

# Coûts et Financements

## Commission particulière du débat public A12

*Ont participé à la réunion du débat public :*

*Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A12*  
*Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission particulière du débat public A12*  
*Elizabeth PELEKHINE, Membre de la Commission particulière du débat public A12*  
*Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière du débat public A12*  
*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines*  
*François BERTRAND, Responsable des études du pôle déplacement DREIF*  
*Jean-Pierre FELIX, CETE Normandie Centre*  
*Francis ROL-TANGUY, Directeur Général de l'Equipement Ile-de-France*  
*Alain FAYARD, Inspecteur Général – Conseil général des Ponts et Chaussées.*

## **Allocutions d'ouverture**

**Gilbert CARRERE**

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

Je vous salue et vous remercie d'être venus si nombreux assister à cette nouvelle séance du débat public, qui revêt ce soir un caractère tout à fait particulier sur lequel je reviendrai dans un instant.

Si vous le voulez bien, avant de commencer, je voudrais rappeler les participants au débat avec le public, évidemment. Du côté de la maîtrise d'ouvrage, Monsieur Rol-Tanguy, Directeur Général de l'Équipement Ile-de-France, Monsieur Durreleman, Directeur Départemental, qui doit être je pense dans la salle, Monsieur Labrousse, qui est le Chef du projet du débat public qui nous intéresse, Monsieur Bertrand, de la Direction Régionale et Monsieur Felix du Centre d'Études Techniques de Rouen. De l'autre côté, comme grand témoin, Monsieur Fayard, qui est Inspecteur Général au Conseil Général des Ponts et Chaussées, qui interviendra tant qu'il le souhaitera naturellement et puis, mes collègues, Madame Pélekhine, Monsieur Merlette et Monsieur Beaucire. Nous sommes maintenant, si je comprends bien, de vieilles connaissances, les unes avec les autres.

Nous étant reconnus, nous pouvons donc commencer cette soirée, dont j'ai dit qu'elle avait un caractère tout particulier car c'est une forme de réunion que nous appelons « audition publique », ce qui veut dire que notre sujet de ce soir sera délibérément délimité aux coûts et aux financements d'un projet autoroutier. D'autre part, cela veut dire que la Commission du débat public qui est d'ordinaire chargée, comme ce soir, de conduire les débats et de veiller à leur impartialité et à leur transparence se fera ce soir encore plus active. Les membres de la Commission auront leurs propres questions à poser au maître d'ouvrage et ceci, en fonction de ce que nous avons appris au cours des réunions précédentes. Et il est vraisemblable que nous n'avons pas encore tout appris car nous avons des questions à poser sur le dossier tel qu'il vous a été présenté et que vous connaissez dans sa forme complète ou dans sa forme synthétique qui a été amplement distribuée.

Bien entendu, le grand témoin qui est là interviendra lui aussi et également, vous toutes et vous tous ne serez pas privés de parole, bien au contraire. Chacun de vous, pour ce qu'il jugera bon, se tournera aussi vers le maître d'ouvrage pour ajouter aux questions posées, en poser des nouvelles, revenir sur celles qui ont déjà été débattues et, le cas échéant, contester tel ou tel élément du dossier du maître d'ouvrage. Ceci est la règle du jeu mais, simplement, encore une fois, la Commission sera plus active et plus intervenante qu'elle ne l'est en temps ordinaire.

Dans tous les cas, nous avons le souci de la règle du jeu que nous connaissons tous et toutes bien, à savoir l'égalité de parole. Chacun ici a le même droit de parole et sa parole a la même portée, qui il soit. D'autre part, il y a ici une règle de transparence : les choses doivent être claires à chaque fois et les questions comme les réponses ne doivent pas être biaisées. Enfin, cela va de soi, il y a entre nous une règle de courtoisie qui veut que, même si nous ne sommes pas d'accord (c'est d'ailleurs un des éléments du débat), les choses soient dites avec le souci de courtoisie à l'égard de l'autre, de la Commission à votre égard et de votre égard à l'égard de tel ou tel qui intervient quel que soit son intervention.

Mesdames et Messieurs, cette séance commence donc par une présentation par le maître d'ouvrage, par les délégués du Ministère de l'Équipement et plus particulièrement de la Direction Départementale de l'Équipement de ce qui, dans le dossier, est à retenir ce soir pour ouvrir le débat, c'est-à-dire ce qui concerne les estimations de coût et les problèmes de financement. A la

fois, le grand témoin, vous toutes et vous tous et la Commission poseront toutes les questions qu'ils ont envie de poser, ceci afin que les choses soient claires jusque dans le détail sur la manière dont le maître d'ouvrage, le Ministère de l'Équipement, non pas a conçu le projet qu'il nous soumet, mais dont il entend le financer après en avoir estimé ce coût. Vous savez que ce coût est relativement important. Je vous rappelle qu'il n'y a de débat public que lorsque le coût d'un ouvrage dépasse 3 millions d'euros. C'est dire que nous sommes déjà dans un grand chiffre et que nous serons sûrement amenés à le dépasser d'après ce que je comprends.

Voilà. Le sujet est posé pour autant que je suis parvenu à le faire. Je passe sans plus tarder la parole au maître d'ouvrage à qui je laisse le soin de présenter les deux points qui sont au débat de ce soir : les coûts et les financements. Et puis, il revient à chacun et à chacune de préparer et de poser les questions qui l'importe et nous verrons ensuite comment nous pourrions résumer puis synthétiser les débats de ce soir et comment nous pourrions aller plus loin pour un débat à venir prochainement concernant les tracés. Mais il fallait tout d'abord que nous soyons informés sur la question des coûts et des financements tel que le maître d'ouvrage les envisage avant même d'aborder les sujets plus précis et plus techniques.

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite et je nous souhaite à tous une très bonne soirée, utile, et je demande au maître d'ouvrage s'il veut bien présenter ce qui, dans son dossier, est à retenir ce soir.

**Intervention de Michel LABROUSSE**  
**Directeur adjoint départemental de l'Équipement des Yvelines**  
**Chef de projet**

Merci, Monsieur le Président. Nous envisageons de vous faire une présentation et une introduction et, bien évidemment, nous répondrons à toutes les questions que vous nous poserez en complément de cet exposé introductif.

Tout d'abord, nous voudrions vous rappeler qu'il y a, au sujet des grandes infrastructures, notamment les infrastructures routières, trois types de coûts qui sont souvent évoqués :

- les coûts d'investissements ou les coûts de réalisation qui sont financés par le maître d'ouvrage. En l'occurrence, le maître d'ouvrage, c'est l'Etat ;
- les coûts d'entretiens et d'exploitation ultérieurs pendant toute la durée de l'ouvrage qui sont également financés par le maître d'ouvrage ;
- les coûts dits indirects ou « externalité » qui sont positifs ou négatifs et qui peuvent faire économiser de l'argent ou en faire dépenser et sont à la charge de la collectivité. Ils ne sont pas directement supportés par le maître d'ouvrage mais ils le sont par la collectivité, l'Etat ou les collectivités locales. Alors, un exemple très concret de coût positif : un projet routier que l'on réalise avec l'espoir et l'objectif de faire réaliser un gain de temps aux usagers et un gain sur la sécurité routière. On procure ainsi des avantages à la collectivité. Ce sont des coûts qui ne sont pas supportés par l'autre. A l'inverse, un projet induit des effets négatifs sur la santé, sur la pollution de l'air, sur le paysage, la qualité et le cadre de vie, et ces coûts négatifs sont supportés par la collectivité.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet-là mais mon exposé sera principalement centré sur les coûts d'investissement et les coûts d'entretien et d'exploitation. Nous savons par expérience que dans ces réunions, il y a des gens qui assistent pour la première fois à une séance de débat public. Simplement, pour ce remettre en tête les quatre familles de tracés proposés, il y a :

- dans la famille 1, vous avez la transformation de la RN10 avec deux scénarios : le premier scénario est l'aménagement d'une voie express à deux fois deux voies et le second scénario est le prolongement de l'autoroute A12 en tranchée couverte sous la RN10 ;
- dans la famille 2, que l'on appelle en jumelage avec la voie ferrée, on a également deux scénarios : le premier scénario au sud de la voie ferrée et le second scénario est au nord de la voie ferrée ;
- dans la famille 3 qui est le scénario médian, nous avons deux scénarios également : le premier scénario au sud par la coulée verte dans Le Mesnil Saint-Denis et le second scénario par la coulée verte dite de l'Etang des Noës ;
- et enfin, la famille 4 avec le tracé par le vallon du Pommeret.

Après ce rappel des quatre familles, nous allons rappeler quels sont les coûts estimés par le maître d'ouvrage aujourd'hui :

- pour la famille 1 (transformation en route express), de manière volontairement très synthétique, dans le cas du scénario 1, l'aménagement consisterait à déniveler tous les carrefours actuels et à aménager la RN10 en route à deux fois deux voies. Le coût estimé de réalisation de ces travaux est de 425 millions d'euros ; dans le cas du scénario 2, qui consisterait à mettre l'A12 en tranchée couverte sous la RN10 sur l'ensemble du linéaire concerné (13,5 kilomètres), l'estimation est de 1 650 millions d'euros. Le coût annuel d'exploitation et d'entretien serait de 7 millions d'euros. Ces deux scénarios de transformation de la RN10 ne sont pas totalement compatibles avec la requalification de la RN10 sur laquelle nous reviendrons également dans quelques instants. Mais le coût de ces deux scénarios reprend en compte tous les objectifs et tous les aménagements qui sont prévus dans la requalification de la RN10 avec d'autres parties d'aménagement.
- pour la famille 2 (jumelage avec la voie ferrée), le scénario que l'on a appelé 2A dans notre dossier et qui est au sud de la voie ferrée, est estimé à 570 millions d'euros. « TC » signifie tranchée couverte et la longueur de cet ouvrage le long de la voie ferrée à droite de la partie la plus urbanisée de La Verrière devrait atteindre 2 500 mètres de longueur. Le scénario 2A' qui consiste à être au nord de la voie ferrée avec des effets sur une zone d'activités conduit à un coût de 915 millions d'euros, la longueur de la tranchée couverte étant significativement plus longue puisque il y a un double franchissement des voies ferrées ainsi que d'autres dispositions à prendre et cette longueur est proche de 5 000 mètres. Le coût annuel d'entretien et d'exploitation est estimé à 3,8 millions d'euros. Dans cette famille-là, il est pris également comme hypothèse (qui est l'hypothèse qui est présentée depuis le début dans le dossier du maître d'ouvrage) une longueur de tranchée couverte de 600 mètres dans la traversée de Montigny ;
- ensuite, pour la famille 3 dite des tracés médians, le scénario 2D qui emprunterait la coulée verte dans Le Mesnil Saint-Denis avec une tranchée couverte de 2 500 mètres de longueur est estimé à 650 millions d'euros ; le tracé 2C' qui est une variante au nord et qui emprunterait la

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
coulée verte au sud de l'Etang des Noës sur l'emprise du réseau des étangs et rigoles a un coût à peu près semblable à 640 millions d'euros avec une longueur qui est à quelque chose près identique. Le coût annuel d'exploitation et d'entretien est évalué lui aussi à 3,8 millions d'euros. Puisque le tronç commun est le même, nous sommes également avec une hypothèse de tranchée couverte de 600 mètres à Montigny.

- pour la famille 4, dite par le vallon du Pommeret, il n'y a pas deux scénarios possibles. L'estimation est de 365 millions d'euros. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un ouvrage d'art exceptionnel (viaduc) et là, le coût annuel d'exploitation et d'entretien est estimé à 2,5 millions d'euros. Puisqu'il y a toujours un tracé commun dans la montée de Montigny, l'hypothèse pour ce chiffrage est toujours de 600 mètres de tranchée couverte.
- Il nous a paru important et la question est souvent posée, de préciser quel est le coût de l'opération de requalification de la RN10. Je rappelle que l'opération de requalification de la RN10 est une opération qui est déjà engagée puisqu'il y a 25 millions d'euros qui sont inscrits au Contrat de Plan Etat Région 2000-2006. A la suite d'un certain nombre de concertations pour la suite de la requalification de la RN10, la couverture urbaine de Trappes notamment, le projet de financement est évalué aujourd'hui à 65 millions d'euros qui pourrait être acté pour le futur PMDI (Plan de Modernisation et de Développement d'Itinéraire). Nous y reviendrons. Ces 25 plus ces 65 millions d'euros sont des investissements qui sont prévus pour requalifier la RN10 en attendant la mise en service du prolongement de l'autoroute A12. Si la solution qui a été choisie permettait de faire une requalification totale –comme on a pu déjà l'expliquer et comme on pourra le faire lors de la prochaine réunion - pour pouvoir compléter ces aménagements en boulevard urbain, on estime aujourd'hui à 50 millions d'euros ce qui serait nécessaire après une mise en service de l'autoroute A12. L'enveloppe totale serait de l'ordre de 135 millions d'euros pour l'ensemble de cette requalification.

La question nous étant souvent posée sur le site, de style par exemple : « *Pourriez-vous nous dire combien cela coûterait de faire un tunnel au lieu d'une tranchée ou si l'on ne faisait pas un échangeur ?* » et afin de se fixer quelques ordres de grandeur :

- Un tunnel, c'est plus de 150 millions d'euros du kilomètre. Je dis plus parce que 150 millions d'euros, c'est un prix plancher et cela dépend d'un grand nombre de paramètres techniques. Pour les non techniciens, le tunnel consiste à forer à partir du sous-sol et non pas à partir de la surface.
- Une tranchée couverte, c'est tout d'abord une tranchée ; on fait une boîte et on met un couvercle. Et puis, on peut ensuite creuser dessous. Le coût d'une tranchée couverte est estimé entre 90 et 120 millions d'euros du kilomètre. La variation de coût s'estime par différents paramètres : ce que l'on va trouver dans le sous-sol, l'existence de réseaux qu'il faut déplacer et également, l'importance des équipements de sécurité, notamment la sécurité incendie selon des normes et des exigences qui ont été récemment renforcées.
- Un tracé dit en milieu naturel pour lequel on n'a pas de contraintes urbaines mais des insertions dans l'environnement, avec des ouvrages pour franchir des obstacles physiques, c'est de l'ordre de 20 millions d'euros du kilomètre.
- Un échangeur, suivant son importance, c'est de 5 à 10 millions d'euros. Cela dépend du nombre de voies et de la dimension des voies qui convergent vers cet échangeur. Oui, 5 à 10 millions d'euros, c'est bien cela.

A ce stade-là, on va basculer de diaporama. Jean-Pierre Felix, qui est responsable d'un département technique au sein au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre (ce département technique fait des études géométriques, des études d'ouvrage et des études d'environnement de projets routiers) nous a assisté pour les études géométriques et le chiffrage des coûts. Il va maintenant pouvoir nous apporter quelques précisions.

### **Intervention de Jean-Pierre FELIX CETE – Normandie Centre**

Merci de me donner la parole. Je vais essayer de vous expliquer la méthode que nous avons retenue pour chiffrer les différentes variantes. Le problème est relativement délicat puisque vous avez bien compris que, actuellement, nous sommes aujourd'hui à un stade, nous techniciens, qui est très en amont. On ne connaît pas encore avec grande précision toutes les données de l'ouvrage. C'est sur l'expérience que l'on a d'ouvrages similaires ou qui s'en approchent que nous travaillons. Nous travaillons avec un certain nombre de ratios que j'appelle « les hypothèses retenues » et sur la base d'un découpage de l'infrastructure en sections qui sont très grossièrement homogènes financièrement. Ce sont des sections sur lesquelles on peut considérer que le coût est pratiquement constant tout le long. Pour les variantes qui sont ici et pour ne pas trop compliquer (car plus on complique, plus on risque de faire des erreurs), nous avons retenu deux cas :

- le cas de sections qui sont réalisées en rase campagne dans un site très vallonné avec une qualité d'environnement très forte. Vous voyez tout de suite le type de variantes qui peut être touché par cette définition ;
- l'autre cas que nous avons retenu, ce sont des sections en zone urbaine qui sont réalisées avec des tranchées couvertes.

#### **Une section réalisée en rase campagne, dans un site très vallonné**

Concernant le cas 1, la liaison en rase campagne que je viens d'évoquer avec deux fois trois voies, le coût moyen (plutôt haut) de ce projet serait de 8,3 millions d'euros au kilomètre. Je vais vous expliquer ce que nous comprenons dans ces 8 millions. Tout de suite nous avons retiré les ouvrages exceptionnels, enfin ce que nous appelons nous les ouvrages exceptionnels. Pour quelles raisons ? Vous allez tout de suite le comprendre, ce n'est pas la peine d'être un grand technicien. On voit tout de suite que le coût de ces ouvrages est très supérieur au coût du tracé courant. Si on inclut le coût de ces ouvrages directement dans le ratio moyen du tracé courant on va tout de suite amener une difficulté et on risque d'avoir des erreurs et des imprécisions dans le chiffrage et les comparaisons. On le retire, on fait une coupure et ensuite, on le rajoute. Le coût du viaduc que nous avons retenu ici est d'ailleurs un coût assez élevé. Pour ceux qui connaissent le dossier, ils verront que ce coût est un tout petit peu supérieur pour la raison toute simple que nous avons retenue : une qualité architecturale très forte. On peut supposer que si l'on retient une variante avec un grand viaduc dans le site où il sera, on nous imposera sans doute d'avoir un ouvrage de grande qualité architecturale. Donc, on a pris nos précautions : on a augmenté le coût et, en termes de profil en travers, on a pris un profil en travers de 26 mètres, c'est-à-dire un petit profil en travers de deux fois trois voies pour ne pas grever trop les coûts, quand même.

