

Débat public sur le prolongement de l'A12

Réunion publique de Maurepas (8 juin 2006)

Participaient à cette séance :

Intervenants :

Philippe BOSSEAU, architecte

Jean-Marie BEAUVAIS, consultant en socio-économie des transports et de l'environnement

Antoine BRES, architecte et urbaniste

Jean-Philippe SOLEAU, consultant environnement et développement durable

Anne GUERRERO, Mission environnement, Réseau ferré de France

CPDP :

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A12

Elizabeth PELEKHINE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Maître d'ouvrage :

Michel LABROUSSE, Directeur-adjoint département de l'équipement des Yvelines

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

François BERTRAND, responsable des études du pôle Déplacements (DREIF)

Jessica BROUARD, Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)

Gilbert CARRERE introduit cette avant-dernière réunion du débat public sur l'A12, consacrée à l'insertion des grands projets d'infrastructure dans le paysage. L'adjoint au maire de Maurepas, Monsieur CHAPPAT, prononce un discours de bienvenue aux participants. Il salue la manière dont a été conduite cette consultation. La commune de Maurepas est indirectement concernée par la prolongation de l'A12, un sujet qui a divisé le conseil municipal, certains étant partisans du tracé par la vallée du Pommeret et les autres, d'un réaménagement de la RN10.

Gilbert CARRERE note que le viaduc de Millau illustre qu'un grand projet d'infrastructure peut s'intégrer harmonieusement dans le paysage qu'il traverse. Il annonce qu'une étude complémentaire a été lancée, à la demande de la commission particulière sur la monétarisation des grands projets d'autoroutes.

I. Présentation de l'étude de monétarisation

Jean-Marie BEAUVAIS présente l'étude en question. Elle consistait à évaluer les coûts environnementaux (impact sur le paysage, sur la nature, pollution atmosphérique, effet de serre, pollution sonore et accidents) des différents tracés en vue d'une comparaison ultérieure avec les coûts de construction. Les cinq versions du projet ainsi que les infrastructures actuelles ont fait l'objet d'une évaluation sur chacun des critères. L'évaluation porte aussi bien sur les nouvelles infrastructures que sur les anciennes.

Tous les coûts ont été convertis en euros afin de rendre les comparaisons homogènes. Les coûts pris en compte concernent la période 2020-2065 ; ils sont actualisés à l'année 2019.

L'impact sur les paysages est estimé en multipliant la baisse du nombre de visiteurs dans le Parc naturel régional par la valeur accordée à une visite (estimée en fonction des temps et dépenses de transport).

L'impact sur la nature est évalué au produit de la surface consommée (hors zone construite) par le coût de restauration de ladite surface.

L'évaluation des accidents est égale au produit de la probabilité d'accidents entraînant des blessés ou des morts par une « valeur » de la vie humaine (indiquée par l'instruction-cadre du 24 mars 2005 : un million d'euros par vie humaine).

La pollution atmosphérique est évaluée à partir du trafic des véhicules et des poids-lourds, de la densité de population et des coûts kilométriques des véhicules.

La contribution à l'effet de serre est évaluée de manière similaire, mis à part que l'on distingue l'essence et le gazole.

Le coût de la pollution sonore est évalué à partir de la carte du bruit actuelle et future. Ces cartes n'existant pas encore, des hypothèses de niveau sonore ont été formulées. Le second paramètre à entrer en ligne de compte est la dépréciation du logement en fonction du bruit.

Les tracés 1A, 1B et 2A se distinguent des tracés 2D et 3C pour ce qui concerne les impacts sur le paysage et sur la nature (les derniers présentant les coûts les plus élevés). Le tracé le plus accidentogène est le 1A. La pollution atmosphérique est maximale pour le tracé 2A, les nuisances étant minimales pour les tracés 1A et 3C. La contribution à l'effet de serre est moindre pour le tracé 1A. Enfin les nuisances sonores sont plus importantes pour le tracé 1A, les autres tracés apportant une diminution du bruit perçu par les habitants. Tous impacts confondus, le tracé le moins préférable est le 2D alors qu'il n'est le pire pour aucun des critères considérés individuellement. Les scores sont similaires pour les tracés 2A et 3C. Le tracé obtenant le meilleur score est le tracé 1B, suivi de près par le tracé 1A.

