la complexité fait que nous ne voulons pas répondre comme ça trop à chaud nécessairement si le sujet mérite au contraire un peu de réflexion avant qu'il n'y soit répondu.

Je le répète, toutes les questions auront leur réponse, et si vous voulez bien savoir à quoi ceci revient, je vous dirais que nous sommes en présence ce soir depuis le début de plus de 414 questions, et qu'il n'a été jusqu'ici répondu qu'à un tiers. Réponses faites ou réponses en cours, non encore validées, et si je dis validées, c'est pour préciser ceci : les questions qui vous viennent, pour la plupart sont destinées au Maître d'Ouvrage, plus qu'à la commission elle-même. Le Maître d'Ouvrage, c'est la DDE des Yvelines, la Direction de l'Équipement. C'est à elle qu'il revient de préparer les questions qui ne vous sont adressées que sous le contrôle de la commission. La commission ne juge pas du fond de la réponse, mais elle essaie de savoir si la réponse qui vous sera faite est appropriée. Si la DDE n'a pas elle-même, pardonnez-moi l'expression, et d'y revenir : « *botté en touche* », et donc ensuite la question vous reviendra, sous la forme personnelle que j'ai dite. Tout ceci est compliqué, nous sommes en présence de véritable foule de public, et vous le savez très bien, la mécanique se met en route. C'est une mécanique simplifiée d'ailleurs, et nous sommes peu nombreux pour traiter beaucoup de sujets, ne nous en voulez pas si nous sommes un peu plus longs, mais ceci veut dire que nous voulons, nous souhaitons vraiment assumer notre tâche, non pas au fond, mais à fond. J'avais une question à poser, si vous le voulez bien, avant d'en terminer avec mes propos liminaires, je voulais demander, ce qui le veulent bien, de lever la main pour ceux qui viennent pour la première fois en séance du débat. Très bien, merci. Donc, vous êtes nombreux à venir pour la première fois, et j'ai donc bien fait de vous donner un peu, en simplifiant, les règles du jeu de ce débat public. Ce qui veut dire que nous ne serons pas surpris si nous retrouvons les mêmes questions posées il y a deux jours, ou posées le 23 mars lors de la première grande réunion du débat.

La précédente réunion - et c'est par cela que je vais enchaîner - qui était plutôt une audition publique a eu lieu le 25, elle portait sur les modes de déplacement aujourd'hui et à terme dans la région que vous représentez, autrement dit d'ici 2010, d'ici 2020, comment les modes de transport ont des chances de se développer. Est-ce que la voiture continuera à gagner, est-ce que c'est le train qui gagnera, le train voyageur ou le train fret SNCF ? Dans tous les cas, est-ce que c'est un autre mode de transport ? Je ne le sais pas, nous avons voulu essayer, pour serrer le sujet d'en avoir le cœur net, et puis nous nous apercevons que nous avons été un peu déçus par les réponses apportées, et je demanderai peut-être à Francis Beaucire dans quelques instants de vous dire ce que nous avons retiré de cette deuxième réunion.

Mais auparavant, on me dit que trente personnes sont dans le hall, je voudrais les saluer, et les assurer, non pas de notre soutien, il va de soi, mais les assurer de notre attention, et de temps en temps, nous irons les voir - un membre de la commission ira les voir - pour être sûrs qu'aucune de leurs questions n'est oubliée. Autrement dit, ils sont un petit peu plus loin, ils ne sont pas loin, et en tant que de besoin ils pourront intervenir comme chacun de vous ici.

J'ai évoqué ce débat public sur lequel l'opinion - dont l'opinion - va être précisée par Francis Beaucire. Je voudrais vous dire encore deux choses : il est entendu, et c'est une des règles du débat public, qu'on ne procède pas uniquement par questions et par réponses, mais que certains des participants ont envie d'aller plus loin, d'apporter ce que l'on appelle une contribution écrite, et nous avons déjà beaucoup de contributions écrites de gens qui envoient une page, deux pages, pour exprimer leur opinion, de satisfaction ou d'insatisfaction. Nous avons plus encore ceux, souvent des groupes, de collectifs, des associations, qui veulent aller un petit peu plus loin et qui veulent rédiger ce qu'on appelle un cahier d'acteur. Un cahier d'acteur, dans lequel plusieurs personnes, deux ou

plusieurs personnes prennent position, développent un sujet sur quatre pages, pas plus de quatre pages dactylographiées ou imprimées. Nous avons déjà plusieurs cahiers d'acteurs qui sont demandés. Nous en aurons quelques autres. Notre capacité, ne serait-ce que financière de les faire imprimer n'est pas infinie, mais nous ferons le maximum. Je vous rappelle que le dépliant que vous avez a été tiré à 100 000 exemplaires, que le dossier du débat lui-même a été tiré à 5 000 exemplaires, c'est dire l'ampleur que nous voulons donner au sujet, parce qu'il le mérite. Et donc, voici pour les cahiers d'acteurs, voici pour les contributions que certains veulent apporter, et puis j'ajoute deux choses : la règles du débat public, c'est que l'on puisse non seulement avoir le dossier du Maître d'Ouvrage, celui que j'évoquais, qui a été tiré à 5 000 exemplaires, mais qu'il puisse y avoir, de la part de tel ou tel, une demande d'étude complémentaire lorsque l'on n'est pas satisfait de ce qui est écrit dans le rapport du Maître d'Ouvrage. Ou que l'on puisse aller plus loin, et que l'on puisse demander une contre-expertise lorsqu'on est en débat et même en contestation pour tout dire par rapport à certaines affirmations du Maître d'Ouvrage, de la Direction de l'Équipement en la circonstance. Alors, Monsieur Merlette touchera un mot de ces études complémentaires, très rapidement il vous le dira.

Ce que je voudrais vous dire, c'est que, à côté des tracés du Maître d'Ouvrage, de l'étude, à côté des demandes qui ont été faites, nous sommes en présence ce soir de trois propositions nouvelles de tracés, toujours du même projet autoroutier. L'une de ces propositions vient du Maire de Maurepas, qui m'a écrit il y a quelques jours, et qui a une idée d'un tracé différent de ce projet. Une autre vient de Monsieur Pascal Jeanmare, qui a une autre idée pour le passage de ce même tracé, et puis nous avons encore de Montigny, de Monsieur Gramond, une autre proposition. Nous n'allons pas les détailler ce soir, elles vont vous arriver dans les dossiers qui vont suivre, dans les documents que vous recevrez, nous avons le temps des les regarder, mais il faut savoir – et c'est pour ça que je vous les annonce dès ce soir – qu'elles viendront en examen public comme les propositions de la DDE, dans une séance qui sera consacrée à l'examen comparatif des différents tracés autoroutiers.

Voilà, je crois que j'en ai à peu près fini et j'en aurai tout à fait fini en vous disant simplement ceci : « Le sujet du jour ». Le sujet du jour, c'est ce projet d'autoroute, en regard de l'environnement naturel et rural. C'est un sujet qui est très sensible, chacun de vous l'a bien compris, c'est-à-dire pourquoi sans doute aussi vous êtes aussi nombreux. L'environnement naturel, tout le monde sait ce que c'est. L'environnement rural, tout le monde pense savoir ce que c'est aussi. En fait, ceci va peut-être plus loin que nous le pensons, mais nous avons voulu dès les premières réunions, que ce sujet-là vienne comme un grand sujet de débat, parce que nous sentons bien si vous voulez que dans cette région parisienne. Dans cette commune en particulier, où le Maire vient de nous dire qu'il a cherché à établir un équilibre, et je pense qu'il y est arrivé d'ailleurs, mais ce n'est pas à moi de le dire, c'est à vous de le dire. Il est arrivé à un équilibre entre ce qu'il y a lieu de préserver, de conserver, et puis ce qu'il a admis ou ce que son conseil municipal ou vous-même avec admis, comme lieu d'habitat, de vie, de cadre de vie, pour certains d'entre eux qui l'ont choisi. Cet équilibre-là semble-t-il est assuré ici, comment l'assurer sur le plan même du périmètre intéressé par le débat public c'est un grand sujet. Nous avons souhaité encore une fois que l'une des premières réunions lui soit consacrée, encore une fois dans ce souci d'une réflexion non pas sereine, elle ne sera pas sereine, elle sera même passionnée, mais ça n'a pas d'importance, une réflexion approfondie encore une fois réfléchie, raisonnée, argumentée, et c'est si vous voulez bien, ce à quoi nous allons nous livrer ce soir.

Je vais demander à Francis Beaucire de vous rappeler d'un mot les conclusions qu'il tire de la réunion précédente, parce que ceci vous intéresse. C'est notre manière d'assurer la continuité et puis je demanderai ensuite à Monsieur Merlette de dire également en deux mots ce qu'il en est des

études complémentaires telles que nous les connaissons, et contre-expertises telles que nous en avons connaissance, quelle suite leur sera donnée ? Et après, nous engagerons le débat et nous laisserons la parole à un certain nombre d'interlocuteurs, la DDE naturellement, il faut qu'elle nous reparle de son projet, les grands témoins qui sont ici, qui vont formuler un certain nombre d'informations, ou de méthodes, ou de fond, c'est leur affaire. Et puis nous aurons à nous livrer à vos questions aussi longuement que vous voudrez. Nous avons dit que nous ne voudrions pas trop dépasser 23 heures, mais enfin, c'est vous qui serez juges. Voilà. Mesdames et Messieurs, je donne la parole à Francis Beaucire, je rappelle qu'il est Professeur à La Sorbonne, expert en géographie humaine, et qu'il a conclu l'audition publique d'il y a quelques jours à Saint-Quentin-en-Yvelines, il va vous dire d'un mot ce qu'il en retient.

## **II. Le point sur les débats précédents**

### **Francis BEAUCIRE**

Un mot : bonsoir. Parmi vous, qui était présent samedi ? C'est le complément de la question précédente. Pour tous les autres évidemment, considérons simplement ce mot comme une sorte de service après-vente de la séance de samedi. Le point principal – et je me bornerai à cela – vous avez posé de nombreuses questions par écrit. Certaines questions orales également, qui s'adressaient directement soit au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le STIF, soit à la SNCF. Comme vous l'aviez remarqué, ni le STIF, ni la SNCF n'étaient présents, donc Gilbert Carrère a relancé et le STIF, et la SNCF pour la séance du 25 mars, qui est consacrée à nouveau au déplacement, et l'ensemble des questions écrites – 25 avril oui, excusez-moi : c'est une sorte de refus du temps qui s'écoule inexorablement -. Donc le STIF et la SNCF sont relancés, et l'ensemble des questions que vous avez posées sur place par écrit, il y en a environ 80, eh bien ces questions leur seront véhiculées après un petit travail de synthèse que je vais réaliser. Donc, ne considérez pas que l'absence de STIF, et de la SNCF vaille enterrement des questions que vous avez posées. Voilà, je crois que l'on peut se borner à cette...

### **Gilbert CARRERE**

Je précise, j'ajoute, je confirme ce que vient de dire Monsieur Beaucire en ajoutant que je viens de saisir Monsieur Gallois, Président de la SNCF, Monsieur Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional et Président du Syndicat des Transports d'Ile-de-France de notre regret qu'ils n'aient pas pu être représentés – non pas eux-mêmes, mais représentés – à cette réunion qu'évoquait Francis Beaucire, il y a quelques jours. Il était intéressant d'avoir la comparaison des perspectives de développement de trafic de la SNCF, des autres modes de transport en commun, comparativement au transport individuel et routier, et ceci n'a pas été fait complètement à beaucoup près, nous espérons que ce le sera dans une réunion ultérieure au vu des réponses qui nous parviendront.

Est-ce que Monsieur Merlette veut nous dire ce qu'il en est des études complémentaires et contre-expertises ?



### **III. Les études complémentaires et les contre-expertises**

#### **Pierre-Gérard MERLETTE**

Des réunions précédentes, il ressort que nous faisons procéder à une expertise des hypothèses retenues en matière de trafic à l'horizon 2020. Cette expertise portera sur un examen critique du modèle et mise en évidence de ses points forts et de ses points faibles. Recherche des données entrées, leur pertinence, exploitation, justifications. Recherche des données qui auraient été écartées, et justification de leur non prise en compte. Hypothèse de croissance retenue à l'horizon 2020 bien sûr, leurs origines, puisqu'il est quand même important de savoir si ça vient de l'OCDE, du Commissariat au Plan ou ailleurs. Et enfin, une présentation des résultats, ceci sous forme donc de contre-expertise des données de trafic.

Quant à l'étude complémentaire, ce que l'on souhaite, c'est une étude complémentaire à l'évaluation monétaire des différents tracés, et il s'agira de procéder à l'identification et évaluation monétaire des impacts environnementaux directs et indirects, immédiats et futures, des trois grandes familles de tracés proposés. Je dis « trois » et non « quatre », parce que nous les avons regroupés en un tracé urbain, un tracé semi-urbain et un tracé rural. En outre, les impacts des projets sur les conditions de vie actuelles et futures des riverains seront aussi listés et évalués en termes monétaires. Voilà grossièrement je dirai, les contenus des deux études que nous venons de proposer à la commission nationale de débat public, et qui devrait lancer un appel à candidature dans les jours qui viennent.

*(Applaudissements)*

#### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Vandewalle qui est ici, et qui est l'auteur d'une demande d'étude, se réjouit de savoir que la demande est partie pour Paris, pour la Commission nationale, nous verrons la suite. Notre problème est le suivant : il faut bien le dire, c'est que le résultat de ces études qui sont des études approfondies confiées à des cabinets spécialisés indépendants, que le résultat de ces études soit livré bien entendu avant la fin du débat, et ceci ne va pas de soi. Et donc nous aurons besoin de veiller à une certaine rapidité de retour des réponses, nous l'espérons en tout cas. Comme sur tous les sujets, le public, les citoyens seront tenus informés de ce à quoi nous serons parvenus. Je vais demander s'il le veut bien, au Chef de projet de la Direction de l'Équipement des Yvelines de nous rappeler en quelques minutes - pas trop s'il le peut - l'essentiel des sujets qui nous concernent, autrement dit, quid dans son rapport du projet autoroutier au regard des considérations tenant à l'environnement naturel, selon les tracés en particulier, et à l'environnement rural. Et puis nous approfondirons le sujet au fur et à mesure avec nos grands témoins, et puis la salle elle-même. Monsieur Labrousse.

### **IV. La présentation du projet et de ses impacts environnementaux**

#### **Michel LABROUSSE**

Merci Monsieur le Président. Je m'appelle Michel Labrousse, je suis adjoint au Directeur départemental de l'Équipement et j'ai été chargé de la fonction de Chef de projet pour la préparation et la conduite de ce débat public, du côté de la Maîtrise d'Ouvrage.

**Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi, j'ai oublié de dire que le propre Directeur de l'Equipement, Monsieur Durrleman est ici dans la salle donc vous parlez sous son contrôle, hein.

*(Rires)*

**Michel LABROUSSE**

Vous avez actuellement à l'image les quatre familles de tracés que le Maître d'Ouvrage, donc Etat, Ministère de l'Equipement et des Transport met au débat. Je rappelle que ces quatre familles sont présentées à plat et sans préférence. Dans quelques instants, Irène Julliard qui est chargée des études d'environnement au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement à Rouen, vous fera la présentation qui correspond au thème du jour, et qui est les effets de ces différents tracés sur le milieu naturel.

Je voulais avant de lui donner la parole, dire simplement trois points importants : le 1<sup>er</sup> est le suivant : notre ministère, Ministère de l'Equipement et du Transport, pour toutes les études de ces projets routiers, respecte bien évidemment toutes les réglementations en matière de protection de l'environnement, mais a comme pratique de prendre des engagements qui vont au-delà des simples engagements réglementaires. Il les consigne dans des documents qui s'appellent des dossiers des engagements de l'Etat, et lorsque le projet est en cours de chantier, quand le projet est réalisé, le ministère met en place avec les acteurs locaux des comités de suivi de ces engagements. Ça, c'est le premier point. Le 2<sup>ème</sup> point, et là c'est le rappel de notre fonction ici au débat public, c'est d'être à l'écoute, nous avons donc présenté un dossier de débat qui représente les différentes familles telles que nous, nous les imaginons aujourd'hui. Cette situation n'est pas figée, ces réunions de débat doivent nous permettre d'être à votre écoute, et de pouvoir informer le ministre des points qui sont les plus importants et qui vont contribuer à forger sa future décision. Et le 3<sup>ème</sup> point qui est aussi un peu le cœur du thème d'aujourd'hui, c'est que dans cette écoute, nous avons à apprécier avec vous quels sont les effets des différentes familles, des différents tracés imaginables sur le milieu naturel. Et il y a une quantification à faire de ces effets, et elle n'est pas évidente. Et nous avons besoin là encore de cette écoute pour nous permettre, si c'est possible de le faire, de la hiérarchiser, de distinguer des priorités. Voilà donc ce que je voulais très simplement dire en introduction, et je confie aussitôt la parole à Irène Julliard.

**Irène JULLIARD**

Bonsoir. Donc, je vais vous faire une présentation des milieux naturels et de leur protection tels qu'ils sont pris en compte actuellement par les études de projet du prolongement de l'A12, sachant bien sûr que vous avez certainement une connaissance des milieux naturels qui est bien plus de proximité que je ne peux l'avoir, et que ne peuvent l'avoir les projeteurs routiers. Mais je vais vous présenter donc la façon dont les études aux étapes préalables d'un projet routier abordent ces milieux naturels. Là vous avez, présenté à l'écran, une photographie aérienne du territoire d'étude, donc qui est entouré en rouge, donc c'est sur ce territoire que les études du projet sont menées. Vous avez la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines qui apparaît en photographie aérienne comme très urbanisée le long de la route nationale 10 - Je ne sais pas si le pointeur marche – voilà, et donc cette ville s'est développée sur un riche plateau agricole. Au sud on y trouve de grandes vallées boisées qui entaillent ce plateau, et donc on voit apparaître aussi en plan de situation rapidement le parc

naturel régional de la haute vallée de Chevreuse qui apparaît donc avec son périmètre en jaune. Voilà pour la situation. Donc les vallées qui sont concernées, nous avons l'Yvette et son affluent, le Pommeret, le Rhodon, un peu plus au nord, et enfin, la Mérantaise, donc voilà rapidement. Ces vallées en fait composent des paysages remarquables. Elles abritent effectivement des zones humides et sont occupées principalement par des boisements, et donc ce que je dis, voilà, c'est qu'elles composent en fait les paysages remarquables naturels de notre zone. C'est pourquoi les SDAURIF puis le SDRIF qui sont les schémas, les plans d'aménagement d'urbanisme de la région Ile-de-France ont planifié le maintien très tôt de ces espaces naturels face à l'urbanisation de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines pour un équilibre en fait nécessaire entre milieu naturel et milieu urbanisé en Ile-de-France.

Et plus tard, ce que vous voyez apparaître en zone orange/marron hachuré, c'est le site de la Vallée de Chevreuse, qui a été inscrit avec les plateaux agricoles, puis classé, donc en 1980 pour le périmètre qui concerne principalement les vallées de Chevreuse, c'est-à-dire Vallée de l'Yvette et ses affluents, en orange continu. Les conséquences d'un classement et d'une inscription, c'est en fait la protection la plus forte pour les paysages. Elle concerne à peu près un peu moins de 2 % du territoire français, donc c'est les paysages en fait qui ont une protection la plus forte et la plus pérenne *a priori*. Et vous le savez, puisqu'ils sont à l'intérieur de notre zone d'étude pour un projet autoroutier, on s'est posé la question de la possibilité du passage d'un projet autoroutier dans ce site classé. La question a d'ailleurs été posée au conseil d'état qui a dit : non, le site classé ne peut pas être compatible avec un projet autoroutier, donc si le projet devait passer par le site classé, celui-ci devrait être déclassé. (*Applaudissements*). Donc ensuite, pour ce qui concerne plus principalement les milieux naturels eux-mêmes - là je parlais des paysages naturels - donc les milieux naturels. On a l'habitude de travailler sur des inventaires de milieux naturels qui sont faits par les naturalistes et qui nous indiquent en fait à ce stade d'étude les zones où potentiellement on peut trouver la plus grande richesse d'espèces en termes de faune et de flore. Vous voyez apparaître deux types de zonages : un zonage hachuré assez lâche qui sont les ZNIEFF de type 2 qui représentent donc des milieux assez étendus avec une biodiversité grande, qui peuvent représenter des couloirs de cheminement de la faune et puis les milieux plus denses en fait qui sont les ZNIEFF de type 1, qui sont là où on va trouver en fait le plus d'espèces remarquables, et probablement le plus d'espèces protégées. Donc pour notre zone d'étude, je vais citer...

