

# Synthèse du débat public

## Commission particulière du débat public A12

*Ont participé à cette réunion du débat public :*

*Gilbert CARRERE, Président de la Commission Particulière du Débat Public A12*

*Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la CPDP A12, Ingénieur du Génie Civil*

*Elizabeth PELEKHINE, Membre de la CPDP A12, Ingénieur Général du Génie Rural et des Eaux et Forêts*

*Francis BEAUCIRE, Membre de la CPDP A12, Professeur à la Sorbonne*

*Francis ROL-TANGUY, Directeur Régional de L'Equipement Ile-de-France*

*Colas DURRLEMAN, Directeur Départemental de l'Equipement Ile-de-France*

*Michel LABROUSSE, Directeur adjoint Départemental de l'Equipement des Yvelines*

*William J. COSGROVE, Président du BAPE (Bureau des Audiences Publiques de l'Environnement)*

*René BEAUDET, Directeur du BAPE*

*Christian de LAVERNEE, Préfet des Yvelines*

*Pierre BEDIER, Président du Conseil Général des Yvelines*

*Michel LAUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux*

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

*Christine BOUTIN, Députée des Yvelines*

*Valérie PECRESSE, Députée des Yvelines*

*Catherine TASCA, Sénatrice, ancien Ministre*

## **Allocutions d'ouverture**

**Gilbert CARRERE**

**Président de la Commission particulière du débat public A12**

Bonsoir Mesdames, bonsoir Mesdemoiselles et bonsoir Messieurs. Pour cette treizième et dernière soirée du débat public, je voudrais donner deux avis, si vous le permettez, de ce que l'on appelait autrefois « du haut de la chaire ». Autrefois, il y avait des curés et des chaires pour « monter en chaire ». Ce que je veux dire, c'est que la densité de cette réunion fait qu'il est conseillé à ceux qui veulent poser des questions de les poser plutôt par écrit. Nous ne pouvons pas garantir beaucoup d'interventions orales ce soir. Deuxièmement, ceci est plus réjouissant, nous aimerions terminer vers 23 heures pour pouvoir à ce moment-là vous proposer un vin d'honneur, et lever un verre tout simplement en guise de fin de débat. Merci.

*Applaudissements.*

Monsieur le Préfet des Yvelines étant parmi nous, nous allons lui laisser le temps de parole qu'il souhaite. Je voudrais saluer les personnalités présentes ici et au premier rang. Je voudrais également signaler la présence de représentants de notre belle province puisque le Bureau des Audiences Publiques du Québec est ici représenté par son Président et son Directeur !

*Applaudissements.*

Monsieur le Préfet, si vous le voulez bien... Ou Monsieur Laugier, comme vous voulez. Monsieur le Préfet.

**Christian de LAVERNEE**

**Préfet des Yvelines**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les élus,  
Mesdames et Messieurs,

Deux débats publics en juin 2006 dans les Yvelines, pour un Préfet, est-ce que c'est une difficulté ou une chance ? Je vais dire que c'est plutôt une chance car « *le pessimisme est d'humeur et l'optimisme est de volonté* » comme le disait je crois Beaumarchais. Je vais, avec beaucoup de modestie brièvement, parce que je ne connais rien au sujet, dire quelques mots introductifs, d'abord pour me féliciter de ce débat public, dont je comprends qu'il s'agit d'une procédure particulièrement fructueuse. C'est une belle avancée institutionnelle tirée d'une loi de 2002, je crois, dont je dirais qu'elle est réellement participative. Le débat public sur l'A12 a réuni des intervenants que l'on va compter finalement en milliers au terme de 13 réunions publiques. Elle est ensuite réellement objective ou objectivante dans le sens où l'information nécessaire à la mise en convergence de toutes les opinions est réellement mise en commun, contrôlée, partagée, ce qui permet de maîtriser la complexité et de faire fonctionner ce que j'aime appeler l'intelligence collective. Elle est exigeante car ces débats – dont on me dit la qualité – sont des débats où l'on

trouve la critique et l'expression ferme de la critique, mais c'est la condition de l'enrichissement des approches et j'en vois la preuve dans certaines expertises complémentaires qui ont été demandées et obtenues. Cette procédure est enfin constructive car il me semble que tout ce qui a été dit jusque là – d'après ce qui m'a été rapporté – témoigne d'une volonté d'aboutir. Il y a au moins une première conclusion à ce stade, c'est l'unanimité pour condamner ce qui ressemblerait à l'indécision ou à l'inaction.

Malgré tout cela, la route est encore assez longue, il faut le confesser. Les délais d'études et d'enquêtes, puis de consultation des entreprises de travaux dans une entreprise comme celle-là sont de l'ordre de 5+5 ou de 6+8. On nous dit qu'il ne faut pas espérer un aboutissement vraisemblablement avant 2020. Ce terme assez éloigné pourrait rendre la chose assez abstraite. Je crois qu'il faut se tourner vers les échéances plus immédiates. Ce bilan du débat va être produit, je crois, Monsieur le Président, sous deux mois – avant le 17 août – pour conduire à une décision du maître d'ouvrage, du Ministre de l'Équipement, qui sera prise avant le 17 novembre. Ca, c'est une échéance assez proche. Je voudrais simplement indiquer qu'en tant que représentant de l'État dans le Département, je serai particulièrement présent et attentif dans toute cette phase sensible pendant laquelle la concertation et les échanges ne s'arrêteront pas, même si le débat public aura rendu son bilan.

Je tiens à dire actuellement que les jeux ne sont pas faits et que je m'interdis tout pronostic quant à la décision qui sera celle du Ministre de l'Équipement. Je voudrais terminer en indiquant que le court terme, c'est aussi les soins qu'il faut apporter à la circulation sur cette RN10 qui fait du souci à tous les responsables parce qu'elle fait du souci à tous les riverains. Nous avons la semaine prochaine un Comité de Pilotage sur cette requalification de la Route Nationale 10, sujet inscrit dans les contrats de plan, et dont la redéfinition a été obtenue et doit être précisée à travers ce Comité de pilotage.

Je n'en dirai pas plus si ce n'est en adressant mes plus vifs remerciements au Président de Commission particulière et à ses membres - je crois que leur action a été extrêmement appréciée -, aux représentants du maître d'ouvrage et nomment Monsieur Labrousse qui va encore payer de sa personne ce soir. Je voudrais également remercier tous ceux qui ont participé à ce débat, les Maires qui ont accueilli les grandes réunions publiques comme celle de ce soir, Monsieur le Maire, et tous les intervenants qu'ils soient des élus mandatés par les Conseils Municipaux, des Parlementaires dont j'en vois un certain nombre au premier rang, mais aussi les associations qui fédèrent et organisent la réflexion et enfin, tous les particuliers qui veulent bien s'y livrer. Mesdames et Messieurs, je vous remercie donc de votre présence ce soir.

*Applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

Monsieur le Maire de Montigny, ce soir, nous sommes une nouvelle fois chez vous, comme pour le premier jour. Par conséquent, il vous revient de nous accueillir, après les quelques mots que vient de prononcer le représentant de l'État. A vous, Monsieur le Maire.

**Michel LAUGIER**  
**Maire de Montigny-le-Bretonneux**

Monsieur le Préfet,

Monsieur le Président Carrère,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission,  
Mesdames les Parlementaires,  
Monsieur le Président du Conseil Général, vous pouvez nous rejoindre, je vous invite à monter sur scène, ici, je crois que l'on vous attend,  
Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération du Conseil Régional,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux,  
Mesdames et Messieurs les Maires,  
Mesdames et Messieurs les élus,  
Mesdames et Messieurs les représentants de l'Administration,  
Mesdames et Messieurs les représentants des associations,  
Mesdames et Messieurs,

Le débat sur l'éventuel prolongement de l'autoroute A12 se termine comme il a commencé, à Montigny-le-Bretonneux. Tous ceux qui auront suivi avec attention chaque réunion, chaque intervention, chaque contribution, chaque cahier d'acteurs, auront bien compris, qu'effectivement, c'est bien la ville de Montigny qui est la plus menacée dans ce dossier. Elle est la plus menacée alors que, paradoxalement, elle est la plus urbanisée. Elle est la plus peuplée avec ses 36 000 habitants. Elle est la plus menacée alors que, chez nous, passe déjà l'autoroute A12. C'est 112 000 véhicules, tous les jours, sous les fenêtres des habitants du Pas du Lac, sans oublier la RN10 qui longe toujours ce même quartier. Elle est la plus menacée, alors que, contrairement à certaines communes voisines, nous avons réalisé la totalité de nos voies routières sans en réduire les gabarits. Certains veulent aujourd'hui nous faire croire que ce prolongement est inéluctable. Certains veulent nous expliquer que, comme rien n'a été fait depuis trois ans pour améliorer les conditions de vie inacceptables des riverains de la RN10, on règle ses problèmes en les repoussant chez les autres.

Pourtant, l'autoroute n'est pas une fatalité car, au fil du temps, ce qui était prévu dans les années 60 a largement évolué. Tout d'abord, parce que le développement de Saint-Quentin n'a pas atteint et n'atteindra jamais le niveau initial. Deuxièmement, parce que 80 % du trafic de la RN10 est lié à la desserte locale et ce n'est donc pas en prolongeant l'A12 que l'on règle les problèmes locaux actuels, bien au contraire. Nous aurions deux axes polluants au lieu d'un seul et nous créerions un véritable aspirateur pour le transit transeuropéen, notamment pour les poids lourds. Là, je rejoins tous les slogans que j'ai pu voir sur les calicots ces dernières semaines. Comment peut-on imaginer un trafic urbain pour une autoroute ? Comment peut-on imaginer une autoroute à Montigny, le long des quartiers des Prés, du Village, du Manet, à moins de 300 mètres de deux crèches, cinq groupes scolaires, un centre de loisirs, trois collèges et quatre centres sportifs ? A la question « *veut-on améliorer les conditions de vie inacceptables des riverains de la RN10 ?* », la question des élus de Montigny est « *oui !* ». A la question « *veut-on pénaliser des milliers d'autres habitants, en particulier ceux de Montigny ?* », notre réponse est « *non !* ». Dans ce cas, une seule solution existe, c'est l'aménagement de la RN10 ! *Applaudissements nourris*. Gardez-en un peu, nous en avons besoin pour la suite !

Ces travaux sont-ils réalistes, compte tenu de l'emprise de la situation actuelle ? La réponse est « *oui* », puisque la ville de Trappes, avec l'accord et l'aide financière de l'Etat, du Conseil Général, de la Région et de la Communauté d'agglomération va réaliser l'enfouissement de la RN10 sur 280 mètres. Et je rajouterai que le maître d'ouvrage de cette opération n'est autre que la DDE des Yvelines. Je ne vois pas pourquoi ce qui est possible à Neuilly, à Marseille ou à Toulon ne le soit pas dans les Yvelines ! Alors, entre la transformation de la RN10 en voie express et la construction de deux tunnels superposés sous la RN10, il existe une autre solution, celle de la ville de Montigny

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 associée au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, qui démontre dans l'étude que nous avons confiée à des experts que l'aménagement avec des passages en tranchée couverte selon le type de zones traversées et d'autres en tranchée ouverte est réalisable. Ainsi, le trafic serait fluidifié, les riverains retrouveraient la qualité de vie qui leur fait défaut depuis trop longtemps et les quartiers des villes seraient de nouveau réunis. Le coût de cette réalisation est estimé à 710 millions d'euros, c'est-à-dire dans une fourchette proche des autres Familles de tracés. Mais ce réaménagement doit aussi s'accompagner d'une amélioration fondamentale de nos transports en commun ! Il est inacceptable, en 2006, après trente années d'urbanisation intense à Saint-Quentin, que nous ayons des fréquences de train aussi réduites dans la journée, que nous soyons condamnés à transiter par Paris pour toutes liaisons et que les TER et les trains à grande ligne ne s'arrêtent pas à Montigny. Tout est fait aujourd'hui pour inciter les usagers à utiliser leur véhicule. De même, il est inacceptable d'accueillir les voyageurs dans notre gare dans des conditions aussi déplorables. Nous avons une gare inadaptée aux besoins actuels avec ses escalators systématiquement en panne – n'est-ce pas, Monsieur le Président – et son entretien est plus que discutable. Il nous faut des changements radicaux, significatifs et ambitieux pour enfin, nous faire aimer les transports en commun. Réaménageons la RN10, améliorons nos transports en commun et l'absolue nécessité du prolongement de l'A12 s'éloignera !

Toutefois, je reste persuadé qu'il existe d'autres tracés possibles, notamment celui qui passe au nord puis à l'ouest de notre agglomération et qui pourrait causer moins de dégâts. Il reposerait en partie sur des axes routiers existants. Je suis profondément déçu que le maître d'ouvrage n'ait pas exploité plus sérieusement cette hypothèse. Mais, si contre notre volonté, l'Etat nous imposait cette autoroute à Montigny, sur cette emprise dont il est propriétaire, mais le long de laquelle nous avons réalisé à sa demande – je dis bien, à sa demande – tous les aménagements que nous avons aujourd'hui (habitations, commerces, équipements publics, entreprises), les élus de Montigny exigeraient trois conditions :

- premièrement, que la totalité de la traversée de Montigny se fasse en tranchée couverte ; à ce jour, dans le dossier du maître d'ouvrage, seuls 600 mètres sont prévus et c'est trop peu. Il s'agit juste du passage sous la RN10 et les voies ferrées. C'est bien insuffisant pour protéger les habitants qui ne doivent pas devenir les nouvelles victimes de l'incohérence de l'Etat ;
- deuxièmement, nous ne voulons pas des échangeurs qui vont condamner irrémédiablement notre ville. Ces échangeurs n'étaient pas prévus dans le dossier de base et ils ont été introduits à quelques jours de la fin de ce débat ce qui est tout simplement inadmissible ! Je rappelle quand même que ces trois échangeurs distants de quelques centaines de mètres, non seulement vont défigurer notre ville mais vont accroître la circulation sur nos principales avenues et cette circulation va pénaliser l'ensemble de nos quartiers. Il en est hors de question ;
- troisièmement, il est indispensable que, si autoroute il doit y avoir, elle ne doit pas être payante. Sinon, les problèmes actuels ne seraient pas réglés.

Le Ministre de l'Equipement devra se prononcer avant la fin de l'année sur cet important dossier. Nous veillerons à ce qu'il soit attentif à notre position et que la ville de Montigny ne soit pas irrémédiablement sacrifiée. Les habitants de Montigny se sont fortement mobilisés autour de leurs élus pour faire entendre leur position dans le cadre de ce débat public et je les en remercie. Tout comme je salue l'énorme travail de mon adjoint, Monsieur Jean-Paul André, sur ce dossier.

*Applaudissements.*

On peut l'applaudir, vous avez raison.

Enfin, je remercie également les membres de la Commission particulière de débat public sous l'autorité de son Président, Monsieur le Préfet Carrère, qui ont toujours su avoir une vision pertinente tout au long de ces réunions pour le moins passionnelles pour que ce débat soit de qualité, responsable et qu'il se déroule dans les meilleures conditions. Même si ce débat prend fin ce soir dans cette Ferme du Manet, à Montigny, l'action de notre ville ne s'arrêtera pas pour autant. Nous serons attentifs et déterminés, au moins jusqu'à la décision du Ministre, et encore plus s'il le fallait ! Merci beaucoup !

*Applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Nous sommes heureux d'accueillir Monsieur Pierre Bédier, Président du Conseil Général, qui veut bien nous dire quelques mots.

## **Pierre BEDIER** **Président du Conseil Général des Yvelines**

*Sifflements.*

S'il vous plaît ! Je ne me suis pas encore exprimé, alors qu'est ce que ça va être quand je me serai exprimé !

*Rires.*

Tout d'abord, je voudrais vous saluer tous d'être venus aussi nombreux pour un débat très ancien dans ce département des Yvelines. Je trouve que c'est un bel exercice de démocratie comme je l'avais déjà exprimé au Préfet Carrère lorsqu'il était venu me présenter sa mission il y a quelques semaines. Je vais vous redire aussi ce que je lui avais dit à cette occasion : l'autoroute n'est naturellement pas un équipement départemental et le Département ne serait pas partie prenante tout au long des débats, même s'il est venu assister à chaque séance organisée par la Commission. Mais le Département ferait entendre, à la fin du grand débat, sa position devant toutes celles et ceux qui seraient présents à cette occasion.

Alors, je voudrais d'abord partir d'un constat. Je sais que ce constat va en faire sourire plus d'un. Pardonnez-moi, mais dans la mission qui est la mienne, j'essaie de voir le plus loin possible. Le département des Yvelines est menacé économiquement. Vous allez me dire « *tiens, plus c'est gros et plus on essaie de nous faire croire que cela doit être encore plus gros !* » Je ne vais vous citer qu'un chiffre car il est de mon point de vue très significatif. En 2005, il y a eu autant de sièges sociaux qui ont quitté le département, que de sièges sociaux qui sont venus s'y installer. Naturellement, parce que c'est de notre responsabilité, nous avons interrogé ces sièges sociaux qui partent pour en connaître les raisons. Je ne vous dirai pas qu'à chaque fois elles nous répondaient que c'était des problèmes d'infrastructure routière mais la question de l'infrastructure routière est arrivée en tête des items de réponse. C'est malheureusement la vérité pour certains. Appelez ça comme vous l'entendez, « manipulation » si vous le voulez, mais il n'y a rien de pire, de mon point de vue de ne pas regarder en face le mal dont on souffre.

Maintenant, une fois que j'ai exprimé cette première évidence dans mon constat, de mon point de vue. La seconde évidence, qui est une lapalissade, c'est que nous sommes un Département de grande couronne. Si l'on veut développer les transports en commun, qui est une des ambitions du département des Yvelines, y compris s'il le faut par l'augmentation de la dotation du Département au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le STIF (et j'espère que ce point ne sera pas noté, sinon le Président du STIF serait tellement content que ce serait dommageable dans la négociation que l'on aura avec lui). Je ne suis pas sûr que la suite va forcément plaire mais, développer le transport en grande couronne, nécessite naturellement de le faire passer plus souvent sur la route que sur le fer ou sur le fleuve. C'est une de nos caractéristiques géographiques. Il est difficile de rentabiliser des infrastructures lourdes sur un département aussi vaste que le département des Yvelines. Voilà pourquoi, deuxièmement, le département des Yvelines est favorable à l'infrastructure nouvelle que constitue le prolongement de l'autoroute A12. Une fois que j'ai exprimé ce qui est pour nous une évidence liée à notre développement économique dont je rappelle qu'il est la condition du financement de notre politique sociale exemplaire... Je ne cherche pas à vous faire pleurer, mais je cherche à vous dire la vérité, ce qui est un exercice toujours compliqué mais dont je ne me lasse pas.

En conclusion, je ne suis pas sûr que cette partie-là vous plaise aussi mais je vais quand même le dire, le département des Yvelines prend un engagement ici ce soir : quel que soit le tracé, il sera le tracé du Département et le Département engagera les sommes nécessaires à l'amélioration de ce tracé, comme l'a signalé l'orateur précédent, s'il fallait financer des infrastructures exceptionnelles pour assurer la qualité de ce tracé.

Voilà ce que je suis venu vous dire. Naturellement, je regrette que ces propos puissent déplaire à certains et à tous peut-être. Mon objectif n'est pas de plaire ou de déplaire, mon objectif est de penser au département des Yvelines dans la globalité ! Bonne soirée à tous !

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Robert Cadalbert, va vous dire deux mots. Nous sommes heureux de l'accueillir.

## **Robert CADALBERT**

**Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**

Monsieur le Préfet,  
Mesdames et Messieurs,

Juste quelques mots. Si tout le monde salue la qualité de la démocratie et la qualité du travail de la Commission, si beaucoup de gens se sont écoutés, je ne suis pas sûr qu'ils se soient entendus. A mon avis, tout le monde est sur les mêmes positions maintenant que sur le départ, même si tout le monde a écouté les arguments. C'est une bonne chose et c'est la première des choses. Tous les arguments sont bons, tous les arguments sont respectables et chacun a ses propres intérêts. Mais comme vient de le dire le Président du Conseil Général, nous devons en tant qu'élus veiller à l'intérêt général. Cet intérêt général passe par le développement économique mais je pense que, sur les deux questions essentielles qui ont été posées, les positions des uns et des autres n'ont pas changé.

