

Projet de prolongement de l'A12

Le prolongement de l'A12 et le cadre de vie urbain

Ont participé au débat public :

Gilbert CARRERE, Président CPDP A12

Elizabeth PELEKHINE, CPDP A12

Francis BEAUCIRE, CPDP A12

Pierre-Gérard MERLETTE, CPDP A12

Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Équipement des Yvelines

Julien SIQUIER, Chef de service DIT, Direction départementale de l'Équipement des Yvelines

Irène JULLIARD, Chargée d'études Environnement CETE Rouen

Sophie TONION, Médecin

Catherine REINAUD, Présidente du collectif du réaménagement de la RN 10 au lieu de prolonger l'A12

Introduction

Jean CRENO, Maire du Mesnil St Denis

Il s'agit aujourd'hui de la quatrième réunion de la CPDP ; le thème du cadre de vie urbain est particulièrement bien adapté à notre commune. Je souhaite que le débat soit digne, sérieux et serein.

Gilbert CARRERE

Monsieur le Maire, je vous remercie de nous accueillir. En préambule, je souhaite rappeler la règle du jeu du débat public. Nous ne savons pas aujourd'hui si le projet envisagé sera réalisé au final ou s'il le sera de la façon dont le maître d'ouvrage le souhaite *a priori*. La CPDP a pour objet d'approfondir la discussion le plus possible tout au long des réunions successives et d'apporter des précisions qui n'avaient pas été envisagées dans un premier temps. Nous allons construire ensemble les éléments du débat, celui de ce soir étant particulièrement difficile. C'est pourquoi j'en appelle à la courtoisie de chacun au cours de la discussion que nous allons avoir. Les réunions se poursuivront jusqu'au 16 juin, date après laquelle la CPDP rédigera un compte-rendu, qui sera remis ensuite à la CNDP, qui émettra un jugement sur la façon dont le débat aura eu lieu. Enfin, trois mois plus tard, le ministre de l'Équipement prendra position.

Pierre-Gérard MERLETTE

La réunion précédente portait sur la qualité de l'environnement naturel et rural. Il est apparu une préoccupation très nette concernant la question de l'eau, tant en ville qu'à la campagne. De plus, il a semblé que le mot « environnement » n'avait pas la même définition pour tous ; rappelons que ce terme inclut également l'homme. Par ailleurs, il a été constaté que le dossier présenté n'était pas performant sur ces questions environnementales. Enfin, une proposition a été effectuée, diversement appréciée, d'un principe de compensation, sur lequel un expert effectuera une étude.

Gilbert CARRERE

Précisons que la Commission a déjà reçu 538 questions, ainsi que 614 lettres T demandant des informations. Cela augure bien de ce que sera la suite de notre travail.

Présentation du projet

Michel LABROUSSE

Trois grandes idées président au dossier présenté : le prolongement de l'autoroute A12 est un projet au service du territoire ; il est possible de requalifier la RN10 ; les effets négatifs de cette nouvelle infrastructure doivent être traités.

Les fonctions routières que nous souhaitons développer doivent être confrontées avec les questions locales. Actuellement, 3 850 véhicules empruntent la RN10 à l'heure de pointe ; ils seront plus de 4 200 dans dix ans, contre 1 500 véhicules si l'A12 était prolongée. Dans ce cadre, il est possible de réaménager la RN10 en boulevard urbain. Il s'agit ainsi de créer une dynamique des projets locaux mais aussi de développer les transports en commun.

Julien SIQUIER

Une première étape de la requalification de la RN10 a déjà été prévue dans le contrat de plan Etat/Région et vise notamment à lutter contre le bruit, l'insécurité routière et les coupures de la route nationale. La requalification d'attente a donc commencé, à hauteur de 86 millions d'euros ; si l'A12 est prolongée hors de l'emprise de la RN10, la véritable requalification de cette dernière en boulevard urbain serait alors lancée, pour 50 millions. Sur un boulevard urbain, la vitesse est limitée à 50 km/h, l'environnement est soigné, le mobilier est urbain et non routier, les circulations douces sont restaurées.