## **Un intervenant**

Il faut dire ce que sont les ZNIEFF.

## **Irène JULLIARD**

Il s'agit des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique – Merci – Donc, on peut citer dans notre zone d'étude rapidement pour celles qui peuvent être concernées par le projet : l'étang des Noës, donc 270 espèces végétales dont 4 protégées au niveau régional, 96 oiseaux, 14 libellules, et cætera, des milieux très riches et très variés, que vous devez connaître et fréquenter, et principalement pour la rive sud. Et ensuite évidemment, il faut parler aussi du fameux vallon du Pommeret, lié au ru, ce cours d'eau où l'on trouve aussi des prairies humides liées à ce cours d'eau, des roselières hébergeant des espèces végétales rares, et cætera, et abritant des oiseaux. Donc ça ce sont des inventaires qui n'ont pas de valeur réglementaire, mais qui nous indiquent en fait où l'on va trouver les espèces protégées. Donc les études ultérieures permettront de les localiser plus précisément. Pour l'instant, on travaille sur des zonages assez larges. Enfin, le projet devra prendre

en compte bien sûr le réseau Natura 2000, dont vous avez peut-être entendu parler, c'est un réseau européen de milieux qui visent au maintien de la biodiversité à l'échelle européenne. Alors, qu'est-ce que la biodiversité ? Bien sûr, c'est la diversité des espèces et des milieux qui constitue vraiment un patrimoine et une richesse à préserver. Donc l'Europe a défini au travers des directives habitat et oiseaux les listes d'espèces faune/flore, et de milieux prioritaires pour leur protection. Donc là apparaissent sur la carte les sites qui sont déjà classés dans ce réseau, donc qui sont par exemple l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines, et un projet de site beaucoup plus large, qui apparaît en pointillés, projet de site Natura 2000, qui concerne le massif de Rambouillet et les zones humides proches qui permettent, en fait qui sont sous la coupe de la directive oiseaux. C'est une mosaïque en fait de milieu forestier et humide qui permettent la présence d'oiseaux, qui permettent leur nidification, leur survie ou leur reproduction ou des haltes migratoires.

Voilà, donc en conclusion, rapidement : les quatre familles de tracés actuellement à l'étude, donc vous voyez maintenant représentés avec l'ensemble des zonages dont j'ai pu vous parler, des zones de protection dont j'ai pu vous parler, et donc qui vont effectivement, pour celles qui sont en milieu le plus urbain peut concerner ces zones naturelles, et ces paysages naturels. Mais par contre pour celles qui passent en tracé médian ou en tracé le plus de contournement des zones urbaines effectivement concernées le parc naturel et le site classé. Donc les études ultérieures, comme le disait en introduction Monsieur Labrousse, permettront en fait - auront bien sûr à plus avancer dans l'étude des impacts de ces différents tracés et je pense qu'effectivement, le débat qui peut s'ouvrir aujourd'hui - nous permettra à nous en termes d'études de mieux cibler les espaces. Puisque j'ai parlé surtout des milieux naturels comme milieux intéressants pour la faune et la flore, mais bien sûr ce sont aussi vos espaces récréatifs, vos espaces de vie, et il est très important pour nous de prendre toute cette dimension en compte et aussi de prendre bien sûr le rôle que le parc naturel de la haute vallée de Chevreuse a par rapport à ces milieux pour les gérer, les protéger, voire les valoriser. Merci.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

J'ai un peu l'impression, mais je peux me tromper, que la Direction de l'Équipement a un peu coupé l'herbe sous les pieds de la DDA et de la DIREN peut-être, qui ont quand même des choses à ajouter. Je ne sais pas. Madame, vous avez dit un mot, vous interviendrez quand vous voudrez, ou la DIREN, comme vous voulez. Mettez-vous d'accord, et puis vous êtes libres d'intervenir quand vous voulez dans le cours de la réunion, mais vous avez peut-être à chaud une réaction.

### **Louis HUBERT**

Pas une réaction. Merci, Monsieur le Président, juste un mot : pourquoi je suis ici, donc Louis Hubert, Directeur régional de l'Environnement, délégué du bassin Seine/Normandie : l'Etat Maître d'Ouvrage est unique, mais il n'est pas uniforme, et en fait il est riche de toute la diversité de la compétence de ses services. Services départementaux, DDE, DDA, mais également services régionaux comme la DIREN, qui est un service déconcentré du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Moi j'aurai plutôt tendance à répondre ou à vous aider à répondre à un certain nombre de questions que vous pouvez vous poser dans nos champs de compétence qui sont les paysages, donc les territoires vus d'avion, mais qui sont également toutes les questions relatives à ce que l'on appelle la biodiversité. Donc la nature, les espèces : animales, végétales, mais

également les habitats qui les hébergent ; les questions relatives à l'eau, la qualité de l'eau, les milieux naturels, les milieux humides, et également aux questions de risque naturel, notamment risque inondation, mais je crois que l'on n'est pas trop concerné ici.

Donc c'est ça le champ de compétence de la DIREN, mais il ne recouvre pas tous les champs environnementaux, il y a également le bruit, qui nous concerne un peu, nous DIREN, mais qui est plutôt traité dans le cadre des règles de l'urbanisme par l'administration de l'Équipement, il concerne également la qualité de l'air, qui est plutôt du ressort de la DRIRE, donc tout un tas de compétences qui sont là, auprès du Maître d'Ouvrage. Ce que je voudrais dire c'est que cette administration est jeune, la DIREN c'est 1991, et l'accompagne un mouvement qui est assez perceptible, qui est que pendant très longtemps, l'environnement a pu être considéré par ceux qui aménageaient le territoire comme une contrainte. Donc on se préoccupait de l'environnement une fois que le projet était décidé. On a essayé d'atténuer l'impact sur l'environnement. De plus en plus, on intègre l'environnement comme une vraie dimension d'un projet, et on l'intègre le plus en amont.

C'est aussi une de nos missions, nous DIREN, c'est d'intégrer l'environnement dans toutes les politiques publiques, et très en amont, aussi bien dans la planification, donc l'élaboration du SDRIF, des schémas d'aménagement régionaux ou locaux comme les SCOD, voire les PLU : Plan Locaux d'Urbanisme, donc très en amont, on prend en compte l'environnement. Mais on le prend également au moment de l'élaboration du projet, des études d'impact, et on le prend ensuite une fois que la décision est prise, pour s'assurer que tous les critères d'évaluation environnementale, et dans toutes les politiques sectorielles que j'ai citées tout à l'heure, sont bien pris en compte. Donc mon rôle ici ça sera peut-être de vous donner des éléments d'éclairage par rapport à toutes les questions que vous pourrez vous poser par rapport à toutes ces politiques sectorielles et la façon dont nous, aux côtés du Maître d'Ouvrage, nous l'aiderons dans toutes les phases de la procédure, à prendre en compte ces préoccupations. Alors, la chance que l'on a ce soir, et c'est nouveau : on n'aurait pas imaginé un débat comme celui-ci il y a 15 ans, c'est que ces préoccupations environnementales, on les intègre très en amont dans le projet. Donc l'environnement ne sera pas une contrainte ou quelque chose qui « empêchera de », c'est quelque chose qui sera complètement intégré à un projet, si ce projet doit se réaliser. Voilà ce que je voulais dire de façon très brève.

## **Gilbert CARRERE**

Merci. Madame, vous avez un mot à dire maintenant ? Ou plus tard, comme vous voulez.

## **Anne MEIGNIEN**

Je suis Directrice départementale de l'Agriculture et de la Forêt, c'est un service déconcentré qui est à la fois sous tutelle du Ministère de l'Agriculture et sous le Ministère de l'Écologie et du Développement durable. Donc, on a trois versants si je puis dire : l'Agriculture, la Forêt, et l'Eau, puisque la DDA est police de l'eau. Je voulais vous présenter en deux mots, mais on va passer aussi deux ou trois transparents pour vous dire qu'est-ce qu'il y a comme agriculture et qu'est-ce qu'il y a comme forêt dans la zone. L'agriculture des Yvelines, *grosso-modo*, ce n'est pas un département extrêmement agricole, mis quand même 1 150 exploitations avec une taille moyenne de 72 hectares et une agriculture qui est faite de production céréalière, ce qu'on appelle la « SCOP » dans le jargon et les grandes cultures, c'est-à-dire : céréales, oléagineuses, pour faire simple : blé, colza.

C'est une agriculture qui est à l'interface avec le front urbain et qui est importante au niveau de la qualité de vie et des paysages.

Le petit rond rouge vous montre l'endroit où on se situe, donc vous voyez que c'est un endroit où les grandes cultures sont majoritaires, puisque ça représente 80 à 100 % du territoire. La zone concernée par les tracés, c'est donc l'agriculture de quatre communes, et pour ces communes, la taille des exploitations est plus grande que l'ensemble des Yvelines, puisqu'on a une taille moyenne des exploitations de 82 hectares, et ça représente globalement sur l'ensemble de la zone 1 000 hectares de céréales et de cultures industrielles. Donc voilà je crois, quelque chose qui est intéressant. Alors, on ne sait pas où passera le trait, donc c'est juste pour vous donner une image de ce que c'est que le parcellaire agricole, et comment le parcellaire agricole peut être touché par le passage d'une route et comment, si on prend par exemple la zone verte en bas, il est clair que la partie qui serait entre la ville et les trois ou quatre tracés correspond d'une certaine manière à un espèce de « délaissé agricole ». C'est juste pour vous montrer quelle peut être la conséquence du passage d'une infrastructure sur une activité économique agricole. Ce n'est pas du tout pour prendre position, c'est juste factuel.

La forêt des Yvelines, c'est un élément essentiel du paysage, c'est 30 % du département avec du domanial et du privé, et donc vous avez là la zone de forêt, avec la forêt domaniale de Port-Royal, l'Etat ayant acquis 680 hectares dans cette forêt depuis 1975. Voilà, c'est tout. Le reste, on le verra si c'est nécessaire.

## **Gilbert CARRERE**

Merci, très bien. Alors, sont arrivées déjà des questions. Je vais demander à Madame Pelekhine, qui va prendre en charge une partie du débat de vous les donner, de vous montrer les questions, et puis nous verrons quelles réponses elle va apporter. Et aussitôt après les réponses à ces deux premières questions, nous donnerons la parole à deux grands témoins : la Présidente de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines, Madame Fauchoux, et Monsieur Vandewalle, Président du parc naturel régional de Haute-Chevreuse. Voilà le déroulement de nos travaux, et puis nous reviendrons vers vous naturellement, et nous serons presque exclusivement à vous. Quant à moi, pardonnez-moi, je vais m'absenter ; je ne déserte pas ; je vais avec ceux d'entre vous qui sont restés de l'autre côté de la salle, pour m'assurer qu'ils ne sont pas moins bien traités que vous ne l'êtes ce soir. A vous.

## **V. Débat avec la salle**

### **Elizabeth PELEKHINE**

Bonjour à tous, avec le style différent de mon Président, je vais donc animer ce débat, en étant effectivement une femme, vous l'avez vu, mais il y en a d'autres dans la salle, et avec un souci très particulier de la réponse aux besoins des uns et des autres. C'est quand même l'intérêt général et le rôle de l'Etat. Pour vous signaler quand même les choses, je suis effectivement une ex-ingénieur générale du GREF, je suis honoraire, donc pas en activité, indépendante de penser - mais ça ce n'est pas nouveau chez moi - et complètement libre de mes propos, avec aujourd'hui une importance particulière que j'attacherai à l'écoute de vos propos. Ecoute directe à travers quelques-uns de vos papiers, et j'ai d'ailleurs également repris des questions qui touchaient ce thème, qui ont déjà été envoyées par les uns et les autres, au cours des débats précédents. Alors, également, vous voyez, on a eu la même idée, alors qu'on ne se ressemble pas trop ; il est parti de l'autre côté.

J'avais quand même deux questions qui viennent de la maison d'à côté, qui s'adressent à Monsieur Hubert à mon avis, qui sont les deux suivantes : « A quoi sert de classer des sites remarquables au profit d'un projet autoroutier, légitimité du classement, si l'on peut par la suite le déclasser ? ». Une autre absolument dans le même esprit, alors celle-ci est de Catherine Goin – une femme c'est direct, hein – et nous avons Olivier Cadaert qui dit : « Est-il facile de déclasser un site, qui prend la décision ? ». Et une question très pertinente mais en trois lignes : « Cela prend combien de temps ? ». Alors là, je m'adresse directement à Monsieur Hubert, et j'ai vu qu'à travers la salle c'était également une question qui vous préoccupait et nous avons bien sûr d'autres questions d'ordre juridique auxquelles nous vous répondrons, qui sont un petit peu du passé. Alors, Monsieur Hubert, on commence par enlever ce propos qui tient à cœur à certains.

## **Louis HUBERT**

Merci. Alors, c'est effectivement une question importante qui va nécessiter un développement un petit peu long. J'espère être aussi synthétique que possible. Tout d'abord, on vous a dit tout à l'heure qu'en France, 2 % du territoire était protégé au titre des sites, loi de 1906, dont on fête cette année le centenaire. Dans cette région Ile-de-France, compte tenu de la demande sociale en matière de protection de l'environnement des paysages, de la pression urbaine, c'est 20 % du territoire qui est inscrit ou classé. Inscrits avec une protection pas complètement forte, pour faire simple ; classé avec une protection très forte : 20 % du territoire, donc 10 fois plus qu'en moyenne nationale. Pour ce site particulier du vallon du Pommeret, je vais dérouler très rapidement deux chronologies parallèles : celle de son classement, et celle des SDRIF, enfin, qu'on a évoquées, et qui montreront que les deux histoires sont communes et ont cheminé parallèlement. C'est-à-dire que, au moment où on a classé le site, existait déjà l'idée d'une infrastructure. Alors, l'a-t-on pris en compte ou non ?

Je rappelle les étapes très rapidement et je reviendrai plus en détail si vous le souhaitez pour éclairer, parce que les positions exprimées à l'époque de ces différentes étapes par les uns et les autres, étaient intéressantes, donc l'Inspecteur général qui avait instruit le dossier, qui avait été préparé par ce qui n'était pas à l'époque la DIREN, mais l'équivalent de la DIREN, qui travaillait sur le paysage, date de 1977/1978. Son rapport date de 1978, et le classement a été prononcé le 7 juillet 1980. Il faut savoir que parallèlement donc, le SDRIF de 1976 avait déjà inscrit un tracé qui passait par le vallon du Pommeret, un tracé de route. Alors le SDRIF, c'est le Schéma Directeur Régional d'aménagement de la région Ile de France, qui a porté tout un tas de noms au fil de l'histoire, mais cette région bénéficie contrairement à d'autres régions d'un schéma d'aménagement général, qui était piloté par l'Etat jusqu'à cette année. A partir de cette année, c'est le Conseil régional qui en assure le portage et qui assure aujourd'hui la révision. Donc dès le début on a classé en ayant connaissance d'un projet. Je continue rapidement la chronologie : l'équivalent du SDRIF de 1984 et 1994 avaient également envisagé l'éventualité d'un axe routier important, donc en 1984, encore une possibilité par le vallon du Pommeret, et en 1994, non. Non, parce qu'il y avait eu une décision du Conseil d'Etat à laquelle il a été fait allusion tout à l'heure, en 1991, qui montrait que construire une infrastructure d'une telle importance dans un site classé était contradictoire avec l'esprit même du classement. Je vous lirai la décision du conseil d'Etat, mais je vous présente rapidement les choses. Donc étaient contradictoires et que la seule solution si on voulait à tout prix faire passer une infrastructure dans ce vallon, c'était d'abord de déclasser. On verra après ce que c'est que la procédure de déclassement. Et puis, il y a eu ensuite un certain nombre de déclarations, d'écrits qui montraient que le classement devait de toutes les façons empêcher une infrastructure sur ce site.

Je vais vous lire ce qui peut être intéressant, c'est dans le rapport de Monsieur Philippe Siguret, 12 décembre 1978, et le rapport qu'il a fait auprès de la commission supérieure des sites, deux ans après, pour le classement du site. Il présentait l'intérêt du classement de la vallée de Chevreuse, donc c'était un ensemble, et ensuite, il examinait commune par commune, un certain nombre de particularités. Pour la commune de Lévis-Saint-Nom, il disait – il écrivait et il disait – un projet routier important risque de couper le site sur la commune de Lévis-Saint-Nom. Il s'agit de la prolongation de la branche de l'autoroute de l'Ouest qui s'arrête à Trappes pour la raccorder à l'autoroute Océane à Ablis. Compte tenu de l'urbanisation de Saint-Quentin-en-Yvelines et de La Verrière, le projet est rejeté à l'Est, sur le territoire de Lévis-Saint-Nom, et prendrait en écharpe le vallon du Pommeret. C'est un site très sensible, avec une partie boisée, suffisamment abrupte pour devoir être franchi par un ouvrage d'art ou des remblais et déblais qui ne pourraient en aucun cas ne pas endommager gravement le site. La commission – donc la commission supérieure des sites – souhaitera certainement avoir des assurances que toutes les autres solutions auront été sérieusement étudiées avant que ce projet ne soit lancé ». Et donc, deux ans après, la commission supérieure des sites, qui avait donc à prendre une décision avant le décret de classement, donc décret pris en conseil d'Etat, avait entendu le rapport de Philippe Siguret. Et lors de la discussion, il y avait eu un échange entre un certain nombre de personnes qui représentaient donc plutôt le Ministère de la Culture, pour parler simple, plutôt le Ministère de l'Équipement, le Directeur des routes, ou l'Inspection générale des Monuments historiques, et qui concluait à ce que le classement pouvait se faire puisqu'il n'y avait pas de tracé définitivement arrêté et qu'on envisageait que d'autres hypothèses pourraient être compatibles avec le classement. Voilà, donc il ne me semble pas y avoir de motif de proposer une modification du périmètre. On a donc classé le vallon du Pommeret en toute bonne foi, si je puis dire. Je vous lirai pour terminer « La Chenaie »...

### **Elizabeth PELEKHINE**

Allez-y, durez si nécessaire, n'oubliez pas la préoccupation.

