

La gestion des travaux : circulation et nuisances

Ont participé au débat public :

CPDP :

<i>Gilbert CARRERE</i>	<i>Président de la Commission</i>
<i>Elizabeth PELEKHINE</i>	<i>Ingénieur général du Génie rural</i>
<i>Pierre-Gérard MERLETTE</i>	<i>Ingénieur du Génie civil</i>
<i>Francis BEAUCIRE</i>	<i>Professeur à la Sorbonne</i>

Maîtrise d'ouvrage

<i>Michel LABROUSSE</i>	<i>Directeur Adjoint de la DDE des Yvelines</i>
<i>Jean-Pierre FELIX</i>	<i>CETE Normandie-Centre</i>
<i>Julien SIQUIER</i>	<i>Chef du Service Grands Travaux - DDE des Yvelines</i>
<i>Arnaud VOOG</i>	<i>Ministère des Transports</i>

Monsieur le Maire de La Verrière

Bonsoir à tous et bienvenue à La Verrière. Le titre de cette réunion suffit, à lui tout seul, à invalider un certain nombre de tracés, pour ne pas dire la plupart, dans la mesure où il évoque les inévitables nuisances qui résulteraient des travaux engendrés par le prolongement autoroutier. En effet, les tracés qui nous sont proposés à ce jour seraient profondément traumatisants pour notre ville. Je ne vois donc pas bien l'intérêt d'épiloguer sur la moins mauvaise façon de réaliser des tracés dont nous ne voulons décidément pas !

Gilbert CARRERE

Je vous souhaite moi aussi la bienvenue à cette 11^{ème} réunion de notre débat public, qui est un franc succès puisque nous en sommes à peu près à 5 700 participants à ce jour. J'ajoute que le succès de notre site web ne se dément pas non plus et qu'il permet à chacun de nous adresser des questions, auxquelles nous essayons de répondre de manière exhaustive. Je voudrais également rappeler que ce débat se veut totalement ouvert et qu'il n'y a donc pas de questions tabous.

Le sujet que nous allons aborder ce soir pourrait laisser penser que la décision est d'ores et déjà prise et que nous en sommes à présent à la phase de mise en œuvre. Or, il n'en est rien ! Il s'agit simplement de se pencher sur la façon dont seraient gérés les travaux si la décision devait être prise, et notamment à travers le prisme des nuisances qui en résulteraient inévitablement.

Michel LABROUSSE

Qui sont les personnes concernées par un chantier ? Principalement les riverains, les habitants, les commerçants, les usagers des transports en commun et les personnels du chantier. Les grands impératifs d'un chantier se déclinent comme suit :

- la sécurité ;
- la santé ;
- l'hygiène ;
- le maintien des commodités ;
- le confort et la propreté.

Des études d'avant-projet seront bien évidemment menées avant que la déclaration d'utilité publique puisse être validée, notamment sur la base de la prise en compte des différentes nuisances telles qu'elles sont anticipées. La phase de l'appel d'offres est très importante dans la mesure où c'est elle qui conditionne la qualité des suggestions soumises à décision. Or, le cahier des charges établi à cette occasion prévoit notamment des recommandations concernant la qualité de la mise en œuvre du chantier. Une fois le chantier terminé, il est impératif que le site soit parfaitement remis en état.

Gilbert CARRERE

Le teneur de l'exposé de Michel Labrousse me donne à penser qu'*il s'y voit déjà* ! Il m'a été transmis une première question au sujet de l'éventualité de la mise en place d'itinéraires alternatifs en cas de réalisation du scénario 1A.

Michel LABROUSSE

A ce jour, nous envisageons une utilisation au mieux des voies existantes avec maintien des flux sur la RN10.

De la salle

Il me semble que l'exemple de ce qui a été fait à la Croix de Berny mériterait d'être suivi.

