

Projet de prolongement de l'A12

Réunion de lancement **Débat public**

Ont participé au débat public :

Monsieur NIQUET, Préfet des Yvelines

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'Equipement Ile-de-France

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Equipement

Colas DURRLEMAN, Directeur départemental de l'Equipement Yvelines

Anne MEIGNIEN, Directrice départementale de l'Agriculture

Louis HUBERT, Directeur régional Environnement Ile-de-France

Michel LAUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux

Robert CADALBERT, Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Christine-Françoise JEANNERET, Présidente Yvelines Environnement

Christophe HILLAIRET, Président Chambre d'agriculture d'Ile-de-France

Patrick DEVERGIES, Vice-président en charge des transports CCI Yvelines Val-d'Oise

Pierre SELLINCOURT, Co-président du groupe A12 par le vallon du Pommeret

Henri PAILLEUX, Co-président du groupe A12 par le vallon du Pommeret

Introduction

M. CARRERE
Président de la CPDP A12

Bonjour à tous, bienvenue à ce débat public. Nous sommes heureux de vous saluer toutes et tous et particulièrement le Préfet des Yvelines, qui nous fait l'honneur de sa présence. Sachez que notre site Internet a déjà enregistré plus de 6 400 visites, ce qui démontre l'intérêt porté à notre débat. Je cède à présent la parole à Monsieur le Préfet.

M. NIQUET
Préfet des Yvelines

Enfin nous y voilà ! Les conditions de circulation sur la RN10 sont devenues insupportables aux usagers et aux riverains. Le projet routier qui nous réunit a une vie déjà bien longue dont nous vivons aujourd'hui une étape historique. Notre département est en train de vivre un moment important de l'évolution de ses infrastructures routières. Il souffre d'un réseau aujourd'hui insuffisant et beaucoup ici ont à en subir les conséquences. Chacun aspire à se déplacer dans des conditions plus satisfaisantes. Cette situation nuit également au développement de notre territoire. Mais notre département jouit également d'un patrimoine écologique et naturel riche. Ce débat est donc important. Il doit nous permettre d'aboutir à une solution équilibrée. L'Etat n'a encore arrêté aucune position et présente au débat public 4 familles de tracés de manière ouverte et sans *a priori*. Les services de l'Etat répondront à toutes vos questions objectivement et sans parti pris. Je souhaite que ce débat public permette l'expression de toutes les opinions. Je salue le Président de la Commission particulière, Gilbert Carrère, qui en sera l'animateur. Je souhaite que ce débat public soit un lieu d'échanges fructueux et cordiaux, afin qu'une solution faisant l'objet d'un consensus aussi large que possible puisse être proposée au Ministre.

M. CARRERE

La Commission nationale du débat public est un organisme indépendant. Elle a désigné une Commission particulière autour du projet de prolongement de l'A12. Cette commission est composée de membres choisis pour leur expertise et leur indépendance. Le calendrier du débat public vous a été communiqué et compte 12 réunions.

Le débat qui vous est proposé ne consiste pas uniquement à traiter du projet autoroutier. Il s'agit de déterminer si le projet sert ou non le territoire, d'informer le public du projet, de poser la problématique de l'opportunité du projet. Il s'agit de savoir si, tous éléments considérés, ce projet est opportun, s'il a sa place dans le paysage routier, s'il est nécessaire et s'il répond aux revendications et besoins exprimés.

Tout au long du débat, nous verrons ce qu'il en est des améliorations proposées au projet, de son acceptabilité sociale, de son utilité. Ce débat n'est pas une forme de codécision. En fin de processus, il appartiendra au décideur public, en l'occurrence le ministère de l'Equipement, de décider.

L'expérience des débats publics montre qu'il est rare qu'un projet sorte indemne du débat. Notre commission n'a pas à délivrer d'avis mais elle livrera un compte rendu. La démarche de débat public

oblige le maître d'ouvrage à élargir son champ de vision, à justifier ses choix, à accepter la critique. Il ne suffit pas qu'une démarche soit rationnelle, encore faut-il qu'elle soit acceptable.

Le débat est interrompu par des participants qui n'ont pu accéder à temps à la salle de réunion faute de place.