Alors, dans ces 8 millions, ce qui peut vous intéresser, c'est de connaître ce que nous avons pris en compte. Les chiffres sont ce qu'ils sont mais ce qui me semble pour vous le plus intéressant, c'est la liste des postes que nous avons retenus, pour que vous vous rendiez compte que nous n'avons oublié aucun des postes qui se présenteront au moment de la réalisation. Les grands postes, ce sont :

- les études et les directions de travaux ; il s'agit du management de l'opération ;
- les acquisitions foncières ;
- les travaux de terrassement ;
- les ouvrages d'art courant. Je reviens sur la remarque de tout à l'heure. Les viaducs ont été retirés ; Ce sont par exemple les petits ponts que vous voyez quand vous prenez une autoroute et que vous passez au dessous ;
- les travaux de chaussées ;
- et puis, un poste qui a augmenté de façon très nette ces dix dernières années, les mesures spécifiques de réduction de l'environnement. C'est tout ce que l'on fait comme travaux de protection contre le bruit, pour l'assainissement ou pour répondre à la loi sur l'eau. Ce sont aussi des mesures compensatoires, c'est-à-dire pour compenser l'impact sur le milieu naturel. Il nous arrive de racheter des terrains pour recréer une richesse écologique qui vient en compensation des destructions des impacts négatifs que l'on fait. Tous ces éléments sont dans les mesures spécifiques ;
- et enfin, un poste qui est relativement stable mais qui est assez fort dans la mesure où l'on est en région parisienne, c'est le poste « exploitation et sécurité » qui sont les panneaux à messages variables - pour utiliser notre jargon - que vous connaissez tous.

Voilà pour le premier cas.

### **Une section réalisée en tranchée couverte en zone urbaine**

Le deuxième cas, ce sont les sections qui sont réalisées en tranchée couverte. Vous voyez que les ordres de grandeur des ratios sont complètement différents. Ici, comme le disait Monsieur Labrousse, ce type de section coûte entre 90 à 120 millions d'euros du kilomètre. Ce prix comprend le kilomètre courant, c'est-à-dire le kilomètre que l'on a vu tout à l'heure. Et ensuite, cela comprend tout le génie civil que je vais expliquer. Ici, pour le génie civil, nous avons mis deux coefficients de complexité. Selon les variantes, il y aura une complexité qui sera plus ou moins forte sur ces tranchées. Et puis, ensuite, vous avez le coût des équipements, puisque vous avez des tranchées qui vont faire plus de 200 mètres. Vous savez que la réglementation, après les incidents du tunnel du Mont Blanc, est très forte et nous impose des équipements lourds que je vais expliquer maintenant.

Concernant le génie civil, vous avez ici toute la liste de ce que cela comprend. Actuellement, on utilise la technique des parois moulées qui est une technique bien connue. Tous les parkings parisiens ont été faits avec cette technique de manière à faire des excavations. A Paris, on a fait des excavations qui étaient quasiment à l'aplomb des façades. Elle a encore évolué et c'est la technique qui prend le moins de place et qui est la mieux adaptée dans ce cas. On a inclus aussi des nuisances sonores car il faudra sans doute mettre des protections sonores provisoires pour faire ces parois ; et

puis, il y a des nuisances de boue car c'est un chantier qui n'est pas très très propre. Ensuite, il y a le terrassement en taupe car, comme on le disait tout à l'heure, on fait les parois et on couvre de manière à libérer le plus vite possible la circulation. Puis, on rétablit la circulation et à ce moment-là, on peut terrasser en taupe qui est un terrassement qui est relativement coûteux. On a prévu un radier étanche ici car on n'a pas une connaissance très approfondie des nappes phréatiques ; et puis, vous voyez ici les équipements de sécurité, issues de secours, installations de récupération des eaux. Vous avez également les locaux techniques qui sont nécessaires à l'exploitation. Pour la couverture, on a prévu une couverture lourde qui permet de remettre la circulation dessus. Voilà rapidement en termes d'équipement. Je voudrais juste ajouter un commentaire concernant la ventilation : on a prévu une ventilation à la fois longitudinale et transversale, compte tenu de la longueur des tranchées. Au niveau des équipements d'exploitation, vous voyez que l'on a prévu avec les nouvelles règles un réseau de télévision de surveillance avec une salle de contrôle complète de manière à pouvoir filmer en continu la tranchée.

Pour terminer, on vous donne le détail. On a fait chiffrer par la SNCF les travaux très spécifiques qui seront nécessaires pour la variante 2A'. On est obligé de franchir deux fois les voies, avec des ouvrages qui sont une fois de 400 mètres et une fois de 200 mètres. Ce sont des ouvrages qui vont être poussés par-dessous les voies et ils seront donc assez coûteux. On sera sans doute obligé de déplacer la gare de La Verrière... Attendez ! Ne nous effrayons pas ! C'est une précaution et c'est vrai qu'il y a des solutions possibles dans le dossier qui vous a été distribué et vous pourrez le voir. Par sécurité financière, on a prévu éventuellement ceci. Vous avez la décomposition et ces 138 millions d'euros sont à rajouter au coût de la solution de tranchée. Voilà. Excusez-moi d'avoir été un peu long.

## **Michel LABROUSSE**

Monsieur le Président, je termine une minute car je voudrais mettre en lumière les 3 modes de financement que je ne voudrais pas développer maintenant ; mais, nous pensons qu'au cours de cette réunion, les différentes interventions permettront de présenter les trois modes de financement qui sont :

- tout d'abord, le financement classique. C'est le financement qui se fait aujourd'hui par les contrats de plan Etat et Région. C'est l'hypothèse dans laquelle nous nous inscrivons aujourd'hui ;
- le contrat de concession qui se fait selon des modalités qui pourront vous être décrites, avec un concessionnaire qui est souvent privé. A ce moment-là, l'utilisateur via le péage rembourse l'ouvrage à l'investisseur qui a pris le risque financier ;
- et puis, le troisième mode de financement a été récemment introduit en 2004 et on l'appelle le contrat de partenariat. Dans certains cas et sous certaines conditions, il permet à l'Etat de passer un contrat avec un partenaire privé qui va concevoir l'ouvrage, le payer et ensuite, l'Etat ou le maître d'ouvrage va payer un loyer à l'acteur privé pour le rembourser. C'est un mode particulier de financement sur le budget de l'Etat.

C'était juste une petite introduction pour être très complet.

## Questions-réponses

### **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, vous avez pu à certains moments avoir l'impression de vous retrouver dans une certaine émission de télévision qui s'appelle « *Combien ça coûte ?* » à voir le nombre de millions d'euros qui ont été délivrés, pour autant que les choses aient été suffisamment clarifiées. Mais nous sommes là pour qu'elles le deviennent. Vous avez déjà certainement des questions et j'en ai moi-même plusieurs. Je vais me retourner vers notre grand témoin, Monsieur Fayard, pour savoir s'il a des choses à évoquer ou pas encore.

### **Alain FAYARD**

C'est comme vous voulez, Monsieur le Président. On peut rappeler les différents systèmes de financement maintenant mais je pense que c'est mieux d'attendre.

### **Gilbert CARRERE**

Oui, nous le ferons au cours de la deuxième partie.

Alors, avant même que la Commission ne pose ses questions, j'en ai plusieurs. Je voudrais qu'il y soit répondu très vite, si possible oralement et ensuite, qu'il y soit répondu comme il est fait d'ordinaire par les soins du maître d'ouvrage sous le contrôle de la Commission particulière.

Très rapidement, je lis la question suivante : « *Merci de bien vouloir nous faire connaître tous les détails concernant les mesures prises dans le poste environnement pour le tracé du vallon de Pommeret afin d'évaluer leur pertinence ? L'eau ? Les réductions de pente ?* ». Voilà une question qui touche le poste environnement et je demanderai au maître d'ouvrage de nous répondre. Je joins à cette question deux autres questions qui y ressemblent et qui sont très proches : « *Pourquoi des coûts TTC alors que c'est l'Etat qui finance ?* » et « *Quel est le taux de TVA pour le projet ?* ». Vous voyez que ce sont des questions très précises. « *Pas de poste budgétaire pour le courrier, perte d'exploitation pour les entreprises perturbées par les travaux ?* » Donc, on a trois questions en une, si je peux dire. Et puis, je m'arrêterai là pour cette première partie. J'ai une déclaration qui dit « *Après plusieurs mois de débat, je ne comprends pas pourquoi les coûts exprimés ce soir par Monsieur Labrousse sont les mêmes à quelque chose près. Quand on voit la longueur de la liste des choses oubliées, je pensais ce soir que nous aurions des données réalistes !* » Monsieur Labrousse, vous êtes directement interrogé concernant cette liste que vous nous avez livrée. Voilà, trois questions, Mesdames et Messieurs, et je demande une réponse rapide du maître d'ouvrage. Et puis, je demanderai à la salle de s'exprimer ainsi qu'à la Commission qui posera ses questions devant vous. C'est à vous.

### **Francis ROL-TANGUY**

Je peux peut-être dire un petit mot avant Michel Labrousse. Nous pourrions peut-être situer à quel stade nous en sommes du projet, le pourquoi du débat public et ce que le débat public peut apporter. Nous en sommes au stade du débat public et non pas au stade de l'enquête publique où le maître d'ouvrage soumet un projet à l'enquête publique pour être déclaré d'utilité publique. Il se

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 doit effectivement de rentrer dans l'ensemble des détails. C'est pour cela qu'aujourd'hui, dans les comptes qui vous ont été présentés, il a été pris en compte des pourcentages de 12 ou 13 % consacrés justement à la capacité à prendre en compte plusieurs mesures pour l'environnement. Ces mesures sont d'ordre différent en fonction des problèmes rencontrés : l'eau, le bruit, la faune et la flore. Le chiffrage que nous vous avons présenté aujourd'hui, n'est pas un chiffrage au million d'euros près d'un vrai projet mais nous avons essayé de prendre, sur la base des tracés et sur les caractéristiques qui vous sont fournies (comme les 600 mètres de tranché couverte à Montigny par exemple), des ordres de grandeur. Il est bien évident que le jour où l'on sera confronté par la définition d'un projet précis, un certain nombre de choses devront être affinées. De la même manière, on a eu un débat à mi-étape il n'y a pas très longtemps, et le projet tel qu'il est présenté ne pourra pas être le même à la sortie du débat public que celui qui vous est présenté dans vos dossiers. Un certain nombre de choses vont être issues de ce débat public et vont modifier des données de coût. Ce que nous avons voulu faire, et cela ne nous semble pas possible au sein de ce débat public, c'est de présenter les projets des différents tracés avec leurs caractéristiques et leurs classements, si je puis dire, en termes de coût. Evidemment, nous n'allons pas les changer tout au long du débat. Les données financières sont un des critères de choix, même si ce n'est pas le seul critère. A l'inverse, je m'engage – et pour le coup, je peux le faire – à ce qu'un certain nombre de réflexions du débat soient intégrées et nourrissent le projet qui sera retenu et en modifient les coûts. On pourrait dire d'une façon encore plus schématique que le projet qui est le moins cher sortira de toute façon plus cher suite au débat public. Sans parler des autres ! Donc, c'est bien le lieu du débat public, non pas d'affiner les coûts au million d'euros près, puisque nous ne sommes pas en train de faire le projet, mais de choisir un tracé. Derrière, nous monterons un vrai projet et c'est celui qui sera soumis à enquête publique. A ce moment-là, nous rentrerons dans un certain nombre de détails et nous nous inspirerons des questions qui sont venues dans ce débat pour les faire nôtre dans ce projet qui deviendra, pour le coup, un vrai projet.

### **Gilbert CARRERE**

Ce qui veut dire que, pour les questions concernant les postes environnement, il est inutile d'en dire plus pour le moment. C'est ça ce que cela veut dire.

### **Michel LABROUSSE**

Nous pouvons malgré tout confirmer – et cela a été exposé tout à l'heure par Jean-Pierre Felix - que nous estimons que nos ratios sont pertinents car ils s'appuient sur des coûts de projet qui ont le même type d'effet et le même impact sur l'environnement et qui prennent en compte toutes les mesures de protection et toutes les mesures d'insertion de telle ou telle famille. Là encore, moyennant des compléments que nous pourrions apporter par écrit à cette question, et moyennant des compléments techniques qui nous pourrions apporter dans les réunions à venir, les exigences telles que celles pour répondre aux lois sur le bruit ou sur l'eau, nous fixent des objectifs de résultat. Donc, nous avons une idée assez bonne de la pertinence des coûts que nous introduisons dans nos ratios. Donc, oui, ces coûts sont bien pris en compte.

Ensuite, la question sur le fait que les coûts sont toutes taxes comprises, je ne suis pas un financier et je ne suis peut-être pas le mieux placé pour l'expliquer, mais nous appliquons au projet une TVA de 19,6 %. En ce qui concerne les coûts d'exploitation, de manière très simple, soit le projet a un impact sur une propriété et sur l'emprise et cela nécessite sa démolition, soit cela nécessite ce que l'on appelle « le dommage de travaux publics » tel qu'il va nécessiter une indemnité directe par le maître d'ouvrage, soit il est considéré que cela n'est pas un dommage direct sans que l'on puisse

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
nier qu'il peut y avoir une perte d'exploitation (c'est ce que l'on appelle les externalités) et c'est une appréciation qui doit être prise en compte. A ce sujet-là, je renvoie sur le rapport de l'expert qui a été désigné par la Commission particulière de débat public qui va nous apporter de manière indépendante des éclairages sur ces externalités parmi lesquelles, entre autres, nous avons les dépréciations des biens.

### **Gilbert CARRERE**

Je rappelle, à ce propos, qu'à côté du dossier du maître d'ouvrage, nous avons demandé des études complémentaires. L'une porte effectivement sur la prise en compte chiffrée des éventuels dommages, que ce soit la santé des humains ou l'environnement. Cette étude complémentaire est en cours et elle sera livrée avant la fin du débat. Puisque j'évoque ce point, de la même façon, le Conseil Général a décidé de financer une étude complémentaire dont je pense qu'elle sera également présentée avant la fin du débat. Ce sera certainement une étude qui reprendra de façon critique le dossier du maître d'ouvrage. Cette étude apportera certainement beaucoup d'éléments. Et puis, une étude complémentaire est engagée pour le 30 mai sous la forme d'une table ronde d'experts et ceux qui voudront y assister seront naturellement les bienvenus, mais j'en reparlerai tout à l'heure.

Voilà. Nous allons peut-être varier et j'ajoute que les réponses apportées par Michel Labrousse seront complétées par écrit naturellement.

### **Michel LABROUSSE**

Monsieur le Président, je n'ai pas répondu à la troisième question et je voudrais pouvoir le faire très rapidement. Je n'ai pas noté le nom de l'intervenant qui s'interrogeait en nous demandant pourquoi les coûts étaient les mêmes. Au contraire, depuis le début du dépôt du dossier par le maître d'ouvrage, nous avons continué à travailler sur la fiabilisation des coûts et ce que je vous présente ce soir complète l'estimation de coût qui n'était pas présentée dans le premier dossier du maître d'ouvrage. Le travail de fiabilisation que nous avons réalisé nous a permis de réactualiser les autres coûts pour que la présentation se fasse sur les mêmes ratios. Donc, il y a bien eu prise en compte de la réalité du projet. Si des critiques qui sont faites, que nous sommes tout à fait prêts à écouter, nous sommes ouverts pour discuter de la pertinence de tel ou tel coût avec ce monsieur ou tel ou tel intervenant.

### **Gilbert CARRERE**

Je précise que le dossier complémentaire est disponible sur internet. Ceux qui voudraient l'avoir, la Commission particulière peut leur en adresser un exemplaire avec une dernière mise au point des coûts tels qu'ils ont été présentés ici. Monsieur Fayard, vous intervenez quand vous voulez.

### **Alain FAYARD**

Je précise juste que l'Etat est soumis à la TVA. C'est une règle qui s'applique à toute l'Europe et donc, malheureusement, on ne peut pas faire de compensation entre les différents Ministères.

**Gilbert CARRERE**

Bien, je crois que Monsieur Busson avait demandé à intervenir au nom de Yvelines Environnement. Je lui donne la parole s'il est toujours là, ce que je suppose. Est-ce qu'il veut nous consacrer quelques minutes ? A vous, Monsieur Busson.