Michel LABROUSSE

En effet, mais j'attire votre attention sur le fait que les caractéristiques ne sont pas les mêmes, notamment pour ce qui est de la largeur de la voie.

Pierre-Gérard MERLETTE

A Vélizy, l'option à deux fois trois voies a été conservée. Le tracé de la RN10 offre-t-il les mêmes possibilités ?

Jean-Pierre FELIX

L'étude actuelle s'est limitée à vérifier que nous pouvions trouver des phasages mettant la couverture en accord avec les caractéristiques de la tranchée.

Gilbert CARRERE

Je souhaiterais qu'Arnaud Voog nous indique comment il aborde un chantier de ce type.

Arnaud VOOG

Comme l'a indiqué Michel Labrousse, il s'agit effectivement d'une démarche progressive, conditionnée par l'impératif de parvenir à travailler à proximité de zones de travail, de circulation et d'habitation.

Gilbert CARRERE

Il m'a été transmis une question remettant en cause la famille N°1 des tracés, qui est *a priori* la plus coûteuse et la plus irréalisable.

Michel LABROUSSE

La difficulté technique est incontestable, mais nous avons acquis un véritable savoir-faire en matière de tracés urbains. En outre, nous avons étudié les solutions de transformation de la RN10 sur la demande expresse de la Commission.

De la salle

Je suis une habitante de Trappes et voudrais saluer la qualité du travail accompli jusqu'à présent par la Commission. Je suis extrêmement inquiète à l'idée de voir la création d'un nouveau tracé urbain, à la lumière de l'expérience que nous avons déjà du tracé de la RN10. La circulation automobile intensive qui en résulte constitue une considérable nuisance pour les habitants et revêt un aspect particulièrement dramatique pour les personnes âgées ou handicapées. Je considère la ville de Trappes comme véritablement *meurtrie*. J'attache une grande importance à la notion de progrès, mais la construction d'une autoroute suivant un tracé urbain ne s'inscrit clairement pas dans une logique de progrès.

Par ailleurs, au-delà des considérations strictement techniques, je voudrais également souligner l'importance de la beauté des équipements, qui font indéniablement partie de notre environnement quotidien.

Michel LABROUSSE

J'attire votre attention sur le fait que l'adaptation du chantier aux personnes handicapées et aux personnes âgées fait bel et bien partie des points figurants dans le cahier des charges.

Gilbert CARRERE

Dans l'hypothèse d'un réaménagement lourd de la RN10, il en résulterait des conséquences lourdes sur l'économie locale. Il est même probable que certaines petites entreprises fassent faillite. Il m'a donc été transmis une question au sujet de la prise en compte en amont de ces retombées.

Michel LABROUSSE

A ce stade des études, cet impact n'a pas encore été précisément quantifié, même si sa réalité est incontestable. Le pari que nous faisons est que le site retrouve très rapidement son attractivité après le chantier.

De la salle

Je vous rappelle que la N10 connaît actuellement un trafic de 70 000 véhicules par jour. Je n'ai aucun doute sur votre capacité à maintenir ce trafic, mais je me pose des questions sur le maintien de la rapidité de la circulation. Je n'imagine pas que nous puissions continuer à débattre de ces 5 tracés, dont aucun ne nous semble acceptable. Pour autant, nous voulons cette nouvelle autoroute, mais avec le souci que son tracé entraîne un impact minimal sur les populations, ce qui implique de le faire passer par le Vallon du Pommeret, nettement moins peuplé.

Michel LABROUSSE

Il y a une différence importante entre la famille 1 et les 3 autres familles, ces dernières étant hors emprise de la RN10.

De la salle

J'interviens en tant qu'habitant de Trappes et je me demande vraiment comment vous avez l'intention de mener à bien votre chantier. Comptez-vous par exemple couper la circulation le soir ou l'été ?

