

« RISQUES (1) : BRUIT – EAU »

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEUX, Mme Galiène COHU, M. Alain MECHINEAU

MAITRES D'OUVRAGE :

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
MME ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

<u>M. PHILIPPE ESNOL, MAIRE DE CONFLANS-STE-HONORINE :</u>	2
<u>SEQUENCE N°1 – LE BRUIT</u>	5
<u>POURRAIT-ON SE PROTÉGER EFFICACEMENT CONTRE LE BRUIT GÉNÉRÉ PAR LE TRONCON D'AUTOROUTE DE LA FRANCILIENNE ENVISAGÉ ?</u>	5
<u>M. DIDIER CATTENOZ, INGÉNIEUR À LA MISSION BRUIT DU MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE :</u>	5
<u>M. RICHARD DURANG, DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :</u>	8
<u>M. NICOLAS GRENETIER, INGÉNIEUR DU GÉNIE SANITAIRE CHARGÉ DU BRUIT À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SANTÉ AU MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SOLIDARITÉS ET DES SOLIDARITÉS :</u>	12
<u>M. MICHEL AGNOLA, ÎLE DES MIGNEAUX À POISSY :</u>	18
<u>M. ARLETTE CAILLAUD :</u>	20
<u>MME MARIE-LYNE CHIVÉ, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u>	20
<u>M. LAVENU, COLLECTIF DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :</u>	22
<u>MME SUFFERT, HERBLAY :</u>	23
<u>M. YORGHOS REMVIKOS, LES AMIS DU VEXIN :</u>	24
<u>M. CLAUDE BOITEAU, ORGEVAL :</u>	26
<u>M. HERVÉ GIOUX, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u>	27
<u>M. MICHEL, CIRENA :</u>	28
<u>M. ROGER JACQUOT, PRÉSIDENT CO.P.R.A. ANDRÉSY :</u>	29
<u>M. GRÉGOIRE LANZA, POISSY :</u>	30
<u>M. CLAUDE CARABEUF, ANDRÉSY :</u>	31
<u>MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :</u>	31
<u>M. BEE, ÉRAGNY :</u>	32
<u>M. MARC BENOIT, HERBLAY :</u>	32
<u>SEQUENCE N°2 – L'EAU</u>	36

LE TRONCON D'AUTOROUTE ENVISAGÉ DE LA FRANCILIENNE PEUT-IL ETRE COMPATIBLE AVEC LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU ?

.....36

<u>MME CAROLINE LAVALLART, CHEF ADJOINTE DU SERVICE AMÉNAGEMENT, SITES, PAYSAGES, NATURE À LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE :</u>	37
<u>M. PHILIPPE BRANCHU, DREIF :</u>	39
<u>MME HÉLÈNE SCHUTZENBERGER, CHEF DU SERVICE SANTÉ ENVIRONNEMENT À LA DDASS DES YVELINES :</u>	39
<u>M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHÈRES :</u>	42
<u>M. LEVASSEUR, POISSY :</u>	44
<u>M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT ANDRÉSY :</u>	46
<u>M. SÉBASTIEN LANZA, POISSY :</u>	46
<u>M. SINQUIN, MEULAN :</u>	46
<u>M. LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :</u>	49
<u>M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMÉNAGEMENT DE ST-GERMAIN À LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :</u>	49
<u>MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :</u>	57
<u>M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :</u>	59

POINTS DE VUE GÉNÉRAUX SUR LES NUISANCES ET LES RISQUES SANITAIRES

.....59

<u>M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE :</u>	60
<u>M. CHRISTOPHE QUENET, REPRÉSENTANT LES VERTS D'ÎLE-DE-FRANCE :</u>	63
<u>M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :</u>	65
<u>M. FRANÇOIS COUPIN, ARDIES :</u>	67
<u>M. JACQUES SIMERAY, CAPUI :</u>	68

M. HUBERT BITEAU, MAIRE ADJOINT DE CONFLANS-STE-HONORINE :

.....69

La séance est ouverte à 20 h 50, animée par Sophie ALLAIN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Comme vous le savez, selon le schéma prévu, après une réunion inaugurale et 19 réunions de proximité, qui ont déplacé plus de 9 000 personnes, après quelques 24 000 visites sur notre site Internet, nous avons recueilli un matériau considérable pour préparer le rapport de la Commission Particulière du Débat Public.

Ce matériau ne serait rien, si l'on n'approfondissait pas certains thèmes transverses à travers des réunions thématiques. Nous en avons déjà eu une sur le thème de l'aménagement du territoire.

Nous aurons ce soir une réunion thématique sur le bruit, la sécurité et l'eau. Elle a été préparée et sera animée par Sophie ALLAIN avec l'aide de Alain MECHINEAU.

Le 30 mai, nous aurons une réunion thématique sur les trafics, les coûts et les financements ; le 6 juin : une réunion sur les milieux naturels et les paysages ; le 14 juin : une réunion sur la pollution de l'air.

Je vous annonce d'ores et déjà qu'après avoir préparé la réunion thématique sur les trafics et les tracés, il nous est apparu nécessaire d'en faire une supplémentaire sur ce thème, sous peine d'avoir une réunion thématique qui durerait trop longtemps, le 19 juin qui aura lieu à Verneuil sur le thème « trafic – tracé ». Ce sera la dernière réunion thématique. Après, nous rédigerons notre rapport et la réunion de synthèse se tiendra le 6 juillet à Pontoise.

Puisque ce soir, Monsieur le Maire de Conflans-Ste-Honorine nous fait le plaisir de nous accueillir dans cette belle salle, je lui donne tout de suite la parole pour souhaiter la bienvenue à cette réunion.

M. PHILIPPE ESNOL, MAIRE DE CONFLANS-STE-HONORINE :

Bonsoir Mesdames, bonsoir Mesdemoiselles, bonsoir Messieurs, je suis très heureux de vous retrouver ce soir pour cette deuxième réunion à Conflans-Ste-Honorine sur le sujet qui nous préoccupe tous. Ce n'est pas le bouclage de la Francilienne, mais le prolongement, en tout cas le tronçon entre Méry et Orgeval.

Merci d'avoir répondu à notre invitation. J'espère que le débat sera aussi riche et aussi constructif que le précédent qui s'est tenu dans la salle Signoret et qui portait en particulier sur les tracés et sur le bien-fondé de cette Commission Particulière du Débat Public.

Évidemment, on est ce soir dans le cadre d'une réunion thématique, avec des sujets extrêmement importants, comme le bruit, l'eau, la sécurité. Les répercussions d'une infrastructure autoroutière sur ces thématiques sont fondamentales et motivent de nombreuses oppositions au projet présenté ce soir par la maîtrise d'ouvrage.

Je suis obligé de rappeler qu'à Conflans en particulier, car nous sommes ce soir à Conflans, nous sommes déjà extrêmement concernés et touchés par ces problématiques d'une manière générale, car les nuisances engendrées en particulier par la RN184 qui coupe notre ville en deux, de part en part, du Nord au Sud,

constituent en termes de bruit et de pollution une atteinte à la santé. Une autre réunion thématique sera plus particulièrement consacrée à la pollution de l'air.

Par ailleurs, concernant les pollutions dues aux nuisances aériennes, elles sont à Conflans extrêmement fortes et constituent une atteinte insupportable à la qualité de vie de tous les Conflanais. Et je sais que vous êtes nombreux ce soir à venir de villes avoisinantes, et que vous subissez les mêmes nuisances que nous sur ce sujet.

Ce sont des thématiques importantes, et il devrait y avoir de nombreuses questions et débats sur ce sujet.

Avant de laisser la parole à Madame ALLAIN qui s'occupe plus particulièrement dans le cadre de la Commission Particulière du Débat Public de cette réunion thématique, je voudrais juste redire que depuis le démarrage de la Commission Particulière du Débat Public il y a eu beaucoup de réunions et on a entendu beaucoup de choses.

Pour ma part, je reste convaincu qu'il serait utile d'envisager un véritable bouclage de la Francilienne. Tant que le problème de ce butoir sur l'A13 du côté d'Orgeval ne sera pas résolu ou en tout cas que des solutions pour un réel bouclage ne seront pas envisagées, on ne sortira pas des difficultés de circulation que l'on rencontre aujourd'hui dans notre région, et qui sont considérables.

De toute façon, vu l'échéance à laquelle est prévue la réalisation de cet ouvrage, ces problèmes ne seront pas résolus demain.

Donc, je continue de plaider pour un vrai bouclage de la Francilienne.

J'ai bien compris, en même temps, n'étant pas complètement idiot, que le tracé Nord-Ouest proposé était plutôt repoussoir. Si une décision est prise par le Ministre à l'issue du débat, il y a de fortes chances que l'on reste dans les tracés, malheureusement, qui nous concernent au premier chef et qui sont loin de faire l'unanimité.

Si tel était le cas, je dois avouer, car j'en ai beaucoup entendu parler ces derniers temps, qu'un tracé qui envisagerait un passage souterrain avec un tunnel extrêmement long mériterait qu'on le garde avec attention.

Pour de nombreuses villes du secteur, ce serait une solution moins pire que celle qu'on peut nous proposer, en particulier avec le tracé rouge (initial), et y compris avec le tracé bleu.

Quant aux autres tracés, je préfère ne pas les évoquer, tellement ils sont pour moi sans intérêt.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir. Je souhaite à tous une excellente soirée et un excellent débat. Merci.

(Applaudissements)

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire. Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Je vais vous introduire brièvement l'objet de la réunion thématique de ce soir.

Cette réunion thématique, sur les risques en général, a pour objectif de débattre de façon transversale de l'ensemble des risques engendrés par l'autoroute pour les populations riveraines, aussi bien la gêne que les répercussions sur la santé ou sur la sécurité.

Et aussi de débattre des mesures susceptibles de limiter ces risques et des perspectives d'amélioration de la sécurité routière.

Pour ce faire, nous avons divisé cette thématique en deux réunions :

- Une première réunion thématique ce soir qui va porter sur les questions de bruit, d'eau et de sécurité.
- Une deuxième réunion thématique qui portera sur les questions de pollution de l'air le 14 juin à Pontoise.

Il était impossible de traiter ces quatre aspects en une seule réunion.

Par ailleurs, l'importance et la complexité de la question de la pollution de l'air sont apparues au cours du débat, ce qui nous a invité à dédoubler cette réunion thématique.

Maintenant, je vais vous présenter les principes d'organisation de cette réunion. On va fonctionner par « séquences spécialisées », c'est-à-dire une séquence sur le bruit, une sur l'eau et une sur la sécurité.

Puis, on va également ménager un temps pour permettre l'expression de points de vue généraux sur les nuisances et sur les risques sanitaires.

Chaque séquence sera organisée de la façon suivante.

On cherchera à répondre à une question centrale pour chacune de ces séquences, que je vous présenterai au fur et à mesure. On aura des exposés d'experts, puis une information par le maître d'ouvrage sur l'étude réalisée, et ensuite un temps de débat avec le public.

Ces exposés d'experts qui sont une nouveauté par rapport aux réunions de proximité ont pour but à la fois d'apporter des connaissances techniques, de mettre en perspective les problèmes relatifs aux projets avec des réflexions générales menées par ailleurs, et d'apporter un point de vue extérieur.

Le temps de débat lui-même représentera à peu près la moitié du temps dans chaque séquence.

Je voudrais insister sur le fait que ces questions de bruit, d'eau, de sécurité, d'air présentent un caractère ardu. Dans le dossier du maître d'ouvrage, cela invite à se plonger dans des annexes qui ne sont pas vraiment très amusantes à lire, et pas forcément toujours très claires.

L'idée est d'essayer de clarifier tout cela, de les rendre accessibles et de pouvoir en débattre. C'est un pari fort du Débat Public que n'importe quelle question, fût-elle technique, scientifique et compliquée, soit simplifiée pour arriver à en débattre en public.

Les modalités sont les suivantes, avec une répartition du temps de 1 h 30 pour la première séquence sur le bruit, celle sur l'eau aura à peu près la même durée. Puis, on ménagera un temps d'environ 15 mn pour permettre une expression de points de vue généraux sur les nuisances et les risques sanitaires. Enfin, on abordera la question de la sécurité pendant environ 45 mn.

Ces séquences représentent quand même un débat de 4 heures, même si le temps consacré à chaque séquence n'est pas considérable, compte tenu des enjeux encourus.

Cela suppose un respect du timing assez important. On a ménagé des temps de parole pour les experts (entre 8 et 10 mn), pour le maître d'ouvrage (5 mn quand il apporte un point d'information), et pour le public (temps d'expressions de 3 à 5 mn maximum).

Pour respecter ces temps, on dispose d'un minuteur. Alain MECHINEAU sera le maître du temps, il sera chargé de vérifier le temps. Ce minuteur sonnera au bout du temps imparti. Comme il s'agit d'un matériel de cuisine, cela ne veut pas dire qu'au bout du temps imparti, vous serez cuit, mais nous considérerons que le propos sera à point et que l'on vous demandera de conclure.

SEQUENCE N°1 – LE BRUIT

POURRAIT-ON SE PROTEGER EFFICACEMENT CONTRE LE BRUIT GENERE PAR LE TRONÇON D'AUTOROUTE DE LA FRANCILIENNE ENVISAGE ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ces problèmes de bruit sont importants : y a-t-il des moyens de protection permettant de se protéger ?

Nous aurons les éclairages suivants :

1. Monsieur Didier CATTENOZ, que j'invite à monter la tribune, Ingénieur à la Mission Bruit au Ministère de l'Écologie et du Développement Durable. Il nous présentera le cadre réglementaire de la protection contre le bruit.
2. Monsieur Nicolas GRENETIER, Ingénieur du Génie Sanitaire, chargé du bruit à la Direction Générale de la Santé au Ministère de la Santé et des Solidarités, nous parlera des répercussions du bruit sur la santé.

Je ne sais pas s'il est arrivé, car je sais qu'il a quitté très tard le Conseil d'État. On sera peut-être amené à bouleverser l'ordre des interventions.

3. Monsieur Richard DURANG de la DREIF nous présentera les différents moyens de protection acoustique.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Bonsoir, je suis Didier CATTENOZ de la Mission Bruit au Ministère de l'Écologie. Je travaille plus précisément à la Direction de la Pollution, des Préventions et des Risques.

Au Ministère de l'Écologie, notre travail consiste à fédérer l'action des différents acteurs qui luttent contre le bruit, essentiellement à participer à la rédaction des textes réglementaires, dont un des textes phare est la loi « bruit » de 1992. La majorité du dispositif que je vais vous présenter découle de cette loi « bruit » de 1992.

J'aimerais vous présenter la politique de lutte contre le bruit des routes d'une manière générale ; ce que je vais vous présenter par la suite s'inscrit dans un cadre qui s'articule en trois axes :

Dans un premier temps, il a été institué un dispositif de prévention. Il prévoit, quand une infrastructure existe déjà et que des riverains souhaitent s'installer à proximité de cette voie, que la responsabilité de la protection retombe sur le constructeur.

Les riverains, qui viendront s'installer près de la route qui sera construite, devront prendre la responsabilité de se protéger par eux-mêmes.

DANS LA SALLE : On n'a jamais eu les protections et pourtant, on nous les avait promises !

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

C'est le dispositif préventif que je ne peux pas passer sous silence.

Le dispositif prévu pour les nouvelles infrastructures et les infrastructures modifiées va être présenté tout à l'heure. Il est basé sur le décret 95-22, et aussi sur l'arrêté du 5 mai 1995.

Pour le réseau national, il y a une circulaire, à laquelle vous pouvez accéder sur le site « www.legifrance.gouv.fr ».

Je viens vous présenter le cadre de la lutte contre le bruit et pour essayer de vous donner aussi des outils pour avoir un avis pertinent sur ce que le maître d'ouvrage va vous proposer.

Le troisième axe de la politique de lutte contre le bruit, c'est le rattrapage des points noirs du bruit. C'est un dispositif mis en place par une circulaire qui n'ouvre pas de droit à l'insonorisation. A priori, sur le projet, vous n'êtes pas concernés.

Nous venons de transposer une directive européenne, qui prévoit de faire des cartes de bruit pour toutes les grandes infrastructures de transport, y compris les infrastructures de transport ferroviaire et les aéroports.

Le deuxième volet de cette directive consiste à prévoir des plans d'actions, avec une large participation du public. Encore une fois, cette directive ne se prête pas au jeu d'un projet de route, c'est plutôt une phase diagnostic : repérer les problèmes sur un réseau existant et proposer des solutions.

Je vais vous présenter les principes de la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures.

L'introduction du décret stipule qu'il convient de mettre en place des mesures afin d'éviter des nuisances sonores excessives en cas de nouvelle infrastructure ou de modification significative d'une infrastructure, par exemple pour le passage à 2 fois 2 ou 3 voies d'une route.

Le maître d'ouvrage doit prendre les dispositions nécessaires pour limiter les nuisances sonores des populations voisines. Dans tous textes, un principe de base est énoncé en introduction. Vous le retrouvez dans le décret 95-22.

DANS LA SALLE : On n'est pas là pour des principes !

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Les dispositions sont annoncées dans le dossier d'enquête publique, d'après le volet acoustique de l'étude d'impact.

Venons-en au cœur du problème : comment évalue-t-on le bruit ? C'est la première chose à laquelle il faut répondre.

On utilise des indicateurs énergétiques, qui établissent une moyenne du bruit reçu : le LAeq (6h-22h) pour le jour et le LAeq (22h-6h) pour la nuit. C'est évalué pour une année moyenne.

DANS LA SALLE : Que signifie LAeq ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Ces indicateurs sont évalués en décibels A.

L : level (niveau) ; A est une pondération pour prendre en compte l'oreille (qui est un filtre acoustique). Pour illustrer le propos, par exemple, les chiens entendent mieux les aigus que nous. On a un filtre acoustique au niveau de l'oreille.

DANS LA SALLE : Paramètre à prendre en considération, est-ce que le jour et la nuit le bruit est constant ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Laissez Monsieur CATTENOZ mener son exposé au bout.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Si le niveau de bruit préexistant est supérieur à 65 dB ou 60 dB la nuit, le niveau objectif sera de 65 dB pour le LAeq de jour et de 60 dB de nuit. Sinon, c'est 60 dB de jour et 55 dB de nuit, sans limite temporelle. Cela signifie que la limite ne doit jamais être dépassée.

Les logements ne sont protégés que s'ils sont antérieurs à l'officialisation du projet.

Il est intéressant de savoir que les mesures après travaux ne sont pas obligatoires, mais une circulaire du Ministère le prévoit. Le décret prévoit aussi le contenu minimal du volet bruit et de l'étude d'impact.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pouvez-vous bientôt terminer votre exposé ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Il prévoit la prise en compte des bruits durant la phase de chantier. Il prévoit les méthodes d'évaluation du bruit.

Un modèle de prévision est utilisé. Généralement, ce logiciel est calé sur des résultats de mesures. Ce logiciel intègre les effets météo.

Il n'est pas possible de mesurer le bruit partout ; c'est pourquoi nous avons recours à un logiciel.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE reviendra sur ces questions. Concluez, s'il vous plaît.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Un traitement direct de l'infrastructure est prévu. Cela signifie, a priori, qu'il faut protéger par des écrans. Le décret prévoit que les protections doivent avoir un coût raisonnable.

DANS LA SALLE : Que signifie « raisonnable » ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je propose qu'on revienne sur cette question pendant le débat.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Les observations du public peuvent être intégrées au niveau de l'enquête publique. Pour terminer, je voulais signifier qu'en dehors de tout projet, il existe des aides fiscales aux riverains.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dans le débat, on fera la distinction entre les moyens de protection d'ordre collectif mis en place par le maître d'ouvrage et éventuellement les protections d'ordre individuel.

Monsieur CATTENOZ, vous pourrez revenir sur certains points pendant le débat.

Je propose de passer directement la parole à Monsieur DURANG sur les différents moyens de protection acoustique, car Monsieur GRENETIER n'est pas encore arrivé.

DANS LA SALLE : Ce n'est pas un cirque, sortez le clown !

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

S'il vous plaît un peu de respect, je pense que les différents experts qui sont intervenus ont pris du temps pour préparer leur exposé et pour venir ce soir. Ce n'est pas toujours simple de parler en public.

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je vais vous parler des moyens de protection qu'il est possible de mettre en œuvre, lorsqu'un projet routier doit être réalisé.

Cette diapositive montre un certain nombre d'éléments, qui séparent la source de bruit (véhicule) du récepteur, et tous les éléments sur lesquels on peut intervenir : la distance de la voie par rapport au bâtiment, la position de la voie par rapport au bâtiment, c'est-à-dire l'altitude, également aussi le tracé de la voie et la nature du revêtement de chaussée. Les possibilités de traitement interviennent sur chaque maillon de cette chaîne. Ces moyens de protection ne touchent pas les mêmes maîtrises d'ouvrage.

Suivant le problème à traiter, certains moyens de protection sont possibles et d'autres pas. Donc, on se situe sur ce tableau dans la deuxième case. On n'a pratiquement aucune possibilité d'intervention sur l'urbanisme, car l'urbanisme existe. Les moyens d'intervention restant à la disposition de la Maîtrise d'ouvrage, sont l'action sur les voies et ses abords.

L'action sur les voies : un effet de protection étant la distance de la voie par rapport au récepteur.

Lorsqu'on double la distance de la voie, par rapport à un récepteur, suivant la nature de la source, si c'est une source ponctuelle (un véhicule isolé), l'atténuation en fonction de la distance est de 6 dB par doublement de distance sur un sol réfléchissant.

Par contre, si on a une voie routière assimilée à une source linéaire, cette atténuation n'est que de 3 dB. Si l'on a que ce moyen de protection à disposition, pour avoir des atténuations importantes, on est obligé de s'éloigner énormément.

(Manifestations diverses)

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Un autre élément sur lequel on peut intervenir est le tracé en long. Sur ce tracé, le phénomène à éviter est celui des montées et des descentes. S'il est présent, on doit le prendre en compte dans les calculs, car l'enjeu est de 2 à 3 dB suivant la composition du trafic.

Comme il y a nécessairement des poids lourds, on peut se rendre compte d'une augmentation assez significative en cas de montées et de descentes. Ces paramètres de nature de terrain sont pris en compte dans les logiciels d'évaluation des niveaux sonores.

Le troisième élément, sur lequel on peut intervenir, porte sur le profil « en travers », c'est-à-dire l'altitude de la voie par rapport au récepteur.

Le dernier tracé sur la droite correspond à l'isophone 62 dB. J'ai essayé de regrouper sur une même diapositive, étant donné qu'il fallait compacter. Sur le premier tracé, on voit l'atténuation du son sur un sol réfléchissant. Vous constatez que les isophones sont pratiquement verticales.