**Jean BUSSON**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vous remercie de me laisser quelques instants la parole. J'avais préparé cette intervention pour discuter des évaluations faites du bilan économique du projet. Compte tenu des éléments d'information qui sont arrivés ce week-end, j'ai modifié mon intervention en me concentrant uniquement sur les coûts. Je m'aperçois, qu'au vu des informations qui sont données au cours de cette réunion, d'où d'ailleurs l'utilité de cette réunion de débat public, effectivement, le dossier avance. Certains chiffres ne sont déjà plus d'actualité. Les éléments nouveaux que j'avais retenus, c'était la publication de l'étude sur la transformation de la RN10 en voie express deux fois deux voies. On sortait d'un projet pharaonique de faire un tunnel de Paris jusqu'à je ne sais où sous la RN10 et on est maintenant dans un projet important et intéressant qui est chiffré. Et puis, on a eu ce tableau synthétique des coûts des différentes solutions que je n'ai pas eu complètement l'occasion de reprendre. Rapidement, les caractéristiques de la transformation en voie express sont la suppression de tous les feux rouges, la construction de murs anti-bruit et le passage en tranchée couverte de la RN10 à Trappes sur 1 800 mètres. Ce qui m'a paru intéressant de signaler, c'est que cette solution intègre les travaux d'aménagement de la RN10 qui sont programmés dans le cadre du Plan Etat Région 2000-2006. Les travaux supplémentaires qui devraient être réalisés par cet aménagement en deux fois deux voies de la voie express, c'est l'aménagement en tranchée des carrefours entre le CD912 et le CD23, et la mise en tranchée couverte dans Trappes, non plus sur 280 mètres mais sur 1 800 mètres. Le coût prévu de la transformation en voie express était de 315 millions, plus 110 millions de tranchée couverte, ce qui fait un total de 425 millions, plus les 78,8 millions de travaux d'aménagement de la RN10 programmés de toute façon. Ces chiffres ne sont plus d'actualité mais on voit bien que ce projet réutilise des dépenses qui seront faites de toute façon. A l'inverse, je rappelle les coûts du projet du vallon du Pommeret avec 350 millions d'euros ; il a changé et il est passé à 365 millions d'euros de mémoire, auquel il faut ajouter les coûts d'aménagement de la RN10 et donc on arrive à un total de 428,8 millions d'euros, toujours sur la base des chiffres que je viens de donner. Quand on applique ce raisonnement aux autres projets, le tracé médian, c'est 550 millions d'euros et les coûts d'aménagement de la RN10, c'est 628 millions. Le jumelage avec la voie ferrée représente un coût total de 555,8 millions d'euros. Dans ce tableau de synthèse, on constate que les travaux d'aménagement de la voie express et le passage par le vallon du Pommeret, en tenant compte de l'ensemble des coûts qui sont engagés sur les voiries, sont à peu près semblables. Le tracé médian et le jumelage de la voie ferrée se situent à des niveaux supérieurs. Dans le prolongement de l'A12, je pense par exemple au coût de raccordement des voies au réseau routier. Vous avez signalé tout à l'heure que 600 mètres étaient d'ores et déjà prévus pour Montigny et je me demande si cela sera suffisant. D'autre part, autre point important, ce sont les protections liées aux sites dits sensibles dans la zone industrielle du Marais. Au point où nous en sommes, les études n'étant pas achevées, nous ne savons pas encore comment faire pour se protéger de ce risque-là. Il y a également un coût social qui n'est pas chiffré : c'est la perte suscitée par la destruction des espaces naturels protégés. Il ne s'agit pas simplement de reconstituer des zones jardinées plus ou moins naturellement pour compenser le coût et la destruction d'espaces naturels dans une région qui en manque cruellement. Par ailleurs, il y a un impact qu'il faut prendre en compte, c'est que pour faire une nouvelle voie comme une autoroute, il y a besoin de béton qu'il faut aller chercher quelque part. Ces matériaux qu'il faut aller chercher sont certainement plus importants dans le cadre d'un projet autoroutier que

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 dans le cadre d'un projet qui réutilise partiellement une voie existante. Je dirais que dans la présentation des coûts, il faudrait que ces coûts soient chiffrés dans l'ensemble du projet.

En conclusion, la transformation de la RN10, au stade actuel des éléments, est la solution la moins chère, la moins destructrice de l'environnement et la plus rapide à mettre en œuvre. *Applaudissements.* J'en ai terminé. Je vous remercie.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Cet exposé a été long et dense. Est-ce que l'un d'entre vous souhaite y répondre immédiatement ou souhaitez vous faire une réponse écrite ?

### **Michel LABROUSSE**

Les deux, Monsieur le Président. Je tiens à apporter de manière très brève des éléments de réponse. Effectivement, il n'a pas échappé à Monsieur Busson et aux participants que ce scénario d'aménagement en voie express ne permet malheureusement pas de répondre à l'ensemble des objectifs recherchés pour la requalification de la RN10 et un certain nombre de protections tout le long de l'itinéraire. Les coûts des scénarios sur la RN10, quels qu'ils soient, sont élevés et, de plus, il sera nécessaire de réaliser des ouvrages provisoires pour mener à bien un tel projet. Je ne suis pas sûr que ces ouvrages provisoires aillent dans le sens de l'économie de matériaux. Il faut réaliser des chaussées provisoires qui ont une durée très brève et qui doivent néanmoins résister à des trafics qui sont très élevés. Je voudrais rappeler que dans les externalités, il y a des avantages et des inconvénients. Monsieur Busson a présenté effectivement une externalité qui est négative et qui occasionne une dépense à la collectivité. Je voudrais tout de même rappeler qu'il y a également des gains pour la collectivité avec l'amélioration de la sécurité routière, des temps de trajets et des économies de carburant du fait qu'il n'y a plus de congestion, etc.

### **Alain FAYARD**

Je crois qu'il faut rappeler que lorsque l'on a un choix à faire, lorsque la collectivité a un choix à faire, elle doit avant tout prendre en compte la rentabilité économique du projet, c'est-à-dire les avantages et les inconvénients en matière de rentabilité économique. Or, les grands postes sont les nuisances et le bruit. Donc, en règle général, il y a vraiment un vrai problème lorsque l'on prend en compte d'une part les nuisances dues au bruit et d'autres part, dues à la pollution par les gaz d'échappement. On a des changements extrêmement significatifs en ce qui concerne les taux de rentabilité économique qui sont normalement la base du choix entre les différentes hypothèses, je le répète. Merci.

### **Gilbert CARRERE**

Bien. Nous donnons la parole à la salle, pour ne pas subir uniquement des écrits, si j'ose dire. Qui souhaite intervenir ?

**Jean-Paul ANDRE, Maire adjoint de Montigny-le-Bretonneux**

Merci. En découvrant lundi et encore ce matin sur le site Internet de la CNDP des éléments complémentaires et parmi ceux-ci un fichier relatif aux différents scénarii, je pensais que ce soir il pouvait être fait état de données complémentaires mises à jour et claires pour tous. Hélas, il n'en est rien. Loin d'éclairer le public, les éléments complémentaires comparés aux données déjà fournies dans le dossier initial ne sont pas de nature à renseigner le lecteur, bien au contraire. Quelques exemples : concernant le scénario 1B, on pouvait lire en page 48 du dossier de base « *15 kilomètres réalisés en tranchée couverte* » ; en page 70 du même dossier, on lit « *longueur 12 kilomètres, dont 7 en tranchée couverte pour 1 300 millions d'euros* ». Aujourd'hui, dans le dossier complémentaire, on est passé à 1 650 millions d'euros pour 13,5 kilomètres de tranchée couverte. Le kilomètre de la RN serait-il variable ?

De plus, sur la base des derniers chiffres, le kilomètre unitaire de tranchée couverte est comptabilisé désormais, si mes comptes sont bons, à 230 millions d'euros. Je ne suis pas un partisan inconditionnel de ce scénario qui est pour moi une solution repoussoir, mais admettez que la comparaison montre que l'étude de ce dossier est au minimum à géométrie variable. Concernant l'ensemble des scénarii, qui selon un tracé neuf passe à Montigny-le-Bretonneux, tous s'accordent à reconnaître que, selon cette hypothèse, on ne pourra faire l'économie d'une couverture du tracé commun qui longe une partie habitée de Montigny-le-Bretonneux. Les éléments complémentaires ne font nullement état de ce surcoût. Il vient d'être évoqué par Monsieur Rol-Tanguy. Or, on le verra plus tard. Les estimations permettaient de faire un classement. Or, comment peut-on dès lors faire une comparaison sereine avec le scénario 1A, par exemple, qui lui n'est pas impacté par cette disposition ? Combien coûterait cette couverture supplémentaire sur environ 2 300 mètres ? Selon les estimations, cela va de 200 à 500 millions d'euros, selon les prix unitaires de la DDE. Cela change les classements financiers, vous voudrez bien l'admettre. Concernant le scénario 1A qui est la transformation en deux fois deux voies de la RN10 en voie express, il n'est pas simple de comprendre sur quelle base est estimée ce scénario. Entre les travaux liés et financés par le GPV, ceux prévus au GPV et modifiés par le scénario et les suppléments pour traiter les carrefours complémentaires, c'est un peu compliqué mais le dossier est comme ça. Le nouveau document laisse paraître 86 millions d'euros pour couverture partielle, trois carrefours et des murs anti-bruit, alors qu'il annonce maintenant 110 millions pour un complément de couverture en zone urbaine et des modifications de deux ou trois carrefours, mais aussi 315 millions pour arriver aux 425 millions pour traiter les cinq autres carrefours dans Coignières, etc. Si on compare les chiffres, ils ne sont pas cohérents entre eux, ni ceux annoncés dans le tableau page 7 dans le nouveau document sur le requalification de la RN10 daté d'avril 2006. C'est un recoupement encore moins évident, quand il est annoncé dans le même document un programme de grande envergure pour la requalification de la RN après la réalisation de l'A12 pour la seconde phase de la requalification. C'est une estimation limitée à 50 millions. Le boulevard urbain et la protection légitime attendus par les riverains de Coignières à Trappes quand on aura fait l'A12, ne pourront se faire à ce prix largement sous-estimé.

**Gilbert CARRERE**

Voilà. Nous sommes à nouveau dans les chiffres. Est-ce que vous avez des informations à apporter maintenant ou est-ce que vous souhaitez compléter par écrit ? Monsieur Rol-Tanguy ?

**Francis ROL-TANGUY**

Il y a un certain nombre de choses qui seront fournies par écrit, mais vous avez relevé des contradictions dans notre discours et je voudrais relever les contradictions qui étaient dans le vôtre. 13 kilomètres à 230 millions du kilomètre, je pense que cela fait beaucoup plus que 1,6 milliard. Avec ce type de débat, je ne suis pas certain de faire avancer le dossier. Je crois qu'il y aura des éléments chiffrés et ils ont déjà été fournis.

*Contestations dans la salle*

Il y a des incohérences dans l'exposé qui vient d'être fait et je n'y peux rien ! Les chiffres sont les chiffres. C'est pour cela que j'ai répondu au Président de la CNDP qu'un certain nombre d'éléments seront refournis par écrit car je crois qu'à faire une bataille de chiffres, comme ça, alors qu'il y a manifestement un certain nombre d'incohérences dans le discours qui vient d'être tenu, on n'y gagne rien !

*Intervention dans la salle inaudible faute de micro.*

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, compte tenu de la longueur de votre intervention, voulez-vous que la Direction de l'Équipement prépare une réponse sur tous les points que vous avez évoqués, ceux-ci étant enregistrés, et que la Commission vérifie les éléments de la réponse pour que vous soyez en mesure de nous dire, si vous le jugez utile, sur quels points cette réponse ne vous satisfait pas ? Je vous donne ma parole que nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour clarifier le sujet. Vous êtes d'accord là-dessus ? Très bien. Monsieur ? Attendez, il vaut mieux que vous ayez le micro.

**De la salle**

Je voudrais juste faire une remarque par rapport à ce qui a pu être dit par Monsieur Busson. Je suis d'accord à 150 % avec Monsieur Busson, sur le fait qu'aujourd'hui, on ne peut plus nous présenter un projet en faisant l'économie d'une tranchée couverte totale pour la traversée de Montigny-le-Bretonneux. Il est clair qu'aujourd'hui, on n'est plus du tout sur cette base-là. Il ne me semble pas que l'on puisse approcher le projet autrement que par une tranchée couverte totale.

Par contre, je pense qu'il y a une confusion sémantique sur le terme de « coût social ». Le coût social, c'est un coût qui est supporté par les individus. Aujourd'hui, c'est le coût supporté par tous les riverains de la RN10. Malgré tous les murs anti-bruit et pour ma part, j'habite derrière un mur anti-bruit depuis 12 ans, je peux vous assurer qu'il y a bien plus de bruit depuis que ce mur a été construit.

*Applaudissements*

Il y a des caisses de résonance qui se sont faites. Les murs anti-bruits n'ont pas été construits comme cela a été le cas à la gare Montparnasse, par exemple, avec des caissons absorbants. Ces sont des murs anti-bruit linéaires et cela crée des caisses de résonance. Cela veut dire qu'au jour d'aujourd'hui, outre le bruit et le bourdonnement permanent, le jour, le soir, le week-end, au moment des départs et des retours de vacances, nous subissons également les pluies acides. Je peux vous dire que j'habite à 50 mètres derrière la RN10 depuis 30 ans, et on ressent l'acidité sur les bacs à fleurs, les tuiles du pavillon, les voitures qui sont stationnées. Donc, le vrai coût social, il est

là. Effectivement, le coût auquel vous faites référence est un coût environnemental qu'il faut prendre en considération, mais il faut prendre également en compte le coût social, celui que supportent les hommes à longueur de temps. Je crois que c'est important.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Voilà une intervention très précise et qui éclaire le sujet soit sur le principe de la tranchée couverte, soit sur le principe des murs anti-bruit. Est-ce que la Direction de l'Équipement veut répondre ou pas ? Elle enregistre !

**Elizabeth PELEKHINE**

C'est une question très fréquente sur la qualité des murs antibruit. C'est effectivement une préoccupation tout à fait générale.

**Gilbert CARRERE**

Qui encore ? Monsieur ? Ce n'est pas le même monsieur mais vous aurez la parole tous les deux si vous le voulez bien ! Une seconde !

**De la salle**

En tant que Maire adjoint de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, je me préoccupe un peu des finances et des charges que cette affaire pourrait avoir comme conséquence sur les finances de nos collectivités locales. L'expérience nous montre qu'il n'y a pas de travaux publics réalisés par l'État, le Département, la SNCF ou la RATP qui n'ait des conséquences sur les finances locales. Quand on refait une route départementale, la municipalité doit refaire ou prendre à sa charge les trottoirs, les stationnements, les voies d'accès, etc. Il sera sans doute vrai que si une autoroute passe au travers d'une ou plusieurs communes, les communes et les collectivités locales devront supporter les frais d'accès, d'aménagement, de rénovation. Cela devrait être pris en charge parce que cela risque d'être démesuré par rapport aux possibilités de certaines collectivités locales.

**Gilbert CARRERE**

Il est assez difficile d'apprécier cela au stade où nous sommes et c'est un calcul à faire au moment venu, au moment où le projet sera effectivement déposé.

Une question encore et nous allons revenir aux écrits. Oui, monsieur.

**De la salle**

Oui, Monsieur le Président, je suis Président Fondateur de deux associations : « Sauvons l'Île de France » et « Les amis du grand parc de Versailles ». Lors de la première réunion, je vous avais posé une question et cette question était la suivante : j'avais dit que ce débat me paraissait surréaliste, psychédélique, étant donné qu'il est basé sur un principe opposé à celui que l'on nous a prêché depuis des dizaines d'années, voire des centaines d'années, à savoir la décentralisation.

J'avais dit que j'étais né en 1920 et que, depuis 1920, j'entendais parler de décentralisation alors que je voyais exactement le contraire. J'avais pris un exemple et cet exemple était l'exemple de Renault qui se trouvait comme chacun le sait dans l'île de la Jatte et que l'île de la Jatte étant devenue trop petite, Renault s'est décentralisée. Moi, je pensais qu'elle allait se décentraliser dans le plateau du Larzac ou dans la Creuse. Eh bien ! Pas du tout ! Elle s'est décentralisée dans les Yvelines qui ne s'appelaient pas à l'époque les Yvelines. Et puis, elle a trouvé que c'était beaucoup trop loin et où a-t-elle mis son technocentre ? Je vous le donne en mille ! Dans le grand parc de Versailles ! Alors, je vais vous donner deux ou trois petits chiffres. Les bâtiments couvrent 400 000 mètres carrés de plancher, 13 kilomètres de voiries et 138 000 mètres carrés de parking, avec une prévision de 7 500 emplois qu'il faudra bien loger aussi aux alentours. J'ajoute : faut-il continuer alors que 20 % de la population s'entasse déjà dans 2 % du territoire ? N'attendons pas l'absurde quand on précise que 75 à 80 % des hautes fonctions exercées en France sont concentrées en Ile-de-France ! Vous m'avez dit, Monsieur le Président, que vous avez lu le livre de Jean-François Gravier, « Paris et le désert français ». Ce Monsieur Jean-François Gravier trouvait qu'à partir de 1850 – ce qui ne date pas d'hier – je cite : « *l'agglomération parisienne s'est comportée non comme une métropole vivifiant son arrière-pays mais comme un groupe monopoleur dévorant la substance nationale* ». Vous m'aviez dit, Monsieur le Président, que vous trouviez que c'était une question importante, et que vous me répondriez par écrit. J'attends votre réponse, Monsieur le Président !

### **Gilbert CARRERE**

C'est vrai. Je fais l'aveu que je ne vous ai pas répondu encore. Mais je fais l'aveu de ceci : je ne sais pas si, il y a quelques années, on parlait de décentralisation. Je peux vous donner comme témoignage celui de l'ancien préfet que je suis et je peux vous assurer que depuis l'époque où je l'étais – bien après 1920, croyez moi - les régions et les départements ont reçu au fil des ans des responsabilités et des compétences qu'à mes débuts je ne connaissais pas. Je ne juge pas ! C'est ainsi. Il faut dire que cela a changé, mais dans quel sens, je n'en sais rien. En mal ou en bien, cela ne me regarde pas. Mais je réponds à votre remarque. Pour ce qui est des décentralisations industrielles, ma réponse est en cours et elle va venir. Elle sera très incomplète. Je ne sais pas pourquoi Renault est passée de tel endroit à tel endroit mais il devait y avoir quelques raisons qui devaient être la recherche du meilleur coût et du meilleur emplacement. Entre nous, ceci dit, vous voudriez que Renault aille dans la Creuse. Je veux bien ! Et les habitants de cette région ? Que font-ils pendant ce temps-là ? Où sont les emplois ? Ici ou dans la Creuse ? Je ne sais pas. Ce sont des questions qui sont importantes à voir. Je ne veux pas engager un débat là-dessus. Mais, ce que je veux dire, c'est que ma réponse sera probablement complexe et incomplète à votre goût. Simplement, ce que je crois, c'est que depuis 1956 qui est l'année du bouquin de Jean-François Gravier, un certain nombre de choses ont changé. Nous pourrions en parler longuement mais, de grâce, pas ce soir, parce que d'autres questions sont à venir, si vous êtes d'accord avec moi. Très bien.

### **De la salle**

Je voudrais juste rajouter un petit mot.