### **Louis HUBERT**

Sachant que l'idée d'une infrastructure germait et était inscrite régulièrement dans le SDRIF, les deux Ministères de l'Équipement et de l'Environnement – puisque le Ministère de l'Environnement existant en 1991 – ont saisi le conseil d'Etat. Et le conseil d'Etat a émis un avis qui donc dans tous ses attendus faisait référence à la loi de 1906, enfin 1930, au décret de classement et cætera. Emettait un avis que je vais lire – pas dans sa globalité – il disait que, un tronçon routier de 1,7 kilomètre, et cætera, porterait à la vocation de ce site parcouru par le chemin de grande randonnée n° 11 et affecté à la promenade pédestre et à son aspect une atteinte suffisamment importante pour qu'elle ne puisse être gardée comme une simple modification. Si la décision du gouvernement quant au tracé du prolongement de l'autoroute A12 allait dans le sens de l'hypothèse envisagée, il serait donc nécessaire de modifier en conséquence les limites du site classé par un décret en Conseil d'Etat portant déclassement partiel de ce site ». Alors, comme le classement s'est fait par un décret au Conseil d'Etat, le déclassement, s'il devait avoir lieu, suivrait la même procédure. Alors, la procédure qu'elle est-elle ? Elle est la même que celle du classement. C'est-à-dire qu'il y a toute une procédure soumise à enquête publique avant présentation au Conseil d'Etat. Alors, ce qu'on peut dire en précisant ce qui est dans le dossier soumis à l'enquête publique, c'est que sur les 2 700 sites inscrits et classés qui ont été pris par décret ou parfois arrêtés depuis 100 ans, on a du en déclasser moins d'une vingtaine. Sur cette vingtaine de sites, il faut voir très concrètement les choses, vous avez un château et son parc qui ont été bombardés pendant la deuxième guerre



mondiale, qui n'existent plus, que l'on a déclassés. Vous aviez des arbres, parce qu'on peut classer des paysages, mais on peut aussi classer des arbres. Quand l'arbre meurt et disparaît, le classement tombe. Tout ça pour dire que les procédures de déclassement sont excessivement exceptionnelles et que le Conseil d'Etat n'aime pas que les services de l'Etat viennent le voir pour protéger de façon durable – on l'a dit tout à l'heure, un classement, c'est une protection durable – pour quelques années après, et à l'échelle du classement durable, c'est une période très courte, revenir devant le Conseil d'Etat pour déclasser. Donc juridiquement c'est possible, mais il faudra face que Conseil d'Etat avoir des arguments forts et notamment des arguments qui répondent aux préoccupations qu'avait exprimées la commission supérieure des sites le jour où elle a pris la décision de classer. Donc tous les autres scénarii, tous les autres tracés auront dû être étudiés et on aura dû démontrer qu'ils sont impossibles pour convaincre le conseil d'état d'assurer le déclassement.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Je remercie Monsieur Hubert, ça a été peut-être un petit peu long, mais ça a été très clair. (*Applaudissements*).

Vu vos applaudissements : c'est dans le domaine du possible, du difficilement faisable, du vraisemblablement long, vous n'avez pas répondu dans le temps.

### **Louis HUBERT**

Oui, excusez-moi. C'est la DIREN qui porte les dossiers de classement de sites, on a une activité assez soutenue dans cette région qui continue, malgré le fait que 20 % du territoire... Un classement de site, *grosso-modo* quand il n'y a vraiment pas de problème relatif, consensus local, c'est deux ans. Quand c'est compliqué, c'est cinq à dix ans.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Je pense qu'il était important de faire préciser l'ordre de grandeur. Alors, j'ai noté deux choses là. Des jolis plans, qui je pense peuvent intéresser certains. Il suffira que vous les demandiez, si vous voulez bien nous les communiquer, ça doit être dans le domaine du possible. C'est une première chose, j'ai noté une deuxième chose Monsieur Labrousse, c'est le mot en « gras », j'allais dire en « gros » ; le « gros » mot « écoute » que vous avez noté, et qui est une caractéristique importante à laquelle vous tenez pour pouvoir faire évoluer les dossiers. Vous avez vu qu'il y avait déjà quatre familles de tracés, ça en fait sept en tout ; il va y avoir une expertise sur deux autres, il importe que ça ne traîne pas, mais il faut savoir aussi, et je crois que c'est important de le dire, qu'à un moment donné, puisque c'est un vieux dossier qui a je dirais, vraiment indisposé certains d'entre vous, et on les comprend quand on connaît un petit peu la zone : les politiques évoluent. Je ne vais prendre qu'un exemple : je suis de la Manche, après la guerre – oui, je suis née pendant la guerre – il a fallu nourrir la population, nous avons fait de l'agriculture intensive, nous avons dans certains cas un petit peu pollué les nappes phréatiques, et cætera. Nous avons coupé les haies dans le bocage normand. Vous voyez bien, et Madame Meignien vous l'a dit, qu'au bout d'un certain temps vous entendez maintenant parler d'environnement par l'agriculture elle-même. Vous entendez parler de qualité des produits agricoles, alors qu'on avait jadis un problème de quantité, donc les choses peuvent évoluer. Mais c'est à nous tous ensemble d'arriver à trouver où est la balance pour que les uns et les autres, nous ayons un cadre de vie, et je pense aussi bien aux urbains qu'aux ruraux,

qu'aux agriculteurs, qui permette, alors là je rajoute un mot, ça c'est peut-être aussi parce que je suis une femme, mais à nos enfants, puis je suis grand-mère, et aux petits-enfants, de leur offrir à l'avenir un monde décent. Je sais bien que quand on a souffert assez longtemps de voir les camions qui vous passent devant, on en a jusque là, il y a des visages que je reconnais, je le comprends parfaitement, mais Monsieur Labrousse, la DDE, vous a montré à quel point nous envisageons tout pour arriver – ils envisagent tout – la commission de débat public est là pour permettre d'éclairer au mieux, je pense que vous êtes tous là pour ça. Alors j'ai une autre question, et ensuite nous passerons la parole, non pas à Madame Sylvie Fauchoux, bien que d'habitude j'aime bien que ce soit les femmes qui parlent d'abord, mais à Monsieur Vandewalle, en tant que Président du parc régional, auquel vous aurez sûrement des questions à poser. Mais j'ai une question de type agricole qui s'adresse à Madame Meignien et à son collaborateur : un certain nombre d'acteurs ici présents, et je crois surtout dans la salle à côté, c'est je crois Monsieur Marc Rémond qui est dans la pièce à côté. Nous en avons énormément d'autres – énormément j'exagère – quelques-unes qui disent « mais vous allez hypothéquer par les différents trajets combien de surface agricole, vous l'avez évoqué, geler des terres agricoles, non seulement par les tracés eux-mêmes, mais toutes leurs annexes. Les échangeurs, les péages éventuels, et cætera. Alors, je crois que là, nous ne sommes pas au stade de détails, mais peut-être un ordre de grandeur ?

### **Anne MEIGNIEN**

On ne peut pas répondre en hectares, parce qu'on n'est pas l'avant-projet sommaire. Ce qu'on peut dire c'est que très clairement, selon l'endroit où passe une infrastructure, la profession agricole peut continuer ou ne pas continuer à exercer. C'est-à-dire que si, par exemple sur une exploitation agricole, vous la coupez au milieu en deux, et que par les systèmes de ronds-points et autres, on ne peut pas aller de l'autre côté, et que ce qu'il y a de l'autre côté reste tout petit, ce tout petit de l'autre côté a vocation à disparaître. C'est-à-dire que l'utilisation agricole devient quasi impossible pour l'agriculteur, d'autant plus que plus vous mettez des moyens d'accès aux parcelles agricoles, et plus en zones périurbaines l'agriculture devient difficile pour des problèmes divers de vandalisme et d'organisation. Ça c'est pour l'agriculture elle-même. Le deuxième problème, c'est que plus on urbanise et plus on densifie, mais ce n'est pas seulement vrai là, c'est vrai à chaque fois que l'on a des infrastructures qui passent, plus l'accès pour l'agriculteur à ce qui est nécessaire pour faire sa production agricole, c'est-à-dire par exemple achat de semence, achat d'engrais, vente des céréales, devient extrêmement difficile puisque la zone ne le permet plus. C'est-à-dire que vous n'avez plus de silo à côté, donc vous avez du mal à transporter. Sur une route à 4 voies, vous n'avez pas le droit de mettre un tracteur, donc vous faites un grand détour pour pouvoir amener vos céréales au silo, et cætera. Donc le passage d'infrastructures déstructure en quelque sorte les zones agricoles. Alors, il y a des outils, qui sont le remembrement lorsque l'on a des infrastructures linéaires pour pouvoir répondre à ça, et puis il y a des endroits où selon où on va placer l'infrastructure, eh bien on va geler définitivement des zones agricoles. Je ne peux pas vous répondre de façon plus détaillée sans en être à l'avant-projet sommaire. Mais pour vous dire qu'effectivement les tracés qui sont là, comme on est en bordure de zone agricole, vont stériliser un nouvel espace agricole.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Merci, je crois que c'est clair. J'ai fait une erreur, Monsieur Marc Rémond, il est dans cette salle-là. Il n'est pas à côté, il est là-bas. Est-ce qu'il y a d'autres questions qui touchent à l'agriculture ? Oui, allez-y. Un micro pour Monsieur.

*(La personne ne parle pas dans le micro).*

Attendez, Monsieur, ici dans cette salle on vous attend, on enregistre tout le monde, et je pense qu'il est important que les gens d'à côté soient parmi nous.

### **De la salle**

Merci Madame la Présidente. Donc, Madame représentant la Direction de l'Agriculture, il est fondamental de répondre à cette question : premièrement pour la consommation d'espace, mais surtout pour voir qu'entre une infrastructure nouvelle et ce que l'on appelle les franges des agglomérations, dans le temps, ces délaissés sont appelés à l'urbanisation. Et l'on voit bien que dans les quatre tracés qui ont été présentés, l'impact sur des délaissés n'est pas du tout le même. Et il faut absolument que votre Direction fasse ce travail préliminaire. Je vous en remercie.

*(Applaudissements)*

### **Elizabeth PELEKHINE**

Maintenant que vous l'avez dit, je sais que c'est une préoccupation de la DDA.

Je crois que Michel Labrousse voulait intervenir. Alors, comme c'est le Maître d'Ouvrage, et que c'est lui qui va prendre en compte la totalité, je lui redonne la parole.

### **Michel LABROUSSE**

Je vais simplement donner des ordres de grandeur, puisque la question nous est souvent posée sur le site, sur cette question de la consommation des terres agricoles. Alors, la largeur de l'autoroute tout compris, la chaussée, les talus, c'est environ 33 mètres de largeur, donc pour la consommation d'espace, c'est multiplié par le linéaire. Une question aussi qui nous est souvent posée sur le site, c'est : quelle serait la consommation de l'espace pour réaliser un échangeur. En particulier, l'échangeur qui pourrait se réaliser avec la RD58. Un échangeur routier, quelle que soit sa géométrie, s'inscrit dans un carré de 200 mètres de côté. Ça ne veut pas dire que les 4 hectares vont être totalement utilisés pour faire de la chaussée routière, mais ça donne le cadre, auquel il faut rajouter la consommation d'espaces pour la route de liaison entre l'échangeur qui serait sur l'autoroute et puis la RD58. Et là donc, on a une chaussée qui aurait une emprise de 15 mètres, multipliés par un linéaire de 200 mètres, donc ça fait 3 hectares. Voilà les ordres de grandeur, pour répondre très concrètement à cette question. Voilà donc des chiffres qui permettent d'évaluer la consommation de l'espace agricole.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Merci Monsieur Labrousse. Alors, après l'agriculture, j'ai deux questions sur la forêt, de deux dames. Madame Danielle Gonzalez, je lui donnerai la parole tout à l'heure, Madame Catherine Aner: « Quid – c'est moi qui traduit, hein, pour que ce soit plus court – du massif forestier de Trappes Port-Royal, qui constitue une aire de loisirs pour tous ? ». Alors là, Monsieur Vandewalle va m'éclairer, est-ce qu'il est en totalité, en partie dans le parc ou non ?

**Yves VANDEWALLE**

La forêt elle-même est hors parc. Elle est sur la communauté de l'agglomération de Saint-Quentin.

**Elizabeth PELEKHINE**

Je dis à mon voisin que j'avais raison. Il n'a pas entendu d'ailleurs. C'est bien ce qui me semble, il y a un aspect forestier là, et ces dames disent : « c'est un lieu de détente pour les habitants de Saint-Quentin/La Verrière – c'est elles qui le disent hein – et c'est une aire de loisirs pour tous, y compris pour des groupes hors de la région, qui abrite une maison forestière destinée aux enfants scolarisés ». Voilà. Alors, et ce sachant, la majorité des tracés proposés éventre ce bois. Alors, quid de la forêt ? – Oui, « éventre », c'est une forêt éventrée, parce que les tracés passent dedans pour partie – Est-ce que vous avez un éclairage à donner ? C'est un constat.

**Une intervenante**

C'est un constat, c'est une forêt qui effectivement est une forêt de loisirs et de récréation, ce n'est pas vraiment...

**Elizabeth PELEKHINE**

C'est une forêt domaniale ou une forêt privée ?

**Une intervenante**

C'est une forêt domaniale, ça fait partie des échanges, lorsque l'on a installé en fait Saint-Quentin-en-Yvelines, il faut la traverser au mieux, mais ne pas prendre d'avis par rapport à ça.

**Elizabeth PELEKHINE**

D'accord. Alors, je m'arrête là. Il y a encore une. Attendez, juste un petit mot Madame. Nous avons eu dans le passé beaucoup d'élus, beaucoup d'associations qui sont intervenues. Je voudrai quand même dire que chacun d'entre vous ici, qui n'est ni membre d'une association, ni membre de quoi que ce soit peut et doit intervenir. Il n'y a pas de questions idiotes quand elles sont sincères. Voilà. Alors Madame, à vous la parole.

**Catherine REINAUD**

Je parle au nom d'un collectif de 57 associations qui va de Fontenay-le-Fleury, en passant par Bois-d'Arcy, en passant par La Ville-Nouvelle, en passant par le parc naturel, les Essarts-le-Roi, jusqu'à Allainville. Puisque nous analysons le prolongement de l'autoroute A12 comme une transeuropéenne pour le trafic de transit, chose que Monsieur Francis Rol-Tanguy nous a confirmé, et les origines et destinations du trafic, que vous avez mis sur le site, que l'on a retrouvés sur le site d'autres débats publics, le confirment. ça veut dire que les terres agricoles consommées et impactées vont largement au-delà du petit rectangle que nous considérons, et en particulier, du côté

d'Allainville, où ce qui va se raccorder entre Ablis et Allainville, le prolongement de l'autoroute A12 avec l'autoroute A10, il y a énormément d'agriculteurs. Des agriculteurs qui vont être impactés, donc je voulais demander de prendre en considération l'ensemble des terres agricoles. Ne parlons pas de la vallée de la Mauldre qui aussi - *non mais le projet de la vallée de la Mauldre est décidé par le Conseil général, et il dépend de l'A12 puisqu'il va se fixer aux Essarts-le-Roi* – ça veut dire que les terres agricoles impactées et l'ensemble des délaissés autoroutiers, l'énorme échangeur des Essarts-le-Roi vers la vallée de la Mauldre c'est énorme, ce n'est pas seulement ce petit morceau, et j'aimerais avoir une réponse que vous ne pouvez pas me donner, mais on voudrait voir une évaluation.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Si si, Madame, il y a une réponse à vous donner. Je sens que Monsieur Labrousse brûle de vous répondre.

*(Applaudissements)*

### **Michel Labrousse**

Sur la question des trafics, qui a constitué la première partie de l'argumentation de votre question, ce que je vous propose, c'est que nous en discutons de manière complète à l'occasion de la réunion du 25 avril qui est consacrée au thème A12 et les déplacements franciliens. Donc c'est au cours de cette réunion que nous développerons nos données de trafic, et que nous pourrons vous présenter de manière adéquate toutes les données sur la structure du trafic. J'entends par structure la présentation plus raisonnable que celle que vous avez exprimée de la part du trafic international qui emprunterait le prolongement de l'autoroute A12. Donc, je vous donne si vous le voulez bien un rendez-vous le 25 avril, tout en me conservant la possibilité de répondre directement à des questions par l'intermédiaire du site. Il y en a déjà qui ont été posées sur ces questions de trafic et j'essaie dans la réponse d'orienter vers le document qui est à votre disposition à la CPDP, et dans lequel vous pouvez avoir des données très techniques.

Ensuite, sur la question de l'aménagement de l'itinéraire nationale, parce que moi je parle ici de l'itinéraire nationale qui est constitué par A12, RN10, et sa prolongation par la RN191, jusqu'à l'échangeur d'Allainville. Depuis 20 ans, le parti d'aménagement qui a été pris par l'Etat est un aménagement sur place. Si on voulait là encore, comme le disait tout à l'heure Monsieur Hubert, remonter dans ce qui était la vision de l'état des projets routiers sur les Yvelines, en regardant le schéma directeur de 1976, vous auriez pu constater qu'il y avait des tracés neufs qui coupaient en deux la forêt de Rambouillet. Donc, dans les années 80 cette question a été tranchée, et nous avons pris la solution qui nous semblait la plus raisonnable, qui était de faire un aménagement sur place. Donc petit à petit les projets ont été étudiés. Ils ont été étudiés très soigneusement avec la profession agricole, et donc nous lançons là cette année les travaux de mise à 2 fois 2 voies de la RN10 entre Rambouillet et Ablis. Sans rentrer là encore dans des détails trop techniques, il faut retenir que le trafic qui est et qui sera sur la RN10 est en grande partie ensuite dirigé sur A11, sur l'autoroute A11 qui va vers Tours, à l'échangeur d'Ablis. Et c'est un trafic beaucoup plus faible qui reste sur la RN191 pour rejoindre l'échangeur d'Allainville. Un trafic qui actuellement est de 10 000 véhicules par jour. Il est exact, Madame, que dans le cadre du contrat de plan Etat/Région 2000/2006, nous étudions un aménagement de la RN191. Une concertation a d'ailleurs été menée récemment, une concertation qui est prévue par le code de l'urbanisme et qui prévoit le plus en

amont que le projet, que les esquisses de projet soient présentées aux habitants et à tous les acteurs intéressés, et notamment le monde agricole.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Bien, Monsieur Labrousse, je vais vous interrompre, parce que, comme on a dit que c'était le 25 avril ; vous voulez encore dire quelque chose ; je vous laisse la parole.

### **Michel Labrousse**

Je vous promets de terminer en 30 secondes. A ce stade-là, aucune décision n'est prise sur la partie d'aménagement de la 191, et les caractéristiques définitives de cet aménagement ne sont pas non plus arrêtées.

*(Commentaire inaudible de la salle)*

Les études là encore chercheront à voir si on pourra faire un aménagement sur place dans les emprises actuelles, ou s'il est nécessaire pour d'autres raisons d'avoir une déviation de localité qui actuellement souffre de problème de bruit, et également souffre de problème de sécurité dans la traversée de leur agglomération. Donc on est dans une problématique classique où soit on reste sur place et on...

### **Elizabeth PELEKHINE**

Une petite lettre et on répondra. Monsieur Labrousse a l'habitude maintenant. Le malheureux, avec le nombre de questions, et puis nous, on valide et on critique en disant : « cher ami, vous n'avez pas répondu entièrement à la question posée ». Bon, alors c'est d'ailleurs pour ça que certains d'entre vous n'ont pas encore les réponses, mais si on veut quelque chose de personnalisé et qui réponde à vos préoccupations, soyez assez aimables pour le comprendre. Alors, nous avons terminé l'agriculture, la forêt. On n'a pas parlé des sangliers, et cætera, mais là, je voudrai passer la parole à Monsieur Vandewalle, qui a d'ailleurs fait un petit PowerPoint je crois – mon anglais est encore bon – et qui va, je dirai nous présenter qu'est-ce que c'est qu'un parc naturel régional. Ce n'est pas un parc national. On vous parlera éventuellement de la différence tout à l'heure. Quelle est sa charte, quel est son enjeu, et quels sont aussi un petit peu ses projets. Alors, je pense que s'il y a parmi vous des urbains, c'est comme ça qu'on dit, ils apprendront des choses, parce que le but là de la commission de débat public, c'est aussi d'informer pour mieux participer et mieux comprendre la suite. Vous êtes bien d'accord, Monsieur le Maire ? Alors, Monsieur Vandewalle, vous brûlez d'envie, alors nous sommes toutes ouïes et tous très sereins.