Une isophone est une ligne sur laquelle le niveau sonore est constant, et à votre droite, la dernière courbe est à 62 dB.

DANS LA SALLE : Ce n'est pas mal déjà !

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ce graphique a pour objet de vous montrer l'effet de la position de la hauteur de la chaussée par rapport au récepteur.

Les premières courbes montrent l'effet d'un sol réfléchissant. Donc, pratiquement les isophones ne sont pas courbées au niveau du sol.

Si le sol est absorbant, les courbes d'isophones s'infléchissent. Donc, il y a une absorption par le sol.

Sur la troisième courbe, on voit l'effet d'un écran de 3 m posé en bord de voie. On peut constater que l'isophone 62 dB est pratiquement horizontale. On a une modification très significative de la propagation avec l'écran.

La courbe suivante montre un effet de remblai, avec deux écrans latéraux. On voit à chaque fois le bâtiment qui se rapproche plus ou moins de la voie. Le bâtiment est toujours placé à 62 dB.

On peut constater sur ces différents tracés, suivant la hauteur de la voie et par rapport au sol, des bâtiments exposés à des niveaux relativement faibles uniquement par cet effet de hauteur de voie.

La dernière courbe correspond à une couverture totale, le bâtiment étant tout près de la voie.

La courbe juste au-dessus de la couverture totale est une semi couverture. Là aussi, on a un rapprochement du bâtiment vers la chaussée.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il vous reste deux minutes !

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pouvez-vous expliquer ce qu'est un remblai ou une demi-couverture, ou visuellement le montrer ? Je ne sais pas si c'est évident pour tout le monde.

DANS LA SALLE : On le sait !

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On peut intervenir sur la couche de roulement, c'est-à-dire le revêtement de chaussée. Je vous montre les résultats de mesures sur différentes techniques routières, faites par différents laboratoires, suivant une méthode normalisée.

La différence de niveau sonore entre les couches les moins bruyantes et les plus bruyantes est de 10 dB.

On peut obtenir un certain gain sur la couche de roulement. Les couches de roulement les moins bruyantes sont les plus poreuses. Elles n'ont pas que des avantages acoustiques du fait de leur porosité, elles ont été mises au point initialement pour des problèmes d'évacuation d'eau, mais pas pour des problèmes acoustiques.

Par la suite, on a constaté les propriétés acoustiques. L'inconvénient de ces couches de roulement : avec le temps, elles se colmatent et leurs propriétés acoustiques diminuent.

Ce n'est pas un moyen de protection pérenne. Donc, il faut l'utiliser avec une certaine prudence.

Le principe de fonctionnement des écrans est schématisé ici. Plus la différence de marche entre le rayon qui relie la source au récepteur, et le rayon qui passe par le sommet de l'écran, est importante, plus l'écran est efficace.

Donc, plus un récepteur est rapproché de l'écran et est bas par rapport au sommet de l'écran ; meilleure est son efficacité.

Le dimensionnement des protections prend en compte ces positions.

Quand on fait des calculs de protection des riverains par écran, on localise le bâtiment le plus exposé. On calcule la hauteur et la longueur de l'écran en fonction du récepteur le plus exposé.

Ainsi, quand on a traité ce bâtiment le plus exposé, les autres sont pratiquement traités par conséquence.

Compte tenu du temps qui m'était imparti, je vais m'arrêter ici et je répondrai à des questions par la suite.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Vous pouvez prendre quelques instants pour commenter ce document qui a été distribué. Il n'est pas inutile de revenir sur la nomenclature concernant les différents types de protection.

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'ai pas parlé de l'action sur les bâtiments, qui ne se fait que lorsque tous les autres moyens ont été mis en œuvre. L'action au niveau du bâtiment reste le traitement complémentaire, ou uniquement en cas de maisons isolées ou des bâtiments de grande hauteur.

Je ne sais pas quelles questions vous voudriez poser.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je propose de poursuivre car c'est nous qui avons ajouté les photos à l'exposé de Richard DURANG.

Bonsoir, Éric DEBARLE, je suis à la Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France le responsable du projet du prolongement de la Francilienne.

Sur le document qui vous a été distribué, figurent des photos d'exemples de protections acoustiques installées. Ce sont des protections acoustiques qui ont été prises en photo sur l'autoroute A14, notamment dans le secteur de Carrières-sur-Seine.

Monsieur Richard DURANG parlait d'autoroutes en déblai. Elles sont construites en dessous du niveau du sol. On utilise le talus pour protéger les éventuels riverains.

La photo suivante présente une section d'autoroute semi couverte. Parfois, en couvrant uniquement une des deux chaussées, notamment quand l'urbanisation ne se situe que d'un seul côté de l'autoroute, on arrive à avoir une protection des riverains, qui est assurée par ce type d'ouvrages.

Les collectivités locales peuvent se réapproprier le dessus de cette semi couverture d'autoroute, et faire des espaces verts, des espaces de jeux ou de sports.

Ensuite, on a des remblais avec des protections phoniques. On commence à cumuler différents types de protections acoustiques.

A Carrières-sur-Seine, juste avant le franchissement de la Seine, l'autoroute passe au-dessus du niveau du sol. Le remblai est planté. Compte tenu du fait qu'il y a des pavillons à côté, vous avez des écrans acoustiques transparents avec des armatures métalliques pour pouvoir les tenir.

La photo du haut montre une vue de près d'un écran transparent.

La photo d'en dessous montre un merlon paysager. C'est une butte de terre qui est faite au-dessus du niveau du sol. Elle permet au son de partir au-dessus des habitations situées derrière ce remblai ou ce merlon paysager. A chaque fois, ce sont des tas de terre qui ont des noms différents.

La dernière protection, la plus connue et que l'on voit le plus souvent, porte sur les écrans acoustiques. Ils peuvent avoir différentes formes et différents matériaux, en fonction du choix des architectes, qui sont invités à venir travailler lors des études de conception des autoroutes.

Cette photo montre un écran acoustique en bois avec la façade côté autoroute. On retrouve ce type de protections sur un certain nombre d'autoroutes. A d'autres endroits, ces écrans en bois sont doublés d'une façade végétale.

On cherche de plus en plus effectivement à mettre des végétaux devant ce type d'écran acoustique pour des raisons d'entretien et pour éviter notamment les phénomènes de taggages, et les coûts qui s'ensuivent pour arriver à retirer les tags sur ce type d'écran.

C'étaient les six photos présentées sur le document qui vous a été remis.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur GRENETIER est arrivé. Il va nous parler des répercussions du bruit sur la santé.

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES ET DES SOLIDARITES :

Bonsoir, d'abord, excusez-moi pour mon retard, j'ai été retenu sur Paris.

DANS LA SALLE : Il n'y avait pas d'autoroute pour venir !

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

On m'a demandé de venir vous parler des effets du bruit sur la santé. Contrairement aux pollutions de l'air et de l'eau, ou d'autres risques comme la déforestation, qui ont des conséquences graves sur notre écosystème, le bruit est une des rares pollutions qui atteint l'homme, sans remettre profondément en cause l'équilibre de notre planète.

Malgré tout, le bruit fait partie des nuisances majeures ressenties par les Français devant l'insécurité. Il est cité dans certains sondages devant l'insécurité et devant la pollution.

Je vais vous présenter une échelle de bruit. On ne trouve jamais le niveau 0 dB dans la nature, mais uniquement dans des chambres sourdes. Dans les endroits les plus calmes de la nature, il est de 15 dB.

Ce n'est pas une échelle linéaire. Si l'on additionne deux sources de 40 dB, on obtient 43 dB (et non 80 dB). Une hausse de 3 dB est équivalente à un doublement de l'énergie acoustique. C'est quelque chose qu'il faut bien avoir en tête. On verra que c'est important sur la façon de mener les études.

Les effets du bruit sur la santé :

Traditionnellement, on les découpe en deux catégories :

- Les effets auditifs avec les pertes auditives, la fatigue auditive, les acouphènes.

Ces effets interviennent pour des niveaux supérieurs à 85 dB, et ces projets routiers y sont inférieurs.

- Les effets extra auditifs du bruit, que l'on découpe en trois catégories :

1. Effets physiologiques.
2. Effets subjectifs.

3. Effets comportementaux.

Effets physiologiques :

Les principaux effets soulignés par les gens concernent les effets sur le sommeil. C'est le principal sujet de plainte.

Les effets sur la sphère végétative, notamment sur le système cardiovasculaire : c'est l'ensemble des systèmes qui ne sont pas contrôlés par la volonté.

Les effets sur le système endocrinien. Ce sont des choses moins bien établies. Il s'agit de la modification de la sécrétion des hormones liées au stress, comme l'adrénaline, notamment qui se déroule lors d'expositions au cours de la nuit.

On a également des effets sur le système immunitaire, car tout organisme qui subit une agression répétée verra ses capacités de défense se réduire fortement, et cela va entraîner une modification de la composition sanguine : des hormones, du magnésium sous l'influence du stress.

Par contre, pour le bruit, tous les résultats des études ne vont pas dans le même sens. C'est assez contradictoire. On n'a pas une certitude sur ces effets endocriniens et sur ces effets immunitaires.

On a des choses beaucoup mieux établies en ce qui concerne la santé mentale. Le bruit est un facteur important dans l'aggravation des états anxio-dépressifs.

Le sommeil occupe un tiers de notre vie, et il est très important. Il nous est nécessaire pour récupérer physiquement et mentalement. Cet hypnogramme montre que ce n'est pas un état unique, mais une succession de stades relativement ordonnés.

Le sommeil paradoxal va permettre la récupération psychologique. Le sommeil lent profond (marqué 3 et 4) sur cet hypnogramme va permettre la récupération physique. Le sommeil est parfaitement ordonné avec ces différents stades qui se succèdent les uns après les autres.

Lorsque le dormeur est soumis au bruit, l'hypnogramme a une forme complètement différente. L'architecture du sommeil est complètement détruite. C'est très clair sur cette diapositive.

Les effets sur le sommeil : une diminution du temps total de sommeil, avec une durée d'endormissement plus longue, à partir de 45 dB ; des éveils nocturnes prolongés et également des éveils prématurés qui ne sont pas suivis d'un réendormissement.

Ces éveils nocturnes sont des effets que l'on aura à partir de 55 dB.

Il est important d'avoir en tête des perturbations de l'architecture du sommeil, sans que le dormeur en ait conscience, car il ne va pas se réveiller. Ce sont des événements qui interviennent à partir de 50 dB.

Les conséquences de cette perturbation du sommeil vont être : de l'irritabilité, de l'anxiété, une perte de vigilance qui va entraîner une hausse du risque d'accident, de la somnolence, une fatigue chronique excessive.

Une exposition chronique à ce type de bruit nocturne va entraîner une réduction de la motivation et une baisse des performances.

C'est un tableau assez sombre des effets du bruit sur la santé.

ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il vous reste deux minutes.

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Une remarque importante, l'habitation au bruit en période de sommeil est incomplète, puisqu'on a une habitation sur le plan de la perception, de la gêne. Par contre, les réactions cardio-vasculaires vont durer 10 ou 20 ans après l'exposition. C'est quelque chose de durable.

Ensuite, on a des effets sur le système cardio-vasculaire, avec des effets instantanés comme l'accélération de la fréquence cardiaque, et également des effets chroniques qui vont aller jusqu'à l'élévation de la pression artérielle.

Les effets subjectifs concernent essentiellement la gêne. On sait que le niveau sonore n'explique au mieux que 30 à 40% de la gêne exprimée, et il existe de nombreux facteurs acoustiques qui vont venir moduler la réaction individuelle : des facteurs d'histoire personnelle, l'investissement affectif, l'activité en cours et des facteurs contextuels comme le bruit choisi ou le bruit subi. Dans votre cas, c'est un bruit subi. Des facteurs culturels vont également intervenir.

On a également des effets subjectifs sur l'intelligibilité de la parole, car le bruit a un effet de masque et on va moins bien comprendre la conversation. On a également des effets sur les attitudes et les comportements avec de l'agressivité et des troubles du comportement avec la diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui et des baisses de performances.

Les données qu'on trouve dans la littérature, notamment celle de l'Organisation Mondiale de la Santé, montrent que pour la gêne sérieuse le niveau est de 55 dBA.

On a également des réponses de la Commission Européenne : à partir de 55 dB, 20 % des personnes exposées vont être gênées.

On a également des données en ce qui concerne les troubles du sommeil, la première ligne nous intéresse.

Le niveau de 30 dB est retenu, sachant que les maisons ont généralement une isolation de 25 dB, c'est équivalent à l'extérieur à un niveau de 55 dB.

Pour finir, une chose très importante : c'est la multi exposition. On est dans une zone avec différentes infrastructures, et le ministère de la santé tient à ce que ce soit pris en compte dans les études. Je vais vous présenter un exemple.

On a un état initial avec une route, mais également une voie de chemin de fer.

DANS LA SALLE : Et les avions !

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Dans ce cas on n'avait pas d'avions, mais on avait des industries. Nous tenons à ce que toutes ces sources, et ce serait la même chose s'il y avait des avions, soient cumulées. La réglementation ne l'oblige pas, mais nous y tenons particulièrement.

A l'état initial, on ajoute la contribution sonore du projet. Nous tenons absolument à ce que l'ensemble des sources soit pris en compte.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci beaucoup.

Avant que le maître d'ouvrage nous présente la manière dont il a pris en compte le bruit dans le projet, je vais poser une question à M. DURANG et à M. CATTENOZ, afin d'avoir une vision prospective de ces moyens de protection. Finalement, quels sont les progrès envisageables en matière de réduction du bruit ? D'un côté, il y a les moyens de protection et de l'autre, peut-on attendre des progrès pour réduire le bruit à la source, soit au niveau des revêtements de voirie, soit au niveau du bruit des moteurs ?

Rapidement, en ce qui concerne les revêtements de voirie, M. DURANG ?

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Les couches de roulement ont des performances qui évoluent dans le temps, il faut les prendre avec une certaine prudence. Mais, dans l'arsenal actuel des couches de roulement, il y a des revêtements qui sont peu bruyants au roulement. C'est l'appellation officielle par rapport aux couches de roulement dites phoniques.

Les fabricants actuellement ont dans leurs cartons et dans leurs études un certain nombre de couches de roulement, qui permettent d'obtenir des niveaux de bruit assez proches des enrobés drainants, sans en présenter les inconvénients, à savoir le colmatage. Dans les années à venir, on observera une évolution sur la tenue dans le temps des couches de roulement.

Pour le niveau sonore d'émission, on arrive pratiquement à un plancher avec les 70 dB des couches de roulement que l'on a montré tout à l'heure dans les diapositives.

C'est l'évolution prévisible des couches de roulement, en ayant toujours présent à l'esprit que cette protection n'est pas pérenne.

DANS LA SALLE : On attendra que ce soit au point.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Qu'en est-il en ce qui concerne le bruit des voitures ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Les voitures présentent trois sources de bruit : le moteur, le bruit de contact pneus/chaussée et l'échappement.

Au-dessus de 50 à 60 km/h, le bruit de contact pneus/chaussée domine le bruit des moteurs. Des directives européennes permettent de limiter le bruit des véhicules. Par exemple, pour la directive sur le bruit des véhicules, depuis 1970, les niveaux de bruit ont été abaissés dix fois. Les chercheurs travaillent beaucoup sur ce domaine. On peut s'attendre à voir des progrès sur les véhicules. Simplement, le taux de renouvellement du parc automobile français est assez lent. L'âge moyen des véhicules en France est de 7,5 ans.

DANS LA SALLE : Et les camions ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Les camions sont aussi soumis à une directive qui permet de limiter le bruit.

DANS LA SALLE : Quel est l'âge moyen des camions en France ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Je ne peux pas vous le donner, car je ne possède qu'une donnée moyenne sur les véhicules en général. Peut-être que M. DURANG peut répondre à cette question, car il a fait une étude sur le bruit des échappements des poids lourds.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On note que ce point devra être éclairci.

Avant d'introduire le débat, Monsieur DEBARLE va nous expliquer en quelques minutes comment il a pris en compte le bruit dans le projet.

DANS LA SALLE : Et les camions ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je vous livre les informations si vous voulez les recevoir. Je vais essayer en cinq minutes, si je ne suis pas trop interrompu, de vous donner la totalité des informations.

Vous avez vu dans le dossier des études, ou pour ceux qui ont déjà participé aux réunions de proximité, la manière dont nous les avons menées, je vais les rappeler.

Nous avons cherché à connaître le bruit ambiant qui est perçu par l'ensemble des habitants de la zone d'étude. La connaissance de ce bruit ambiant présente plusieurs intérêts.

Si on a un bruit ambiant fort, auquel on ajoute un bruit inférieur, c'est le bruit fort qui reste perceptible. Dans ce cas, on n'a pas de perception de bruit.

Dans les secteurs où on a un bruit ambiant qui est faible, et que l'autoroute émet un bruit beaucoup plus fort ou un bruit supérieur aux normes, on doit pouvoir dimensionner les ouvrages de protection, dont on a vu précédemment l'ensemble de la palette.

Le troisième intérêt des mesures de bruit ambiant : quand il s'agira d'additionner les différents bruits, car on a le bruit ambiant qui est mesuré par des sonomètres, il n'est pas nécessaire de passer par des logiciels informatiques, on connaît le bruit émis, on met un micro à un endroit donné, il enregistre la totalité des bruits, que ce soit les voitures qui passent, les avions, les trains ou l'ensemble des bruits existants.

Quand nous avons démarré notre dossier sur la zone d'étude, nous avons effectué 32 mesures pendant 24 heures pour connaître le bruit le jour et la nuit. Nous avons choisi les points de mesures de bruit en considérant qu'ils étaient représentatifs de la zone d'études. Lors des réunions de proximité, un certain nombre de personnes a considéré que certaines zones n'étaient pas bien prises en compte et qu'il fallait procéder à des mesures supplémentaires.

Nous nous étions engagés à faire ces mesures de bruit supplémentaires. Celles-ci ont été réalisées. Dix points de mesures ont été rajoutés. Un certain nombre de personnes qui nous avaient contactés pour voir où se situaient ces mesures de bruit ou comment elles ont été faites, ont été contactées. On a les résultats de ces points de mesures, je les ai transmis cet après-midi à la CPDP. Demain ou après-demain, vous pourrez les retrouver sur le site.

On verra sur un exemple comment on utilise cette connaissance du bruit ambiant.

Ensuite, il s'agit de constater le bruit émis par l'infrastructure routière. Les normes de bruit sont essentiellement issues des réglementations européennes. Ces normes s'appliquent notamment au moment du dossier d'études d'impact. Or, aujourd'hui, nous n'en sommes pas encore à ce stade, mais au Débat Public. Nous avons pris une autre méthode pour simuler le bruit de l'autoroute. Nous avons considéré qu'il fallait regarder quel serait le maximum de bruit émis par l'autoroute pour ne pas avoir simplement le bruit d'un trafic qui serait faible à l'ouverture de l'autoroute et qui pourrait s'amplifier par la suite.

Puisque nous présentons un prolongement de la Francilienne, qui est à deux fois deux voies, éventuellement élargissable à trois voies, nous avons considéré que cette autoroute pouvait être à trois voies. Le bruit maximum est atteint par la circulation de 1 000 véhicules à 105 km/h, avec 20 % de poids lourds. S'il y a plus de véhicules sur cette route, ils roulent moins vite et le bruit est inférieur.

Quand une moto passe à haute vitesse, on entend beaucoup plus de bruit que s'il s'agit de deux motos qui passent à 30 km/h. C'est ce qui nous a permis initialement de dimensionner le bruit. Ensuite, on utilise un logiciel développé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. Celui-ci est utilisé partout en France pour simuler le bruit.

Ce logiciel permet aussi de comparer le bruit tel qu'il a été calculé avant travaux, avec le bruit calculé après travaux.

Ce n'est pas le constructeur de l'autoroute qui l'a réalisé, mais le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. C'est un laboratoire qui valide tous les matériaux de construction utilisés. C'est le laboratoire de référence en France. Que ce soit en France ou en Europe on a des choses similaires. On verra après comment vérifier la validité de ce logiciel.

Nous avons regardé sur une carte ces représentations de bruit. Initialement, on a toujours recherché à respecter les normes, c'est-à-dire ne pas dépasser 60 dB de jour, car nous étions dans une situation de trafic maximum. Pour l'instant, nous n'avons pas regardé ce qui se passe la nuit, car le trafic est nettement moindre et l'émission sonore également.

Quand on dimensionne correctement avec la saturation acoustique de jour, on voit de nuit qu'on a une diminution notable du bruit. Les résultats de ce logiciel sont reportés sur une carte.

Les cartes sont aujourd'hui fournies par l'Institut Géographique National, et elles donnent à la fois le relief complet des secteurs de passage qu'on peut ainsi prendre en compte et l'implantation de l'ensemble des bâtiments.

J'ai pris un exemple correspondant à une mesure de bruit, c'est un secteur de l'autoroute A15, le lotissement des Buttes Blanches à Herblay. Sur cette carte, une couleur est reportée sur chacune des façades des bâtiments d'habitation. Cette couleur correspond à un bruit reçu. Le bleu signifie que le bruit reçu par cette façade, lorsqu'il est émis par l'autoroute seule, est au maximum de 50 dB, le vert signifie qu'il est au maximum de 55 dB et le rouge qu'il est compris entre 55 et 60 dB.

C'est l'un des endroits où nous avons fait une mesure de bruit complémentaire. Nous sommes allés faire une mesure dans le jardin d'une propriété. Vous avez ici la voie d'accès au lotissement, ensuite le pavillon et de l'autre côté la partie de jardin du pavillon qui donne sur la forêt. Celle-ci sépare le lotissement d'un éventuel prolongement de la Francilienne.

La moyenne du bruit perçu sur la période de jour est de 53 dB. Actuellement, les habitants perçoivent un bruit de 53 dB. Tout à l'heure une chose importante a été dite : on n'entend jamais un bruit à 0 dB. Même si on parle d'un silence de mort, on a quand même un certain nombre de décibels. J'ai cité à Maurecourt le point de bruit qui m'avait étonné, aux alentours de 3 heures du matin au fond du vallon, on a déjà 23 dB. On n'arrive pas à descendre en dessous. Je ne pensais même pas qu'en région parisienne on pouvait atteindre ce niveau de bruit.

Dans notre mesure, le bruit de l'autoroute est couvert par le bruit actuel reçu.

(Protestations)

Je comprends tout à fait. Je vous invite tous à aller le long de l'autoroute A14, essayez de trouver les endroits où vous entendez le bruit de cette autoroute. Allez-y aux heures de pointe, et vous verrez.