Michel LABROUSSE

Quel que soit le scénario retenu, la réalisation d'un chantier sur la RN10 sera nécessairement perturbante, voire traumatisante. Notre rôle est justement de mobiliser les savoir-faire et les techniques pour minimiser ces nuisances, dans leur durée et dans leur intensité. Nous allons tâcher de maintenir le plus possible la circulation sur la RN10 et il est effectivement probable que nous mettions à profit certaines périodes de faible trafic, comme vous venez de le suggérer. Cela étant, nous sommes confrontés à la perspective d'un chantier dont nous savons d'ores et déjà qu'il durera 8 ans.

Julien SIQUIER

Nous pouvons également envisager la mise en place de ponts provisoires, à l'instar de ce qui a été fait avec le pont Marcel Cachin, lors du chantier de la couverture urbaine de Trappes. Pour ce qui est des coupures de nuit, nous n'en faisons jamais en milieu urbain. Les neutralisations ponctuelles auxquelles nous procédons parfois sont des *opérations commando* les plus brèves possibles et de préférence en période estivale.

Francis BEAUCIRE

Je note que bon nombre d'intervenants émettent de très sérieux doutes sur la capacité des techniciens à concilier chantier, circulation et commodité pour les riverains. Je souhaiterais également entendre les représentants de la DDE sur la question des travaux d'attente.

Michel LABROUSSE

Cette question fait implicitement référence à la requalification de la RN10. Les aménagements d'attente seront de toute façon utiles, y compris dans une optique de long terme. S'agissant de la diminution des inconvénients, elle passe notamment par l'information routière. Mais encore une fois, je répète que nous ne pourrions pas faire l'économie de certaines nuisances, même si nous nous devons de tout mettre en œuvre pour les limiter.

De la salle

La perspective de l'intensification programmée du trafic sur la RN10 s'apparente à mes yeux à un véritable *cauchemar*, dont la seule issue réside dans le choix du tracé passant par le Vallon du Pommeret.

Michel LABROUSSE

Je prends acte de l'opinion que vous exprimez, mais j'attire votre attention sur le fait que toute la circulation qui ne trouverait pas sa place sur le RN10 serait mécaniquement déplacée vers la voirie locale, ce qui ne serait tout de même pas une solution satisfaisante.

De la salle

Le débat auquel nous prenons part aujourd'hui n'est pas un débat technique, mais un débat humain. La question qui se pose n'est pas celle de notre capacité technique à remédier aux problèmes de circulation, mais consiste à savoir si les solutions techniques susceptibles d'être adoptées seraient humainement acceptables.

Par ailleurs, je souhaiterais entendre la réaction des représentants de la DDE à l'article du Parisien faisant référence aux vibrations, aux odeurs et aux infiltrations d'eau.

Michel LABROUSSE

Nous avons effectivement des plaintes régulières au sujet de ces phénomènes, mais nous n'avons jamais constaté qu'ils se produisaient de manière constante. En outre, il est avéré que la circulation des poids lourds n'entraîne pas de vibrations.

De la salle

Le tracé ne doit absolument pas traverser les communes des Essarts le Roi, de Maurepas, de La Verrière et de Montigny-le-Bretonneux car il longerait ainsi des logements de toutes sortes, où vivent des personnes de toutes catégories sociales. Où voulez-vous que les personnes impactées se relogent, notamment les plus défavorisées d'entre elles ? Je suis quelque peu contrarié par ce débat que je considère comme inutile, puisque le tracé du Vallon du Pommeret s'impose naturellement, ne serait-ce que pour une raison de coût.

Michel LABROUSSE

Il est exact que dans certains cas, des expropriations seraient nécessaires dans le cadre la réalisation de l'ouvrage. Toutefois, il va de soi que ces décisions ne seraient prises que de manière très ponctuelle et avec tout un dispositif de recherche de solutions de relogement.

Gilbert CARRERE

Il m'a été transmis une question au sujet des moyens techniques qui seraient utilisés pour creuser une tranchée de 20 mètres de profondeur.