### **Yves VANDEWALLE**

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, merci. Je vais évidemment rester dans le cadre du sujet qui m'est assigné ce soir. La question porte à la fois sur le parc, et puis aussi, je dirai c'était le thème de la soirée, des rapports entre le parc et le prolongement de l'autoroute. Alors, il faut d'abord souligner le fait que, un parc, ce sont d'abord des espaces naturels de grande qualité. La valeur patrimoniale est quelque chose qui est essentiel dans la création d'un parc naturel régional,

et il faut souligner dans le cas d'espèce, que ce sont en plus des espèces qui sont protégées de longue date et je crois qu'un certain nombre de points que j'avais prévu vont éclairer le débat et peut-être préciser un certain nombre de points qui ont été abordés par mes prédécesseurs. En effet, quand je dis que notre secteur est protégé de longue date, vous avez ici le premier tracé de l'autoroute A12, le vrai tracé historique. Le pointeur ne fonctionne pas, mais il est marqué. Vous pouvez facilement le reconnaître de toute façon, il contourne la zone d'activité de Trappes, et il reprend la nationale 10 à la hauteur du pont de la ville d'Yeu. Voilà donc quel était le premier tracé de l'autoroute A12, c'est le SDRIF de 1965, et toute la zone au sud est déjà, vous le voyez, un territoire protégé. Ça n'est donc pas nouveau. La protection, elle a été confirmée un peu plus tard, voici les plans intercommunaux de 1967, les ancêtres de ce qu'on appelle aujourd'hui les schémas directeurs à l'échelle locale, ils portent même encore un autre nom, et à l'époque, on le voit, ces plans intercommunaux confirment la protection extrêmement forte de l'ensemble de la vallée de Chevreuse.

Ici, l'extrait de carte ne porte que sur le point qui nous intéresse, et vous avez notamment – je suis toujours aussi peu doué avec cet outil – vous avez le vallon du Pommeret qui est à gauche de la commune marquée Lévis-Saint-Nom, ça se reconnaît assez bien. Dans les années 70, ce sont les dangers de l'urbanisation - il faut être très clairs – en clair, la vente de quelque chose comme 1 500 hectares, de mémoire, de terres par le propriétaire du château de Dampierre, qui ont provoqué une réaction à la fois de l'Etat et des Elus. Parce qu'il y avait une menace d'urbanisation rampante aux portes de la Ville-Nouvelle, au sud, et c'est ce mécanisme, cette raison, qui a conduit au classement du site de la vallée de Chevreuse en 1980 – cela a été dit tout à l'heure – et à la création du parc naturel régional en 1985, dont il faut dire ici que ça a été pendant longtemps quand même, le premier parc naturel régional d'Ile-de-France, ce qui souligne une nouvelle fois la qualité tout à fait particulière de ce territoire. Un parc naturel régional – je sors un petit peu de ce que j'avais préparé – la vocation d'un parc naturel régional, comme son nom l'indique, d'abord, il dépend de la région. Ensuite, ce n'est pas, contrairement à un parc national, une zone naturelle qui est totalement stérilisée et vide, quand je dis stérilisée, le mot n'est peut-être pas approprié, mais en tout cas, extrêmement protégé. Dans un parc naturel régional, on a des milieux effectivement de grande qualité mais ces milieux ils sont d'abord habités, et ils ont aussi vocation à servir à l'ensemble d'une population d'une région, c'est le cas notamment du parc de la vallée de Chevreuse, et il y a une dimension, il y a un volet touristique qui est important dans l'activité du parc naturel régional, de même que des missions également importantes d'éducation à l'environnement.

Il y a évidemment d'autres missions, je dirai à caractères plus internes, qui visent d'une part à préserver ce patrimoine à le mettre en valeur, dans l'intérêt de tous, c'est un volet important, et aussi favoriser d'autres aspects, comme la maîtrise de l'urbanisation. Quand je dis « la maîtrise de l'urbanisation », ça veut dire « éviter que l'on construise partout », mais aussi veiller à ce que l'on construise d'une certaine manière – je renvoie à la charte du parc naturel régional dans laquelle on a des objectifs très clairs de mixité sociale. On n'a pas attendu si vous voulez, que ce soit aujourd'hui à la mode -. Pendant ce temps, l'autoroute A12 s'est promenée, il faut le dire, à travers les différents SDRIF, on ne va pas rentrer dans les détails. En 1976 – je vais essayer d'aller plus vite, d'accord – effectivement on le voit ici, il passe dans le vallon du Pommeret, il vient couper les milieux naturels, et au SDRIF de 1994, cette fois le tracé épargne le vallon du Pommeret. Voilà, je vous remercie, avec le pointeur, vous avez suivi le tracé.

En résumé, je ne détaille pas, c'est un territoire de grandes valeurs ornementales auxquelles il faut le dire, la proximité de Paris confère un intérêt particulier. Il est vrai que si on était à 500 kilomètres de Paris, les choses se présenteraient peut-être de manière un peu différente.

Deuxièmement, c'est un territoire très protégé, avec à la fois le classement du site, je n'y reviens pas, ça a été expliqué, et aussi la charte du parc naturel régional, ce sont deux outils juridiques extrêmement forts, je ne développe pas. Je vous renvoie à l'avis rendu par le conseil d'Etat en 1999, j'espère que la commission pourra le mettre en ligne très rapidement sur le site Internet, avis rendu au moment de l'approbation de la nouvelle charte, et puis également à l'étude juridique que le parc déposera sous forme de cahier d'acteur.

Enfin, l'enjeu majeur il faut le dire, c'est, d'abord pour nous, une question d'aménagement du territoire, c'est-à-dire qu'il s'agit pour nous de conserver un équilibre harmonieux entre la Ville-Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, et le parc naturel régional. Le territoire, certains les opposent, ils sont au contraire complémentaires. Et de ce point de vue, je dois dire que le nouveau schéma directeur régional qui est en cours d'élaboration préserve cet équilibre qui est il faut dire, dans l'attractivité du Sud-Yvelines, et il n'est dans l'intérêt de personne de bouleverser cet équilibre. Voilà la nouvelle vision régionale, voilà l'esquisse de ce que sera le futur SDRIF, ça a été présenté officiellement le 10 mars par la région Ile-de-France, on reconnaît notamment la Ville-Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines qui est une zone qui normalement a vocation à continuer à s'urbaniser. Le principe général il est très simple : c'est une ville compacte, ramassée sur elle-même, notamment pour limiter les transports, limiter les déplacements, avec une conception urbaine rénovée et très différente des conceptions des années 60, alors qu'au contraire on donne un coup de frein extrêmement sévère au développement de ce que l'on appelle la Grande-Couronne. Donc si vous voulez, cet équilibre entre Saint-Quentin et le parc, il est tout à fait je dirai, dans la ligne et dans l'esprit du SDRIF, qui est actuellement en cours de préparation, et qui devrait être approuvé d'ici la fin de l'année.

Alors, pour le parc, que veut dire l'autoroute ? Moi je dirai que, je ferai une courte remarque préalable, c'est d'abord que le dossier du Maître d'Ouvrage détaille par le menu toutes les nuisances que provoque la RN10. Des nuisances dont il faut quand même dire, que personne ne les conteste, et personne ne conteste qu'il faille y porter remède. En revanche, je dois dire que le dossier du Maître d'Ouvrage est quand même extrêmement discret, pour ne pas dire très silencieux, sur l'impact des tracés autoroutiers et sur les mesures qui seraient adoptées pour limiter les nuisances, tant pour les populations riveraines, parce qu'il y en a, que sur les milieux traversés. Et puis, en outre, il faut le dire, on va augmenter globalement les nuisances - c'est un point qui mérite en tout cas une réflexion – dans un secteur qui n'en a pas besoin. En effet, on est dans une région qui est fortement polluée à l'ozone – il y a un problème avec le diaporama, ce n'est pas grave – ce sont les cartes que l'on est allés chercher pas plus tard que ce matin sur « Airparif », ce sont les cartes de la pollution à l'ozone dans notre région. Méfiez-vous, le vert ici est un faux-ami, le meilleur, c'est le bleu, et plus vous montez dans les couleurs vertes et rouges, pire c'est. Or, il est assez clair, ça dépend des années, mais on est quand même dans notre région, très souvent au-dessus des seuils considérés comme normaux pour la santé en matière de pollution à l'ozone. Faut-il donc faire venir du trafic supplémentaire sur ce secteur, en tout cas, il faut au moins se poser la question.

Alors, trois type d'impact direct, je reviens en arrière : un impact sur les populations : l'impact sur la population a été examiné par la DDE selon les différentes familles de tracé, les chiffres figurent dans le dossier du Maître d'Ouvrage, donc je ne m'attarde pas. Contrairement en tout cas à ce que l'on dit parfois, il y a des habitants, les chiffres de population concernés par ces différents tracés ne sont pas aussi éloignés que l'on veut bien le dire parfois, et j'avoue que je pose ce soir en même temps une question au Maître d'Ouvrage : il serait intéressant d'ajuster ce tableau en prenant en compte les parties qui sont souterraines. En tout cas, ce qui est sûr, c'est que ce qui est



insupportable pour les riverains de la RN10, c'est évidemment insupportable ailleurs, il ne peut pas y avoir clairement deux poids et deux mesures. Et de ce point de vue il faut le dire, qu'opposer un tracé rural à la RN10, c'est une forme d'imposture, dans la mesure où il y a quand même des populations importantes à Montigny-le-Bretonneux, au Mesnil, et à Lévis-Saint-Nom.

*(Applaudissements)*

L'impact sur les milieux naturels, la DDE parfois les réduit à quelques hectares, c'est-à-dire à l'emprise de l'autoroute, je ne partage pas évidemment ce point de vue. Deux courts exemples simplement, un seul d'ailleurs pour gagner du temps : il faut savoir que des apports d'eau supplémentaires importants sur les cours supérieurs du Rhodon et de l'Yvette peuvent provoquer une modification du profil d'équilibre des rivières, qui peut avoir dans ce cas-là pour effet d'abaisser les nappes phréatiques, et de porter de très graves préjudices aux zones humides qui représentent quand même plus de 95 % de ce qui fait la valeur du parc. Donc c'est un point qui mérite quand même d'être souligné et si ça creuse à un endroit, ça provoque des atterrissements ailleurs avec des risques d'inondation, c'est un professeur de l'université d'Orsay qui a attiré l'attention du comité scientifique du parc sur ce point. Les flux de circulation vont impacter le parc aussi d'une manière sévère, c'est la carte tout à fait officielle des flux de circulation dans le secteur, il est évident, actuellement, on a quelque chose comme 10 000 véhicules/jour au nord du Mesnil-Saint-Denis pour rejoindre La Verrière. Il est évident que les routes départementales 13 et 58, s'il y a un échangeur au nord du Mesnil, vont attirer un trafic tout à fait considérable, ce qui ne va pas nécessairement améliorer les conditions de vie. Non seulement sur le parc naturel régional, mais également sur la commune de La Verrière qui est juste derrière avec 24 000 véhicules/jour et il y a 14 000 véhicules qui sont liés à la zone d'activité de Trappes.

Je termine. Je vous prie de m'excuser, j'ai été un peu long, mais de temps en temps il fallait profiter de l'occasion peut-être pour montrer un certain nombre de documents. Je dirai simplement et ce sera ma conclusion, que l'impact le plus dangereux pour le parc naturel régional, il est indirect, ça a été souligné, alors ça, les impacts routiers sont nombreux, je vous ai passé l'impact sur la vallée de la Mérantaise et le plateau de Port-Royal pour gagner du temps. L'A12, c'est surtout – et c'est le plus dangereux – le cheval de Troyes de l'urbanisation dans le parc naturel régional. Pourquoi ? Parce que le risque, c'est de faire sauter les verrous naturels qui permettent aujourd'hui de maîtriser efficacement le front d'urbanisation qui sépare la ville nouvelle et le parc naturel régional. Avec l'autoroute, cela a été dit jeudi dernier par le Président de la Chambre d'Agriculture : les exploitations agricoles seront probablement fortement atteintes, et quant à l'intérêt touristique d'une zone traversée par une autoroute, il sera anéanti. Il faudra donc bien faire quelque chose des friches abandonnées par l'agriculture, à un moment où, tout le monde le sait, on recherche des terres nouvelles à urbaniser, notamment avec la création de l'OIN de Saclay, et donc clairement, le Mesnil-Saint-Denis, et une partie de Lévis-Saint-Nom ne pourront que rentrer de fait dans l'orbite d'influence de la Ville-Nouvelle, et leurs territoires seront urbanisés à plus ou moins long terme, c'est évident. Et c'est, il faut le dire, le début de la fin pour le parc naturel régional, je m'arrêterai là-dessus. Un fantasme ? Je dirai simplement une chose : l'autoroute A10, il y a une autoroute dans le parc, ce que peu de gens savent : l'autoroute A10 traverse le sud du parc naturel régional, et en 1999, la commune de Ponthévrard a quitté le parc naturel régional, parce qu'à l'époque, elle souhaitait réaliser une zone d'activité près de l'autoroute. Voilà, c'est donc un processus qui est encore plus inéluctable au bord de l'agglomération nouvelle, je souhaiterais simplement qu'on arrête d'opposer stupidement nos deux territoires. Merci.

*(Applaudissements)*

**Elizabeth PELEKHINE**

Merci pour lui. Je pense que, il me semble Monsieur Labrousse, que le tracé tel qu'il est dessiné sur cette carte n'est pour le moment que, je dirai un faisceau, quelque chose qui n'est pas encore tout à fait précisé.

*(Un monsieur s'énerve dans la salle)*

Non, Monsieur, soyez aimable. Je comprends que vous soyez dans certains cas exaspérés, je n'admets pas quel que soit le ressentiment des gens, que l'on traite... Je sais que vous en souffrez Monsieur là où vous êtes, mais je n'admets pas que l'on traite les gens de menteur dans cette séance. Vous lui direz en particulier, vous lui écrirez, mais pas en séance publique. D'accord, je crois que vous vous connaissez très bien. Moyennant quoi, c'est clos. Alors, j'ai pas mal de demandes de parole, je demande à Monsieur Labrousse s'il veut rajouter quelque chose d'abord. Non ? Parce que nous avons vu, je dirai les balbutiements des vallons, et je vois beaucoup de questions. Alors, avant que l'on ne parle de l'eau et des domaines de la recherche, je souhaite – et je vois pas mal de mains qui se lèvent – donner la parole à la salle, et si possible à des individuels qui ne sont pas dans le cadre d'associations, et qui ne vont jamais prendre la parole. Il y a Monsieur là-bas ; c'est moi qui désigne.

Il y a Monsieur avant. A vous Monsieur. Si vous voulez bien donner votre nom.

**John CORNEC**

Bonsoir Messieurs dames. Je travaille en sous-traitance d'un bureau d'études VRD (Voirie et Réseaux Divers). Je suis en ce moment même en train de faire un certain nombre d'études et en particulier sur un certain nombre de projets. Je voudrais Monsieur Labrousse, au risque de vous paraître technique, vous faire une petite demande : essayez s'il vous plaît, quand vous serez à même d'affiner l'emprise de l'autoroute, sur d'ailleurs n'importe quel tracé, de bien considérer le volume et la surface occupés par les bassins de rétention. Aujourd'hui, toute cette emprise va être génératrice d'eau, le goudron et le bitume ne font pas passer l'eau, comme vous le savez probablement, et il sera nécessaire de canaliser cette eau quelque part. Monsieur Vandewalle tout à l'heure, a déjà esquissé l'idée qu'il pourrait y avoir effectivement des problèmes de mini crues sur le bassin de l'Yvette, en tout cas, et éventuellement à d'autres endroits. Monsieur Labrousse, s'il vous plaît, est-ce qu'on pourrait peut-être déjà tout de suite avoir une petite idée, est-ce que vous avez déjà intégré ce type de subtilité ou est-ce qu'il serait peut-être...

**Michel Labrousse**

Nous avons totalement intégré que nous devons prendre les règles qui sont déterminées par la loi sur l'eau, vous voyez. Pour l'ensemble du public : il y a une loi qu'on appelle « la loi sur eau » et qui fait l'obligation des Maîtres d'Ouvrages tels que nous-mêmes, des Maîtres d'Ouvrages qui imperméabilisent des surfaces supplémentaires, de prendre des dispositions pour le traitement des eaux. Et faire en sorte que ce que l'on appelle les débits de fuites, donc les eaux qui vont ensuite dans le milieu naturel soient limitées de telle sorte que les rejets d'eau dans les cours d'eau naturels ne dépassent pas des seuils qui sont fixés par les autorités qui régulent ces bassins. Et vous avez raison, ça me donne l'occasion de rappeler que, un projet routier, en consommation d'emprise en termes d'effets, d'impact, ce n'est pas toujours la route, parce que c'est l'image que l'on en a, mais

ce sont d'autres objets routiers. Nous avons parlé des échangeurs, vous parlez des bassins de retenue d'eau, dans des solutions qui sont en tunnel ou en tranchée couverte, où on s'imagine que les choses deviennent invisibles. Il y a les accès de secours, des ouvrages techniques qui sont en surface, donc tout un tas de petites choses que l'on a bien en tête en amont, dont on ne parle pas toujours lorsque l'on est en concertation avec le public, mais qui constituent effectivement la complexité et la diversité de nos études.

### **John CORNEC**

Merci Monsieur Labrousse de votre réponse. Je voulais juste préciser un petit détail supplémentaire, c'est le traitement justement de cette eau. La mettre dans un bassin de rétention pour finalement éviter qu'elle inonde systématiquement et tout de suite les rivières avoisinantes c'est une chose ; il faut savoir aussi que les voitures qui roulent dégagent du graphite avec les freins, de la ferraille, de la graisse, et de l'huile. Aujourd'hui je n'ai pas encore vu dans votre étude, tous les systèmes-types « bac dégraisseur » par exemple, qui pourrait supprimer l'impact de la graisse sur l'évacuation de cette eau, et tous les systèmes qui vont être de toute manière obligatoires avec le temps qui passe, et qui va venir, concernant le traitement du graphite et du fer.

### **Michel LABROUSSE**

Là encore, en deux mots : ce sont des dispositifs qui font partie du cahier des charges technique des ouvrages futurs à réaliser, mais nous tenons encore à le rappeler, nous sommes à un stade d'études préliminaires. Là encore pour rester très simple, lorsque l'on étudie un projet routier, il y a trois grandes phases : des études préliminaires, nous sommes au stade des études préliminaires, peut-être même en amont des études préliminaires, et ces études ont pour but de vérifier la faisabilité du projet. C'est-à-dire tout simplement la capacité que l'on a de l'inscrire physiquement dans le territoire avec les effets que ça produit. Et ça nous permet de comparer les différentes solutions, c'est ce dont nous parlons aujourd'hui. Ensuite, dans une étape suivante, nous faisons ce qui s'appelle un avant-projet, avec un niveau de détail qui nous permet de préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. C'est donc c'est là où nous faisons la description détaillée de tous les ouvrages qui vont contribuer - là on parle de l'eau - à limiter les effets sur l'environnement.

Entre l'intention et la réalisation, on dit toujours qu'il y a une dizaine d'années.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Je signale à l'ensemble du public compétent, certains visiblement très fines dans des domaines, que des suggestions ou des éclairages qui peuvent aider le Maître d'Ouvrage seront bien entendu très bien accueillis par Monsieur Labrousse et son équipe au sein de la DDE. C'est le moment de donner vos idées ou vos remarques, ou vos suggestions techniques, mais par écrit. Parce que là je crois que nous allons dépasser, même les compétences d'un grand nombre d'entre nous, dont moi. Alors, attendez, chacun son tour pour la parole. Il y a un Monsieur là, et un autre Monsieur à mi-course.

**Jacques MARECHAL**

Excusez-moi, Madame la Présidente, je suis un particulier, mais je suis aussi Vice-Président de l'agence locale de l'Energie de Saint-Quentin.

**Elizabeth PELEKHINE**

Vous faites tous partie de quelque chose ici. C'est incroyable. Allez-y quand même.

