

# Réunion du 9 mai 2006

## Bilan d'étape du débat public

### Ont participé au débat public :

Gilbert CARRERE	Président de la Commission
Elizabeth PELEKHINE	Membre de la Commission
Pierre-Gérard MERLETTE	Membre de la Commission
Francis BEAUCIRE	Membre de la Commission

Francis ROL-TANGUY	Directeur Régional de l'Équipement - Ile-de-France
Michel LABROUSSE	Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement
Colas DURRLEMAND	Directeur Départemental de l'Équipement des Yvelines
Louis HUBERT	Directeur régional de l'environnement

Jean-Noël CHAPULUT      Conseil Général des Ponts et Chaussées

### **GUY MALANDAIN, Maire de Trappes**

Je voudrais tout d'abord remercier les membres de la CPDP d'avoir organisé cette réunion à Trappes, qui est tout à fait concernée par le sujet dont il est question aujourd'hui. Pour l'heure, il me semble que ce débat public est réellement mené dans un esprit d'indépendance et de qualité.

Pour ceux qui l'ignorent, en 1953, la ville de Trappes a été « *saccagée* » par la construction de l'A10. Aujourd'hui, 40 ans après, nous avons un trafic local de près de 80 000 véhicules par jour, ce qui occasionne une très grande quantité de bruit et de pollution, sans parler des tragiques accidents de la circulation. L'aménagement du territoire n'a de sens que s'il est imprégné de ce nécessaire sens des responsabilités qui me conduit à souhaiter que le prolongement de l'A12 passe par le tracé prévu.

Par ailleurs, la protection de l'environnement est une question qui nous est chère à tous, mais elle passe nécessairement par le développement des transports en commun. Or, force est de reconnaître qu'en arrivant à La Merise, je n'ai guère vu de bicyclettes sur le parking !

En dernier lieu, je dois dire que j'ai été très choqué d'entendre évoquer la notion de « *compensation* » pour les habitants des villes concernées. C'est la raison pour laquelle je suis un fervent partisan du tracé initialement prévu pour le prolongement de l'A12, qui constitue à mon sens la solution la plus simple, la moins onéreuse et la plus écologique.

**Gilbert CARRERE**

C'est donc sur ces mots d'introduction du maire de Trappes que s'ouvre cette 7<sup>ème</sup> réunion de notre débat public sur le prolongement de l'A12. Je précise qu'avec la réunion de ce soir, nous en sommes à présent à 3 000 participants. Cette réunion est un peu particulière puisqu'elle constitue un point d'étape à mi-parcours, sachant qu'il restera ensuite 6 autres séances jusqu'à la conclusion de nos travaux. Jean-Noël Chapulut, Francis Rol-Tanguy, Louis Hubert et Colas Durreleman participeront ce soir à nos échanges, en tant que grands témoins.

Je vous informe par ailleurs qu'une réunion publique aura lieu à Coignières le 30 mai au sujet des perspectives des trafics autoroutiers à échéance de 2020. Cette réunion fera suite à une requête adressée au maître d'ouvrage, c'est-à-dire la DDE et le Ministère de l'Équipement, par le Président du Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse.

**.I Suivi du questionnaire envoyé aux associations****Monsieur Grégoire MILOT, Directeur d'Etat d'Esprit**

La CPDP a adressé un questionnaire à l'ensemble des associations concernées par ce sujet afin de leur demander leur avis. Plus de la moitié ont répondu. S'agissant du déroulement du débat public, la réaction est positive sur le principe, dans la mesure où le débat permet à chacun d'exprimer son point de vue. Toutefois, un certain nombre de réserves ont été exprimées sur l'esprit de la participation de chacun et sur le cadre du débat.

En outre, les associations ont beaucoup regretté les lacunes du dossier communiqué par le maître d'ouvrage, qui est accusé de ne l'avoir préparé que dans un seul sens et avec un certain manque de professionnalisme.