Nous faisons le pari que pour un tel projet, tout n'est jamais ni blanc ni noir. Nous estimons qu'un débat ouvert, informé, civilisé, approfondi et loyal va changer la teneur du projet. Ce débat obéit à plusieurs règles du jeu :

- la transparence ;
- l'égalité de traitement des participants ;
- la prise en compte et la réponse par le maître d'ouvrage à toutes questions posées – la Commission y veillera ;
- la liberté du public de s'informer (questions écrites,

Certains d'entre vous ont souhaité apporter des contributions écrites au débat. Il leur sera possible de rédiger des cahiers d'acteurs.

Les demandes d'études et d'expertises complémentaires émanant du public pourront être acceptées dans certaines limites. Toutefois, une telle expertise devant être confiée à un organisme en toute neutralité, selon la procédure des appels d'offres, ce qui prend un temps peu compatible avec notre calendrier.

Nous ferons à mi-parcours une réunion de cadrage ou de recadrage du débat, afin que la deuxième partie du débat soit réorientée en tant que de besoin.

La Commission particulière s'efforcera par ailleurs de participer à toutes les réunions concernant le projet qui pourront se tenir afin d'approfondir certains sujets.

Nous souhaitons que ces débats publics se tiennent de façon cordiale, civilisée, afin de faire émerger une intelligence collective. Je cède la parole aux élus qui nous accueillent aujourd'hui.

M. LAUGIER

Je vous souhaite la bienvenue. Il était important que cette réunion se tienne à Montigny, car nous sommes particulièrement concernés par les problèmes que la circulation peut entraîner. Je souhaite que ce débat public se déroule en toute sérénité pour qu'enfin quelque chose soit fait car la situation actuelle n'est plus tenable. Pensons à améliorer la circulation, mais pensons surtout à nos habitants.

M. CADALBERT

Je prends acte de la volonté de l'Etat d'avancer sur ce dossier. Le projet de prolongement de l'autoroute A12 me paraît nécessaire pour réduire les nuisances pour les habitants autour de la RN10, supprimer les points noirs et améliorer la sécurité. Il est aussi nécessaire pour fluidifier le trafic, même s'il existe d'autres leviers d'actions politiques pour cela (prolongation du RER C, développement des transports en communs, du ferroutage...). La moitié des personnes qui travaillent à Saint-Quentin-en-Yvelines y résident. La notion d'équilibre emploi/habitat est en enjeu réel. Pour réduire la fréquentation des réseaux, il faut développer le logement. J'espère que ceux qui s'opposent

au prolongement de l'A12 ne s'opposeront pas à la construction de logements sur notre territoire. Je conclusais en indiquant que le projet de développement durable que nous avons à Saint-Quentin-en-Yvelines est pour moi incompatible avec le passage d'une autoroute dans notre agglomération.

De la salle

Est-on certain que tout le monde pourra assister à toutes les réunions du débat public ?

M. CARRERE

Je m'excuse auprès de vous pour l'étroitesse de cette salle. Nous sommes victimes de notre succès. Le nombre de salles de grande capacité est assez limité sur le territoire de la ville nouvelle mais nous nous efforcerons de faire au mieux pour les prochaines réunions.

Présentation du projet

Francis ROL-TANGUY

Directeur régional de l'Équipement Ile-de-France

Colas DURRLEMAN

Directeur départemental de l'Équipement Yvelines

MM. ROL-TANGUY et DURRLEMAN

Ce projet est éminemment important pour nous. La DDE a mis en place une organisation spécifique pour la préparation et le suivi du débat public, sous la forme d'une équipe projet. Au sein de cette équipe, c'est M. Labrousse qui a coordonné la réalisation des études et rassemblé les contributions.

.I Les caractéristiques de la circulation sur la RN10

M. LABROUSSE

La RN10 est aujourd'hui en situation de congestion quotidienne, avec une proportion de poids lourds très importante. Cette voie subit une forte insécurité routière avec un taux d'accidents deux fois plus élevés que sur les infrastructures routières comparables. La RN10 est dégradée, provoque des nuisances sonores, accentue la pollution atmosphérique et nuit à son environnement immédiat. La RN10 représente une coupure physique dans le territoire et dans le tissu urbain. L'opération de requalification ne répond pas à l'ensemble des problèmes. Selon les prévisions, la RN10 pourrait atteindre la saturation totale d'ici 2010.