**Jacques MARECHAL**

Ma question, et surtout ma remarque est la suivante : je suis assez surpris, et le mot est un peu faible, du peu de représentativité dans cette commission, et en particulier dans le dossier du Maître d'Ouvrage, de la partie « Pollution Atmosphérique ». On nous parle très peu, voire presque pas de toutes les retombées d'ozone, de la pollution liée à la circulation. J'ai entendu ce soir beaucoup de choses sur la nature, sur les arbres, sur l'eau, c'est indispensable bien évidemment, mais je demande que cette partie fasse l'objet d'une étude complémentaire de la commission de débat public, de manière à ce qu'on ait des données précises, fiables, sur la pollution atmosphérique liée à la circulation dans la zone. Et quel que soit le tracé retenu, de toute façon, nous aurons besoin de ça, parce que les données seront globalement les mêmes, et corollaire des dégâts sur la santé que produisent ces pollutions atmosphériques, parce qu'on commence à connaître, on commence à avoir des données dans le milieu hospitalier, de toutes les retombées sur la santé de ces pollutions atmosphériques. Donc c'est une demande que je fais auprès de la commission, et je la ferai par écrit si vous le souhaitez.

(Applaudissements).

**Elizabeth PELEKHINE**

Merci Monsieur.

**Un intervenant**

Je peux répondre tout de suite à Monsieur : dans l'étude complémentaire que nous avons demandée, et que nous soumettons à l'avis et à la décision de la CNDP, il est marqué : « *En outre, les impacts des projets sur les conditions de vie actuelles et futures des riverains seront aussi listés et évalués* ».

**Elizabeth PELEKHINE**

Vous aimeriez qu'on le précise, si je comprends bien. Alors, je vous signale que vous n'êtes pas le seul du tout à évoquer ces questions. Beaucoup de femmes d'ailleurs, parlent de la pollution de l'air. J'ai un autre groupe qui parle du bruit, un troisième groupe qui parle de la pollution des eaux, et c'est déjà pas mal. Je pense que si vous voulez, le débat public ne consiste pas seulement en ces douze séances, il est aussi l'ensemble de vos contributions, questions et remarques, qui nous permettent, je dirai, à la limite, bien restituer en toute neutralité, d'aider le Maître d'Ouvrage à

approfondir certains points. Je vous signale qu'il a quand même dans ses tiroirs des dossiers qu'il n'a pas mis, bien sûr dans la synthèse, mais dans le débat développé. Je dirai une DDE, elle a quand même son histoire et ses petites habitudes, mais elle s'ouvre progressivement, grâce aux chargés d'études environnementaux qui l'épaulent. Alors, il y avait un Monsieur.

### **Michel LABROUSSE**

Madame la Présidente, je ne voudrais pas que vos propos soient mal interprétés. Nous n'avons rien à cacher, nous avons effectivement, on va dire, des mètres cubes d'études, et nous avons - pour les rendre accessibles au grand public - eu effectivement à sélectionner des études pour que le plus grand nombre puisse rentrer un petit peu quand même dans des données techniques. Mais sans avoir à ingurgiter des années d'études très spécialisées que nous avons pu faire sur des tracés ou des hypothèses de tracés, qui ont beaucoup évolué entre il y a une quinzaine d'années et aujourd'hui. Mais nous avons une liste d'études qui a été remise à la CPDP, et qui est accessible sur le site Internet, et consultable dans les locaux de la CPDP, qui compète le dossier du Maître d'Ouvrage, qui est le document de synthèse que vous connaissez le plus.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur, s'il vous plaît. On va y arriver. Allez-y.

### **Monsieur VERNIN**

Bonsoir, je me présente, Monsieur Vernin, j'habite Magny-les-Hameaux. Vous avez parlé tout à l'heure, en tout début de séance, de l'éventualité à première vue d'un ou deux nouveaux tracés. Pourrait-on en savoir un peu plus éventuellement, en sachant qu'à première vue les quatre tracés proposés ne conviennent à personne, comment se fait-il qu'à un moment donné, il n'y ait jamais eu un tracé totalement souterrain, style l'A86 qui relie Rueil à Versailles, et Jouy-en-Josas aujourd'hui ? Puisque personne ne veut de véhicules en surface, pourquoi ne pas les mettre en sous-sol ? Et aujourd'hui, si les gens entre Rueil et Jouy-en-Josas ont réussi à préserver leur environnement, qui est déjà beaucoup plus urbanisé que le nôtre, nous qui vivons comme vous l'avez si bien dit, dans un parc naturel, je ne comprends même pas qu'à un moment donné, personne n'ait dit : mais pourquoi on ne le met pas en souterrain jusqu'à la sortie, je dirai après la N10, où c'est prévu.

*(Applaudissements)*

### **Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi. La question est déjà posée, et elle est en partie traitée dans le dossier, mais en partie seulement. Monsieur Beaucire veut ajouter un mot, je le lui donne.

### **Francis BEAUCIRE**

Peut-être un tout petit peu plus qu'un mot : j'imaginai bien qu'après avoir annoncé tout à l'heure que deux tracés avaient été suggérés dans des questions, quelqu'un aurait envie de savoir de quoi il

s'agissait. Donc il suffisait d'attendre patiemment que cette question vienne. Je vais vous citer ces deux tracés, et puis ensuite effectivement, peut-être un mot ce soir, mais la suite plus tard, parce qu'il faut motiver la réponse. Donc, plusieurs personnes ont demandé pourquoi – est-ce qu'on pourrait s'il vous plaît, mettre la carte du réseau en 2020, parce que je pense qu'elle permet de visualiser les choses dont on parle – donc quelques questions parlent d'un tracé par la route nationale 12, par Pontchartrain. Pour dire les choses clairement – je ne sais pas si on peut avec la souris montrer le tracé de la route nationale 12 – par Pontchartrain, et ensuite, un petit peu plus loin dans la campagne, on prendrait un tracé nord/sud, le voilà, vous le voyez avec la souris, qui de toute façon fera un jour – alors, le « un jour », c'est « un jour... » - partie d'un grand tracé nord/sud, qui constituerait l'une des tangentielles éloignées. Alors voilà une première idée. Alors, ça fait emprunter, on ne va pas insister ce soir, on a une séance exprès, on pourra y revenir, simplement ne serait-ce que pour réfléchir. Ce tracé emprunte les deux côtés d'un triangle rectangle, alors que le tracé par Saint-Quentin-en-Yvelines, le tracé tel qu'il est envisagé aujourd'hui, emprunte l'hypoténuse. Donc, le rapport entre la somme des deux côtés et l'hypoténuse est bien connue (*applaudissements*).

Donc, c'est un peu plus long, mais d'après les personnes qui évoquent ce tracé, ça résout un certain nombre de problèmes, l'allongement se fait malgré tout sur de la voie express ou de l'autoroute, c'est-à-dire une vitesse de l'ordre de 100 Km/h quand on est en période creuse. Deuxième tracé proposé : alors, ce n'est pas un tracé, ce sont des modalités d'insertions plus exactement, et là, nous avons plusieurs questions qui tournent autour de ça. Alors, je vous résume en gros l'idée : on emprunte – alors là, il faudrait voir l'autre carte dans laquelle on voit le rouge, le bleu, le vert, le jaune en assez gros, à travers la carte de référence si je puis dire des différents tracés appelés c, b, d, z, et cætera, donc on va y arriver – alors, tous ces tracés, en provenance de Paris, ont un tronçon commun qui est généralement dessiné en gris. Vous le voyez, ici en gris, c'est le tronçon commun qui pose un certain nombre de problèmes aux habitants de Montigny. Dans les propositions qui sont faites, on dit : mais pourquoi vous nous parlez toujours d'une tranchée ouverte, et non pas d'une tranchée couverte. Une tranchée, qu'est-ce que c'est ? On fait un trou, on coule du béton des deux côtés, et on rebouche avec une espèce de dalle, et selon j'imagine l'épaisseur de la dalle, on peut supporter une épaisseur de terre plus ou moins importante, pour faire des choses variées dessus. Donc, première partie de la modalité c'est : vous nous parlez toujours d'une tranchée ouverte, comme si on ne pouvait pas faire une tranchée couverte, pourquoi ne pas étudier ça ?

La deuxième partie de la modalité sur ce tracé, consisterait à passer par le Mesnil-Saint-Denis en effet, et là, les gens proposent ce que vous évoquez : pourquoi vouloir absolument passer dans ce que les riverains appellent aujourd'hui une coulée verte, et qui est en fait une réservation d'emprise pour une voie qui n'a jamais été faite. Pourquoi ne pas pénétrer en souterrain un petit peu avant le Mesnil-Saint-Denis, et ressortir du souterrain, donc on parle bien d'un tunnel foré, un truc de taupes, un tunnel comme le tunnel sous la Manche, on est bien d'accord, et pas du tout une tranchée. Pourquoi on ne passe pas en-dessous. Alors, pour ceux d'entre vous qui étaient présents à la première séance, Monsieur Rol-Tanguy, le Directeur Régional de l'Équipement, avait évoqué, propos d'études conduites je crois il y a dix ou quinze ans, ou peut-être plus récemment, des difficultés d'ordre géologique. Donc, les gens qui reposent la question ont l'air de dire - je résume, mais je prends la responsabilité de mes propos – depuis le temps qu'on invente des trucs fantastiques, on n'a toujours pas trouvé le moyen de creuser un bout de tunnel dans des sols instables ou friables de type sableux, c'est une question qui est donc posée aux techniciens. Voilà donc l'évocation de ces deux tracés, et effectivement chacun de ces deux tracés règle simultanément le problème du parc et en particulier le classement du vallon du Pommeret, et d'autre part, de la traversée de la zone densément urbanisée de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Evidemment, le tracé qui passe par le tracé du triangle rectangle, avec ces deux côtés du triangle rectangle, va concerner évidemment d'autres populations, mais on n'est pas en zone classée et on est dans une zone dont la densité de population est relativement faible le long d'une ligne à haute tension qui est évoquée par deux ou trois personnes qui ont proposé ce tracé. Voilà ce qu'on peut dire pour préciser. Alors, peut-être qu'il faut un mot à Monsieur Labrousse pour dire comment il pense répondre à ces questions, peut-être pas ce soir.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, vous allez être saisi de deux demandes d'études complémentaires là-dessus. Monsieur, vous avez demandé la parole, vous l'avez.

### **Daniel GORON**

Je m'appelle Daniel Goron, je suis le Président d'une association de Bois-d'Arcy et de Fontenay-le-Fleury qui lutte contre les nuisances de l'A12 et de la RN12. Et nous avons connu à ce sujet les difficultés qu'ont les habitants de Chennevières, près de Pontchartrain, au sujet de l'eau. Il y a des infiltrations, les puits s'épuisent, les mares sont polluées, les poissons qui sont dedans crèvent, et quand on nous dit qu'on aura la solution pour le problème de l'eau, qui est un problème extrêmement urgent, eh bien je mets en doute la possibilité de la DDE à le faire. Je peux vous en apporter la preuve en cas de besoin.

*(Applaudissements)*

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. La question est bien notée. Si vous voulez, je ne sais pas si on aura la réponse ce soir, mais elle viendra dans le cours du débat soyez-en sûr, lorsque ces problèmes-là seront plus précisément évoqués. Il y a une question à gauche, ici. Monsieur.

### **Jean-Michel JARDIN**

Je suis un particulier et j'habite La Verrière. La réunion d'aujourd'hui traite du prolongement de l'A12 et l'impact sur la qualité de l'environnement naturel et rural. Mais l'environnement, ce n'est pas seulement l'environnement naturel et rural. Le dictionnaire, j'ai pris le « Micro Robert », il donne comme définition : « le milieu où vit l'homme ». L'environnement, et on est dans la maison de l'Environnement, c'est donc également l'environnement urbain, mais aucune réunion de débat public prévue ne traite de l'environnement urbain, au moins dans ces termes, à égalité avec l'environnement naturel et rural. Je vais donc élargir un court instant le sujet de ce soir. La question fondamentale en effet, c'est d'examiner quel est le tracé de l'A12 qui impactera le moins l'environnement dans sa globalité, rurale, naturelle et urbaine. Le dictionnaire, pas sa définition du mot environnement, il induit une réponse logique et non polémique : le tracé qui impactera le moins l'environnement c'est celui qui impactera le moins d'hommes. C'est donc celui qui passe en zone rurale. Une autre façon de le dire, c'est que la logique et le comportement démocratique nous disent qu'il faut prioritairement préserver l'environnement urbain, c'est-à-dire du plus grand

nombre, environnement dont la qualité est en ce moment d'ailleurs bien inférieure à celle du milieu naturel et rural.

Le seul argument pour moduler ce choix à mon sens, ce serait l'impact important que pourrait avoir le passage de l'A12 sur la biodiversité. Moi-même, je suis passionné de botanique et d'ornithologie, et il ne me semble pas que la zone concernée abrite plus d'espèces rares ou en voie de disparition que dans n'importe quelle zone rurale en France. Dans n'importe quelle zone rurale vous avez des espèces protégées. Moi dans mon jardin, j'ai des orchidées, ça s'appelle *Epipactis helleborine*, c'est une espèce protégée, et je ne fais pas les poireaux autour, je l'enlèverai peut-être si elle me gêne. Donc, dans beaucoup d'endroits, il y a des espèces protégées. Quand aux oiseaux, il est clair qu'une autoroute qui passe dans un milieu, on s'aperçoit qu'en voiture, quand vous passez, vous apercevez les buses sur les poteaux. Une voiture qui passe, des camions qui passent, elles s'en fichent, par contre vous vous arrêtez, vous êtes promeneur, alors-là, l'oiseau va s'en aller. Donc l'autoroute, elle ne va pas beaucoup perturber l'ornithologie. (*Applaudissements*).

Un autre petit point : donc pour moi, la biodiversité ne serait pas terriblement impactée par un tracé rural, par contre, dans la zone traversée, il y a une agriculture intensive, avec la mécanisation, avec les engrais chimiques et les pesticides. Et ça, ça a déjà fait disparaître beaucoup de la diversité dans cette zone du parc. Les naturalistes le savent, et on peut se demander ce que ce parc a de naturel dans cette zone où l'agriculture l'est si peu. Mais comment minimiser l'impact d'un tracé autoroutier en zone rurale ? Les habitants du parc ont une crainte tout à fait légitime, c'est qu'une urbanisation rampante transforme petit à petit cette zone rurale en zone semi-urbaine. La solution elle est simple et pour une fois, elle n'est pas chère : il suffit qu'il n'y ai pas de bretelle qui rejoigne l'autoroute entre Montigny et Les-Essarts. Il n'y aura ainsi pas plus d'urbanisation qu'avec aucun des autres tracés envisagés. En résumé, le trajet qui impacte le moins l'environnement, est celui qui passe en zone rurale à mon sens, et il ne faut pas d'accès à l'autoroute pour en éviter l'urbanisation. Quelles sont vos réactions à cette logique ?

(*Applaudissements*).

## **Gilbert CARRERE**

Monsieur Beaucire veut dire un mot ?

## **Francis BEAUCIRE**

Je voudrai vous rappeler que nous avons conçu deux séances consécutives comme des séances jumelles, dans le libellé des titres des séances, nous avons pris le soin de faire comme dans les collections d'ouvrages « Martine à la mer », « Martine à la montagne », on a appelé ça « Le prolongement de l'A12, et aujourd'hui, l'environnement naturel et rural », et le 4 avril « et le cadre de vie urbain ».

(*Réactions dans la salle*)

Pour nous, c'était la même chose, on va se faire probablement une petite séance de vocabulaire. On a voulu distinguer ces termes, parce que je pense que la notion de cadre de vie parlait peut-être plus largement. Alors, soyez rassurés, dans l'environnement, je crois que tous les professeurs de géographie de ce pays savent que l'homme a été placé quand même dans l'environnement. Alors, la



séance du 4 va aborder frontalement cette question. Donc je pense que c'est une question de patience, on ne pouvait pas tout traiter forcément à la fois. On s'y est peut-être mal pris dans le vocabulaire en effet.

### **Gilbert CARRERE**

En tout cas vous avez corrigé par votre intervention ce que notre vocabulaire à nous avait d'insuffisant. Si vous permettez, dans la pièce d'à côté, dont je reviens, beaucoup de gens suivent très studieusement le débat ; je voudrai donner la parole au moins à l'un d'entre eux, vous la rendre après, mais être un peu équitables. Et je demande à Monsieur Franck Beneche de Guyancourt, s'il veut poser sa question que j'ai sous les yeux. A vous.

### **Franck BENECHÉ**

Je vous la pose bien volontiers. Avant, je fais juste une remarque : je ne partage pas du tout l'avis qui vient d'être émis par Monsieur, ne serait-ce que sur la définition qu'il donne de l'environnement. C'est certes l'endroit où vit l'homme, lui finit par un raccourci un peu rapide pour nous dire que c'est l'endroit où vivent « des » hommes. Non, gardons la définition première, c'est l'endroit où vit l'homme, et notre parc régional est l'endroit où vit l'homme. Donc, je ne partage pas son point de vue, mais enfin, bref. Je parle de manière un peu émue, parce que c'est vraiment un sujet sensible, et je ne suis pas le seul : tout à l'heure, dans la salle, j'entendais des remarques, c'est quelque chose qui prend aux tripes. J'en viens à ma question. Ma question en fait, il y a une idée derrière, c'est l'idée ce coût. On n'a pas parlé d'argent ce soir. Quand on lit le descriptif établi par le Maître d'Ouvrage, des chiffres apparaissent dans une page en bas à gauche, on se rend compte assez rapidement que finalement le débat peut être réduit à une question d'argent : le tracé rural est évidemment beaucoup moins coûteux que les autres hypothèses avec enfouissement ou sans enfouissement, peu importe, mais il est moins coûteux. Il est moins coûteux, mais c'est en apparence, car j'ai l'impression qu'il y a quelque chose que l'on n'a pas pris en compte, c'est parmi d'autres, les mesures compensatoires qu'il faudrait prendre si l'on empiète sur ce parc régional. Et donc ma question c'est celle-ci : quelles seraient les mesures compensatoires à prendre si on empiète sur le parc régional, quel en serait le coût, et il faudrait qu'il y ait une sorte d'équivalence entre les territoires sur lesquels on empiète et les mesures compensatoires que l'on prendra pour obtenir une sorte de dédommagement collectif et sociable.

### **Gilbert CARRERE**

Très bien, Monsieur Beneche, vous posez une question que Madame Pelekhine qui est plus experte que moi trouve très importante, et sérieusement, et qui est au fond un rappel de ce que sont, sauf erreur de ma part, les deux lois d'orientation agricole qui ont institué le principe et certaines modalités de compensation. En espèce ou en nature. Autrement dit, en rétrocession (inaudible) de sol. Nous n'allons pas plus avant là, mais votre sujet va être étudié, vous aurez des réponses précises. A moins que vous ne vouliez aller plus loin ce soir.

### **Elizabeth PELEKHINE**

Non, il y a d'autres questions qui vont arriver.

**Gilbert CARRERE**

Alors, Monsieur en haut, je vois un pull qui se lève.

**Jean-Louis BAUDOIN**

Bonsoir, Jean-Louis Baudouin, Président de MOUVES au Mesnil-Saint-Denis. Pour répondre à Monsieur : le meilleur tracé, c'est « pas de tracé du tout ». (*Applaudissements*).

Je voulais revenir sur le compte-rendu de samedi où je lis en fin de compte page 7 une réponse de François Bertrand : « L'A12 n'est pas spécialement conçue pour régler les futurs problèmes de circulation, elle répond à la problématique actuelle ». Alors, je ne sais pas ce que l'on fait là, moi je n'ai pas tout compris, j'aimerais qu'on nous ré-explique ce que signifie cette phrase. Merci.