En ce qui concerne la possibilité offerte aux associations de présenter leurs propres suggestions, chaque association éprouve le sentiment de ne pas disposer de suffisamment de temps de parole par rapport aux autres.

Le dernier point porte sur les souhaits concernant l'organisation du débat public. Il est notamment souhaité que le déroulement des débats soit plus discipliné et évite les digressions par rapport au sujet prévu à l'ordre du jour. En outre, les participants regrettent que la parole ne soit pas suffisamment donnée à la salle. En revanche, les informations disponibles sur Internet semblent donner entière satisfaction.

En guise de synthèse, nous avons retenu les 6 points essentiels suivants :

- il existe une véritable attente vis-à-vis de ce débat public et notamment de la nécessaire décision à laquelle il aboutira ;
- le débat public est véritablement utile ;
- le maître d'ouvrage est très fortement critiqué ;
- la place du débat public dans le processus décisionnel est mal perçue ;
- le sentiment de ne pas être suffisamment entendus par la CPDP ;
- les critiques ne donnent pas suffisamment lieu à des propositions d'évolution.

**Gilbert CARRERE**

Je souhaite insister tout particulièrement sur les trois règles du jeu suivantes :

- la nécessaire transparence dont nous devons faire preuve dans le débat public ;
- la libre participation de tous dans le débat public ;
- la Commission du débat public se doit d'être totalement impartiale et indépendante.

## **.II Le point de vue des étudiants de l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines**

**Charlotte Da CUNHA, Doctorante à l'Université de Saint Quentin-en-Yvelines**

Le travail que nous avons effectué consiste en une analyse du processus de décision mis à l'œuvre dans ce dossier. Il ne nous appartient absolument pas de formuler un avis, mais simplement de vous présenter le résultat de notre analyse.

En premier lieu, il convient de noter que la façon dont se déroule ce débat public diffère de ce qui se pratique aux Etats-Unis ou en Allemagne, pays dans lesquels ce type de débat se pratique de manière très décentralisée.

Le débat public sur le prolongement de l'A12 se donne les trois objectifs suivants :

- informer le public ;
- permettre à la population de s'exprimer ;
- formuler des critiques et des suggestions.

Vis-à-vis de ces trois objectifs, nous considérons que le débat public a été bien mené, comme le confirme d'ailleurs le fait qu'un grand nombre de personnes y ont assisté. Nous considérons en revanche que ce débat pourrait nettement s'améliorer sur les axes suivants :

- **Le fait que les participants n'interviennent quasiment jamais à titre individuel**  
Ce problème pourrait trouver une solution dans l'organisation de séances de débat réservées aux citoyens, travail qui pourrait d'ailleurs être confié à la CPDP. Ces groupes de travail pourraient prendre la forme de « *jurys citoyens* » sur le modèle allemand.
- **L'insuffisance des informations**  
Ce problème trouve sa manifestation dans le fait qu'un certain nombre d'études complémentaires ont été réclamées.
- **Le manque de moyens**  
Le dossier réalisé par le maître d'ouvrage n'est pas mauvais, mais il arrive de manière tellement tardive que bon nombre des personnes intéressées n'ont pas vraiment eu le temps de l'approfondir avant d'en débattre.

L'ensemble de ces problèmes pose clairement la question de la légitimité du débat public. En effet, la situation conduit bon nombre de citoyens à se demander si un débat ne consistant qu'en une simple consultation est véritablement utile et s'il ne serait pas préférable d'opter pour une solution empruntant davantage à la notion de codécision.

### **De la salle**

L'idée de constituer des groupes de travail citoyens me semble bonne, mais elle se heurterait probablement à l'écueil que constituerait une participation exclusive de représentants d'associations !

### **De la salle**

L'étude que vous avez réalisée sera-t-elle consultable ?

### **Charlotte Da CUNHA**

Elle le sera probablement sur Internet, effectivement.