Jean-Pierre Félix présente une photographie des engins utilisés pour ce travail.

Jean-Pierre FELIX

Nous identifions globalement trois types de nuisances :

- les vibrations ;
- le bruit ;
- la boue.

Nous avons renoncé aux parois métalliques au profit des parois moulées, qui présentent l'avantage de limiter les vibrations. En outre, cela nous dispense d'avoir à effectuer des forages. C'est ce système qui a été utilisé lors de la construction des parkings souterrains de Paris.

De la salle

J'interviens en tant que maire-adjoint de La Verrière. Je suggère de procéder à la comparaison des différents tracés à la lumière d'un certain nombre d'indicateurs, afin d'évaluer les différentes nuisances ainsi que les coûts inhérents à chacun de ces tracés. Cette méthode permettrait de mieux nous éclairer sur ce dossier.

Michel LABROUSSE

Je souscris totalement à cette proposition méthodologique. Nous avons effectivement commencé à établir un tableau comparatif en collaboration avec la Commission particulière et je suis tout à fait disposé à poursuivre ce travail sur la base des indicateurs que la Commission voudra bien nous transmettre.

Francis BEAUCIRE

Nous nous en réjouissons.

De la salle

La réunion d'aujourd'hui est la première à porter sur la question spécifique des nuisances. Or, je constate qu'elle est aussi la première de ce cycle de débat public à se dérouler devant une assistance aussi clairsemée, ce qui a de quoi surprendre. Par ailleurs, je souhaiterais que nous abordions à présent la question des nuisances inhérentes au tracé rural, notamment à travers l'exemple du viaduc.

Michel LABROUSSE

Le tracé de la famille 4 suppose la traversée du bois de Trappes. Les nuisances liées à ce scénario n'affecteraient donc pas les habitants à proprement parler, mais les promeneurs. Il passerait également par le plateau agricole du Mesnil Saint-Denis et rendrait donc nécessaire l'installation d'équipements destinés à permettre l'écoulement des eaux. Le franchissement du Vallon du Pommeret se ferait grâce à un viaduc, sous réserve du déclassement de ce site par les pouvoirs publics. J'ajoute que le chantier en lui-même constituerait une nuisance pour les promeneurs ayant l'habitude de fréquenter cet endroit. La construction du viaduc présupposerait le creusement de fondations plus ou moins profondes, ce qui impliqueraient la mise en service de voies de circulation temporaires et le passage de poids lourds dans un endroit qui, en temps normal, n'en voit évidemment jamais.

De la salle

J'interviens en tant que représentante de l'ADEM et je m'interroge sur la faisabilité du tracé 3C de la famille 4. L'exemple du chantier de Pontchartrain illustre que ce type d'opération peut aboutir à un assèchement des points d'eau. De façon plus générale, comment comptez-vous résoudre le problème posé par la nature du terrain, notamment en regard des risques de glissements de terrain ?

Michel LABROUSSE

Notre actuel parti pris est d'enterrer le profil. Une chaussée présente l'avantage d'être flexible et peut donc s'adapter à de nombreux types de terrains. Toutefois, les risques que vous évoquez sont bien réels, mais nous procédons à des carottages afin d'évaluer la qualité du sol et de déterminer la bonne dimension des piles.

Julien SIQUIER

S'agissant du problème spécifique de l'eau, nous avons également la possibilité de mettre en œuvre des pompes de relevage.

Francis BEAUCIRE

Je souhaiterais aborder la question des indemnisations pour les deux catégories de personnes suivantes :

- les personnes victimes de fissures dues aux glissements de terrain ;
- les personnes victimes des conséquences du chantier sur le tissu économique local.

Michel LABROUSSE

L'obligation d'indemnisation des dommages est expressément prévue par le droit lorsque ceux-ci sont du fait du maître d'ouvrage.