Je le répète : « *est-ce qu'il faut prolonger l'autoroute A12 et par où ?* » Comme vient de le dire le Président du Conseil Général, en regardant de près comme beaucoup d'entre nous qui connaissent le terrain, le prolongement de l'autoroute A12 est une évidence. Chacun a ses opinions et elles sont tout à fait respectables ! Après, il faut regarder la réalité et je ne suis pas de ceux qui se cachent la figure quand on regarde la circulation sur la RN10. Pour le tracé, on n'a pas changé d'opinion : quand on a un projet de développement durable, ce qui est le cas sur Saint-Quentin-en-Yvelines, il est hors de question qu'une autoroute puisse passer dans la ville ! C'est une évidence ! Mais, au-delà de ces propos où chacun à ses opinions, je voudrais donner quelques éléments qui me paraissent essentiels au stade du débat actuel. Bien sûr, il faut prolonger l'autoroute A12, mais ce n'est pas pour faire passer plus de véhicules, c'est pour réduire les nuisances sur la Nationale 10. C'est pour cette raison que l'on n'a pas attendu le débat public : depuis le contrat de plan An 2000 qui a été signé entre l'Etat et la Région, 160 millions de francs ont été mis pour réaliser les aménagements, réduire les nuisances et améliorer la sécurité. Et c'est commencé ! C'est peut-être ridicule, mais c'est déjà ça ! Avant, il n'y avait jamais rien eu depuis 20 ans. Comme vient de le dire le Préfet des Yvelines, il y a une réunion qui se tient la semaine prochaine avec les élus concernés et responsables pour faire en sorte que les riverains de la Nationale 10 ne pâtissent plus de ce scandale qui est l'insécurité et les nuisances le long de la Nationale 10.

Au-delà de ces propos qui devraient être une évidence pour tout le monde et pas simplement pour les riverains de la Nationale 10, il y a deux choses qui me paraissent essentielles à dire. Bien sûr qu'il faut développer les transports en commun, comme l'a dit Michel Laugier, mais je voudrais donner un exemple qui est pour moi flagrant. La responsabilité des uns et des autres dans ce domaine, ce n'est pas les transports et les déplacements, c'est avant tout l'aménagement du territoire. Sur ce plateau où nous sommes aujourd'hui, il y a un bel exemple : l'aménagement qui s'est fait à l'est et à l'ouest du Plateau de Saclay. A l'ouest du Plateau de Saclay, 100 000 emplois en trente ans, 50 000 logements et un réseau de transport. A l'est, 100 000 emplois, pas un logement, pas une ligne de bus. C'est ça, la réalité ! On peut critiquer. Mais ceux qui connaissent le territoire savent que c'est malheureusement ça, la réalité ! La pression sur le territoire, la pression foncière sur le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse, est-ce qu'elle vient du développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, ou est-ce qu'elle vient du Plateau de Saclay ? Cela ne s'arrête pas ! La semaine prochaine ouvre le Siège du CEA ; on ouvre aussi le Cyclotron de Lumière Soleil ; on ouvre Vitapole, on ouvre NeuroSpin. Tout cela n'est pas une décision, c'est fait ! Si on continue dans cette mesure-là, on sera encore en retard d'une autoroute ! Même si l'on construit cette autoroute-là, on sera encore en retard ! Donc, est-ce que l'on a une politique d'aménagement responsable ? En tout cas, sur la ville nouvelle, à Saint-Quentin, non seulement on essaie d'avoir une politique de développement responsable, équilibrée, de développement durable, mais on essaie de créer des synergies avec nos voisins. On ne s'oppose pas à nos voisins de la Vallée de Chevreuse. D'ailleurs, une des choses que je dis souvent, la première chose que l'on a faite, c'est de créer une forêt domaniale, celle de Port Royal. C'est grâce à la ville nouvelle. C'est une réalité ! Après, vous connaissez bien la réalité ! Où vont travailler les cadres qui habitent la Vallée de Chevreuse ? Où vont les jeunes ? A quelle université ? On sait très bien que la force de la ville nouvelle et de la Haute Vallée de Chevreuse, ce sont ses synergies. Ce sont des synergies que l'on a créées avec Versailles, avec son université et j'espère que l'on créera une synergie avec le reste du plateau de Saclay dans la même logique de développement durable équilibré, en faisant des logements pour éviter les déplacements. S'ils veulent aller dans l'Eure-et-Loir, c'est leur choix ! Mais ceux qui ne peuvent pas faire autrement, ils sont obligés de se taper les bouchons sur la Nationale 10 ! Nous, on leur offre le choix de pouvoir habiter sur place et, effectivement, 50 % de gens qui sont sur la ville nouvelle travaillent sur la ville nouvelle. Calculez le nombre de déplacements en moins ! Voilà la réalité ! En tout cas, vous pouvez compter sur moi pour continuer ce développement durable où c'est l'humain qui est au cœur de ce développement !

## **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, s'il vous plaît ! Je sais bien que vous êtes heureux de vous retrouver tous ensemble, mais je voudrais vous signaler à toutes fins utiles que nous ne sommes pas dans un *meeting* ! Nous sommes dans une réunion de débat public et la dernière ! Il me semble que je dois ce soir vous rappeler les principes du débat public. Le premier, c'est le principe d'équivalence. Autrement dit, la voix de l'un vaut la voix de l'autre. Deuxièmement, à partir de là, l'un écoute l'autre ! Sinon, il n'y a pas de débat, ni public, ni privé ! Troisièmement, comme vous êtes tous des citoyens, vous êtes conscients que le débat public n'est pas une affaire simple comme les autres. De la réunion de ce soir, peuvent sortir des résultats – je ne dis pas des décisions – et des tendances importants ! Donc, ceci vous engage autant que nous. Je voudrais dire aussi que la Commission, quant à elle, après avoir écouté, interrogé, posé des questions, vu beaucoup de gens, ne donnera pas d'avis quant à elle, je vous le rappelle. Elle est entièrement indépendante, elle ne dépend de personne. Nous n'avons à nous quatre aucun intérêt dans ce débat, je dis bien aucun, et par conséquent nous nous croyons sincères à défaut d'être impartiaux et je crois que nous sommes impartiaux. Le compte-rendu que vous lirez dans quelque temps sera complet et fidèle, en tout cas nous l'espérons.

En second lieu, il est important de savoir que, comme il a été rappelé par le Préfet du Département, le Ministre de l'Équipement prendra une décision fin novembre. Il ne nous appartient pas de savoir laquelle. Nous présenterons dans un compte-rendu complet un débat fidèle qui représentera aussi bien que possible les tendances et les dominantes qui auront résulté de ce débat.

Mesdames et Messieurs, ce débat c'est 13 réunions publiques, six réunions de travail dans des communes plus modestes, c'est près ou plus de 7 000 participants (c'est vous qui nous le direz ce soir), c'est 1 287 questions posées, 1 560 avis donnés, 31 000 visites sur le site Internet, 550 appels téléphoniques, 19 cahiers d'acteurs et 126 contributions. Mesdames et Messieurs, tous ces cahiers que vous avez devant vous, comme on fait dans un tribunal (bien que nous ne soyons pas du tout dans un tribunal), c'est ceci. Tous ces écrits qui représentent 1 200 ou 1 500 pages, c'est votre production, si j'ose dire. C'est également 180 articles de presse régionale ou nationale et 6 émissions de radio ou de télévision locales. Mesdames et Messieurs, voilà ce qu'a représenté ce débat et voilà pourquoi cette soirée est une soirée très importante pour vous et pour nous.

Ayant remercié les personnalités qui ont bien voulu venir en début de réunion et ayant salué les amis de la province de Québec, je voudrais rappeler que le maître d'ouvrage est également ici en la personne du Directeur Régional de l'Équipement, du Directeur Départemental et de Monsieur Labrousse, Chef de projet. D'autres directeurs sont également présents et je ne manque pas de le souligner. Nous avons également la présence de plusieurs parlementaires que je voudrais saluer tout particulièrement ce soir. Tout à l'heure, elles nous diront si et quand elles désirent intervenir. C'est dire ce qui est attendu ce soir de ce débat !

Tout de suite, je voudrais aborder la première partie de ce débat, ce qui en est le cœur, en rappelant ceci : à côté des quatre tracés qu'a présentés le maître d'ouvrage, d'autres sont venus de la part d'entre vous et en particulier trois tracés alternatifs. Il y a eu également des études complémentaires qui sont des documents qui peuvent aller jusqu'à 50 pages, dont je dirai tout à l'heure ce que nous pensons. Je voulais le signaler tout de suite. S'agissant des tracés complémentaires, je voudrais rappeler que l'un d'entre eux a été présenté il y a quelques jours et il vient de l'Association des amis de la forêt de Port Royal. Cette association a présenté un projet à

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
l'Assemblée intéressant, très étudié, qui figurera parmi les documents du débat et donnera lieu à une réponse du maître d'ouvrage dans la soirée.

D'autre part, nous avons reçu deux propositions de tracés alternatifs, différents de ceux du maître d'ouvrage. L'un est présenté par Monsieur Michel Guianvarch et, s'il est là, je vais lui demander s'il peut nous consacrer pas plus de 5 minutes. Monsieur Guianvarch, vous avez la parole. Venez vite, s'il vous plaît ! Très bien ! Monsieur Guianvarch a présenté un autre projet de tracé et il est normal que nous lui demandions, en faisant vite, de nous le présenter ! A vous !

## Les solutions alternatives

### **.I Tracé alternatif nord-ouest**

**Michel GUIANVARCH**

Bonsoir. Je me présente : Michel Guianvarch, je suis habitant de Trappes puis de Montigny depuis plus de 50 ans. Tout d'abord, je voudrais remercier le Président Carrère qui m'a demandé de bien vouloir vous présenter cette alternative. Il s'agit d'une variante nord-ouest qui est évoquée depuis plus de 2 mois par de nombreux habitants et la CNDP. Elle n'a jamais à ma connaissance été montrée au public avec une carte, bien que la Commission ait demandé au maître d'ouvrage de l'étudier. Cela me semble trop tard mais il me paraissait honnête vis-à-vis du public, qui a de nombreuses fois demandé si les quatre Familles de tracés étaient intangibles, qu'on lui montre enfin cette variante qui semble évidente pour beaucoup de gens. Je précise que le maître d'ouvrage en a récemment publié une étude sommaire sur Internet mais tout le monde n'a pas Internet.

Je vous présente maintenant cette variante. Depuis des dizaines d'années, chaque agglomération, du plus petit village à la plus grande ville, cherche à désengorger son centre ville en créant une rocade de contournement permettant d'évacuer tout le trafic de transit. Or, aujourd'hui, on nous propose encore trois Familles de tracés médians à travers les centres villes et un tracé sud par le Vallon du Pommeret qui n'a rien de rural puisqu'un tiers de sa longueur traverse Montigny. *Applaudissements.* Il est donc étonnant pour beaucoup de gens qu'un tracé en rocade nord-ouest ne leur ait jamais été montré, tracé qui semble évident puisque la moitié de ce tracé au nord, par l'A12, est déjà existant et à quatre voies jusqu'à Dreux. Il ne resterait à construire qu'une transversale nord-sud à travers bois et champs qui relierait la Nationale 12 à la sortie de Jouars Pontchartrain jusqu'à l'A10. C'est la solution qui est ici. L'avantage de cette solution est qu'elle semble faisable à moindre coût et à moindre délai de réalisation, les économies réalisées permettant d'améliorer la Nationale 10 et aussi, peut-être, de terminer la RN12 pour finir de la relier à la RN10. Plus aucune des agglomérations ne serait massacrée par les tracés envisagés, de Montigny aux Essarts en passant par Trappes, La Verrière, le Mesnil Saint-Denis, Coignières et Lévis-Saint-Nom. Vous n'êtes peut-être pas d'accord mais cela rendrait inutiles les débats interminables en cours puisque chaque agglomération visée ne chercherait plus à « passer la patate chaude au voisin »...

*Applaudissements.*

Il y aurait donc émergence possible d'un consensus entre toutes ces communes. Mais on peut rêver !

*Applaudissements.*

L'autre avantage est la création d'une transversale nord-sud qui peut être utile en cas de futur projet nord-sud. C'est un des inconvénients. Evidemment, les habitants de Tremblay-sur-Mauldre ainsi que ceux de Saint Rémi l'Honoré ne seraient pas d'accord, bien que cette transversale passerait à plus d'un kilomètre de chez eux à travers bois et champs. On pourrait aménager cette transversale intelligemment en tranchée couverte. Deuxième inconvénient, cette saignée à travers bois et champs aurait des impacts sur l'environnement et le paysage. Est-ce que, pour le moment, la forêt et les bois sont communaux et accessibles aux riverains, ou privés et inaccessibles parce que fortement clôturés ? Ca, je ne sais pas. Il me semble quand même que cet impact sur

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
l'environnement serait beaucoup plus faible qu'avec le tracé par le Vallon du Pommeret. A ce sujet, le viaduc envisagé serait qualifié de splendide s'il ressemblait au viaduc de Millau mais on peut préférer le panorama de Millau sans le viaduc, comme il était à l'origine.

*Applaudissements.*

Alors, quel est le coût d'une telle variante ? Le maître d'ouvrage vient de la chiffrer à 420 millions d'euros, aménagement compris, ce qui la situe près de l'estimation originale de la solution Vallon du Pommeret de 350 millions d'euros et très loin des trois autres Familles par la Nationale 10 allant jusqu'à 1 310 millions d'euros. Cette variante semble réaliste. La DDE a estimé dans son étude qu'elle n'apportait pas d'avantages décisifs mais une étude approfondie devrait être consacrée à la comparaison des Familles 4 (Vallon du Pommeret) et 5, plutôt qu'aux trois autres tracés surréalistes et que j'ai appelé « repoussoirs ».

En aparté, les travaux de désensablement du Mont Saint-michel qui vont durer dix ans sont qualifiés de « pharaoniques » pour un coût de seulement 150 millions d'euros, c'est-à-dire la moitié, le tiers ou le quart de ce dont on est en train de parler. Il me semble que la variante ouest qu'il vient d'étudier et de chiffrer n'est pas celle que j'ai proposée ici. La leur me semble plus compliquée puisqu'elle passerait plus à l'ouest entre Bazoches et Les Mesnuls. C'est à confirmer par la DDE.

A propos de l'évaluation des quatre Familles en l'état, mes questions à la DDE sont les suivantes : l'étude comparative des quatre solutions promise lors de la réunion du 22 mai à La Verrière, n'a à ma connaissance jamais été présentée au public. Peut-être le sera-t-elle ce soir. D'où mes questions. Premièrement, quel degré de confiance et de fiabilité à accorder au chiffrage préliminaire donné dans la brochure de présentation du débat public ? Est-ce que, grâce au débat public, ces chiffres ont été affinés et certainement augmentés pour tenir compte des nombreuses demandes du public ? Sinon, si la DDE s'en tenait à ses chiffres préliminaires, cela voudrait dire que les remarques du public ne sont pas prises en compte. Troisième question, que contiennent réellement ces chiffres ?

**Gilbert CARRERE**

Pardonnez-moi, veuillez présenter votre projet mais ne posez pas trop de questions ! Allez-y vite !  
Oui, c'est comme ça !

**Michel GUIANVARCH**

Puisque l'on n'a pas vu leur détail, nous voudrions le chiffrage des aménagements, du viaduc, des protections environnementales diverses et des échangeurs. Il semble que l'on découvre seulement maintenant l'envergure des trois échangeurs.

En conclusion, à ce stade final du débat, le public attend du maître d'ouvrage une transparence totale dans sa comparaison des diverses solutions, c'est-à-dire un dossier comparatif détaillé complet et digne de ce nom, surtout que tout ce qui a été chiffré amènera très probablement des dépassements d'au minimum 50 %. N'oublions pas que ce dossier final sera remis au Ministère.

Je vous remercie et j'espère que je n'ai pas été trop long.

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Un autre itinéraire alternatif qui est présenté cette fois-ci par la CODESQY qui est la Commission du Développement de l'Agglomération... Monsieur, assez-vous s'il vous plaît ! Monsieur, vous n'avez pas la parole ! Asseyez-vous s'il vous plaît ! Est-ce la CODESQY est représentée ? Bon, il y a un tracé hybride présenté par la CODESQY qui sera à votre disposition en lecture puisque son ou ses auteurs ne sont pas là. Nous avons une étude complémentaire parmi d'autres qui est arrivée un peu tardivement et qui émane de Montigny, du Parc Naturel Régional. C'est Monsieur Jean-Paul André, Maire adjoint de Montigny, qui va la présenter. Je lui donne la parole en lui demandant de bien vouloir être synthétique ! Monsieur André n'a besoin que de deux minutes, c'est parfait ! Non, Madame, excusez-moi... Bon, c'est comme vous voulez, mais c'est deux minutes.

## **.II Le réaménagement de la RN10**

**Evelyne AUBERT**

Pour vous présenter ce dur exercice que nous allons écourter pour respecter le temps de parole de chacun, nous nous sommes mis à deux pour parler de cette étude de réaménagement de la RN10. Pourquoi la présenter maintenant et pourquoi avoir fait faire cette étude ? Au vu du dossier du maître d'ouvrage, nous avons constaté que les tracés 1A et 1B ne correspondaient pas aux aspirations et aux besoins qui étaient nécessaires pour la RN10. Lorsque nous avons eu la disposition de ce dossier début mars comme vous, nous avons fait part de notre étonnement au maître d'ouvrage qui nous a indiqué que ces deux tracés - Monsieur Labrousse, ce sont vos termes - « bornaient les champs du possible ». La commune de Montigny-le-Bretonneux et le Parc Régional ont alors passé une convention, ils ont fait les appels d'offre nécessaires afin de faire réaliser une étude pour s'insérer dans ces champs du possible. La consultation a été lancée dans le respect de toutes les procédures légales et, fin mars, un bureau d'études a été désigné. Il s'agit du Cabinet Archi Urba qui présente l'avantage de très bien connaître le tissu urbain local et notamment, celui de Trappes. Cela nous a permis de travailler à marche forcée et je tiens à remercier ce Cabinet ici qui a fait un travail rapide et compétent. Ce Cabinet est donc un Cabinet d'urbanistes et ce que nous allons vous présenter maintenant ne relève pas d'élucubrations d'élus qui veulent se faire plaisir mais réellement d'un travail de spécialistes de l'aménagement urbain.

Ils ont commencé par faire l'état des lieux de la RN10 et on constate que cette situation est issue d'une histoire chaotique et non d'une organisation pensée du développement urbain. Lorsque l'on regarde le tissu de la RN10 longé par la ligne SNCF, on constate qu'il n'y a que neuf passages possibles et qu'ils sont répartis de façon surprenante. Il y en a trois sur Saint-Quentin-en-Yvelines, alors qu'il s'agit de la zone la plus dense et quatre sur Les Essarts qui est une partie un petit peu moins peuplée. Aujourd'hui, le fonctionnement et la capacité de la RN10 souffrent de cet héritage avec, dans certaines sections, des espacements de carrefour très proches et parfois distants de moins de 500 mètres qui perturbent le fonctionnement de la route nationale et se bloquent les uns et les autres. Vous connaissez tous ce secteur avec, pour mémoire, le carrefour de Coignières, celui de Fontaine et celui un petit peu plus loin sur l'ancienne cave d'Auchan. Ce sont des zones à caractère autoroutier avec des échangeurs à niveau et une exploitation extrêmement hétérogène avec des limitations de vitesse qui varient de 70 à 90 kilomètres/heure, voire 110 kilomètres/heure, ce qui fait que l'automobiliste ne sait jamais dans quel tissu il se situe. Donc la constatation faite par ce Cabinet est que l'amélioration de la RN10 passe par une rationalisation de son exploitation et une meilleure organisation des échanges. Je vais laisser la parole à Jean-Paul André pour vous parler des trafics et des aspects techniques.