### **Gilbert CARRERE**

Oui, un mot.

## **De la salle**

Déjà c'est « incirculable » et les nuisances sont très graves, mais ce ne sont pas que des nuisances de bruit et de gaz mais aussi des nuisances humaines car il se passe tout un tas de drames avec des filles que l'on viole et que l'on photographie, d'enfants que l'on tue, etc.

### *Contestations dans la salle*

Lorsque le baril de brut passera à 200 dollars ou à 300 dollars, ou lorsqu'il n'y aura plus de pétrole du tout, ce qui arrivera forcément, qu'est-ce que l'on fera de toutes nos magnifiques routes ?

## **Gilbert CARRERE**

Ceci dépasse sans doute les compétences de la Commission, je m'en excuse.

Encore une question et on va revenir aux écrits.

## **De la salle**

Bonsoir. Je voulais très rapidement aborder trois points et j'espère que l'on va avoir enfin des réponses de la part du maître d'ouvrage. Car ce soir, il n'apporte absolument aucune réponse. La première question concerne cette fameuse tranchée de Montigny. Monsieur Rol-Tanguy a reconnu lui-même que c'était nécessaire mais il nous a dit qu'il ne pouvait pas affiner le coût de ce projet à quelques millions d'euros près. Cette tranchée représente 2,5 kilomètres à Montigny et cela coûtera *grosso modo* 120 millions d'euros du kilomètre, donc cela fera de l'ordre de 200 à 300 millions d'euros. Il ne s'agit pas de quelques millions, Monsieur. Il s'agit de 300 millions d'euros qu'il faut rajouter sur tous les tracés hors de la RN10. Quand vous dites que l'on ne peut pas réactualiser les données, je trouve cela un peu malhonnête de votre part. Vous reconnaissez que c'est nécessaire de le faire mais vous ne le prenez pas en compte dans votre estimation chiffrée. Donc, pouvez-vous nous donner ce soir votre estimation des tracés neufs avec une tranchée à Montigny qui est absolument nécessaire dans tous les projets en dehors de la RN10 ?

### *Applaudissements*

S'il vous plaît, deuxième point ! Je voudrais juste revenir sur une remarque de Monsieur Felix qui était assez intéressante dans son exposé. Pour le viaduc, il a clairement exprimé qu'il avait pris 26 mètres de large parce qu'il ne fallait pas grever le budget, ce qui permet de minimiser le prix, on l'a bien compris dans votre présentation.

### *Applaudissements*

J'aimerais bien que vous nous disiez si 26 mètres de large, c'est réaliste ou pas.

Troisième point, je voudrais vraiment insister. On a vu l'aménagement de la RN10 que vous proposez. A Elancourt et à Maurepas, vous avez prévu des murs anti-bruit, on va l'entendre et ce ne sera pas efficace. Pourquoi ne mettons-nous pas tout l'argent pour aménager la RN10 et faire des tranchées couvertes à tous les endroits où il y a des habitations ? Voilà. Mettons tout l'argent pour la N10 pour fluidifier le trafic et protéger les riverains et non pas leur proposer des murs anti-bruit dont on sait qu'ils ne sont pas efficaces.

**Gilbert CARRERE**

Je ne sais pas qui souhaite intervenir mais il faut que l'on réponde à ces trois questions-là.

**Francis ROL-TANGUY**

Je vais déjà au moins répondre à la première puisque j'ai été directement interpellé. Je voudrais revenir sur ce que sont, en tout cas pour nous, les règles du jeu de ce débat public. Ce que j'ai dit ce soir, quand à l'instigation du Président de la CNDP et de la Commission particulière, c'est qu'il y a eu ce débat à mi-parcours et on a demandé à chacun des participants et au maître d'ouvrage également de dire quelles leçons et quels enseignements il tirait de cette première partie du débat. On a dit que l'on avait entendu, dans tout ce qui avait été dit, la nécessité de prendre en compte de façon différente pour le projet final ce qui figurait dans nos hypothèses d'aujourd'hui pour la traversée de Montigny. Je vais peut-être vous décevoir et je m'excuse. Je ne franchirai pas le pas de vous dire quelle sera la décision du maître d'ouvrage ! La décision du maître d'ouvrage sera prise à l'issue du débat public, sur la base du rapport qui sera réalisé par la Commission particulière du débat public et dans les termes des délais qui sont fixés par la loi en la matière, c'est-à-dire dans les trois mois qui suivent le rapport.

D'autre part, il ne s'agira pas d'une décision des experts que nous sommes, mais ce sera une décision du Ministre de l'Équipement. Je voulais simplement confirmer que, de ce qui a été dit à mi-débat, c'est aussi notre rôle de dire ce qui a été entendu ou perçu du débat ; mais, ce ne sera pas à nous et en tout cas à ceux qui sont devant vous ce soir, de prendre les décisions. C'est la raison pour laquelle je ne répondrai pas sur le fond à votre question. Je ne peux pas dire comment sera le projet maintenant sur Montigny, comme je ne peux pas dire comment il sera sur telle autre partie ou sur tel autre tracé. Ce que nous avons voulu simplement faire, c'est dire que nous avons entendu que ce qui a été présenté à l'origine sur Montigny ne faisait pas le compte. Mais nous ne prendrons pas les décisions à la place du Ministre, je m'en garderai bien ! Cela n'est pas dans mon rôle !

*Contestations*

Écoutez ! Comme dirait l'autre, c'est ma réponse ! Vous ne me ferez pas dire ce que je ne peux pas dire. Chacun ses responsabilités, vous avez les vôtres et j'ai les miennes. Je ne dépasserai pas celles qui sont les miennes. Vous citez depuis le début des termes de coût. Ce que l'on a essayé de faire, c'est de produire des coûts moyens qui permettent de faire une approximation, grossière peut-être, mais qui à ce stade permet de classer les projets ou de rechercher leur classement. Cela permet de dire effectivement combien cela coûterait si l'on faisait tout en tranchée couverte sur Montigny. Vous avez tous les éléments et, à ce moment-là, la capacité de refaire des classements de projets. Même si cela mérite des précisions, ce sont des choses qui ont été faites tout à l'heure et c'est pour cela que l'on fournit ces informations-là.

Voilà quel est l'état de ma réponse. Je pense que tout le monde a les moyens de voir de combien on renchérit pour les coûts des solutions qui empruntent le tronc commun de Montigny. Je voulais vous dire que, nous, en tant qu'ingénieurs responsables et moi, en tant que Directeur Départemental, on a tenu à dire à la séance de mi-parcours qu'il nous semblait nécessaire de dire que l'on avait entendu ce propos-là. Pour finir, ce sera bien une décision du Ministre qui dira « oui » ou « non » ou « *voilà comment je propose de faire* ». Mais je ne vous dirai rien ce soir parce

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
que cela n'est pas dans mes responsabilités que de faire ce type de choix. Par contre, le Ministre lira le rapport de la Commission et demandera à ses ingénieurs ce qu'ils en pensent. Il demandera aussi aux politiques qui sont pour une part dans cette salle ce qu'ils en pensent.

### **Gilbert CARRERE**

L'observation a bien été enregistrée de la part de la Commission. Sur ce point, autre chose à ajouter sur cette intervention ? Monsieur Labrousse ?

### **Michel LABROUSSE**

Monsieur semblait interpréter les propos de Jean-Pierre Felix sur l'économie que l'on chercherait à faire sur le viaduc du vallon du Pommeret dans l'hypothèse où cette solution se réaliserait. Au contraire, me semble-t-il, on a montré que l'on avait mis un coefficient de pondération pour sa qualité architecturale. En termes d'insertion dans l'environnement et de qualité architecturale, ce qui vous a été dit, c'est que l'on ferait tous les efforts nécessaires. Après, tout maître d'ouvrage, en fonction du trafic qui s'écoule sur un ouvrage, va chercher techniquement quelle solution est la plus économe pour la collectivité. Si on peut économiser un ou deux mètres de largeur, en ayant le sentiment que l'on peut écouler le trafic dans des bonnes conditions de sécurité, mettre des protections latérales contre le bruit sur le viaduc parce que cela existe aussi, on ne s'en privera pas. Mais, on ne peut pas reprocher à un maître d'ouvrage de rechercher à faire des économies sur la conception même de la structure. C'est cela, l'esprit de l'intervention de Jean-Pierre Felix.

### **Gilbert CARRERE**

Bien. Monsieur Beaucire, membre de la Commission, voudrait bien intervenir.

### **Francis BEAUCIRE**

Je voudrais revenir sur l'échange qui vient d'avoir lieu entre le Directeur de la Direction Régionale de l'Équipement et vous, Monsieur. En fait, lorsque vous avez répondu qu'il y avait une différence entre les experts des services de l'État et le niveau politique qui prend la décision, existe-il des exemples récents dans lesquels le responsable politique n'a pas suivi, après un débat public ou après rien du tout, les recommandations faites par les experts de ses propres services ? Je pense que c'est une question intéressante qui mérite une réponse parce que, quand vous avez dit cela, j'ai ressenti une sorte de soupçon de doute sur le fait que le politique pouvait ne pas suivre ses experts. Il y a un petit doute qui a parcouru les rangs comme un discret frisson.

*Rires.*

### **Francis ROL-TANGUY**

On reproche aux ingénieurs de l'Équipement leur ténacité sur le fait de dire qu'il faudrait prolonger l'A12. Si on a eu cette ténacité, c'est peut-être parce qu'il y a eu un certain nombre de politiques qui ne nous ont pas suivis pour la réalisation de ce tracé. On est peut-être ici dans un lieu où l'on peut dire justement que les Ministres ou plus généralement les politiques ne suivent pas toujours les recommandations des ingénieurs que nous sommes.

Pour reprendre la procédure de débat public, il y a eu dans cette région d'Ile-de-France un débat public sur un autre sujet qui porte le joli nom de « Charles-de-Gaulle Express ». C'est l'idée d'une liaison ferroviaire dédiée entre la capitale et l'aéroport de Roissy. Aujourd'hui, je ne dis pas qu'il n'y a pas de capacité de transport en commun entre Roissy et la capitale mais disons qu'elles ne sont pas forcément appropriées et dédiées à cela. Ce débat a eu lieu sur la base d'une proposition qui a été faite par le maître d'ouvrage comme celui que vous avez devant vous aujourd'hui et, à l'issue du débat, nous travaillons sur une solution qui est sortie du débat public mais qui n'était pas celle qui était présentée. Elle est très sensiblement différente, pour ne pas dire fondamentalement différente et, qui plus est, elle est moins chère. C'est vrai que l'autre solution créait des capacités nouvelles et développait d'autres services. Là, on a essayé de réutiliser au mieux les capacités existantes, donc on est sorti avec une autre solution, vraiment, que celle qui était présentée. Des exemples de ce type, je pense qu'il y en a beaucoup. Dans tous les cas, sur les sujets qui sont devant nous ce soir, il y a deux débats. Il y a un débat sur lequel nous tenons une position depuis le début et c'est une position d'opportunité. Effectivement, je dirai que l'on n'a pas varié beaucoup de position sur le sujet. Et après, il y a un débat de tracé et, en la matière, il y a des choses qui sont possibles, il y a des choses qui sont très difficiles et il y a des choses impossibles. Au-delà de ça, il n'y a pas toutes les solutions possibles dans le dossier ce soir : il y en a peut-être encore d'autres avec des aménagements différents. Le débat que l'on vient d'avoir sur Montigny montre bien que, à la sortie de ce débat, je suis assez persuadé que les solutions qui seront adoptées sur Montigny ne sont pas celles qui sont présentées aujourd'hui. Ce ne sera peut-être celle que vous dites mais je suis certain que l'on ne restera pas avec cette solution.

### **Pierre-Gérard MERLETTE**

J'ai un autre exemple où le maître d'ouvrage n'a pas été suivi par l'Etat. C'est le prolongement vers Nice de la ligne grande vitesse où le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, privilégiait un décrochement au niveau d'Aix-en-Provence vers Toulon et Nice. La décision qui a été prise pour continuer les études, c'est le passage par Marseille, ensuite Toulon, Toulon nord, puis Nice. Vous voyez que les ingénieurs n'ont pas toujours le dernier mot.

### **Gilbert CARRERE**

Je reviens aux fiches qui sont arrivées et il y en a une quantité importante. Je ne voudrais pas que Catherine Nanert ait le sentiment d'être oubliée plus longtemps, d'autant plus qu'elle a trois observations à faire. Je les résume rapidement et puis nous verrons si nous pouvons lui répondre ce soir rapidement ou si nous lui écrivons une réponse plus substantielle. Catherine Nanert dit : « *Monsieur Felix vient de nous annoncer 8 millions d'euros le kilomètre alors que Monsieur Labrousse indiquait 20 millions d'euros le kilomètre pour le tracé en milieu naturel. Qui faut-il croire ?* » Alors, Messieurs, qui faut-il croire ? Messieurs, rapidement, s'il vous plaît !

### **Un intervenant**

Le ratio 20 millions d'euros inclut la présence d'un ouvrage complexe. C'est ce que vous a présenté Jean-Pierre Felix tout à l'heure. Quand on n'a pas d'ouvrage exceptionnel, le ratio est de 8 millions d'euros. On vient mettre là où cela est nécessaire un ouvrage exceptionnel. C'est cohérent mais ce sont deux présentations différentes qui permettent de voir quel est le poids des grands ouvrages, que ce soit des viaducs ou des tranchées couvertes, dans un linéaire. On a essayé de le faire de la manière la plus pédagogique possible – et peut-être que l'on n'y est pas arrivé –

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 pour vous permettre d'avoir tous les éléments afin de pouvoir faire vous-même telle ou telle évaluation dans l'hypothèse où l'on ferait telle ou telle amélioration.

### **Gilbert CARRERE**

Madame Catherine Nanert toujours dit : « *Selon les derniers chiffres fournis par le maître d'ouvrage, la transformation de la Nationale 10 en voie express avec couverture urbaine de Trappes et dénivellement des carrefours coûterait 425 millions d'euros, alors que le tracé par le vallon du Pommeret qui d'après le maître d'ouvrage serait moins onéreux reviendrait à un coût total de 500 millions d'euros en raison de la requalification de la Nationale 10. Ne serait-il pas de pure logique de privilégier la solution la moins coûteuse qui de surcroît protégerait Trappes qui connaîtra toujours un trafic substantiel* ». J'ai l'impression qu'il y a deux chiffres dans un, si j'ose dire, là. Qu'en pensez-vous, Monsieur Labrousse ? 500 millions pour le vallon du Pommeret, c'est sans doute « tout compris » ?

### **Michel LABROUSSE**

Dans l'hypothèse où la famille 4 serait réalisée par le vallon du Pommeret, le coût dans l'état actuel de nos estimations est, avec hypothèse de départ de 600 mètres de tranchées couvertes, de 365 millions d'euros, auxquels il faudrait rajouter les coûts de requalification de la RN10, notamment à Trappes. Dans le cas où on fait un tracé hors emprise de la RN10, le programme porte sur une couverture urbaine de 280 mètres de long...

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Labrousse, pardonnez-moi, mais ceci veut dire que sauf si le Ministre de l'Équipement adopte le projet de requalification de la RN10 sur place avec un coût qui est donné, dans tous les autres cas de figure, il y a des travaux à faire pour les travaux indiqués, plus les travaux de requalification de moindre importance de la RN10. C'est bien cela ? Vous voyez que ce n'est pas contradictoire !

### **Michel LABROUSSE**

Dans les scénarios 1A et 1B de transformation de la RN10, on reprend sous une forme technique différente la couverture de Trappes et le traitement des deux carrefours mais on le fait avec des longueurs de tranchée couverte qui sont plus importantes. Dans le cas de l'aménagement en voie express, on doit déniveler dans le sens principal la RN10 au carrefour du RD23 et de RD912, alors que dans le projet de requalification, ce serait le sens Province Paris des routes départementales qui serait dénivélé. Dans le cadre d'une requalification simple de la RN10, on passerait d'une tranchée couverte de 280 mètres de long à une tranchée couverte de 1 800 mètres qui, en continuité, permettrait de faire la couverture urbaine de Trappes et le franchissement des deux carrefours dénivélés, ce qui explique principalement le coût de l'aménagement de la RN10 en route express.

### **Gilbert CARRERE**

Je crois que maintenant c'est clair pour Catherine Nanert. Est-elle là ? Alors, satisfaite ? Bon, très bien. Alors, troisième intervention, toujours de Catherine Nanert. Elle dit : « *Dans toutes les*

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
*estimations de coût par le maître d'ouvrage, en cas de nouvelle infrastructure routière, il manque le coût supplémentaire engendré par celle-ci - c'est-à-dire l'infrastructure - et ceci sur la santé des habitants de notre région, à raison même de l'accroissement des trafics ». Alors, Monsieur Labrousse, avez-vous oublié la santé des habitants ?*

**Michel LABROUSSE**

Non, on ne l'a pas oublié. J'en reviens à l'estimation des coûts indirects et des externalités, qui font partie des éléments qui devraient nous être fournis par l'expert que vous avez choisi, Monsieur le Président.

**Gilbert CARRERE**

Dans le même sens et toujours à propos de la Nationale 10, Monsieur demande si on peut avoir des détails sur l'estimation de 450 millions qui est donnée pour le revêtement de la RN10 et sa transformation en voie express. Alors, nous n'allons pas demander à l'ingénieur de faire le détail ce soir, mais nous allons simplement indiquer à ce monsieur que nous lui indiquerons par écrit ou par mail les détails et estimations que nous avons nous-même de la Direction de l'Equipement.