Une habitante estime que la valeur patrimoniale des constructions voisines de chacun des tracés n'a pas été prise en compte. Jean-Marie BEAUVAIS reconnaît qu'il a procédé par approximation, distinguant les communes du parc naturel des autres.

Un habitant constate que dans l'étude, les visiteurs du parc sont comptabilisés avec les personnes qui rendent visite à des amis riverains du parc. La comptabilisation semble donc approximative. Dans l'évaluation de la contribution à l'effet de serre, le trafic des voiries secondaires a été négligé. De même les nuisances pendant les travaux n'ont pas été évaluées.

Sur chacun des critères, en conclusion, l'on peut arriver à une estimation différente, et l'étude semble donc tenir trop peu compte de la réalité.

Jean-Marie BEAUVAIS admet qu'il n'a pas pris en compte les nuisances des voiries secondaires et pendant les travaux mais son approche diffère sur la question des visiteurs.

Un habitant s'étonne que le tracé 2C' n'ait donné lieu à aucune évaluation. Jean-Marie BEAUVAIS explique qu'il ne disposait pas de prévisions de trafic.

Mme Aubert, adjoint au Maire du Mesnil-Saint-Denis annonce qu'une étude indépendante a été lancée par la commune de Montigny-le-Bretonneux et souhaite qu'elle soit intégrée. Gilbert CARRERE indique que l'étude en question sera exposée lors de la dernière réunion.

Un habitant considère que les échangeurs seront fortement accidentogènes, ce que l'étude semble prendre insuffisamment en compte. Il s'étonne d'ailleurs qu'une étude germano-suisse ait été utilisée pour évaluer les coûts environnementaux. Jean-Marie BEAUVAIS indique qu'il a pris en compte la surface des échangeurs et les données sur les accidents disponibles. Concernant l'étude germano-suisse, elle avait trait à la remise en état du site.

Gilbert CARRERE transmet l'interrogation d'un élu, qui note que l'habitat (coûts des démolitions et dégradations éventuelles) semble avoir été ignoré dans l'étude. Jean-Marie BEAUVAIS note pour sa part que cette question n'a pas été soulevée dans le dossier du Maître d'ouvrage.

Un habitant note que l'étude prend pour fait acquis la prédominance du transport routier alors que devant le changement climatique, ce postulat est remis en cause. Il rappelle que selon les prévisions des scientifiques, les émissions de gaz à effets de serre doivent être réduites dès à présent pour rendre supportable l'augmentation de la température. Des changements d'habitudes semblent nécessaires (limitation des déplacements, développement de modes de transport non polluants). L'habitant appelle à élargir le débat à la recherche de modes de transport alternatifs à la route.

II. Intervention de RFF

Anne GUERRERO expose l'approche de RFF de l'intégration environnementale des projets d'infrastructure ferroviaires. RFF intègre les questions environnementales depuis la conceptualisation jusqu'à la mise en service de ses projets et sollicite des experts à chaque étape.

Sur le plan environnemental, le maître d'ouvrage tient compte des ressources en eau, de la pollution sonore, de l'intégration au paysage, de la biodiversité, de la valeur foncière des surfaces agricoles traversées (coupures de parcelles), de la limitation de consommation d'énergie et des rejets de polluants et de déchets.