.II Les enjeux et les objectifs du projet

Le projet vise avant tout à favoriser la réflexion collective sur l'aménagement du territoire. Le prolongement de l'A12 contribuera à structurer le réseau autoroutier d'Ile-de-France. Elle offre l'opportunité de relancer la dynamique de nombreux projets locaux. Elle pourrait améliorer la desserte des pôles d'emploi. Un enjeu important est de contribuer au développement des transports en commun. En libérant la RN10 de son trafic, on facilite l'accès à d'autres modes de transports, dont les transports doux ou les transports en commun.

.III Les solutions en débat

Nous proposons au débat 4 familles de projets, analysées selon le service rendu, les fonctions apportées, les effets sur l'environnement et les coûts.

La première famille est celle de la transformation de la RN10 :

- passage de la RN10 en voie express ;
- mettre en tranchée couverte le prolongement de l'A12 sous la RN10.

Les trois autres familles, qui n'empruntent pas le tracé de la RN10, ont un tronç commun, le franchissement des voies ferrées et la traversée de Montigny en tranchée couverte.

La deuxième famille consiste en un jumelage avec la voie ferrée, au Sud ou au Nord de celle-ci. Le tracé recouperait ensuite celui de la RN10.

La troisième famille est celle du tracé médian ; après le tronçon commun, deux scénarios sont possibles.

La quatrième famille est celle qui passe par le Vallon du Pommeret et contourne les zones urbanisées. Cet itinéraire pénètre largement dans le périmètre du parc naturel régional et coupe le site classé de la vallée de Chevreuse.

Les trafics seraient réduits de moitié sur la RN10 en cas de tracé neuf. Les temps de parcours seraient ainsi optimisés. Ces 4 familles ont des effets sur l'environnement urbain et naturel très différenciés. Les coûts de ces familles sont également très variables.

Ces coûts sont estimés, pour la famille 1, à 1310 millions d'euros, à 570 millions d'euros pour la famille 2, à 550 millions d'euros pour la famille 3 et à 350 millions d'euros pour la famille 4.

.IV Conclusion

Nous vous invitons à débattre d'un projet d'infrastructure routière au service du territoire qui arrive à un moment opportun.

Expression des acteurs **sur le projet de prolongement de l'A12**

M. DEVERGIES

Il n'y a pas de développement économique sans circulation des hommes et des marchandises, dans les Yvelines comme ailleurs. Le développement suppose que l'on puisse circuler aisément. Les contraintes qui pèsent sur des entreprises nécessitent des infrastructures adaptées pour leur activité et leurs salariés. Les choix d'implantation des entreprises sont très souvent liés à l'existence d'infrastructures routières de qualité. Les Yvelines sont, de ce point de vue, handicapées. L'amélioration du réseau est primordiale pour le territoire. Aujourd'hui, les trafics sont très denses, ce qui provoque un grand nombre de nuisances. La RN10 est déjà saturée à certaines heures. Les entreprises sont obligées d'utiliser pour transporter leurs marchandises des structures inadaptées, ce qui provoque des nuisances. Il faut changer cette situation. Les chefs d'entreprises et la CCI seront donc présents à toutes les étapes du débat. Nous nous opposerons catégoriquement à la solution qui consiste à transformer la RN10 en voie autoroutière express car elle ne répond pas au besoin. Si le prolongement de l'A12 est acquis, la CCI demandera le réaménagement partiel de la RN10. La CCI de Versailles demandera enfin que tout soit fait pour que l'environnement et les riverains soient préservés.

De la salle

Est-il envisagé par le maître d'ouvrage de concéder la portion d'autoroute prolongée, qui doit *a priori* être gratuite ?

M. CARRERE

La réponse sera donnée au cours de la réunion du 16 mai qui traitera du coût et du financement.