**Michel LABROUSSE**

En deux mots, le principe tel qu'il a été rapidement expliqué par Jean-Pierre Felix consiste à partir de ratios qui correspondent à des ouvrages dans de sections homogènes. Après, lorsque l'on considère une famille et un scénario, on le découpe en petits morceaux, on mesure sa surface et sa longueur et on applique les ratios qui vous ont été présentés et qui, je le rappelle, sont extraits de retours d'expérience et de projets avec des contraintes semblables et un environnement semblable. Ca, nous pourrons l'expliquer dans la réponse écrite comme nous l'avons souvent proposé. S'il est nécessaire que nous ayons des explications, nous pourrons le faire, Monsieur le Président, bien évidemment.

**Gilbert CARRERE**

Tout à fait. Alors, Monsieur Laurent de La Verrière demande très laconiquement : « *Le tracé dit 3C est donc le moins contraignant techniquement et financièrement ?* » C'est bien cela, Monsieur Labrousse ?

**Michel LABROUSSE**

Le moins contraignant, je ne partage pas totalement ce point de vue. Ce n'est pas parce qu'un tracé est moins coûteux qu'il ne peut pas présenter des difficultés ponctuelles ou des effets négatifs d'insertion dans l'environnement. Après, le fait qu'il soit pour une grande partie de son linéaire dans un milieu naturel, sans qu'il y ait de contraintes urbaines qui peuvent ou pourraient justifier de ouvrages exceptionnels, fait que son coût est inférieur à des ouvrages qui doivent d'une part, s'insérer dans le tissu urbain et de manière beaucoup plus imbriquée et qui d'autre part, doivent se réaliser sous circulation comme la transformation de la RN10. C'est un paramètre très important, que ce soit le maintien de la circulation sur la RN10 ou le rétablissement de la circulation pour

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
d'autres scénarios, dans tous les cas, les coûts tiennent compte des rétablissements. Cela fait partie  
des coûts fixes qui sont inhérents à ce type de solutions.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur Michel Terrasson de Mesnil Saint-Denis écrit et vous allez dire si les chiffres qu'il a repris sont exacts (je pense que oui) : « *Voici le résultat de mes réflexions sur les coûts en utilisant les valeurs du maître d'ouvrage : solution 1A, 511 millions ; solution 3C, 711 millions ; solution 2D ou 2C', 986 millions ; la solution d'aménagement de la RN10 avec une capacité de trafic améliorée est donc la plus économique. Donc, combien coûterait le traitement d'autres nuisances, notamment hors Trappes, par exemple les nuisances d'autres protections, d'autres liaisons transversales, une exploitation à vitesse réduite ?* » Evidemment, ce sont des questions un peu larges. Je ne sais pas si le maître d'ouvrage est à l'aise pour y répondre, ce soir en tout cas.

### **Michel LABROUSSE**

Je vais essayer d'apporter des éléments de réponse synthétiques et on verra ensuite comment les développer par écrit. Je ne sais pas comment Monsieur Terrasson a calculé exactement les coûts qu'il a cités. Ah ! D'accord ! Effectivement ! Pour la solution 1A, les 511 millions d'euros correspondent aux 425 millions d'euros de la solution plus les 86 millions de requalification de la RN10 ; mais, là, il se trompe puisque l'on a vu que pour la solution 1A et 1B, on reprend d'une autre manière les objectifs de requalification simples de la RN10. Il n'y a pas addition de coup comme c'est le cas avec les tracés en reprise de la RN10.

Ensuite, il y a la question qui revient sur les externalités. Alors, il y a deux approches. Il y a une approche qui est – je sais que Monsieur le Président n'aime pas l'expression – l'évaluation financière de ces coûts indirects ou « monétarisation ». Là, nous attendons un éclairage qui va être apporté par l'expertise. Il y a ensuite une deuxième approche qui a été faite – Monsieur Fayard l'a évoquée tout à l'heure – c'est l'évaluation socio-économique. C'est une approche qui permet de faire une comparaison relative des différentes familles et qui intègre les avantages et les inconvénients qui sont apportés par les différentes solutions.

### **Gilbert CARRERE**

Une dernière question pour le moment, avant de passer la parole à la salle ou peut-être à Monsieur Fayard s'il le souhaite et peut-être également à la Commission et à mes collègues. Cette question demande : « *La traversée en tranchée couverte de Montigny permettrait d'éviter de recréer les problèmes de Trappes sur Montigny avec une ville coupée en deux, du bruit, de la pollution, etc. Quel serait le coût de cette modification dans le projet A12 ?* » Monsieur Rol-Tanguy, je crois que vous avez déjà répondu partiellement à cette question, je pense.

### **Francis ROL-TANGUY**

Le coût d'une tranchée couverte est estimé entre 90 et 120 millions d'euros au kilomètre. Donc, on a bien répondu à cette question, que ce soit sur Montigny ou ailleurs, c'est le même coût.

**Gilbert CARRERE**

Bien ! Monsieur Fayard, pas de question ? Mes chers collègues ?

**Pierre-Gérard MERLETTE**

Moi, j'ai une question. On parle de coût et de nuisance. Moi, j'aimerais bien savoir s'il n'y a pas de création de valeur lorsque l'on crée de l'infrastructure. Est-ce qu'il n'y a pas de coûts positifs ?

**François BERTRAND**

Comme le disait Michel Labrousse, dans les questions de monétarisation, de coûts et de bénéfices, la route apporte certains bénéfices. En termes plus simples que « monétarisation du coût », on peut évaluer l'amélioration des conditions de circulation et on peut les évaluer sous la forme de gain de temps pour les usagers en utilisant la nouvelle infrastructure. C'est ce que l'on a fait jusqu'à présent dans le dossier et c'est réalisé également dans les simulations de circulation que l'on a pu faire. Ces gains de temps dont vont bénéficier les usagers, c'est soit des trajets plus courts, soit des opportunités nouvelles. Sans aller plus loin, ils pourront avoir de nouveaux choix, en particulier en termes d'emplois. C'est assez net. Tout simplement, si on vous permet de gagner 10 minutes sur tous vos trajets, vous pourrez aussi avoir l'occasion de trouver un emploi un tout petit peu plus loin et d'ouvrir votre marché du travail. Vous pouvez toujours rire ! Peut-être que vous n'êtes pas au chômage ? Mais, en tout cas, quelqu'un qui est chômeur et qui recherche du travail, cela l'intéresse d'avoir un marché du travail le plus large possible pour pouvoir trouver un nouvel emploi. Je réponds à la question de la Commission de débat public sur la création des valeurs. C'est un effet attendu des infrastructures que nous évaluons sous la forme d'un gain de temps et qui pourrait être évalué sous d'autres formes et en particulier, sous la forme de création de valeurs ; mais ce que vous avez dans le dossier, c'est sous la forme de gain de temps.

**Gilbert CARRERE**

Est-ce que c'est assez développé dans le dossier ? Monsieur Bertrand, à votre avis ? Au goût de la Commission, cela n'est pas assez. C'est ce que veut dire Monsieur Merlette, je pense. Dans la création d'une voirie de capacité de transport et de circulation supplémentaire, il a certainement des possibilités de recherche d'emplois qui seraient plus difficile faute de cette infrastructure. Il peut y avoir aussi de la part des entreprises – c'est également le sens de sa question - intérêt à se situer plus proche des infrastructures qui plus loin. Ceci n'est pas une affaire qui concerne la Creuse ou la Lozère. D'après ce que je comprends, c'est une affaire qui est directement liée au projet national du plateau de Saclay. Autrement dit, il faut tout expliquer. Est-ce qu'il y a un rapport entre le projet dont nous parlons et l'éventualité de ce grand développement en termes de création d'emplois et d'entreprises ? C'est la question de Monsieur Merlette.

**Francis ROL-TANGUY**

Je dirais les deux. Pourquoi ? D'abord, parce que le sujet de l'A12 n'est pas exactement posé depuis un an ou deux. Depuis longtemps, sur la base des développements qu'a connus le secteur des Yvelines, il a été porteur de développement en matière de logement, certes, mais également en matière d'emploi. Aujourd'hui, on y trouve plus d'un emploi par actif. C'est vrai que si l'on regarde à une échelle plus étendue, et c'est ce que le gouvernement a lancé avec cette réflexion

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 avec une opération d'intérêt général, c'est aussi le secteur en France et en Europe où se trouve concentré le plus gros potentiel européen d'activités de recherche, qu'elles soient publiques ou privées. Les activités publiques sont concentrées pour la plupart en Essonne et les privées sont plutôt côté Yvelines. On y recense plus de 12 000 chercheurs aujourd'hui. C'est vrai que dans la façon dont se développe l'économie aujourd'hui, il y a un modèle dans l'Europe occidentale et aux Etats-Unis que l'on appelle les « *clusters* » pour dire que ce sont dans ces lieux que sont concentrés les capacités de recherche et de développement fondamentales où on peut développer les nouveaux produits de demain. *A priori*, ce sont effectivement des lieux porteurs et générateurs de milliers d'emplois nouveaux, si on arrive à y dégager les synergies que peut créer le développement d'un tel potentiel de recherche. Et je le redis, c'est le premier en Europe.

Donc, c'est vrai qu'il y a réflexion en la matière pour essayer de trouver les moyens de cette synergie en matière industrielle et en matière de recherche fondamentale. C'est sûr que cela signifie certainement d'accueillir plus de labos, plus de chercheurs, plus de start-up, pour reprendre un terme anglo-saxon et on me pardonnera. Il y a effectivement dans ce vaste secteur, certainement, dans les dizaines d'années qui viennent, de créer quelques dizaines de milliers d'emplois nouveaux, issus justement de cette concentration et cette polarisation. Il est bien évident que le gouvernement s'interroge aussi sur ce que cela veut dire en termes de nouveaux aménagements. Ce secteur représente aujourd'hui 670 000 habitants. C'est tout de même un très beau département français. Il a un ratio d'emploi par actif supérieur à 1 avec 1,17. Même le département des Hauts-de-Seine dont on dit, avec Paris, qu'il a le PIB le plus élevé de France, n'a pas ce ratio par actif, puisqu'il est inférieur à un. On ne peut pas penser y développer quelques dizaines d'emplois supplémentaires, sans y prévoir des moyens de loger, des équipements, qui font la vie de tous les jours et qui vont avec les logements, etc. C'est vrai que ces moyens-là, à la différence peut-être de ce qui a été fait dans les années 60-70, on essaie de les développer, non pas autour de l'usage de l'automobile, mais autour des transports collectifs. En même temps, il ne faut pas se leurrer, ce n'est pas pour ça qu'il y aura demain suppression de l'usage de la voiture, pas forcément alimentée au pétrole d'ailleurs, et qu'il n'y aura plus de mode de transport, si ce n'est individuel, du moins ne transportant que quelques unités de personnes. Donc, c'est vrai qu'il y a nécessité d'avoir cette réflexion en même temps. Et le débat sur l'A12 qui est ancien se retrouve aujourd'hui rattrapé par ce sujet. Il trouve là en la matière, effectivement, une certaine cohérence dans la capacité à doter ce vaste ensemble qu'il nous semble nécessaire de doter d'un périphérique quand on regarde ce qui existe déjà dans l'Essonne et dans les Yvelines. Effectivement, il nous semble nécessaire, si on veut pouvoir permettre ce développement, d'avoir aussi cette réflexion en matière de transport et je pense que notre pays en a besoin. C'est une réflexion en matière de transport collectif, ce qui est certainement différent d'il y a quarante ans, et c'est une approche en termes de transport individuel, les transports collectifs pouvant être des bus.

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Je crois que la Commission n'avait pas tort d'évoquer ce sujet qui n'avait pas apparu beaucoup jusqu'ici. Je reviens aux questions écrites avant de rendre la parole à ceux qui veulent intervenir dans la salle. J'ai d'abord Véronique Baron qui demande : « *Dans son nouveau dossier d'évaluation financière, le maître d'ouvrage ne prend pas en compte pour le vallon du Pommeret le passage en tranchée non couverte de l'autoroute dans la plaine du Mesnil Saint-Denis. Pourquoi ? Alors que la DDE avait affirmé que ce tracé, s'il devait se faire, ferait l'objet d'un traitement très soigneux du fait de son passage dans une zone naturelle sensible et protégée, à proximité de nombreux monuments historiques. L'autoroute passait-elle à plat à cet endroit ?* Voilà. On revient au Pommeret, Monsieur Labrousse.

**Michel LABROUSSE**

Le maître d'ouvrage a présenté un dossier qui prévoit un tracé sur le Mesnil Saint-Denis qui n'est pas en tranchée couverte et dont le niveau serait abaissé par rapport au terrain naturel avec des dispositifs de protection classiques. Après, la réponse que l'on peut faire sur l'amélioration sur certaines parties de ce tracé est la même que l'on peut faire sur Montigny. On a enregistré depuis le début du débat un certain nombre de demandes d'amélioration d'insertions de ce tracé sur certains points sensibles. Nous avons les éléments qui nous permettent de chiffrer le coût de ces améliorations. Ce sera porté à la connaissance du Ministre comme étant des éléments qui ont été évoqués au cours de ce débat.

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Monsieur Merlette, vous aviez des questions ?

**Pierre-Gérard MERLETTE**

J'ai une question posée par Monsieur Laurent Lany et la Commission se permet de répondre : « *On élude la durée des travaux. Pour autant, on sait que le tracé 3C est celui qui pourrait prendre forme le plus rapidement, donc parlons-en.* » La durée des travaux n'est pas éludée du tout. Je prends la place du maître d'ouvrage : en page 70, pour aller vite, la durée des travaux pour la famille 1 est de 8 ans ; pour la famille 2, 4 à 5 ans, pour la famille 3, 4 à 5 ans ; pour la famille 4, 3 à 4 ans.

**Michel LABROUSSE**

On parle de durée des travaux ; après, il y a la durée des procédures. Vous avez raison, c'est un autre sujet qui pourrait être évoqué lors de la réunion sur les modalités de réalisation des travaux. On peut présenter le planning général de déroulement des études et montrer quelles sont les durées prévisibles. Les réponses qui ont été apportées dans notre dossier de débat porte sur la durée de réalisation des travaux avec une variabilité qui, là encore, va dépendre des conditions dans lesquelles peut s'organiser le chantier. On ne peut pas intervenir avec la même rapidité selon que l'on dispose de toutes les emprises, qu'elles soient totalement accessibles, ce qui est le cas sur une emprise non circulée ou une emprise avec des riverainetés. C'est principalement ce qui explique le rapport de 1 à 2 des durées prévisibles des travaux.

**Gilbert CARRERE**

Sur le même thème, Monsieur Georges Racheval de Montigny pose une question bien difficile, je crois, lorsqu'il demande : « *Quels auraient été les coûts si la décision avait été prise dans les années 80-85, c'est-à-dire à une époque où la ville nouvelle n'était pas encore finalisée dans un Etat permettant de réduire certains coûts d'infrastructures ou qui auraient pu mettre en œuvre plus facilement certaines techniques de réalisation. En a-t-on une idée ?* » En avez-vous une idée ?

**Michel LABROUSSE**

Ecoutez, si je fais appel à mes vieux souvenirs...

**Gilbert CARRERE**

Vos très vieux souvenirs !

**Michel LABROUSSE**

Oui. Je pense que l'on était à l'époque à 400 millions de francs pour le tracé du vallon du Pommeret, avec, une qualité du projet et de l'insertion qui était inférieure à celle d'aujourd'hui. Entre les années 80 et maintenant, n'oublions pas qu'il y a eu quand même des séquences successives de concertation, d'études complémentaires, sur tel ou tel tracé, au cours desquelles nous avons intégré au fil du temps toutes les nouvelles réglementations et aussi, je dirais, toutes les techniques que notre Ministère applique volontairement pour améliorer la qualité de ces projets routiers. Les comparaisons à franc ou à euro constant ne sont plus tout à fait pertinentes.

**De la salle**

On serait peut-être aujourd'hui dans le même système de réparations que celles que l'on envisage pour la RN10.

**Gilbert CARRERE**

Oui. Bien ! Encore une question et après, je reviens à la salle si vous le voulez bien. Monsieur Roger Drossant demande : « *Dans les montants qui sont présentés ce soir, suivant les différents tracés, les frais d'expropriation ont-ils été pris en compte ? Ces frais d'expropriation sont-ils ceux du marché immobilier (cas de destruction de pavillon à un taux arbitraire ou cas de destruction de jardin où serait prévue la remise à état initial après travaux) ?* »

**Michel LABROUSSE**

Il vous a été présenté tout à l'heure une décomposition des prix avec le coût des acquisitions foncières. On peut peut-être y revenir. Ce coût, qui est encore un coût moyen, intègre les acquisitions par le maître d'ouvrage, qu'elles se fassent de manière anticipée par voie amiable ou qu'elles se fassent pas expropriation...

**Francis ROL-TANGUY**

Sur ce point, je voudrais rappeler que lorsque cela se passe par expropriation, le prix des acquisitions foncières est fixé par le juge de l'expropriation. C'est le juge qui fixe le prix en fonction de la connaissance qu'il a du marché. Forcément, toute réalisation d'infrastructure publique se fait dans ces conditions-là et *in fine*, c'est lui qui tranche concernant les acquisitions foncières, sauf si il y a eu accord à l'amiable au préalable.

**Gilbert CARRERE**

Cette réponse vaut pour la même question qui a été posée : « *Concernant le tracé 2A, qu'a-t-il été prévu pour les habitations situées le long de la voie ferrée, expropriation ou maintien des* »

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
*pavillons, indemnisations pour les dommages causés, jardins détruits, etc. ?* » Je pense que c'est la même question qui appelle la même réponse. Et puis, dans la salle, il doit y avoir des mains qui se lèvent, je pense. Oui ? Annoncez-vous, si vous le voulez bien !