Aujourd'hui, on considère être obligé de faire des mesures de bruit avant l'établissement du projet, mais une fois celui-ci mis en oeuvre, nous devons faire un bilan. Des mesures doivent être faites autour des infrastructures routières six mois et un an après leur mise en service, pour vérifier que les niveaux sonores sont bien conformes à ce qui a été prévu avant la réalisation de l'autoroute.

Certains ont dit tout à l'heure que c'étaient des promesses, mais lors de la réunion de proximité qui s'est tenue à Mériel, les maires de Frépillon et de Mériel ont parlé des mesures de bruit qui avaient été faites à cette occasion, suite à la mise au service de l'autoroute A115.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il est temps d'ouvrir le débat. Y a-t-il des questions ?

M. MICHEL AGNOLA, ÎLE DES MIGNEAUX A POISSY :

En l'occurrence, je suis à 50 mètres de l'autoroute. D'abord, quelque chose me trouble dans tous ces propos. Comme pour la pollution, je constate que l'on établit des normes et des calculs sur des pures projections. On sait très bien que les projections ne donnent pas toujours le résultat escompté, il n'y a qu'à voir les progrès de la pollution.

Dans quelle mesure peut-on mettre en balance la santé des populations sur des projections ?

Puisque l'on fait des projections, pourquoi ne projette-t-on pas aussi l'évolution de la réglementation européenne sur la question ? On sait très bien que la réglementation européenne sera de plus en plus contraignante. Elle va l'être pour la pollution de l'air, et je ne sais pas ce qu'il en est pour le bruit.

J'habite l'île des Migneaux, qui se trouve dans une configuration particulière. On a la pollution de l'air, puisqu'on a toutes les autoroutes qui convergent. On a un site protégé, qui est complètement détérioré. On a une configuration particulière, puisqu'on est en montée sur un double viaduc de 40 m de large, de 20 m de haut et de 500 m de long. A-t-on calculé le bruit de cette configuration particulière ?

A-t-on aussi calculé le bruit par rapport au fait qu'on est sur un viaduc ? Un viaduc a une résonance, on peut imaginer qu'il y ait des joints de dilatation et une structure qui provoquent un bruit supplémentaire. Qui plus est, on est dans une côte, on peut imaginer que les camions vont forcer sur les moteurs.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE, voulez vous répondre ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Les cartes de bruit sur l'île des Migneaux ont été faites comme partout. Vous pouvez les voir comme toutes les autres cartes sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public, si vous ne les avez pas récupérées lors des réunions de proximité, car elles ont été diffusées à ce moment-là. L'île des Migneaux fait partie des endroits où nous avons procédé à des mesures de bruit. Il a été mesuré côté Carrières-sous-Poissy.

On a regardé le bruit derrière les pavillons qui sont du côté de Carrières-sous-Poissy (grand bras de Seine). Pour nous, c'est un secteur extrêmement bruyant : 59 dB de bruit. Ce bruit provient notamment de la RD153 et de la voie ferrée. Le bruit est très important sur ce secteur des Migneaux.

L'île des Migneaux est franchie par un viaduc couvert. Donc, le bruit est enfermé à l'intérieur de ce viaduc couvert, comme à l'intérieur d'un tunnel.

Vous n'avez aucun bruit qui provient du viaduc des Migneaux ; le seul bruit que l'on aurait proviendrait des extrémités du viaduc, qui sont situées soit à Carrières-sous-Poissy, soit à Poissy avant d'arriver rue de Migneaux. On avait un bruit inférieur à 50 dB.

Ce ne sont pas du tout des projections de bruit, comme en matière de pollution, mais des simulations de bruit. Le logiciel qui calcule le bruit, émet un bruit en fonction de la technologie connue aujourd'hui. Une fois ce bruit mesuré, on choisit la route, on donne ses caractéristiques au logiciel, on fait passer un trafic et on compte le nombre de véhicules. On fait travailler le logiciel et on regarde à un point donné quel est le nombre de décibels reçus.

Immédiatement au même moment, vous venez avec un sonomètre, vous regardez sa mesure et ainsi vous avez calé parfaitement le logiciel. Le logiciel donne exactement la même mesure que le micro que vous avez positionné au même endroit.

Donc, ce ne sont pas des projections sur l'avenir, mais simplement des simulations de bruit à un endroit donné, car effectivement on ne peut pas placer des micros tout au long de l'infrastructure.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avant de passer la parole aux experts, Alain MECHINEAU a quelques interventions.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vais vous parler d'interventions qui vont être faites de la salle. Il y a eu énormément de questions, et les deux demandes d'interventions sont représentatives de ces questions autour de la notion et la pertinence des mesures, et aussi de l'efficacité des protections.

M. ARLETTE CAILLAUD :

Vos études acoustiques ont été réalisées sur des durées d'observations moyennes qui lissent tous les événements sonores. Elles ne sont donc pas significatives de la gêne réelle. Une autoroute produit surtout un grondement fait de basses fréquences, très difficiles à éliminer par des écrans. Les aigus sont plus facilement arrêtés. Or, ce sont les basses fréquences qui se propagent le plus loin, bien au-delà des 500 mètres de votre bande d'étude.

Certes il y a un bruit de fonds ambiant, mais fluctuant de jour comme de nuit. Le spectre fréquentiel du train par exemple est très différent de celui du bruit routier. Ma première question est donc la suivante : comment prenez-vous en compte le spectre fréquentiel du bruit autoroutier ?

Seule une émergence acoustique inférieure ou égale à 2 dBA est acceptable en particulier la nuit. Nous voulons des études fondées sur des mesures de bruit effectuées dans des zones proches, des zones modérément ou faiblement bruyantes et non pas comme vous l'avez fait presque systématiquement en installant des capteurs aux endroits les plus bruyants des zones concernées.

Quelles garanties pouvez-vous nous donner sur cette émergence de 2 dBA ?

Par ailleurs, page 4 de votre dossier annexe sur le bruit : « les mesures de protection à la source (couverture, semi couverture, écrans, buttes de terre) pourront être complétées par des isolations de fenêtres si, très ponctuellement, des riverains sont susceptibles de rester soumis à un niveau de bruit supérieur aux objectifs diurnes et nocturnes de 60 et 55 dB, et si la réalisation des protections classiques à la source s'avérait d'un coût disproportionné à l'enjeu »

D'où ma deuxième question : voulez-vous donc condamner les riverains d'une autoroute en zone urbanisée à vivre cloîtrés chez eux dans leurs maisons, écoles, maisons de retraite derrière des doubles-vitrages ?

Dans quels cas concrets avez-vous éliminé les solutions de coûts soi-disant prohibitifs sur les tracés étudiés ? La forêt aurait-elle droit à des tunnels, mais pas les riverains d'une autoroute en zone urbanisée ? Je vous remercie de vos réponses.

(Applaudissements).

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avant que M.DEBARLE ne réponde, Mme CHIVE avait une intervention.

MME MARIE-LYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Depuis le début, vous nous dites que vous allez faire des merlons, des tunnels, des semi couvertures, mais quelle est l'efficacité ? J'habite un endroit qui va se trouver près de l'autoroute. Cela m'est égal de savoir combien cela va coûter, s'il faut mettre un merlon ou autre chose, je ne veux entendre aucun bruit de l'autoroute.

En fait, vous êtes en train de nous dire que pour que ce soit efficace, il faut beaucoup d'argent et donc vous en mettez moins. N'est-ce pas cela Monsieur DEBARLE ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Si notre but, c'était d'en mettre moins et d'être efficace, comme vous le dites, on revient au projet Villexpress qui, s'il était construit aujourd'hui, aurait un coût de 600 millions d'Euros.

On est sur un certain montant d'infrastructures, car un certain nombre de protections des riverains sont prévues.

DANS LA SALLE : Parce qu'on est descendu dans la rue.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Notre dossier indique plusieurs choses. Il y a de temps en temps des rappels de la réglementation. Effectivement, lorsqu'il y a des bruits supérieurs à 60 dB, s'il n'y a pas de protections phoniques, on peut faire de l'isolation de façades. Nous ne trouvons jamais ce cas de figure dans notre projet. En fonction des merlons, des tranchées semi couvertes ou couvertes, ou des tunnels (le bruit ne sortant pas au-dessus des tunnels ou des tranchées couvertes), nous avons des bruits émis par le prolongement inférieur aux seuils où il faut prendre en compte les isolations de façades.

Par exemple, en bordure du périphérique de Paris, on trouve des tours très hautes et il n'y a aucun autre moyen de protection que de mettre le périphérique en tunnel ou de faire de l'isolation de façades et de fenêtres.

DANS LA SALLE : Il ne faut pas reproduire les mêmes erreurs.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il ne s'agit pas de reproduire les mêmes erreurs, car il n'y a pas de tours.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Si vous voulez prendre la parole, demandez un micro sinon on ne pourra pas vous enregistrer.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'ai pas répondu à la totalité de la question, car il y avait des choses sur les spectres fréquentiels. Un expert peut éventuellement répondre.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Expliquez d'ailleurs ce que c'est, car je ne suis pas sûre que tout le monde ait compris de quoi il s'agit.

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le spectre est la décomposition en fréquence d'un bruit ou de la lumière qui comprend de l'ultraviolet, de l'infrarouge, du jaune ou du bleu. Pour le son, on a une décomposition en fréquences : basses fréquences, moyennes fréquences, hautes fréquences, des médiums. Le bruit routier a été mesuré et un spectre moyen du bruit routier a été reconnu et accepté au niveau européen.

Ce spectre routier est inclus dans le logiciel de calcul. Le calcul n'est jamais fait en niveau global dBA, mais en spectre. A la fin des calculs, le niveau est converti en dBA.

La détermination des écrans est faite avec le spectre routier. Il prend aussi en compte les basses fréquences.

On n'a pas parlé d'un élément, qui est pris en compte dans le logiciel de calcul : les effets météorologiques. Ce logiciel est conforme à la nouvelle méthode de prévisions du bruit, qui demande d'intégrer les paramètres de propagation atmosphérique.

En fait, tous les calculs intègrent non seulement le spectre, mais également les effets de la propagation météorologique sur le site.

MME CAILLAUD : C'est-à-dire ?

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

En fonction des occurrences de vent, le logiciel moyenne le niveau sonore en prenant en compte les directions du vent en fonction des récepteurs et des émetteurs.

M. LAVENU, COLLECTIF DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

La salle pourrait-elle avoir la parole ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pas tout de suite, je vous donnerai la parole après, mais on n'a pas fini de répondre à la question.

M. LAVENU, COLLECTIF DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Il y a une grande ambiguïté entre les propos de Monsieur DEBARLE et ceux de Monsieur DURANG, qu'il faudrait lever, sur les aspects santé et les aspects réglementaires.

Monsieur DURANG nous a fait une belle démonstration sur les nuisances et les effets sur la santé à partir de 45 dBA. D'après vous, Monsieur DEBARLE, il n'y a pas de problème avant 60 dB.

J'aimerais que l'expert santé nous réponde à ce sujet.

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Les études scientifiques montrent qu'à partir de 45 dB, on aura du mal à s'endormir quand on est soumis au bruit.

A partir de 50 dB, l'architecture du sommeil que je vous ai montrée va être complètement détruite. A partir de 55 dB, on risque d'avoir des éveils nocturnes prolongés.

(Applaudissements).

Ce sont les résultats des études réalisées par les Agences de Sécurité Sanitaire et vous les retrouvez sur leur site officiel.

DANS LA SALLE : On est d'accord avec vous !

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Est-ce à dire que les normes prévues par le maître d'ouvrage ne sont pas suffisantes pour protéger efficacement ?

DANS LA SALLE : Le maître d'ouvrage est sourd !

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

La réglementation est un peu différente. Mais, selon les valeurs de l'OMS, elles ne sont vraiment pas aussi éloignées de la réglementation.

L'OMS donne une valeur pour les troubles du sommeil de 30 dB au niveau de l'oreille du dormeur. Entre la route et le dormeur, il y a généralement des murs qui ont une valeur d'isolement acoustique de 25 dB en moyenne. On aboutit à 55 dB.

DANS LA SALLE : Et avec la fenêtre ouverte ?

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Effectivement, l'isolement acoustique diminue. Dans ce cas, les normes sont insuffisantes pour protéger la santé.

MME SUFFERT, HERBLAY :

Je voudrais juste rappeler un problème mathématique. On nous a expliqué que $40 + 40 = 43$. Ai-je bien compris ?

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Tout à fait.

MME SUFFERT, HERBLAY :

Expliquez-moi comment mathématiquement, $55 - 25 = 30$?

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Ce n'est pas la même opération du tout. Quand on a deux sources qui font 40 dB chacune ou 80 dB chacune, cela fait 43 ou 83 dB. L'addition logarithmique en doublant la source donne 3 dB.

Ensuite, on est dans un autre procédé qui n'a rien du tout à voir. Il faut changer de concept et on revient en linéaire. L'isolement de façade abaisse de 25 dB, et c'est une vraie soustraction.

DANS LA SALLE : Et quand on est dans le jardin ?

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

L'OMS donne également des valeurs. Je pense que ces documents figureront sur le site Internet, que vous pourrez consulter, dont les références pour la gêne extérieure.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On n'a pas répondu totalement à la première question sur l'évolution de la réglementation européenne. Celle-ci se durcit pour l'air, est-ce la même chose pour le bruit ?

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Je vous ai parlé de la directive nécessitant de faire des cartes de bruit et de prendre des plans d'action contre le bruit, pour les grandes infrastructures. Les premières cartes sont attendues pour 2007 et les premiers plans d'actions pour 2008.

L'Europe tirera des conclusions de ces premières cartes pour éventuellement rendre plus sévères et éventuellement préconiser des valeurs limites aux États membres.

DANS LA SALLE : On a le temps d'attendre !

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

S'il fallait agir plus vite, l'Europe agirait plus vite. Aujourd'hui, il n'est pas prévu de faire évoluer la réglementation actuelle. D'une manière générale, il existe un consensus autour de cette réglementation.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Avant de vous redonner la parole, je vais donner la parole à Monsieur REMVIKOS qui va prolonger l'exposé de Monsieur GRENETIER sur les questions de santé.

M. YORGHOS REMVIKOS, LES AMIS DU VEXIN :

Je vais essayer de prolonger la réflexion autour des effets sanitaires et du bruit. Pour un sujet aussi complexe, il est impossible en quelques minutes d'épuiser l'ensemble de la problématique.

L'intervenant expert a dit un certain nombre de choses assez clairement. Je voudrais revenir et insister sur un manque. Nous ne sommes pas tous égaux. En parlant de normes et de protection d'effets qui ne vont intervenir qu'à 60,1 ou à 30,2, bien entendu, il faut nuancer ce type de propos et bien tenir compte de la sensibilité particulière des différentes populations.

Je vous ai mentionné les propos d'un certain Monsieur FIDELL, gérant d'un cabinet californien, dont le discours est assez représentatif de ce que j'ai entendu dans certaines interventions et dans certains groupes de travail, qui préparaient en particulier cette réunion.

On ne peut pas véritablement mesurer l'exposition au bruit ou l'effet sur le corps. Il est impossible de déterminer une cause à effet. Comme les effets sont perçus et subjectifs, cela affaiblit encore une fois cette relation.

Ce Monsieur est consultant pour la majorité des autorités aéroportuaires américaines et pour certaines grandes agglomérations ; vous comprenez très bien quel crédit vous pouvez accorder à ce type de propos.

Je tiens à dire, et les données de l'OMS le montrent, qu'il existe une somme de données scientifiques considérables, et je vais vous donner quelques exemples, vous prouvant le contraire.

Je vais simplement prendre l'exemple des enfants. Même si on dit toujours qu'avec les enfants, on va faire pleurer, c'est éminemment une population vulnérable, car nous aurons affaire à un problème spécifique que sont les troubles d'apprentissages, qui sont influencés par le bruit.

Les enfants ont une faculté d'adaptation au stress moindre que celle des adultes.

Avons-nous des données suffisantes pour démontrer que les enfants sont un groupe à risque ? Ces résultats sont-ils cohérents ? Avons-nous les bons indicateurs sanitaires nous permettant effectivement d'affirmer le résultat ?

La communauté scientifique nous a fourni une somme de travail considérable qui démontre qu'il existe des données cohérentes, prouvant qu'il y a une altération des fonctions cognitives et de certains états sanitaires.

Il existe des effets un peu moindres sur les effets endocriniens ou sur les effets immunitaires, comme l'a dit l'expert.

Curieusement, justement sur les enfants, il n'y a pas d'effet sur la santé mentale, ni sur la qualité du sommeil. Quand on cherche les différences dans les populations, on peut avoir un profil totalement différent.

J'insisterai sur la problématique des effets sur l'apprentissage. Aujourd'hui, on parle beaucoup plus du bruit. Nous avons entendu le résultat des sondages, la perception qu'a le public du bruit étant l'une des gênes essentielles.

Ce n'est pas un problème nouveau ; il a été identifié dès 1975 dans une étude qui concernait des bruits ferroviaires. Elle montrait que les enfants dans l'école qui se trouvait à proximité de la voie ferrée perdaient un an de scolarité par rapport aux enfants qui étaient dans des écoles plus éloignées.

En 1993, un chercheur M. EVANS de l'université de Cornell a pu également démontrer un certain nombre de troubles de l'apprentissage et d'effets sanitaires chez les enfants. C'est une problématique relativement ancienne.

Un type de résultat sur une étude emblématique Ranch publiée dans une petite revue AMSET (revue de référence médicale). Elle porte sur 2 800 enfants de 89 écoles dans trois pays différents.

Ce graphique vous montre que tous les 5 dB il y a une relation dose à effet sur l'apprentissage de la lecture. Il pourrait être illustré de la façon suivante. C'est un peu caricatural mais il faut prendre des exemples pour bien se rendre compte.

Tous les 5 dB d'augmentation, vous avez un à deux mois de retard dans l'apprentissage de la lecture.

Je pense vous avoir donné un certain aperçu de la représentation du bruit pour l'OMS. Sur le site de l'OMS, si vous écrivez le terme « bruit », vous aurez 21 200 réponses.

C'est un petit problème subjectif, comme vous pouvez vous en rendre compte, qui ne mérite pas une attention particulière.

Je posais simplement la question : quelle société pourrait prétendre que l'investissement sur les générations futures sur la qualité de leur apprentissage et leur développement intellectuel passerait au second plan par rapport à l'importance de l'activité économique ?

Je ne veux pas opposer l'un à l'autre, mais je tiens à ce que ce soit bien pris en compte.

(Applaudissements).

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons reprendre les questions.

M. CLAUDE BOITEAU, ORGEVAL :

Je suis donc concerné par l'échangeur à Orgeval. Monsieur DEBARLE a effectué des mesures avec beaucoup de conscience et de précisions. Y a-t-il eu des modifications concernant la prise de son sur Orgeval ?

Orgeval aurait un échangeur de 55 ha et 325 000 voitures passeraient par jour. Donc, il y aurait une très forte concentration. De plus, elles feraient du bruit car elles risqueraient de rester sur place, à cause des bouchons.

Sur cette surface aussi importante, le sonomètre a été placé en dehors de la zone concernée au bord de la Route Nationale. On a consulté des personnes qui effectuent ce type de mesures.

On aurait pu penser que le capteur aurait été placé sur l'immeuble de la Coudraie, qui sera peut-être détruit mais remplacé par un hôpital. Les hôpitaux ont besoin de 30 dB.

Avez-vous effectué une mesure dans ces conditions, c'est-à-dire en façade afin de mesurer honnêtement l'état existant et ne pas nous donner le bruit que l'on sait de 78 dB au bord de la RN13 où tous les camions passent ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Dans les nouvelles mesures, le point fixe N°9 a été fait dans la cité de la Coudraie à Poissy, au 54 allée de Migneaux, au 4^{ème} étage. Le bruit ambiant aujourd'hui à ce niveau-là est de 53 dB.

Nous avons fait un certain nombre de mesures de bruit à proximité des voies existantes. Celles-ci n'étaient pas construites en fonction des nouvelles normes applicables aux autoroutes.

A proximité de voies existantes, des niveaux de bruit se situent à 68 dB avec des pointes à 75 dB.

Il faut bien ramener les niveaux de bruit en fonction des lieux d'habitations des gens ou des équipements publics, notamment des établissements scolaires. Il faut se reporter aux cartes de bruit pour constater le bruit perçu.

Sur certains quartiers, on nous avait dit que nos mesures n'étaient pas représentatives. Je me rappelle notamment le quartier des Buttes Blanches d'Herblay qui était similaire aux Cailloux Gris. Il nous a été demandé de refaire une mesure. Ceci étant, l'un était à 52,7 dB et l'autre à 52,9 dB.

On arrive bien à avoir des mesures de bruit représentatives par quartier.

M. CLAUDE BOITEAU, ORGEVAL :

La première version publiée dans le débat évoquait 67 et 68 dB. D'un point de vue éthique, ce n'est pas honnête. On connaissait le résultat et il fallait tout de suite effectuer une mesure à la Coudraie plutôt que de le faire dans un deuxième temps.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Peut-être connaissiez-vous le résultat, mais pas moi. Il faut systématiquement mesurer. J'aimerais bien savoir ce que l'on aurait dit si l'on n'avait pas mesuré le bruit auprès d'un échangeur du type de celui d'Orgeval ; on nous l'aurait reproché.

On a mesuré dans un certain nombre de quartiers qui nous paraissaient représentatifs. Toutes les mesures complémentaires oscillent entre 50 et 55 dB. Je rappelle que ce sont les mesures de bruit ambiant.

Par contre, les mesures de simulation de bruit à proximité des tracés ont été faites pour tous les bâtiments. Quatre tracés font 22 km et un en fait largement plus ; on ne pouvait pas mettre des mesures de son tous les 50 m le long de l'itinéraire, et en plus les espacer de 50 m en 50 m en fonction de la profondeur. Donc, nous avons pris des points de mesure.

M. HERVE GIOUX, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Pour revenir sur les propos d'un intervenant précédent et sur l'interaction entre le bruit et la facilité d'apprentissage, je suis touché par le tracé rouge, comme beaucoup d'entre nous. Il s'avère qu'une école vient d'être construite à Carrières-sous-Poissy, près du complexe sportif. Elle devrait être à 200 ou 250 m du tracé de l'autoroute. Dans ce cas, quid du bruit ?

On peut imaginer que les enfants ne resteront pas bloqués dans les salles de classe, ils iront aussi dans la cour. Que pensez-vous de tout cela ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je pense qu'il s'agit de l'école maternelle construite à côté de la salle polyvalente de Carrières-sous-Poissy. On retrouve ce bruit ambiant un peu partout, qui est de 53 dB.

DANS LA SALLE : Ce serait étonnant !

M. HERVE GIOUX, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Venez dans mon jardin mesurer le bruit.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On l'a fait dans un certain nombre d'endroits. On va rechercher les mesures faites sur Carrières-sous-Poissy.