De la salle

J'interviens en tant qu'habitante de Montigny-le-Bretonneux et je tiens à souligner que le soi-disant tracé rural parfois évoqué passe bel et bien par un certain nombre de communes, dont celle de Montigny.

De la salle

J'entends de nombreuses personnes faire part de leur souhait de voir le tracé passer par le Vallon du Pommeret, mais je me permets tout de même de vous signaler que cet endroit n'est pas vide d'habitants ! Par ailleurs, pourquoi aucun tracé n'a-t-il été envisagé au nord de la RN10 via Pontchartrain ?

Gilbert CARRERE

Nous avons effectivement demandé une étude complémentaire à la DDE au sujet du tracé que vous évoquez. Ce point sera abordé à l'occasion de la séance du 8 juin.

De la salle

En ce qui me concerne, j'appelle de mes vœux l'adoption d'un tracé intégralement rural, passant au nord de Bois d'Arcy. En effet, je m'inquiète beaucoup à l'idée des saletés que le chantier ne manquerait pas de générer, notamment en ce qui concerne la boue. Par ailleurs, en termes de méthode, je regrette le manque de documents visuels, qui nous permettraient de nous faire une idée plus précise des enjeux.

Gilbert CARRERE

Notre prochaine séance, prévue pour le 8 juin, portera sur l'intégration du projet et je suppose que la DDE aura effectivement des documents visuels à nous proposer à cette occasion.

Michel LABROUSSE

Nous ferons de notre mieux pour nous satisfaire sur ce plan.

De la salle

J'interviens en tant que Maire-adjoint de Montigny et je souhaiterais savoir si l'ensemble des précautions prévues par le cahier des charges resterait d'actualité si l'exploitation du réseau devait être cédée à une entreprise privée.

Michel LABROUSSE

Nous nous fondons sur une hypothèse de contrat de plan, c'est-à-dire sur la base d'un financement public.

De la salle

Qu'est-il prévu pendant les travaux du chantier du tracé 2A pour les personnes dont la propriété serait traversée par ce tracé ?

Michel LABROUSSE

Les propriétaires les plus lésés se verraient proposer une indemnisation, comme je l'ai précédemment indiqué. Cette indemnisation prendrait la forme d'une acquisition par le maître d'œuvre des maisons des personnes impactées.

De la salle

Dans quels cas les huissiers passent-ils ?

Julien SIQUIER

Leur passage n'est pas systématique et relève d'une décision du maître d'ouvrage.

Gilbert CARRERE

J'ajoute que si les huissiers ne passent pas, l'intéressé a toujours la possibilité de porter le dossier devant la justice administrative.

De la salle

Je regrette qu'on ne nous ait pas parlé plus tôt du tunnelier, que je considère comme la meilleure solution, puisqu'il creuse sans causer de vibrations.

Michel LABROUSSE

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer à l'occasion d'une précédente réunion, la nature sablonneuse des terrains rencontrés ne se prêtaient pas au creusement d'un tunnel. C'est la raison pour laquelle nous avons opté pour la solution d'une tranchée couverte.

De la salle

Dans l'hypothèse d'un passage du tracé par le Vallon du Pommeret, comment sera-t-il possible de remettre le site en l'état après la déforestation induite par les travaux.

Michel LABROUSSE

Il est bien évident qu'il ne sera pas possible de revenir exactement à la situation antérieure. Il est néanmoins prévu de procéder à l'achat d'hectares de domaine forestier afin de les reverser dans le domaine public. Par ailleurs, nous maîtrisons également un certain nombre de savoir-faire, notamment en matière de restauration de la couche de terre végétale décapée par les travaux, ainsi que nous en avons fait la démonstration au moment du chantier du viaduc de Millau.

Gilbert CARRERE

Notre séance arrive à présent à son terme. Je suis très satisfait du nombre de questions et réponses qui ont pu être échangées aujourd'hui et je vous donne rendez-vous pour notre prochaine séance qui se tiendra le 8 juin à Maurepas.