**Jean-Paul ANDRE**

N'applaudissez pas ! Vous prenez sur mon temps de parole ! Ce que vous voyez là, ce ne sont pas des élucubrations, mais des tableaux de l'IAURIF en 1998 et 2002. On s'aperçoit qu'il y a une stagnation, voire une diminution des trafics absolument partout. La seule qui augmente, c'est l'autoroute A12. Pourquoi ? Parce que l'on en a modifié la configuration et on a ajouté des voies. Les experts à la réunion du 30 mai à Maurepas l'ont bien expliqué. Toute capacité supplémentaire crée un trafic induit. Ce constat de l'affaiblissement des trafics se fait sur l'ensemble des Yvelines. Les cartes que vous voyez là émanent du Conseil Général des Yvelines. S'il vous plaît, ne coupez pas la parole ! Monsieur Espina, merci de déstabiliser ! Il y a une diminution sur les nationales et encore plus sur les départementales. Concernant l'ensemble de la région parisienne, vous avez la carte et tout ce qui est en bleu concerne des diminutions de trafic.

On retiendra enfin qu'avec la réorganisation du temps de travail et les 35 heures, le cycle de mobilité pendulaire habituellement pris en compte est remis en cause. Le trafic sur la RN10 concerne 80 % des échanges locaux et ils ne se reporteront pas ou peu sur une nouvelle infrastructure. Le besoin concerne l'amélioration du trafic d'échanges sur la RN10 plutôt que dans la création d'une voie autoroutière.

Les temps de parcours ont souvent été évoqués. En fait, pour le circuit concerné, du Perray à l'A12 existante, il y a 19 minutes en heure de pointe et 11 minutes en heure creuse un dimanche matin. Ces deux mesures ont été faites entre le 24 avril et le 3 mai. Par le Vallon du Pommeret, avec 18 kilomètres de long et une vitesse moyenne de 105 kilomètres/heure, la durée du parcours serait de 10 minutes et 18 secondes. Sur un RN10 aménagée telle qu'on vous la propose dans ce document, exploitée avec des carrefours dénivelés à une vitesse moyenne de 70 kilomètres/heure cohérente sur l'ensemble du trajet, le temps de parcours serait de 12 minutes 51 secondes. Cela fait deux minutes 30 d'écart et un gain sur la situation actuelle de 6 minutes.

**Evelyne AUBERT**

C'est donc à partir de ces données...

**Gilbert CARRERE**

Excusez-moi, mais si vous tenez plus de 5 minutes, je coupe le micro !

*Contestations.*

**Evelyne AUBERT**

La diversité du sol traversé ne justifie pas l'enfouissement sur 15 kilomètres. Nous avons donc travaillé avec ce Cabinet sur des séquences d'aménagement qui sont finement étudiées en fonction du contexte. La présente carte vous présente ces différentes sections et leur mode d'aménagement...

**Gilbert CARRERE**

Vous avez encore trois minutes, Monsieur et Madame !

**Jean-Paul ANDRE**

Vous voyez sur ce visu les différents profils qui sont proposés en fonction des zones rencontrées. On reste à niveau lorsqu'il n'y a pas d'urbanisation et on met en voies couvertes dans les zones urbaines et dans les zones très urbanisées, on propose de couvrir l'ensemble de la Nationale pour transformer ce qui est une coupure actuelle en couture entre les zones traversées. Ces travaux sont possibles. On nous a dit qu'il n'y avait pas assez de largeur dans l'emprise pour faire les travaux mais il y a à l'heure actuelle des choses prévues par la DDE à Trappes. Il faut minimum 25 mètres pour faire les travaux et vous voyez sur cette carte, que sur l'ensemble du tracé nous sommes toujours à 25 mètres, voire beaucoup plus. La conclusion à Evelyne Aubert.

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît !

**Evelyne AUBERT**

En conclusion – je vais l'écouter – comme on a pu le constater tout au long du débat, les inquiétudes de la population se situent au niveau de la santé, de la réduction des nuisances, de l'amélioration des transports en commun et des modes de déplacement doux, de l'augmentation du trafic des poids lourds, de la préservation de l'environnement et du cadre de vie. Tous les tracés en tracé neuf, induisent une traversée de milieu densément urbanisé aussi bien à Montigny-le-Bretonneux qu'à La Verrière ou Le Mesnil Saint-Denis ou encore, la déchirure du Parc Naturel. Ils induisent une coupure supplémentaire à quelques mètres de la présente Nationale 10 qui entraînerait inévitablement un accroissement de bruit et de pollution. La création de ce nouvel axe attirerait de nouveaux trafics comme cela a été évoqué par les experts lors de la réunion du 30 mai dernier. Le trafic de la RN10 restera, qu'on le veuille ou non, supérieur à 40 000 véhicules par jour. C'est donc l'aménagement sur mesure de la RN10...

**Gilbert CARRERE**

Madame Aubert, je vous coupe la parole ! Pardonnez-moi, mais vous avez dépassé le temps depuis longtemps !

*Sifflements.*

Il faut savoir qu'une réunion comme celle-ci, c'est le respect des conventions et je me sens responsable de la conduite de cette réunion ; je le ferai jusqu'au bout ! Ne vous fatiguez pas !

Nous avons donc cette étude complémentaire. Je signale également qu'il y avait cette étude de la Chambre de Commerce de l'Agriculture mais elle est arrivée hier. Le Conseil Régional a annoncé une étude complémentaire que nous n'avons pas encore. Par conséquent, nous pouvons demander au maître d'ouvrage et à Monsieur Labrousse s'il a quelques observations à faire très rapidement en réponse au tracé complémentaire ou à l'étude. S'il vous plaît ! Allez, Monsieur Labrousse, rapidement ! Allez, allez-y !

**Michel LABROUSSE**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. On va aller directement sur les tableaux de synthèse que nous avons réalisés sur les trois présentations qui ont été faites. Tout d'abord, de manière très synthétique, sur la solution qui vient d'être présentée, je confirme qu'il s'agit d'une solution qui s'inscrit entre le scénario 1A et 1B. Nous avons en effet suggéré que les aménagements de la RN10 pouvaient s'inscrire entre ces deux types d'aménagements qui bornent les champs du possible techniquement et financièrement. J'ai noté que dans l'analyse rapide que nous avons pu faire de ce dossier qu'un grand nombre d'hypothèses et de données du maître d'ouvrage étaient reprises, notamment sur la structure du trafic, par exemple le fait qu'il s'agit principalement d'un trafic d'échanges et non d'une prépondérance d'une trafic de transit. L'aménagement devait donc servir à l'aménagement de la zone. Je note que le profil qui est proposé est à deux fois deux voies. Il a été exposé quelles sont les raisons en terme d'insertion. Je me contente ici de rappeler que cette capacité n'est pas suffisante pour régler les problèmes de circulation que le maître d'ouvrage a analysés pour la Nationale 10. Il y aurait donc toujours, d'une manière ou d'une autre, de la congestion sur les voies locales. Le coût est de 890 millions d'euros. Si l'on déduit ce qui a été déjà fait, nous retrouvons le coût de 710 millions d'euros qui a été évoqué tout à l'heure et si nous voulions faire la comparaison avec les autres Familles, il faut normalement faire la déduction sur les autres tracés.

Voilà donc, de manière très rapide, l'analyse que nous avons faite de ce tracé qui s'inscrit dans la Famille « transformation de la RN10 ».

Toujours pour être très bref, Monsieur le Président, nous allons aller ensuite sur le tableau de synthèse. Pour la Famille 5 qui a été présentée par Monsieur Guianvarch - que je salue à cette occasion -, nous avons lu ses contributions avec intérêt. Il a indiqué que le maître d'ouvrage avait déposé un dossier d'étude et nous avons noté qu'il l'avait lu. Nous avons effectivement indiqué dans cette analyse que le tracé n'offre pas d'avantages décisifs sur les autres Familles. Je vais peut-être pour l'illustrer passer une vue tout à l'heure. Les problèmes sont de même nature parce qu'ils consisteraient sur la Nationale 12 à venir ajouter un trafic supplémentaire. Monsieur Goron, tout à l'heure souhaitait intervenir. Monsieur Goron est souvent intervenu au cours de ce débat pour indiquer qu'il y avait déjà 80 000 véhicules à Bois d'Arcy au droit du quartier de la Tremblay et les 15 000 ou 17 000 véhicules supplémentaires viendraient aggraver la situation qu'il nous a souvent exposée au cours de ce débat. Il faudrait donc faire un aménagement de la RN12 avec des inconvénients le long de certains quartiers d'habitations qui sont moins importants que pour la Nationale 10 mais qui couvrent des populations aussi importantes que celles que l'on a sur les tracés médians. Il faudrait aussi réaliser un tracé dans un milieu naturel qui a de très grandes qualités entre Jouars Pontchartrain et Les Essarts le Roi. Ce serait un tracé qui aurait une utilité moindre pour les usagers parce que la distance, le temps de parcours et la consommation d'essence sont des éléments importants, également pour des questions environnementales. Là, l'allongement de trajet serait de 8 kilomètres.

On va revenir sur la synthèse, si vous voulez. Le coût est effectivement estimé à 450 millions d'euros. Nous avons appliqué les mêmes ratios qui ont servi au calcul de nos tracés. Bien évidemment, si les Familles qui sont présentées par le maître d'ouvrage devaient être améliorées, cela conduirait à une réévaluation des coûts et ce coût-là devrait être réestimé de la même manière. Je voudrais, s'il vous plaît, que l'on montre le fond de carte IGN... On va rester quelques instants sur celle-ci pour retrouver la RN12 et la variante par la R12 qui a été suggérée. Je rappelle qu'elle avait été étudiée dès les années 1986 mais elle a été ensuite écartée de la concertation. C'est la raison pour laquelle elle n'est pas revenue mais nous avons des dossiers d'études. Ensuite, vous avez là le tracé et les deux fuseaux dans lesquels on pourrait inscrire une liaison entre la RN10 et la

RN12 comme le suggère Monsieur Guianvarch. Cela ne pourrait se faire que de part et d'autre de Saint Rémi l'Honoré, soit comme c'était montré sur le fond de plan de Monsieur Guianvarch en prenant en enfilade la Haute Vallée de la Mauldre et en passant à proximité de communes et près d'un secteur boisé, soit en utilisant l'itinéraire près de la ligne à haute tension qui présente l'inconvénient de traverser la forêt de Rambouillet et de passer à proximité des communes de ce secteur. Il y a une rupture de pente car nous partirions d'un plateau à 70 mètres d'altitude pour descendre ensuite dans la vallée. Ce qui est suggéré, c'est de passer le long de la ligne à haute tension avec une forte pente et l'ouvrage ressemblerait à la descente de la RN12 lorsque l'on descend la colline pour aller vers Jouars Pontchartrain, pour ceux qui connaissent le site.

Pour conclure, Monsieur le Président, je vais à la synthèse sur la Famille qui a été présentée par l'Association des amis de la forêt de Port Royal. C'est une étude qui nous a séduite parce qu'elle est dans les logiques de tracés que nous avons exposés le 22 mai dernier, avec la recherche d'emprise et la recherche de solutions pour diminuer les nuisances, notamment dans le milieu urbain. Cependant, c'est un tracé qui présente un certain nombre de contraintes techniques (que je ne peux exposer au vu du temps qui m'est imparti) qui, de notre point de vue, ont été sous-estimées. Mais, j'ai envie de dire que c'est normal puisque l'auteur de la proposition a fait une étude d'insertion et non encore une étude routière. Il y a en particulier un double franchissement de voies ferrées à réaliser qui nécessite des tranchées couvertes. De manière plus générale, il nécessite des ouvrages assez compliqués le long de l'itinéraire. Même si cela est moins aigu que sur certains tracés, il y aurait cette nécessité de maintenir des circulations et des dessertes locales avec la réalisation de ces tranchées couvertes. Les auteurs prévoient un aménagement de la RN10 et je n'y reviens pas. C'est une solution avec un coût élevé. Nous n'avons pas retrouvé la présence ou la localisation de diffuseurs et nous aimerions comprendre de quelle manière cela pourrait participer à la desserte des zones d'activités comme c'est suggéré dans le dossier.

Globalement, c'est une solution qui correspond à une logique et sur laquelle il faudrait encore avoir des échanges pour des éclaircissements techniques. J'ai terminé, Monsieur le Président.

### **Gilbert CARRERE**

Bien ! Mesdames et Messieurs, la Commission a reçu un lot abondant de questions écrites. Je suis en train de les regarder et je verrai si je donne la parole à tel ou tel. Est-ce qu'il y a deux personnes qui veulent bien intervenir sur le sujet qui vient d'être évoqué ? Je ne peux pas donner la parole à plus de deux personnes, mais si elles se décident maintenant, c'est pour elles ! Alors ? S'il vous plaît ! Oui, Monsieur, allez-y !

### **Jean-Luc OURGAUD**

Jean-Luc Ourgaud, de Montigny. Je suis adjoint au Maire de Montigny, mais je vais poser la question en tant que simple citoyen. D'abord, quand j'entends dire que, sur la solution présentée par Monsieur Guianvarch, il y aurait un problème de hauteur de plateau et que vous nous opposez la Nationale 12 à Pontchartrain, qui a réalisé la Nationale 12, si ce n'est vous ? Je vous oppose le même argument et si les pentes vous inquiètent, allez voir l'autoroute A71 en Auvergne !

Je suis très content que Monsieur Guianvarch ait présenté ce projet. J'avais moi-même fait cette proposition sans l'avoir étayée comme Monsieur Guianvarch et je ne comprends pas pourquoi cette solution n'est pas plus étudiée. En fait, tout axe qui passerait par Montigny et notamment les

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 échangeurs, le Président du Conseil nous en a parlé mais il est d'ailleurs déjà parti, ce qui prouve son intérêt pour le débat...

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, s'il vous plaît !

**Jean-Luc OURGAUD**

Monsieur le Président, je termine ma question !

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, vous êtes un élu et vous ne mettez pas en cause les élus comme ça ! Ce n'est pas bien !

**Jean-Luc OURGAUD**

Je ne parle pas en tant qu'élu mais en tant qu'Ignymontain ! On nous oppose le développement économique, on nous a donné beaucoup de chiffres mais, pour l'instant, personne n'a été vraiment convaincu. Je voudrais savoir pourquoi le département des Yvelines a un RD36 qui est aménagé en deux fois deux voies carrément jusqu'au croisement de Châteaufort et pourquoi le département de l'Essonne est toujours en deux fois deux voies pour aller à Saclay ? Et, là, on nous parle de développement économique ? Je pose la question au maître d'ouvrage : est-ce que, si cet axe était amené à être réalisé, vous avez l'engagement de vos collègues de l'Essonne de réaliser une deux fois deux voies ?

**Gilbert CARRERE**

Très bien. Merci, Monsieur.

**Un intervenant**

Je vais répondre très vite, même si c'est plutôt au Président du Conseil Général de l'Essonne de le faire et non au maître d'ouvrage. La réponse est claire aujourd'hui et très claire, c'est « oui » !

**Gilbert CARRERE**

Deuxième question. Oui, rapidement !

**Monsieur BONY**

Je vais essayer de faire rapide. J'ai essayé quand même d'imprimer l'étude qui a été faite par Montigny-le-Bretonneux et le Parc Naturel de Chevreuse.

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, annoncez-vous, s'il vous plaît !

**Monsieur BONY**

Je suis Monsieur Bony, de Trappes. Première chose, j'ai 25 ans et je ne sais pas si c'est adulte de siffler à chaque fois que l'on ne comprend pas l'expression des autres. Je suis surpris ! D'accord ?

L'introduction de l'étude commence par le fait que la principale justification du projet d'aménagement de l'A12 pour ses auteurs consiste à absorber une augmentation du nombre de poids lourds et notamment une circulation liée à la phase active de la mise en œuvre de l'O.I.N. Je ne crois absolument pas que l'A12 soit liée à l'O.I.N. ! L'A12 est là parce que l'on a un problème sur la RN10 et l'O.I.N. est un élément qui est intervenu en cours de débat. On n'est pas là non plus pour parler de poids lourds et de transit transeuropéen alors que l'on a prouvé sur 13 débats qu'il n'y en avait pas !

**Gilbert CARRERE**

Alors, posez votre question !

**Monsieur BONY**

Attendez ! J'aimerais aussi apporter des contradictions sur ce qui est prouvé. On ne peut pas arriver à parler sinon ! D'accord ? On nous sous-entend aussi qu'en réaménageant la Nationale 10 on améliore les accès aux transports en commun ! C'est faux ! L'autoroute A12 permet, avec un tracé 3C, de dévier la circulation. C'est en réaménageant la Nationale 10 en un vrai boulevard urbain avec des intersections que l'on pourra permettre aux habitants d'accéder aux communes, sachant qu'en général, les habitations sont situées du côté opposé à la gare, par rapport à la Nationale 10.

Ensuite, l'étude part du fait que, dans la Communauté d'agglomération, la population ne va pas augmenter. Sur la ville de Trappes, il y a énormément de zones d'habitations qui sont construites. Les villes de La Verrière et de Trappes ont été sinistrées, à cause de trop grands parcs de HLM A partir de maintenant, grâce au G.P.V. (Grand Projet de Ville), nous avons beaucoup de logements neufs et c'est grâce à ces logements neufs que nous avons de la population en plus. Qui dit population supplémentaire, dit trafic en plus.

Enfin, on en a marre d'entendre que les gens vont se rabattre sur les transports en commun. J'utilise tous les jours la ligne La Verrière-La Défense et cette ligne est saturée ! Nombre de personnes sont venues de RFF et de la SNCF pour dire, qu'à l'heure actuelle et dans les dix prochaines années, il ne serait rien fait ! On laisse attendre tous les habitants en leur disant que l'on va développer les transports en commun mais il n'y a aucun débat public sur les transports en commun. Si dans 15 ans, nous avons le même avenir, que va-t-il advenir de nous ? Voilà !

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Nous avons au premier rang ici trois membres du Parlement que je salue. Je leur demande si elles souhaitent intervenir, rapidement si elles le peuvent, dans l'ordre qu'elles veulent. Madame Boutin ? S'il vous plaît !

*Sifflements.*

S'il vous plaît ! Ecoutez ! Madame ? Vous avez déposé une contribution, vous allez sans doute nous en donner la synthèse ?

## **Interventions des Parlementaires**

**Christine BOUTIN**  
**Députée des Yvelines**

Absolument, Monsieur Le Préfet. Je vous remercie beaucoup de me donner la parole et je vais être aussi brève que possible. Si l'utilité de ce débat a permis à tous de s'exprimer, il semble qu'à l'issue de ces confrontations, la globalité des enjeux n'a pas été suffisamment abordée. Si j'interviens ce soir, c'est en qualité de Députée de la 10<sup>ème</sup> circonscription des Yvelines que j'ai l'honneur de représenter depuis de très nombreuses années à l'Assemblée Nationale. Nul ne peut contester que la traversée de Trappes et que les engorgements de la Nationale 10 entre les Essarts le Roi et l'A12 sont insupportables, à la fois pour les habitants riverains mais aussi pour les automobilistes qui empruntent cette voie. Toutefois, il conviendrait de préciser si cet indispensable prolongement de l'A12 s'inscrit pour résoudre des problèmes locaux ou, au contraire, participe au projet qui ne dit pas son nom, de contournement de l'ouest parisien par une quatrième rocade !

*Applaudissements.*

La question se justifie particulièrement pour le Sud Yvelines, si l'on examine les projets d'aménagement routiers qui sont actuellement prévus dans toute la zone rurale. Vous verrez dans la contribution qui sera sur le site du débat public, le détail de ces projets. Toutefois, vous connaissez bien le département des Yvelines. Il y a actuellement un aménagement de la RN191 qui a été présenté comme un simple aménagement sécuritaire alors qu'il recueille toutes les caractéristiques d'une voie autoroutière. Au nord, les projets d'aménagement de la Vallée de la Mauldre sont également à deux fois deux voies. Entre la Nationale 12 et la Nationale 10, le projet qui a été présenté par l'un d'entre nous ce soir existe dans les cartons depuis fort longtemps. Et je puis vous dire que comme Conseiller Général du Canton de Rambouillet, lorsque je l'ai présenté en 1984, il avait été refusé justement parce que les habitants de ce Canton – excusez-les – n'avaient pas voulu de ce tronçon. Nous avons été obligés de rétablir le tracé entre la Nationale 12 et la Nationale 10. Ces projets routiers sont présentés aujourd'hui comme étant des solutions à des problèmes locaux : saturation de la RN10, vie impossible pour les riverains de cette même Nationale à Trappes, sécurisation par la traversée de la RN191.