Débat avec le public

Jean CRENO

J'espère que le thème de l'aménagement des communes qui seront éventuellement impactées par le prolongement de l'A12 sera également abordé au cours de la réunion. Le Mesnil-Saint-Denis est concerné par deux familles de tracés et la commune pourrait être coupée en deux ou isolée de son canton et prisonnière entre l'A12 et la voie ferrée. Si le tracé était urbain, de nombreuses habitations et équipements seraient en bordure de l'A12 ; si le tracé était rural, la plaine agricole serait mutilée et amputée d'une centaine d'hectares. Parallèlement, quel que soit le choix effectué, des bretelles de raccordement devraient être créées. Dans ces conditions, la commune du Mesnil-Saint-Denis serait bloquée dans son évolution et son avenir serait plus que sombre. Si l'on ajoute les questions environnementales, il apparaît que l'opportunité d'un tel projet n'est ni réaliste, ni justifiée. Inversement, l'aménagement de l'A10 permettrait de traiter les nuisances là où elles se trouvent, sans les déplacer.

Gilbert CARRERE

Des questions écrites nous ont déjà été transmises. Le prolongement de l'A12 et le réaménagement de la RN10 doivent être réalisés dans les meilleurs délais, de façon souterraine à proximité des habitations.

Michel LABROUSSE

Le prolongement de l'A12 hors Emprise de la RN10 nécessiterait quatre années.

Gilbert CARRERE

Il semble que les prix de l'immobilier chutent actuellement.

Francis ROL-TANGUY

Je ne crois pas que le projet ait calmé la montée des prix de l'immobilier dans le secteur.

Gilbert CARRERE

Quelles sont les indemnités envisagées dans le cas du tracé C' ?

Francis ROL-TANGUY

S'il y avait lieu d'acquiescer des propriétés bâties, les mécanismes habituels seraient mis en œuvre.

Gilbert CARRERE

Lorsque l'A12 sera construite sur un viaduc, les maisons ne vaudront plus grand-chose. Quelles seront les compensations ?

Michel LABROUSSE

Aucune solution ne prévoit de viaduc au-dessus du Mesnil-Saint-Denis.

De la salle

Un viaduc est prévu à 300 mètres des maisons !

Elizabeth PELEKHINE

Des questions ont été posées à propos de la santé. Ainsi, quelle est valeur maximum retenue du bruit en décibels dans les zones urbaines ?

Irène JULLIARD

En France, la réglementation est assez stricte pour les projets nouveaux et impose au maître d'ouvrage des obligations de résultat. Des limites sont fixées, qui doivent être respectées quelle que soit la distance des habitations concernées. Il est bien sûr possible d'aller au-delà de la réglementation.

Elizabeth PELEKHINE

D'autres questions évoquent les nuisances sur la santé induites par la proximité de l'autoroute, en termes de pollution.

Sophie TONION

Le bruit est un phénomène complexe qui joue sur la santé à différents niveaux. Le bruit d'une autoroute non-couverte peut être gênant jusqu'à 300 mètres ; en cas de couverture, le bruit est plus masqué ; pour leur part, les protections phoniques sont plus ou moins efficaces. En l'occurrence, nous ne connaissons pas précisément les zones qui seront couvertes ou pas. Par ailleurs, dans la forêt de Rambouillet, la production d'ozone est habituellement considérable et les seuils fixés sont largement dépassés ; l'ozone est produit majoritairement par les oxydes d'azote, qui sont produits eux-mêmes par les gaz d'échappement.

Si l'A12 était prolongée en l'état sans que les émissions ne soient réduites, l'on pourrait craindre une véritable catastrophe sanitaire dans cette zone. De fait, des études récentes montrent un véritable lien entre les problèmes de santé et la pollution issue du trafic routier, y compris en dessous des seuils en vigueur ; or les tracés envisagés touchent de nombreuses structures accueillant des enfants ; il est donc urgent d'installer des capteurs.

De la salle

La DDE a-t-elle pris en compte tous ces problèmes ?

Michel LABROUSSE

Le sujet de la qualité de l'air a été pris en compte et les études effectuées ont vocation à être approfondies, comme pour tous les autres thèmes. De plus, l'Etat cherche toujours à aller au-delà des exigences réglementaires en la matière. Enfin, nous sommes à l'écoute des propositions d'améliorations qui pourraient être apportées.

