

**Mes remarques sur l'étude  
Evaluation monétaire  
Des impacts environnementaux  
Des différents tracés.**

Je ne prétends pas être un expert comme ceux de la société « Beauvais consultants » mais devant le résultat très surprenant de cette étude, je tiens à vous faire part de mes doutes. Je ne remets pas en cause la compétence, mais simplement des oublis dûs certainement à la méconnaissance du terrain.

Remarque préliminaire :

Le fait de n'étudier que cinq tracés sur sept modifie les résultats car par exemple l'impact de tracé 2C' sur la nature est très différent de ceux du tracé 2D, des différences importantes existent aussi entre le 2A et le 2A'.

Remarques sur l'étude :

Page 18 : le paysage.

Je suis surpris par le mode de calcul. Je ne remets pas en cause les nombreux attraits de la vallée de Chevreuse, mais vouloir additionner les visites au château de Breteuil avec les visites au Mesnil St Denis ou Lévy St Nom me paraît être comme additionner « des choux et des carottes » selon le bon sens populaire.

Quant à l'outil de valorisation il est lui aussi très surprenant. Croyez-vous vraiment que pour aller au Mesnil ou à Lévy, la majorité des gens viennent du centre de Paris et qu'ils prennent le RER ?

Je ne trouve pas dans cette mesure sur le paysage, les nombreux promeneurs qui, toutes les semaines, viennent en train à la gare de La Verrière et empruntent le chemin de randonnée qui passe le long du tracé 2A et des tracés médians.

Je ne trouve pas non plus les riverains de La Verrière et du Mesnil St Denis qui, tous les jours, se promènent sur la coulée verte de La Verrière et autour de l'étang des Noés.

Le paysage ce n'est pas seulement le PNR et le tracé 3C.

Page 21 : La nature

A Si un échangeur utilise un carré de 200m par 200m cela fait 4 hectares par échangeur et non 8 hectares.

B Le nombre d'échangeurs ne me paraît pas correct et de toute façon il n'y a pas d'échangeurs sur le tracé 1A

C L'emprise sur la nature de l'autoroute n'est pas de 49 m mais de 28 m car le terre plein central et les dévers seront arborés.

Page 25 : Les accidents

Dans ce paragraphe je ne peux qu'exprimer des doutes sur le nombre des accidents car :

Sur la N10 en voie express, le nombre passerait de 230 à 165. Bien que l'aménagement des carrefours fasse diminuer ce nombre, le passage d'un flux de circulation bien supérieur (+75%) dans une zone très urbanisée est une source d'augmentation de ce nombre. A ce nombre, il faut ajouter les accidents sur les réseaux secondaires qui seraient utilisés car la N10 en voie express ne supporterait pas l'accroissement de circulation (75%).

Il est très étonnant que le nombre des accidents soit identique dans tous les autres tracés : la courbure des voies, le passage en tranchée couverte sont des sources d'accidents.

Quant au mode de calcul, je ne rentrerai pas dans le coût de la vie d'un Homme surtout sans y intégrer son coût « environnemental ».

#### Page 28 : L'air

Tout d'abord l'étude ne prend absolument pas en compte les raisons qui amènent au prolongement de cette autoroute : Pour ce qui concerne ce chapitre :

La N10 est très souvent embouteillée et la pollution engendrée est donc largement supérieure à celle d'une circulation fluide.

Du fait de cet encombrement, une grande part de la circulation s'effectue hors de la N10 et pollue également l'air.

Si de nombreux experts se prononcent, depuis plus de dix ans, pour un prolongement de l'A12 et non pour un aménagement de la N10, c'est qu'ils savent que la situation d'une N10 aménagée serait dans les mêmes conditions de circulation que la N10 d'aujourd'hui c'est à dire encombrée avec embouteillages et un trafic dispersé sur les voies secondaires. Ce qui explique une partie de la différence entre 75% et 95% d'augmentation.

Ensuite dans l'étude :

Dans les tableaux, les distances de chaque projet sont discutables, jusqu'à avoir moins de distance parcourue par un camion que par une voiture sur le tracé 3C. La petite différence entre les tracés 2D et 3C est étrange. C'est cette différence qui expliquerait un trafic légèrement moindre sur le 3C que sur le 2D et pourtant la circulation serait plus fluide sur ce parcours plutôt que sur le 2D enterré et dont les courbes obligeraient à des réductions de vitesse.

Il est extraordinaire de justifier que le tracé 1A serait le moins nuisant quant à la qualité de l'air. Cette affirmation à elle seule remet en cause la crédibilité de cette étude. La seule excuse que j'accorde à ce cabinet d'experts est la méconnaissance totale de la situation et une étude purement théorique à partir de données purement théoriques.

#### Page 35 : Le climat

Le plus extravagant est d'indiquer que le tracé 1A est le moins destructeur pour la couche d'ozone car :

Je ne crois pas que les gens prennent la voiture par plaisir, mais par nécessité y compris pour les loisirs, les courses, les soins, le travail, la culture, les vacances, la vie associative, les relations etc.

Il y a plus de risques pour le climat à cause d'une circulation très encombrée que par une circulation fluide surtout pour les camions.

Comme aujourd'hui, les flux qui ne passent pas par la N10 mais par les réseaux secondaires s'additionnent à celui de la N10 et le total est largement supérieur à un écoulement fluide. Cette situation serait la même en 2020 sur une N10 aménagée.

Même si le total des circulations de la RD10 et d'un prolongement est supérieur à celui du tracé 1A, les flux sont présents et passent par d'autres réseaux qui obligent à des arrêts et des reprises donc à un accroissement de la dégradation du climat bien supérieur au total d'une circulation fluide.

#### Page 35 : Le bruit

Dans ce paragraphe, il n'est tenu compte que de la répercussion sur le prix des logements comme élément de mesure mais :

Il est mesuré le nombre de logements dans une zone de 300 m, alors qu'il y a une énorme différence entre un logement situé à moins de 10 m sur certains tracés et ceux qui sont à 300 m.

Il y a naturellement une différence entre les zones couvertes et les autres, mais même dans les zones couvertes, le bruit existe. Les riverains de la déviation de Jouars Ponchartrain le subissent.

Il n'est tenu compte que des habitants, mais rien sur les entreprises et leurs employés, les équipements sportifs et leurs utilisateurs, les hôpitaux avec leurs employés et leurs malades, les écoles et leurs élèves.

## CONCLUSION

Cette étude aurait pu éclairer le débat sous un angle particulier si elle avait été menée d'une manière moins théorique et si elle n'avait pas été influencée par des écrits partiels.

Elle ne prend pas en compte la période des travaux et ses nuisances pour tous en milieu urbain.

Elle ne prend pas en compte la situation des différentes villes dont certaines paient déjà un lourd tribut au transport (La Verrière 20,8% de son territoire, le Mesnil St Denis 1,9%)

Elle ne prend pas en compte l'histoire qui fait que des emprises existent sur certains tracés et qu'il faudrait démolir sur d'autres tracés avec tous les drames humains collatéraux.

Elle ne prend pas en compte que certains connaissent la prévision d'un passage de route ou d'autoroute avant de s'installer mais semble aujourd'hui l'ignorer.