Comment ne pas voir, Monsieur Le Préfet, qu'à petits pas se réalise un axe de contournement de Paris par l'ouest. Vous parliez, Monsieur Cadalbert, d'aménagement du territoire. Il s'agit bien

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 d'aménagement du territoire ! L'hypothèse d'une quatrième rocade à l'ouest de Paris est-elle fondée ? Je passe sur les éléments que vous pourrez trouver sur le site. Il est évident que ces grandes voies et ces grands projets qui sont en train de se faire sur la Mauldre augmenteront le trafic dans notre Département. Du reste, la lecture des documents de la DDE des Yvelines confirme l'interrogation. En effet, ils indiquent, je cite : « *A l'échelle nationale, les liaisons par l'A12 entre l'A12 et l'A10 constituent un axe de contournement de l'agglomération de première importance pour capter le trafic de transit nord-sud que l'axe A6-A10 ne suffit pas d'aborder (CQFD)* ». Conclusion, le prolongement de l'A12, quel qu'en soit le tracé, s'inscrit, contrairement à ce que l'on nous a présenté depuis des années, non pas comme un aménagement local mais bien comme un projet structurant à intérêt national qui aurait pour conséquence d'accroître le trafic routier sur l'ensemble du territoire Sud Yvelines. Sans méconnaître la demande de certains acteurs économiques pour accroître la fluidité du trafic dans les Yvelines, nous savons également que l'implantation des entreprises dans notre Département résulte de l'image positive que lui donne la qualité de l'environnement dans la zone sud du Département.

*Applaudissements.*

Nul ne peut contester que la création de routes, voire d'autoroutes, entraîne l'urbanisation et par voie de conséquence, l'affaiblissement de l'image de notre Département qui, jusqu'ici, était très porteuse. Comment ne pas voir que l'aménagement de la RN192, certes très loin d'ici, en cohérence avec les autres infrastructures que je vous ai précitées, facilite le retour du projet d'aéroport international de Beauvillier, ruinant définitivement l'identité rurale du département des Yvelines.

*Applaudissements.*

Tous ces éléments m'amènent à émettre les plus grandes réserves sur un projet dont la finalité ne serait pas clairement exprimée, voire cachée. Nous sommes des citoyens responsables ! Nous avons besoin de savoir la vérité et que l'on ne nous cache pas les enjeux ! Je demande donc à la Commission particulière du débat public d'émettre un avis qui tienne compte de cette éventuelle infrastructure de contournement de l'ouest de Paris, dont nul ne peut nier la vraisemblable réalité et dont les conséquences pour notre territoire seraient énormes. Pour ma part, je refuse l'hypothèse d'une quatrième rocade passant par les Yvelines, ainsi que tous les projets qui y participeraient. Je vous remercie.

*Applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Je suis un peu désolé de dire, Madame Boutin, que la Commission particulière de débat public ne donne pas d'avis ! Madame Pecresse, qui a, je le reconnais, fidèlement suivi nos réunions dans la discrétion. S'il vous plaît !

**Valérie PECRESSE**

**Députée des Yvelines**

Je crois que chacun ici connaît mon opinion sur la question qui est posée par la Commission particulière du débat public, parce qu'au fil des réunions de la Commission, je l'ai exprimée par petites touches. Je me devais de la synthétiser devant vous ce soir pour que chacun sache ce qu'il en est.

Alors, la situation actuelle d'engorgement et les nuisances intolérables causées aux riverains de la Nationale 10, obligent les décideurs publics, les élus locaux et l'Etat à trouver au plus vite une solution durable. L'aménagement de la Nationale 10 me paraît, de loin, la meilleure solution, conformément à l'étude réalisée par la ville de Montigny-le-Bretonneux et par le Parc Naturel Régional. Je redoute que le prolongement de l'A12 ne conduise en réalité qu'à dédoubler les nuisances et ne se fasse qu'au détriment même des riverains de la Nationale 10 qui en attendent tant ! Ils vont se retrouver en réalité, au bout du compte, coincés entre une RN10 qui gardera 40 000 véhicules par jour et une autoroute A12.

Voilà ma position mais il est largement question de tout cela dans toutes les contributions du Parc Naturel Régional dont je soutiens et je partage l'ensemble des positions.

Aujourd'hui, je voulais aborder un point particulier du débat qui n'a pas été sérieusement traité au cours des 13 réunions. J'ai fourni une contribution à la Commission aujourd'hui pour en parler. Là, je parlerai en tant que Maître des Requêtes au Conseil d'Etat et ancien Commissaire du Gouvernement. Je poserai une question que l'on n'a pas vraiment posée dans ce débat, c'est celle-ci : « *Le déclassement du Vallon du Pommeret est-il sérieusement envisageable ?* »

D'abord, quelles sont les règles applicables pour déclasser un site classé ? Il y a un avis du Conseil d'Etat de 1991 qui rappelle la procédure : il faut un avis de la Commission des sites et il faut un avis du Conseil d'Etat. Alors, quels sont les cas connus de déclassement ? Eh bien, j'en n'ai trouvé aucun. Dans les manuels de droit, on cite comme seuls exemples le cas d'un arbre qui aurait été frappé par la foudre et le cas d'un château qui aurait été incendié et rasé. Attendez ! On n'a jamais déclassé un Vallon pour faire passer une autoroute ! Je vois à la vivacité des réactions que je suscite, que je dis la vérité car il n'y a que la vérité qui blesse !

*Applaudissements.*

Laissez-moi finir mon argumentation ! Cela ne signifie pas que l'on ne peut pas le déclasser. La jurisprudence dit qu'il faut un intérêt public supérieur à celui de la protection. C'est là que le déclassement du Vallon du Pommeret me paraît devenir extrêmement hypothétique pour plusieurs raisons. D'abord, il faut voir ce qu'est le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse et ses particularités. Le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse a été classé en 1980, c'est-à-dire il y a très peu de temps. C'est le plus petit parc naturel de France et c'est un parc qui a été classé en site naturel pittoresque. Pourquoi ? Pour quelle raison ? Pour résister à la pression de l'urbanisation qui s'exerce sur la partie sud de l'Ile-de-France depuis plus de 20 ans, pour assurer l'équilibre et la complémentarité des territoires entre des zones naturelles et des zones urbaines qui doivent former un tissu équilibré et pour permettre au Département de garder toutes ses caractéristiques de campagne près de Paris. Je rejoins ce qu'a dit Christine.

J'ajoute que l'exemplarité du fonctionnement du Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse est telle, avec le travail des habitants et des élus au fil des temps, qu'aujourd'hui tout le monde demande à

rentrer dans ce Parc, que ce soit les communes au sud ou les communes à l'ouest. La question est de savoir si les motifs qui ont conduit au classement du Parc Naturel en 1980 ont disparu ou pas. Est-ce qu'ils ont disparu ? Non, ils sont encore plus présents aujourd'hui. Quand on nous annonce les travaux d'intérêt national sur le Plateau de Saclay, quand on nous annonce l'urbanisation du Plateau de Satory sur Versailles, quand on nous annonce la création et l'expansion d'un certain nombre de zones d'activités le long de la RN10, on voit bien que la pression de l'urbanisation ne fait que se renforcer ! La protection des Parcs Naturels Régionaux et de toutes les coupures vertes dans les Yvelines est fondamentale si nous voulons garder le caractère de notre Département. Alors, si vous préférez habiter dans les Hauts-de-Seine, dans une banlieue verte coupée d'infrastructures, c'est un choix mais c'est un choix qu'il faut que l'on pose. Je crois que les motifs qui ont précédés les raisons du classement du Parc en 1981 sont des motifs qui sont toujours plus d'actualité.

Alors, ensuite, il y a la Charte de l'Environnement. Excusez-moi, mais je finis. Vous savez qu'à titre personnel, moi-même et Christine également, nous nous sommes battues pour que la Charte de l'Environnement puisse être adoptée et qu'elle devienne constitutionnelle. Nous nous sommes battues aussi contre les membres de notre propre famille politique qui ne la voulait pas. Cette Charte de l'Environnement fait de la protection de l'environnement une valeur fondamentale et, dans la protection de l'environnement, il y a la protection des sites classés.

Tout cela me conduit à penser que l'avis que rendra le Conseil d'Etat sur le déclassement du Vallon du Pommeret, au terme d'une procédure qui sera longue et complexe est très hypothétique. Que dira le Conseil d'Etat ? Il dira qu'il existe un intérêt général fort à régler la situation de la Nationale 10. Il dira que la construction d'une autoroute est toujours regardée comme une décision importante et qui mérite que l'on impose des servitudes aux territoires qu'elle traverse et aux habitants qui sont concernés. Mais que dira-t-il aussi ? Il dira qu'il y a des tracés alternatifs et qu'il y a la possibilité de l'aménagement de la RN10. Excusez-moi, je vous dis ce que dira le Conseil d'Etat ! C'est important pour votre information ! Je finis ! Il dira que les motifs qui ont conclu au classement du Vallon du Pommeret n'ont pas perdu une once d'actualité. Il dira que le caractère récent du classement et l'intérêt général fort qui s'attache à la préservation des sites classés en Ile-de-France pour les générations futures sont autant d'éléments qui le conduiront à rendre un avis négatif. *Contestations*. Laissez-moi finir, vous ne connaissez pas ma conclusion ! C'est pour cela que je pense qu'il y a un risque dès lors de choisir un tel tracé qui compromettra durablement les problèmes de circulation de la Nationale 10. On sait qu'un avis défavorable du Conseil d'Etat entraînerait de nombreux recours contentieux si le Gouvernement décidait de passer outre. Ces recours auraient à terme de bonne chance d'aboutir et le Gouvernement risquerait d'être désavoué au terme de plusieurs années de combat judiciaire !

Pour conclure, à tous ceux qui exigent un règlement rapide des nuisances extrêmes de la Nationale 10, je déconseille de soutenir le prolongement de l'A12 par le Vallon du Pommeret !

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Madame Tasca, sénatrice des Yvelines.

**Catherine TASCA**  
**Sénatrice des Yvelines, Ancien Ministre**

Je vous remercie, Monsieur le Président, de me donner la parole. Je voudrais tout d'abord vous féliciter et vous remercier du travail accompli par votre Commission depuis des semaines, même si le climat de ce soir est plus houleux que ce que vous souhaiteriez sans doute. Pour ma part, je pense que ce débat est, d'une certaine manière, fructueux, surtout lorsque l'on prend la peine de s'entendre. Je ne parlerai pas des différents tracés techniques parce qu'ils sont abondants. On en a vu surgir encore ces tous derniers jours. Pour ma part, je fais confiance à l'expertise des services techniques pour guider le choix qui sera fait entre les différents tracés et proposer au Gouvernement un choix qui sera sérieux. De même, je ne vous parlerai pas du déclassement du Vallon du Pommeret, même si je le souhaite, parce que je fais confiance au Conseil d'Etat pour analyser le dossier qui lui sera soumis par le Gouvernement si l'occasion lui en est donnée.

Je voudrais simplement dire ici que ce débat n'a pas pour but de faire gagner une équipe contre une autre. Ce débat a, je pense, pour objet, de dégager un véritable intérêt général de notre Département et de cette fraction de notre Département. Nous savons tous, citoyens et élus, que dégager l'intérêt général, ce n'est pas simple parce que cela veut dire forcément arbitrer entre des intérêts qui peuvent être contradictoires. C'est cette difficulté que nous subissons depuis 35 ans, Monsieur le Président. Ce que je veux dire ici, ce soir, c'est que je souhaite ardemment, à partir de votre rapport, que l'Etat prenne vite ses responsabilités. S'il y a un intérêt général en jeu, il doit tous nous guider et il faut hiérarchiser les problèmes dans un dossier comme celui-ci. Le premier problème, c'est le sort des hommes et des femmes qui vivent sur ce territoire !

*Applaudissements.*

Vous l'avez tous dit et personne n'oserait le nier, la vie en bordure de la RN10 est absolument inacceptable depuis des années sur le plan de la sécurité, sur le plan de la santé et sur le plan de la vie de nos concitoyens. Nous en sommes tous d'accord ! Pour ma part, toutes les réflexions qui contribuent à améliorer le prolongement de la N10 devraient être sérieusement étudiées. De même, je pense que les remarques formulées par le Maire de Montigny sur le tracé de l'éventuel prolongement de l'A12 dans sa ville, doivent être prises extrêmement au sérieux car, pour moi, l'objectif n°1, ce sont les hommes et les femmes qui vivent sur ce territoire et auxquels on doit enfin dessiner un avenir plus respirable que celui qu'ils ont aujourd'hui !

Attendez les conclusions que j'en tire ! Je le répète, l'aménagement de la RN10, c'est très bien ! Mais je dois dire que je m'interroge ce soir sur cette quasi-unanimité sur l'aménagement de la 10 en tant que réponse. Alors que nous savons parfaitement que la réponse aux problèmes actuels ne peut pas résider uniquement dans ce choix de l'aménagement de la RN10, quelle que soit l'importance des travaux. Il ne le peut pas mais je vais vous dire rapidement pourquoi : il n'est pas sérieux d'opposer trafic local et trafic de traversée. Nous savons tous que dans les 10, 15, 20 années qui sont devant nous, premièrement, le trafic routier continuera d'augmenter, personne de sérieux ne peut dire le contraire ; deuxièmement, nous ne vivons pas dans nos villages, nous sommes en Ile-de-France et même en France et il y aura un trafic de traversée de notre région que cela nous plaise ou non. Donc, il n'est pas sérieux de dire que nous cherchons à résoudre des problèmes locaux. Nous cherchons à régler en même temps un problème local qui est devenu irrespirable et inacceptable et un problème que l'on peut qualifier de régional ou national qui est que nous avons besoin de donner à l'A12 un vrai débouché qui fasse le moins de mal possible aux hommes et aux femmes qui vivent là. Je le répète, pour moi, Monsieur le Président, c'est cet objectif qui doit véritablement remonter au Gouvernement.

Si nous admettons que l'aménagement de la RN10 n'est en rien suffisant pour régler ces problèmes, alors, mes chers amis, il faut quand même bien se poser le problème du prolongement de l'A12. Sur ce plan, je tiens à prendre mes responsabilités et je les ai prises depuis 10 ans, depuis que j'ai eu la chance d'être élue, tout d'abord dans la 11<sup>ème</sup> circonscription et maintenant dans l'ensemble du Département. Je n'ai vu aucune proposition sérieuse qui puisse nous permettre de résoudre problème local et problème national, problème des hommes et problème du développement économique, je dis bien « aucune proposition » autre que le prolongement de l'A12 par le Vallon du Pommeret. Voilà.

*Applaudissements et sifflements.*

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Ne vous époumonez pas, ce n'est pas la peine ! Monsieur Rol-Tanguy, Directeur Régional de l'Équipement, souhaite s'exprimer et je lui donne la parole.

## **Francis ROL-TANGUY**

Je voudrais rapidement intervenir sur quelques éléments qui ont été donnés.

D'abord, sur le sujet de la quatrième rocade, je voudrais simplement projeter la carte que le Préfet de Région vient de transmettre au Président du Conseil Régional dans le cadre de la révision du schéma directeur de la Région Ile-de-France. Cette carte-là n'est pas une production régionale, elle a été traitée en interministérielle et elle a donc été transmise au Président du Conseil Régional avec l'accord du Gouvernement. Les événements se précipitant un peu en cette fin de débat, il vous manque la légende. Je voudrais simplement préciser que ce qui figure en jaune sur cette carte sont les propositions d'infrastructures nationales que le Gouvernement souhaite voir figurer dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France. Etant donné qu'au 1<sup>er</sup> janvier de cette année est intervenue une importante décentralisation des routes nationales vers les Conseils Généraux, le Gouvernement s'est donc permis de signaler par des traits pointillés un certain nombre d'infrastructures qui nous semblent nécessaires car ce transfert de compétences est pour le moins récent. Ce qui veut dire que les décisions concernant ces pointillés verts sont entre les mains des Conseils Généraux d'Ile-de-France, chacun pour ce qui le concerne.

Donc, pour finir, cette carte montre bien une chose : le Gouvernement souhaite effectivement maintenir la proposition d'une quatrième rocade à l'est que vous voyez figurer entre Roissy et Melun, jusque l'A6. Par contre, il n'a maintenu dans les Yvelines que les tracés dont parlait Madame Boutin tout à l'heure, c'est-à-dire la Vallée de la Mauldre et ce qui dans le jargon routier s'appelle la C13-F13 alors que je n'étais pas encore ingénieur. Voilà sur ce premier point.

Sur le deuxième point, qui est celui du droit évoqué par Madame Pecresse, je voudrais simplement dire que j'aurais du mal à contester le point de vue d'un Maître des Requêtes au Conseil d'Etat. Cela me paraît évident. Donc, ce que je veux dire, c'est que, quel que soit le sentiment des uns et des autres, je ne me permettrais pas de penser qu'il est impossible de déclasser le Vallon du Pommeret, le Droit ayant quelque fois ses secrets que nous ne connaissons pas. Par contre, je lui donnerais acte que c'est une procédure lourde, longue et à résultat hypothétique.

Dernier point, je reviens sur ce qui a été dit sur ce dossier de l'aménagement de la RN10, qui vient d'être présenté puisqu'il a été remis à la CPDP mardi dernier. Je vous avoue que – vous me

permettez pendant quelques minutes de parler à titre personnel – j'ai été personnellement un peu chagriné de ce dépôt de dossier à cette heure-là. Pourquoi ? Parce qu'un certain nombre des élus qui sont là ce soir savent comme moi que j'ai été nommé en 2003 et qu'une de mes premières réunions avec le Ministre, Monsieur de Robien, c'était une réunion avec les élus des Yvelines à propos du prolongement de l'A12. Il était question de deux solutions à ce moment-là. Et puis, quelques mois plus tard, le Ministre est venu sur place, avec *grosso modo*, les mêmes élus. Je ne citerai pas de noms mais tout le monde se reconnaîtra. Il a été décidé par le Ministre de Robien qu'il allait demander un débat public à la CNDP et qu'il demandait à la DDE des Yvelines de construire un dossier autour de trois Familles de solutions, 2A, 2D et le Vallon du Pommeret. Tout cela a été mis en chantier au vu et au su de tout le monde. Et puis, nous avons transmis ce dossier à la CNDP et le Président Carrere a donc été nommé au printemps dernier par la CNDP. Pendant l'automne, fort de ce mandat, il a consulté les associations, les élus, les grands élus et les maires de ce territoire. Il a demandé au maître d'ouvrage : « *pour que ce débat soit clair, je pense qu'il faut rajouter la solution de l'aménagement par la RN10* », ceci essentiellement à la demande d'associations. C'est comme ça que cela nous a été présenté à l'époque et en tout cas, c'est comme ça que nous l'avons vécu. Cela fait que nous ne sommes pas partis de dossiers construits, mais de propos un peu génériques et c'est tout à fait normal venant de la part d'associations. Je dirai que, dans ce même moment, le Conseil Général qui avait participé aux phases précédentes, a décidé de lancer une étude et c'est pour cela que figure dans le dossier du maître d'ouvrage le tracé 2C'. C'est une solution tunnel qui avait été techniquement repoussée parce que difficile mais, là, en tranchée couverte, les arguments techniques qui l'avaient fait refuser ne pouvaient pas lui être opposés.