### **Jean-Claude ROLAND, Maurepas**

Oui, bonjour. C'est surtout un problème de fond que je pose. J'adore l'écologie et la campagne. Mais entre quelques faisans et quelques vaches et des terres agricoles qui sont infestées de pesticides, je préfère tout de même que l'on s'occupe mieux des poumons de quelques humains qui sont le long de la Nationale 10. J'ai l'impression que l'on parle un peu comme à la conférence de Kyoto. On va parler beaucoup de pollution mais en disant : « *La pollution pas chez nous et surtout chez les autres !* » On va faire comme les Américains qui achètent un droit à polluer. Alors, la pollution, pas chez les autres, mais le long de la Nationale 10 ! Mettez là le long de la Nationale 10 ! Il y a des gens qui ont des poumons costauds. Et en plus de cela, quand nos braves automobilistes vont sortir de la tranchée de Montigny ou de Trappes, ils vont venir aux alentours d'Elancourt, de Maurepas ou de Coignières ! Ils vont sortir à l'air libre ! Alors, qui va venir respirer ces bonnes odeurs ? Tous ces gens qui nous parlent d'écologie ! Je dis que, dans un projet, il y a le coût qui est important, c'est sûr, mais il y a surtout pour qui on fait un tel projet et contre qui ont veut le faire ! Ce sont les premiers à avoir une, deux, trois voitures, parfois des grosses et qui viennent polluer. Que l'on fasse des études, c'est très bien ! Mais que l'on regarde les conséquences sur les êtres humains. C'est facile de dire, « *La Nationale 10, c'est comme ça* ». Mais, nous, on n'en veut pas de la Nationale 10 aménagée en autostrade ! Alors, maintenant il va falloir en discuter !

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Vous êtes un peu en avance sur le prochain débat qui va parler des tracés, mais après tout, je comprends que vous l'évoquiez pour dire ce que vous ne voulez pas. Qui souhaite encore s'exprimer ? Oui, Monsieur ?

### **Gérard FOURGOUSSE**

Oui, bonsoir. Vous disiez tout à l'heure que toutes les parties avaient le droit à la parole, je suis content de rééquilibrer un peu avec Monsieur car on a vraiment l'impression que la salle a mis ce soir comme ordre du jour : « *Il faut transformer la Nationale 10* ». Il n'y a que ce sujet dont on parle pour l'instant.

### **Gilbert CARRERE**

Non, excusez-moi, on a évoqué beaucoup de sujets qui n'avaient pas de rapport !

### **Gérard FOURGOUSSE**

Non, Monsieur le Président, cela revient toujours sur la RN10 ! C'est 90 % du débat de ce soir ! On nous a dit tout à l'heure que la durée des travaux estimée était de 8 ans. Je n'ai pas attendu de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
savoir ce que nous allons faire des 80 000 voitures qui passent aujourd'hui sur la Nationale 10 et j'aimerais savoir s'il y a une solution technique pour la déviation de cette circulation pendant un délai aussi long ? Quelles sont les conséquences économiques que cela peut entraîner sur la vie de Trappes ou de Coignières ? Cela paraît être quelque chose de complètement insensé ! Pour détendre l'atmosphère, je voudrais suggérer quelque chose pour terminer mon intervention : pendant ces 8 ans, on pourrait peut-être faire une déviation par le vallon du Pommeret ?

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Bien ! Votre question est intéressante, avec un petit complément humoristique, mais il faut laisser le soin à la DDE de répondre, si vous le voulez bien.

### **Michel LABROUSSE**

Sans déflorer une réunion que nous devons avoir sur les modalités de réalisation des travaux, la manière de réaliser les travaux sur la RN10, quel que soit le scénario, ce serait déjà de travailler par tranche. On ne va pas avoir un chantier simultané sur les 13,5 kilomètres. Il y aura des tranches dites fonctionnelles. Sur chacune de ces tranches, il y a des créations de chaussées provisoires dans les emprises existantes, pour autant ce faire que peu la circulation se rétablisse pendant que l'on réalise une demie tranchée couverte ou pendant que l'on réalise les déplacements de réseaux, etc. Nous avons dans le dossier de débat, dans un chapitre qui est consacré précisément aux effets et aux impacts pendant les travaux, décrit pour chacune des familles et chacun des scénarios, quelle était l'ampleur et le degré des difficultés pour les riverains et la vie locale. Cela a été décrit dans le dossier.

### **Gilbert CARRERE**

Autrement dit, il n'y a pas seulement un problème de coûts à rapprocher mais doivent intervenir d'autres considérations comme les impacts et peut-être d'autres encore qui seront, au moment venu, des éléments de choix. Oui, Monsieur ? Ah, non ! Vous avez déjà eu la parole ! Oui ?

### **Un habitant de Trappes**

Je voudrais répondre à la salle et compléter l'intervention de Monsieur Fourgousse parce que, né à Trappes, habitant Trappes et ayant exercé à Trappes, j'ai un sentiment d'injustice qui ne cesse d'augmenter. Je parle du problème de la déviation de Trappes, qui passe en plein centre ville, rue Jean Jaurès, avec la ville qui s'est constituée autour des grands axes routiers. C'est l'histoire ! Toutes les villes et les villages de France se sont faits autour des grands axes. Mais, à Trappes, on nous a déjà fait cette première injustice, en déviant la rue Jean Jaurès à 50 mètres. On nous a déjà fait cette première injustice-là. Et là, on nous a laissé sans rien, sans aucune protection, devant l'école Jean Jaurès où l'un de mes camarades d'école s'est fait tuer ! Il n'y avait rien ! Après, qu'est ce que l'on nous a fait ? On nous a dit que l'on allait faire une ville nouvelle à Paris ! Est-ce que l'on a demandé l'avis aux habitants de Trappes pour faire une ville nouvelle ? Nous n'en voulions pas de cette ville nouvelle ! Nous voulions rester une ville à la campagne ! Nous avions les moyens de nous développer nous-mêmes ! Nous voulions nous aussi avoir nos petits oiseaux et nos vaches et nos chevaux ! Eh oui ! Et aujourd'hui, on me dit que la solution, c'est la voie express

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 de Trappes ! On ne s'occupe pas du tout de l'aménagement des habitants ! On nous fait une grande voie à grande circulation et on grille les feux rouges ! J'entends les gens de Montigny et je ne tiens pas du tout à ce que les gens de Montigny vivent ce que j'ai vécu pendant 65 ans, quand même ! Il y a quelque chose là d'injuste !

Et puis, je voudrais dire à tous les écologistes de France et de Navarre que, si il y a vraiment danger de réchauffement de la planète, est-ce que l'on croit que les PNR ou les parcs nationaux vont exister qu'il y ait un scénario de réchauffement ou de refroidissement ? Sincèrement, est-ce que l'on croie encore que l'on va arriver à conserver les petits lézards et le mille-pertuis ? C'est certainement efficace pour les blessures, mais aujourd'hui, on a d'autres moyens !

Je voudrais terminer en disant que sur cette opération d'intérêt national, est-ce qu'il y a un débat public. Est-ce que l'on va aussi imposer aux gens de Saclay, comme on a imposé à Trappes et à toute la région, une urbanisation et une industrialisation, même si cela n'est pas notre « fric » ! Les gens qui ont investi là-bas parce que c'était des petits villages alors que des cités se sont construites, est-ce qu'il y a un débat de prévu pour ces gens-là ? On décide à la place des gens. Moi, je ne veux pas que les gens de Montigny, du Mesnil, de Chevreuse, de Senlis décident à la place des gens de Trappes ! A Trappes, on ne veut pas ! On veut un aménagement ! Et quand on additionne les sous de l'aménagement de la RN10 à Trappes, ce n'est pas à mettre dans le paquet de l'A12 ! Cela n'a rien à voir ! C'est simplement pour le confort de la vie des Trappistes ! C'est ça qu'il faut quand même entendre à un moment ! Je crois qu'il y a une population de malentendants dans cette salle !

## **Gilbert CARRERE**

Excusez-moi, Monsieur, mais le principe du débat, c'est que chacun écoute chacun. Excusez-moi. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de malentendants dans la salle. Il y a des opinions différentes. La vôtre que vous exprimez comme vous l'entendez est parfaitement respectable et je crois que celle de ceux qui s'expriment est également respectable ! Sinon, vous créez d'autres injustices et c'est ce qu'il faut éviter. Je ne juge pas de votre intervention que je mesure comme sérieuse et même un peu angoissée. Après tout, je peux comprendre très bien beaucoup de choses. Je ne sais pas pourquoi Trappes est dans cette situation et je ne sais pas non plus ce qu'il en est du plateau de Saclay et dans quelles conditions il sera réalisé. Mais, nous avons le droit je crois d'évoquer cette perspective. Et puis Saclay n'est pas ici mais Saclay n'est pas loin ! Et tout interfère avec tout. C'est ça qui fait la vie et les choses bougent vite ! Il faut que nous soyons conscients dans le cours de ce débat que, précisément, dans cette région d'Ile-de-France les évolutions sont plus rapides qu'ailleurs ! Il est évident que dans mon Lot-et-Garonne natal, cela ne bouge pas beaucoup ! On n'a pas de problème pour les oiseaux, c'est certain ! On a aussi quelques difficultés à trouver des entreprises. Tout cela est compliqué et il faut essayer de voir cela objectivement, sans penser qu'il y ait des intentions malignes à l'encontre de la ville de Trappes que je connais un peu maintenant et pour laquelle il faut avoir beaucoup de considération et d'intérêt. Encore ?

## **Un habitant de Montigny-le-Bretonneux**

Monsieur le Président, je suis Philippe [*inaudible*] de Montigny-le-Bretonneux. Je vous remercie pour la qualité du débat et la façon dont vous le menez, c'est important.

**Gilbert CARRERE**

Merci. Je fais comme je peux.

**De la salle**

Mon propos sera extrêmement simple. En fait, vouloir le développement d'une région, c'est très bien et on est tous positifs là-dessus. Prendre en compte les nuisances sonores liées à ce développement est devenu maintenant un vecteur commun. Je m'adresse en tant que Ménilmontain à Monsieur Rol-Tanguy dont j'ai bien compris les explications. Ma question est la suivante : Ayant ce vecteur commun de préservation des nuisances sonores, serait-il possible, avant l'issue du débat public, de disposer d'une synthèse et d'une simulation des différents projets reprenant la couverture totale des zones urbaines de l'autoroute de façon à ce que l'on puisse comparer les projets 1, 2, 3 et 4, en ayant le même concept de base « couverture totale des zones traversées et habitées ? Bien évidemment, il faut que cela ait lieu avant la fin du débat public de façon à avoir un échange avec les experts et de façon à ce que Monsieur le Président puisse prendre en compte cet élément de réponse dans les conclusions.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Rol-Tanguy, vous êtes interpellé !

**Francis ROL-TANGUY**

Dans le délai imparti, si on accepte les règles du jeu qui sont celles de dire que l'on prend des sections, on y applique des coûts moyens avec ce que cela peut vouloir dire demain quand on sera face au projet et il est totalement possible d'établir cette simulation en respectant cette règle du jeu-là, en se basant uniquement sur les coûts moyens. Le jour où il y aura un vrai projet, il pourra y avoir quelques différences de coûts. Cette combinatoire-là, à chaque question posée, on sera capable de la faire, comme tout un chacun peut être capable de la faire avec les quelques éléments que l'on vous a donnés. Sauf si je comprends mal la question, ce qui est possible, tous ceux qui m'ont posé la question, on peut arriver à construire un coût qui est une approche du coût en fonction du coût moyen d'une tranchée couverte ou d'un viaduc.

**Gilbert CARRERE**

Oui ? Une seconde, s'il vous plaît ! La question que je vais évoquer est dans la ligne directe de celle qui vient d'être proposée. Il s'agit d'une question de Monsieur Michel Terrasson : « *Je souhaite avoir la confirmation du maître d'ouvrage que la solution 1A, c'est-à-dire RN10 en route express, chiffrée à 425 millions plus 86 millions, comporte 1 800 mètres de tranchée couverte à Trappes ?* » Est-ce que c'est bien cela, Monsieur Labrousse ?

**Michel LABROUSSE**

Oui, c'est la longueur de l'ouvrage qui correspondrait à la couverture devant l'Hôtel de Ville de Trappes prolongée par la couverture de dénivellation des deux carrefours. De mémoire, c'est 1 800 mètres... C'est bien cela, Jean-Pierre ?

**Gilbert CARRERE**

Oui, c'est confirmé.

**Michel LABROUSSE**

C'est 425 millions d'euros, auxquels il faut rajouter les 86 millions dans l'éventualité où l'on ferait un tracé hors emprise de la RN10 et où l'on ferait néanmoins des travaux de requalification de la RN10 dont le coût est estimé à ce jour à 86 millions d'euros.

**Gilbert CARRERE**

Oui, Mademoiselle, allez-y !

**Une habitante de Coignières**

*Intervention quasi inaudible.* Je suis Mademoiselle [*inaudible*] de Coignières. Je vis près de la zone des pétroliers. Un camion, qui explose, cela arrive. Cela est arrivé dans le tunnel du Mont Blanc comme en Espagne il y a quelques années où tout un camping a été soufflé. Est-ce que les gens se posent la question ? Tous les tracés, hormis celui du vallon du Pommeret passent à proximité de zones Seveso ! Je pense que tout le monde sera d'accord lorsqu'il n'y aura plus personne pour en parler !

*Applaudissements.*

**Michel LABROUSSE**

Il existe aujourd'hui près de la zone des pétroliers de Coignières des périmètres de protection à rapprocher et à éloigner. La réglementation qui est applicable ne permet pas d'avoir une urbanisation ou une infrastructure qui serait à l'intérieur du périmètre rapproché. Elle permet suivant certaines modalités d'inscrire une infrastructure dans le périmètre éloigné dans lequel d'ailleurs passe aujourd'hui la RN10. Cela étant dit, va être élaboré prochainement un plan de protection des risques technologiques qui va être une étude plus affinée d'une part du danger et également des différentes modalités d'urbanisation, de réalisation d'infrastructures avec des interdictions et des prescriptions techniques à laquelle devront se conformer les projets d'infrastructure. Il s'agit de réalisation et également d'exploitation. Peut-être que certains d'entre vous ont parcouru des routes ou des autoroutes qui sont dans des périmètres Seveso, mais il y a aussi des dispositifs d'exploitation qui permettent d'interrompre immédiatement la circulation si une alerte est donnée. Ces effets, Madame, sont pris dans l'étude de risque qui fait partie de l'élaboration du plan de prévention du risque technologique. La description du phénomène et ses effets, ce sont eux qui déterminent les dispositifs techniques qui sont applicables. Ce sont ceux que nous appliquons pour les tunnels et les tranchées couvertes...

**De la salle**

Si un camion explose, il ne s'agit plus d'un nuage toxique, mais d'une bombe !

**Michel LABROUSSE**

Madame, vous avez raison de le rappeler, il y a ensuite la question du transport des matières dangereuses qui également fait l'objet de mesures de danger qui sont spécifiques. Là, quels sont les grands principes ? On peut quand même les décrire en deux mots. D'abord, on recense tous les transports de matières dangereuses. On a les moyens car c'est un transport qui est contrôlé et on connaît tous les établissements récepteurs et émetteurs. Donc, on connaît les flux de circulation des matières dangereuses. Ensuite, il y a les études de risque qui consistent à examiner les différents itinéraires qui sont empruntés par les véhicules de transport de matières dangereuses et on fait une étude comparative pour regarder quel est l'itinéraire et la configuration qui seraient les plus dommageables pour les personnes et les biens. C'est cela qui détermine les itinéraires qui sont interdits et ceux qui sont permis aux matières dangereuses dans le cadre de la réglementation, parce que, je le rappelle, il y a une réglementation qui est assez complexe avec déclaration de trajet, etc. Aujourd'hui, ces procédures d'autorisation d'itinéraires pour le transport de matières dangereuses sont des procédures classiques. Dernièrement, on a eu à faire ces études-là pour les transports de matières dangereuses dans la tranchée couverte de Fontenay-le-Fleury. Donc, on a fait une étude comparative pour regarder si le risque était plus important, en laissant le transport sur l'autoroute ou sur une autre voirie. On examine le nombre de populations qui sont exposées et les configurations de la voie routière qui peuvent être favorables ou défavorables au regard d'un événement tel qu'une explosion plus ou moins importante. Ce sont ces procédures qui seraient analysées au moment venu pour répondre à la question du transport de matières dangereuses sur le prolongement de l'A12.

**De la salle**

Je m'exprime au nom de Madame [*inaudible*] qui habite Maurepas qui voulait savoir si, pour les travaux, on avait pensé à l'accessibilité des personnes handicapées et notamment les trottoirs aménagés.

**Gilbert CARRERE**

C'est une question qui est importante.

**Michel LABROUSSE**

C'est effectivement très important. Dans tous travaux, quelle que soit leur importance et leur impact sur la voirie locale, le souci de rétablissement des circulations locales serait examiné et le serait plus particulièrement concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le cadre de la réglementation qui est assignée aux aménageurs de voiries et aux aménageurs de bâtiments publics.

**Monsieur MICHELON, Mesnil-Saint-Denis**

Concernant le tracé rural, au niveau des coûts, vous nous avez fait un brillant exposé. Par contre, sur le tracé avec la tranchée couverte, vous avez pris un prix global. J'aurais aimé avoir une décomposition par poste, si cela était possible. Voici pour ma première remarque.

Deuxième chose, sur un certain nombre de tracés là où il doit y avoir un échangeur, nous constatons aux abords la présence d'une ligne à haute tension, d'un oléoduc diamètre 800 et d'un *feeder* de gaz de diamètre 600. Est-ce que dans les coûts que vous nous avez présentés, les déviations de réseau sont-elles prévues ?