De la salle

Si l'autoroute était enterrée, des évacuations seraient installées tous les 200 mètres. Quelles en seraient les pollutions ?

Michel LABROUSSE

L'évacuation des airs viciés ne se fait pas obligatoirement tous les 200 mètres ; cette fréquence concerne uniquement les accès de secours.

Irène JULLIARD

Il est difficile de vous répondre à ce stade de nos études. Toutefois, les niveaux d'exigence sont de plus en plus importants et nous devons faire en sorte que les évacuations ne se fassent pas près d'établissements sensibles.

De la salle

Le tracé 2C' n'existe que depuis mai 2004 et devrait prendre la forme d'une tranchée couverte passant près de l'étang, puis par la coulée verte. Le tracé déboucherait à 250 mètres de l'hôpital psychiatrique Marcel Rivière et les vents dominants pousseraient alors la pollution vers l'établissement, ainsi que vers un collège et vers le stade de la Verrière, fréquenté également par les collégiens.

Sophie TONION

Cette question est très précise et sa réponse nécessite de prendre en compte de nombreux facteurs locaux. *A priori*, le tunnel ne devrait pas avoir d'effet sur la diffusion du bruit ; en revanche, on peut penser que les gaz seraient majorés à la sortie du tunnel en question.

Francis BEAUCIRE

Revenons aux questions écrites. Quel est l'impact de la circulation locale sur la situation de la pollution de la région ?

Sophie TONION

L'ozone est un polluant secondaire issu d'une réaction de photochimie et constitue un nuage qui peut se déplacer. En l'occurrence, le nuage de Rambouillet est fabriqué par le trafic routier de l'ensemble de la région parisienne mais se localise à cet endroit en raison d'une température plus élevée. Augmenter le trafic routier dans cette zone reviendrait à mettre de l'huile sur le feu.

Francis BEAUCIRE

Certains se demandent ce que l'Etat a fait depuis 30 ans. Par ailleurs, quelle est la crédibilité d'un débat public après 10 ou 15 ans d'absence de travaux significatifs ?

Francis ROL-TANGUY

Depuis des années, nous avons engagé la concertation et le débat, sans toutefois avoir encore trouvé de solution collective, ce qui explique que le débat public se poursuive. Au final, les décisions seront politiques.

De la salle

La réalité de la RN10 est un véritable cauchemar : l'on dénombre ainsi quatre tués et dix blessés graves tous les ans entre Trappes et les Essarts. De plus, les niveaux sonores sont insupportables, ce à quoi les compensations accordées ne pourront rien faire. Dans ces conditions, l'on ne peut pas proposer de prolonger l'A12 sur le tracé de la RN10. Au contraire, il faut prolonger l'autoroute en dehors des zones urbaines, en prenant en compte la situation de Montigny-le-Bretonneux, le tout dans le cadre d'un développement important des transports en commun.

De la salle

Pourquoi depuis 30 ans n'avez-vous pas aménagé la RN10, ce que tout le monde souhaite ? Cet affrontement avec l'A12 n'est pas pertinent. De plus, votre dossier est très bien présenté mais oublie de nous montrer les échangeurs par exemple.

De la salle

Les riverains de la RN10 souffrent de multiples nuisances, dont la proposition de traitement est la construction de l'A12, cette dernière conduisant à un enclavement de nombreuses communes entre deux axes rapides et polluants. Par ailleurs, *quid* des coûts induits par les projets ?

Francis ROL-TANGUY

Je souhaite répondre à plusieurs des questions posées. Cette question de la RN10 est inscrite depuis 40 ans dans les documents d'urbanisme. De plus, je vous confirme qu'en ville, la sécurité passe par la limitation de la vitesse. Par ailleurs, le débat est lancé car des populations nombreuses subissent les nuisances de la RN10 actuelles. Pour sa part, le bruit est toujours mesuré directement chez l'habitant. Enfin, les gaz des tranchées couvertes sont expulsés par des cheminées ; ce rejet pose la question de la captation à l'avenir des particules fines dès leur émission par les véhicules.