Une mesure a été faite au 465, avenue Pierre de Coubertin à Carrières-sous-Poissy. Ce ne doit pas être très éloigné de l'endroit dont vous nous parlez. C'est le point fixe N°10 et on est à 53,5 dB.

DANS LA SALLE : Est-ce le bruit moyen ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est le bruit moyen entre 6 h et 22 h. A cet endroit-là, le bruit maximum perçu était de 57 dB, le bruit moyen sur 50 % du temps était de 43 dB, le bruit le plus faible était de 38 dB.

Pourquoi compare-t-on à un bruit moyen ? Nous avons dimensionné le bruit sur l'autoroute à saturation acoustique, au moment où l'autoroute fait un bruit qui n'existe pas dans la réalité. C'est le bruit maximum que pourrait émettre l'autoroute, si elle passe à trois voies et si l'on a 1 000 véhicules avec 20 % de poids lourds à 105 km/h.

Donc, on est bien obligé de comparer des bruits moyens. Si ce n'est pas le cas, il faut revenir aux études de trafics, telles qu'elles sont, et voir quand on est dans une période creuse le trafic débité par l'autoroute pour le comparer à ce niveau.

M. HERVE GIOUX, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Vous avez certainement raison, mais ce sont des moyennes. Je vous invite à venir faire des mesures chez moi.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On a fait des mesures à deux pavillons de chez vous ; je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'écart.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On va arrêter ce point et on va bientôt passer à la séquence suivante.

M. MICHEL, CIRENA :

Je suis très étonné, car dans tout ce que l'on a entendu aujourd'hui, à part la remarque de Monsieur le Maire de Conflans, on n'a absolument pas parlé d'avions. Toutes les villes concernées par l'éventuel tracé de l'A104 sont déjà sinistrées par une autoroute « l'autoroute du ciel ». Elle a été tracée depuis 1996 sans concertation, imposée par les technocrates de la DGAC.

Cette autoroute du ciel n'est pas un mythe.

Roissy a actuellement 525 000 mouvements annuels. Des relevés ont été effectués à Conflans cet été, à la demande de la municipalité. On a relevé sur un appartement d'un quartier de Conflans plus de 350 passages d'avions en direction de Roissy, du Bourget et d'autres plates-formes. Sur ces 350 avions, 51 sont passés entre 22 H et 6 H, et 20% des passages dépassaient 60 dB.

Tout à l'heure, on parlait de l'accumulation des bruits. On vit dans une région qui est complètement sinistrée par le bruit et vous voulez encore nous en rajouter. Le CIRENA n'accepte pas, et avec les autres associations, il montrera son opposition à la réalisation de tout tracé d'autoroute en zone urbanisée rive gauche ou rive droite.

Cette autoroute du ciel qu'on subit quotidiennement avec 525 000 mouvements, l'État a décidé de le faire passer à 680 000 mouvements. Actuellement, il y a une mise en révision du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de Roissy. Pour la première fois depuis la création de Roissy, des communes voisines des Yvelines sont touchées par l'extension de ce PEB.

Dans toutes les interventions de ce soir, pourquoi à aucun moment n'a-t-on parlé d'avions, de trafic aérien ? Parfois ce bruit qui nous passe au-dessus de la tête atteint 80 dB.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Sur ce point, je vais redonner la parole à Monsieur GRENETIER qui a souligné dans son exposé l'importance de prendre en compte le cumul des sources de bruit.

DANS LA SALLE : Il dépend d'un Ministère, il peut dire n'importe quoi !

M. NICOLAS GRENETIER, INGENIEUR DU GENIE SANITAIRE CHARGE DU BRUIT A LA DIRECTION GENERALE DE LA SANTE AU MINISTERE DE LA SANTE ET DES SOLIDARITES :

Effectivement, il existe dans cette région plusieurs sources de bruit. Je vous ai donné la position du Ministère de la Santé. Il faut en tenir compte.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur CATTENOZ veut rajouter un élément.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Au Ministère de l'Écologie, on est d'accord avec vous pour dire qu'il y a un problème de multi exposition, quand on est proche des aéroports. Cette prise en compte de la multi exposition doit intervenir dans le cadre des cartes de bruit et des plans d'action.

Dans le cadre de l'aéroport de Roissy, il existe des dispositifs. On ne peut pas dire que rien n'est fait, même si vous les jugez insatisfaisants.

Un organisme (ACNUSA), qui est une autorité indépendante, est chargé d'organiser la concertation. Il propose des recommandations pour améliorer la situation, notamment de changer l'indicateur de mesures des bruits des avions, en prenant en compte le nombre de survols. La problématique avance, peut-être pas assez vite, mais les autorités sont à l'écoute de vos problèmes

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dernière question du monsieur qui souhaite parler de l'île de Migneaux, et après on passe à l'eau.

M. ROGER JACQUOT, PRESIDENT CO.P.R.A. ANDRESY :

Monsieur DEBARLE, dans son étude de bruit, a-t-il tenu compte de l'effet tambour du passage des camions sur les joints de dilatation du pont ? Lorsque les joints de dilatation du pont sont usés, l'effet tambour est infernal en dessous des ponts. Ce sera très bien pour les habitants de l'île de Migneaux !

DANS LA SALLE : On se moque de nous !

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

L'effet tambour ne se produit pas sur les piles de ponts mais essentiellement en extrémités de ponts, là où la dalle qui est en béton sur les ponts rejoint le sol. Comme le sol bouge, on a une dalle de transition qui permet de passer du pont au sol, et là, effectivement, un effet tambour se produit. Au fur et à mesure des avancées technologiques, il est de plus en plus faible, mais il se produit en extrémité de ponts.

L'île de Migneaux n'est pas concernée par l'effet tambour, puisqu'elle n'est pas en extrémité de pont, mais au milieu. A cet endroit-là, il n'y a pas de joints de dilatation. On n'en trouve que sur certaines piles.

Il est tout à fait possible d'avoir un pont avec des piles sur l'île de Migneaux, sans pour autant avoir un effet tambour.

Par contre, il y aura certainement un effet tambour au-dessus de la RD153.

M. GREGOIRE LANZA, Poissy :

A combien de mètres se trouveront les joints ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

L'île de Migneaux n'est pas en extrémité du pont.

M. GREGOIRE LANZA, Poissy : A combien de mètres ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'ai pas de mètre pour mesurer sur les plans. Vous pouvez le faire comme moi. L'effet tambour, qui sera produit en extrémité de pont, se fera au moment de la jonction avec la RD153, quand le pont passera sur la terre ferme de l'autre côté.

M. GREGOIRE LANZA, Poissy : Venez voir, nous habitons juste à côté !

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ne sais pas ce que vous entendez par juste à côté !

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On ne va pas résoudre la question. Monsieur DEBARLE, pourrez-vous revoir ce point ?

On va terminer la séquence sur le bruit.

(Protestations).

J'entends bien, mais vous êtes aussi concernés par les problèmes d'eau et de sécurité.

DANS LA SALLE : On n'habite pas dans les palais dorés de la République. On se moque de nous !

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je veux bien que l'on reste encore 5 minutes sur cette problématique, mais pas plus. Nous avons un programme à tenir ce soir, et toutes les questions sont importantes.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

L'effet tambour se produira en gros à 300 mètres de l'île de Migneaux. Par rapport au bruit émis à la fois par la voie ferrée et par la RD153, ce serait étonnant que cet effet tambour soit entendu sur l'île de Migneaux.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On ne va pas pouvoir aller plus loin sur cette question ce soir. Rapidement, trois questions auxquelles Monsieur DEBARLE répond, et on conclut cette séquence.

M. CLAUDE CARABEUF, ANDRESY :

On a beaucoup parlé de la diffusion du bruit à l'horizontal, donc l'impact sur les riverains immédiats, qui est d'importance majeure. Par contre, on ne parle jamais du bruit qui monte. Or, c'est un phénomène connu. Dans la région, on n'est pas en Hollande, il y a quand même des reliefs : colline de l'Hautil (Chanteloup, Maurecourt, Andrésy).

Il suffit d'interroger les gens de la colline, qui diront qu'il y a toujours un bruit ambiant : les véhicules, les trains, le RER, les péniches et bien sûr les avions de temps en temps. A supposer qu'un itinéraire existant soit envisagé (tracé vert en partie centrale), il est certain qu'on exigera que tout soit couvert.

Des plans circulent actuellement où les extrémités sont au ras du sol. Dans ce cas, le bruit montant occasionnerait une nuisance importante, ce qui s'ajouterait à l'ensemble des bruits.

Une question très concrète à Monsieur DEBARLE : avez-vous pris en compte ce phénomène des bruits qui montent, de la diffusion, de la nuisance supplémentaire pour tous les habitants de la colline de l'Hautil.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Vous ne répondez pas tout de suite. Deux autres questions ?

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Ma question rejoint celle de l'intervenant précédent concernant le tracé bleu, et notamment les berges de Seine. Monsieur DURANG nous a parlé de la propagation en espaces ouverts et du logiciel qui intégrait les phénomènes atmosphériques. Lorsque vous calculez les bruits, ce logiciel intègre-t-il les effets de sol ?

Le relief est assez particulier et il y a un phénomène de résonance. Si une mobylette passe sur les berges de Seine coté Achères, le pauvre habitant de Conflans qui se promène sur les berges de Seine l'entend parfaitement.

Avez-vous intégré ce phénomène ?

S'il devait y avoir un tracé bleu, il y aurait un ouvrage d'art particulièrement important, car il faudrait compenser un dénivelé de 40 m, donc une montée importante, et comme cela a été précisé lors des premières présentations, un bruit plus important. Cela a-t-il été intégré ?

L'autoroute sur l'autre rive de Seine serait obligatoirement sur pilotis, puisqu'elle passe en zones inondables et qu'il ne peut-être envisagé aucun remblai et encore moins un tunnel. Comment comptez-vous protéger les populations de Conflans du bruit ambiant ?

Il ne faut pas oublier que les berges de Seine, que ce soit sur Conflans ou sur Herblay ont une forte vocation touristique. Un bruit trop important, au-delà de l'aspect purement esthétique de cette autoroute, aurait d'énormes répercussions.

M. BEE, ÉRAGNY :

Petit à petit, les tracés disparaissent au profit du tracé préhistorique datant de quarante ans, plus les années d'études faites sans ordinateur et sans programme de modélisation.

Quarante ans, c'est le temps qu'il a fallu pour passer du Blériot 11 au premier avion à réaction. Pour la DREIF, ce qui était valable il y a quarante ans l'est encore aujourd'hui, sans tenir compte des populations. Il faudrait quand même évoluer un peu. On a équipé ce vieux projet de protections que l'on a bidouillées au fur et à mesure pour calmer les futurs riverains. Visiblement sans succès. Si par malheur cette autoroute était réalisée, quelles garanties avons-nous que sur Éragny ce sera une tranchée couverte figurant sur les présentations ?

Deux rues à Éragny ont été à remises en état, les plans ont été présentés aux riverains pour acceptation.

Dans les deux cas, la réalisation ne ressemblait pas au plan initial ; c'est la DDE qui en a décidé autrement

Dans une rue, il est impossible d'emprunter les trottoirs sans descendre sur la chaussée. Dans l'autre, le camion de pompiers ne passe pas.

Comment peut-on vous faire confiance ? Lorsque vous me dites que le bruit sera facilement supportable, alors que dans la nuit, dans ma rue, l'aiguille du sonomètre avoisine les 30 dB, j'ai du mal à accepter ces affirmations.

Les conclusions de la CNDP présentées au ministre seront-elles rendues publiques ?

M. MARC BENOIT, HERBLAY :

Comment peut-on comptabiliser un son aérien (avion) avec un son terrien basse fréquence (voiture plus camion) avec un seul micro au ras du sol ? Une partie du bruit n'est donc pas prise en compte.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ne vais pas répondre à la totalité des questions, car certaines concernent les experts.

Concernant la simulation de bruit et la prise en compte du relief, le logiciel que nous avons pris en compte la totalité du relief ainsi que la totalité des bâtiments. Pour chaque bâtiment, on sait combien ils font de niveaux. Sur les cartes de bruit, le bruit marqué en façade est le niveau maximum de bruit qui est perçu par un étage de cette façade. En fonction des expositions, parfois c'est au quatrième étage que vous percevez le plus de bruit, parfois c'est au premier étage. Systématiquement, on a pris ce qui est modélisé sur les cartes, c'est-à-dire le bruit maximum perçu sur cet immeuble.

Effectivement, on s'est aperçu qu'il y avait un problème de résonance du bruit quand on franchit la Seine à hauteur du Gaillon et que l'on se rapproche d'Achères. C'est pourquoi à la sortie du coteau du Gaillon, le viaduc au début est entièrement couvert sur environ 200 m de long et ensuite chaque côté est protégé par des écrans acoustiques pour limiter la propagation du bruit. En fonction des mesures de protection prises, on voit la simulation dessinée sur les cartes.

Différentes décisions vont être prises pour mettre en oeuvre ou non l'autoroute. La première décision prise à l'issue du Débat Public sera de retenir un tracé ou de nous indiquer des études complémentaires en fonction de tracés qui pourraient rester au débat. Un cahier des charges est annexé à ce style de décision, il détaille très clairement tout ce que doit comporter cette infrastructure.

Ce cahier des charges est repris notamment au moment de la déclaration d'utilité publique : c'est le dossier des engagements de l'État. C'est vraiment à ce moment-là qu'est décrit en totalité tout au long du parcours l'ensemble des caractéristiques de la route et donc l'ensemble des protections : tranchées couvertes, tunnels, écrans acoustiques.

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je voudrais compléter les propos de Monsieur DEBARLE sur les calculs des niveaux sonores. Le logiciel utilisé fonctionne sur le principe du tir des rayons. De la source, on tire des rayons sonores. Lorsque ce rayon rencontre une façade, il est pris en compte.

En acoustique, les effets de résonance concernent la réflexion sur un obstacle. Dans le logiciel de calcul, on peut calculer avec une réflexion, deux réflexions, trois réflexions ou plus, les calculs ont été faits sur des projets avec cinq réflexions. En fait, tous les phénomènes de résonance sont pris en compte dans les calculs avec l'ordre de réflexion utilisée.

DANS LA SALLE : Construisez l'autoroute à côté de votre logiciel mais évitez les zones urbaines !

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pouvez-vous compléter sur la possibilité par ces capteurs de mesurer à la fois les avions, les camions, les voitures ?

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Un avion est considéré comme une source ponctuelle, il rayonne suivant une sphère. Au niveau du sol, on peut mesurer un niveau engendré par un avion, car l'onde se propage et le microphone utilisé par le sonomètre étant omnidirectionnel c'est-à-dire

qu'il prend les ondes venant de toutes les directions, le microphone cumule toutes les sources de bruit quelle qu'en soit leur origine.

DANS LA SALLE : Vous n'en parlez jamais dans les rapports !

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le microphone de mesure prend les conditions météorologiques du jour de la mesure. On fait des mesures conformément aux normes, comme on est obligé de le faire.

DANS LA SALLE : Et en fonction des saisons ?

M. RICHARD DURANG, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il est précisé dans la norme de mesures qu'on doit faire des mesures dans des conditions météorologiques standards. On ne doit pas les faire lorsqu'il y a des précipitations, trop de vent, du soleil, etc. On est tenu par une norme pour ne pas faire les mesures n'importe comment.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Une personne a demandé quelles étaient les garanties ? Je voulais rappeler qu'il y avait des niveaux de bruit à ne pas dépasser, des mesures sont faites après les travaux.

(Brouhaha)

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il est important de le rappeler.

M. DIDIER CATTENOZ, INGENIEUR A LA MISSION BRUIT DU MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

Si les mesures montrent que les objectifs ne sont pas atteints, des actions complémentaires seront menées.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On n'a pas forcément répondu à toutes les questions ce soir.

M. BEE, Éragny :

Ce n'est pas ce que j'ai demandé, j'ai demandé si la traversée d'Éragny qui est présentée en tranchée couverte sur les plans sera bien respectée ? Je n'ai aucune garantie là-dessus.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE, voulez-vous préciser la réponse sur ce point ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Si le Ministre prend la décision de réaliser quelque chose à Éragny, un cahier des charges dictera l'ensemble des ouvrages : entre tel et tel point en tranchée couverte, entre tel et tel point un écran acoustique, entre tel et tel point ce sera à l'air libre.

Ces directives données par le Ministre à son administration seront précisées au moment de l'enquête d'utilité publique, puisque c'est le dossier des engagements de l'État où les choses sont encore nettement plus précises.

Monsieur CATTENOZ parlait des mesures faites après réalisation des travaux sur ce style d'infrastructures, c'est bien pour vérifier que les engagements qui avaient été donnés avant la construction sont bien respectés après la construction.

DANS LA SALLE : Donc il n'est pas sûr que nous ayons des protections !

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

De toute façon, il n'est pas sûr que le prolongement de la Francilienne se fasse.

(Applaudissements).

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On n'a pas répondu à toutes les questions ce soir. Toutes les interventions ont permis de répondre à un certain nombre de choses et surtout de nourrir la réflexion. Vous pouvez continuer à poser des questions par Internet et le Maître d'ouvrage continuera à y répondre. Vous pouvez aussi apporter des contributions. Maintenant, il est temps de clore cette séquence sur le bruit.

MME ARLETTE CAILLAUD :

Vous n'avez pas répondu à ma question. Vous avez éliminé les solutions de coûts soi-disant prohibitifs.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Excusez-moi, Madame, je pensais y avoir répondu quand j'ai dit que dans notre dossier figuraient à la fois la réglementation et la description de nos ouvrages. J'ai précisé, il me semble, que dans les ouvrages tels qu'ils sont prévus aujourd'hui tout le monde est protégé à 60 dB, donc on n'a pas besoin d'avoir une protection supérieure au niveau de l'isolation de façade ou des double-vitrage.

MME ARLETTE CAILLAUD : Vous en parlez vous-même à la page 4.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je répète ce que j'ai dit, je vous cite dans le dossier à un certain nombre d'endroits la réglementation, car il me semble utile de connaître la réglementation. De même que tout à l'heure on a vu des définitions : qu'est-ce qu'une zone d'ambiance sonore modérée ou non ?

De même qu'il y a des explications de vocabulaire, il nous paraissait utile d'expliquer le contexte réglementaire dans lequel on se situe et dans lequel on est amené à dessiner un ouvrage. Après, on vous donne les résultats des études. Comme le résultat des études est meilleur que ce que prévoit la réglementation, on ne va pas rajouter une isolation de façade.

MME ARLETTE CAILLAUD : On ne peut pas accepter cette réponse.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Si, cela répond à la question, mais on peut toujours aller plus loin dans les réponses aux questions.

Je remercie tous les experts : Monsieur DURANG, Monsieur CATTENOZ et Monsieur GRENETIER.

SEQUENCE N°2 – L'EAU

LE TRONCON D'AUTOROUTE ENVISAGE DE LA FRANCILIENNE PEUT-IL ETRE COMPATIBLE AVEC LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous avons demandé un éclairage général sur cette problématique de la prise en compte de l'eau dans une infrastructure à Madame Caroline LAVALLART, DIREN Île-de-France, chef adjoint du Service Aménagement, Sites, Paysages, Nature.

Ensuite, on va cibler sur deux problèmes apparus au cours du débat : les contraintes de production d'eau potable pour le projet d'autoroute dans les Yvelines, avec Monsieur BRANCHU pour le compte de la DREIF et Madame Hélène SCHUTZENBERGER, Chef du Service Santé Environnement à la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales dans les Yvelines.

Dans un deuxième temps, nous aborderons les contraintes de protection contre les risques d'inondations pour le projet d'autoroute dans les Yvelines avec Monsieur Jean-Marie PROUST qui est Chef du Service Territorial d'Aménagement de St-Germain à la DDE des Yvelines.

Pourquoi a-t-on ciblé sur les Yvelines ? Il est apparu sur les questions de production d'eau potable des questionnements à Achères et Poissy, car le viaduc envisagé sur l'Île de Migneaux est justement destiné à protéger les champs captants au-dessous. Concernant les risques d'inondations, à Achères, Monsieur le Maire nous a largement expliqué qu'il ne voulait pas que le projet d'autoroute puisse remettre le Plan Global d'Aménagement, qui est en cours d'approbation sur sa commune.

On reviendra aussi sur ce qu'est un Plan Global d'Aménagement.

MME CAROLINE LAVALLART, CHEF ADJOINTE DU SERVICE AMENAGEMENT, SITES, PAYSAGES, NATURE A LA DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE :

Il me revient la tâche de vous donner des éléments et d'essayer de répondre à cette question qui est posée : le projet routier est-il compatible avec la gestion de la ressource en eau ?

Pour cela, je vais donner quelques éléments qui présentent le cadre législatif et réglementaire. Les pollutions de l'eau sont une menace pour la santé, pour les milieux et elles peuvent aussi affecter un certain nombre d'activités humaines.

Les trois principaux éléments du corpus des textes juridiques sont:

- Une directive européenne, qui est la directive cadre sur l'eau et qui donne un cadre général pour la protection des eaux continentales souterraines et côtières avec un objectif pour 2015 : retrouver le bon état écologique des eaux. Il comporte quatre grands principes : la gestion par bassin versant, la planification et la gestion des actions, la récupération des coûts et la participation du public à un certain nombre de ses politiques.
- Le code de l'environnement codifie deux grandes lois référence en matière d'eau, qui sont la loi de décembre 1964 qui instaure le fameux principe de pollueur payeur, et la loi de 1992 qui instaure une gestion équilibrée de chaque bassin et la préservation de la ressource en eau et des milieux.

Les principales conséquences de la loi de 1992 sont l'instauration d'un régime unique d'autorisation avec une nomenclature au titre de la loi sur l'eau qui prévoit un certain nombre de cas qui seront soumis à autorisation ou déclaration, parmi lesquels figurent les projets d'infrastructures linéaires, comme les routes ou les autoroutes.

D'autres outils de planification sont prévus, dotés d'une valeur juridique : les Schémas Directeurs d'Aménagement des Eaux (SDAGE) -il en existe un pour le bassin Seine Normandie- et des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) -il y en a plusieurs pour le secteur d'étude concerné qui sont en cours d'élaboration- celui de la Mauldre est le plus avancé sur le secteur.

- Enfin, une police de l'eau a été refondue lors de la mise en place de cette loi de 1992.

Un autre corpus de texte sera développé plus tard par Madame SCHUTZENBERGER : c'est l'ensemble des textes qui figurent dans le code de la santé publique et qui concernent essentiellement les eaux destinées à la consommation humaine, en prévoyant les teneurs en substances dangereuses, les contrôles, les modalités de gestion des périmètres de protection pour les captages en eau potable, les règles de forage pour les puits ou les captages, ainsi que la qualité des eaux de baignade.