De la salle

En 2004, Monsieur de Robien s'est rendu sur les sites des trois tracés prévus à l'époque. Il ne s'est plus rien passé depuis. Le 3 février 2006, nous avons découvert qu'il existait une quatrième solution, un tracé 2A' et un tracé 2C'. Pour quelle raison a-t-on ainsi modifié les propositions originelles en ne prenant en compte que les avis d'un seul camp et sans tenir compte de toutes les positions ? Il me semble que cela augure mal de l'impartialité du débat.

M. ROL-TANGUY

Le dossier du maître d'ouvrage, constitué sous notre responsabilité, a été visé par la CNDP. Parmi les différents ajouts, l'un figure dans le dossier à la demande de la CPDP. Le tracé que vous évoquez établi à la demande du Conseil général, avec passage en tunnel en profondeur, est techniquement très difficile à envisager. La solution en tranchée couverte qui figure dans le dossier a été validée quant à

Commission particulière du débat public Prolongement de l'A12 CNDP
sa faisabilité technique. Nous nous sommes efforcés, sous l'égide de la CPDP, d'élaborer un dossier qui présente toutes les solutions existantes, afin de les soumettre au débat.

M. CARRERE

Les élus départementaux que j'ai rencontrés se sont montrés tout à fait respectueux du débat public.

De la salle

J'habite près du tronçon commun aux 4 tracés. Est-il prévu de recouvrir ce tronçon ?

M. LABROUSSE

La traversée de Montigny-le-Bretonneux se ferait sur 600 mètres en tranchée couverte puis par un passage à l'air libre, mais avec une route à 6 mètres sous le niveau du sol, ce qui offre une protection efficace contre le bruit.

M. CARRERE

On nous demande par écrit de replacer l'A12 dans le contexte global du maillage du territoire et de préciser son intérêt.

M. LABROUSSE

Le prolongement de l'A12 répond d'abord à une fonction radiale, permettant une pénétrante sur l'ouest de l'Ile-de-France à partir du sud des Yvelines et plus généralement du sud-ouest régional. Il répond également à une fonction d'échange dans l'ouest de l'Ile-de-France, dans le cadre d'une rationalisation du réseau routier, selon un principe de hiérarchisation des voies pour dégager les voiries locales et leur permettre d'assurer leurs fonctions locales.

De la salle

C'est selon moi avant tout un axe de liaison nord-sud dont rien ne justifie qu'il s'approche autant de Paris.

M. LABROUSSE

Vous évoquez certainement le trafic de transit national ou international. Celui-ci représente 10 à 15 % du trafic total, ce qui est très faible. 80 % du trafic de marchandise porte sur des distances inférieures à 150 kilomètres. Les transports sur très longue distance ne représentent qu'une faible partie du trafic de la RN10.

De la salle

Sur les 7 tracés proposés, 5 ou 6 passent par La Verrière et condamnent la ville dans son évolution, dont son existence à terme. Le seul tracé décent selon moi en termes humains, de coût et de délai est celui qui passe par le Vallon du Pommeret.

De la salle

On parle d'augmentation du trafic routier mais on ne semble pas prendre en compte l'impact de certains enjeux actuels (raréfaction et augmentation du prix du pétrole, effet de serre, pollution, etc.) sur les trafics futurs.

M. CARRERE

Cette question est d'importance et nous a souvent été posée par écrit. Un débat spécifique est prévu sur les problèmes d'environnement. Je me tourne vers le maître d'ouvrage à ce sujet.

M. ROL-TANGUY

Tout ce qui vient d'être mentionné a été pris en compte dans notre dossier. Le mode routier n'est pas condamné à court terme. On ne peut pas s'attendre à une diminution du trafic routier mais au mieux à sa stagnation, ce qui doit nous conforter dans l'ambition d'améliorer les infrastructures.

M. CARRERE

Une personne de Rambouillet nous interroge sur le risque de déplacement des encombrements vers sa commune et sur ce qui est prévu pour son contournement.

M. LABROUSSE

Des opérations d'aménagements sont prévues (mise à deux fois deux voies de la déviation de Rambouillet notamment) dans le contrat de plan Etat Région.

M. CARRERE

4 questions écrites tournent autour de ce qui est prévu par le maître d'ouvrage pour la traversée de Montigny-le-Bretonneux en vue de réduire les nuisances.