De la salle

Je souhaite évoquer le cadre de vie urbain de la population de Trappes. Depuis 40, nous sommes nombreux à subir les nuisances évoquées, notamment les écoles, les lycées et les collèges. Dans ces conditions, nous souhaitons un prolongement de l'A12 par des zones non-urbanisées, y compris le Vallon du Pommeraie.

De la salle

J'habite depuis 35 ans à 15 mètres de la RN10. Il est impossible de faire sécher du linge dans les jardins en raison de la pollution ; le mur antibruit ne protège pas toutes les habitations et n'est pas efficace à 100 % de toute façon. Parallèlement, la ville de Maurepas est coupée en deux, ce qui induit une forte circulation automobile. Il est donc grand temps de prolonger l'A12 hors des villes, notamment par le Vallon du Pommeraie.

Catherine REINAUD

Les riverains de la RN10 sont au cœur du débat, notamment les Trappistes. Pour autant, afin de soulager ces derniers, faut-il imposer aux habitants de Montigny-le-Bretonneux une tranchée découverte et deux échangeurs ? Notre collectif estime que nous devons tous nous unir pour refuser la construction de l'autoroute, qui ne conduira qu'à enclaver les populations entre deux sources de pollution.

Francis ROL-TANGUY

Le dossier comprend des chiffres relatifs au trafic tel que nous le mesurons aujourd'hui et tel que nous l'envisageons. Il apparaît qu'aujourd'hui 5 300 poids lourds par jour ; si aucun aménagement n'est effectué, ils seront 6 000 à l'horizon 2020 ; si nous réalisons l'A12, le trafic serait de 7 500 poids lourds. Sur les autoroutes franciliennes, le trafic de transit des poids lourds ne représente pas plus de 10 % de la circulation ; cette dernière est majoritairement due aux déplacements servant à alimenter les besoins de la région, dont la croissance de la population est constante. Dans ce contexte, nous devons nous organiser pour que la croissance du trafic se fasse aussi à l'avenir au profit des modes alternatifs de transport, notamment fluvial ou ferré.

Gilbert CARRERE

Notre souhait est que les perspectives du développement du transport ferroviaire ou des transports en commun soient évoquées au cours d'une prochaine réunion.

De la salle

A la page 42 du document d'étude, il est indiqué pourquoi il serait difficile de passer par le Vallon du Pommeraie, alors que la synthèse ne développe pas les mêmes arguments. De plus, pourquoi les études s'appuient-elles sur des documents qui sont inexacts, notamment concernant la superficie de la commune de la Verrière ?

Michel LABROUSSE

Nous sommes à votre écoute pour améliorer le dossier avant la prise de décision par le ministre. Nous apporterons notamment des corrections aux erreurs relevées. De plus, dans le dossier détaillé, nous avons effectué une analyse de chacun des tracés, analyse que nous n'avons pas pu reprendre dans son ensemble lors de la synthèse.

De la salle

Je suis un ardent défenseur du Parc naturel, dont je pense qu'il est important pour tout le monde de conserver l'intégrité. Une voie de contournement de Trappes a été construite aux trois quarts dans les années 70, R12, sans être jamais achevée. Pourquoi n'est-elle pas utilisée pour répondre au problème posé aujourd'hui ?

Michel LABROUSSE

Cette solution avait été étudiée entre 1984 et 1987. Toutefois, elle conduirait à utiliser la RN12 entre l'échangeur de Bois-d'Arcy et le départ de R12 ; de plus, les études avaient mis en évidence un report important de la circulation sur la voie en question, ainsi que la nécessaire gestion d'un trafic local et d'un trafic de transit.

Jean-Louis BAUDOIN, Mouves

Je souhaite évoquer une étude effectuée qui porte sur l'émission des particules fines diesels, qui impactent la santé des personnes les plus fragiles. Si le projet de l'A12 est retenu, les habitants de Trappes seront pris en sandwich entre l'autoroute, la RN10 et la voie ferrée. De fait, le projet de prolongement ne répond pas aux besoins des riverains de la RN10, qui souhaitent un aménagement complet de cet axe.