Concernant la route et l'eau, selon la catégorie de l'ouvrage et l'impact sur les eaux qui sont définis par des décrets, le Maître d'ouvrage doit déposer un dossier de déclaration ou d'autorisation en préfecture, qui précise un certain nombre d'éléments, de caractéristiques de son projet. Il fait un état initial et propose un certain nombre de mesures, soit pour éviter, soit pour prévenir, soit pour compenser les effets négatifs de son projet.

Ce projet doit être compatible avec les orientations générales des SDAGE et des SAGE. Les objectifs principaux du SDAGE peuvent être regroupés en deux grandes rubriques : passer de la gestion de l'eau à celle des milieux aquatiques, avec un souci de préservation du patrimoine. L'objectif, c'est la gestion équilibrée de la ressource en eau et la préservation des écosystèmes aquatiques des sites et des zones humides.

La deuxième grande catégorie d'objectifs, c'est la priorité à l'intérêt collectif. C'est préserver la santé et la sécurité civile, les risques sanitaires et les risques liés aux inondations.

Enfin, il s'agit d'appliquer le principe de prévention. Il est évident que les mesures préventives et de gestion coordonnée sont plus efficaces et coûtent moins cher que des mesures curatives.

Pour mettre en oeuvre ces principes, on accordera une attention particulière à l'aménagement du territoire, à l'amélioration des connaissances, à la publication d'un certain nombre de résultats et à l'application des dispositions réglementaires.

Bien sûr, la création d'une route est un élément perturbateur du milieu. On ne peut dire que dans le cas présent, on soit dans un milieu naturel au sens premier du terme ; toutefois, c'est un aménagement qui conduit à des modifications de ces milieux, à la fois au moment de sa construction et ensuite lors de son exploitation. Donc, le maître d'ouvrage dans son dossier prévoit les éventuelles modifications de ces milieux. Lors de l'exploitation de la route, les modifications des milieux peuvent être des modifications accidentelles liées par exemple au renversement du contenu de poids lourds sur la chaussée ou des pollutions plus chroniques liées par exemple à l'utilisation de sel de déverglacement.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il vous reste une minute.

M. MARC BENOIT, HERBLAY :

Vous parlez de l'eau, mais par des animaux qui vivent dans l'eau.

MME CAROLINE LAVALLART, CHEF ADJOINTE DU SERVICE AMENAGEMENT, SITES, PAYSAGES, NATURE A LA DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE :

Dans les altérations possibles, celles-ci peuvent concerner effectivement les caractéristiques physico-chimiques de l'eau, mais aussi les caractéristiques biologiques du milieu, et donc peuvent avoir des incidences sur des milieux particulièrement fragiles, comme par exemple les milieux humides.

On peut les caractériser en trois grandes catégories pour ce qui concerne le secteur d'études : des eaux stagnantes qui concernent les mares et les étangs, des eaux courantes à savoir toutes les rivières et leurs annexes hydrauliques, et les sources. Chacun de ces milieux est très caractéristique. A la fois faune et flore particulières peuvent être identifiées sur ces secteurs.

Pour le projet en cours, les principaux enjeux en matière d'eau sont la prise en compte d'un risque d'inondation. Il s'agit de ne pas l'aggraver et d'assurer la transparence des ouvrages que l'on envisage de réaliser, de préserver les qualités environnementales du milieu, éventuellement de participer à la reconquête de certains milieux très entropisés. C'est le cas de la Mauldre ou du ru de Liesse.

Il existe aussi un enjeu majeur sur la préservation de la ressource en eau potable, dont va vous parler Mme SCHUTZENBERGER.

Enfin, un autre usage de l'eau qui n'a pas été évoqué, car il n'a pas tellement de lien avec une pollution : c'est aussi la compatibilité du projet avec la navigation.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avant de donner la parole à Madame SCHUTZENBERGER, nous allons aborder la question des contraintes de production d'eau potable pour le projet d'autoroute. Monsieur BRANCHU, pouvez-vous nous présenter une carte montrant les zones de captages concernées par les tracés ?

M. PHILIPPE BRANCHU, DREIF :

On va s'intéresser maintenant à la question de l'enjeu associé aux captages d'alimentation en eau potable, qui sont essentiellement constitués sur la zone d'étude de pompages dans l'eau souterraine.

Sur la zone d'étude, tous les points bleus correspondent à des captages destinés à la production d'eau potable. Il faut retenir que tous les tracés sont concernés par la proximité d'un captage et de ses périmètres de protection, dont la nature et le rôle seront détaillés par la suite.

Si on détaille les 9 captages ou groupes de captages qui sont concernés par les tracés, par exemple au Nord-Ouest on a le groupement de captage d'Aubergenville, de Gargenville, de Meulan, de Courdimanche, d'Ennery avec une particularité sur l'Oise (la station de prélèvement de Méry-sur-Oise qui est un prélèvement dans l'Oise elle-même), les champs captants d'Andrésy, les champs captants d'Achères et les champs captants de Poissy. Parmi ces 9 champs captants, certains seraient potentiellement directement impactés par le projet autoroutier. Il s'agit essentiellement de par leur environnement et de leur proximité vis-à-vis des tracés : celui de Gargenville, de Meulan, le captage en surface de Méry-sur-Oise, le captage de Poissy et le captage d'Achères.

MME HELENE SCHUTZENBERGER, CHEF DU SERVICE SANTE ENVIRONNEMENT A LA DDASS DES YVELINES :

Bonjour, je vais commencer par me présenter. Je suis Hélène SCHUTZENBERGER, je suis ingénieur du génie sanitaire et je suis la responsable du service Santé Environnement de la DDASS des Yvelines.

Dans un premier temps, je voulais vous expliquer pourquoi la DDASS a été invitée à cette réunion, car le rôle de la DDASS pour la protection de la qualité de l'eau potable n'est pas forcément connu de tous.

Quel est le rôle de la DDASS ? C'est un rôle qui lui est confié de façon réglementaire et qui est de veiller à la bonne qualité de l'eau qui vous est distribuée au robinet. Comment fait-on ce travail ? On fait ce travail en effectuant les analyses nécessaires aux contrôles sanitaires de l'eau potable, aussi bien aux ressources en eau potable que directement au robinet du consommateur. La fréquence et les paramètres qu'on doit vérifier dans ces analyses sont fixés par la réglementation.

Quand nous trouvons quelque chose qui ne va pas, nous prenons contact avec le Maître d'ouvrage ou l'exploitant du réseau afin de déterminer la cause de l'anomalie et les moyens nécessaires pour y remédier, et d'informer éventuellement du public.

Autre rôle de la DDASS : donner dès le départ les autorisations de distribuer l'eau pour chaque ressource individuelle. On autorise une ressource précise, c'est-à-dire un captage d'eau, un forage d'eau et derrière on voit quel traitement il faut autoriser afin que l'eau distribuée aux consommateurs soit de bonne qualité.

Et aussi, veiller à la protection des ressources en eau, l'idée étant qu'on cherche à distribuer une eau de bonne qualité à partir de ressources en eau de bonne qualité, et non pas à laisser se dégrader ou tolérer des ressources en eau de médiocre qualité, mais en se disant qu'avec un traitement performant l'eau distribuée sera bonne. Le rôle est multiple.

Voilà à quel titre je viens vous présenter les choses.

Peut-être un petit mot sur la distribution de l'eau potable et vous expliquer en général que la distribution de l'eau potable est organisée par la mairie, sachant que dans un certain nombre de cas, les mairies se regroupent en syndicat de communes afin d'organiser la distribution de l'eau. Si besoin est, elles confient à des sociétés privées que l'on va appeler des exploitants le fait de gérer la qualité de l'eau et les installations au quotidien.

Si ce genre de données vous intéresse, tous les ans on réalise une plaquette sur la qualité de l'eau potable, et vous pouvez la trouver à l'entrée de la salle. Dans cette plaquette, on présente la distribution de l'eau en général dans les Yvelines : les communes, les syndicats et les exploitants ; pour les principaux paramètres, commune par commune, quelle est la qualité de l'eau.

Une autre façon que la DDASS a de vous informer sur la qualité de l'eau, c'est ce qu'on appelle l'info-facture. C'est un document qui vous est envoyé par le distributeur d'eau une fois par an, avec la facture d'eau, où on vous précise l'origine de l'eau et on vous donne des valeurs chiffrées paramètre par paramètre : valeur moyenne, le maximum, les références réglementaires avec la conformité correspondante.

Pour revenir plus précisément au but de la réunion d'aujourd'hui, on m'a demandé de vous présenter le contexte général de la protection des ressources en eau et de vous présenter les caractéristiques de deux des ressources en eau qui pourraient être touchées par le projet autoroutier : le champ captant de Poissy les Migneaux et le champ captant d'Achères. C'est le cadre de mon exposé.

Je vous ai indiqué qu'il fallait veiller à la protection des ressources en eau. Le contexte réglementaire indique que chaque ressource en eau, et dans le cas qui nous intéresse je pourrais parler de forage d'eau potable -donc de forage d'eau souterraine- doit être protégée par un périmètre de protection, c'est-à-dire une zone géographique qui a été déterminée, et dans lequel un certain nombre d'activités sont autorisées, interdites ou réglementées. Comment fait-on ?

Un certain nombre d'études préliminaires sont faites (études d'environnement), elles vont déterminer la vulnérabilité du captage et décrire son environnement géographique et les risques de pollution. Sur ce premier rapport, un hydrogéologue agréé par le Ministère de la Santé pour faire ce type d'études va proposer trois périmètres de protection :

- Le périmètre de protection immédiate.

C'est grosso modo la parcelle sur laquelle se trouve le captage. Donc, c'est une zone qui comprend 10 ou 20 mètres autour du captage. Elle doit être entièrement la propriété de la commune ou du syndicat de communes. Elle doit être complètement close par un grillage. Rien n'est autorisé sur cette zone, sauf ce qui est strictement indispensable au fonctionnement du captage d'eau. Quand on a l'oeil un peu exercé, on peut repérer où se trouvent les captages d'eau potable.

- Un périmètre de protection rapprochée, dont le tracé est proposé par l'hydrogéologue.

Il correspond grosso modo suivant la protection naturelle du captage et la nature des couches de terrain à une centaine de mètres de rayon autour de l'ouvrage. Je parle de rayon, mais ce sont des tracés qui ont des formes "patatoïdes". Ce sont des formes, dont les limites vont se caler sur un certain nombre de limites naturelles ou de limites logiques.

Cette zone de périmètre de protection rapprochée continue à appartenir à son propriétaire habituel. Les activités normales continuent de se dérouler ; simplement il y a un certain nombre d'activités qui peuvent être interdites et je vais vous en donner quelques exemples. On va interdire la création d'une installation classée pour la protection environnement, qui nécessiterait un stockage important d'hydrocarbures. On souhaitera ne pas mettre à proximité d'un captage d'eau potable une station-service. On pourra prendre un certain nombre de mesures pour éloigner d'autres canalisations d'eaux usées ou des pipelines, afin de protéger au maximum le captage.

- Un périmètre de protection élargie qui est encore plus vaste.

Ce périmètre est facultatif. En fait, c'est un périmètre de protection indicatif pour indiquer un captage d'eau potable. Vraisemblablement, on n'interdira rien, mais on demandera que des précautions particulières soient prises.

Ces périmètres de protection ont pour but d'empêcher la pollution accidentelle des captages, et non pas les pollutions chroniques.

Quelles ressources avons-nous à Poissy ?

Deux forages captent la Nappe de la Craie, qui sont à une profondeur de 120 m, donc relativement bien protégés naturellement. Ils sont situés en bordure de Seine dans une zone pavillonnaire, et dont l'eau est de bonne qualité.

Un troisième ouvrage est un forage Albien, c'est-à-dire qu'il capte la nappe dite de l'Albien (nappe extrêmement profonde). C'est un captage qui est à 530 m de profondeur.

DANS LA SALLE : Où est-il ?

MME HELENE SCHUTZENBERGER, CHEF DU SERVICE SANTE ENVIRONNEMENT A LA DDASS DES YVELINES :

Ils sont dans le même périmètre de protection immédiate. On les appelle les captages de Poissy-les Migneaux.

Comment se fait l'alimentation en eau de la commune de Poissy ? La commune de Poissy ainsi que la commune de Carrières-sous-Poissy sont alimentées à 10 % par cet ensemble de 3 forages et à 90 % par le champ captant d'Aubergenville qui se trouve un peu plus loin à l'Ouest. Il est possible d'alimenter complètement ces deux communes uniquement par l'usine d'Aubergenville.

Ce plan montre la partie centrale où sont situés les captages d'eau potable. Le troisième forage est un peu plus loin.

Le champ captant d'Achères appartient à la commune d'Achères. Il est situé en zone pavillonnaire et à proximité de la forêt. Il capte les calcaires du Lutécien. Les ouvrages sont seulement situés à une trentaine de mètres de profondeur. La nappe s'écoule naturellement de la forêt vers la Seine. Donc, on est a priori dans un environnement naturel qui est bien protégé, les forages sont de bonne qualité. On a simplement un traitement de désinfection.

On a également un forage « Achères SNCF », car il appartient à la SNCF, et il est situé dans l'emprise de la gare dit SNCF. Comme l'autre forage dont j'ai parlé pour Poissy, c'est également un forage à l'Albien de presque 600 mètres de profondeur, donc d'une qualité exceptionnelle.

Ce plan vous permettra de situer où se trouvent les ouvrages. Chaque point bleu représente l'un des forages, celui qui est en rouge (F5) n'est pas encore exploitation, mais en projet.

Comment se fait l'alimentation de la commune d'Achères (20 000 habitants) ?

Elle se fait a priori par moitié par le forage à l'Albien et par moitié par les autres ouvrages du champ captant d'Achères.

Quel est le secours possible pour cette commune ?

Il peut se faire par l'usine d'Andrésy qui est de l'autre côté de la Seine et réciproquement ; ce qui n'était pas le cas tout à l'heure.

Quels sont les enjeux de l'eau potable ?

- Protéger les ressources et la qualité de l'eau brute.
- Maintenir une diversification des ressources. On va dans le sens de la sécurité en multipliant des ressources bien protégées et en ne centralisant pas tout.

L'Albien est une nappe souterraine sous l'ensemble non seulement de l'Île-de-France mais du Bassin Parisien ; c'est ce que l'on appelle de l'eau fossile, c'est-à-dire que l'eau que nous allons boire maintenant c'est de l'eau correspondant à une pluviométrie très ancienne et qui donc n'a pu subir aucune pollution humaine.

Cette eau ne peut servir qu'à l'alimentation en eau humaine, et l'idée de la préserver est de dire qu'en cas de crise majeure d'alimentation en eau, on pourrait venir ravitailler des populations directement à ces forages. Donc, ils ont une importance primordiale.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Monsieur OUTREMAN souhaite intervenir.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Vous m'avez demandé d'intervenir sur le problème de l'eau. Comme vous le savez, Achères est très concernée par l'eau. Nous avons eu l'épandage pendant très longtemps. Nous sommes en bord de Seine et nous avons des risques d'inondation, et nous buvons aussi de l'eau potable de très bonne qualité.

Je serai très bref sur ce premier sujet, et j'interviendrai surtout après Monsieur PROUST quand il nous aura convaincus que l'on peut faire l'autoroute malgré le PPRI d'Achères.

Nous avons attiré l'attention, et cela ne vous avait pas échappé, que le projet concernant la section S2 (souterraine en forêt d'Achères) traversait les champs captants de la ville d'Achères, qui alimentent Achères et le SIDEIC (Syndicat Intercommunal) qui est aussi desservi par notre concessionnaire, la SEFO, pour les villes d'Andrésy, de Chanteloup, de Maurecourt, de Conflans et de Neuville.

Nous avons installé un système de « va et vient » de sécurité pour qu'on puisse s'interconnecter en cas de problème, et avoir constamment de l'eau.

S'il n'y a plus de champs captants dans la forêt d'Achères, vous risquez de ne plus avoir cette sécurité.

C'est tout ce que je voulais dire sur cette question.

On n'installe pas une station-service à côté de champs captants..., et un tunnel d'autoroute même s'il est super plombé et qu'il n'y a pas d'échappements, de temps en temps il faut évacuer les gaz. Il faudrait peut-être veiller à ce que ce ne soit pas près des champs captants. Si l'on ne met pas une station-service à côté de champs captants, encore moins une autoroute, même si elle est enterrée, puisqu'il y a des buses d'évacuation.

Je voudrais laisser la parole à Monsieur PROUST.

(Applaudissements).

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avant, un petit débat sur l'eau potable, on n'a pas terminé sur ce sujet.

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous revenir sur ce sujet ? Les tracés d'autoroute envisagés menacent-ils ces champs captants de Poissy et d'Achères ? Que faites-vous pour tenir compte de cela ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Différents tracés traversent en effet les champs captants, et cela fait partie de toute l'étude « eau » qui se trouve dans les annexes du dossier. Compte tenu que nous avons été interrogés pendant les réunions de proximité sur ces protections, nous avons réinterrogé les hydrogéologues et les exploitants de ces ressources en eau. Ils nous ont confirmé ce qu'ils avaient pu dire avant le débat. Donc, les protections mises dans nos différents projets prennent en compte ces protections de champs captants.

L'exemple le plus criant est le franchissement de l'île de Migneaux, qui est prévu en viaduc, car il était totalement impossible de passer en sous-fluvial, et donc de commencer à creuser en dessous du niveau du sol.

La nappe stratégique, qui se situe à environ 500 m en dessous du niveau du sol, est protégée par sa profondeur. Elle est excessivement basse et d'ailleurs, elle recouvre la totalité du bassin parisien. Un certain nombre d'infrastructures (métro, train) passent en souterrain sans impacter cette nappe.

Par contre, la nappe supérieure se situe à 120 m (niveau bas de cette nappe), certaines parties de cette nappe sont plus hautes. On a des points de captage beaucoup plus hauts. Effectivement, nous n'avons pas voulu prendre le risque, notamment en phase de chantier, même si nous prenons toutes les protections possibles pour ne pas polluer une nappe. Un incident peut arriver contre notre volonté.

Si une nappe est polluée, on ne peut pas l'éponger. Vous n'allez pas descendre dans le sol et trouver d'un coup une grande poche d'eau, comme les lacs souterrains qu'on peut visiter.

La plupart du temps, une nappe d'eau comprend des grains de sable où circule de l'eau et non de l'air. Si de la pollution rentre, on ne peut absolument pas la retirer et cette nappe est fichue pour un nombre de générations importantes.

Sur l'île de Migneaux, et en terme d'insertion dans le paysage, cela aurait été mieux, mais nous ne pouvons pas passer en dessous du niveau du sol.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Un passage en viaduc est-il susceptible de suffisamment assurer la protection de la nappe ?

MME HELENE SCHUTZENBERGER, CHEF DU SERVICE SANTE ENVIRONNEMENT A LA DDASS DES YVELINES :

Je n'ai pas vu les études précises réalisées, mais a priori si toutes les mesures de précautions ont été prises aussi bien pendant la phase de travaux qu'après pendant l'exploitation, on doit pouvoir passer en viaduc.

M. LEVASSEUR, POISSY :

Je vais reprendre ce qui a été dit sur les tracés rouge et vert, à savoir les incohérences soulevées par les deux tracés concernant la prise en compte des enjeux majeurs relatifs à la loi sur l'eau.

Le document annexe du maître d'ouvrage « l'étude sur l'eau » atteste de ces incohérences.

Concernant la protection et la pérennisation des ressources en eau potable, le captage d'eau de la Lyonnaise des Eaux est directement menacé par le tracé en déblai, en souterrain ou en surface.

La configuration en viaduc demande à être étudiée. Ainsi, à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée du captage (et c'est bien le cas) les prescriptions sont prises au cas par cas, mais généralement les interdictions peuvent entraîner l'impossibilité de faire une infrastructure. C'est écrit dans votre annexe.

Vous ne parlez plus de passer en sous-fluvial. Les fondations sur pieux seront édifiées en plein dans la zone rapprochée du captage ainsi que le passage sous la rue de Migneaux (en tranchée couverte) dans la zone du captage rapprochée risqueront de rendre inutilisables les puits de captage qui alimentent Poissy et la Région en eau potable.

Par ailleurs, le dossier technique ne mentionne pas de façon évidente la prise en compte des écoulements des eaux de ruissellement du viaduc par exemple, les eaux chargées d'hydrocarbures avant rejet dans le milieu naturel, ni l'éventualité d'un accident de circulation pouvant également répandre des produits toxiques dans le milieu.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Lorsqu'on construit un viaduc notamment au-dessus d'un point de captage, comme celui de Poissy, l'endroit où il y a la pompe est très proche de l'endroit où il y a le viaduc, on doit faire un viaduc avec des ouvrages anti reversement, c'est-à-dire que même si un poids lourd était amené à se renverser sur la chaussée, de toute façon il serait bloqué par les parapets du pont qui sont sur le côté, et qui sont suffisamment hauts pour qu'il ne puisse pas passer par-dessus.

Le risque d'accident sur ce type de viaduc est pris en compte.

Concernant les eaux de ruissellement, la totalité de ces eaux du viaduc et de même pour l'ensemble des autres tronçons, sont récupérées et stockées. Elles passent ensuite dans des bassins pour être traitées et rejoignent le réseau d'assainissement général. Elles sont traitées comme les autres eaux de pluie. Donc elles ne tombent pas directement dans les secteurs où il y a la nappe.

Quand on passe ce type d'ouvrage en secteur rapproché, nous sommes effectivement soumis à des autorisations données notamment par l'hydrogéologue agréé pour vérifier que tout se passe bien.

Aujourd'hui, les contacts que nous avons pu avoir avec les services hydrogéologues et l'exploitant montrent que s'il faut faire attention pour savoir à quel endroit on doit implanter les piles de pont -et il ne faut pas avoir à implanter les piles de pont juste à proximité de la tête de captage, on peut les décaler notamment en les faisant passer de l'autre côté de la RD153- il n'y a pas d'impossibilité technique majeure. Il reste à vérifier que cette non-impossibilité technique se transforme en faisabilité, mais on a bon espoir aujourd'hui qu'on arrivera à faire passer le viaduc.

Concernant le passage en tranchée couverte, au niveau de l'île de Migneaux, on est à un niveau nettement plus bas que l'endroit où l'on passe pour attaquer le chemin de Migneaux. Donc, on n'a pas le même problème d'altimétrie entre le passage en dessous de l'île de Migneaux et le passage de la rue de Migneaux. Ce n'est pas la même problématique en termes de pollution de nappe.