M. LABROUSSE

Pour la traversée de Montigny-le-Bretonneux par le tronçon commun, nous prévoyons de passer en tranchée couverte sous la voie ferrée et, pour la partie de la ville en haut à droite, nous prévoyons de passer à ciel ouvert mais en apportant tous les aménagements nécessaires pour réduire les nuisances.

Pour la famille 1, le premier scénario prévoit des passages dénivelés pour les carrefours à feux. Le deuxième scénario d'aménagement consisterait à prolonger l'A12 en tranchée couverte sous

l'emprise de la RN10. Il y aurait alors deux niveaux de circulations superposés pour ne pas accroître la largeur nécessaire.

De la salle

Le tracé médian avait été abandonné il y a quelques années. J'aimerais savoir si les risques évoqués alors sont toujours d'actualité.

M. LABROUSSE

Certaines études spécialisées réalisées à l'époque ont montré que compte tenu de la nature des sols traversés, il existait un risque non négligeable d'affaissement pendant et après le creusement. A la suite de cela, nous avons envisagé une solution en tranchée couverte, ce qui présente des inconvénients mais aussi des avantages, notamment en termes de faisabilité.

De la salle

Jean-François Gravier dénonçait déjà en 1947 dans *Paris ou le grand désert français* la façon dont Paris se développait au détriment des communes de son environnement. Ce débat me paraît surréaliste car on a totalement perdu de vue la nécessité de la décentralisation.

M. ANDRE

J'aimerais que la solution consistant à transformer la RN10 en voie express soit chiffrée, ce qui n'est pas fait dans le dossier de débat public. Si l'autoroute se fait, nous aurons encore entre 40 et 50 000 voitures sur la RN10. Comment, dans ces conditions, allons-nous protéger ses riverains ? Je souhaite en outre qu'une étude soit lancée sur la création d'un arrêt SNCF supplémentaire desservant Montigny, notamment depuis Chartres. Lorsque les villes nouvelles ont été créées, sur les 11 communes, il était prévu d'accueillir 400 000 habitants or nous n'en comptons aujourd'hui que 210 000. L'autoroute est-elle toujours une nécessité dans ces conditions ? Enfin, qu'en est-il de la déviation des poids lourds de l'A10 vers l'A12 qui est évoquée dans le dossier ?

M. CARRERE

Nous reprendrons à vos questions par écrit. Les difficultés posées par les liaisons SNCF ont déjà été évoquées.

M. LABROUSSE

Nous répondrons précisément à ces questions par écrit.

Selon nos études de simulation de trafic, dont toutes les hypothèses sont disponibles sur le site de la CPDP, nous n'atteindrons pas les 40 000 véhicules jour que vous évoquez sur la RN10, mais un trafic significativement inférieur.

Les coûts qui figurent dans le dossier de débat sont exprimés en valeur 2001 car ils reprennent des estimations d'études antérieures. Nous avons plus récemment recherché d'autres solutions, notamment la transformation de la RN10. Nous avons pour cela réalisé des études complémentaires qui se poursuivent. Nous allons prochainement déposer auprès de la CPDP des dossiers complémentaires qui comporteront des estimations de coûts pour les différents scénarios qui ont été présentés.

M. CARRERE

Plusieurs questions écrites concernent l'éventualité d'un péage du prolongement de l'A12.

M. ROL-TANGUY

Le gouvernement a prévu que ce prolongement d'autoroute s'effectuerait sans péage. La réponse à ce stade est très claire.

M. CARRERE

Une remarque écrite signale que le débat devait à l'origine concerner les enjeux du projet.

Association de défense de la Vallée de Chevreuse

Je suis effaré par les études menées par l'Equipement car elles oublient que notre siècle sera celui d'un pétrole rare et cher. Nous allons connaître une régression de la circulation en région parisienne car nous devons nous adapter à la raréfaction du pétrole. D'autre part, les calculs présentés sont faux. Le coût du passage par le Vallon du Pommeret est sous-estimé. On ne rend pas service à la population en lui faisant croire que la création d'une autoroute réglait les problèmes de sécurité.