Les enjeux environnementaux sont identifiés dès la phase de concertation publique. La minimisation de l'impact pour les riverains est étudiée en partenariat avec les populations concernées. Des études environnementales complémentaires permettent de dimensionner les dispositifs de protection et d'en évaluer le coût. Pendant les travaux, chaque entreprise participant au chantier doit prendre des engagements sur le respect de l'environnement. Enfin, une vérification est effectuée à la mise en service, puis un retour d'expérience a lieu en fin d'exploitation.

Anne GUERRERO décrit l'exemple du franchissement de la Meuse par le TGV Est. Une étude préliminaire a révélé la présence d'une espèce aquatique protégée. Une concertation a immédiatement été engagée avec les populations riveraines. Un suivi biologique sera exercé et permettra éventuellement de créer un habitat alternatif pour l'espèce concernée.

RFF distingue plusieurs types de paysages : le paysage personnel des riverains, le paysage affectif (celui des lieux préférés des habitants), le paysage collectif, celui de l'usager du train et enfin le paysage ferroviaire lui-même.

Les projets sont évalués sur le plan de la qualité technique, de l'insertion dans le paysage et de l'acceptation par les riverains. L'insertion paysagère s'entend à l'échelle du territoire traversé et non de la seule emprise de la ligne. Tous les intervenants au projet sont sensibilisés à cet enjeu.

Un habitant considère que l'intégration des projets d'infrastructures dans le paysage est plus facile à réaliser en milieu rural qu'en milieu urbain.

Un habitant souhaite connaître une évaluation du coût total du projet, de l'entretien de l'autoroute et des coûts indirects qu'elle engendrera.

François BERTRAND indique que les coûts environnementaux sont de l'ordre de 300 millions d'euros tandis que le bénéfice de l'autoroute est évalué à 3 ou 4 milliards d'euros. Il rappelle que la décongestion de la RN10 apportera un gain de temps pour les usagers.

Un habitant souhaite savoir si une procédure analogue à celle de RFF est prévue pour gérer les questions environnementales lors d'un projet autoroutier.

Michel LABROUSSE explique que les considérations environnementales sont prises en compte à chaque étape du projet. Elles influent sur le processus de décision au même titre que les contraintes techniques.

III. Intervention d'un urbaniste sur les boulevards urbains

Antoine BRES note que la transformation d'une route en boulevard urbain permet à la population de se réappropriier l'espace. Le Corbusier était fervent partisan de la dissociation des piétons et des automobiles. Cette idée a abouti à la construction de grands ensembles jouxtant des voies rapides. Il s'agit plutôt aujourd'hui d'insérer de nouveau les voies dans leur environnement.

Antoine BRES présente un projet d'aménagement qui réserve des zones d'échange avec les zones d'habitation. Un enquête menée à la Grande Borne a montré que les riverains étaient attachés à l'utilisation des voies y compris lorsque ces dernières étaient théoriquement interdites aux piétons ; elles sont vues par les habitants comme des traits d'union entre les lieux de vie. Les automobilistes ne sont d'ailleurs guère plus disciplinés, n'hésitant pas à stationner sur la voie.

La transformation d'une voie en boulevard urbain doit permettre aux riverains de l'utiliser. Cela peut passer, par exemple, par des aménagements d'accès d'immeubles depuis les voies rapides, à proximité desquels pourront éventuellement être installés des arrêts de transports en commun. La voie urbaine doit devenir un espace partagé entre les automobiles et les piétons. Antoine BRES cite l'exemple du tronçon d'une autoroute jamais achevée à Montreuil, pour

laquelle existe un projet de transformation en voie urbaine sur laquelle circulera un tramway. Pour les commerces, la réappropriation de la voie urbaine par les habitants représente un profit, y compris pour les « drive in », qui se mettent à attirer une clientèle de piétons de proximité.

Un élu demande si tous les documents distribués dans la salle ont été approuvés par la CPDP : l'un d'eux émane d'un parti politique.

Gilbert CARRERE regrette que des tracts politiques aient pu être distribués.