On nous a spécifié que l'on avait très peu de chances d'avoir une autorisation pour passer en dessous de l'île de Migneaux, au niveau de l'endroit où l'on franchit en souterrain le chemin de Migneaux ; cela paraît possible d'autant plus qu'on a un rechargement de la nappe qui vient plutôt du fleuve que de la colline au-dessus.

M. LEVASSEUR, Poissy :

Ce que vous dites n'est pas tout à fait satisfaisant. La rue de Migneaux se trouve dans la zone de captage rapprochée, malgré tout ce que vous dites et les précautions qui existent. Pour les pieux, même si vous avez eu des contacts et si vous estimez que cela va passer facilement, en passant en souterrain vous êtes peut-être à 15 ou 20 m sous-fluvial, mais je ne pense pas que l'on puisse d'ores et déjà connaître la nature des pieux. On ne connaît pas très bien le terrain, et je n'ai pas vu dans votre dossier des éléments permettant d'indiquer la profondeur des pieux, je ne vois pas a priori comment on peut affirmer que les pieux ne vont pas perturber la nappe. Il se pourrait que l'on soit obligé de descendre à 20 ou 25 m c'est-à-dire plus bas que si on doit passer en souterrain.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

De toute façon, il n'y aura pas de piles dans le premier périmètre où l'on a les ponts. Au-delà, ce seront des autorisations. Tous les ouvrages n'ont pas été étudiés dans le détail. La fondation sur pieux en fonction d'un pieu fin, d'un pieu épais : on n'a pas la profondeur.

Si toutefois on était amené à faire des pieux qui descendent à 25 m de profondeur, je ne pense pas que l'hydrogéologue donnerait l'autorisation d'implanter des pieux à si proche distance. Pour nous, c'est pratiquement une impossibilité, mais je ne crois pas que nous aurons besoin de faire des pieux aussi profonds.

M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT ANDRESY :

J'ai cru comprendre dans la première intervention que la gestion et la protection des ressources en eau disaient qu'il fallait protéger les zones humides remarquables ; c'était l'un des deux objectifs importants. Or, dans l'annexe « paysage », il est indiqué que l'étang de la Galiotte est une des zones humides remarquables en termes de paysage et je suppose en termes de zones humides. Il est indiqué dans cette même annexe que pour pouvoir la protéger correctement, il faudrait passer en tunnel.

Je voudrais que Monsieur DEBARLE m'explique comment on passe en tunnel sous l'étang du Galiotte et comment on passe en viaduc au-dessus de l'île de Migneaux?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Bien que ce ne soit pas la thématique de ce soir, puisque la protection des paysages entre dans une thématique suivante, l'ensemble des études réalisées et annexées dans les dossiers ont été faites par des experts ou des spécialistes, qui traitent un projet en fonction de leurs compétences et de leurs critères principaux. Concernant la préservation des zones humides, si on voulait totalement la protéger, il faudrait passer en tunnel. Pour d'autres raisons dans d'autres études, ce n'est pas possible.

Pour la protection des zones humides, ce même bureau d'études nous a indiqué dans la même étude de protection des milieux humides qu'il fallait des mesures compensatoires.

La mesure compensatoire indiquée consiste à assurer la pérennité surtout de l'étang qui se situe au nord (l'étang des Grésillons). Il faut absolument être sûr que cet étang est protégé, car il est nettement plus important pour les migrations des oiseaux que la Galiotte.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Y a-t-il d'autres questions ?

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Juste pour apporter une précision sur la profondeur de la pile pour l'autoroute. Sur l'île de Migneaux, une maison a été construite juste avant le PPRI sur pilotis, donc sur micro-pieux. Pour la construction de cette maison, il a fallu descendre à 28 m pour aller chercher la roche d'appui. Je pense que cette maison est beaucoup moins lourde qu'un viaduc autoroutier.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Y a-t-il d'autres questions sur l'eau potable ?

M. SINQUIN, MEULAN :

Je suis concerné par l'eau, surtout si vous choisissez le tracé passant par Courdimanche et Gargenville.

En cas d'orage, l'eau monte de 20 cm en une demi-heure. Si vous faites 2 fois 3 voies, comment allez-vous freiner l'eau pour arriver à Meulan, que ce soit par l'Aubette ou la Montcient ? Jusque-là, la Montcient ne se mettait jamais en colère, mais à

Tessancourt, c'est assez inquiétant, et dans cette ville rien n'est fait pour solutionner le problème, que ce soit la DDE ou le Maire qui n'est jamais là quand on en a besoin.

Le passage des avions est un problème mais quand un avion est en difficulté et qu'il doit atterrir, il doit se débarrasser de ses 50 tonnes de kérosène. C'est autre chose que la petite pollution des voitures. C'est une chose à laquelle on assiste de temps en temps.

Peut-on connaître le tonnage de kérosène largué au-dessus de nos têtes ?

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur, on parle de l'eau.

M. SINQUIN, MEULAN : Cela va dans l'eau et partout aussi.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Restons sur l'eau, ce serait préférable.

M. SINQUIN, MEULAN :

Tous les captages sont le long de la Seine, ce n'est pas le fait du hasard, donc il ne faut pas la polluer.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il existe une différence de conception entre les routes nationales et les autoroutes. Le long des autoroutes, il y a des bassins pour stocker l'eau. On voit des ouvrages maçonnés, c'est l'usine de traitement de l'eau. Ces bassins récupèrent l'eau et ils ont un autre avantage. Quand on est dans un secteur comportant des risques d'inondations, quand toutes les eaux de pluie sont envoyées en même temps dans une vallée, l'eau est stockée. A un moment donné, le bassin se remplit ; au bout, un tuyau est dimensionné pour limiter le débit d'eau. Donc on régule ainsi pour éviter des phénomènes d'inondations quand on crée une infrastructure nouvelle. Ce sera fait, comme pour toutes les nouvelles autoroutes qui ont été construites. Pour certaines, les bassins n'ont pas été faits immédiatement et c'est en train d'être récupéré. Mais là, on aura des bassins tout au long du prolongement de la Francilienne, si sa réalisation est décidée.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avant de passer aux inondations, une question vient du site Internet, et j'aimerais que vous y répondiez. C'est une interrogation de la Société des Eaux de Fin d'Oise (SEFO) concernant les répercussions du tracé bleu sur les points de captages d'eau potable (Achères). Ces captages sont-ils oui ou non menacés par le tracé bleu ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Compte tenu de cette question posée, Philippe BRANCHU a pris pour préparer la réponse, un rendez-vous. Celui-ci a eu lieu le 19 mai. Donc, je vais le laisser donner le compte-rendu de cet entretien.

M. PHILIPPE BRANCHU, DREIF :

La SEFO se posait la question de la pérennité de ses ouvrages, en tout cas les plus proches du tracé bleu (F4 et F5) que l'on a pu voir tout à l'heure sur les plans.

La proximité des ouvrages, quel que soit le type de tracé retenu, n'est pas problématique puisqu'il se situe à plus de 100 mètres a priori du tracé. Par contre, la question concernait la perte de productivité des forages qui étaient les plus à l'ouest du tracé bleu. Dans l'optique d'un passage de l'infrastructure en déblai sous le niveau du sol, comme la nappe est à faible profondeur, on pouvait craindre que l'infrastructure crée un masque qui empêche l'eau de s'écouler et d'alimenter les captages les plus à l'ouest. La question était réelle.

Il existe deux solutions : soit l'infrastructure dans ce tracé est conçue pour passer suffisamment profondément, pour éviter de porter atteinte à ces captages, sachant qu'à la base, les captages sont à 30 m de profondeur, qu'il y a une grande épaisseur d'un niveau imperméable, dans laquelle l'eau ne circule pas. Il y aurait possibilité, sous réserve d'études hydrogéologiques, de faire passer l'infrastructure sans que cela porte atteinte aux captages.

L'autre solution, si l'étude hydrogéologique montre que l'infrastructure serait un masque à l'écoulement, serait une solution compensatoire : décaler tous les ouvrages et les mettre plus à l'Est par rapport au tracé bleu ; donc, reconstituer les captages et également le réseau d'alimentation qui rejoindra l'usine de traitement.

Pour tous les tracés il en est ainsi : voir la possibilité technique de faire passer la route en très profond ou en moins profond et s'il y a menace vis-à-vis de l'exploitation ou la protection des captages, proposer leurs déplacements dans une zone qui ne sera pas impactée. C'est un peu la philosophie du maître d'ouvrage.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

C'est pour protéger les captages, mais un ouvrage en grande profondeur n'aurait-il pas une incidence sur les nappes phréatiques et les rivières souterraines qui les alimentent ?

M. PHILIPPE BRANCHU, DREIF :

Sur la question des captages d'Achères, comme cela a été souligné tout à l'heure, c'est une ressource superficielle qui est exploitée. Pour qu'il y ait une ressource, il y a un niveau imperméable qui laisse l'eau s'accumuler dessus. Il y a très peu de circulation dans cette optique entre cette eau de surface et une autre nappe qui serait plus profonde. Si l'infrastructure arrive à passer dans le niveau imperméable, il peut y avoir compatibilité. C'est soumis à des études hydrogéologiques.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Cela condamne la réalisation du tracé bleu en tranchée couverte, car on ne serait pas à - 30 mètres. Le tunnelier permet de descendre profond et de passer en dessous de

cette couche d'argile qui fait revêtement étanche entre l'ouvrage et la nappe phréatique. Par contre, en tranchée couverte, on n'aurait plus cette étanchéité.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci, je pense que les réponses ont été très claires.

Une dernière question avant de passer aux inondations.

M. LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :

Au sujet des eaux de surface, avez-vous fait une étude sérieuse sur le massif de l'Hautil et sur les coteaux ? Il y a énormément de sources qui sont peu profondes. Si vous faites une tranchée couverte, comme vous voulez la faire, cela ne va-t-il pas complètement changer le réseau hydraulique ?

M. PHILIPPE BRANCHU, DREIF :

Toujours dans la même problématique, si l'infrastructure constitue un masque vis-à-vis de l'écoulement, certaines sources vont pouvoir se tarir. Après, il y a l'enjeu lié à cette source. Est-ce un enjeu associé à une production d'eau potable ou est-ce un enjeu plus écologique ou autre ? Après, c'est une question de priorité.

Il se peut que localement une source se tarisse, mais l'eau va continuer à circuler. En fonction de la ressource et de son importance, l'étude devra dire ce qui va se passer, et, s'il y a un problème, ce que l'on fait pour y remédier. Là, on est vraiment en amont de ces questions. Les particularités de chaque tracé n'ont pas encore été étudiées.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On ne peut pas aller plus loin ce soir sur cette question, car on a encore plusieurs sujets à traiter.

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

Bonsoir, je vais structurer mon propos en trois parties. D'abord, vous parler du PPRI (Plan de Prévention contre les Risques d'Inondations), du PGA (Plan Global d'Aménagement) d'Achères et terminer par les incidences du PPRI sur les tracés de l'A104.

Le PPRI.

Un petit mot concernant le calendrier, il se trouve que le hasard fait que notre PPRI, dont l'élaboration a été prescrite par le préfet de l'époque en 1998, arrive à l'enquête publique du 1er juin jusqu'au 13 juillet. On parle de l'A104 depuis 25 ans et du PPRI depuis 8 ans ; il se trouve que le Débat Public recouvre l'enquête publique. Cela concerne en plus les mêmes communes. C'est le hasard du calendrier.

Le dossier du PPRI n'est pas encore approuvé par définition, car il doit passer l'enquête publique. Il le sera vraisemblablement à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

Les objectifs du PPRI : limiter l'exposition des biens et des personnes aux risques d'inondations. Sa mise en oeuvre consiste à délimiter les zones à risques, et à chacune de ces zones, prescrire des mesures de constructibilité adaptées au risque de la zone concernée.

Le PPRI comporte une notice, un règlement, un zonage réglementaire.

Comment est déterminé le zonage réglementaire ?

Par le croisement des aléas avec les enjeux urbanistiques, c'est ce qui détermine le risque.

La méthodologie d'élaboration du PPRI est cadrée d'une façon régionale. Tous les PPRI d'Île-de-France ont été élaborés selon la même méthodologie. C'est la crue de 1910 qui est la crue de référence, les anciens s'en souviennent dans la salle !

Quand on reporte la simulation de cette crue par rapport au terrain naturel, on détermine trois classes d'aléas :

1. Les aléas très forts lorsqu'il y a une submersion de plus de 2 m.
2. Les aléas forts lorsque la submersion est comprise entre 1 et 2 m.
3. Les aléas modérés pour une submersion inférieure à 1 m

Le zonage urbanistique se décompose en trois zones :

- Les centres urbains qui répondent à des critères spécifiques de densité, de mixité des fonctions, de continuité du bâti. Sur les 57 communes touchées par le PPRI, 2 disposent d'un centre urbain, dont Conflans.
- Les zones urbanisées qui sont les zones bâties en dehors des centres urbains.
- Les zones naturelles qui par définition sont les zones non bâties.

Cette diapositive confirme ce que je disais précédemment, c'est-à-dire que le zonage réglementaire est obtenu en croisant la carte des aléas et celle du zonage urbanistique. Donc, on obtient un zonage réglementaire qui se décompose en quatre zones, et une des zones se décompose elle-même en deux sous zones.

On trouve d'abord la zone marron, c'est la bande de 25 mètres qui se situe immédiatement le long des berges du fleuve. Elle est considérée comme celle qui subit les aléas les plus importants à la fois en termes de submersion et de vitesse d'écoulement. Cette bande est totalement inconstructible.

La zone rouge concerne les zones urbanisées. Quand on se trouve en zone urbanisée dans un aléa très fort, on est en rouge sombre ou si l'on se trouve dans un aléa fort, on est en zone rouge clair. C'est une avancée significative issue de la concertation que l'on doit notamment à Monsieur RIBAUT. Dans un premier PPRI, tout était en sombre et tout était inconstructible. C'était effectivement très dur.

La zone rouge clair permet un renouvellement urbain, notamment pour ne pas obérer le développement économique, et également à titre d'exemple autorise la construction donc des parcelles (dents creuses) qui sont inférieures à 1 000 m². Cela permet un renouvellement urbain contrôlé.

Ensuite on a la zone bleue, celle-ci est soumise aux aléas les moins importants. Elle est grosso modo constructible sous réserve de la mise hors d'eau des constructions avec les compensations qui y sont rattachées.

La zone verte est une zone naturelle non bâtie, quelle que soit la hauteur d'eau et l'aléa concerné.

Cette zone est bien sûr inconstructible ; elle est là pour préserver le stockage et l'écoulement de la crue.

Le PGA.

Sur les 57 communes touchées par le PPRI, l'État, au niveau de la région, a considéré qu'il y avait trois secteurs qui devaient bénéficier de dispositions particulières, dès lors que l'on considérait qu'ils étaient porteurs d'enjeux économiques de niveau régional, pour ne pas obérer le développement économique de ces zones. S'il n'y avait pas eu de dispositions particulières appliquées dans ces secteurs, les zones auraient été inconstructibles en zones vertes.

Il y a trois secteurs : le site de la plaine d'Achères avec la plate-forme du port autonome qui est en projet, l'extension du site industriel de Peugeot et les fameuses zones d'activités d'Achères, chères à Monsieur OUTREMAN.

Les deux autres sites sont : le site EADS aux Mureaux (Ariane Espace) et le centre hippique de Maisons-Laffitte qui fait l'objet d'une extension très importante.

Qu'est-ce qu'un Plan Global d'Aménagement ? C'est un plan qui permet de définir les zones de projets, où des constructions sont rendues nécessaires pour le développement économique, et c'est un plan qui doit faire l'objet d'études hydrauliques tout à fait poussées et spécifiques. Celles d'Achères ont demandé trois ans ; Monsieur le Maire a piloté le groupement de commandes. Ceci doit aboutir à la définition de compensations hydrauliques qui permettent de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du fleuve lors de la survenance de crues importantes.

Le Plan Global d'Aménagement, c'est à la fois des zones de projets et des zones de compensation de ces projets.

Je vous montre la diapositive du Plan Global d'Aménagement d'Achères. C'est un patchwork assez compliqué. Au nord, on a la plate-forme multimodale du port autonome (partie grisée) de 100 ha ; à l'est (en vert anis) les zones d'activité d'Achères ; au sud, on voit l'extension de PSA ; entre les deux, principalement une majorité de vert, car la ville souhaitait profiter de l'occasion pour aménager la plaine qui est aujourd'hui une friche naturelle, afin que les Achérois puissent reconquérir leur fleuve.

On en arrive à la troisième partie : le tracé de l'A104 et le PPRI.

Je ne vous ai pas beaucoup parlé de zonages réglementaires. Je voulais au moins vous montrer une diapositive d'une des cartes du zonage réglementaire : en l'occurrence il s'agit de la partie sud de la boucle de Chanteloup, où l'on reconnaît les zones que je vous ai présentées rapidement : la bande de marron qui borde les berges de chaque côté du fleuve, zone verte, zone rouge, etc.

La diapositive suivante, que vous connaissez bien, montre les tracés A104. C'est pour montrer quelles portions de tracés de l'A104 sont impactées par nos zones inondables, définies dans le PPRI. L'idéal eut été de superposer les tracés avec les zonages réglementaires, mais je n'ai pas eu le temps matériel de le faire.

Le tracé bleu est impacté dans sa section N2 au nord de la boucle de St-Germain, quand l'autoroute descend du coteau des Gaillons. Il traverse une zone verte, et ensuite il passe sous la forêt et n'est donc plus impacté.

Le tracé vert traverse tout le fameux PGA et donc une bonne partie de la plaine d'Achères, et le maître d'ouvrage s'en expliquera dans un instant. Il passe sous la RD30.

En redescendant au sud de la boucle de Chanteloup, le tracé rouge et le tracé vert qui sont cumulés, sont également impactés dans le sud de la boucle très modestement par rapport au tracé vert, car il touche légèrement une zone bleue et une zone verte.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il reste 2 minutes.

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

Dispositions réglementaires concernant les infrastructures : le PPRI autorise la réalisation d'infrastructures de type A104 dans toutes ces zones. Il n'y a pas d'interdiction, y compris si l'infrastructure en question était au-dessus du terrain naturel pour la mettre hors d'eau. Naturellement, il y a une condition majeure que doit respecter le maître d'ouvrage, à savoir que les conditions de mise hors d'eau de l'infrastructure doivent faire l'objet de compensation en termes hydrauliques. Si c'est sur remblais, il faut avoir des déblais ; donc une bosse doit être compensée par un creux.

Tout cela fait l'objet de l'application des dispositions de la loi sur l'eau, qui ont été très précisément rappelées par la première intervenante.

Des mesures adaptées devront être mises en oeuvre si nécessaire. Je réprécise que le PPRI autorise ce type d'infrastructures, mais le Maître d'ouvrage se doit de mettre en oeuvre des mesures compensatoires adaptées si nécessaire à la mise hors d'eau de l'ouvrage.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci beaucoup. Monsieur DEBARLE, comment prenez-vous en compte les contraintes de protection contre les risques d'inondations dans le projet d'autoroute, notamment à Achères ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Peut-on revenir sur la diapositive relative au Plan Global d'Aménagement projeté par M. PROUST ?

Dès que l'on a étudié le tracé vert qui passait en plaine d'Achères, s'est posé le problème du PPRI et également le problème d'inondations, ne serait-ce que le problème de l'inondation de la Francilienne.

Celui-ci nous interdisait de prévoir le prolongement de la Francilienne au niveau du sol, même si cela n'a pas été la raison principale pour laquelle on l'a enterrée. Pour des raisons surtout urbanistiques, pour permettre aux habitants d'Achères d'aller plus facilement d'Achères vers le fleuve, il avait été décidé d'enterrer le prolongement de la Francilienne, mais faut-il encore pouvoir y accéder. A chacune de ces extrémités, il faut pouvoir rentrer et sortir.

Pour que ces entrées et ces sorties ne soient pas des bouches d'engouffrement de l'eau dès que l'on a la moindre inondation, celles-ci doivent être à des niveaux supérieurs par rapport au terrain naturel. En cas d'inondations, la Francilienne doit toujours pouvoir fonctionner, les voitures rentrant toujours au-dessus de la zone inondable.

En faisant cette sorte de boîte pour pouvoir s'engouffrer dans la Francilienne qui est souterraine, on crée un obstacle par rapport à l'écoulement des eaux et on est obligé de créer un remblai, car l'épaisseur n'est pas très importante. Le volume de ces remblais était estimé à 24 000 m³. Lorsque nous avons fait la présentation à la ville d'Achères, lors des premières réunions de proximité, le début de la tranchée couverte se situait ici. C'est une zone inondable que l'on était obligé de compenser.

La commune d'Achères ne voyait pas forcément d'un très bon oeil l'arrivée de ce tracé, notamment sur le développement de sa zone d'économie (Grande Arche, Petite Arche), car cette infrastructure de par sa largeur mangeait de la superficie prévue pour accueillir les zones d'activité économique.

Le PPRI est fait sous la responsabilité de l'État, mais également d'un bureau d'études avec des hydrologues.

L'ensemble de ces réunions nous a montré qu'il vaudrait mieux prolonger la tranchée couverte et faire une entrée qui se situe plus au nord sur le tracé, dans une zone qui n'est pas inondable. Donc, on protège mieux la zone d'activité. L'entrée se ferait dans ce secteur-là. On ne mange pas de superficie de la zone d'activité et quand on n'est plus dans une zone inondable, on n'a plus à compenser. On a trouvé une solution pour la première entrée.

Sur la deuxième entrée/sortie, quand on est beaucoup plus bas et que l'on part pour franchir ensuite la Seine, si on souhaite rejoindre la boucle de Chanteloup, dans le Plan Global d'Aménagement, il était prévu que le pont qui permettait de relier la RD30 à la boucle de Chanteloup, nécessitait 80 000 m³ de remblais, en bout du pont, pour rejoindre le niveau du terrain naturel.

Nous proposons, si ce tracé était décidé, de transformer ce viaduc sur remblais en viaduc sur piles. Ainsi, l'eau peut circuler entre les piles et donc on a la compensation hydraulique telle qu'elle est demandée ; on n'accroît pas le nombre de m³ de remblais qui empêchent l'écoulement des eaux.

Quand on se trouve devant un phénomène de crue, l'eau arrive et ensuite il faut assurer la sortie de l'eau lors de la décrue. Une rigole est prévue le long de la RD30. Il faut que l'implantation de la tranchée couverte en dessous de la RD30 soit vraiment juste en dessous pour que cette rigole puisse toujours être construite et que cette évacuation des eaux ne soit pas ralentie.

Voilà ce qui a été prévu sur le tracé vert.