M. ROL-TANGUY

Les piétons sont aussi concernés par l'insécurité routière. Par ailleurs, même si le pétrole devient rare et cher, les voitures pourront continuer à rouler avec d'autres carburants et cela ne signifie pas la fin du mode routier.

De la salle

Je suis déçu qu'on nous présente les 4 tracés de l'autoroute comme une fatalité inéluctable, qu'on ne parle pas de ferroutage, de développement des transports en commun, etc. J'ai compris qu'il s'agissait d'un enjeu financier important pour la CCI. Ne peut-on pas se déplacer autrement que par la route ou l'autoroute ? Remplacer une route par une autoroute ne me semble pas pouvoir réduire les nuisances.

M. CARRERE

Le débat public prévoit un examen comparatif des différents modes de transport. Nous ne pouvons pas tout évoquer ce soir. Vous aurez le loisir de poser vos questions.

M. ROL-TANGUY

Dans le cadre du débat public, il faut bien évidemment envisager tous les modes de transports, comme nous avons l'habitude de le faire dans le cadre du plan de déplacement urbain. Nous ne sommes pas monomaniaques mais nous vous présentons ce soir un projet autoroutier. Nous avons par ailleurs mené des études sur la desserte ferroviaire par les TER des agglomérations de grande banlieue. Nous ne manquons pas d'idée et nous dialoguons avec nos partenaires mais l'autorité compétente sur ces questions est le syndicat des transports d'Ile-de-France.

M. CARRERE

Nous évoquerons le problème des différents modes de transports comparés lors de la réunion de samedi.

M. ROL-TANGUY

Nous souhaitons que le STIF puisse y participer.

De la salle

Je souhaite que l'on prenne davantage en considération l'intérêt des populations des villes traversées par les autoroutes. Des dizaines de milliers de personnes en souffrent quotidiennement. Je suis favorable au prolongement de l'A12 mais hors des agglomérations. J'espère que l'Etat saura prendre une décision conforme à l'intérêt de la grande majorité des habitants.

Collectif d'associations locales

Le prolongement de l'A12 vise avant tout à créer une voie transeuropéenne en passant par le futur tunnel à péage de Cofiroute sur l'A86 ouest. La DDE reconnaît que 80 % du trafic de la RN10 est local. On peut s'attendre à un doublement de la pollution en raison de l'accroissement du transit sur l'A12 qui s'ajoutera à celui de la RN10. Comment allez-vous régler le problème posé par les poids lourds venant du sud de l'Europe qui arriveront sur le triangle de Rocquencourt ? Comme d'habitude, la DDE saucissonne le projet pour contourner les problèmes. Quel rôle va jouer le futur tunnel à péage de Cofiroute sur l'A86 ?

M. ROL-TANGUY

Je peux vous affirmer que l'idée de développer une voirie souterraine autour de Paris, en dehors les tunnels de Cofiroute, a été abandonnée. Les trafics transeuropéens ne passeront donc pas par là. Seuls les transits locaux à destination ou en provenance de l'Ile-de-France emprunteront demain les infrastructures dont nous parlons.

De la salle

Il est aujourd'hui devenu difficile de se déplacer sur ou à travers la RN10, qu'on soit piéton ou automobiliste, notamment autour de Maurepas. Nos conditions de vie ont été totalement détériorées

par le trafic de la RN10. L'A12 est devenue un mythe, faute de décision politique. Peut-on enfin s'attendre à ce que des décisions soient prises ?

M. CARRERE

Le débat s'achèvera *a priori* le 16 juin. La CPDP établira ensuite son compte rendu. La Commission nationale dressera ensuite le bilan du débat à la fin du mois d'août. Dans les trois mois suivants, le ministre devra prendre une décision. Il peut alors choisir de lancer des études de réalisation, demander des études complémentaires, ou reporter sa prise de décision estimant que rien de convainquant ne ressort du débat.

De la salle

La DDE parle bien d'une possibilité pour le trafic de transit de contourner de la région parisienne par l'Ouest grâce au prolongement de l'A12. En outre, j'estime que les prévisions d'accroissement du trafic de la DRE sont fausses, notamment pour la RN191.