Donc, on voit bien que les collectivités territoriales et les élus ont saisi toute cette période de réflexion pour suggérer et faire avancer des solutions différentes ou, en tout cas, les soumettre dans le débat. Moi, j'avoue que je suis très gêné car on en a fait une analyse très sommaire pour répondre à quatre jours de la clôture du débat à un dossier relativement complet. Je ne le nie pas et ce n'est pas pour cela qu'il est mal fait. Les élus en question savent très bien, pour avoir participé eux-mêmes au débat depuis trois ans, que ce champ là était ouvert depuis toujours. Le maître d'ouvrage a pris en compte un certain nombre de choses dans son dossier, y compris les remarques du Président Carrère sur la RN10 ! Donc, c'est vrai que je suis un peu chagriné car je trouve que, vis-à-vis des règles démocratiques qui sont celles du débat public, cet apport à quatre jours de la fin du débat me laisse un peu perplexe.

*Applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Nous abordons la troisième partie de la réunion qui est celle-ci : quels enseignements tirons-nous de ce débat public ? Nous sommes à la fin de débat et le temps est venu de dire ce que l'on en a retenu. Pour commencer, c'est tout naturel, nous allons demander au maître d'ouvrage de nous dire ce qu'il a retenu de ce dossier car c'est lui qui en est à l'origine.

Auparavant, je dois dire à l'Assemblée que beaucoup de personnes se sont intéressées à ce sujet alors qu'elles n'ont pas de qualité d'élus ou d'administrations, et en particulier l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines. Donc, je demande à Monsieur O'Connor, professeur, s'il est là et s'il veut en trois minutes nous dire ce que son équipe a tiré comme conclusion de ce débat. Monsieur O'Connor, c'est le moment ! Allez-y ! Trois minutes !

## Les enseignements du débat public

**Monsieur O'CONNOR**

**Professeur à l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines**

Merci, Monsieur le Président de me donner l'opportunité de contribuer en trois minutes et de donner un avis qui n'est pas partisan parce que je peux dire que j'habite dans le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse et que je suis connu depuis trente ans pour travailler sur les enjeux de l'environnement. Cela m'oblige à ne pas prendre une position personnelle sur la question. Le travail que nous avons poursuivi avec les étudiants de troisième cycle de l'Université a été de réfléchir sur le caractère du processus du débat public et d'en tirer quelques leçons, en partie pour l'apprentissage des jeunes. C'est mon métier et c'est aussi pour pouvoir faire éventuellement quelques observations utiles par rapport au débat. Donc, je vais vous exposer trois ou quatre points de manière aussi simple que possible mais je ne vais pas donner de jugement sur quel est le tracé le meilleur ou le pire.

La première remarque que je dois à Madame Tasca, c'est que l'on ne peut pas dire que l'option *alpha* est brillante et que l'option *beta* est médiocre. Si toutes les options sont tachées d'inconvénients, si elles mettent toutes en difficulté des principes environnementaux comme la protection de la nature ou le respect de notre patrimoine, de notre culture et de la nature que nous avons en France (vous savez que je ne suis pas français mais que j'apprécie la France quand même) et si toutes les options qui nous sont proposées nous mènent directement dans le marécage et dans le mur, cela veut dire qu'il n'y a pas d'option brillante. C'est donc assez inutile de se battre les uns contre les autres !

*Applaudissements.*

Alors, l'aménagement de la Route Nationale 10 n'est pas brillant non plus ! La chose qui me frappe et qui nous a mis dans l'embarras avec mon groupe d'étudiants, c'est que c'est à la fin du débat public, c'est-à-dire à peu près maintenant, que l'on commence à décrire de manière lisible les options possibles. Une des députées vient de dire que l'on n'a pas encore suffisamment décrit les enjeux. Je ne veux pas entrer dans les déclarations de principe. Ce que je constate, c'est que l'on n'est parvenu à aucun consensus entre les communes. Pour certains, le projet représente l'aménagement de l'Europe et pour d'autres, le désenclavement de certains quartiers. Pour d'autres comme moi, c'est un enjeu local : est-ce que cela va diminuer ou augmenter mon temps de trajet de mon domicile à mon travail ? Donc, nous ne sommes pas parvenus à un accord sur l'objet du débat public, parce que ce n'est pas un projet d'autoroute. Une autoroute, c'est un moyen, ce n'est pas un objectif, mais c'est peut-être un bon ou un mauvais moyen. Mais, quel est le projet pour le territoire ? C'est un projet à échelle multiple entre les quartiers, les communes, le Département, la Région, l'Europe et même la Planète. Donc, ce projet est complexe et ambigu. Plusieurs personnes l'on dit, pas toujours de manière aussi réfléchie que moi : ce serait mieux si l'on essayait de définir ensemble le projet et ses objectifs. Il vaut mieux s'accrocher à cela plutôt que de « jeter les tomates à la figure de l'autre ». Voilà pour la première conclusion de notre petit groupe de travail. Je présente mes excuses à la DDE, comme je présente mes excuses aux partisans raisonnables, car du moment que l'on décrit le projet et ses options avec un certain consensus, on aura toujours de bonnes raisons de rejeter tout au visage de l'autre. Je suis quand même un homme relativement « romantique ». Je crois à la démocratie dans le sens où nous avons les moyens de tous nous entendre. « S'entendre », cela veut dire « *oui, Monsieur, là, au milieu, vous avez une chemise orange et on peut trouver un consensus là-dessus* ». Quant à la question de savoir si j'aime le

orange, on peut avoir une divergence d'opinion. Il faut bien faire la différence. Il y a des choses où l'on peut trouver un consensus. Mais les conditions d'information ne sont pas encore réunies pour que l'on trouve un consensus. Voilà pour notre première conclusion.

La seconde remarque que je veux faire devant vous, c'est la question des critères qui nous permettent de décider ? Nous travaillons sur deux choses : sur l'analyse multicritères et il y en a, il y a des enjeux pluriels, assez farfelus parfois, mais les enjeux sont là ; mais nous travaillons également sur le rôle du processus de débat public pour concilier les points de vue et les positions qui sont contradictoires. Le mot « concilier » est un mot difficile. Il faut que chacun trouve une bonne raison de vivre ensemble. Si on a une raison de vivre ensemble, on trouvera un compromis. Si on n'a pas de raison de vivre ensemble, on va se perdre stupidement pour toujours. Donc, ça, c'est une question à laquelle je ne peux répondre. Mais je vais ajouter mon grain de sel sur la question des critères ? Parmi les critères, il y a un critère de coût. Il y a aussi un critère de mobilité qui est essentiellement un argument d'hypothétique bénéfice économique. Je suis professeur d'économie donc je sais que l'on croit trouver des hypothèses de bénéfice économique mais que l'on n'a pas toujours raison.

*Rires.*

Il y a des enjeux sur les nuisances locales, sur le respect du statut du Parc dont Madame Pecresse a mis en évidence les enjeux juridiques. Mais il y a aussi un enjeu symbolique. Si la France du haut de sa grandeur est prête à trahir ses sentiments de terroir avec un déclassement, on y va et on appelle ça le progrès ! Mais il faut savoir de quel progrès il s'agit et il faut décider cela en connaissance de cause ! Donc, les critères de qualité que l'on affiche sont pluriels. Il ne s'agit pas que d'améliorer la circulation, localiser l'industrie, respecter les espaces naturels, limiter les nuisances pour les habitants et les riverains. Il faut trouver comment faire respecter tous ces différents enjeux de qualité de vie. C'est là où cela devient compliqué, pour cause. Donc, le seul critère que l'on peut proposer, c'est d'essayer de trouver une solution pour vivre les uns avec les autres avec encore un minimum de dignité. Donc, je pose cette question à chacun des partisans : est-ce que votre proposition permettra aux autres, avec leurs convictions et leurs sentiments, avec leurs bonnes raisons d'être partie prenante, de vivre bien avec vous par la suite ? C'est ça l'utopie que l'on recherche. Se retrancher derrière un mur en disant que l'on ne tolère pas ça parce que cela nous blesse ou nous touche, c'est une façon d'admettre la défaite d'avance. Je sais que Monsieur le Président ne va pas être totalement satisfait de ma conclusion, mais je crois que vous la connaissez déjà parce que plusieurs en ont déjà parlé. Il faut recommencer !

*Rires et applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs. Monsieur O'Connor, merci beaucoup d'être intervenu avec autant d'humour et de sagesse au nom de l'Université de Saint-Quentin. Mon Dieu, vous avez évoqué le Président mais c'est vous qui devriez être là ce soir !

*Applaudissements.*

Je voudrais vous signaler d'un mot que ce débat intéresse tellement de gens, non seulement à l'Université mais aussi les plus jeunes, qu'une classe de 4<sup>ème</sup> du Collège Champollion a consacré il y a dix jours une heure entière au débat sur l'A12 en la présence de deux membres de la Commission particulière de débat public. Ceci n'était pas sans intérêt.

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
Mesdames et Messieurs, ceci dit, nous abordons la troisième période qui est celle du regard sur le débat. Et après l'opinion des universitaires, c'est au maître d'ouvrage que je vais demander quels sont les enseignements qu'il retire de ce débat. Il a 20 minutes. S'il vous plaît ! Allez-y !

**Michel LABROUSSE**  
**Chef de projet, DDE des Yvelines**

Monsieur le Président de la Commission particulière,  
Mesdames et Messieurs les membres,  
Mesdames et Messieurs les élus et les responsables d'associations,  
Mesdames et Messieurs,

Il m'a été confié pour ce débat public la fonction de Chef de projet et c'est donc en cette qualité que je viens ce soir vous faire part de ce qui nous a marqué le long de ces 13 réunions et de ces quatre mois intenses qui viennent de s'écouler. Je voudrais tout d'abord, si vous le permettez, remercier mes coéquipiers, Hélène Husse et Bertrand Roux, tous les collègues de la Direction Régionale de l'Équipement, du CETE, de la Direction de l'Agriculture et de la Forêt et de la DDE dont je ne peux citer tous les noms ce soir, nos consultants de CS Conseil et de Médiacité, sans oublier l'équipe d'Etat d'Esprit et les techniciens qui nous ont permis de travailler dans d'excellentes conditions pendant tout ce débat.

Je souhaite ensuite vous dire combien ce débat public a été pour nous les techniciens une stimulation et un enrichissement. Une stimulation, car ce travail que nous avons fait sous le contrôle de la Commission particulière du débat public, sous le feu de vos questions et de vos interpellations, nous a obligé de sortir du périmètre de nos certitudes, à remettre en cause nos approches habituelles et, en un mot, à écouter avant de tenter de vous convaincre. Nous avons dialogué avec vous. Nous avons le sentiment de mieux nous comprendre mutuellement sur certains sujets, moins sur d'autres, mais il est normal que le technicien et le riverain ne partagent pas toujours le même point de vue. Je suis frappé de constater en cette fin de débat, qu'un nombre toujours plus important de questions et notamment sur le site Internet soient formulées ainsi : « *Quelles garanties apportez-vous pour que telle ou telle disposition dont vous avez parlé sera bien mise en œuvre ?* » Alors qu'au départ, cette disposition technique était incomprise ou rejetée. C'est le cas notamment des protections phoniques sous les différentes formes dont elles peuvent être envisagées selon les lieux.

Quels sont les enrichissements de ce débat pour le maître d'ouvrage ? Nous avons lu vos contributions, vos avis, nous avons répondu à plus de 1 000 questions et il nous en reste encore d'ailleurs 300 à traiter. Pour les traiter, toujours sous le contrôle de la Commission particulière du débat public, nous avons fait des investigations sur les thèmes pour lesquels vous avez manifesté le plus d'attentes comme les transports, l'énergie de demain, le développement durable, l'insertion sous toutes ses formes du projet dans son environnement naturel ou urbain. Ces investigations ont parfois rafraîchi et parfois complété nos connaissances. C'est la qualité de nos projets routiers, quels qu'ils soient, qui en bénéficieront. L'enrichissement de ce débat a été aussi pour nous la mise en présence plus large de personnes de sensibilité et d'avis différents, qui n'ont pas simplement débattu avec le maître d'ouvrage, mais qui ont débattu entre elles. Nous sommes souvent habitués à discuter et à nous concerter avec des groupes homogènes. Nous avons, chaque fois que cela était

demandé, fait des études ou des synthèses complémentaires sur les trafics, sur les coûts, sur la requalification de la RN10. Pendant la première partie du débat, la requalification de la RN10 en boulevard urbain était une notion qui n'était pas comprise ou partagée par tous et des demandes nous avaient été faites sur les coûts. Nous avons tenté d'apporter des explications sur ce projet. Nous avons également fait des contributions complémentaires sur la protection du périmètre dit Seveso de Coignières et sur des propositions de tracés nouveaux. En début de séance, j'ai eu l'occasion de faire une restitution de l'analyse que nous avons pu faire.

Il y a eu aussi des expertises qui ont été commanditées par la Commission particulière du débat public, à la demande de certains d'entre vous, et qui ont apporté certains éclairages nouveaux qui complètent, voire modifient, le dossier initial du maître d'ouvrage. Cela a donc été le cas pour une expertise sur les trafics pour laquelle nous retenons que la part prépondérante était essentiellement un trafic d'échanges et non pas exclusivement, comme cela était l'objet de nombreux points de débat. Nous avons également eu des éclairages sur la croissance qui serait sans doute moins forte, moins régulière et moins homogène et qui tiendrait compte de comportements de notre société que nous ne pouvons pas encore analyser mais qui seraient différents de ceux que nous avons analysés dans notre dossier au départ. Sur la question des coûts environnementaux, un complément a été fait et nous estimons qu'il était nécessaire. Notre intention était, au démarrage du débat public, de compléter au fil du débat. La demande d'expertise complémentaire sur les coûts environnementaux a été très opportune pour venir compléter, comme nous l'envisagions, les compléments sur les coûts et les externalités. Donc, nous pensons que c'est un apport important au dossier du maître d'ouvrage. Cet enrichissement fait l'objet de tout un ensemble de documents qui est au service du projet mais aussi de vous tous, puisque ces documents seront sur le site de la Commission nationale du débat public. Oui, toute cette masse d'informations nouvelles, tous ces éclairages nouveaux, toute cette intelligence collective que nous avons finalement rassemblée, tout cela va être utile pour la suite.

La suite, quelle est-elle ? Même si tout à l'heure, la Commission particulière y reviendra, je vais développer quelques éléments du calendrier. Le bilan va intervenir dans un délai de deux mois et la décision du Ministre, ainsi que cela a été rappelé, dans un délai de trois mois. Ensuite, si la décision est de poursuivre le projet suivant une ou plusieurs Familles, qui pourraient alors être précisées dans la décision du Ministre, une étude dite « d'avant-projet » serait lancée, devant conduire à un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. La diapositive vous en donne les durées. Tout au long de cette phase d'étude d'avant-projet, des concertations se tiendront et permettront encore, autant que nécessaire, de préciser et d'améliorer le projet. Au-delà de la déclaration d'utilité publique, il y aura une phase dite « de projet » qui préparera alors des consultations d'entreprises avant travaux. Pendant toute cette phase il y aura un suivi des engagements qui se fera avec vous.

Regardons maintenant plus précisément comment pourrait se faire cette concertation à l'initiative du maître d'ouvrage. Après le débat public, la concertation se poursuivra dans un même esprit, vous l'avez compris. La mise en œuvre - selon les principes de la Charte de l'Environnement parue au journal officiel du 5 juillet 1996, ainsi que la Charte de qualité des infrastructures, qui figure en annexe du contrat de plan Etat-Région 2000-2006, qui se base sur une participation large des citoyens, des acteurs locaux, sur une information complète, une qualité d'écoute, une recherche des améliorations possibles - pourrait être un engagement pris par le Ministre dans sa décision pour associer, lors des études ultérieures, le public au projet. La mission de l'équipe projet ne s'arrête donc pas ce soir. Nous sommes en charge de veiller à la continuité des enseignements de ce débat. Nous avons été les témoins de votre intérêt porté à des projets dont nous n'assurons pas la maîtrise d'ouvrage et auxquels nous-mêmes sommes attachés. Il s'agit par exemple des projets de transport

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 en commun dont nous n'avons cessé de montrer la complémentarité à notre projet au cours de ces séances. Etre le relais des demandes auprès des acteurs compétents, s'assurer que des réponses puissent être données par ceux-ci, tout cela constitue une autre forme de suite à assurer au débat public par le maître d'ouvrage.

Je voudrais terminer en vous remerciant, Mesdames et Messieurs, pour ce débat qui a permis par votre présence assidue et vos arguments que des échanges de qualité aient lieu. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, cela a été un grand honneur et un enrichissement d'avoir été placé sous votre autorité pour ce débat public. Merci donc à tous de votre attention.

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, nous allons revenir vers vous quelques minutes. Je veux dire par là que, parmi toutes les questions écrites qui sont arrivées, j'en retiens quatre qui sont, je crois, intéressantes.

L'une est de Monsieur Jean-Philippe Mathieu du Mesnil Saint-Denis qui demande : « *Quel est l'avis majoritaire qui résulte du débat public qui prend fin ce soir ?* » Malheureusement, je ne puis lui donner d'avis, car la Commission ne rend pas d'avis, comme je l'ai déjà dit.

Madame Josette Augustin de Many de Trappes ne pose pas de question mais fait une déclaration et il faut l'écouter je crois, car elle en vaut la peine : « *Native de Trappes, âgée de 72 ans, j'ai vu mon grand-père tué sur la Nationale 10 et depuis je ne compte plus les morts, enfants ou personnes de tout âge. Je suis outrée d'entendre les égoïsmes parler de leurs problèmes de nature, oiseaux, tortues, etc. Et les humains, qu'en fait-on ?* » Il faut respecter cette déclaration. Nous en avons déjà eu une au début du débat qui avait été émouvante !

*Applaudissements.*

Monsieur Guillaume d'Elancourt écrit : « *Premièrement, pour accéder à la gare de La Verrière, la route est à deux fois une voie. Alors, comment développer la circulation, dès lors, vers la gare ? Tous les matins, c'est bouché. Deuxièmement, le parking de la gare de La Verrière va devenir payant et le nombre de places va diminuer. Pourquoi ? Troisièmement, mon jardin donne sur le futur tracé de l'A12 à Bois d'Arcy et pourtant...* » Après, je ne comprends pas ce qu'il a écrit. En tout cas, voilà une question à noter.

Et puis, nous avons Monsieur Georges Ringeval de Montigny qui écrit : « *Financement, qui va payer ? Avec le léger décalage de 30 ans, l'Etat ne s'est-il pas défaussé sur la Région et les communes concernées ? N'est-ce pas une bonne opération pour lui (19,6 % de TVA) ?* » Il n'est pas optimiste, Monsieur Ringeval !

Voilà pour ces premières questions écrites. Y a-t-il quatre ou cinq questions de la salle ? Je voudrais si possible des questions plutôt que des déclarations et des questions de ceux qui ne sont pas encore venus ! Alors ? S'il vous plaît ! Monsieur, annoncez-vous !

**Jacques CAMUZAT**

Jacques Camuzat, Président Fondateur de deux associations, « Sauvons l'Ile-de-France » et « Les Amis du Grand Parc de Versailles ». Monsieur le Président, vous nous avez dit que vous aviez répondu à des centaines, si ce n'est des milliers de questions...

**Gilbert CARRERE**

Non, des centaines ! Soyons modestes !

**Jacques CAMUZAT**

Alors, mettons des dizaines !

*Rires.*

Je vous ai posé une question le premier jour du débat. Je vous l'ai reposée au cours du débat et je vous la repose – merci de me donner la parole – parce que vous ne m'avez pas répondu ! Vous m'avez dit que vous me répondiez par écrit et j'attends toujours votre réponse !

**Gilbert CARRERE**

Oui ! Oui !

**Jacques CAMUZAT**

Ma question est toute simple : 20 % de la population de la France dans 2 % du territoire, est-ce bien raisonnable ?

**Gilbert CARRERE**

Très bien ! C'est votre question, ça ? Mesdames et Messieurs, je répondrai, c'est garanti et c'est juré. Mais je voudrais faire observer à l'intervenant que je suis sur la préparation de la réponse. Mais c'est une question à 1 000 francs ! Je veux dire par là qu'il faut que je revienne sur les ouvrages de géographie pour pouvoir répondre ! Mais il faut qu'il soit patient car lui-même a dû avoir du temps pour consulter tous les ouvrages dont il est familier ! Je vous répondrai d'ici le 1<sup>er</sup> juillet, c'est garanti, mais soyez un peu patient parce que la question est longue et difficile !