### **Michel LABROUSSE**

Les principaux obstacles physiques que vous citez ont déjà été recensés et ont déjà été intégrés dans les premières évaluations qui ont été faites pour les tracés dont nous parlons aujourd'hui. Ils ont bien été intégrés dans les coûts actuels. Vous partez d'un premier recensement et puis, après, il y a eu des compléments de coûts qui ont été intégrés comme la prise en compte de la nouvelle réglementation d'insertion dans l'environnement. Ce type de canalisations, d'ouvrages et de superstructures qui sont visibles et que l'on ne découvre pas au dernier moment a bien été recensé et fait partie des coûts qui sont annoncés.

### **Gilbert CARRERE**

Monsieur, si je comprends bien, vous nous parlez de ceux qui sont invisibles, aussi.

### **Michel LABROUSSE**

On a connaissance de nouveaux réseaux qui sont ce que l'on appelle des plans de récolement. Tous les maîtres d'ouvrage sont tenus de déposer des plans qui nous permettent d'en connaître l'existence lorsque l'on fait des travaux. Il y a des situations dans lesquelles on est sûr de trouver des réseaux à un endroit et puis, parfois, le réseau étant à la limite d'un ouvrage que l'on veut réaliser, cela nécessite, dans les phases ultérieures de réalisation du projet, des sondages. On regarde très précisément où est le réseau et, à ce moment-là, on cherche la meilleure solution entre déplacer le réseau et mettre l'ouvrage où cela est prévu ou laisser le réseau là où il est en modifiant l'ouvrage parce que l'on considère que c'est une source d'économie.

Il y a quand même des éléments structurants qui sont appréhendés au stade des études préliminaires parce que l'on est sur des études de faisabilité et il faut que l'on soit quand même capable de répondre à des grandes questions du type : « *Est-ce que l'on est capable de déplacer un poteau électrique, comment peut-on le déplacer, est-ce que l'on peut le faire, etc.* ». On l'a fait par exemple pour les ouvrages SNCF où l'on a pris soin, sur des solutions que l'on a explorées, de consulter la SNCF et donc d'analyser quels étaient les coûts qui étaient induits par le déplacement des équipements SNCF. Après, dans le déroulement des études qui sont de plus en plus fines, on peut découvrir des éléments aléatoires qui peuvent créer des renchérissements de coûts ou qui peuvent nous faire modifier la conception de notre ouvrage pour rester dans l'économie du projet.

### **De la salle**

Vers où allez-vous faire passer la ligne à haute tension qui se trouvera au milieu du futur échangeur ?

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, excusez-moi, mais on n'en est peut-être pas à ce stade de détail aujourd'hui !

**De la salle**

C'est quand même un ouvrage très important et le pylône risque de passer au milieu d'un village !

**Michel LABROUSSE**

En deux mots, on peut étudier la configuration de l'échangeur une boucle pour faire en sorte que le pylône reste au même endroit. Après, s'il est vraiment nécessaire de le déplacer, on le déplace et on le fait en relation avec le réseau de transport de l'électricité.

**Gilbert CARRERE**

Madame Pelekhine voudrait bien pouvoir poser une question.

**Elizabeth PELEKHINE**

Je ne suis pas du tout une spécialiste des routes et, à ce titre, je devais le week-end dernier circuler vers Montpellier et j'ai pris la carte Michelin. J'ai découvert qu'il y avait, certes, une autoroute, mais qu'il y avait des nationales à caractéristique autoroutière. J'aimerais savoir quelle est la différence. J'ai eu la sensation que leur tracé était moins grandiose et plus souple que les autoroutes normales. J'ai eu l'impression qu'il y avait des zones que l'on appelle « délaissées » qui étaient aménagées de manière autre, etc. Est-ce qu'une route à caractère autoroutier ne peut pas avoir un tracé qui tourne autour des pylônes et qui tourne autour de Seveso et qui peut-être coûte moins cher ? Je n'en sais rien. C'est une vraie question de ma part et elle intéresse peut-être certaines personnes dans la salle qui, comme moi, ne sont pas des spécialistes des routes.

**Michel LABROUSSE**

Encore une réponse rapide. On a effectivement des autoroutes telles que vous pouvez en avoir du côté de Montpellier que l'on appelle les autoroutes de liaison avec de larges courbures et puis, on a des autoroutes urbaines. Parce qu'elles sont en milieu urbain et parce que l'on ne peut pas avoir des caractéristiques aussi « roulantes » que l'on peut avoir à la campagne, on a des éléments de tracés qui sont plus contraints. Il y a des normes. Il y a des catalogues qui nous permettent de dessiner ces routes et ensuite, dans certains cas, lorsque cela est nécessaire, il est toujours possible de déroger à certaines normes avec un contrôle extérieur. Les maîtres d'ouvrage font l'objet de contrôles extérieurs de qualité. Il y a une autorité qui est extérieure au concepteur qui vérifie que ces règles géométriques sont bien appliquées. Si on peut montrer pour un besoin d'insertion que l'on peut déroger à la norme pour une raison bien justifiée et que c'est acceptable au niveau de la sécurité, on peut effectivement aller vers des caractéristiques « subnormales ».

**Elizabeth PELEKHINE**

Il se peut que l'on aille moins vite. Cela coûte-t-il moins cher parce que c'est plus étroit, etc. ? Puisque l'on est dans les coûts...

**Michel LABROUSSE**

Il n'y a pas de réponse générale. Comme je le disais tout à l'heure, chaque fois que l'on peut faire une économie dans ce qui est la conception technique du projet, sans en modifier le niveau de service qui est rendu à l'utilisateur, on va le faire. Si on peut avoir des caractéristiques techniques qui nous permettent de réaliser des économies, on le fera. Par contre, si pour répondre à un besoin d'insertion environnemental et pour faciliter la bonne circulation de l'échangeur, on doit apporter un surcoût, on le fera. On regarde toujours l'usage de la valeur ajoutée qui est apportée par cette modification.

**Francis ROL-TANGUY**

Pour répondre à la question, il y a effectivement cette mesure du coût. Il y a forcément un débat sur le coût pour toute infrastructure publique. Je dois dire, lorsque l'on fait ces choix de normes, il faut se mettre dans une autre position qui est celle de l'utilisateur. L'utilisateur, s'il pense être sur l'autoroute, il s'attend à certaines qualités de service pour lui-même, à une certaine façon de conduire et à ce à quoi il va être confronté. Si on vend une autoroute moins cher, on prend ce risque. Je prends un exemple : regardez les autoroutes de l'Ile-de-France. Si vous circulez, vous vous apercevrez en empruntant la RN178 par exemple, que l'on n'est pas dans les mêmes qualités de sécurité d'une autre autoroute, c'est le moins que l'on puisse dire. C'est une route nationale passée à deux voies qui est finalement passée dans le réseau autoroutier. Il ne faut jamais oublier cela car on est usager, un jour ou l'autre, de cette infrastructure-là. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire mais il faut avoir à l'esprit que l'économie financière que l'on réalise fait que l'on est en train de vendre un produit qui n'en est pas tout à fait un et on aura forcément vis-à-vis de l'utilisateur une prise de risque un peu différente. Il y aura forcément des courbes et des rétrécissements auxquels il ne s'attend pas de la part de l'autoroute. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire. Cela veut dire qu'à chaque fois, il faut apprécier ce genre de choses. C'est vrai que l'on n'attend pas le même service lorsque l'on prend le TGV ou que l'on prend un train de banlieue. Pour l'autoroute, c'est exactement la même chose. On n'a pas la même perception quand on est sur une petite départementale que lorsque l'on est sur l'autoroute. Quand on fait un choix de normes, on sait derrière que les gens s'attendent à un service.

**Gilbert CARRERE**

Merci beaucoup. Nous avons beaucoup parlé des coûts. Je voudrais bien que nous puissions parler des modes de financement. Après avoir lu une de ces questions, je voudrais demander à Monsieur Fayard s'il veut bien intervenir sur ce sujet puisqu'il est largement venu pour aborder ce point qui n'est pas tout à fait négligeable, vous en conviendrez. Madame Danièle Gonzalez évoque ce sujet en posant la question : « *Lors d'un rapport d'audit remis à Monsieur De Robien en 2005, sur le financement des transports à réaliser avant 2020, le rapport évaluait entre 11 et 15 milliards d'euros le surcoût des ressources nécessaires préconisant le retour aux autoroutes concédées. Pourquoi ce projet de A12 ferait-il exception à cette disposition prescrite par l'audit ?* » Autrement dit, nous sommes là sur une question qui est intéressante sur la manière dont la

puissance publique peut directement ou indirectement (ou d'une autre façon encore) réaliser une voie autoroutière. Il est intéressant que ce sujet soit posé aujourd'hui, même si nous savons que ce projet n'est pas pour demain matin. Monsieur Fayard, est-ce que vous avez à dire quelque chose là-dessus ?

## **Alain FAYARD**

Oui, Monsieur le Président. Je suis désolé mais je crois que je vais vous imposer un exposé un peu académique et j'espère que vous allez pouvoir le supporter entre autres difficultés.

Je crois qu'il faut en arriver à des choses toutes simples, si vous voulez. La pierre philosophale n'existe pas. Harry Potter l'a peut-être trouvée mais pas le Gouvernement en tout état de cause.

Alors, d'où vient l'argent ? De deux poches possibles. L'argent est issu du contribuable ou de l'utilisateur. Dans le cas d'espèce, si c'est l'utilisateur, c'est le contribuable. De toute façon, en règle générale, le contribuable et l'utilisateur, c'est votre poche droite et votre poche gauche. Donc, la question est de savoir si l'argent sera fourni sous forme d'impôt ou sous forme de péage. Il y a une troisième source de revenu, c'est l'utilisateur indirect. On a parlé de l'apport qu'amenait un certain nombre d'infrastructures et effectivement, on peut essayer de récupérer une partie de la valeur générée par les infrastructures sous forme d'impôt, de participation des collectivités, etc. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il n'y a qu'un seul payeur qui revêt la forme de l'utilisateur ou la forme du contribuable. Maintenant, comment peut-on prendre cet argent ? Appelons un chat un chat. On peut le prendre sous forme de péage, on peut le prendre sous forme de taxe générale ou de taxe spécifique. Les taxes générales, c'est l'impôt sur le revenu et les taxes spécifiques au transport, c'est par exemple la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers), qui s'ajoute à la part maintenant non négligeable du coût du produit quand vous achetez du carburant. Cela peut être également des taxes affectées. Il y a une différence entre la taxe spécifique et la taxe affectée. La taxe affectée peut être une taxe spécifique mais peut être une taxe qui est affectée à quelque chose. Un exemple d'affectation aujourd'hui, c'est l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France qui, effectivement, bénéficie de la redevance domaniale que payent les sociétés d'autoroute. Ce n'est pas vraiment une taxe spécifique mais une taxe affectée. Vous avez une caisse tout à fait particulière que l'on appelle une société d'autoroute et l'avantage, car c'est un avantage, c'est que l'argent dans la caisse de la société d'autoroute sert normalement au développement du réseau autoroutier une fois ses impôts payés.

Très rapidement, le péage a des avantages et des inconvénients. Les avantages que l'on donne toujours, c'est de permettre d'accroître l'investissement, c'est de constituer un outil d'application du principe d'utilisateur payeur qui est un principe que beaucoup de gens aiment, c'est de faciliter l'arbitrage entre l'investissement initial, l'investissement complémentaire et l'entretien. Très souvent, lorsque l'on n'a pas un péage et une société particulière, on a tendance par mesure de prudence à faire un investissement initial important parce que l'on ne sait pas quand on pourra entretenir. Par contre, cela a des inconvénients, bien évidemment. C'est l'acceptabilité sociale. Personne n'aime tellement payer un péage. Deuxièmement, cela favorise une certaine diminution de la rentabilité socio-économique. Nous reviendrons très rapidement sur cette notion de rentabilité socio-économique, mais effectivement, lorsqu'il y a un péage, une partie des usagers potentiels renonce à utiliser l'infrastructure. Donc, l'avantage collectif est diminué.

Par contre, lorsqu'il y a de la congestion ou même une forte circulation, cet avantage, cet effet d'éviction, est relativement modeste. Je veux dire très rapidement que nous ne pouvons pas faire ce que nous voulons. Il existe une législation communautaire qui précise dans quelles conditions on

peut passer les marchés, dans quelles conditions on peut prendre des péages, etc. Pour éviter toute mauvaise interprétation, souvent on entend dire : « *Tout ça, c'est de la faute de Bruxelles* ». En clair, ce n'est jamais de la faute de Bruxelles car tous ces textes sont adoptés par le Parlement Européen que vous avez élu et par le Conseil des Ministres qui est composé des représentants des états membres. La Commission et les Eurocrates comme on dit ne font que proposer. Ils n'ont jamais pris un texte eux-mêmes. Je crois qu'il faut s'en souvenir. C'est un peu facile de dire à chaque fois que c'est la faute de ces « irresponsables de Bruxelles ». En réalité, si quelque chose est mauvais, ce que je ne dis pas, c'est de la faute des gens qui ont adopté le texte et les gens qui ont adopté le texte sont les représentants que vous avez élus (et moi aussi d'ailleurs !).

Nous avons également une législation nationale : un code des marchés, une loi qui définit la délégation de service public dont les concessions font partie, un code de la voirie routière qui permet dans son article L122-4 de lever un péage. Jusqu'à maintenant, jusqu'à la loi de 2003, il était possible de lever un péage uniquement dans le cadre d'une concession. Maintenant, on peut lever un péage même si l'ouvrage n'est pas concédé, c'est-à-dire un péage en régie. Et puis, il y a l'ordonnance de 2004 sur les contrats de partenariat.

Voyons un peu quelle est la spécificité du secteur routier par rapport à d'autres secteurs. C'est une prestation qui est souvent fournie « gratuitement », ce qui veut dire qu'on ne la paye pas directement. Mais, comme diraient nos amis les Anglais, il n'y a pas de « *free lunch* ». On paye toujours ! D'autre part, ce sont des investissements à très longue durée. Troisièmement, il y a de très fortes externalités - on en a déjà parlé - ce qui veut dire que la rentabilité économique est différente de la rentabilité financière. Nous reviendrons très rapidement sur le problème de cette rentabilité. Nous avons un problème, c'est que la demande est assez difficile à prévoir sauf dans des cas comme ici où, effectivement, il y a une telle pression que, normalement, on ne peut pas avoir de bonnes ou de mauvaises surprises. Il y aura du bon.

Ce graphique comporte des chiffres qui ne sont pas tout à fait cohérents avec ceux qu'a donnés Monsieur Labrousse. Ils nous donnent quand même une idée. Il y a simplement quelque chose à avoir à l'esprit, c'est que les charges d'exploitation représentent au bout de 70 ans à peu près le montant de l'investissement. Donc, lorsque l'on construit quelque chose, il faut trouver l'argent pour le construire, mais il faut aussi trouver l'argent pour l'entretenir et l'exploiter. Comme l'expliquait Francis Rol-Tanguy, une des raisons de la divergence, c'est d'une part, des chiffres un peu normés et, d'autre part, dans ces chiffres, sont rajoutées les grosses réparations. Au bout de quelques années, il y a de grosses réparations qui s'ajoutent à l'exploitation proprement dite.

Nous passerons très rapidement sur cette espèce d'usine à gaz qui n'a qu'un seul but : montrer en fonction du choix et du mode de financement que l'avantage que vous pouvez en retirer n'est pas le même. Donc, ceci nécessiterait beaucoup plus de temps que celui qui nous est imparti.

En ce qui concerne la rentabilité économique et financière qui a été évoquée très souvent et la notion d'externalité, il faut retenir un peu cette phrase de base : « *Le choix par la collectivité doit être fait sur la base de la rentabilité économique. Par contre, la faisabilité de quelque chose tient compte de la rentabilité financière* ». Les différences sont que, dans la rentabilité économique, on prend en compte l'ensemble de la collectivité, un taux d'actualisation au lieu du taux d'intérêt et on prend en compte tous les coûts et tous les avantages. Pour compléter l'exemple qui a été donné, si vous construisez une autoroute parallèle à une route, lorsque vous circulerez sur cette route, vous aurez un avantage qui est que vous circulerez dans de meilleures conditions. Vous y gagnerez en gain de temps, en sécurité, etc. En même temps, si vous avez un choix de tracé qui est en dehors de la Nationale 10 actuelle, les usagers de la Nationale 10 actuelle, requalifiée ou non, bénéficieront du fait même de l'autoroute d'un avantage. On circulera mieux sur la Nationale 10. Le trafic restant

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 sur la Nationale 10 bénéficiera de meilleures conditions. Les riverains de la Nationale 10 auront également de meilleures conditions. Donc, il y a des avantages qui sont non directement liés à l'ouvrage et qui se répercutent sur les autres ouvrages.

Quant on fait ce genre de choses, il y a un certain nombre de risques. Je n'ai pas à me prononcer sur ce point, mais la notion de risque dépend de l'utilisation d'une concession ou d'un contrat de partenariat. Est-ce possible ou n'est-ce pas possible ? La notion de base, c'est le risque. Je m'explique : dans un contrat de partenariat, vous allez faire passer une partie du risque au secteur privé. Vous allez partager ce risque. Donc, il va falloir faire une matrice de risques, déterminer ces risques et voir quels sont les risques qui sont assumés par les pouvoirs publics et ceux qui le sont par le secteur privé. Un des problèmes fondamentaux, bien évidemment, c'est toujours le problème d'une part, du risque commercial, c'est-à-dire le produit entre le tarif et le trafic, et d'autre part de la qualité du service qui sera donné. Ce tableau vous montre très rapidement une approche matricielle. Quand vous faites appel à une concession ou à un contrat de partenariat, ou vous mettez un péage ou vous ne mettez pas de péage ; ou vous partagez les risques, ou vous ne partagez pas les risques. Quand vous prenez la case en bas à droite, c'est la concession pure et dure au secteur privé. Il y a un péage et le secteur privé supporte les risques. Si vous prenez en haut à gauche, vous avez la réalisation traditionnelle où il n'y a pas de péage et les risques ne sont pas supportés par le secteur privé. Et puis, si vous prenez la case en haut à droite, à ce moment-là, ce serait un péage en régie : la puissance publique réalise l'ouvrage, les risques sont supportés par la puissance publique, mais il y a la recette du péage.