Concernant le tracé bleu, de l'autre côté de la plaine d'Achères, à la sortie du viaduc qui vient du coteau du Gaillon, pendant un kilomètre on doit être en viaduc sur piles ; il ne doit pas reposer sur un remblai pour ne pas avoir de m³ supplémentaires.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Il est bien tard parler d'un problème aussi compliqué : PPRI, PGA. Ceci a demandé des années. Les premières discussions avec la ville d'Achères, et les autres villes d'ailleurs, datent de 1998. Nous avons construit ensemble un PGA pendant trois ans. Ce qui fait que nous nous connaissons bien avec M. PROUST. Parfois nous avons eu des échanges vifs, mais cela a permis de nous trouver mutuellement sympathiques. Donc, me permettez-vous peut-être de vous taquiner ce soir.

D'aussi longues années pour aboutir et s'étonner qu'en quelques semaines, on ait trouvé la solution pour faire passer une autoroute, malgré les contraintes du PPRI, remettant en cause un équilibre et obligeant à en trouver un nouveau en quelques

semaines ; c'est quand même extraordinaire. Les services de l'État sont sûrement très compétents, mais j'aurais aimé que l'on soit aussi rapide pour trouver une solution et rajouter une petite salle de musique supplémentaire à notre école, qui ne fait que quelques mètres, et pour laquelle aujourd'hui nous sommes toujours coincés.

Je voulais en parler, car on a un peu cela sur le cœur. Une salle de musique fait des bruits plus sympathiques qu'une autoroute !

Vous avez trouvé des solutions, mais il faut encore bien nous les démontrer dans le détail pour qu'on en soit convaincu. Je ne doute pas de vos compétences.

Pour l'entrée au Nord d'Achères en zone non-inondable, c'est hier matin dans nos discussions que vous avez avancé cette solution. Cela signifie que le dossier n'est pas très élaboré.

La sortie Sud va se trouver entre une zone d'habitation (Plantes d'Hennemont) et un centre commercial. D'après des spécialistes en développement commercial, ce serait une catastrophe pour ce centre commercial, ne serait-ce que pendant la période des travaux.

C'est aussi 100 000 véhicules par jour qui vont sortir de ce tunnel au ras des habitations pour prendre ensuite le pont, ouvrage d'art, pour aller vers Carrières.

Nous sommes là en face d'une cité HLM de 1 500 logements. Donc, entre 3 et 4 000 habitants auront sous leur fenêtre cette sortie d'autoroute avec la nuisance visuelle, la nuisance sonore.

La déclivité pour prendre le pont générera des accélérations qui se traduiront par du bruit, de la pollution. Il y aura des sorties de gaz tous les 400 m, qui pourront être récupérées par les cités, qui sont déjà frappées des odeurs et des pollutions, notamment de PSA qui se trouve à proximité.

Cette sortie d'autoroute est à l'opposé de nos projets sur Achères.

Achères sort de plus d'un siècle d'épandage. On vient de négocier avec la Ville de Paris pour récupérer 200 premiers hectares sur les 600 dont Paris est encore propriétaire. Je suis toujours le maire du 21^{ème} arrondissement de Paris, un tiers de la Ville d'Achères appartient encore à Paris.

Ne serait-il pas appréciable d'avoir en juste retour la possibilité pour les Achérois de pouvoir récupérer ces espaces ? C'est dans nos projets.

Nous imaginons aujourd'hui de relier la ville à la Seine, de reconquérir sa plaine, d'aller de la forêt vers la Seine, et en particulier de ces cités qui sont en bord de la RD30 jusqu'à la Seine : c'est notre projet.

Déjà, la RD30 est aujourd'hui un obstacle qui est encore franchissable, car il s'agit d'une départementale à deux voies, sur laquelle nous avons aussi imaginé des solutions de franchissement pour aller de l'autre côté. Notamment, nous voulons retourner les contraintes du PPRI sur Achères. Après avoir été terre d'épandage, nous voulons être terre de compensation, en créant des vastes espaces de détente et de loisirs, de parcs urbains. C'est ce que nous avons imaginé juste en droit de la sortie de l'autoroute.

Nous sommes aussi dans le cadre de l'ANRU (agence de renouvellement urbain) et nous élaborons un schéma de cohésion sociale ayant comme grand principe le désenclavement de nos cités HLM.

(Monsieur OUTREMAN illustre ses propos sur la carte).

Nous avons eu ce plan hier soir, et ce sont les résultats des études réalisées et les propositions faites pour essayer de désenclaver ces cités, et de faire en sorte de créer des liaisons vers la plaine et vers la Seine, tout à fait dans l'objectif que nous avons de relier, plus généralement d'avoir des liaisons d'Est en Ouest sur Achères, alors qu'actuellement on circule essentiellement du Nord au Sud.

Aujourd'hui, nous ne rêvons pas d'une autoroute enterrée, mais plutôt d'une RD30 en partie enterrée, permettant un cheminement piétonnier en liaison douce du bas des cités HLM vers la plaine d'Achères et vers la Seine.

Notre projet est totalement incompatible avec le projet du trajet C3 que vous nous proposez aujourd'hui, même s'il pourrait permettre d'éviter de doubler la RD30.

Or, de toute façon, autoroute ou non, nous ne sommes pas convaincus qu'il faille doubler la RD30. Aujourd'hui, on est à 13 000 véhicules par jour. Pour le doubler, on nous parle d'une nécessité d'avoir 30 000 véhicules par jour.

Le port autonome amènera des camions. Dommage qu'à la réunion précédente, le représentant du Port Autonome n'ait pas eu le temps de s'exprimer. Selon les conclusions du Port Autonome, cela nécessitera 3 à 400 camions supplémentaires, on est loin des 30 000 par jour, avec peut-être un maximum de 1 000 camions.

Même l'arrivée du Port Autonome ne nécessite pas forcément l'arrivée de l'autoroute sur Achères, l'arrivée sur le port autonome se faisant par bretelle. Il n'y a même pas besoin du doublement de la RD30.

C'était pour répondre à ceux qui argumentaient en disant que le passage sur Achères s'impose par rapport au développement économique, notamment de la plate-forme portuaire, et aussi de PSA. Le PGA devait prendre en compte l'extension de PSA, et on a constaté que ce n'était pas possible sur Achères.

C'était la commande de notre Sous-préfet à la Ville d'avoir un projet musclé de Schéma de Cohésion Sociale dans le cadre de l'ANRU. Voilà quel est notre projet sur Achères et ce qu'empêcherait aujourd'hui le tracé C3 sur la Ville d'Achères. Ce serait donc catastrophique.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE, voulez-vous revenir sur certains points évoqués par Monsieur OUTREMAN ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Suite à notre réunion d'hier, nous avons proposé de remonter la trémie nord d'entrée en dessous de la RD30. Pourquoi a-t-on trouvé ces mètres cubes ?

Dans votre Plan Global d'Aménagement, ce pont du Conseil Général était prévu en remblai. Il consommait 90 00 m³. Dans le projet autoroutier, on peut absorber le surcoût d'un pont sur pile par rapport à un pont sur remblai. C'est pourquoi on peut retrouver des mètres cubes.

En cumulant les propos de l'hydrologue et les vôtres sur les zones d'activités économiques, il nous a paru plus intéressant de remonter la trémie en zone non inondable plutôt que garder la compensation et réduire la superficie.

Je ne parlerai pas du projet ANRU, mais de l'impact du centre commercial. La personne qui est venue pleurer sur l'impact du centre commercial, car il va être situé

un jour en bordure de Francilienne ! Quand on voit à l'Est, toutes les « caisses à savon commerciales », ou tout ce qui est le long de toutes les routes nationales qui rentrent dans les villes, je ne crois pas que ce soit une mauvaise implantation d'être le long d'une autoroute !

S'il ne veut pas faire son extension, je suis sûr qu'il va trouver très rapidement quelqu'un pour racheter le terrain et se développer après.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES : Je vous parlais de la période des travaux.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ne vous dis pas qu'ils ne vont pas être perturbés pendant l'année de travaux au départ.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

De toute façon, cela ne débouche pas sur le centre commercial, il faudra faire un grand détour pour y arriver.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

En débouchant du pont, on n'est pas obligé d'aller en dessous de la RD30, puisqu'il y a un échange avec un giratoire. On peut aller tout de suite là, et retourner au carrefour suivant, et rentrer dans le centre commercial.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Je ne pense pas que la zone de chalandise du futur centre commercial d'Achères qui n'est qu'un petit supermarché de 4 000 m² -on ne double pas le centre commercial actuel, avec une vingtaine de boutiques- qui n'a rien à voir avec un projet que l'on nous a refusé, soi-disant trop gigantesque alors qu'on en a vu naître depuis beaucoup plus importants, nécessite le déplacement de gens de tout le département prenant l'autoroute pour y accéder.

Il y a bien d'autres centres commerciaux, y compris en prévision, notamment les terrasses de Poncy à Poissy, si elles se font, qui nécessiteraient des déplacements.

Cela reste un centre commercial à taille humaine qui a besoin d'une RD30, mais pas d'une autoroute.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On ne pourra pas aller plus loin sur ces questions ce soir. Je voulais juste repasser la parole à Monsieur LEVASSEUR qui voulait intervenir sur la question des inondations.

M. LEVASSEUR, POISSY :

Vous avez bien étudié la question du passage dans la plaine d'Achères et vous êtes passé très vite sur le sud de la boucle de Chanteloup. Je voudrais revenir sur ce sujet, car je ne fais pas du tout la même analyse que vous.

Le viaduc que vous avez prévu, s'il doit se faire, passe au nord de l'étang de la Galiotte dans une zone verte, et aussi un peu dans la zone bleue du PPRI.

C'est justement l'endroit où l'on passe du viaduc pour aller en souterrain et où l'on passe sous le parking du centre commercial de Carrières.

A cet endroit-là, vous allez construire des merlons. Avez-vous étudié le volume ? Il faudra faire une compensation sur un plan perpendiculaire à l'axe du fleuve. J'aimerais bien savoir où vous voulez faire ces compensations sur cette section transversale. Pour moi, les seules possibilités se trouvent sur la bande de terrain qui se trouve entre l'étang de la Galiotte et la Seine. Il faudrait peut-être baisser en fonction du volume de 4 à 5 m.

Actuellement, une promenade permettant d'aller à toutes les petites maisons le long de l'étang de la Galiotte serait supprimée. Vous risquez de réunir la Seine et l'étang de la Galiotte.

Si vous décidez de ne pas le faire là, il faut peut-être le faire un peu plus loin. De l'autre côté, c'est l'île de Migneaux. Même si l'on dit qu'il n'y a pas beaucoup de monde, c'est quand même une zone urbanisée, et les personnes habitant ici ont le droit au respect comme les autres. Cela veut dire que vous allez descendre de 3 ou 4 m dans l'île de Migneaux, et démonter des maisons éventuellement.

Si on ne peut pas le faire ici, il faudra se rabattre sur la zone du petit bras, si tant est que ce soit possible, cela veut dire : enlever le chemin de halage, et peut-être même couper la voie de chemin de fer. Donc, je ne vois pas du tout de possibilité de ce côté-là.

Je suis étonné de voir que l'on n'a pas beaucoup de soutien de la part des élus sur Carrières et sur Poissy.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

La limite de la sortie de la tranchée couverte de Carrières-sous-Poissy se fait en limite de la zone inondable, et après on est en permanence sur pilotis. Donc, on ne fait pas de remblai, ni de merlon de terre à cet endroit-là. On n'a pas de problème d'écoulement des eaux par rapport au PPRI.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Y a-t-il d'autres interventions ?

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Je tenais à féliciter Monsieur PROUST, qui est un homme extraordinaire. J'habite sur les quais de Seine et je connais bien les plans de zonage liés aux risques d'inondation. Je n'ai pas le droit de faire une allée de garage goudronnée ou cimentée car en cas d'inondation, cela nuirait ensuite à la résorption de cette inondation. A vol d'oiseau, je ne suis pas très loin d'Achères, peut-être pourriez-vous venir avec Monsieur OUTREMAN pour m'aider à résoudre mon problème ?

Là, où je n'ai pas le droit de faire une allée de garage cimentée, vous faites passer des autoroutes à 2 fois 3 voies : je trouve cela extraordinaire.

Je ne sais pas qui de la poule ou de l'œuf, du PPRI ou du tracé de l'A104, a pondu l'autre, mais en tout cas c'est bien organisé. Félicitations et je vous attends pour mon allée de garage !

Pardonnez-moi l'expression, mais je trouve que c'est aux yeux des citoyens « un bel exemple de magouille ». Je pèse mes mots, et je suis prête à les assurer.

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

Je ne connais pas votre problème très précisément.

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY : C'est un problème d'inondation !

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

La DDE a prononcé un avis sur votre déclaration de travaux ?

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Vous faites passer des autoroutes là où des citoyens n'ont pas le droit de faire une allée de garage goudronnée. J'accepte parfaitement cette idée ; croyez bien que je ne me rebelle pas face au principe de l'allée de garage non goudronnée.

Ce PPRI a des parfums de « magouille », il est accommodé pour le passage de l'A104. Ayez le courage de vos opinions. C'est bien arrangé et c'est formidable. N'essayez pas de nous faire avaler autre chose. On a déjà essayé de nous faire avaler suffisamment de bêtises, on ne va pas aller jusque là.

Vous êtes un homme miraculeux, les inondations passent en dessous des autoroutes. Vous êtes un homme exceptionnel, Monsieur PROUST, félicitations.

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

Je vous remercie de ces compliments. On ne va pas polémiquer. Je crois que l'on ne compare pas les mêmes choses. Vous caricaturez la situation.

Il n'y a pas de comparaison possible entre une autoroute qui sera de toute façon hors d'eau, qui ne posera pas de problème d'imperméabilisation avec une prescription d'un autre PPRI qui interdit d'imperméabiliser les surfaces de parking. Si on les autorisait, voyez la multiplication engendrée à l'échelle des 57 communes. L'eau qui ne pourrait pas s'infiltrer dans le sol, puisque les surfaces seraient imperméabilisées, se retrouverait directement dans la Seine et viendrait augmenter d'autant la hauteur de crue. On ne parle pas du tout de la même chose.

Entre un ouvrage, qui sera certes important, mais en tout cas hors d'eau et qui ne sera pas affecté par le problème d'imperméabilisation, et la multiplication des petites surfaces de particuliers qui pourraient être imperméabilisées et qui empêcheraient l'eau de s'infiltrer. On ne parle pas de la même chose, vous caricaturez la situation.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dernière question sur les inondations, et ensuite on va clôturer cette séquence.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :

Pour le PPRI, on a vu surgir des zones marron. Avant, on avait un PPRI avec des zones rouge, verte et on l'a bien accepté sur la commune de Maurecourt, car cela correspondait à des expansions de crue nécessaires et des reconstructions qui pouvaient se faire, mais qui n'étaient pas interdites.

A ma grande surprise, avec nos collègues d'Andrésy, on a découvert les zones marron qui sont non reconstructibles. Quelqu'un qui a un sinistre ne peut pas reconstruire sa maison. Et au niveau du foncier, comment revendra-t-il ?

Le PPRI va être soumis à l'enquête publique, et j'en profite pour faire passer le message aux gens : regardez si vous êtes en zone marron.

Je n'arrive pas à comprendre, et je vais arrêter car ce n'est pas le sujet du débat : pourquoi en 2002, avez-vous fait un PPRI qu'on trouvait acceptable, et celui d'aujourd'hui qui l'est beaucoup moins ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On n'est pas vraiment dans le débat, mais vous pouvez répondre rapidement.

M. JEAN-MARIE PROUST, CHEF DU SERVICE TERRITORIAL D'AMENAGEMENT DE ST-GERMAIN A LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DES YVELINES :

Je vois qu'on commence l'enquête publique sur le PPRI, et on est légèrement hors sujet.

Les bandes marron sont apparues relativement récemment, et j'en conviens tout à fait. Il s'agit de bandes de 25 m, qui étaient à 40 m dans un premier temps.

C'est là où se concentrent les risques les plus importants à la fois en hauteur de submersion et en vitesse d'écoulement. Il ne paraît pas absurde que ces zones très limitées dans leur espace et dans leur superficie soient les plus contraintes en termes de constructibilité.

J'en discutais avec Monsieur RIBAUT ; c'est aussi une observation qu'il va nous faire remonter, car on est actuellement en consultation. Tous les Conseils Municipaux concernés doivent délibérer ; Achères n'est pas concernée.

On verra ce qu'il remontera de l'enquête publique, mais dans les premières délibérations reçues, ce sujet revient à l'ordre du jour. Cela fera l'objet du débat de l'enquête publique. On verra au sein du groupe de travail et la décision du Préfet en dernier ressort dans le cadre de la mise au point du dossier, avant son approbation.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On va clôturer cette séquence. Je remercie les experts : Madame LAVALLART, Madame SCHUTZENBERGER, Monsieur PROUST et aussi Monsieur OUTREMAN qui a passé un bon moment avec nous.

POINTS DE VUE GENERAUX SUR LES NUISANCES ET LES RISQUES SANITAIRES

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Bonsoir à tous, les rangs s'éclaircissent, je vais donc faire bref. Vous vous dites que quand un élu prend un micro, et qu'il dit que ce sera bref, c'est la catastrophe et cela va durer des heures. Rassurez-vous ce ne sera pas le cas.

Je voudrais réaffirmer la conviction du Conseil Général du Val d'Oise et de l'assemblée départementale, et vous présenter un témoignage notamment sur la question du bruit. En Val d'Oise, nous connaissons toutes sortes de bruit. Et enfin, je voudrais formuler une proposition et exprimer un vœu.

La réaffirmation d'une conviction est qu'il nous semble essentiel que cette A104 soit bouclée et que la question sur laquelle nous débattons ce soir trouve une réponse.

Cela nous semble essentiel à trois conditions.

1. Que nous ayons une vision globale des choses, c'est-à-dire que l'on ne cède pas à la tentation du saucissonnage, un bout de Val-d'Oise, un bout d'Yvelines en se disant qu'on fait le Val-d'Oise et ensuite on verra plus tard pour les Yvelines. Ceci n'aurait aucun sens car nous sommes dans un système.
2. L'intérêt est qu'aucun riverain ne soit sacrifié à cette réalisation. Aujourd'hui, il est évident que quel que soit le tracé qu'on retienne, et quel que soit le tracé que l'on ne retiendrait pas, il y aura des gens victimes du trafic routier, de bruit, de pollution atmosphérique.

C'est aussi la raison pour laquelle il faut faire quelque chose, car aujourd'hui 26 000 riverains sont dans la bande des 500 mètres et subissent tous les jours les nuisances d'une RN184 complètement thrombosée et engluée. Ils subissent les nuisances en tant que riverains et en tant qu'automobilistes.

3. Enfin, que tous les moyens soient mis en oeuvre pour que les espaces naturels, les espaces qui font que nous avons choisi de vivre un peu loin de Paris, soient préservés.

Cela n'a pas été dit, mais je suis conseiller général de Cergy Nord, Cergy ville capitale du Val d'Oise, et à ce titre directement concernée par ce bouclage de l'A104.

Pour vous donner un exemple, et pourquoi l'immobilisme serait terrible, nous n'avons pas réalisé sur Cergy depuis cinq ans d'opération de location de plus de 1000 m₂ de bureaux. Dans le parc St-Christophe nous avons 20 000 m₂ de bureaux disponibles.

(Mouvements divers)

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Vous avez raison, c'est l'A15.

DANS LA SALLE : Faites des parkings à la gare du RER, tous les gens viennent se garer sur les Yvelines.

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Nous ferons des parkings, on va attendre les élections, je ne suis pas encore Maire de Cergy.

Je poursuis mon propos, et vous avez raison de dire que c'est le problème de l'A15 et celui du RER. Tous les problèmes que nous rencontrons sur l'A15 et sur le RER se trouveront diminués et limités, si ce bouclage est réalisé. Personne ne peut le contester.

C'est la réaffirmation d'une conviction.

(Mouvements divers)

Je suis là pour exprimer le point de vue d'une assemblée départementale et je le ferai jusqu'au bout. Je tiens à affirmer que la position exprimée a été prise par l'unanimité de l'assemblée départementale. Nous sommes convaincus, y compris les élus des communes qui pourraient être potentiellement touchées que l'immobilisme serait la pire des solutions.

Nous connaissons le bruit dans le Val d'Oise, car nous avons 550 000 Val d'Oisiens qui sont survolés deux fois par minute par des avions. 18 % du trafic se déroulent la nuit.

Aujourd'hui, Roissy compte 550 000 mouvements (et non 520 000).

DANS LA SALLE : Et les Yvelines ?

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Les mouvements sont les mêmes dans le Val d'Oise et dans les Yvelines. Une fois que l'avion a décollé, il survole les Yvelines de la même façon, il n'y a pas d'escale entre Roissy et les Yvelines.

Nous connaissons ce problème et cette difficulté de cette contradiction entre intérêt économique et intérêt environnemental.

Je voudrais simplement livrer à votre réflexion le point de vue des élus d'Orly, que nous entendons lorsque nous nous rencontrons à la Région ou ailleurs sur la question de l'aéroport.

A Orly, le couvre-feu existe, donc il n'y a pas d'avion entre 23 h et 6 h, les mouvements ont été limités à 250 000 par an. Les élus d'Orly aujourd'hui pleurent et réclament un trafic aérien retrouvé et augmenté, parce que leur zone d'emplois est en difficulté.

Je ne sais pas s'ils ont tort ou raison, je vous livre simplement cet élément de réflexion.

Sur le bruit, en matière routière, le Conseil Général du Val d'Oise a réalisé la liaison Cergy-Roissy, c'est-à-dire la partie de cette A104 qui va de Cergy à Roissy. Nous avons dépensé à peu près 15 % du budget sur le bruit.

DANS LA SALLE : Où passe votre projet de Roissy ? Il n'y a que des betteraves dans ce secteur !

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Pour la bande des 500 m, nous avons dépensé entre 12 et 15% du budget pour le bruit.

(Brouhaha)

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

S'il vous plait, laissez parler Monsieur SIBIEUDE.

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Nous avons donc pu mettre en évidence que les choses pouvaient marcher. Nous dépensons tous les ans sur les routes qui traversent des zones urbaines pour les infrastructures neuves comme pour des infrastructures existantes, en termes de rattrapage, un budget de 1,5 million d'euros, qui nous permet d'arriver en zone urbaine sur des zones comme Ermont, Sannois, par la réalisation de différentes clôtures écrans pour assurer des niveaux acoustiques inférieurs à 60 dB, ou dans des zones plus rurales par la réalisation de merlons végétalisés ou par d'autres mesures à faire en sorte que les points noirs soient résorbés.

Je ne dis pas que c'est un problème facile, mais je crois que des solutions sont possibles, à condition de vouloir les trouver.

J'ai une proposition à faire, y compris au milieu des maisons. Qu'il y ait une maison ou qu'il y en ait 10, le riverain qui souffre du bruit, souffre comme vous, que vous ayez 1 ou 10 voisins, le bruit dans votre maison est le même.