Un habitant note qu'une voie et son territoire doivent être considérés simultanément. Par ailleurs les habitants de la Grande Borne, entourés par des voies rapides, se sentent autant isolés que des habitants de la Lozère.

IV. Intervention d'un architecte

Philippe BOSSEAU constate que la RN10 pose un problème évident de circulation. Il lui semble cependant nécessaire de régler les problèmes humains avant de penser aux problèmes de trafic. Philippe BOSSEAU se montre dubitatif devant le projet présenté, celui d'un tronçon d'autoroute de moins de 20 kilomètres comptant quatre échangeurs. Par ailleurs les flux générés par l'autoroute induiront des besoins pour les voiries secondaires. En conclusion il lui semble nécessaire de faire en sorte que la vie soit rendue plus facile pour les riverains de la RN10.

Francis ROL-TANGUY rappelle que le projet d'urbanisme d'ensemble d'où découle le projet actuel date d'une quarantaine d'années. Il se montre attaché à ce que les réseaux associés aux autoroutes puissent être réintégrés dans l'espace urbain. Il fait enfin remarquer que les projets de voiries autoroutières ont été sensiblement diminués depuis le schéma directeur de 1994. Cela montre que le Ministère de l'équipement n'est pas un partisan du « tout autoroute ».

Une habitante demande si le coût de restauration des sites n'était pas déjà pris en compte dans le dossier du maître d'ouvrage. Un autre habitant demande qui assumera les coûts environnementaux et sous quelle forme.

Jean-Marie BEAUVAIS confirme que la question de la double comptabilisation se pose. Il s'est ainsi aperçu que les mesures relatives aux ressources aquatiques étaient déjà prises en compte dans le dossier du maître d'ouvrage. Pour ce qui est de la restauration des parties non construites, le coût tient compte de la désimpermeabilisation et de la dépollution des sols, de la restauration des biotopes et de divers coûts annexes.

V. Intervention d'un consultant en environnement et développement durable

Jean-Philippe SOLEAU distingue trois étapes dans la vie d'une infrastructure : la conception, la réalisation et l'exploitation. Ces notions sont interdépendantes : le choix du tracé a des conséquences pour sa réalisation et l'exploitation de l'ouvrage. Par expérience, il sait que détourner les autoroutes des zones urbaines induit une surconsommation de carburant, ce qui génère un surcoût global au bout d'environ cinq ans.

L'insertion paysagère est la thématique environnementale la plus immédiatement perceptible. Les paysagistes interviennent de plus en plus souvent en amont des projets. Des logiciels de

simulation permettent aujourd'hui de circuler virtuellement sur les futures infrastructures. Enfin, Jean-Philippe SOLEAU note que les infrastructures permettent parfois de faire découvrir des paysages. Les tracés actuels visent de plus en plus à minimiser l'impact sur le paysage, épousant davantage le relief. En milieu urbain, les tranchées couvertes sont de plus en plus fréquentes, ce qui permet une réhabilitation des espaces situés à l'aplomb de la voirie mais limite l'intérêt du paysage pour les usagers.

Les nuisances sonores sont perçues de façon aiguë par les riverains. Les acousticiens disposent aujourd'hui d'outils évolués permettant de modéliser la transmission du bruit. Les talus sont une protection efficace contre le bruit mais les emprises sont alors fortement élargies. Les écrans végétaux servent plus à cacher la voie routière qu'à protéger du bruit. Les écrans acoustiques modernes sont quant à eux à la fois efficaces et discrets. Enfin la dernière option consiste à enterrer l'infrastructure ; les exemples en région parisienne sont nombreux. Cela induit alors une concentration des nuisances à l'entrée et à la sortie du dispositif, problème pour lequel des solutions techniques existent.

Les efforts sont croissants pour protéger les ressources aquatiques, superficielles comme souterraines. Les études d'impact évaluent ces différents aspects. Les milieux en question sont surveillés tout au long de l'exploitation. Les eaux de ruissellement doivent être traitées afin de prévenir la pollution du milieu naturel par les hydrocarbures et les produits toxiques rejetés sur la chaussée lors d'accidents ou d'opérations de dessalage.