Pour en terminer, si on fait appel à un contrat de partenariat, à une délégation de service publique, ou à une concession, peu importe, est-ce que pour autant, les pouvoirs publics n'ont plus à intervenir ? La réponse est clairement « non ». Ils doivent continuer à définir les schémas directeurs et à protéger la collectivité en ce qui concerne l'environnement, la sécurité, etc. Les pouvoirs publics doivent faciliter la réalisation et, enfin, jouer le rôle de régulateur. Vous lisez tous dans les journaux qu'il y a des autorités de régulation pour les télécommunications, l'électricité, etc. Donc, vous avez un problème de régulation et de contrôle.

Pour finir, que ce soit un ouvrage réalisé en régie, que ce soit un ouvrage à péage, que ce soit un ouvrage réalisé en délégation de service public, que ce soit sous forme de contrat de partenariat appelé PTP parfois, en tout état de cause, il y a toujours un rôle de l'Etat qui est différent selon les cas mais qui est toujours aussi important.

Voilà, Monsieur le Président.

**Gilbert CARRERE**

Merci beaucoup. Y a-t-il des questions à Monsieur Fayard ? Nous avons encore quelques minutes ? Oui ?

**De la salle**

On a posé ce soir beaucoup de questions très intéressantes concernant les coûts, bien que les réponses du maître d'ouvrage ne soient pas toujours très satisfaisantes, mais on n'a pas parlé du financement. Monsieur Fayard vient de nous faire un exposé, lui aussi très intéressant, sur les différentes possibilités de financement, mais il reste une question fondamentale : est-ce que les pouvoirs publics ont actuellement la moindre idée du financement qui serait à réaliser pour, soit

l'aménagement de la RN10, soit la réalisation du prolongement de l'A12 ? Monsieur de Robien, je crois m'en souvenir, avait dit que le financement ne pose pas de problème. Qu'en est-il en réalité ? C'est ma question et je crois qu'elle est essentielle parce que l'on peut débattre pendant des années, voire plusieurs décades, si les financements n'arrivent pas, les réalisations ne se feront pas. Ma question est : est-ce que vous avez ce soir la moindre idée quant au financement ?

**Gilbert CARRERE**

Très bien, c'est Monsieur Rol-Tanguy, peut-être, qui va vouloir répondre...

**Francis ROL-TANGUY**

On va essayer. Ecoutez, ce que je sais, c'est qu'à l'heure actuelle, tant que l'on n'a pas de projet, on ne trouve jamais les financements. La deuxième chose, pour donner des ordres de grandeur, à l'heure actuelle, il y a un contrat de plan qui est en cours. C'est le douzième et il y en a eu onze autres, quand même ! Globalement, pour ce réseau autoroutier, nous avons consacré annuellement, l'Etat, le Conseil Régional et pour quelques pour cent d'autres collectivités, environ 200 millions d'euros par an à l'investissement. C'est-à-dire que sur les 7 ans de ce contrat de plan, on arrivera *in fine* à avoir consommé de l'ordre de 1,4 milliard à 1,5 milliards d'euros. Vous allez peut-être me dire qu'avec cette somme, on ne fait qu'un projet et peut-être pas grand-chose en Ile-de-France. Il y a naturellement d'autres projets.

Je voudrais dire deux choses. La première, c'est que si l'on remonte en arrière sur les deux dernières décennies, on a divisé par deux les sommes consacrées à ce type d'investissement. Deuxièmement, quand il se passe un investissement de cette nature quelque peu exceptionnel - les projets qui sont dans le contrat de plan sont des projets qui font en général entre 150 et 200 millions d'euros - on voit bien que, là, dans tous les cas de figure, on est sur des sommes 2 fois, 3 fois ou 5 fois supérieures. Là, c'est ce qui se passe dans d'autres régions, on est sur un contrat particulier qui permet effectivement un effort exceptionnel. C'est comme cela que se traitent aujourd'hui les subventions à des concessions autoroutières des réalisations dans d'autres régions qui dépassent la norme des projets habituels. *Grosso modo*, quand on regarde ce que l'on a fait depuis 20 ans, un projet qui sera peut-être en 500 millions et 1 milliard d'euros, au vu des différents éléments qui sont sur la table aujourd'hui, très sincèrement, ce sont des choses qui ont été réalisées par le passé et qui peuvent faire l'objet de contrats particuliers qui se pratiquent dans d'autres régions. Je ne crois pas que l'on soit hors de proportion avec ce qui a été réalisé. Aujourd'hui, l'Ile-de-France, en quarante ans, s'est dotée en gros de 800 kilomètres d'autoroutes et de voies rapides à deux fois deux voies. Là, on parle de 17 kilomètres, si je ne me trompe pas.

**Gilbert CARRERE**

Voilà une précision qui est importante. Autre question ?

**De la salle**

Quand même, on peut dire une chose, c'est que les autoroutes rapportent de l'argent. Quand l'Etat a privatisé les autoroutes, ils se sont tous précipités pour les acheter ! Donc, c'est que cela rapporte de l'argent. Je pense qu'il n'y aura pas de difficulté à trouver quelques menues monnaies pour cette autoroute et pour ces aménagements. De plus, avec le prix du pétrole actuel, l'argent rentre dans les

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
caisses de l'Etat. Donc, si on veut trouver un peu d'argent, je pense que c'est possible ! D'autant plus que l'Etat se décharge à l'heure actuelle des routes nationales et des routes départementales sur les Régions et les Départements. Donc, il ne va plus y avoir grand-chose à faire. On devrait aller voir si, dans les caisses, il n'y a pas quelque chose !

**Gilbert CARRERE**

Vous avez l'impression que le financement est facile, finalement !

**De la salle**

Ecoutez, s'ils se sont tous précipités pour acheter les autoroutes, c'est que cela rapporte de l'argent ! Et en plus, ils ne vont pas attendre 70 ans pour que cela soit rentable !

**Gilbert CARRERE**

Monsieur Fayard, c'est votre opinion ?

**Alain FAYARD**

Deux choses. Il faut d'abord que cela soit à péage pour que cela rapporte de l'argent. C'est un léger détail... Ici, je crois que rien n'est décidé, loin de là ! Deuxième chose, en ce qui concerne le pétrole, pour le moment, l'augmentation du pétrole ne rapporte strictement rien aux caisses de l'Etat. C'est une taxe fixe et il y a simplement un petit peu de TVA en plus.

**Un intervenant**

Ce n'est pas tout à fait faux. Si vous regardez bien, vous verrez que la consommation de carburant diminue.

**Gilbert CARRERE**

Oui. Une autre question là ? Monsieur, s'il vous plaît ?

**Philippe CARRERE, Mesnil-Saint-Denis**

Oui, bonjour. Merci pour l'exposé de Monsieur Fayard et les différents exposés. Je sais que le débat est très passionné entre les différents habitants et les communes voisines. Il me semble, Monsieur Fayard, que vous avez utilisé un petit air qui est subjectif. Quel sera l'apport de ce projet pour les usagers qui pratiquent la Nationale 10 ? D'après ce que j'ai compris, il y a un apport socio-économique car les gens circuleront mieux. Est-ce que c'est pris en compte dans le calcul du financement, c'est ça ?

**Alain FAYARD**

Ce n'est pas inclus dans le financement, mais quand on calcule la rentabilité socio-économique, on tient compte de l'avantage des gens qui n'utilisent pas l'ouvrage.

**Philippe CARRERE, Mesnil-Saint-Denis**

Ce critère étant très subjectif, j'ai comme l'impression que l'on va aboutir à une situation où l'on a une RN10 qui est pitoyable et une autoroute. Mais je vous expose mon point de vue qui est subjectif, comme d'autres l'ont fait : je suis certain que dans 20 ans, on aura à peu près le même nombre de personnes sur la RN10 et l'équivalent, voire plus, sur l'autoroute. Conclusion, nous aurons tout perdu en qualité de vie et il y aura beaucoup de voitures dans la région, soyez en certains. Je ne suis ni contre Trappes, ni contre Maurepas car nous sommes tous dans le même bateau. Il y aura plus de voitures et on aura tous perdu !

*Applaudissements.*

**Alain FAYARD**

Deux choses ! Le calcul ne sera pas subjectif, si vous le voulez bien. Il sera par définition basé sur des valeurs qui sont déterminées en fonction d'un certain nombre d'études. On peut toujours en discuter. Pour employer un mot que Monsieur Carrère n'aime pas, il y a une certaine monétarisation et tout monétarisation est discutable. Donc, ce ne sera pas subjectif. Par contre, vous abordez effectivement un autre problème, qui est de se demander si les infrastructures attirent le trafic. C'est une autre question. Je rappelle qu'il y avait un ingénieur de la voirie à Paris qui disait : « *il est inutile de faire quoi que ce soit, de toute façon, ce sera embouteillé le lendemain !* »

*Applaudissements.*

**Francis ROL-TANGUY**

Je ne partage pas tout à fait ce sentiment. On a soumis dans le dossier un certain nombre d'études de trafic comme toute étude contestable et discutable. Mais ce n'est pas simplement là-dessus que je ne suis pas d'accord. Même si, aujourd'hui, le projet n'est pas dessiné sur la table car on n'en est pas à ce stade, l'idée est bien d'avoir une RN10 qui accueille de toute façon physiquement beaucoup moins de véhicules de telle manière à rendre aux riverains une circulation « apaisée » ? Ce sont effectivement des conditions de circulation qui feront que l'on ne retrouvera pas sur la RN10 le nombre de véhicules qui peut y passer aujourd'hui ! Je suis bien d'accord sur une chose : si l'on veut maîtriser cela, il y a devant nous un certain nombre de grands éléments qui vont faire diminuer la circulation ou du moins, la stabiliser. Notamment, ce sont les problèmes énergétiques qui sont devant nous dans les 10, 20 ou 50 ans, selon le degré d'optimisme ou de pessimisme que l'on partage. En dehors de ces données-là, il faut réfléchir à ce que seront les caractéristiques de la RN10 demain. En la matière, je ne suis pas pour l'irénisme. Si un choix est fait permettant de dégager des capacités au travers d'une infrastructure nouvelle, il faudrait être drastique sur la RN10, absolument.

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Bien, Une question ?

**Une habitante de Maurepas**

Je voudrais parler des coûts négatifs bien que cela m'embête un petit peu d'utiliser l'expression. Quand je regarde cette agglomération où je suis venue habiter il y a 36 ans, arrivant de Versailles, elle a énormément évolué. Il y avait besoin de logements et les populations qui sont venues vivre ici étaient des gens comme tout le monde qui avaient besoin de se loger et qui s'éloignaient de plus en plus de Paris, ce qui entraîne des coûts. Chacun de nous avons tous ces coûts de déplacement accumulés depuis 36 ans. Il faut voir ! Alors, je me demande si les populations qui sont ici représentées, au début ne ressemblaient pas à des blocs prêts à s'affronter. On a eu des moments un peu difficiles. Cela peut se rapprocher, simplement parce que je me rends compte à la longue que l'on a tous les mêmes désirs. Les communes qui se sont créées de presque rien à partir de petits villages comme Elancourt, Maurepas ou Montigny, on été créées sur un mode d'urbanisme nouveau avec des règles pour en faire des villes agréables. On considère toujours d'un mauvais regard les communes les plus anciennes et les plus importantes (Trappes et La Verrière) qui existaient déjà et qui avaient des quartiers défavorisés, comme on dit. Je voudrais vraiment que tous les gens qui crient et qui ont une mauvaise opinion de ces villes fassent l'effort d'aller s'y promener. On est à mois de mai. On va dire qu'il y a peut-être des sommes considérables qui ont été versées. Je n'ai pas le détail mais, en attendant, les efforts d'urbanisme ont été faits et les paysages ont complètement changés. Quand on voit La Verrière et le tracé qui a été prévu dans le scénario 2A, par exemple, cela fend le cœur ! Ce sont des rues avec des arbres, où les gens se promènent comme on a le droit de le faire dans n'importe quelle ville, comme cela se passe dans la vallée de Chevreuse. Alors, quel est le coût ? Il est impondérable au sens propre ! Comment le mesurer ? On va détruire tout cela ? On va refaire ? Ce seront des arbres tout petits que l'on va replanter et qui attendront 30 ans pour grandir ? Comment est-ce que tout cela rentre dans les plans de financement des Ponts et Chaussées ?

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Voilà, Madame, une belle question ! Il est en peu tard pour y répondre mais Monsieur Rol-Tanguy a peut-être quelques mots ?

**Francis ROL-TANGUY**

Je partage beaucoup des choses que vous venez de dire, Madame, mais je pense que c'est aussi ce qui me frappe dans ces débats. La vie, c'est aussi ça ! Dans leurs équations, les décideurs de l'époque n'étaient pas aussi anti-démocratiques que cela ! Ils ont fait ce choix des villes nouvelles qui pouvait être bon ou mauvais mais on peut aujourd'hui en mesurer un certain nombre d'avantages par rapport aux objectifs qu'ils s'étaient fixés. Le résultat n'est peut-être pas si mauvais que cela. Et pour cela, ils ont planté des arbres ! Il faut aussi se dire que, nous, on a les nôtres à planter aujourd'hui comme eux l'on fait il y a trente ou quarante ans ! Peut-être que l'on va effectivement en arracher quelques uns, mais eux aussi en ont arraché quelques uns ! La vie ne s'arrête pas et il faut répondre aujourd'hui aux soucis d'aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'un

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
certain nombre de choses ont été bien faites et je partage votre avis, qu'il ne faut pas répondre aux questions d'aujourd'hui et savoir replanter là où il le faudra les arbres de demain pour lesquels les gens se féliciteront dans trente ans. Le monde ne s'arrête pas et quand le monde s'arrête, en général, cela veut dire que cela ne va pas bien.

## **Gilbert CARRERE**

Merci beaucoup. Nous arrivons, Mesdames et Messieurs, à la fin de ce débat. Il reste quelques questions qui sont ici fixées par écrit. Je ne vais pas les reprendre car ceci m'amènerait trop loin. Nous y apporterons des réponses écrites sous le contrôle de la Commission, autant qu'il soit possible d'en donner, car quand je vois par exemple la question posée qui concerne l'impact financier sur la fiscalité de chaque foyer directement touché d'Ile-de-France, je suis obligé de dire que je crains que cela soit difficile. Nous n'avons pas la réponse à la question, non pas que la question ne soit pas intéressante. De la même façon, comment évaluer les coûts de ce projet d'autoroute jusqu'en 2020 ? Il est également difficile de vous répondre. Je ne pense pas que d'ici la fin du débat nous ayons la solution. Je m'excuse à l'avance que nous ne puissions répondre à toutes les questions mais cela ne veut pas dire qu'elles ne seront pas moins regardées.

Puisque nous arrivons en fin de débat, je voudrais vous dire simplement que vous êtes, les uns et les autres, parmi les 3 800 personnes qui ont assisté à ce jour aux réunions de débat public concernant le prolongement de l'A12, ce qui est considérable ! Et nous n'en sommes qu'à la moitié du débat ! Si j'ose dire, ce débat a du succès. Il a du succès par le nombre de ceux qui y participent et il a du succès par le nombre de questions posées ? Nous avons eu 22 000 visites sur le site Internet de la Commission ! Plus de 1 000 questions ont été posées en dehors de celles posées ici. Il y a eu près d'un millier d'avis donnés. Et puis, nous avons des cahiers d'acteurs (4 pages imprimées) remplis par des associations ou des groupes qui ont leur opinion et qui veulent la donner sur tel ou tel sujet. D'ailleurs, vous avez déjà un certain nombre de documents qui sont à votre disposition à la sortie ou du moins, qui le sont si l'en reste. Je voulais vous dire par là que c'est un débat qui est intéressant. Ce soir, il a été un peu sérieux, et même un peu austère. C'est un peu austère de parler de financement, de coûts indirects, d'externalité, etc. Que de mots difficiles, mon Dieu ! Pourtant, vous les avez acceptés et vous en avez même employés certains. Vous avez continué à débattre et je trouve que ceci est tout à fait intéressant.

Pour la Commission, je voudrais dire qu'elle en a tiré un grand intérêt, non pas pour elle-même mais pour ce que l'on peut attendre du débat. J'espère que les prochaines réunions apporteront autant de réponses, incomplètes bien entendu, passionnées bien entendu. Mais ce sont des réponses dans lesquelles, de mieux en mieux, les personnes qui représentent telle ou telle partie de cette zone, ceux qui sont pour ou ceux qui sont contre, progressivement, commenceront à voir que ceux qui parlent de ce projet ne parlent pas pour ne rien dire. Bref ! Je sens que nous approchons un certain nombre de sujets et, chemin faisant, je ne dis pas que nous trouverons la solution, mais nous arriverons à une meilleure prise en compte des sentiments profonds des gens et des opinions nouvelles et à une façon nouvelle de voir le sujet.

En tout cas, ce soir, après vous avoir écoutés, les uns et les autres, je voudrais remercier tous les participants.



## **Index**

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

Catherine Nanert.....	21, 22	Monsieur Fourgousse.....	30
Danièle Gonzalez.....	37	Monsieur Laurent.....	23
Georges Racheval.....	27	Monsieur MICHELON.....	34
Gérard FOURGOUSSE.....	29	Monsieur Terrasson.....	24
Jean-Claude ROLAND.....	29	Philippe CARRERE.....	42, 43
Laurent Lany.....	27	Roger Drossant.....	28
Ménilmontain.....	32	Véronique Baron.....	26
Michel Terrasson.....	24, 32		