M. ROL-TANGUY

Je répète que le trafic sur les autoroutes franciliennes, le transit qui n'a pas de rapport avec l'Ile-de-France est très minoritaire. Les transporteurs nationaux et internationaux savent que le meilleur lieu de passage pour aller du Nord au Sud de la France n'est pas la région parisienne.

M. LABROUSSE

Nous pourrions débattre plus précisément des prévisions de trafic au cours des prochaines réunions. Le prolongement de l'A12 ne va pas modifier les habitudes de contournement de la région parisienne par l'Est.

M. PAILLEUX

Nous avons créé le groupe de travail A12 en 1988. C'est un groupe d'essence purement local. Nous espérons en être aujourd'hui à la dernière ligne droite. Nous sommes en faveur de la solution de prolongement de l'A12 par le Vallon de Pommeret. Nous serons partie prenante du débat, de façon constructive, afin de permettre à la CNDP de soumettre au ministre à l'issue de ce processus un rapport qui permettra de l'éclairer sur le sens de l'intérêt général.

Le prolongement de l'A12 est une opération d'intérêt général urgente qui ne peut raisonnablement pas traverser les milieux urbains, déjà largement défavorisé par la RN10. Il devra respecter l'environnement et s'inscrire harmonieusement dans les paysages. Nous appelons de nos vœux le prolongement de l'A12 par le Vallon de Pommeret.

M. SELLINCOURT

Il ne me semble pas envisageable de faire passer le prolongement de l'A12 par nos communes. Seul le tracé par le Vallon du Pommeret répond à la nécessité de préserver les conditions d'habitat de nos

concitoyens. Doit-on continuer à faire supporter les nuisances et la saturation de la RN10 à 150 000 habitants ? Doit-on continuer à opposer la santé des uns au confort des autres ? Le tracé par le Vallon de Pommeret nous semble à tous points de vue être le plus adapté.

De la salle

Les scénarios proposés par la DDE ne sont pas équitables dans la mesure où ils mettent en avant les coûts pour des solutions qui ne sont pas comparables. Pourquoi ne pas avoir chiffré la solution d'une R12 sur deux niveaux ?

M. CARRERE

La réponse à cette question pourra vous être apportée lors du débat consacré aux coûts.

M. LABROUSSE

Nous avons présenté l'ensemble des scénarios étudiés depuis des années. Le chiffrage tient compte de situations très différentes d'un scénario à l'autre. Les ratios appliqués aux différentes familles sont identiques ce qui permet de les comparer. Quant à l'aménagement de la R12, c'est une solution qui pose un problème de coexistence avec la RN12 et un problème au niveau de l'échangeur de Bois-d'Arcy, c'est pourquoi elle n'a pas été retenue.

Mme JEANNERET

Yvelines Environnement, créée en 1982, travaille sur le dossier de l'A12 depuis longtemps. Nous sommes satisfaits d'avoir vu notre point de vue reconnu, puisque le dossier a retenu l'hypothèse d'un réaménagement de la RN10. Nous sommes extrêmement sensibles à la préservation des espaces, des milieux, des paysages. Nous voulons également que nos entreprises puissent fonctionner, que les humains puissent vivre et que leur santé soit protégée. Il existe des solutions qui concilient tous ces intérêts et qui sont techniquement réalisables à condition d'y consacrer les moyens nécessaires.

De la salle

J'habite près de la RN10. Il me semble anormal qu'une autoroute puisse traverser une ville. La RN10 doit évoluer et devenir un boulevard urbain car c'est un axe structurant de la ville nouvelle. Je souhaite que l'on n'oublie pas le sort des habitants de nos communes qui subissent les nuisances autoroutières de façon quotidienne. Comment comptez-vous dévier le trafic qui traverse nos villes à l'avenir ?

M. LABROUSSE

Nous avons adopté le principe d'une tranchée couverte avec deux niveaux superposés afin de faire en sorte que l'emprise en surface soit la plus étroite possible. C'est une solution complexe qui consiste à travailler dans les emprises existantes de la RN10 avec des basculements de circulation. Une déviation pendant les travaux serait impossible compte tenu du trafic.