### **De la salle**

L'intervention de ce groupe d'étudiants me surprend un peu car elle me donne le sentiment d'une dérive vers une construction virtuelle au lieu d'une construction réelle. A ce rythme, un certain nombre d'entre nous seront morts bien avant la concrétisation de l'opération !

**Emmanuelle LEDOUX, Conseillère régionale**

Je souhaite ici vous faire part de l'opinion de Jean-Paul Huchon au sujet de ce dossier. Il est entièrement favorable au prolongement de l'A12 selon le tracé historique. Nous sommes également très sensibles à l'aspect développement durable de ce projet, c'est-à-dire :

- les conditions de vie des habitants ;
- les conditions économiques.

Il est nécessaire d'améliorer les transports collectifs afin de réaliser une vraie complémentarité avec les équipements autoroutiers, au lieu de les opposer. Cela passe notamment par le prolongement de la ligne C du RER jusqu'à la Verrière, dans une logique générale d'amélioration de la qualité de vie des Franciliens.

**De la salle**

Le Monsieur Huchon dont vous-vous faites ce soir le porte-parole est-il bien le même que celui qui fut candidat aux élections régionales avec une proposition radicalement différente de celle-ci, notamment au sujet de l'aménagement de la RN10 ? Un tel changement a de quoi surprendre !

**Valérie Péresse, député**

Pour notre part, nous souhaiterions vivement que le STIF participe plus activement à ce débat public.

**De la salle**

Je suis assez choqué d'entendre parler de « *tracé historique* » ! A quel titre est-il historique ?

**Emmanuelle LEDOUX**

Il l'est de par son ancienneté.

**Gilbert CARRERE**

Je vais à présent demander à Jean-Noël Chapulut de nous livrer son sentiment sur le débat tel qu'il s'est déroulé jusqu'à présent, à la lumière des travaux de prospective conduits à moyen et long terme.

**.III Quelques éléments de prospective**

**Jean-Noël CHAPULUT**

J'attire votre attention sur le fait qu'entre la décision de construire une telle infrastructure et sa réalisation, il s'écoule au moins 20 ans. Ce délai nous impose de nous livrer préalablement à une

véritable réflexion prospective, notamment dans les domaines économique et démographique. Nous essayons donc de raisonner à échéance de 2050.

Dans le cadre de nos travaux, nous avons établi 4 *scenarii* prospectifs envisageables :

- un consensus mondial sur la diminution des émissions de gaz à effets de serre ;
- une Europe en repli et en déclin ;
- la grande Europe économique ;
- une gouvernance européenne et une régionalisation.

La solution qui nous est apparue comme la plus vraisemblable est celle consistant en la généralisation des véhicules hybrides rechargeables au moyen de biocarburants à base de biomasse.

Les principaux enseignements que nous retirons de nos travaux prospectifs consistent en un ralentissement de la croissance de la mobilité, notamment à cause de la maturité de la motorisation des ménages. Toutefois, le mode de transport routier devait demeurer le mode dominant, même dans les hypothèses les plus « vertes ». Les deux grands enjeux auxquels nous sommes aujourd'hui confrontés sont les suivants :

- préparer l'ère de l'après-pétrole et la lutte contre le changement climatique ;
- cerner les goulets d'étranglement sur les réseaux.

## **Gilbert CARRERE**

Il est vrai que l'intervention de Jean-Noël Chapulut dépasse de beaucoup le simple cadre de l'A12, mais il est parfois utile de prendre un peu de hauteur. Je passe à présent la parole aux représentants du maître d'ouvrage, afin qu'ils nous indiquent si le débat public, pour l'instant, leur a permis de faire évoluer leur perception de ce dossier et dans quelle mesure.