Deuxième question ? Monsieur, S'il vous plaît ? Monsieur Daumergue, je crois. Allez-y !

**Monsieur DAUMERGUE**

Bonsoir. Je suis Chargé de mission au Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire. Merci. Donc, j'interviendrai ce soir avec quelques transparents. Il y avait également une photo... Voilà. Je vais commencer par vous rafraîchir. C'est une coupure de presse de la semaine : ce sont les icebergs que l'Angleterre envisage de faire venir du pôle Nord car l'Angleterre s'attend à une saison très sèche cette année. C'est d'une part pour vous rafraîchir et d'autre part pour nous

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
rappeler des enjeux à long terme et notamment l'effet de serre et le réchauffement climatique, à ne pas oublier. Ensuite, il y a des transparents... J'ai lu les *verbatim* du débat et notamment les prévisions de trafic à l'horizon 2050 produites par le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Alors, j'interviens aussi sur le débat sur la Vallée du Rhône et j'étais à Alès il y a deux jours. Donc, à Alès, il était question de construire une autoroute A79 entre Valence, Alès et Béziers sur un très grande longueur ou de passer de deux fois trois voies à deux fois cinq voies dans la Vallée du Rhône sur l'autoroute A7, en traversant Montélimar et Valence, comme des autoroutes urbaines et la RN10 à Trappes.

Alors, à l'horizon transport 2050, l'étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées a une présentation fort ambiguë et je ne sais pas si c'est une démarche qui est proposée ou un *credo*. Je dois dire que c'est une prospective qui est rassurante car il n'y a pas de rupture, c'est même affirmé. On peut donc construire des autoroutes nécessaires au trafic. Le coût d'usage de la voiture, il est dit dans cette étude, n'augmentera pas plus vite que le revenu des ménages par tête. Est-ce qu'il y a une personne dans la salle qui croit cela ? On nous dit aussi que les trafics vont augmenter de 40 % à l'horizon 2020. Mais, plutôt ignorer 2050 en regardant 2020. L'étude me semble irréaliste et très démobilisatrice, car le report modal reste une ardente obligation de même que les changements de comportement. Tous les leviers seront nécessaires pour faire face à tous les besoins et pour la prise en compte de l'environnement.

Un autre modèle est possible. Il faut arrêter sans doute l'exponentiel routier où les routes nouvelles appellent des trafics routiers supplémentaires. Dans la Constitution suisse, il y a des articles constitutionnels qui disent qu'il est interdit de construire un mètre carré de route dans les Alpes car cela attirerait du trafic. Il y a des études britanniques qui montrent qu'à chaque fois que l'on construit un mètre carré de route, on attire du trafic et chaque fois que l'on retire un mètre carré, on diminue le trafic.

*Applaudissements.*

Ceci ne s'oppose pas au légitime développement des différents pays mais, au contraire, favorise un vrai développement durable avec une protection de l'économie et de l'emploi par un transport payé au juste prix, plus cher et anti-délocalisation. Lorsque le transport est peu cher, cela favorise la délocalisation et donc, la réexportation par le transport. La protection de l'environnement est bien sûr favorisée dans cette mesure et la qualité de vie en ville. J'ai participé récemment à la rédaction d'un livre sur les atteintes de la voiture à la qualité de vie en ville qui va d'ailleurs paraître en 2006. Le modèle doit être revu et la transition sera d'autant plus difficile que l'on a exagéré en faveur du trop routier, discriminatoire pour les modes moins nuisants en termes d'environnement, de social et de fiscal, du moins aujourd'hui.

Concrètement, que fait-il faire ? Le problème, ce sont les femmes et les hommes qui habitent le long de la RN10, c'est clair, et non la circulation de plus de camions. Il faut recoudre la ville de Trappes en attendant les schémas directeurs d'Ile-de-France. Les camions devront payer pour une infrastructure adaptée s'ils veulent circuler. Il faut mieux utiliser les infrastructures ferroviaires existantes et le potentiel me semble important. Effectivement, tout ce qui est transport en commun a été sous-évalué dans l'ensemble du débat. Un exemple tout bête, je prends le train de façon régulière mais que dire du manque de coordination des offres Ile-de-France et des trains venant de la Région Centre, par exemple ? Pourquoi les nouvelles infrastructures ferroviaires attendent plus que les nouvelles routes ? Pour conclure, une petite phrase si vous le voulez bien. C'est une phrase en latin qui date un tout petit peu et les latinistes reconnaîtront. Sur les murs des maisons de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
Pompéi détruites en 79 après J.C., je pourrais traduire poliment : « *Pollueurs, attention ! Et si tu persistes, crains la crainte des Dieux !* »

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. Je dirai à Monsieur Daumergue que sur les murs de Pompéi, il y a aussi d'autres inscriptions que la bienséance et la morale m'interdisent de vous répéter ce soir ! Bien ! Deux questions encore ! Oui ?

### **Bernard LAVENANT**

Je suis Monsieur Bernard Lavenant du Mesnil Saint-Denis. Je suis ici en tant que citoyen et j'ai le regret de dire aux élus que l'on se croirait des fois à Interville ! Je trouve que c'est trop politique et tout ce que valent les gens, c'est l'humain, parce que l'humain, c'est ce qu'il y a de plus importants Traverser les villes, que ce soit Montigny ou La Verrière, c'est ridicule et je me demande comment on peut faire des projets de traversée des villes aussi aberrants. Je remercie quand même la DDE parce que cela doit être compliqué pour eux, en tout cas c'est ce dont on a l'impression. Je remercie également le Président Carrère pour ce débat.

### **Gilbert CARRERE**

Merci. Deux autres questions encore ! Oui ?

### **Willy MARLET**

Bonsoir, Willy Marlet d'Elancourt. Je voudrais parler d'une question qui n'a que très peu été traitée pendant ce débat. Il s'agit de l'urbanisation dans ce secteur, tout simplement. Demain, d'où viendra le trafic sur la RN10 ? Cela ne viendra pas de Saint-Quentin-en-Yvelines mais cela viendra des communes périphériques comme Les Essarts, Le Perray, Rambouillet et même Gazeran. Il suffit de regarder les plans locaux d'urbanisation de ces communes et il y a des projets tout le long de la RN10 : 40 hectares aux Essarts le Roi, 30 hectares au Perray-en-Yvelines et 80 hectares à Gazeran et Rambouillet. Il faut prendre en compte cela également. On peut parler de réchauffement de la planète, mais il ne faut pas le déconnecter des contraintes locales.

Deuxièmement, je veux bien développer les transports en commun. On nous a dit qu'il n'y avait pas de projet de développement parce que le trafic est saturé. Mais il y a un deuxième acteur qui entre en compte, ce sont les collectivités locales. Aujourd'hui, la ville de Rambouillet refuse le prolongement des lignes du RER C et de La Verrière-La Défense. Si les élus locaux ne veulent pas développer les transports en commun, ce n'est même pas la peine de traiter ce sujet pour le prolongement de l'autoroute A12. Merci.

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Merci. Encore une question. Annoncez-vous, Monsieur ?

**De la salle**

Monsieur [*inaudible*] de Trappes. Je suis déjà intervenu. Je vous ai posé une question écrite et je vous la reformule oralement car, actuellement, tous les soirs, entre 17 heures 30 et 19 heures 30, la RN10 à la sortie de l'A12 est complètement bouchée. Alors, comme j'ai du mal à remonter à pied jusqu'à la sortie de l'autoroute, je voudrais savoir si la DDE sait jusqu'à quelle hauteur remonte le bouchon sur l'A12 ? Est-ce que la DRIF a fait une étude de taux de pollution sur la ville de Trappes ? Etant natif de Trappes, quand j'étais gamin, on partait du carrefour de la D23 et on allait plus vite à pied que les voitures. Ce soir, pour les gens du DDE qui connaissent bien le coin, du dépôt jusqu'à l'entrée de Trappes, à pied en promenant mes chiens tranquillement, je vais plus vite que le flux automobile.

**Gilbert CARRERE**

Voilà qui est intéressant.

**De la salle**

Oui, c'est intéressant. Je ne crois pas qu'il va y avoir une diminution du trafic et même, dans le proche avenir, cela va augmenter. Je pense qu'à Trappes, on va revivre ce que l'on vivait il y a 10 ans, c'est-à-dire que la traversée de Trappes va se faire au pas ! Cela va tout boucher et la pollution va augmenter ! Donc, je voudrais savoir si la DDE a une idée d'à quelle hauteur le bouchon se forme sur l'A12 et s'il ne va pas remonter jusqu'à Bois d'Arcy ou Rocquencourt ? C'est ce qui va se passer ! Quand j'entends dire qu'il faut réaménager la Nationale 10, j'invite tous les gens à venir à Trappes et à regarder le trafic de la RN10 à cette heure-là !

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

Bon. Monsieur Labrousse ou Monsieur Rol-Tanguy veulent-ils répondre rapidement ?

**Michel LABROUSSE**

Je vais répondre et on va essayer de mettre une carte. Monsieur, dans ce débat, nous avons déjà eu l'occasion d'expliquer qu'à l'horizon 2020, qui est l'horizon pour lequel nous avons fait des études de trafic, il y aurait des hypothèses d'aménagement de notre réseau national. Votre congestion, si je comprends bien, porte sur le sens province-Paris... et aussi l'inverse. La congestion est expliquée par l'existence d'un feu tricolore qui doit régler les flux et les traversées et qui ne peut pas répondre à la demande de trafic. Si on est là aujourd'hui, c'est bien pour répondre à court terme et à plus long terme à ce sens Paris vers province. Dans le sens province vers Paris, effectivement, on observe certains soirs une congestion et notre réponse est la suivante : nous avons un projet d'élargissement de l'autoroute A13 de deux fois trois à deux fois quatre voies entre Rocquencourt

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 et l'échangeur de Vaucresson qui va démarrer à la fin de l'année de telle sorte qu'en 2008, nous puissions apporter une capacité supplémentaire compte tenu de l'ouverture du tunnel A86. Nous allons profiter de ce chantier pour régler ce que l'on appelle des « entrecroisements » sur l'échangeur de Rocquencourt. D'ici 2020, il est envisagé dans le sens province vers Paris d'améliorer la capacité par la création d'une quatrième voie pour des courants qui vont vers l'A13. Ce sont les poids lourds qui sont sur la droite et qui cherchent à se mettre sur la file de gauche vers Rouen qui créent ces entrecroisements et qui entrent en conflit avec les véhicules ; ce sont eux qui sont la cause des ralentissements de flux jusqu'à Trappes. Dans les deux sens, nous avons donc des aménagements de voirie qui précéderaient la réalisation du prolongement de l'autoroute A12. Comme nous l'avons souvent schématisé au cours de ce débat, au nord comme au sud des Essarts le Roi, dans le cadre des opérations qui sont inscrites au contrat de plan, nous donnons des capacités supplémentaires au réseau et c'est le prolongement de l'A12 qui sera le dernier maillon manquant pour apporter une fluidité sur l'ensemble de l'itinéraire, compte tenu des prévisions de trafic que nous avons faites à long terme.

### **Gilbert CARRERE**

S'il vous plaît ! Madame Poursinoff qui est Conseiller Régional souhaite intervenir. Elle remplace Madame Ferry qui n'est pas venue. Pardonnez-moi Madame, mais soyez très brève. Nous sommes en fin de débat.

### **Madame POURSINOFF**

Je voudrais excuser Mireille Ferry qui n'a pu venir. Ce n'est pas banal mais ce soir, elle a eu un accident de voiture tout près d'ici. Evidemment, elle n'a pas pu prendre les transports en commun, car, vu l'heure à laquelle elle aurait dû retourner sur Paris, ils ne sont plus très disponibles. Il me semble quand même important de voir dans quelle situation nous nous trouvons ce soir. Il me semble que nous sommes à peu près dans la même situation que nos ancêtres qui découvraient que la terre était ronde alors que d'autres affirmaient qu'elle était toujours plate. Ce soir, nous sommes un peu dans cette situation : certains croient encore que les ressources de la planète sont inépuisables et d'autres ont pris conscience que cela n'était pas vrai ! Evidemment, en face d'une telle constatation, il ne peut y avoir que des débats agités et difficiles entre nous. Je voudrais aussi avoir une pensée toute particulière pour ces humains dont Madame Tasca a parlé et dont le budget ne leur permettra bientôt plus de mettre de l'essence dans leur voiture car leur rémunération n'augmentera pas au même rythme que le prix du pétrole, malheureusement ! Ces gens-là seront extrêmement pénalisés parce que l'on n'aura pas fait le bon choix qui a été rappelé par bon nombre de personnes ce soir qui est celui des transports en commun. L'urgence, c'est cela.

En plus, je voudrais dire que cette infrastructure nouvelle sera parfaitement illégale, quelle que soit son tracé, parce qu'elle ira à l'encontre du PDU d'Ile-de-France qui a dans ses prérogatives de diminuer le trafic routier. Le trafic routier augmentera si une nouvelle infrastructure est créée. On se doit également de diminuer les pollutions, ce qui ne sera pas le cas car les pollutions augmenteront. Au regard de ces deux contraintes qui sont imposées pour l'Ile-de-France, cette infrastructure me semble antinomique avec ces projets de diminution de la pollution. Madame Pecresse a parlé de la Charte de l'Environnement. Mais il me semble qu'aujourd'hui, ce sont encore des paroles et des pensées très générales qui doivent s'inscrire au niveau local et au niveau de nos réflexions. L'effort qu'ont fait de nombreux participants à ce débat a permis à chacun de réfléchir. Je suis très admirative des propos qui ont été tenus tout à l'heure par le représentant de la DDE qui a reconnu que les échanges avec de simples citoyens lui ont apporté beaucoup et lui ont

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
permis de lui révéler à quel point nous sommes demandeurs de plus de transport en commun et non pas d'infrastructure routière nouvelle.

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. S'il vous plaît ! Monsieur Marguerit est là ? Il n'était pas là tout à l'heure... Où est-il ?

### **Philippe MARGUERIT**

Oui, Monsieur le Président, j'étais là tout à l'heure mais la parole est passée un peu rapidement. Je représente le CODESQY qui s'est prononcé début mai sur un tracé hybride.

Je rappelle que le CODESQY c'est une cinquantaine d'habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et des sept communes qui y habitent ou qui y travaillent. C'est une sorte de Conseil Economique et Social sur l'agglomération.

Alors, le CODESQY a essayé de trouver une réponse sous forme de consensus et a donc proposé un projet hybride. Il a procédé par étapes. La première étape était de se prononcer pour savoir si oui ou non nous étions en faveur d'un prolongement de l'A12. Là, à la quasi unanimité (moins trois personnes) les membres présents se sont prononcés pour un prolongement de l'A12. Des arguments ont été avancés : le développement économique, la situation actuelle des habitants de la RN10 et les problèmes de tous ceux qui se déplacent autour et dans le territoire. Donc, le prolongement s'imposait. Et puis, il ne faut pas oublier l'emploi sur notre agglomération.

La deuxième préoccupation, si on fait le prolongement de l'A12, c'est qu'il faut un certain nombre de conditions. Et nous avons mis quatre conditions à ce prolongement de l'A12. La première condition, c'est que si effectivement on prolonge l'A12, il ne faut pas transférer les nuisances des uns aux autres. Donc, toutes les parties qui sont habitées ou qui seront à moyen terme habitables devront être couvertes soit en tranchée couverte, soit en tunnel. La deuxième condition, c'est que ce n'est pas parce que l'on fait un prolongement de l'A12 qu'il faut négliger la RN10. Bien sûr, il faut réhabiliter parallèlement la RN10 pour la sortir de la situation dans laquelle elle se trouve et l'environnement qui est le sien. Troisième condition, ce n'est pas parce que l'on fait une autoroute qu'il faut négliger les transports en commun. Donc, il faut aussi développer ces transports en commun *intra muros*, si j'ose dire, au sein de l'agglomération, mais aussi entre l'agglomération et les territoires environnants. Quatrième condition, j'ai bien entendu Monsieur O'Connor tout à l'heure avec son humour tout britannique qui nous a fait tous sourire, mais j'avoue que sa conclusion était un peu décevante parce que cela fait déjà trente ans que nous discutons de ce projet et le CODESQY pense qu'il est maintenant temps de prendre une décision ! Ce débat doit être le dernier débat que nous avons entre nous et une décision doit avoir lieu.

Alors, nous avons cherché un tracé qui répondait à l'ensemble de ces conditions et qui pouvait susciter le moins d'oppositions. Oui, nous avons cherché un tracé hybride parce que le tracé sur la RN10 semblait présenter beaucoup d'inconvénients, notamment au niveau des travaux, parce que beaucoup de zones urbaines sont traversées. Dans son projet de tunnel, il n'y avait pas assez de sorties pour alimenter les territoires. Donc, nous avons renoncé au projet RN10. Le tracé par le Vallon du Pommeret aurait pu être un projet satisfaisant car moins d'hommes sont concernés, c'est vrai. Mais il faut bien prendre en considération la nature et il y a surtout le problème juridique et

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
nous pensons que le méli-mélo juridique présentera des difficultés insurmontables. Nous préférons donc essayer de trouver une autre solution et un autre projet.

Alors, voilà projeté le tracé que nous envisageons. C'est un *mix* de tracés et de projets qui existent déjà. Nous ne faisons pas très original, mais quand même ! La partie Montigny qui est traversée et qui est en zone habitée ou habitable doit être absolument en tranchée couverte et le long de Belle Toise on peut avoir un tracé en découvert ; après, nous proposons de passer en tunnel sous La Verrière...

### *Contestations.*

Les membres du CODESQY ont bien suivi les débats et nous sommes tous conscients des problèmes que peut poser un tunnel. Mais j'invite les habitants concernés par ces zones, que ce soit Montigny ou La Verrière, à prendre contact avec les habitants de Versailles, avec tous les habitants qui sont le long de l'A86 qui est en train d'être réalisée en souterrain, pour obtenir leur opinion et savoir si cela génère beaucoup de nuisances pour ceux qui seront dessus pendant et après les travaux. Bien sûr, aucune solution n'est sans inconvénient. Le tracé que l'on propose nous paraît être pour les habitants le tracé préférable, mais il a un inconvénient majeur, c'est son coût. Mais nous invitons l'ensemble des habitants de Saint-Quentin et des environs à s'interroger sur notre mode de consommation aujourd'hui. C'est bien agréable de partir en vacances et de consommer individuellement, mais nous devons nous poser la question collectivement des moyens que nous nous donnons pour avoir des projets d'investissement et d'aménagement collectifs et des moyens que nous sommes prêts à mettre à la disposition des collectivités territoriales pour faire des projets qui vont favoriser notre cadre de vie et l'emploi sur notre territoire.

### **Gilbert CARRERE**

Merci. Si vous voulez bien conclure...

### **Philippe MARGUERIT**

Ecoutez, je crois que j'ai fait ma conclusion. Je ne veux pas monopoliser l'attention et la parole ce soir. Que d'autres la prennent. Je crois avoir été assez clair, Monsieur le Président ! Merci pour nous avoir permis de nous exprimer ce soir !

### **Gilbert CARRERE**

Très bien. Est-ce que le maître d'ouvrage a des observations à faire sur ce projet ? Oui ou non ? Monsieur Labrousse ? Pas de réaction ? Allez-y !

### **Michel LABROUSSE**

Monsieur a indiqué qu'il s'agissait d'une combinaison de tracés et ce n'est pas tout à fait le cas. Ce n'est pas une combinaison des tracés présentés par le maître d'ouvrage. Sur la partie qui est à l'ouest du RD58 pour laquelle vous proposez une solution en tunnel, nous proposons une solution de tranchée couverte sous la RN10. Donc, vous proposez une solution en tunnel qui est bien plus coûteuse et qui n'exonère pas d'un certain nombre d'impacts en surface pour des raisons de sécurité et d'accès. Je ne développe pas car cela avait été présenté par le Directeur du Centre

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 d'Etudes des Tunnels, mais nous avons affaire à des sous-sols qui sont très défavorables pour des tunnels. Donc, je crains vraiment que nous ayons affaire sur la partie ouest de la RD58 à une solution qui est encore plus difficile techniquement que notre solution 1B ! Voilà comment je peux réagir à chaud.

**Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, encore deux questions et après nous passons à un autre sujet.

**De la salle**

Monsieur Carrère, je suis un Français de la France profonde. Je représente la pensée de tous. J'entends les dames et les messieurs depuis le début. Vous avez mon âge Monsieur Carrère. Vous devez en avoir marre de tous ces projets qui sont venus s'ajouter les uns aux autres. Or nous avons une ligne de conduite, un programme précis. Vous avez la gentillesse et la bonté...

**Gilbert CARRERE**

N'en jetez pas trop !

**De la salle**

Vous avez mon âge, Monsieur Carrère !

**Gilbert CARRERE**

Ne dites pas mon âge !

*Rires.*

Posez votre question !

**De la salle**

Simplement une chose, Monsieur Carrère, cela fait 38 ans que l'on se bat avec le groupe de travail sur le projet de l'A12. Alors, aujourd'hui, on a des grands hommes à cette table. Vous avez même Monsieur le Canadien qui est vachement gentil ! Evitez quand vous allez faire la synthèse de consulter Dupont, Durand et moi-même, car vous connaissez mon point de vue ! Cela fait 38 ans que je suis sur le même projet et je voulais vous dire merci, car vous avez eu bien du courage d'écouter tout le monde comme vous l'avez fait ! Il y a quand même une chose qui me fait plaisir, c'est que la France, la France profonde, a quand même intérêt à regarder à sa porte. Mais s'il y avait encore « le Grand », comme on l'appelait, il aurait dit « *vous commencez à me casser les pieds* » et il aurait pris une décision nette et précise !

**Gilbert CARRERE**

Très bien ! S'il vous plaît ! Encore une question et nous passons à la partie conclusive !

**De la salle**

Oui, je vous remercie de m'accorder la parole.

**Gilbert CARRERE**

Voulez-vous vous présenter ?

**Albert DUBALIN**

Monsieur Albert Dubalin du Mesnil Saint-Denis. Le débat actuel que vous dirigez révèle un problème essentiel, c'est le problème de la saturation de la circulation routière. Est-ce que la Commission, dans son rapport, compte réellement aborder la question du relais de la sécurité routière par la circulation par voie ferrée et notamment pour le transport des marchandises ?

**Gilbert CARRERE**

Monsieur, ma réponse est celle-ci. Le sujet est déjà venu dans une réunion précédente et en présence de représentants de la SNCF. Nous comptons en effet, dans le compte rendu, évoquer les insuffisances du réseau ferroviaire et de son fonctionnement car, de tous côtés, on nous explique que les lignes ne sont pas assez rapides et notamment à La Verrière. Voilà en gros. Mais il y aura dans le compte rendu une partie consacrée à l'aspect ferroviaire du sujet ! Voilà ma réponse. Monsieur ?

**Jean-Luc BAUDOIN**

Merci. Jean-Luc Baudoin du Mesnil Saint-Denis. Vous avez laissé la parole aux élus et c'est bien normal, mais il faut aussi laisser la parole à la salle. Il faut laisser le même temps de parole et ce soir, il y a plus de temps de parole pour les élus que pour la salle. Il faudrait peut-être rééquilibrer. Donc, je voudrais faire un premier commentaire et je poserai une question à la fin.

**Gilbert CARRERE**

Excusez-moi, mais vous estimez qu'un Parlementaire n'a pas le droit d'intervenir du tout ?

**Jean-Luc BAUDOIN**

Non, j'estime que nous devons avoir le même temps de parole que les élus et depuis le début du débat public, la salle n'a pas tellement eu la parole !

**Gilbert CARRERE**

Vous avez assisté à combien de réunions, Monsieur ?

**Jean-Luc BAUDOIN**

J'ai assisté à toutes les réunions...

**Gilbert CARRERE**

Quand vous verrez le compte rendu des questions posées, vous ne serez pas du même avis, je peux vous le dire ! Allez-y !

**Jean-Luc BAUDOIN**

On verra ! Ce que je voulais dire, c'est que le débat public sur le prolongement de l'A12 n'a pas prouvé l'opportunité de ce prolongement, d'une part ; d'autre part, on s'est trompé de débat. Pour moi, le débat est de savoir si l'on veut un aménagement bas de gamme de la RN10 ou un aménagement haut de gamme. C'est quoi, un aménagement « bas de gamme » ? Un aménagement bas de gamme, c'est proposer des murs antibruit par ci, par là quand les riverains se plaignent. Ceux qui ne se plaignent pas n'ont pas de mur antibruit. Et puis, c'est faire 280 mètres de tranchée couverte devant la Mairie de Trappes ! Ca, c'est de l'aménagement bas de gamme ! Et on n'en veut pas !

Et puis, il y a un aménagement haut de gamme qui coûte plus cher, forcément, puisque c'est du haut de gamme. Et le « haut de gamme », c'est quoi ! C'est qu'à Trappes, il faut faire une tranchée couverte de 1 500 mètres. Cela coûte plus cher mais j'ai compris que cette tranchée couverte protège 15 000 riverains sur 16 000 et je pense que cela n'est pas négligeable. Donc, je pense que cet aménagement est vraiment nécessaire. Il faut peut-être y mettre un coût plus important que pour les autres tracés mais cela me paraît fondamental. Je voulais dire aussi qu'il faut essayer de réduire le trafic et le nombre de véhicules sur cette Nationale 10. Ce soir, je vous propose deux solutions. Ce sont aux politiques de prendre ces solutions-là. Premièrement, il faut faire la même chose que l'on a faite sur l'A10 à Rochefort et Saint Arnoux, C'est-à-dire un parking à l'entrée de l'A10. Les gens y posent leur voiture et ils prennent le bus. Vous le faites à l'entrée de Coignières, à l'entrée de Trappes, où vous voulez ! Mais c'est une solution concrète qui fonctionne au niveau de l'A10.

La deuxième solution et là il faut effectivement une volonté politique, c'est de n'autoriser les gens à circuler dans leur voiture aux heures de pointe que s'ils sont au moins deux dans leur voiture. Voilà et merci.

**Gilbert CARRERE**

Alors, Madame Jeanneret a demandé la parole. Je la lui donne deux minutes, sachant qu'elle est déjà intervenue dans le passé. Madame Jeanneret ! Deux minutes, Madame, pas plus ! Vous avez le micro.

**Madame JEANNERET**

Je remercie Monsieur Labrousse de ses commentaires extrêmement flatteurs vis-à-vis de nos associations mais il faut noter également le travail formidable qui a été réalisé par l'ensemble des associations et le collectif qui s'est déterminé récemment sur le prolongement de l'A12. Je crois que nous avons essayé de répondre avec compétence aux questions qui nous étaient posées. Dans la mesure où nous avons des propositions, je vois que vous en avez retenu quelques unes et je vous en remercie très vivement. Je tiens tout particulièrement à féliciter notre Secrétaire adjoint qui a été particulièrement actif.

Je voudrais poser une toute petite question à Messieurs les élus car j'entends depuis très longtemps parler de ce fameux Vallon du Pommeret. Alors, Messieurs les élus, cela fait presque aussi longtemps que vous que je sévis dans ce Département puisque cela fait plus de 20 ans qu'Yvelines Environnement a été créé. J'ai une question : puisque vous parlez indéfiniment du déclassement du Vallon du Pommeret, pourquoi n'avez-vous jamais initié cette procédure ? Aujourd'hui, au moins, puisque tout le monde s'accorde à dire que la procédure auprès du Conseil d'Etat est très longue, nous serions fixés et nous aurions à cet égard une clarification des débats.

**Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, nous abordons la partie conclusive de ce débat et c'est peut-être le tour maintenant des membres de la Commission de dire ce qu'ils ont retenu de ce débat.

## **Conclusions**

### **Gilbert CARRERE**

#### **Président de la Commission particulière du débat public**

Chacun d'entre nous aura six minutes pour parler et vous aurez ensuite quelques minutes aussi. Auparavant, je voudrais dire ceci et je demande votre attention, si vous le voulez bien.

Je voudrais, au nom de la Commission, remercier les autorités présentes qui sont ici ce soir et qui ont été présentes pour certaines tous les soirs. Je voudrais remercier les Maires et les Municipalités qui ont accueilli les réunions de débat public et qui nous ont facilité la tâche. Je remercie l'équipe du projet de la DDE d'avoir répondu aux nombreuses questions de la Commission et d'avoir accepté de retraiter les dossiers pour tenir compte de nombre de nos observations et même de nos critiques.

Mon sentiment et le sentiment de la Commission, c'est que le maître d'ouvrage ne pourra pas sortir de ce débat comme il y est entré ! Il vient de le dire, d'ailleurs. Un certain nombre d'éléments modificatifs sont intervenus au cours de ces réunions. La CPDP remercie tous les services d'Etat, départementaux et municipaux de leur concours, et elle vous remercie tous, Mesdames et Messieurs, de votre présence, de vos questions, même embarrassantes, de vos contributions, de vos avis et de votre participation. Cela dit, la Commission ne cache pas ses préoccupations que lui a inspirées le débat à ses débuts. C'est un débat passionné, crispé, dans l'extrême difficulté des uns

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
d'écouter les autres et dans la complexité, c'est-à-dire les avantages et les inconvénients de chaque tracé. La Commission a essayé, à travers vos positions, de déceler ce qu'il y avait de non dit car il y avait du non dit. Elle a ignoré ce qu'il pouvait y avoir de suspicion, y compris à l'égard de la Commission. En tout cas, elle accepte d'être jugée.

Dans l'avalanche des contributions et des avis, la Commission croit avoir vu celles qui n'étaient pas seulement des réquisitoires ou des théories générales, ou même des copier coller, et elle a voulu y voir le reflet de malentendus profonds dont il faudrait rechercher la source dans une histoire vieille de 40 ans, l'histoire de cette autoroute fantôme et l'histoire d'un dossier qui a mal vieilli pour ne pas dire qu'il a ranci !

*Applaudissements.*

La Commission n'a pas à juger, elle a à constater. Au fil des réunions, il nous a semblé percevoir une meilleure écoute et une évolution modeste, très modeste, mais réelle, des échanges et des contributions dont beaucoup d'entre elles ont pointé – disons-le – les insuffisances du dossier là où il faisait mal et aussi les lacunes. Autrement dit, si nous savons lire entre les lignes les contributions et les avis, certains ont été d'excellente qualité et il nous semble avoir entrouvert des portes. C'est à nous de voir ce que nous pouvons en tirer.

A ce stade et avant de laisser mes collègues s'exprimer – je l'ai dit – six minutes chacun, je voudrais souligner que la Commission qui est effectivement indépendante et qui n'a aucun intérêt personnel dans ce débat, qui n'en attend rien pour elle-même, la Commission a été guidée depuis le début par trois principes au-delà des principes de transparence et d'équivalence qui sont les règles du débat public.

Le premier principe est le principe de réalité. On peut évidemment souhaiter légitimement davantage de transports en commun et des transports en commun plus rapides et plus confortables. On peut également souhaiter de meilleurs rabattements sur les gares et le sujet a été souvent évoqué. On peut souhaiter un développement du covoiturage et il a été évoqué aussi. Tout ceci, la Commission le considère comme légitime et même, elle y adhère. Mais, de fait, la même Commission n'a pas vu beaucoup de projets innovants sur le plan ferroviaire en particulier et elle regrette un peu la discrétion de la SNCF et du STIF

*Applaudissements.*

Comme pour les infrastructures routières, nous sommes dans le coût et dans la durée. Mais, depuis des années, nous n'avons pas vu beaucoup d'évolutions significatives de la position dominante – avouons-le – de la voiture particulière. Voilà pour le premier principe de réalité ;

Deuxièmement, le projet est-il seulement opportun ? Ce n'est pas nous à le dire ! C'est ce qui va résulter de l'ensemble du débat. Opportun, cela veut dire souhaitable ou même nécessaire. Mais, ce n'est pas à nous de le dire encore une fois. Mais, je pose la question, le projet est-il aussi acceptable ? Il s'agit de savoir si les riverains des différentes voies concernées (nous voyons lesquelles en particulier) supporteront pendant la durée des travaux – qui peut être de 2, 4, 6 ou 8 ans selon les hypothèses – les perturbations dans leurs conditions de vie et de travail qu'ils ont connues jusqu'ici. La question est de savoir si ces nuisances qui sont graves et qui valent pour eux, pour les entreprises et pour les villes traversées, peuvent se prolonger longtemps. Sur le plan technique, de nos jours, on sait tout faire ou presque. Mais, la durée des chantiers, le nombre d'habitants concernés, leurs difficultés, les solutions intermédiaires pour y parvenir, le coût des travaux, tout ceci comptera dans les choix qui seront faits du tracé.

Troisièmement, s'agit-il simplement de parler d'opportunité d'un tracé ? Il nous semble que ce n'est pas que cela. C'est sûrement cela mais ce n'est pas seulement cela. Ceci, parce qu'une grande voie autoroutière a des implications sur l'ensemble du territoire. Ceux qui sont à plus de 10 ou 20 kilomètres d'autoroutes savent ce que l'on veut dire en province quand on dit que l'on se sent isolé. Donc, s'il y a une interférence directe avec le territoire, ceci nous conduit à d'autres questions que je ne vais pas développer. Je n'en évoquerai qu'une seulement. La première de ces questions, on l'a dit, c'est la perspective d'une mesure d'intérêt national, d'un centre de haut niveau à un rang technique international à quelques 15 kilomètres d'ici. C'est un projet, O.I.N., qui est imprononçable. C'est un « ovni », on ne sait pas ce que c'est ! C'est un ensemble dont on nous dit qu'il apportera des milliers d'emplois et notamment dans la haute technologie avec des cadres de qualité. Cela dit, ce grand projet que nous ne connaissons que d'une manière générale, nous croyons qu'il ne sera pas sans effet sur le sujet qui nous a occupés pendant trois mois. De quelle façon ? Nous n'avons pas à le dire ! Nous n'en savons pas assez. Mais, nous croyons que, d'une part, nous ne pouvons pas ignorer cette hypothèse et, d'autre part, nous pouvons nous interroger sur les échanges, les interrelations avec l'agglomération de Saint-Quentin dont je rappelle qu'en 2020, elle atteindra certainement 185 000 habitants et comptera 90 000 actifs et autant d'emplois. En cela, nous ne nous trompons pas beaucoup lorsque nous faisons des prévisions démographiques.

Voilà ce que je voulais dire. Je vais passer la parole à mes collègues et je la reprendrai très rapidement pour terminer. Simplement, ce que je voudrais que vous compreniez, c'est que nos réactions sont des réactions « à chaud ». Elles sont incomplètes. Elles sont peut-être maladroites. Elles tiennent peut-être compte des premières réactions que nous pouvons avoir. Donc, nous vous demandons d'accepter qu'elles viennent comme cela.

Je demande à Monsieur Francis Beaucire, dont je rappelle qu'il est professeur à Paris I en géographie humaine, d'évoquer le grand sujet qui a été traité : quelles sont les perspectives de trafic à 2020 ?

**Francis BEAUCIRE**  
**Professeur à l'Université Paris I, membre de la CPDP**

Le tout en six minutes. Je voudrais vous rappeler que lorsque vous intervenez, vous choisissez un point précis et vous le développez. Moi, je n'ai pas le droit de faire cela, je n'ai pas de point précis et je n'ai pas de développement, puisque je n'ai que six minutes sur une question qui est revenue inlassablement au fil du débat public. La question des trafics ne s'est pas cantonnée à la séance que nous lui avons consacrée. Tout simplement, pourquoi ? Parce que c'est un nœud. C'est un véritable nœud parce que c'est de l'estimation des trafics à 10, 15 ou 20 ans que dépend finalement l'estimation de l'opportunité de l'ouvrage qui était une des questions du débat. Donc, voilà pourquoi c'est un nœud important.

Alors, le professeur O'Connor a dit tout à l'heure qu'il s'agissait d'un projet complexe. Je reprendrai deux de ses propos qui m'ont impressionné. C'est un projet complexe et en préparant les 5 ou 6 minutes que j'ai à ma disposition, je me suis aperçu que, croyant maîtriser la question des trafics, j'ai eu beaucoup de difficultés pour sortir quelque chose d'à peu près clair sur cette affaire.

La deuxième référence à mon collègue O'Connor, c'est quand il a parlé du Monsieur qui a une chemise orange, là, ici. Tout le monde est d'accord pour dire que sa chemise est orange et il y a donc consensus sur la couleur de la chemise. Ensuite, il n'y a pas de consensus sur le fait que l'on aime toutes les chemises orange ! Heureusement, j'ai envie de dire. Alors, sur la question des trafics, il n'y a pas non plus de consensus sur la couleur de la chemise. Les affrontements restent forts sur cette question de l'estimation des trafics.

Alors, j'ai trois points pour dire cela. Le premier point, c'est une lecture à toute vitesse du projet d'ouvrage. Je crois que l'on peut faire une double lecture de ce projet, comme quelqu'un qui aurait des problèmes de vision avec des images qui se dissocient l'une de l'autre mais qui finalement se recouvrent. C'est un peu caricatural, mais d'un côté on a des gens qui disent que l'on est en face d'une autoroute nouvelle et radiale de surcroît qui ne rentre pas dans les objectifs politiques généraux du moment et qui de plus, augmente la capacité totale de ce que j'appelle l'axe A12+A10. De l'autre côté, l'autre lecture est que l'on est face à une déviation d'agglomération - comme la France en a connu tant pour contourner des bourgs ou des villes - et cela a été cité par bon nombre de personnes. C'est une déviation qui est destinée à écarter le trafic actuel qui cisaille la ville. Je crois que nous avons tous été particulièrement attentifs à la Commission particulière et que nous avons bien entendu ce qu'était l'avis des riverains. On est allé aussi le vérifier sur le terrain. Cette deuxième façon de lire le programme, c'est ce que j'appellerai la dimension « réparatrice » du projet d'ouvrage. D'un côté, il y a une logique de réseau assez facile à saisir : les réseaux ont pour objectif d'améliorer l'accessibilité de à des lieux et des ressources (emplois, équipements, services). Et puis, d'autre part, dans cette logique de réseau, on a plusieurs échelles qui sont emboîtées les unes dans les autres, de l'échelle nationale à l'échelle européenne, en passant par l'échelle régionale. Alors, logique de réseau d'un côté et logique de réparation plus urbaine de l'autre, voilà cette double lecture. C'est à partir de là que la question de la couleur de la chemise va se poser.

Deuxième point, c'est que pour juger de l'opportunité de l'ouvrage, on n'a pas les mêmes méthodes d'appréciation selon si on se place dans une logique de lecture ou dans l'autre. Si on se place dans la logique de réparation, il est à peu près clair que, dès aujourd'hui, se pose le problème du trafic. Alors, on a entendu beaucoup dire que ce n'était pas la peine de s'occuper du trafic dans vingt ans alors qu'il était déjà incompatible avec une vie normale dans un milieu urbain. Bon ! Ce propos a été affirmé très clairement. Et puis, de l'autre côté, sur la logique de réseau et d'accessibilité, la question a été de savoir si, pour le développement économique, il était important d'augmenter la capacité des voies parce que nous étions placés dans 10, 15 ou 20 ans devant des dynamiques de croissance.

Alors, dans les deux cas de figure, il faut, à un moment donné, se poser la question de savoir si les trafics vont continuer d'augmenter aussi vite, pas aussi vite, s'ils vont stagner ou baisser. Je rappelle que pour la logique de réparation, il faut vraiment qu'ils baissent ! Et il faut qu'ils baissent assez vite car on a entendu que cela avait assez duré comme ça ! Quelles sont les réponses ? C'est là que l'on a un affrontement. D'un côté, on a des estimations à long terme du maître d'ouvrage et de l'autre, on a des convictions assez fortes de la part des gens qui sont concernés par cette affaire.