**Gilbert CARRERE**

Il n'est pas là, nous allons lui poser la question et vous aurez la réponse. Monsieur Bertrand n'est pas là. Attendons que Monsieur Bertrand soit là à une réunion prochaine, je vous avoue que je n'ai pas beaucoup plus compris que vous ce qu'il voulait dire. Monsieur, s'il vous plaît, il y a une personne qui demande la parole depuis longtemps, je vais vous la donner après.

**Claude JUVANON**

Merci Monsieur le Président de me donner la parole. Claude Juvanon, je suis le Premier Vice-Président de la commission locale de l'eau, donc Orge/Yvette, et je représente à peu près 750 000 habitants, donc sur le secteur sud.

**Gilbert CARRERE**

Et ça n'est pas rien.

**Claude JUVANON**

C'est important. Alors, je suis très étonné quand même par le document qui a été présenté par le Maître d'Ouvrage, qui ne fait même pas mention au SAGE, alors qu'il y a deux SAGE sur le périmètre, le SAGE de la Mauldre, qui est le deuxième SAGE de France, et le SAGE Orge/Yvette, qui est en cours d'approbation, et qui est dans sa phase dernière de réflexion. SAGE, c'est le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Donc dans le document du Maître d'Ouvrage, vous avez le SDAGE, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, mais on ne fait pas mention aux SAGE, or les SAGE sont des prescriptions locales. Et peuvent être beaucoup plus contraignantes que les prescriptions du SDAGE, et c'est le cas du SAGE Orge/Yvette, et je vous propose de porter à la connaissance du Maître d'Ouvrage, dans les cahiers d'acteurs, le SAGE lui-même, puisqu'il sera opposable. Et moi j'ai une question quand même à poser, et je pense que Monsieur Hubert pourrait en partie y répondre : est-ce que dans les différents tracés, on ne pourrait pas avant de choisir le tracé quand même, de faire un état environnemental complet. Mais je dis bien complet, parce que, là, on nous demande de choisir et d'orienter des tracés sans connaître les

impacts à la fois pour la nature, pour l'eau, en ce qui me concerne, mais il n'y a aucun impact et aucun chiffrage de ces impacts environnementaux. Je crois que c'est très important. Alors, quand la DIREN nous impose, et là je parle au niveau du SAGE d'avoir des études d'environnement global et à chaque fois que les Maîtres d'Ouvrages essaient de faire une réalisation, les services de l'Etat sont là pour leur demander donc d'avoir des impacts et dans tous les domaines, y compris sur les projets, donc j'estime que là aussi on devrait avoir tous les impacts des différentes solutions. Une dernière affirmation : dans votre dossier, vous faites allusion au traitement sur les stations d'épuration en zone urbaine : je voudrais simplement vous signaler que dans ce secteur-là la plupart des eaux de ruissellement donc qui iraient sur les stations d'épuration - puisque c'est votre propre proposition - ces stations d'épuration sont au régime séparatif. Cela veut dire qu'on a une séparation entre les eaux pluviales et les eaux usées, donc je crois que ça va être très difficile de traiter ça sur les stations d'épuration locales.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Merci. Monsieur Hubert veut intervenir ?

### **Louis HUBERT**

Monsieur Labrousse a bien rappelé les trois étapes dans le projet, je crois que dès la première étape il faut prendre en compte ces préoccupations. Celle de l'eau, celle de la biodiversité, celle des paysages ruraux, et cætera. Je ne serais pas plus long.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, est-ce que ces considérations qui ont été rappelées dans cette première phase sont suffisamment prises en compte à votre avis ou pas ?

### **Michel Labrousse**

J'entends de l'intervenant qu'elles ne le sont pas suffisamment, et donc je suis bien évidemment prêt à regarder les éléments que vous jugez être insuffisamment mentionnés dans notre dossier, et ce n'est pas parce que nous ne les mentionnons pas explicitement qu'ils n'ont pas néanmoins été analysés. Donc j'aimerais effectivement que vous puissiez, suivant des modalités à convenir par la CPDP nous les préciser, et puis que nous vous répondions précisément sur la manière dont nous avons en partie ou en totalité intégré dans notre réflexion en termes de comparaison de familles au stade d'études préliminaires.

### **Gilbert CARRERE**

A priori, l'étude complémentaire qui est déjà demandée, c'est Monsieur Vandewalle qui la demande, c'est ça ? Sur l'évaluation monétaire des différents tracés, c'est bien vous qui la demandez Monsieur Vandewalle ? Voilà, cette étude-là, dans les sous-questions qu'elle pose, me semble aller dans le sens de votre propre question Monsieur, et nous veillerons à ce que si par

hasard, ce n'est pas tout à fait le cas, parce que l'étude a d'autres objets que celui-là, nous demanderions à la DIREN et à la DDE de compléter en tant que de besoin. Voilà ce que je puis vous répondre. Il y a une question ici. Oui, pardon. On va y arriver, ne vous affolez pas.

*(De la salle : ça fait un moment, je vais finir par prendre racine).*

Non surtout pas, même si nous sommes dans le parc naturel, ne le faites pas.

### **Thierry BEAUFOUR**

Bonjour, Thierry Beaufour, association « A12, protégeons Levis ». Je vais être bref. Par rapport à ce qu'a dit Monsieur de Robien, Ministre des Transports de l'époque, qui a dit : « Aujourd'hui, on ne fait plus des autoroutes comme on les faisait il y a 20 ans ». Les questions qui suivent concernent notamment Monsieur Labrousse, et nous avons en face de nous le support pour ce que je vais dire. Ça concerne principalement notamment la ville de Lévis-Saint-Nom, parce que quand on regarde la courbe, les tracés qui sont là, on constate que Lévis-Saint-Nom va être aux premières loges, quels que soient les tracés. Donc je voudrai avoir des réponses s'il vous plait par rapport à quelques fondamentaux. Déjà de confirmer que les tracés seront en tranchée couverte, ou au pire en décaissé sur le plateau de Mauregard, que les tracés seront collés le long du premier cercle de la zone SEVESO, donc au plus près des citernes et de la zone d'activités de Coignièrès, que les études hydrologiques vont effectivement être renforcées, notamment qu'on traite bien les eaux du ruissellement sur des unités spécifiques de traitement, car celles en place ne seront jamais suffisantes. Qu'en parallèle on devra refaire la N10, parce qu'il faut au moins traiter la sécurité et toutes les nuisances qu'il y a autour, qu'on libèrera donc le flux principal certainement par des carrefours, que finalement en définitive au coût annoncé des tracés par le Pommeret de 350 millions d'euros, on doit rajouter un certain nombre d'enveloppes budgétaires qui ne sont pas aujourd'hui vraiment décrites, qui viennent s'ajouter, plus de toute façon une réhabilitation de la N10. Donc le budget total n'est pas de 350 millions d'euros si on passe par le Pommeret. Enfin, par rapport à l'opportunité, on veut traiter les nuisances de la RN10, qui sont absolument à traiter, et pour ça la réponse est un tracé routier supplémentaire qui va enclaver un certain nombre de communes, notamment de La Verrière, de Trappes, de Coignièrès, qui vont se situer entre deux tracés, et ça, ça va doubler les nuisances pour ces villes. Je ne vois pas en quoi le tout routier peut répondre aux nuisances actuelles de la N10.

*(Applaudissements)*

Donc juste pour finir là-dessus, et je pense qu'en préalable, et au départ c'est effectivement l'opportunité d'un tracé supplémentaire qui est re-posé, parce qu'on a à répondre à des enjeux d'avenir absolument majeurs pour nos enfants et pour vous, et pour nous tous. Que ce soit pour l'eau, que ce soit pour la pollution. Les pollutions existantes sont déjà suffisantes je crois et les projections à l'avenir ne nous laissent pas montrer que le tout routier soit à terme la vraie solution. A la limite, je pense qu'il faut envisager une solution alternative. Peut-être que le rail, dans le Pommeret ou ailleurs serait déjà une solution préférable à du tout routier, mais en tout cas, le rail s'enterre parfaitement bien et ne génère pas de pollution locale ni de l'air ni de l'eau. Donc à la limite, pourquoi pas ? Mais je pense qu'il est souhaitable d'envisager que le tout routier ne soit pas une solution à retenir et ça, je remets directement la question en termes d'opportunités.

**Gilbert CARRERE**

Si j'ai bien entendu, vous avez déjà écrit là-dessus. Alors, si vous ne l'avez pas fait, vous le faites.

**Un intervenant**

Nous avons plusieurs cahiers d'acteurs sur la zone locale de Lévis, puisqu'elle est très impactée par tous les tracés.

**Gilbert CARRERE**

Nous allons développer tout ça. Madame.

**Germaine ROBIN**

Je suis Madame Robin, je suis Maire Adjoint à La Verrière. C'est encore les Elus qui ont la parole, mais il faut bien être quelque chose, on l'a dit tout à l'heure, Madame l'a dit, on est tous quelque chose. Et le Maire n'est pas là, je vais donc le représenter. Nous avons Conseil municipal. En ce qui concerne le tracé qui nous a été présenté par Monsieur le Président du parc régional tout à l'heure, et vous verrez bien que je ne mets absolument pas en cause les personnes, mais éventuellement les fonctions, ce n'est tout de même pas là même chose. En ce qui concerne le premier tracé qui a été présenté, c'est vrai que c'était le premier tracé en 1960 et quelques, à un seul détail près : à l'époque, La Verrière, c'était un village de 500 habitants. En tout état de cause, les cités n'existaient pas, Trappes existait sous forme de village, Elancourt, Maurepas, étaient tous des villages. Alors, moi je veux bien qu'on revienne en permanence sur ces anciens tracés, mais le site a été classé après que toutes ces cités aient été construites. On l'aurait fait exprès qu'on n'aurait pas fait mieux.

On classe le site un peu en catimini à l'époque, au moment où les cités sont construites et où cette ville nouvelle se construit, et où l'agglomération grandit. Ça c'est une première chose. Vous nous parlez à l'envie du parc de la zone du Pommeret. Certes, c'est une zone naturelle, et ça je n'en disconviens pas. Je n'ai pas l'intention du tout d'opposer ce que, au niveau de la région, on a appelé la ceinture verte, je crois que nous étions à la même réunion, je n'ai pas du tout l'intention de dire qu'il ne faut pas de ceinture verte dans la région Ile-de-France. Ce serait une ânerie, et je n'ai pas l'intention de la donner. Sauf que le Pommeret, il faut quand même le ramener à sa juste valeur, c'est tout de même quelque chose de tout petit, c'est tout de même sans doute fondamental le Pommeret, mais ramenons-le à sa valeur, mais que dans ces conditions, que fait-on de l'étang des Noës, que fait-on de l'aqueduc de Louis XIV qui est à côté, qui recueille les eaux pluviales. Ce ne sont sans doute pas des sites naturels, et eux n'ont pas de raison d'être protégés ? Ce n'est pas grave, les deux tracés qui passent les transpercent complètement, mais on fera autre chose, ce n'est pas très grave. Là aussi, il y a des oiseaux, c'est vous ou Madame, je ne sais plus qui l'avait dit tout à l'heure. Là aussi il y a des espèces protégées, et là on les connaît, et c'est une réserve ornithologique, et c'est dans le parc naturel. Vous voyez donc bien que je ne suis pas opposée par définition au parc naturel, c'est un petit peu tout près de La Verrière simplement. Et à la sortie, pas de chance, ça touche soit un Hôpital Psychiatrique, ce n'est pas grave, soit un collège, ce n'est pas grave du tout non plus.

*Dans la salle : « Qui a dit ça ? »*

Les plans, et à la fin, est-ce que tout ça c'est une bonne solution, est-ce que le meilleur tracé ce n'est pas celui qui est le plus solidaire, puisqu'on parlait de solidarité, et celui qui passe par le vallon du Pommeret.

**Gilbert CARRERE**

Très bien, merci.

*(Applaudissements).*

Au cinquième rang, à gauche, Monsieur, il paraît que vous patientez depuis longtemps, à vous.

**Monsieur Tom HOLIN, de Trappes**

J'ai un peu mal au bras, mais enfin, ce n'est pas grave. Une question simple qui a été évoquée tout à l'heure, concernant l'urbanisation incontrôlable et incontrôlée. Je poserai simplement la question : qui donne les permis de construire ? A ma connaissance, c'est le Maire, et c'est donc le Maire, par exemple Monsieur Vandewalle qui est le gardien des terrains qui seraient libérés, merci. Est-ce que j'ai tort ?

*(Applaudissements).*

**Gilbert CARRERE**

C'est vrai ? D'un mot.

**Yves VANDEWALLE**

D'un mot, et c'est très simple : de deux choses l'une. Ou bien, on a aujourd'hui un patrimoine naturel, on le protège et c'est des contraintes pour nous aussi, et on continuera à le protéger. Si demain il y a une autoroute, ces terrains sont dévalorisés, c'est parfaitement clair, et je ne vois pas dans ce cas-là pourquoi une commune comme Lévis-Saint-Nom se priverait de nouvelles recettes. Tout ce qui sera au nord de l'autoroute, très franchement, autant que ça passe directement à l'urbanisation et sous forme de zone d'activité, il y a déjà celle de Coignièrès à côté. Donc, si vous voulez, on est dans une logique où il faut faire attention, j'ai bien parlé de cheval de Troies de l'urbanisation, et pour l'instant en tout cas, moi je ne suis pas sur cette ligne, je tiens à protéger le parc naturel régional.

*(Applaudissements).*

**Gilbert CARRERE**

Très bien. S'il vous plaît, nous donnerons la parole à deux personnes ensuite, j'ai des gens qui ont la patience d'avoir écrit et d'attendre la réponse. Et puis je voudrais bien que Madame Fauchoux,

Présidente de l'Université, qui écoute, nous dise un peu, dans un petit moment ce qu'elle peut penser de tout ce qui a été évoqué, et comment elle classerait un certain nombre de sujets. Mais je vais lui demander quelques secondes avant de lui donner la parole. Monsieur.

### **Bonny GURWANN**

Bonjour, donc je ne suis ni élu, ni Président d'association, je suis un simple habitant de Trappes. Alors, j'ai essayé de demander, on va dire l'expertise éventuelle des personnes qui ont pu utiliser ces autoroutes, mais à ce que je sache, il y a une autoroute qui traverse l'un des plus grands parc national d'Europe, qui est l'autoroute qui traverse le parc naturel de la Vanoise. Cette autoroute à ce que je sache, a été concertée, on ne peut pas dire qu'il y ai vraiment eu une urbanisation depuis, j'aimerais juste savoir si un jour ou l'autre on pourra – comment ? – non, mais il n'y a pas eu d'urbanisation le long de cette autoroute, malgré le nombre d'échangeurs. Attendez, en Ile-de-France ou pas, les stations...

### **Gilbert CARRERE**

Attendez, vous n'êtes pas en négociation tous les deux, vous êtes avec la salle.

### **Bonny GURWANN**

On est aussi dans une zone a priori qui est touristique, on est aussi une zone qui dessert des stations de ski, donc a priori qui est aussi potentiellement économiquement intéressante, on voit *a priori* que dans toutes les stations de ski, on a énormément d'intérêt. Conclusion des opérations, est-ce qu'on est capable de savoir si oui ou non le tracé d'une autoroute dans un milieu naturel est si préjudiciable que ça ? C'est ça la question en fait, parce que je veux bien croire qu'il y ai des nuisances, mais si les nuisances par un tracé sont, on va dire, infimes par rapport à un autre tracé, même si effectivement on décline un bout de ce parc naturel, c'est peut-être pertinent. Et d'autre part, je suis désolé, Monsieur Vandewalle, je vous avais cité samedi, et ce n'était effectivement pas nécessairement pertinent.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Le principe du débat c'est qu'on ne fait pas de mise en cause personnelle. Vous avez terminé, je vous l'indique. Bien, alors, il y a une association qui est l'ADHAM, où est-elle l'ADAM (« l » apostrophe, je veux dire), et c'est une dame. Où est-elle ? Madame, si vous voulez venir au pupitre rapidement. Vous êtes brève.

### **Joëlle LEPOULTIER, l'ADHAM**

Je vais parler de ma place. Alors, mon intervention portera sur l'eau, puisque le dossier de la DDE en parle beaucoup, mais que nous dit-il. On en a beaucoup parlé ce soir, mais je vais essayer d'être brève. D'abord, j'ai remarqué que la DDE ne nous dit presque rien sur l'impact à très grande échelle d'une autoroute qui passe sur la ligne de partage des eaux de deux bassins versants, et en

particulier, elle ne parle pas du tout du bassin de la Mauldre, qui est un influent de la Seine, et qui est une rivière sujette à des crues rapides. Les dernières inondations remontent à janvier 2000. Donc, le risque existe et peut être aggravé.

L'autre bassin est celui de l'Yvette, on en a parlé longuement, donc je n'en parle pas. Ce sont deux bassins menacés dans leur équilibre, et ces deux bassins sont inséparables du réseau des rigoles dont on n'a pas parlé ce soir, et quand je vois le document de la DDE, à la page 63, je vois discrètement indiqué que les rigoles seront soit interceptées pour certaines, soit rectifiées pour d'autres, les rigoles alimentent neuf étangs et elles contribuent donc largement à l'équilibre hydrologique aussi de la région. D'autre part, la gestion des effluents autoroutiers, pas grand-chose n'est dit dans le document de la DDE. Par contre, il y a une allusion assez pudique aux rus du Rhodon et du Pommeret. Ces deux rus étaient déjà désignés comme les exutoires naturels des effluents, avec la rigole du lit de rivière dans le document d'information que la DDE a publié en 1983. On a parlé des bassins dégraisseurs, on a parlé de leur limite, on a parlé des problèmes qu'ils posent, donc je ne reviens pas sur le sujet. Ces bassins consommeront certainement beaucoup d'espace et ces deux rus sont situés en zone à la fois vulnérable et sensible.

Concernant les nappes phréatiques, la DDE nous concède qu'il faudrait protéger sur une longueur importante le captage de l'Artois. Par quel moyen, comment ? Mystère. C'est un peu inquiétant quand on sait les problèmes posés par le contournement de Pontchartrain, je n'en parle pas puisqu'on vient d'en parler. Donc si vous voulez, il n'y a pas la moindre indication et aucune évaluation financière non plus sur diverses techniques, comme l'utilisation du cuvelage étanche pour toutes les voies qui recouperaient la nappe, où serait à l'aplomb. Sur la protection de la nappe phréatique en cas de traversée par les fondations d'un viaduc. Tout ce qu'on nous dit, page 54, c'est que ce chantier fera l'objet d'une attention toute particulière. Nous sommes rassurés, mais c'est un peu court quand même. Donc, aucune indication et aucun chiffrage, et pour cause, si vous voulez que de telles contraintes peuvent multiplier des budgets par 2, sans prévenir les conséquences des grands travaux d'infrastructures sur l'équilibre géologique et hydrologique. Donc, la DDE nous présente des comparaisons de tracé en termes de coûts. A ce stade, il nous est difficile de les prendre au sérieux, et donc, moi je rejoins les personnes qui demandent des études sérieuses préalables dès maintenant, et sans attendre l'étape ultérieure du débat. Voilà Monsieur le Président, je vous remercie.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Si je comprends bien, Madame, vous voulez dire qu'il y a des études comparées de coûts à faire en fonction en particulier des problèmes de caractère hydrologiques que vous avez évoqué. C'est bien ça ? Je ne conteste pas du tout. Ce que je veux dire, mon rôle est de classer un peu les sujets si vous voulez par séance de la commission. Et donc, ce que je pense, c'est que si Monsieur Labrousse, comme peut-être la DDA si elle le veut bien, veulent bien l'une et l'autre regarder ce sujet-là, qui est un problème, il y a eu d'autres questions, je les regroupe sous le thème de l'eau et de la protection des sols. C'est un sujet que nous ferons revenir, si vous le voulez bien l'un et l'autre, dans le débat sur l'écoute des tracés, en particulier puisque ce problème de l'eau est directement lié à des coûts qui sont donnés et que vous contestez. Voilà. Très bien. Merci. Madame Gonzalez veut dire un mot pour rajouter assez rapidement, si elle le veut bien. Allez-y.