## **.IV Le point de vue du maître d'ouvrage**

### **Colas DURRLEMAN**

En premier lieu, je voudrais dire que ce débat constitue une première pour la DDE. Ce débat est extrêmement fourni et rassemble de nombreux participants, qui nous transmettent des centaines de questions. Il est clair que nous sommes encore très loin du consensus, mais je me réjouis de constater que nous avons tout de même deux points consensuels :

- la congestion de la RN10 ne fait plus débat ;
- le rapport entre transport individuel et collectif n'est plus perçu en termes de pure opposition.

Un certain nombre de questions et d'observations nous ont été transmises, notamment au sujet du double effet entonnoir que produirait un prolongement de l'A12 au moment où elle se regreffe sur la N10, aussi bien au Nord qu'au Sud.

Au stade où nous en sommes, le maître d'ouvrage n'attend pas de ce débat qu'un consensus émerge sur la question du tracé, même si cela serait effectivement l'idéal. Nous ambitionnons plutôt de

communiquer au Ministre les meilleurs éléments possibles pour l'aider à prendre sa décision, ce qui pourrait se faire avec une liste de critères pondérés que le débat mettrait en évidence.

### **Claude LEROY**

Pour ma part, je regrette la trop complexe articulation entre un système pyramidal centralisé et le niveau local.

### **Colas DURRLEMAN**

Nous nous attachons à bien mettre en valeur les différentes dimensions de la problématique du prolongement de l'A12. Il est clair que ce dossier est riche d'implications locales, notamment via les effets induits en termes d'aménagement du territoire. Il n'y a, à mon sens, aucune opposition entre les deux dimensions.

### **De la salle**

Je suis un habitant de Trappes, non-élu et non-spécialiste de ce dossier. Je me demande comment il se fait que nous en soyons encore là, après tant de temps et avec tant de spécialistes mobilisés ! Je regrette que la question de la qualité de vie des personnes, souvent modestes, vivant à Trappes, ne soit finalement considérée que comme une question secondaire. Imagine-t-on Neuilly sur Seine traversée par un axe autoroutier ? Est-il normal que les parents aient à craindre pour la sécurité de leurs enfants lorsqu'ils se rendront à l'école ou dans un équipement sportif, du fait de la proximité de cet axe autoroutier ? Je dénonce le traitement différencié réservé aux habitants de Trappes, par rapport à d'autres personnes plus favorisées qui, elles, sont bien prises en compte. La réduction du flux de circulation traversant l'agglomération répond donc à un impératif de solidarité et de respect des populations.

### **Francis ROL-TANGUY**

C'est bien parce que le maître d'ouvrage partage les convictions que vous venez d'énumérer que nous sommes en train de prendre part à ce débat. En outre, j'attire votre attention sur le fait que ce ne sont pas les experts qui prennent les décisions, mais les élus.

### **De la salle**

Je considère que la réalisation de ce contournement de Paris par l'Ouest ne ferait que déplacer les problèmes de pollution vers Le Perray. Je réclame donc l'annulation de ce projet de construction d'une nouvelle autoroute en Ile-de-France. Aménageons plutôt la N10 et développons de nouveaux modes de transport, ne serait-ce que pour anticiper la fin de l'ère des hydrocarbures.

### **De la salle**

En tant qu'habitant de longue date de Trappes, je trouve indécente cette dernière intervention, qui fait fi de nos conditions de vie !

**De la salle**

Il me semble que ce projet répond à une logique nationale, mais va se faire au détriment des populations riveraines. L'intervention de Jean-Noël Chapulut nous a clairement indiqué que la construction de cette nouvelle autoroute s'inscrivait dans une logique de désengorgement du trafic national entre le Nord de la France et le Sud via la façade atlantique.

**Jean-Noël CHAPULUT**

Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit !

**Michel LABROUSSE**

La politique d'aménagement des réseaux ferroviaire et routier français repose sur une logique de création de roclades, afin de contourner l'Ile-de-France, notamment dans le cadre des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe.