Evelyne AUBERT, maire-adjointe, Mairie du Mesnil St Denis

Je pense que certaines personnes dans cette salle ne mesurent pas les impacts des tracés sur les communes du Mesnil-Saint-Denis ou de la Verrière. Ces deux dernières sont limitrophes et leurs bâtis sont très imbriqués l'un dans l'autre. Les différents tracés envisagés posent de nombreux problèmes. Ainsi, étant donnée sa technique de construction initiale, il est impossible de pouvoir déplacer l'aqueduc. De même, les évacuations des tranchées couvertes seront placées juste devant des établissements scolaires. Par ailleurs, le tracé dit « rural » impactera différents hameaux à l'habitat diffus, qui avaient été préservés durant de nombreux siècles ; il n'est pas possible d'ignorer les habitants concernés.

Francis BEAUCIRE

Voici une question écrite : si le ministre décidait de ne pas décider, l'hypothèse d'un boulevard urbain serait-t-elle toujours d'actualité ?

Francis ROL-TANGUY

Si aucune décision n'était prise, la situation resterait en l'état. Il serait aussi possible que la décision ne porte que sur l'aménagement de la RN10 en boulevard urbain, ce qui conduirait à reporter les nuisances sur tous les axes limitrophes, la circulation trouvant toujours son chemin pour s'écouler.

De la salle

Si vous choisissez le prolongement de l'A12, quel que soit le tracé, les habitants les plus concernés seraient ceux de Montigny-le-Bretonneux. Quel serait le niveau maximum de bruit qui devrait être supporté selon que la tranchée serait couverte ou découverte ?

Julien SIQUIER

Pour la RN10, une nouvelle campagne de mesure de bruit sera effectuée avant l'été, afin de prévoir les aménagements nécessaires.

Gilbert CARRERE

La Commission souhaite poser deux questions au maître d'ouvrage, qui pourra y répondre ultérieurement. En fonction du tracé choisi, comment peut se profiler l'avenir et le développement de Saint-Quentin-en-Yvelines ? Une grande opération d'intérêt international est prévue sur le plateau de Saclay, réunissant des activités de haut niveau ; existe-t-il une relation entre ce grand projet et le sujet qui nous occupe ?

Francis ROL-TANGUY

Il est évident que ce secteur concentre un potentiel de recherche très important, qui est un puissant facteur de création d'emplois. Il est donc vital de valoriser ce capital, ce qui nécessite notamment de faciliter les déplacements sur le territoire concerné. En la matière, il ne faut pas opposer les intérêts particulier et général mais rechercher le meilleur compromis pour avancer de façon positive.

Gilbert CARRERE

Je souhaite demander au maître d'ouvrage son ressenti sur la soirée.

Colas DURRELAN, Directeur départemental de l'Équipement des Yvelines

Je crois que les thèmes prédominants ont été ceux de la qualité de l'air et du bruit, notamment de l'évacuation des gaz des tranchées couvertes, du positionnement par rapport aux vents dominants, des boulevards urbains. Une proposition d'itinéraire alternatif a été émise par un participant et la question de l'emplacement des échangeurs a été évoquée. Il s'agit là d'autant d'invitations pour le maître d'ouvrage à approfondir sa réflexion.

Sophie TONION

Je pense que l'urgence est de commencer à réaménager la RN10, dont les nuisances ne seront pas minimisées, bien au contraire, par le prolongement de l'A12.

Gilbert CARRERE

J'émet le souhait que chacun, constatant la complexité du sujet, prenne des éléments de réflexion supplémentaires chez les uns et chez les autres.

Francis BEAUCIRE

Vous avez des émotions sur le projet, alors que les membres de la Commission se sont engagés à ne pas en avoir. En revanche, concernant le débat, je pense que nous pouvons faire un peu plus confiance à l'avenir en matière de conception des aménagements. En effet, nous ne procédons plus aujourd'hui comme ne serait-ce qu'il y a cinq ans ; dès lors, les progrès seront encore plus nets dans dix ans. Par ailleurs, la question centrale est de déterminer comment faire en sorte que la décision publique ne soit pas paralysée et reportée par le blocage des opinions front contre front. Or il existe un point de consensus : la situation de la RN10 n'est plus tenable. La solution est donc entre vos mains.