M. HILLAIRET

La dimension agricole et rurale n'a pas été abordée, ce qui est étonnant. La profession agricole souhaite s'inscrire dans les débats en toute sérénité. Le projet de prolongement de l'A12 n'est qu'un projet parmi d'autres qui vont concerner directement le monde agricole d'Ile-de-France. Il ne faut pas oublier que les terres agricoles accueillent une activité économique. Ce ne sont pas des surfaces disponibles pour les constructions d'infrastructures. La diminution des surfaces agricoles peut aboutir, en dessous d'un certain seuil critique, à une désertification et à une fuite des agriculteurs, ce qui a un impact sur les industries locales en amont et en aval. La Chambre d'agriculture entend apporter sa contribution au débat public, en insistant sur l'impact des différents projets pour le monde agricole.

De la salle

Nombre d'élus s'opposent au prolongement de l'A12. Quelle que soit la décision prise par le gouvernement, il faut s'attendre à ce que le futur gouvernement la remette en cause après 2007. La situation actuelle de bon nombre des riverains de la RN10 est devenue invivable, suite à de nombreuses décisions malheureuses prises par les décideurs politiques. Il faut améliorer leur situation, c'est le véritable enjeu du projet, dont ne parle pas suffisamment le dossier. Aujourd'hui, l'Ile-de-France est bel est bien une zone de transit international, contrairement à ce que disent les représentants de l'Equipement. Les entreprises de transport locales vont être les premières à souffrir de l'intensification du trafic international qui va inmanquablement se développer avec le prolongement de l'A12.

De la salle

Le débat public doit nous permettre d'ajouter des éléments au dossier. Il est très important que le dossier soit le plus complet possible et qu'il soit alimenté avec un maximum d'expertises, d'autant qu'il s'avère complexe. Nous manquons aujourd'hui d'informations concernant les problèmes de sécurité, plus particulièrement en ce qui concerne Montigny. Je n'oublie pas non plus les nuisances dues à la pollution et je m'interroge sur ce qui est prévue pour y mettre fin. Pour quelle raison n'a-t-on pas chiffré l'hypothèse d'une tranchée couverte sur Montigny ? Saint-Quentin-en-Yvelines est un bassin d'emploi dynamique grâce à sa population. Qu'arrivera-t-il si demain ses habitants fuient ? Je suis inquiète car de nombreuses expertises manquent dans le dossier et le timing du débat ne semble pas permettre de les mener à bien.

De la salle, Maire de Trappes

Pour moi, ce projet présente d'abord un intérêt en termes d'aménagement du territoire pour le sud de notre département. La ville nouvelle et ses 150 000 habitants a son utilité, comme a son utilité le parc naturel de la Vallée de Chevreuse. On ne peut pas laisser l'A12 se jeter dans une ville de 30 000 habitants. Un autre enjeu de taille est celui de l'aménagement urbain humainement supportable. Comment peut-on aménager une ville traversée par une RN10 saturée ? Aucun aménagement humain de Trappes ne pourra se faire sans supprimer la majeure partie du trafic qui la traverse. Le troisième enjeu important est celui de l'aménagement économique et industriel, qui pâtit lui aussi de l'encombrement de la RN10. Je souhaite qu'on ne perde pas de vue ces trois enjeux.

M. LAUGIER

On peut constater des nuisances dans une commune sans vouloir les renvoyer dans d'autres. Nous sommes face à des situations difficiles à gérer, mais les moyens techniques dont nous disposons doivent nous permettre de réaliser des aménagements dans les villes traversées par la RN10. Prévoir 600 mètres de tranchée couverte dans Montigny-le-Bretonneux est une ineptie. Il est anormal que l'Etat, qui a décidé de l'aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines et qui a su en tirer profit, refuse de prévoir une tranchée couverte totale pour la traversée de Montigny.

De la salle

J'appuie entièrement les propos du Maire de Montigny. Je tiens à rappeler que sans le prolongement de l'A12, le tunnel qui relie l'A86 et l'A12 ne sera pas rentabilisé. Pourquoi ne pas prévoir qu'une partie des sommes collectées par le péage de ce tunnel serve à financer la tranchée couverte de Montigny-le-Bretonneux ?