**Monsieur GORON**

J'ai récemment appris que la zone d'habitations située à la sortie de Bois d'Arcy ne sera pas dotée d'équipements phoniques, ce qui tend à démontrer que les erreurs commises dans le passé à Trappes vont être réitérées. La seule solution consiste à couvrir l'autoroute, même si elle serait évidemment horriblement coûteuse.

**Louis HUBERT**

Jusqu'à une date très récente, la question environnementale était essentiellement considérée comme une contrainte. Aujourd'hui, elle est prise en compte très en amont, à l'instar de ce qui est fait pour les questions sanitaires.

Un projet routier comme celui de l'A12 aurait nécessairement un impact sur l'environnement. C'est la raison pour laquelle nous avons l'obligation de conduire une étude préalable sur cet impact sur la faune et la flore. En outre, les résultats de cette expertise devront être présentés au grand public et à la Commission européenne. Le projet pourra être mis en oeuvre même en cas de conclusions défavorables, mais dans ce cas, il faudrait pouvoir démontrer que la réalisation de cette infrastructure routière répondait réellement à une impérieuse nécessité. J'ajoute que juridiquement, un projet autoroutier n'est pas compatible avec la présence d'un parc naturel régional.

En ce qui concerne la qualité des paysages, la loi de 1906 fait obligation de protéger certains paysages, notamment lorsqu'ils sont classés ou inscrits. Pour faire passer un tracé autoroutier, il est toujours possible de déclasser un paysage, mais cette procédure est très rare et lorsqu'il arrive que cela se produise, c'est généralement que le paysage a perdu son caractère exceptionnel, pour telle ou telle raison.

S'agissant de l'eau, tout projet devra être apprécié par rapport à son impact potentiel sur les zones humides et surtout sur la qualité de l'eau.

**Monsieur LEMESTRE**

Je suis un habitant de Montigny-le-Bretonneux et souhaiterais aborder la question de la pollution atmosphérique. En effet, trois de mes enfants sont affectés par l'asthme. Pourquoi tous les tracés étudiés passent-ils par Montigny-le-Bretonneux ? Il me semble que ce tracé devrait impérativement passer en dehors de toute zone urbaine, c'est-à-dire à l'extérieur de Saint-Quentin-en-Yvelines.

**Michel LABROUSSE**

Je vous rappelle qu'au moment de la création de Saint-Quentin-en-Yvelines, il avait été prévu une desserte des villes nouvelles par une autoroute. Un certain nombre de solutions ont été envisagées depuis 20 ans, notamment un contournement par le Sud, mais qui ne répondaient pas aux véritables attentes.

**Jacques MARECHAL**

Il serait bienvenu que la Commission du débat public invite davantage de personnes réellement compétentes dans des domaines comme l'environnement ou la gestion des déchets, plutôt que des représentants de la DIREN, qui n'ont finalement que fort peu de compétences.

**De la salle**

Il y a 30 ans, je considérais déjà la traversée de Trappes comme une décision inacceptable. Or, depuis cette époque, la demande a évolué et ne porte plus sur des radiales, mais plutôt sur des tangentielles. En outre, cette solution aboutirait à supprimer le risque de création d'un « *aspirateur* » à voitures.

**Michel LABROUSSE**

Nous ne considérons pas que le prolongement de l'A12 aboutirait à la création d'un « *aspirateur* » à voitures.

**De la salle**

Je suis étonnée que les discussions sur l'environnement n'incluent jamais un volet consacré à l'urbanisme. Il est regrettable que ces réunions de débat public n'associent pas des urbanistes, afin de pouvoir appréhender l'environnement sous l'angle urbanistique, et non pas uniquement naturel.

**De la salle**

Je suis Conseillère municipale de Trappes et je voudrais attirer votre attention sur l'espèce des Trappistes, qui est peut-être également en voie d'extinction ! Les réunions, telles qu'elles se déroulent, me donnent le sentiment d'un certain mépris à l'endroit des plus défavorisés, comme le démontre l'absence de toute protection phonique à Trappes.