**Danielle GONZALEZ, Présidente de l'ADHAM**

Je suis Danielle Gonzalez, je suis Présidente de l'association de défense de l'environnement au Mesnil-Saint-Denis. Je voudrais vous parler des aspects environnementaux naturels, mais aussi culturels, et à ce titre, le dossier de la DDE donne une assez bonne description de ces zones naturelles et du patrimoine culturel, et les raisons évidentes qui ont présidé à son classement. Il est dit que les espaces pouvant être consacrés au passage de l'A12 contiennent un patrimoine historique disséminé. A la simple lecture d'une carte qui les répertorie, nous voyons clairement que ce n'est pas exactement le cas. Il y a énormément donc de sites et d'endroits classés, ou sur le plan architectural ou site naturel, qui sont entassés et qui sont le long de ce tracé. Et qui sont rassemblés sur un très petit territoire. Tous ces éléments rassemblés ont présidé au classement de la vallée de Chevreuse. L'origine de la vallée de Chevreuse, ce sont les sources de l'Yvette, les sources du Rhodon, et celles du Pommeret. Alors, évidemment, on s'interroge sur ce que sera l'attention portée à ce qui nécessairement doit détruire, banaliser et disqualifier un environnement de cette qualité et de cette densité. Je ne vais pas tous vous les nommer, ils sont dans un petit catalogue que je peux mettre à la disposition de chacun.

Donc nous sommes opposés à tous tracés, parce qu'ils sont consommateurs d'espaces naturels, et également vous le voyez, culturel. Destruction donc d'un patrimoine agricole d'une qualité exceptionnelle, qui sont une réserve également pour l'agriculture future de proximité, parce qu'il n'y aura pas une agriculture qui sera toujours celle que l'on connaît maintenant. Donc, elle sera sûrement génératrice de nouveaux emplois. Des terres agricoles du plateau du Mesnil-Saint-Denis, des terres du vallon du Pommeret, terres de la plaine des Essarts-le-Roi et de Coignières comme on l'a dit tout à l'heure. Outre son emprise - et probablement de la Mauldre, puisqu'il s'agissait de la Mauldre aussi, tout à l'heure - cette autoroute isole un millier d'hectares qui sont alors voués à une urbanisation inexorable, poursuivant l'extension tache d'huile de cette urbanisation, et à la destruction du patrimoine foncier. Il y a également une mise en danger de l'approvisionnement en eau, on vient de le dire, des atteintes au développement durable, par les pollutions qu'apporte une voie de cette importance, que ce soit gaz, rejets d'effluents, bruits, changements climatiques, pollutions lumineuses. Les atteintes qui conduiraient à la destruction de l'écosystème riche des milieux humides traversés, ainsi que la destruction de la forêt seraient catastrophiques et définitives. La forêt de Trappes, zone naturelle indispensable aux habitants de la Ville-Nouvelle, ceux de La Verrière, ceux du Mesnil, enfin tous ceux qui sont tout autour, seraient sacrifiés. Marcher, courir, respirer, c'est encore une possibilité. Pour tous, repousser les limites de la ceinture verte, et pire, la dissocier de ses zones par une autoroute, c'est encore exclure une frange de la population qui voit cette opportunité disparaître.

J'ai encore un petit mot à vous dire... C'est à propos de la destruction et de la banalisation de la disqualification du patrimoine culturel, parce qu'il est très important dans ce secteur, ainsi que des sites naturels, des sites agricoles, des monuments classés, évidemment, il s'agit de banalisation, de disqualification. Voilà. Je voudrai ajouter qu'en ignorant la charte de l'environnement et en ne suivant pas les prescriptions du conseil régional qui veut faire de l'Ile-de-France la première écorégion de France, les pouvoirs publics donneraient le sentiment d'une grande incohérence entre leurs orientations et leurs décisions. Et je voudrai terminer en vous citant Hubert Reeves qui a dit il y a très peu de temps, mais je vais vous le dire, parce que c'est absolument indispensable.

**Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi Madame, excusez-moi. Vous avez déposé déjà une contribution. Voilà, écoutez, essayez d'être brève, parce que des gens attendent.

**Danielle GONZALEZ**

Oui, c'est fini.

**Gilbert CARRERE**

Elle sera reproduite, elle sera imprimée la contribution. Avec les comptes-rendus de débats. Allez-y si vous voulez conclure, pardonnez-moi.

**Danielle GONZALEZ**

« Sommes-nous capables de prendre à tous les niveaux les décisions à long terme, difficiles, politiques, morales, qu'imposent maintenant la sauvegarde de notre planète. Nous sommes aculés à l'épuisement des ressources naturelles. Si notre intelligence nous amenait à détruire l'environnement qui assure notre vie, ce serait le drame de notre merveilleux cerveau, incapable de résister à sa propre puissance. Notre intelligence n'aura-t-elle servi qu'à notre propre destruction ».

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Merci Madame.

*(Applaudissements).*

Pardonnez-moi. C'est une déclaration qui est une contribution au débat. Nous sommes bien d'accord, nous ne pourrons pas y répondre aujourd'hui en détail, elle sera imprimée, elle paraîtra, et elle sera soumise au résultat du débat public dans les séances conclusives, comme les autres contributions. J'ai très rapidement deux interventions, deux questions qui sont posées, il faut que j'en fasse part. L'une de Monsieur Cadaert, qui dit, qui écrit : « *Nous sommes dans une zone ancienne marécageuse, aménagée avec un système unique de rigole datant de plusieurs siècles permettant les cultures. Devant le tracé par le Pommeret, la modification de ces espaces, en implantant une route, ne remettra-t-elle pas en question les assainissements et les récupérations de l'eau ?* » Voilà une question. Nous n'avons pas aujourd'hui la présence du Président du syndicat intercommunal des rigoles, et je le regrette un peu, il aurait peut-être pu répondre directement. Nous lui saisissons de cette question-là pour qu'il ait la possibilité de donner sa position. Monsieur Labrousse, en deux mots.

**Michel LABROUSSE**

Je peux quand même en dire deux mots parce que le réseau des étangs et rigoles est un réseau qui est la propriété de l'état, et qui en 1982 a fait l'objet d'une convention de gestion avec le SMAGER, le Syndicat Mixte d'Aménagement et de Gestion des Etangs et Rigoles. Dans l'analyse

de l'indice du milieu, nous avons pu bénéficier d'un diagnostic très complet qui a été réalisé ces derniers mois avec le SMAGER, qui a demandé, compte tenu de l'état du réseau, notamment après des événements comme la tempête de 1999, une participation financière de l'Etat pour remettre à la fois en sécurité des ouvrages hydrauliques et faire de grosses réparations. Donc nous avons intégré à notre état des lieux toute l'étude de ce diagnostic de l'étang du réseau des étangs à rigoles. Donc on a sur ce volet-là un point très complet, et qui nous permet de travailler sur des solutions techniques qui répondraient à des objections qui ont été faites tout à l'heure et qui portent sur le fait que certains tracés, certains scénarios coupent ou interceptent une partie de ce réseau. Alors, soit des rigoles soit des aqueducs qui sont enterrés. Donc ça nous en avons une connaissance précise, et bien évidemment notre projet, mais comme les autres aspects qui ont été développés sur l'eau, rétablirait les écoulements hydrauliques existants pour que l'ensemble du réseau continue à avoir sa fonction actuelle.

### **Gilbert CARRERE**

Très bien, merci. Je donne la parole si vous le permettez à Madame Faucheu, qui a été invitée par la commission, qui a accepté, qui avait envie d'accepter, qui s'intéresse au dossier, au débat, devrais-je dire, et dont plusieurs étudiants d'ailleurs sont engagés aussi, à différents titres, en observateurs intéressés à nos travaux, qui sont aussi les vôtres. Madame Faucheu, si vous le voulez bien.

### **Sylvie FAUCHEUX**

Merci. Je vais essayer d'être brève. Beaucoup de choses ont déjà été dites. Je parlerai, pas en tant que Présidente de l'université, mais en tant que Professeur en économie de l'environnement et du développement durable, puisque c'est ma spécialité. J'ai plusieurs observations à faire : je crois que c'est vrai, on est en plein cœur du développement durable, et ce mot a été peu prononcé, et le développement durable, c'est vraiment au service de l'homme, et pas au service de la nature en tant que telle. Mais au service de l'homme, ça veut dire prendre la considération à la fois la dimension économique, donc la compétitivité de notre territoire, qu'est-ce que ça veut dire une autoroute ou non par rapport à la compétitivité de notre territoire, par rapport à l'aspect social, et bien sûr, par rapport à l'aspect environnemental. Mais l'aspect environnemental pas simplement dans sa dimension paysage ou finalement biodiversité. Alors, quand on regarde, on se rend compte que la vraie question c'est d'abord la suivante, c'est de savoir : est-ce que le prolongement l'autoroute A12 est aujourd'hui pertinente, au regard de ces trois critères. Parce que c'est ça finalement qui nous intéresse les uns et les autres, et je vois des gens qui s'opposent, alors que le développement durable devrait les rejoindre tous ensemble, parce que les objectifs sont communs. Alors, quand on se pose cette question, si on passe son balai rapidement : du point de vue de la compétitivité économique, est-ce que c'est nécessaire, cette autoroute A12 ? Je dirai que je n'en suis pas persuadée, et je ne suis pas la seule, puisque j'avais demandé que le conseil scientifique de Fondaterra qui intervient au conseil scientifique international, donc on ne peut pas accuser d'avoir des intérêts locaux, c'était prononcé sur cet aspect : pourquoi, du point de vue économique, ce n'est pas si sûr ? D'abord, parce qu'aujourd'hui, l'autoroute, si elle est décidée, elle ne sera construite que dans 10 ans ou 20 ans dans le meilleur des cas. Et comment les choses évoluent ? Les choses évoluent au niveau international et même dans notre pays de façon très importante. Par exemple, les zones industrielles sur lesquelles je travaille beaucoup, la requalification de zones industrielles dans des endroits comme Mantes, comme Aulnay, comme La-Plaine-Saint-Denis, ou comme Sarcelles, eh bien, ces zones industrielles aujourd'hui mutualisent, et mutualisent notamment les transports collectifs, c'est-à-dire qu'on va dans le sens d'une mutualisation de l'ensemble du

service. Et les transports collectifs sont au premier chef concerné. Il y a tout le développement du covoiturage, et du covoiturage extrêmement professionnel pour lequel nous avons un très grand retard en France et qui va être source de créativité d'emplois. Il y a le développement des voies fluviales, et je peux vous dire qu'on travaille beaucoup à l'heure actuelle, avec le port autonome de Paris, pour développer les voies fluviales, et pour notamment transporter les marchandises. Donc, la question qu'il faut se poser de ce point de vue-là : est-ce qu'on est encore dans le coût, du point de vue économique, surtout quand on regarde le coût du carburant. Donc en termes économiques, on est plutôt aussi sur des circuits courts. On parlait d'agriculture, eh bien l'agriculture, c'est vrai, c'est bien pour le paysage. Maintenir l'agriculture, c'est aussi une opportunité économique pour développer des nouveaux marchés.

Les biocarburants, par exemple, et ça c'est vraiment un marché d'avenir, et on ne doit pas s'en priver par rapport notamment à tout ce qui va se passer par rapport à la PAC. Ça peut être une reconversion importante de la France, et puis, il y a tous les circuits courts avec ce qu'on appelle aujourd'hui tout le développement de la grille urbaine, et la grille urbaine, ça veut bien dire qu'il faut que les zones agricoles soient proches des zones urbaines pour avoir des circuits courts et des systèmes de transport. Donc du point de vue économique, je ne suis pas sûre que ce soit une bonne solution. Du point de vue environnemental, on l'a bien vu : quel que soit le tracé, les répercussions environnementales risquent d'être problématiques, et quand je dis environnement, je ne pense pas, et c'est vrai, que du point de vue de la population, la population qui souffre du bruit, qui souffre depuis des années de voir des camions devant elle, ce n'est pas les petits oiseaux, non, c'est la santé. C'est la pollution atmosphérique – ça a été dit – et la pollution atmosphérique, c'est la santé. Et je peux vous dire que les médecins qui sont spécialisés à l'hôpital de Garches sur les populations vulnérables, que la pollution atmosphérique notamment aujourd'hui en région Ile-de-France cause la morbidité et la mortalité des populations les plus âgées et les plus jeunes. Il y a un très gros problème sanitaire par rapport à la pollution atmosphérique.

Donc, quel que soit le tracé, que ce soit dans le vallon du Pommeret, que ce soit à 5 kilomètres, ou à 3 kilomètres, de toute façon, les répercussions seront importantes. On a parlé de l'eau, on a parlé de toute une série de choses. Par ailleurs, si on regarde le problème social, et je pense que ça, c'est un problème aussi très important, sur lequel il faut, on a parlé des impacts environnementaux, mais il faut absolument qu'on regarde le tracé sur les impacts sociaux et les impacts des différents tracés sur les impacts sociaux. Il y a des gens qui souffrent depuis des années, qui sont les riverains de cette nationale 10. Alors, est-ce que l'autoroute va résoudre le problème ? De toute façon, elle ne va pas le résoudre dans l'immédiat, puisque ce n'est pas avant 10 ou 20 ans. Donc ils vont continuer à souffrir si rien n'est fait.

La priorité, c'est vraiment quand même, me semble-t-il, de se poser la question d'aménager cette nationale 10, et de l'aménager dans la meilleure situation. Mais il faut compenser, et il faut donner des compensations à ces gens qui souffrent, qui sont en général les plus démunis du point de vue économique. Et les compensations, elles doivent être calculées, on sait calculer des compensations, il faut travailler avec eux, il faut les réunir, parce que finalement, on sait qui souffre, qui habite au bord de cette nationale, et je pense qu'il y a des compensations en différents termes, qui doivent être discutés, qui doivent être négociées.

Du point de vue économique, le coût pour la collectivité bien sûr, doit être évalué, mais aussi, c'est ce qu'on appelle aujourd'hui quand même depuis fort longtemps les analyses coût/avantage, les analyses coût/bénéfice, c'est-à-dire que toute décision, quelle qu'elle soit, lorsqu'elle concerne des problèmes collectifs, eh bien, doit prendre en considération l'ensemble des coûts : économiques,

sociaux, environnementaux. Et c'est très bien qu'il y ait une analyse des coûts des impacts environnementaux, mais il faudrait aussi le coût des impacts sociaux. Donc on doit faire cette analyse des coûts par rapport aux avantages, et je pense que de ce point de vue là, il y aurait probablement une solution qui serait la plus acceptable pour tous, qui arriverait à sortir beaucoup plus facilement sur des bases rationnelles

Je voudrais aussi dire un mot sur ce qui se passe quand même au niveau international, au niveau international. Dans beaucoup de pays, on a décidé de ne plus construire d'infrastructures routières, et quand même la France est bien dotée en infrastructures routières, ce qu'il manque, c'est des transports collectifs (*applaudissements*) qui soient - notamment en région Ile-de-France - véritablement adéquat, qui aient un coût aussi pas trop élevé, parce que les coûts collectifs ont un coût, et important, notamment pour les populations les plus vulnérables aujourd'hui, les plus jeunes aussi dans nos territoires ça coûte cher de prendre le RER. Il faut absolument travailler sur ces aspects-là je crois, et puis il me semble que si on a cette perspective, si on voit ce qui se passe un petit peu ailleurs, si on a en tête ces différents types d'enjeux.

Les solutions qui étaient envisagées il y a près de 30 ou 40 ans, devraient être revues par rapport à l'évolution à la fois technologique, à la fois du contexte, et je pense que de ce point de vue là il y a des solutions qui émergeraient, qui seraient beaucoup plus acceptables pour les uns et les autres. Voilà moi ce que je peux dire, mais je ne parle pas simplement en mon nom. Il y avait une contribution qu'on vous avait remise du conseil scientifique de Fondaterra. Fondaterra, en un mot, c'est la fondation européenne pour les territoires durables, ça comporte à la fois de nombreuses universités de nombreux centres de recherches, mais aussi des entreprises, des associations de défense de l'environnement, des collectivités territoriales. Et justement l'objectif de Fondaterra, c'est d'essayer de trouver des solutions, des propositions de développement durable, des projets qui permettent d'avoir l'acceptabilité de tous, et je voudrai quand même aussi féliciter la commission du débat public de l'excellente tenue, et de cette possibilité d'échanger, parce que c'est vraiment dans ce cadre-là que les solutions possibles, acceptables, peuvent émerger. Et je crois que d'après ce que j'ai entendu ce soir, il semble qu'il est assez évident qu'on devrait trouver des solutions parce que finalement ce que j'entends, les uns et les autres ont le sentiment d'être en conflits, mais finalement ils ne sont pas si éloignés les uns des autres, si on veut bien travailler de façon un peu plus approfondie. Voilà.

(*Applaudissements*).

## **Gilbert CARRERE**

Madame, je voudrais vous remercier beaucoup de ce que vous venez de nous dire, qui est important, en particulier, pour ce qui est de la contribution universitaire à ce débat public, dans la personne de ceux qui adhèrent à Fondaterra. Et je me réjouis, parce que j'ai cru comprendre que c'est de ça que vous vouliez parler aussi, que ce concours universitaire nous accompagne durant le temps du débat. Encore une fois en observation, en observation indépendante, le cas échéant, critique, nous acceptons tout à fait qu'elle puisse être critique, et ceci est important. L'autre aspect que je retiendrai si vous le permettez, à côté d'autres qui seront développés ou repris plus tard, c'est cette notion de compensation que vous avez évoquée, nous l'avons retrouvée tout à l'heure sur le plan agricole de façon très intéressante, et - nous n'allons pas aller aux conclusions ce soir - mais tout à l'heure je tirerai quelques éléments de ce que nous pouvons retenir de cette réunion-ci. Et tout de suite, je dirai que parmi ces éléments, il y a cette donnée tout à fait nouvelle dans le débat, des compensations, de quelque nature qu'elles puissent être. Et ceci est un débat plus approfondi,

plus technique sans doute, sur le plan agricole comme sur le plan urbain, mais cette notion de compensation est un élément important. D'abord parce qu'il est un élément du coût finalement d'une opération quelle qu'elle soit, et ceci est intéressant pour une juste comparaison des coûts comparés, des coûts de chaque tracé ou d'autres tracés s'il en apparaît d'autres. Et deuxièmement, parce que ceci est un élément de solution juste je crois, et l'intérêt d'un débat public, ce n'est pas de trouver une solution miraculeuse naturellement, mais c'est de mettre en valeur un certain nombre d'éléments qui ont pu être sous-estimés, ignorés le cas échéant d'ailleurs par les décideurs, et qu'il convient de réintégrer, soit sans la décision, soit dans les conséquences de la décision, ce qui est un deuxième sujet. Voilà si vous voulez, avant de clôturer dans quelques minutes, ce que je voulais retenir. J'ai encore quelques personnes qui veulent intervenir, et j'ai aussi deux ou trois notes encore. Monsieur, en face de moi.

### **Henri PAILLEUX**

Ce sera une intervention extrêmement brève. Ecoutez, Madame la Présidente, je vous ai écoutée avec beaucoup d'attention, excusez-moi, mais je vais être très désagréable : j'avais vraiment l'impression de me retrouver à la fin des années 60 et d'entendre les responsables du club de Rome tels qu'ils s'exprimaient. Excusez-moi.

### **Gilbert CARRERE**

Oui, présentez-vous.

### **Jean-Bernard GRAMUNT**

Du comité « Non à l'A12 », et conseiller municipal de Saint-Rémy. D'abord, moi je remercie Madame Faucheux.

### **Gilbert CARRERE**

On va dire encore que les élus monopolisent tout. Ne dites pas que vous êtes du conseil municipal.