Quant à la protection de la faune et de la flore, des aménagements sont pratiqués, permettant par exemple aux animaux de franchir l'ouvrage. Il existe un millier d'ouvrages de ce genre en France (passages au-dessus ou en dessous de l'infrastructure). Certains maîtres d'ouvrage vont jusqu'à filmer les passages en question pour vérifier qu'ils conviennent aux animaux. Certains milieux naturels font l'objet de mesures de conservation ou de reconstitution – le biotope est alors déplacé. Il est aussi possible de protéger le milieu naturel par des viaducs ou un tracé particulier.

En conclusion, Jean-Philippe SOLEAU considère qu'un projet d'infrastructure routière doit prendre en compte à la fois les considérations environnementales, sociales et économiques.

Un habitant souligne l'intérêt des viaducs, déjà développés par les Romains.

Jean-Philippe SOLEAU indique que deux approches sont possibles : orner le paysage par un ouvrage d'art ou au contraire essayer de se fondre le plus possible dans le paysage. Francis ROL-TANGUY rappelle que le viaduc de Millau a fait l'objet d'une controverse avant d'être loué pour son aspect esthétique.

Un habitant se plaint de problèmes d'affichage pour le lieu de la réunion et de ne pas avoir reçu de dossier comme cela avait été le cas pour les habitants d'Elancourt.

Gilbert CARRERE explique que le lieu de la réunion a été modifié.

Une intervenante du Parc naturel régional note qu'en Ile-de-France, les zones naturelles sont peu étendues. Elle est donc soucieuse que ces zones soient préservées de l'urbanisation. Elle souhaite par ailleurs avoir la garantie que cette voie supplémentaire apportera un réel bénéfice aux habitants et que sa construction n'aura pas d'effets secondaires non encore révélés aux habitants, comme le trafic de poids-lourds.

Jean-Philippe SOLEAU indique que paradoxalement, la construction d'une infrastructure routière traversant un espace naturel permet parfois de valoriser celui-ci.

Francis ROL-TANGUY argue que l'expansion urbaine est mieux maîtrisée en Ile-de-France que dans n'importe quelle autre région française. En outre les schémas directeurs offrent des garanties solides aux espaces agricoles et naturels. Enfin il note que le trafic des poids-lourds ne représente que 15 % du volume global. Les poids-lourds ne sont pas responsables de l'augmentation du trafic : ils ont même tendance à être moins nombreux car ils empruntent des réseaux contournant l'Ile-de-France pour éviter les embouteillages. Les véhicules utilitaires légers et les véhicules de tourisme sont quant à eux en augmentation sur les routes.

François BERTRAND indique que selon une simulation de trafic des poids-lourds, l'axe actuel constitué par l'A1 et l'A10 ne ferait l'objet que d'un délestage léger en direction de l'A12, car pour une distance équivalente, le passage du tunnel à péage rendrait ce tracé moins intéressant. En outre des autoroutes sont en cours de construction, qui permettront de contourner l'Ile-de-France.

Un membre de l'association de Port-Royal juge dangereux que l'autoroute puisse passer à proximité de ce site historique. Il fait part de sa préférence pour un tracé urbain. Il note par ailleurs que le Ministère de la culture n'est pas représenté dans le débat.

Un intervenant d'un collectif du Mesnil-Saint-Denis note des différences entre les cartes présentées et celles du site internet.

François BERTRAND explique que les cartes sur le site internet correspondent au trafic des voitures en heure de pointe, et là apparaît effectivement un phénomène de concurrence entre l'A10 et l'A12. Les poids-lourds ne sont pas concernés car ils évitent de circuler en Ile-de-France pendant les heures de pointe.