**Gilbert CARRERE**

J'ajoute qu'un certain nombre de questions écrites nous ont également été transmises durant la réunion, auxquelles des réponses seront apportées dans le verbatim.

## **.V Le point de vue de la Commission**

**Francis BEAUCIRE**

Une opération d'intérêt national est une opération dans laquelle l'Etat prend ou reprend l'initiative d'un grand aménagement urbain. Or, ce projet serait susceptible d'amener dans la région plusieurs dizaines de milliers d'emplois et d'habitants, environ 100 000, c'est-à-dire presque l'équivalent de Saint-Quentin-en-Yvelines. Je ne sais pas si un tel générateur de trafic a été jugé à sa vraie hauteur. C'est un projet déjà ancien et qui est aujourd'hui en cours de renouvellement. Toutefois, je ne suis pas certain que nous soyons encore allés jusqu'au bout de cette analyse.

**Pierre-Gérard MERLETTE**

En ce qui me concerne, je souhaiterais formuler les trois questions suivantes :

- les tracés sont-ils intangibles ou pourraient-ils être remis en question ?
- où se situeront les points d'échange ?
- pourquoi le trafic de transit en provenance du port du Havre et du tunnel sous la Manche devrait-il passer par les Yvelines puisque des itinéraires de rocade autoroutière gratuite, comme A28, Rouen-Alençon-Tours, existent ?

**Elizabeth PELEKHINE**

Les observations qui nous sont transmises font apparaître une unanimité sur l'exaspération des riverains au sujet des nuisances liées au trafic autoroutier et une profonde préoccupation pour la qualité du cadre de vie. La ville nouvelle a-t-elle des projets de développement et, le cas échéant, quels sont-ils ?

**De la salle**

A l'heure actuelle, Trappes souffre d'un trafic routier de 1 véhicule / seconde, ce qui démontre très clairement la nécessité absolue de prolonger l'A12. Or, à moins de créer un nouvel axe structurant, il sera impossible d'alléger ce trafic.

**De la salle**

Je regrette que la notion de développement durable soit absente de ce débat. Le développement durable intègre pleinement l'impératif de développement économique. Or, un environnement dégradé ne serait certainement pas propice à un développement économique et à une arrivée de sièges sociaux d'entreprises.

**Monsieur FOURGOUS, Député-Maire d'Elancourt**

L'environnement est certes une question importante, mais je voudrais rappeler que dans l'ordre de priorité généralement exprimé par les citoyens, elle n'arrive qu'en cinquième position derrière le chômage, la sécurité, l'éducation et le logement.

**De la salle**

Je pense que dans son projet d'OIN sur le plateau de Saclay, le Premier ministre a totalement oublié la présence du CEA. Quelles précisions pouvez-vous nous apporter à ce sujet ?

**Gilbert CARRERE**

Cette OIN va au-delà du plateau de Saclay et a fait l'objet d'un travail concerté entre les services du Premier ministre, la région Ile-de-France et les deux départements concernés. Il s'agit de regrouper les activités françaises de recherche de très haut niveau, ce qui est effectivement un projet de grande importance nationale.

Notre réunion touche à présent à sa fin. Je conçois que vous ayez pu trouver un peu déconcertante l'intervention de Jean-Noël Chapulut au sujet des travaux de prospective à long terme qui sont actuellement conduits, mais je crois qu'il est indispensable d'inscrire nos travaux dans le cadre d'une vision à long terme.

Parmi nos prochaines réunions, je vous rappelle que l'une d'elles nous permettra d'aborder dans le détail la question des tracés. Une autre portera sur la question des coûts. Il est clair que la densité du peuplement humain de la région rend ce dossier très complexe, ce qui nous impose d'adopter une approche très méthodique et décomposée.

Je vous rappelle que notre réunion du 30 mai nous permettra de faire le point sur les perspectives de trafic à échéance 2020.

Je vous remercie tous de votre participation.