### **Jean-Bernard GRAMUNT**

Petit élu. Je remercie Madame Faucheux, et je renforcerai ce qu'elle a dit en disant qu'aujourd'hui, la compétitivité, l'attractivité du territoire pour un pays comme la France, on ne va pas gagner la bataille de l'emploi en faisant des *T-shirt*, c'est les Chinois qui nous battront. On ne le fera même pas en faisant des équipements électroniques, c'est encore les Chinois qui nous battent, ni en faisant des logiciels, c'est encore les Indiens qui vont nous battre, mais c'est en ayant des emplois à très haute valeur ajoutée, et ils sont souvent liés à la qualité de l'environnement. Notre meilleur avantage compétitif aujourd'hui, c'est la qualité de l'environnement. Donc, comme vous l'avez dit tout à l'heure au début, on peut remettre l'opportunité même du prolongement, donc moi je la remets en cause comme beaucoup de gens.

Je voudrais attirer votre attention sur la communication sur le conseil des Ministres qui a eu lieu hier, alors ce n'est pas sur le CPE, rassurez-vous, parce qu'on n'en sortirait pas : la communication

de Monsieur Perben, que vous trouverez sur le site du Premier Ministre, qui est le développement du ferroutage en France, qui est la volonté du gouvernement de développer plusieurs axes de ferroutage. Je rappelle que le premier axe de ferroutage Luxembourg/Perpignan va être inauguré en 2007, et Monsieur Perben lui-même, qui est le patron de la DDE, qui est le patron donc des transports en France, a proposé la création d'un axe entre Andaye et l'ouest Parisien. L'ouest Parisien, jusqu'à preuve du contraire, c'est nous, c'est Trappes, c'est Saint-Cyr, parce que c'est là où il y a le nœud ferroviaire. Or ceci ne figure nulle part dans le dossier du Maître d'Ouvrage, tout le trafic qui peut être donc enlevé, et de l'A10, et de l'A12, et donc de la RN10, favorisera aujourd'hui les riverains, parce que si on leur enlève du trafic de camions, ils vivront mieux, ils auront moins de pollution, et donc tout cela ne figure pas. Or, c'est quand même, et l'orientation du gouvernement, et l'orientation du Ministre des Transports. Donc moi je pose la question : est-ce qu'à un moment ou à un autre, ces options, qui sont les options que choisissent d'ailleurs tous les pays développés, seront abordées au cours du débat ? (*Applaudissements*).

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. S'il vous plaît, pardonnez-moi de refroidir un peu votre enthousiasme pour le ferroutage, mais il se trouve que dans le débat, en discussion publique d'il y a quatre ou cinq jours à Saint-Quentin-en-Yvelines, ni Réseau Ferré de France, ni la SNCF – Réseau Ferré de France a été à peine présent, mais n'a pas dit grand-chose – n'a été là, et je crois que c'est un peu regrettable, parce que c'était un élément de réponse à votre question. Alors, moi je ne vais pas faire de procès d'intention : j'ai un peu peur, pardonnez-moi de le dire, que ce sujet de ferroutage, qui est un sujet très important, se révèle d'un coût et de délais de réalisation tellement considérables, que je ne sais pas si on peut le mettre... Pardonnez-moi, j'ai le droit de donner, non pas mon opinion, mais de donner ce que j'entends. Et je l'ai entendu plusieurs fois, pardonnez-moi, je suis dans ce sujet des transports depuis quelques années. Encore une fois, le ferroutage est un sujet qui malheureusement est trop resté sur un plan intellectuel chez nous. Voilà. Et j'attends que la SNCF en dise plus. Et lorsque la SNCF en aura dit davantage, soyez surs que ceci sera retranscrit exactement. Il n'y a pas chez moi l'ombre d'une réticence, il y a simplement le regret que la représentation de la SNCF n'ai pas été là lorsqu'elle était conviée, c'est tout ce que je veux dire. Attendez, il y a encore une personne ici, si vous voulez, rapidement.

Vous n'êtes pas Elu ? Ah bon, très bien. Allez-y.

### **Geneviève MARQUER**

Bonjour, je suis Geneviève Marquer, alors moi je suis à 90 % une enfant du pays, au sens où j'ai 42 ans et ça fait 38 ans que j'habite ici. 19 ans au Mesnil-Saint-Denis, et 19 ans à Montigny. Alors, j'ai plusieurs interrogations. Déjà, je suis un peu en train de me dire : est-ce qu'il y a une opportunité de traiter un tracé où on enterrerait la nationale 10 complètement et on ferait un tram dessus pour la circulation locale. Là au moins, il y aurait beaucoup moins de bruit, parce que moi j'ai connu le tram à Grenoble pendant mes études, et je peux vous dire qu'on ne l'entendait pas arriver. Donc là il y aurait beaucoup moins de bruit et à mon avis, beaucoup moins de pollution, puisque, à mon avis, il y aurait des moyens de filtrer ce qui se passe en souterrain déjà. Après, une réflexion : mon fils s'est posé la question : qu'est-ce que c'était que cette grosse antenne qu'il y avait à l'entrée de Saint-Cyr, il a fallu que je lui explique que c'était un épi d'or, et il a fallu que ne lui explique qu'ici ça avait été les meilleures terres à blé de la région, voire de l'Ile-de-France. Alors, à ce que je sache, si on veut moins polluer en agriculture, il faudrait peut-être laisser un peu

de surfaces agricoles pour qu'on puisse utiliser moins d'engrais déjà, et puis donc quitte à faire de l'agriculture, faisons du biocarburant avec ce qu'on développe sur l'agriculture. Et donc enfin, j'ai des enfants, je me ballade dans le bois du Magnié, au Pommeret, parce que c'est là où je faisais courir les lapins sur les collines, et alors je vous fais remarquer quand même, que sur la commune de Trappes, exactement là où vous faites passer la prolongation au pied de Montigny, moi j'ai vu des sangliers, et moi j'ai vu des cerfs, et j'ai vu des daims. Et c'est sûr que pour moi, je préfère montrer des animaux dans la nature, plutôt que de les amener au salon de l'agriculture ou dans des zoos. Voilà.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Il y a deux mains qui sont levées là-haut, et une ici, et après c'est terminé.

### **Jean-Luc MANCEAU**

Ça va être un commentaire rapide, ce n'est pas une question, donc ça n'appellera pas de réponse. Je parle au nom du groupe local des verts de Montigny-le-Voisin, donc je ne suis pas élu, je m'appelle Jean-Luc Manceau, je suis secrétaire du groupe local des verts. Nous regrettons qu'il y ait deux réunions séparées sur l'environnement naturel et rural ce soir, et la semaine prochaine, sur le cadre de vie urbain. En effet, il y a trois risques à séparer ces deux sujets, c'est premièrement d'opposer ces deux notions d'urbain et de rural, alors que ces deux notions sont complémentaires, ça a été dit plusieurs fois dans cette soirée. Deuxièmement, et c'est beaucoup plus grave, c'est d'opposer les populations, les populations qui vivent dans les villes et les populations qui vivent dans les campagnes ou le parc naturel, donc opposer les habitants de la Ville-Nouvelle avec les habitants du parc naturel, ce qui est lamentable d'opposer des populations entre elles, et le troisième risque, c'est de faire croire qu'il y a un tracé rural. Il n'y a pas de tracé rural. Tous les tracés passent à Montigny, et occasionneront des nuisances pour des milliers d'habitants de Montigny. Donc il n'y a pas de tracé rural, et on ne peut pas opposer rural et urbain. *(Applaudissements)*. Il y a un seul environnement pour nous, ça commence dans le square où jouent les enfants dans le quartier, c'est aussi les problèmes de la banquise dont la surface diminue tous les ans dans l'Arctique. Il y a un seul environnement, et l'homme a besoin de cet environnement, il a besoin que cet environnement soit préservé, que ce soit son environnement urbain, son environnement naturel et rural, c'est une question de bien-être, de santé publique, mais aussi et surtout de survie de l'humanité. Mais ça je pense qu'il faut le rappeler et l'avoir bien en tête.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Bien, pardonnez-moi. Je voudrais vous dire Monsieur, que nous avons dû séparer les sujets, ne serait-ce que pour des raisons de capacité des salles. L'environnement est un, je le crois volontiers, mais nous n'aurions pas trouvé une salle d'une capacité telle qu'elle puisse permettre de vous recevoir tous ce soir, une fois prochaine, et une autre sans doute. Parce que le sujet est infini, c'est toute la raison. Mais nous faisons le pari que nous sommes en présence de citoyens assez conscients pour ne pas succomber à ces vieilles divisions de l'urbain et du rural, de



l'environnement. Il y a des gens qui savent réfléchir, et dépasser un peu des sujets immédiats. C'est ce que nous avons cru. Voilà. Madame, vous êtes la dernière à intervenir.

### **Yolande LIECHTI, Trappes**

Je suis la dernière et je ne parle pas pour mon avenir à moi, car je vais avoir 80 ans cette année, mais je parle pour les générations futures. Voilà, j'ai entendu tout à l'heure le mot d'imposture. Je suis Madame Yolande Liechti de Trappes, je ne suis pas Elue, je l'ai été pendant 18 ans, j'ai donc vécu l'aventure de la Ville-Nouvelle, contre laquelle nous nous opposions à l'époque, et par contre, je vis comme tous les Trappistes, et je dis bien tous, et pas seulement les riverains, je vis la blessure autoroutière de la nationale 10. Car l'autoroute, nous la vivons, nous devons la traverser en permanence. J'ai avec attention entendu qu'il y avait eu 15 tués, dont la plupart piétons, dans les cinq dernières années sur cette route. Donc, quand j'ai entendu le mot d'imposture tout à l'heure, sans doute a-t-il dépassé la volonté de Monsieur Vandewalle, mais c'est ce qui m'a fait réagir.

Nous sommes tous des riverains, nous souhaitons tous... L'autoroute, nous la vivons, elle existe. Beaucoup de gens ici disaient : l'autoroute, est-elle utile ? Elle existe, elle est là. 70, 75 000 véhicules/jour, les camions sont là, la mort est là présente, le nombre de victimes sur cette route ne peut aller qu'en augmentation. Je parle avec mes tripes là. J'aime la nature, j'aime les oiseaux, j'avais – comme je suis âgée – avant guerre, on me disait, j'étais dans un village de l'Anjou, et une dame qui était réfugiée, car il y avait des réfugiés en 39, me disait : la vallée de Chevreuse, c'est ce qu'il y a de plus beau, elle ne me parlait pas de Paris, elle me parlait de la vallée de Chevreuse. Donc j'apprécie la vallée de Chevreuse, j'apprécie les tourterelles dans mon square, car malgré tout à Trappes où c'était un plateau, nous avons mis des arbres. Donc je fais confiance, et je fais confiance à tous ceux qui sont ici pour justement obtenir ce prolongement de l'A12 et pas sous l'autoroute, pas sous l'A10, car sous l'A10, vous vous rendez compte de tout ce que vont souffrir les populations adjacentes pendant les travaux ? Même si je fais confiance à la technique, même si je fais confiance à ces Messieurs de la DDE qui réfléchissent, car enfin, on nous parle de nouveaux tracés, nous en avons 14 il y a 10 ans, 15 ans. Dieu qu'ils ont travaillé, Dieu, ce que ça a coûté. Voilà c'est tout, je parle avec l'espoir que nos enfants, nos petits enfants, vivront une vie meilleure dans tous les sens du terme, et je pense même à ceux qui se battent aujourd'hui que je salue, et je vous salue aussi Messieurs Dames.

*(Applaudissements).*

### **Gilbert CARRERE**

Madame, vous n'avez pas seulement parlé d'après ce que nous comprenons avec votre cœur, mais avec beaucoup d'intelligence du sujet.

Voilà, j'ai deux questions écrites que je vous lis rapidement : l'une est de Monsieur Daniel Goron qui dit : « quel va être l'impact sur le régime des eaux ? nous retrouvons le sujet que nous avons évoqué déjà, à l'exemple de Pontchartrain où les nappes phréatiques sont polluées, les puits taris, modification du régime hydraulique, je ne vois rien à ce sujet dans l'étude, justifiez précisément une réponse ». Voilà pour Monsieur Labrousse : justification plus développée de la non-nocivité des projets tels qu'ils sont apparus dans le dossier du débat, voilà ce que je comprends. Une autre intervention, c'est celle de Monsieur Raymond : « sur les hectares agricoles qui vont être consommé par le projet dans son ensemble, dit-il, y compris échangeur, voie d'accès, c'est un sujet

qui a été évoqué, mais je rappelle cette question parce qu'il y sera répondu par écrit. Et puis je terminerai si vous le voulez bien par une question qui n'est pas inintéressante de Monsieur Vincent Fougard qui habite à Châtillon et qui demande : « N'est-il pas possible qu'une autoroute répondant à des normes de haute qualité environnementale voit le jour dans la vallée du Pommeret sans pour autant s'accompagner d'une urbanisation contiguë à la voie express, et satisfaire ainsi les opposants au passage par le Pommeret ? ». Alors je vais bien me garder de donner une réponse, ce n'est pas à la commission de le faire. Et on va essayer de livrer cette question difficile à la DDE, on ne lui demande pas de réponse maintenant, mais enfin, voilà un sujet qui je crois est également intéressant. Il n'y a plus d'autres questions nouvelles ?

**Jean-Yves BLE, habitant de La Verrière**

J'aimerais que Madame Faucheu puisse nous préciser ce qu'elle met derrière les compensations concernant les habitants ?

**Gilbert CARRERE**

J'accepte votre question.

**Sylvie FAUCHEUX**

Je pense notamment, et je n'ai pas développé, mais je peux faire une contribution si vous voulez, mais je pense à ce qu'a dit Madame, c'est-à-dire : qu'est-ce qui va se passer pendant les travaux ? De toute façon, quoi qu'il arrive, il faut l'aménager, parce que ce n'est pas l'autoroute qui va résoudre les problèmes de nuisances, et il y aura tout le temps des nuisances. Je crois que c'est un leurre. Il n'y a aucun exemple où une autoroute a empêché le trafic sur une voie nationale. Alors, la définition de la compensation, eh bien, c'est la compensation pour les personnes qui sont riveraines de cette nationale, ils subissent à l'heure actuelle, et ils auront à subir pendant les travaux quoi qu'il arrive, qu'il y ait l'autoroute ou qu'il n'y ait pas. Eh bien, la définition, c'est une compensation soit en termes de relogement, et ça je pense que ça doit être... - je ne pense pas que les habitants de La Verrière soient riverains – je propose qu'il y ait un travail de repérage et d'approfondissement pour savoir quelles sont les personnes concernées et quelles sont les compensations possibles – oui, chiffrées, monétaires – ça s'appelle l'acceptabilité à recevoir. Ça se fait depuis les années 70 dans beaucoup de pays, dans beaucoup d'endroits, et même en France. Donc, je pense que là il y a un travail à faire, et quoi qu'il arrive, il y a des solutions possibles, et qu'on verrait que certains habitants – je ne parle pas des Elus – je parle des habitants, parce que ce qui est intéressant quand même, vous savez je travaille avec beaucoup de groupes industriels, et quand on met ensemble des dirigeants dans une salle, ce n'est pas la même chose que quand on travaille avec des employés. C'est-à-dire qu'il est important de travailler à mon avis à ce niveau-là pour les compensations avec les gens concernés, c'est-à-dire, les vrais riverains, ceux qui sont concernés. Et moi je suis tout à fait pour un travail approfondi pour travailler avec ces gens-là, puisque ce sont ces gens-là qui ont à subir et qui continueront à subir, parce que l'autoroute, même si elle se fait, c'est dans 10 ou 20 ans, donc c'est aujourd'hui qu'il faut trouver des solutions aussi pour ces gens-là. Donc, il faut trouver des éléments compensatoires.

*(Applaudissements)*

**Gilbert CARRERE**

Merci Madame. Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, il est 23 heures 15. Alors, on peut continuer, mais je crois qu'il est raisonnable, après 3 heures de débat, d'arriver non pas à une conclusion, mais aux quelques paroles que je voudrais dire, qui sont celles-ci : primo, Monsieur le Maire, et je voudrais vous remercier de votre présence, et je voudrais me féliciter, la commission veut se féliciter de la qualité de cette soirée. Parce qu'elle a été à la fois animée, il fallait qu'elle le soit, studieuse, et sur certains points que je vais rappeler en deux mots, elle a fait avancer la recherche que nous avons, que nous voulons, d'un approfondissement des grandes questions de ce débat public. L'une de ces grandes questions c'est effectivement celle de l'avenir, des conditions dans lesquelles une grande infrastructure est consommatrice de terrains, d'espaces agricoles dans ce cas particulier, vu dans sa totalité, pas seulement le ruban, mais les annexes et ceci est un calcul à faire complètement. Je pense que le maître d'ouvrage l'a fait, mais peut-être faut-il le regarder.

En liaison avec ce point qui du même coup nous amènera un peu plus tard à une comparaison des financements et des coûts dans chacun des cas, et ceci va plus loin que nous ne pouvions le penser, et c'est pour ça que l'intervention renouvelée de Madame Faucheux est importante. En effet, cette notion de compensation et que ce soit sur le plan urbain ou agricole, est une donnée qu'il va falloir approfondir dans le cas particulier de ce débat. Troisièmement, ce qui me frappe, c'est l'accent mis sur les conséquences éventuelles d'un tracé selon ce qu'il sera sur le régime hydrologique, et sur le régime des eaux, d'une façon plus générale. Et je crois que ceci est un sujet important, est-il suffisamment traité dans le dossier du Maître d'Ouvrage, je ne le sais pas. Alors, nous allons, si Madame Pelekhine pense qu'il faut encore l'approfondir, c'est à faire. Et donc, nous allons essayer d'engager une étude qui poussera un peu plus loin ce sujet-là.

Naturellement, il y en a un qui a été évoqué, je ne vais pas y revenir, mais je le mentionne simplement, c'est celui du régime du classement du vallon du Pommeret. Monsieur Hubert en a longuement parlé, il a exposé les éléments juridiques de ce projet, je n'ai pas de commentaire à faire, je veux dire simplement que cela aussi, c'est un élément nouveau par rapport aux réunions précédentes qui est venu, et qui permet de cadrer les éléments, à la fois les conditions, les possibilités, les impossibilités, ou les difficultés, je ne sais pas ce qu'il faut dire, de ce genre de sujet. Autrement dit, Mesdames et Messieurs, et je suis sûr d'être incomplet, vous voyez que plusieurs sujets importants ont été évoqués, vous allez retrouver dans le verbatim, c'est-à-dire le texte intégral de cette soirée, qui viendra dans une semaine à peut près, il faut le temps de le retrouver et de l'imprimer naturellement, et c'est une réunion qui aura sa place dans l'ensemble du débat. J'espère que vous retrouverez ensuite ce que vous avez voulu apporter et peut-être mieux, je l'espère.

En tout cas, sachez que pour la commission c'était une soirée, comme vous l'avez été vous-même studieuse, intéressante, et je crois qu'elle a beaucoup apporté, peut-être a-t-elle permis aussi de rétablir des équilibres qui ont été plus ou moins bien ou mal menés dans les réunions précédentes. Si c'est le cas, malmenés, c'est ma coulpe que je bats. Voilà, ceci dit, merci de votre contribution, merci de cette soirée, et merci à votre commune, Monsieur le Maire.

## **Index**

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

Andaye, .....	47	Monsieur Philippe Siguret, .....	15
Catherine Goin, .....	14	Monsieur Raymond,.....	50
Franck Beneche, .....	33	Monsieur VERNIN, .....	29
Geneviève MARQUER, .....	47	Olivier Cadaert, .....	14
John CORNEC, .....	26, 27	SCOD, .....	12
l'Artois, .....	40	Thierry BEAUFOUR, .....	36
La Chenaïse, .....	15	Tom HOLIN,.....	38
Monsieur Gramond, .....	6	Vincent Fougard, .....	50
Monsieur Pascal Jeanmare, .....	6		