L'intervenant observe par ailleurs que la construction de l'A12 provoquerait le délestage de la moitié du trafic de l'est parisien sur la RN10. Il déplore que ces informations, présentes sur le site internet, aient été occultées dans le débat.

Francis ROL-TANGUY note que les informations ne sont pas dissimulées puisqu'elles sont justement sur le site internet ! En outre les volumes évoqués par l'intervenant sont négligeables au vu du trafic global.

Un habitant de Montigny-le-Bretonneux constate que sa ville accueillera pas moins de trois échangeurs, ce qui génèrera certainement des nuisances pour la population.

Michel LABROUSSE rappelle que ces échangeurs font l'objet d'études depuis 1986. Ce n'est donc pas un élément nouveau. Il convient bien en revanche de réfléchir à une meilleure intégration des échangeurs (compacité et protection des riverains).

Un adjoint au maire du Lévis-Saint-Nom demande si le tronçon autoroutier serait bien gratuit pour les usagers, et qui assurera la charge environnementale du projet.

Francis ROL-TANGUY réaffirme que ce tronçon d'autoroute sera gratuit. Les coûts environnementaux décrits dans l'étude de monétarisation n'apparaîtront qu'à travers les aménagements qu'ils suscitent (protection sonore, traitement des rejets gazeux, etc.).

Un intervenant affirme que les coûts liés à l'eau ne sont pas pris en compte dans le projet. Il se plaint du défaut de réponse aux questions posées par la Commission locale de l'eau.

Michel LABROUSSE s'engage à vérifier si ces questions écrites ont été effectivement transmises. Il ne se souvient pas en outre avoir répondu de façon aussi catégorique sur la prise en compte des coûts liés à l'eau. De toute manière, ces coûts ne peuvent être estimés qu'en fonction de la longueur du tracé et des coûts moyens constatés sur d'autres projets ; une estimation plus précise ne sera possible que lorsque les ouvrages d'art seront connus. Il observe par ailleurs que la même règle a été appliquée à tous les tracés, si bien que les erreurs éventuelles d'estimation seraient du même ordre.

Un habitant de Trappes s'offusque de voir que l'étude présentée en début de réunion ait abouti à la conclusion que le tracé par l'actuelle RN10 était préférable. En outre l'exposé du consultant en environnement et développement durable a illustré la possibilité de traverser un site sensible en réduisant les nuisances. Il pense que l'autoroute A12 doit être prolongée pour accueillir le futur trafic en provenance du plateau de Saclay et penche pour le tracé du vallon du Pommeret.

Une habitante fait référence à un rapport de la Cour des comptes exposant que les études relatives aux conséquences environnementales des projets aboutissent généralement à une sous-estimation de celles-ci et que la mise en œuvre des aménagements destinés à réduire les nuisances est parfois difficile.

Francis ROL-TANGUY tempère ces propos, indiquant que ce rapport s'applique plutôt à un tracé en rase campagne.

Un habitant invite les différents participants à partager sa vie de riverain de la RN10. La pollution est telle qu'il est impossible de faire sécher son linge au dehors sous peine de le salir. Il pense par ailleurs que le raisonnement consistant à opposer la route au rail et au fleuve est erroné. L'axe ferroviaire Montparnasse-Rambouillet est saturé, faute d'avoir su régler le problème de l'interconnexion de Porchefontaine. Il serait légitime à ses yeux de prévoir de nouveau des crédits pour le développement des infrastructures ferroviaires. Le prolongement de la ligne C du RER à La Verrière et de la ligne de La Défense jusqu'à Rambouillet contribuerait à améliorer la situation.

Francis ROL-TANGUY affirme qu'aucun projet de transport collectif n'a été ralenti faute de financement.

En conclusion de la réunion, Gilbert CARRERE annonce qu'à ce jour, 6 000 personnes ont participé au débat public et que 28 000 visiteurs ont été recensés sur le site internet.