DANS LA SALLE : Les betteraves ne souffrent pas. !

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

S'il y a un riverain, il n'y a pas de raison de le laisser tomber et de lui dire qu'il n'y avait qu'à pas habiter là.

La zone urbaine ou la zone rurale n'est pas un problème.

(Brouhaha).

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Laissez Monsieur SIBIEUDE s'exprimer.

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Je poursuis mon propos. Il me semble qu'il serait possible que le maître d'ouvrage prévoit un budget dans le budget général qui permettrait d'organiser des mesures de protection de double vitrage, d'insonorisation des habitations.

(Mouvements divers).

M. THIERRY SIBIEUDE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Idem si vous étiez seul dans une zone rurale.

Enfin, j'espère –et ce sera mon dernier point- que ce débat permettra d'aboutir à une solution, car il n'y a rien de pire qu'un débat public qui ne débouche sur aucune décision.

Je vous remercie de votre attention attentive.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

J'appelle maintenant Monsieur Christophe QUENET pour le parti des Verts.

M. CHRISTOPHE QUENET, REPRESENTANT LES VERTS D'ILE-DE-FRANCE :

La dernière fois que j'ai essayé de prendre la parole, c'était juste après Joël TISSIER. Il avait été tellement volubile que je n'ai pas pu intervenir.

Je prends la parole au nom du parti des Verts, et je suis par ailleurs Maire Adjoint de Conflans, chargé du logement.

Je voudrais tout d'abord remercier les membres de la Commission d'avoir dès le départ ouvert très largement le débat, en posant d'entrée la question de l'opportunité ou pas de prolonger l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval.

Tel est pour nous le véritable enjeu. En tout cas, sur cette question, les Verts militants et élus de Conflans-Ste-Honorine mais aussi des Yvelines et du Val d'Oise se positionnent.

Nous ne pouvons plus aujourd'hui penser l'organisation des déplacements des hommes et des marchandises comme nous le faisons dans les années 60.

Certains d'entre vous, et je trouve cet exemple très illustrant, se souviennent peut-être du reportage télévisuel effectué à Bordeaux, il y a quelque temps de cela au moment de l'inauguration du nouveau tramway, présenté comme l'incarnation de la modernité en termes de mobilité urbaine dans cette grande agglomération du Sud-Ouest.

A cette occasion, les extraits des actualités télévisées du début des années 60 montraient la fermeture du tramway de l'époque, présenté comme archaïque. Cherchez l'erreur ! Et célébraient avec grande éloquence l'avènement de la voiture individuelle comme formidable outil de progrès et de liberté.

Nous rentrions alors dans la société de l'automobile et nous y sommes en plein. Nous vivons effectivement depuis des décennies dans une société organisée pour et par la voiture, et par extension pour et par les poids lourds. Dans le domaine des transports, c'est inutile d'essayer de le démontrer.

Dans la gestion de l'espace urbain, dans l'organisation du commerce, dans l'organisation de l'économie et des modes de production avec la logique du stock de zéro, enfin dans les PIB nationaux avec le poids considérable représenté dans l'économie par l'industrie automobile.

Nous sommes désormais en grande partie dépendant culturellement, socialement, économiquement de la voiture et plus globalement des transports routiers.

Mais à ce niveau de dépendance, qu'en est-il de l'image de liberté vantée dans les années 60 pour promouvoir l'usage de l'automobile ?

Il s'agit ce soir de débattre des risques et ou des nuisances qu'entraîne ce projet de prolongement de l'A104 en termes de sécurité, d'eau et de bruit, en rappelant -mais cela a été suffisamment démontré tout à l'heure- que le bruit directement lié aux transports terrestres, en particulier routiers, est la nuisance la plus ressentie par les populations.

La tentation est forcément grande pour les défenseurs de ce projet de tenter de démontrer aussi bien aux élus que nous sommes qu'aux populations riveraines que cette autoroute bien aménagée pourrait correctement s'intégrer au paysage, ne pas être trop nuisible, voire même contribuer à la lutte contre l'insécurité routière.

Sous réserve que les moyens financiers suivent, moyens forcément gigantesques qui seraient une fois de plus vampirisés par la voiture au détriment d'autres moyens de déplacement moins polluants, moins coûteux et plus économes en espace comme les transports en commun et la voie d'eau.

Pour notre part, élus et militants Verts, nous ne souhaitons pas rentrer dans une logique qui consiste à segmenter le débat et valider de fait le principe du prolongement de l'A104, en se concentrant uniquement sur le choix du moins mauvais tracé possible et sur les aménagements de celui-ci.

Pour nous, la question est toujours de savoir si, avec ce projet autoroutier supplémentaire, nous allons une nouvelle fois continuer à organiser la croissance du trafic routier dans notre région ou s'il n'est pas enfin temps de donner un coup d'arrêt à cette logique et de repenser les choses autrement en termes de déplacement comme nous y invitent tous les rapports relatifs à l'effet de serre et aux changements climatiques qui nous menacent à très court terme.

J'invite chacun, en particulier Monsieur le Ministre au moment de sa prise de décision sur ce projet, de lire ou de relire le rapport de la mission parlementaire d'informations sur l'effet de serre qui vient d'être enregistré à la présidence de l'assemblée nationale le 12 avril 2006. C'est tout récent, peut-être ne l'a-t-il pas encore lu, mais je pense que les conclusions sont éloquents.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il vous reste une minute.

M. CHRISTOPHE QUENET, REPRESENTANT LES VERTS D'ÎLE-DE-FRANCE :

Vu l'heure, je vais essayer de terminer. Quelques extraits : « Tous les députés membres de la mission parlementaire partagent la même conviction, le changement climatique constitue la plus grande menace du XXI^e siècle. Il est donc non seulement urgent d'agir, mais il faut agir vite ». Il n'y avait qu'un seul Vert, on peut supposer que ce n'était pas particulièrement écolo comme assemblée.

Les hausses de températures pourraient atteindre cinq degrés d'ici la fin de ce siècle en France. Cela signifierait qu'en 2056 nous connaîtrons des canicules à répétition de même ampleur que celle de 2003.

Il y a un certain nombre d'autres extraits qui sont encore plus catastrophistes que cela, et qui s'appuient sur un certain nombre d'entretiens, de consultations faites auprès d'experts, dont la parole peut être reconnue.

Ce rapport indique ensuite que dans notre pays, s'agissant des actions de réduction engagée en termes de production des Gaz à Effet de Serre, nous sommes encore loin du compte.

Ce rapport précise que les politiques des transports n'ont pas encore suffisamment pris la mesure des enjeux du changement climatique, les transports ayant augmenté de 22,7 % leurs émissions de Gaz à Effet de Serre depuis 1990.

En clair, il y a plus qu'urgence, et si j'ai voulu m'appuyer sur ce rapport officiel, c'est pour pointer la formidable ambivalence des pouvoirs publics, l'État au premier lieu qui a signé les accords de Kyoto et qui semble totalement incapable d'en tirer les leçons.

C'est pourquoi, le Ministre doit écouter la colère des habitants, qui aux abords de tous les tracés proposés expriment leur peur, leur colère et refusent à juste titre de se voir sacrifiés sur l'autel de l'A104.

Aujourd'hui, rendons-nous à l'évidence, l'immense majorité des élus locaux et des habitants concernés ne veulent pas voir passer ce monstre polluant sur leur territoire.

Ne pas tenir compte de cet état de fait serait avoir une curieuse idée de l'intérêt général.

Enfin, parce que c'est l'affaire de tous, et qu'il y a un véritable enjeu démocratique, il est crucial que les élus, les citoyens que nous sommes se mobilisent individuellement et collectivement autour de ces questions.

Réfléchissons, agissons tous ensemble pour réinventer une société peu polluante, économe en énergie, dans laquelle activité humaine et environnement seront réconciliés.

Je vous remercie de votre attention.

M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :

Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs, bonjour. Je me présente Jean-Claude ROUDE, je suis membre du Comité PROFILE et Vice-président de l'association des habitants du quartier Grande Ceinture à St-Germain-en-Laye, qui habitent de part et d'autre de la RN184 actuelle.

Je vais partir des nuisances pour essayer de montrer comment nous voyons ce problème à partir du débat d'aujourd'hui.

Les nuisances sonores, comme l'a noté Monsieur GRENETIER et d'autres orateurs, sont celles qui sont le plus directement perçues par les riverains. De ce point de vue, il est tout à fait légitime que ceux qui le seront d'une future infrastructure routière s'en inquiètent.

D'un autre côté, les exposés des ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement ont montré qu'une large panoplie de moyens existe pour protéger les riverains de ces nuisances aux abords d'une infrastructure nouvelle. En particulier, ces moyens sont totalement efficaces pour un tracé en tranchée couverte, qui ne laisse aucune nuisance sonore, et très efficaces pour un tracé en déblai protégé par des merlons, comme le montre l'exemple actuel de l'A14.

Par contre, les riverains d'une route, en fait souvent d'une rue, existant en milieu urbain ne peuvent être que très mal protégés, voire pas du tout des mêmes nuisances. On a parlé d'une école à 200 mètres de l'autoroute. Il y en a sur la RN184 à moins de 30 mètres.

Qu'en conclure, quant à la décision de construire la Francilienne, et au choix de son tracé ?

Je vais au moins traiter ma première partie, si je n'ai pas le temps d'exposer la seconde : c'est l'opportunité de construire la Francilienne.

Pour les tracés les plus susceptibles d'être réalisés, ceux qui oscillent entre les tracés rouge, bleu, vert, les trafics prévus à l'horizon 2020 sont compris entre 105 000 et 110 000 véhicules par jour. C'est compréhensible de s'en inquiéter. Mais ce trafic n'est pas créé par la Francilienne ou l'A104 ; c'est un trafic préexistant dans la région parisienne, et plus particulièrement dans notre région.

En l'absence de réalisation de la Francilienne, il s'écoule donc sur le réseau local qui est totalement inadapté et qui ne peut en aucun cas être adapté. Il est embouteillé avec aux mêmes échéances de 2020, des prévisions d'accroissement de trafic de 20 à 30 % sur la RN184 à St-Ouen, à Éragny, à Conflans, à Saint-Germain, de 17 % sur la RD30 à Poissy et à Achères, et de 45% sur la RD190 à Poissy et à Carrières-sous-Poissy. Sur un trafic existant, on ne comprend pas bien comment on peut s'opposer à

l'idée de mettre les trafics lourds sur les infrastructures nouvelles adaptées en conséquence. C'est très important pour tous les riverains concernés de veiller à cette adaptation plutôt que de les laisser sur des infrastructures inadaptées et qui ne peuvent pas être adaptées.

Par ailleurs, les riverains actuels des RN184, RD30, RD190 et autres, peu ou pas protégés, sont des dizaines de milliers. Le calcul est vite fait : 26 600 habitants à moins de 500 mètres du tracé noir plus ceux de la RN184 à Saint-Germain car le tracé noir n'y passe pas, plus ceux des RD30 et 190 aux communes précédemment citées : tout cela fait sûrement plus que 40 000 habitants.

Sur le tracé rouge, qui fait l'objet de tant de critiques : 25 500 habitants sont situés à moins de 500 m du tracé. Comme celui-ci comporte 6,5 Km de tranchée couverte concernant toutes les parties véritablement urbaines, à Andrésy, Chanteloup, Carrières-sous-Poissy...

(Protestations)

M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :

Devant une tranchée couverte, il n'y a aucune nuisance sonore. Donc, les personnes qui nécessiteraient l'utilisation d'autres techniques sont peu nombreuses.

Je n'en conclus absolument pas qu'il ne faut pas s'y intéresser. Comme d'autres orateurs, je dirai que quand bien même il n'y aurait que 10 personnes concernées, ce n'est pas une raison pour ne pas s'en occuper, mais au contraire pour mieux régler leur problème.

Le bilan est là : au moins 40 000 personnes supportent des nuisances actuellement, et c'est une petite proportion de 25 000 dans n'importe quel tracé futur.

DANS LA SALLE : Où habitez-vous ?

M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :

Au bord de la RN184 à St-Germain.

En résumé, pour ce qui concerne les nuisances sonores, la capacité à protéger totalement, ou au moins correctement, les riverains d'une infrastructure nouvelle, comme le chiffre comparatif des populations concernées rend très souhaitable la réalisation de la section Cergy-Orgeval de la Francilienne, indépendamment du tracé qui sera retenu.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Concluez, Monsieur !

M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :

Je ne parlerai pas des tracés, mais je donnerai quand même deux éléments de conclusion.

A noter, même si ce n'est pas le débat d'aujourd'hui, les mêmes raisonnements ou considérations peuvent être tenus sur d'autres types de nuisances, bien sûr en les adaptant. Pour prendre le contre-pied de certains, je dirai deux choses qui ont diabolisé les effets des nuisances par ailleurs réelles, et que supportent actuellement les riverains des différentes routes concernées : les nuisances de trafic. On accroît

l'inquiétude des riverains actuelle et on les conduit d'autant plus à demander la réalisation de la Francilienne.

Plus les nuisances sont fortes, plus il y a de raison de les transférer sur des infrastructures nouvelles en réalisant des protections adéquates. Non pas pour mettre ces nuisances ailleurs, ce qui serait inconvenant pour tout le monde, mais simplement pour les mettre dans les endroits où l'on peut mieux traiter les conséquences.

Je ne dirai pas un mot du choix des tracés, n'ayant pas le temps.

Merci de votre attention.

DANS LA SALLE : Où habitez-vous ?

M. JEAN-CLAUDE ROUDE, PROFILE :

J'ai dit que j'étais Vice-président de l'Association des Habitants du quartier de Grande Ceinture, qui habitent de part et d'autre de la RN184, comme des habitants de Conflans-ste-Honorine, où nous nous trouvons aujourd'hui, et les habitants d'autres communes qui doivent se sentir autant concernés que nous par une partie de raisonnements que je viens de faire.

Merci de votre question.

M. FRANÇOIS COUPIN, ARDIES

Je remercie la Commission Particulière du Débat Public de me donner la parole.

L'ARDIES a eu l'occasion de s'exprimer dans plusieurs soirées du débat public. Je résumerai la position de notre association en une phrase :

POUR LA MAJORITE DES CHEFS D'ENTREPRISE DU VAL D'OISE, BOUCLER LA FRANCILIENNE, AU PLUS VITE, EST UNE PRIORITE ECONOMIQUE.

Ce soir, j'ai écouté les experts, et je ne vais pas discuter les chiffres, mais je voudrais simplement vous dire une chose toute simple. Les chefs d'entreprise sont des citoyens comme les autres, et les problèmes d'écologie les intéressent et les préoccupent. Ils ont, comme les élus, des responsabilités particulières en tant que décideurs.

La grande difficulté, et nous le voyons bien tout au long des ces soirées franciliennes, c'est de trouver un équilibre entre les nécessités de la vie moderne et la légitime préservation de la qualité de vie des riverains.

Dans cette salle, et nous sommes moins nombreux, mais nous sommes tous des consommateurs, et souvent des consommateurs exigeants.

Nous voulons que les rayons de notre supermarché favori soient alimentés en produits frais, il nous arrive même d'acheter des produits exotiques venant de l'autre bout de la planète.

A la pharmacie, nous voulons aller chercher l'après-midi les médicaments que nous avons commandés le matin.

Nous voulons que le facteur passe déposer le journal tous les jours.

Nous voulons un enlèvement des ordures ménagères plus fréquent.

Nous sommes contrariés si le garagiste, qui révisé notre chère voiture, nous demande deux jours de délai pour se procurer une pièce automobile.

Nous voulons, nous voulons... et nous ne voulons pas de camions sur les routes car ils sont polluants et dangereux. Voilà la difficulté, Le flux tendu n'existe pas que dans les entreprises.

Alors c'est vrai je suis le premier effrayé, lorsque je constate, par exemple, sur l'autoroute du nord, la densité du trafic des poids lourds. Je m'étonne qu'il n'y ait pas plus d'accidents. Je m'étonne que la France n'ait pas décidé d'un plan de ferroutage. Je suis admiratif de nos voisins Suisses.

Mais, prétendre que le ferroutage va pouvoir alimenter nos entreprises, ce n'est pas réaliste. Le dossier du débat public le montre bien : La Francilienne c'est 70 % du trafic de la zone d'étude.

On ne peut pas opposer les transports en commun et l'automobile. Il y a complémentarité entre les deux modes de transports.

L'automobile, contrairement à ce qui a été dit précédemment par un Vert, par sa grande flexibilité restera toujours plus attractive : Pas de contrainte d'horaires, déplacements combinant école, travail, courses, loisirs. Qui n'utilise pas sa voiture ?

Un imprévu, un déplacement immédiat, seule la voiture permet d'y répondre.

Il est donc nécessaire d'adapter le réseau autoroutier francilien à la vie moderne.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Concluez, s'il vous plait.

M. FRANÇOIS COUPIN, ARDIES

Je conclurai en posant une question. Les Verts ont parlé. Qui imaginaient il y a seulement cinq ans qu'au Brésil 55 % des véhicules fonctionneraient à l'éthanol de canne à sucre. Pas un ne pouvait le dire. Donc, cela change très vite.

Je conclus simplement en citant le sondage réalisé l'année dernière dans le Val d'Oise. On nous a dit que l'on faisait du chantage à l'emploi. Je vous affirme le contraire. Quand on interroge les chefs d'entreprise, ils sont 23 % à nous dire que si les problèmes de circulation deviennent inextricables, ils déménageront. Ce n'est pas les villes qui sont autour de Paris, qui elles se battent pour avoir des entreprises, méfions-nous de cela.

Sur Cergy Pontoise, c'est presque un tiers des entreprises qui pourraient partir.

Nous l'avons bien vu dans le passé, plus on attend, plus c'est difficile.

Nous affirmons que ce serait un très gros handicap pour l'avenir du Val d'Oise, et ce n'est pas la volonté d'une majorité de la population. Malheureusement, on s'apercevra trop tard dans les embouteillages que cette infrastructure manque cruellement.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dernière intervention, Monsieur Jacques SIMERAY du CAPUI.

M. JACQUES SIMERAY, CAPUI :

Merci de me donner la parole. Le CAPUI au nom de ses adhérents de Conflans, d'Herblay, de la Frette sur Seine refusent toute nuisance supplémentaire en plaine d'Achères et sur les contreforts de la Seine.

A la fin du 19^{ème} siècle, les ingénieurs de la Ville de Paris promettaient des lendemains qui chantent, en envoyant en banlieue les eaux usées pour l'agriculture. Actuellement, les riverains supportent une servitude aux contraintes d'annonce de la proximité de la station de Seine Aval, qui

doit être traduite dans les actes de cession de biens. Les terrains de Pierrelaye et d'Achères sont pollués par les métaux lourds. Les coûts de dépollution des terrains ont-ils été intégrés dans les différents projets ?

La station Seine Aval pollue l'air par des odeurs fréquentes d'excréments et des poussières poussées par les vents vers des zones habitées. Ceci dans un lieu soumis à des inversions de température et de brouillard en hiver.

La station rejette en Seine des eaux non traitées par temps de pluie, et mal traitées trop fréquemment : mousse et flot marron à la sortie de l'usine.

La station gêne les riverains par le bruit et l'impact lumineux de nuit. Elle fait courir un risque industriel aux riverains par stockage de méthane, de fioul, d'acide chlorhydrique d'où un classement provisoire SEVESO bas, avec possibilité d'un classement SEVESO haut.

Ce sont des informations données lors de la dernière réunion de l'observatoire de l'environnement à St-Germain le 3 avril 2006 et non contestées par le SIAAP.

Les bords de Seine sont un lieu de détente et de loisirs pour les villes de Conflans, Herblay, la Frette, Corneilles, à classer rapidement pour éviter toute nouvelle dégradation.

Le CAPUI, qui refuse toute nuisance et pollution supplémentaire en plaine d'Achères, sur les contreforts de la Seine, participera à toutes actions de défense des riverains, notamment au sein du collectif des associations d'Herblay.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je pense qu'il serait déraisonnable d'aborder la question de la sécurité maintenant. Je suis tout à fait désolée pour les experts, Monsieur PATTE qui est venu du Sud-Est de la France, et Monsieur ROY.

On va essayer de reporter cette séquence sécurité le 14 juin lors de la réunion thématique sur la pollution de l'air.

Monsieur BITEAU, voulez-vous conclure ?

M. HUBERT BITEAU, MAIRE ADJOINT DE CONFLANS-STE-HONORINE :

Merci d'être restés aussi nombreux. Personnellement, je trouve que cette soirée a été trop dense. On est resté parce qu'on vous aime bien, Monsieur le Président. Franchement, au trois quart de séance, on est sorti du débat.

Je crois que certaines personnes, si elles avaient assisté à toutes les réunions, auraient eu l'occasion de dire ce qu'elles ont dit ce soir. Beaucoup de personnes ont tenu des propos qui sortaient du problème du bruit, du problème de l'eau et du problème de la sécurité dans lequel je devrais intervenir.

Je n'interviendrai pas la prochaine fois. Je dois vous dire que vous êtes nos hôtes. Conflans a donné pour cette séance.

Puisqu'on ne peut pas intervenir ce soir, car des personnes ont parlé en trop, personnellement, je n'interviendrai pas. Je ne vous en veux pas, ce n'est pas facile d'animer ce type de débats.

Pour ne pas avoir de bruit, il faut se cacher. Au lieu de travailler sur des chiffres toujours différents les uns des autres, qu'on ne croit pas. Dans cette salle, on ne croit pas toujours ce que les experts nous disent. Par essence, je les crois, n'étant pas expert.

On ne veut pas voir cette autoroute, ni l'entendre, ni la sentir, mais on veut qu'elle passe. Eh bien, cachons-là le plus possible, faisons-la passer et ensuite nous nous retrouverons peut-être pour une heure pour faire une conclusion.

Mais, des réunions de 5 heures, pour recommencer ce que l'on a dit il y a 20 ans (et cela fait exactement 21 ans que je travaille sur ce dossier), j'en ai vraiment assez. J'ai appris beaucoup de choses ce soir, et je souhaite surtout que ce soit le maître d'ouvrage qui ait bien écouté ce que l'on a dit, car il s'est dit des choses intéressantes, afin qu'il suive scrupuleusement tout ce qui s'est dit en matière de bruit, en matière d'eau –et cela s'est arrêté là- pour nous faire un ouvrage qui correspondra tout à fait à l'attente de nos populations.

En conclusion, pour ce qui concerne la ville de Conflans :

OUI AU BOUCLAGE DE LA FRANCILIENNE, NON DANS DES ZONES QUI DERANGERAIENT NOS POPULATIONS.

Merci, Monsieur le Président.

La séance est levée à 1 H 15.