Ce que l'on peut dire, c'est qu'il y a eu vraiment un consensus sur l'inventaire des facteurs qui pouvaient modifier la vitesse de croissance des trafics telle que nous l'avons connu au cours des vingt ou trente dernières années. Là, je ne reviens pas sur l'inventaire des facteurs qui ont été recités, y compris aujourd'hui : c'est l'alternative par les transports collectifs, c'est le ralentissement généralisé des créations d'ouvrages nouveaux, c'est la transformation des pratiques logistiques de la part des entreprises industrielles ou de distribution commerciale, etc. J'oublie certainement des tas de choses mais cette liste a été faite et nous la restituerons dans sa plénitude. Là où il y a des

accords et où le désaccord a persisté, même ce soir, c'est sur l'intensité des facteurs tendant à la baisse. J'ai envie de dire que, pour les experts qui sont venus et qui sont restés d'une prudence de sioux, il suffit que la croissance des trafics se réduise d'au moins de moitié, pour que ce soit une évolution de rupture. Parmi vous, beaucoup ont dit que cette évolution de rupture est insuffisante pour capter des événements beaucoup plus catastrophiques qui nous attendent. Cela a été redit ce soir. Là, il n'y a pas d'accord sur la gravité et la profondeur de l'évolution de ces facteurs qui pourraient faire baisser les trafics. Comme on est dans de la prospective à 20 ans, j'ai envie de dire : « *rendez-vous dans vingt ans pour ceux qui auront envie de passer une soirée ensemble !* ». Pour l'instant, je ne connais personne qui soit capable de faire de la prévision de trafic à 20 ans avec une garantie de certitude. On a un certain nombre d'éléments mais il y en a d'autres qui sont du domaine de la conjoncture et c'est pour cela que l'on fait des hypothèses avec des fourchettes. Alors, il y a affrontement et personne n'a convaincu personne.

Le deuxième élément dans ce que j'appellerai la « bataille des chiffres », c'est tout simplement le fait que même si les trafics baissaient grâce à une rupture vraiment vigoureuse de 10 ou de 15 %, on est à peu près certain que ces chiffres sont insuffisants sur la RN10 pour améliorer la vie urbaine sans faire quelque chose de nouveau. Je dis bien « quelque chose de nouveau » pour échapper au piège des mots comme « *c'est une autoroute dessous, c'est une autoroute à côté, etc.* ». Je ne me prononce pas là-dessus car je n'ai pas le temps de le faire. « Quelque chose de nouveau » n'est pas possible si les trafics stagnent ou baissent faiblement. La requalification n'est pas possible si les trafics baissent faiblement. « Quelque chose de nouveau » paraît s'imposer à terme. Voilà ce qui ressort de vos propos.

Ensuite, il y a divergence totale sur ce que cela peut bien être que ce « quelque chose de nouveau ». Et on a vu encore ce soir surgir au terme d'une étude, certes tardive mais pas inintéressante, une autre proposition. Et on voit que l'imagination n'a pas encore été assez sollicitée pour aller dans ce « quelque chose de nouveau ».

Troisième point, parce que, à mon avis, cela fait belle lurette que j'ai dépassé 6 minutes, je vois deux sujets sur lesquels il y a à nouveau une contradiction très forte. Le premier c'est ce que j'ai appelé « l'effet de corridor » et vous « l'effet d'aspirateur » ou bien « l'effet d'entonnoir ». Je n'aime pas « entonnoir » et « aspirateur » car, l'aspirateur, c'est quelque chose qui capte la poussière et la met dans un sac. Avec l'entonnoir, c'est pareil, on met en bouteille. Le corridor, on entre et on sort et cela fait quand même plus référence au transit. Sur l'effet de corridor, là non plus, il n'y a pas d'accord, car le Ministre de l'Etat explique que l'effet de corridor sera faible dans la mesure où l'essentiel est produit par la dynamique interne de la métropole parisienne. Sur cette question, il n'y a pas du tout eu d'accord et il y a vraiment eu affrontement sur les arguments qui mènent à la conclusion. Cette question est revenue à plusieurs reprises et « elle n'a pas bougé d'un poil », si je puis dire. Je n'ai pas le temps de développer mais je crois que c'est un point important. Dans le rapport, nous nous devons d'avoir une partie « corridor » ou « pas corridor ».

Alors dernier point dans mon troisième point. Il y avait un petit *a*, maintenant c'est le petit *b*. C'est une question qui a été évoquée il y a un quart d'heure : on n'a probablement pas assez traité le problème de la diffusion des trafics ou du rabattement de trafic sur ce quelque chose de nouveau qui pourrait émerger, c'est-à-dire sur ce qui se passe sur ce que j'appellerai « les voiries de voisinage ». Je pense que cette question a été effleurée à plusieurs reprises, mais qu'elle n'a pas débouché sur une vision suffisamment claire. Je suis désolé de devoir rappeler à cette occasion que, à l'extérieur de l'Ile-de-France, le processus de pré-urbanisation se poursuit inexorablement malgré tout ce que l'on peut dire d'alertes sur le futur de l'énergie et que, d'autre part, des opérations comme celle du Plateau de Saclay, de son côté, auront très probablement un impact sur ces voiries adjacentes ou parallèles. C'est l'hypothèse que l'on peut faire. C'est une question qui est très

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 importante pour l'évolution du cadre de vie futur, aussi bien dans le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse, que dans la ville nouvelle et sur ces franges. Voilà la structure de ce qui nous apparaît à vif.

Si vous avez envie de réagir sur ces propos qui vont probablement structurer l'architecture du rapport que l'on va faire, vous avez jusqu'à demain soir. Emettez des avis sur cette structure pour dire si elle vous convient ou si l'on a oublié des choses considérables, ou si l'on a simplement fait des contresens sur vos interventions. J'ai terminé et je vous remercie beaucoup de votre attention.

### **Gilbert CARRERE**

Je demande à Madame Pelekhine, Ingénieur Général du Génie Rural et des Eaux et Forêts de nous dire dans le même temps, ou si possible dans un temps un peu plus court, ce qui apparaît comme les contraintes que nous avons rencontrées de tous côtés sur ces projets de tracés.

### **Elizabeth PEKEKHINE**

**Ingénieur Général du Génie Rural et des Eaux et Forêts, membre de la CPDP**

Alors c'est un pari, mais qui va être d'autant plus facilité que vous avez abordé certaines de ces contraintes, Monsieur le Président et, qu'à la date de ce jour, les dernières contributions qui sont arrivées n'ont pas pu être exploitées ; la décantation faite par nous tous pour bonifier le vin que l'on cherche à vous produire n'est pas encore tout à fait faite. Je vais prendre les faits majeurs.

Qu'est-ce qui ressort et qui a interpellé la Commission ? Une donnée majeure, c'est le cadre de vie des habitants quel que soit l'endroit où ils habitent. Les aspects environnementaux au sens très large, l'humain compris, car il y a souvent eu des conclusions, sont prioritaires : le bruit, la pollution, ses répercussions sur la santé. Mais je mettrai quelques nuances : il y a dans les contributions notamment des erreurs, des prises de conscience où nous n'avons pas suffisamment donné d'informations. Je penserai à ce qui concerne l'ozone, par exemple. Vous avez sur le site une note d'information - d'un professeur dont je ne me rappelle plus le nom - qui permettra de vous donner la réponse. Par contre, il y a des remarques tout à fait justifiées et vos contributions ont permis, je crois, au maître d'ouvrage, en allant sur le terrain et grâce à nos photos satellite, de bien préciser les endroits stratégiques et les endroits à risques pour les riverains et de bien les situer afin d'en tenir compte. Il vous a d'ailleurs dit que vos remarques avaient enrichi le débat.

Le deuxième point au niveau des habitants, c'est l'accessibilité et votre cadre de vie urbain dans la vie de tous les jours. De la même manière que mon voisin vous disait qu'il y a un besoin de réparation dans le cadre d'un tissu urbain, il est assez logique que ceux qui habitent à Montigny, par exemple, ne souhaitent pas la même césure et la même coupure. Ca, nous l'avons bien noté et vous avez pu noter que le maître d'ouvrage l'avait tout à fait intégré. Cette accessibilité n'intéresse pas que les habitants et je dirai que l'ensemble des entreprises, et la Chambre de Commerce en particulier, sont très attentives à ce que l'accessibilité soit un enjeu fort. Il y a beaucoup d'entreprises dans ce secteur et, derrière les entreprises, moi je vois les emplois avant tout. C'est peut-être la grand-mère qui parle.

Dernière chose, quelles sont les réponses à toutes ses interrogations ? Alors, il y a une contribution que j'ai beaucoup aimée, c'est sûrement quelque'un de positif : *« il y a trente ans, c'est sûr que cela aurait été très difficile, mais faisons en sorte que, sur les réponses techniques, nous transformions notre retard en atout ; nous savons maintenant techniquement faire des choses beaucoup plus originales, intéressantes et efficaces »*. Alors, je dirai que les problèmes techniques sont toujours solubles. Il peut y avoir quelque fois un problème, c'est le coût. Combien sommes-nous prêts à y mettre ? Qui va payer et sommes nous solidaires concernant le paiement ?

Par contre, il y a sur le plan technique des solutions qui sont plus réalisables que d'autres. Je vais parler de la faisabilité du projet. Je vais vite passer sur l'aspect juridique. Madame Valérie Pecresse l'a abordé sous un des angles mais il y en a d'autres. Il faudra que le maître d'ouvrage soit particulièrement attentif à ne pas se trouver dans des imbroglios de contentieux et de procédures extrêmement longues. C'est peut-être mon expérience administrative qui me fait dire cela pour ne pas retarder le projet. Je vous ai dit que, pour l'aspect technique, on pouvait faire des tas de choses, et je fais confiance - car je n'y connais rien - au maître d'ouvrage. La seule difficulté est que, plus le milieu urbain est dense, plus on est obligé de combiner une circulation simultanée pendant les travaux et plus les risques pour les bâtiments sont importants. Nous savons par expérience que sur certains chantiers les coûts sont multipliés par des chiffres pharamineux. Il y a des chantiers qui peuvent être dangereux, non pas pour les riverains, mais aussi pour les ouvriers des chantiers. Alors, il y a peut-être des choses à regarder de près sur l'aspect technique en termes de faisabilité. Je parlerai après très rapidement de l'aspect financier. Le maître d'ouvrage a déjà précisé qu'il s'agirait d'un financement public, si je ne me trompe pas. Certains d'entre vous et quelques uns, doutent des moyens que l'Etat et les autres acteurs seront prêts à mettre pour un tel financement. Le problème financier est obligatoirement important. Je serai encore plus courte sur les aspects patrimoniaux dont vous avez largement parlé. C'est extrêmement développé dans vos contributions et d'une manière super pertinente. Il n'y aura qu'à faire attention, maître d'ouvrage, à bien respecter l'ensemble de ce patrimoine. Alors, je voudrais juste attirer l'attention sur le fait que nous comptons sur le maître d'ouvrage car certains oublis pourraient être irréversibles. On peut réinstaller au niveau de la biodiversité mais il y a quelques fois des problématiques qui ne permettent pas la réversibilité.

Alors, je termine sur un aspect extrêmement important, c'est l'accessibilité économique et sociale du projet. Je touche un point difficile et j'apprécie que vous soyez silencieux. La Commission a retenu que ce qui vous paraîtrait totalement inacceptable, ce serait qu'il y ait une absence de choix. Mais, au-delà de la pénibilité de certains chantiers, ils peuvent se trouver de par leur durée et la proximité de certains riverains, très difficilement supportables. C'est un peu notre réalité. On ne peut donc pas ne pas prendre en compte les répercussions économiques directes ou indirectes d'un chantier quel qu'il soit.

Donc, je ne suis pas exhaustive, mais j'ai quand même encore trois petits points à soulever. Au milieu des masses de dossiers que vous voyez en face de vous, j'ai eu l'impression de me transformer non pas en taupe fouineuse car ce serait une allusion au tunnel, mais nous avons essayé de trouver dans cette masse de dossiers des points révélés par vous, originaux, et qui n'étaient pas dans le discours dominant. Alors, j'en vois quelques uns qui sont peu ou pas évoqués pour le moment, car il y a de nouvelles contributions. Premier point, le développement économique et l'emploi, qu'il soit industriel, commercial ou agricole, sont très peu cités par les acteurs. Je m'arrête là. Un deuxième point qui me paraît tout aussi important, c'est la problématique de l'eau qui a été évoquée par certains acteurs, comme les rigoles du XVIIème de Versailles. N'oublions pas qu'avant elles allaient à Port Royal et que c'est de Port Royal qu'elles sont retournées à Versailles et qu'il va falloir faire en sorte de les protéger. Mais, au-delà des rigoles et du

patrimoine, il y a quand même un aspect eaux de ruissellement, risques d'inondation, risques d'érosion, pollution de la nappe phréatique, etc. Là, c'est l'ex-agronome qui parle, mais n'oublions pas que vous avez du limon avec de la meulière, du sable et une couche d'argile. Cette argile rend imperméable et nous permet d'avoir une réserve d'eau qui touche toute la région d'Ile-de-France. Vous avez une chance fabuleuse, ici, dans les Yvelines, c'est qu'à titre expérimental, DDA et DDE se fusionnent, vont travailler ensemble dans des bureaux voisins et que le chef de mise, c'est justement la DDA. Je compte et nous comptons vraiment sur un travail fin de leur part. Autre point également, les terrains des agriculteurs sont drainés et quand on coupe une année, il faut tout refaire ou presque. On a aussi oublié quelque chose d'important – permettez-moi de le dire, même s'il s'agit d'un « dada » – c'est que ceux qui nous protègent, c'est quand même les agriculteurs qui entretiennent nos paysages, pour que l'on n'ait pas à payer des jardiniers de la nature. Là, il y a même des erreurs dites par certains d'entre vous. L'agriculture peut polluer. Il y a dans cette région sûrement encore quelques pollueurs. Mais vous avez des agriculteurs qui ont des contrats d'agriculture durable. Là, je voudrais que l'on montre la photo... Ils n'ont pas des énormes parcelles, regardez sur votre gauche ! Regardez le type de parcelle que l'on a au sud de Saint-Quentin et voyez les tailles habituelles du côté d'Ably ! Donc, c'est un parcellaire qui est petit et les agriculteurs (à part un gros) ne sont pas des propriétaires, ce sont des fermiers. C'est vrai ici comme aux Essarts le Roi. Donc, attention ! Un terrain gelé ou imperméabilisé où l'on a mis le sous-sol sur le sol, c'est irréversible, mais c'est un choix ! C'est un choix, même si je ne suis pas « fana » !

En conclusion, merci des contributions et des avis qui ont été argumentés. Merci aussi à ceux qui ont fait preuve d'humour dans les contributions. Il faut dire que quand on en lit beaucoup, de temps en temps, quand on tombe sur une qui est écrite avec humour, on est content. Il y en a même qui ont été des poètes. La question que je me pose et que nous nous posons, tout de même, c'est que la logique dans vos contributions est avant tout, hélas, une logique locale et de court terme, mais peut-être que la dizaine de contributions récentes va me faire changer d'avis. Je me pose cette question : quel sera demain celui ou celle qui prendra en compte l'intérêt général du moyen et du long terme ? C'est une question qui me paraît importante. Merci à vous de m'avoir écoutée.

*Applaudissements.*

## **Gilbert CARRERE**

Monsieur Merlette, qui est Ingénieur du Génie Civil va évoquer, dans le même temps, le problème évidemment sensible des tracés.

**Pierre-Gérard MERLETTE**  
**Ingénieur du Génie Civil, membre de la CPDP**

Vous m'excuserez, mais, moi, je suis pousse-cailloux et je vais rester au ras du bitume ! Une question et surtout une réflexion : il y a unanimité pour dénoncer les conditions dans lesquelles vivent les riverains de la RN10 ces vingt dernières années. Ca, c'est une constatation. Tout le monde le dit et tout le monde dit que ces conditions doivent être améliorées. Mais que faire ?

Donc, je reprendrai successivement les différents tracés.

Pour le tracé concernant la transformation de la RN10, vous avez deux hypothèses extrêmes, la transformation de la RN10 en route express ou l'autoroute sous la RN10. Une solution médiane vous a été présentée et le maître d'ouvrage dit qu'il peut y en avoir d'autres. Ca, c'est tout à fait possible. Voici les réflexions que cela m'impose :

Pour la RN10 en route express, cette hypothèse répond difficilement à l'amélioration des conditions de vie des riverains, ne recoud pas le tissu urbain traversé, sauf si ces travaux sont réalisés et envisagés dans le cadre d'un véritable et d'un ambitieux projet d'urbanisme. Le maître d'ouvrage écrit que cette solution à deux fois deux voies, malgré un réaménagement de treize carrefours, ne répond pas à ses prévisions de trafic. Et j'ai une interrogation : les délais de réalisation ne sont pas tellement définis. Surtout, un flou demeure entre la solution d'attente financée par le CPER et le reste des travaux qui est indispensable. Il va de soi que les partisans au débat qui remettent en cause les prévisions de trafic sont tous pour un approfondissement de cette solution. Par contre, la totalité des riverains y est totalement opposée.

Pour l'A12 sous la RN10 transformée en boulevard urbain, j'ai une question : l'hypothèse de l'autoroute sous la RN10 me semble peu compatible avec la réalisation des aménagements prévus dans le G.P.V. de Trappes inscrit au CPER. En effet, deux carrefours seront traités. Or, ce seront les voies de liaisons perpendiculaires qui seront situées sous la RN10. Ceci imposerait de modifier et de reprendre complètement ces carrefours. Je souhaite une explication. En outre, 7 000 mètres de tranchée couverte sur deux niveaux superposés sont interdites au transport de matières dangereuses. Cette solution, *a priori*, privilégierait le trafic de transit puisqu'il semblerait qu'il n'y ait qu'un point d'échange compte tenu des questions spatiales et des contraintes. Le trafic d'échange resterait donc en surface sur le boulevard urbain et son évaluation serait intéressante à connaître. Les conditions économiques, les délais et les conditions de vie pendant les travaux, font que cette hypothèse est combattue par tous les riverains.

Pour les autres tracés, je ne considérerai que la section 2 de chacune des Familles. En effet, les sections 1 et 3 sont communes à toutes les Familles et elles seront commentées *in fine*.

Pour la Famille 2 et le jumelage avec la voie ferrée, j'irai très vite. Ce tracé n'a quasiment jamais été évoqué, très peu en séance publique et très rarement dans les questions posées par le public. Mes chers camarades de l'Equipement, vous fûtes également très discrets sur cette hypothèse. Il y a un seul point d'échange prévu sur cette section. *Quid* de son positionnement en forêt de Trappes ? Donc, il y a eu très peu d'interventions, sauf des inquiétudes des chefs d'entreprise qui se sont manifestés et qui verraient leurs implantations amputées et leurs efforts pour maintenir des emplois non reconnus, comme Valéo et Nature et Découverte. Cette Famille est considérée, *a priori*, comme des tracés urbains auxquels l'ensemble des riverains de la RN10 s'opposent énergiquement.

Les projets de la Famille 3, dits tracés médians, comme pour la Famille 2, ont été relativement peu évoqués et n'ont pas fait l'objet de nombreuses questions de la part du public. Le 2C' impacte pourtant le sud-est de La Verrière en tranchée couverte. Le poids des échanges à l'est du Mesnil entraîne la création d'une voirie nouvelle, pour rejoindre le CD58, majorant la consommation de terrains agricoles. Le 2D utilise, pour traverser en tranchée couverte le Mesnil Saint-Denis, une emprise sur une voie primaire abandonnée. Le point d'échange rejoignant le CD58 est au milieu du plateau agricole du Mesnil et, de ce point de vue, cet itinéraire a un impact important. Il condamne pratiquement les exploitants du plateau du Mesnil et ceux du plateau des Néfliers.

Pour le passage par le Vallon du Pommeret, tous les opposants à un tracé autoroutier neuf - que ce soit au nom de la défense de l'Environnement, de l'opposition à toutes nouvelles infrastructures, de la préservation d'un Parc Naturel Régional, d'un site classé et de la proximité d'un lieu de mémoire, ou tout simplement d'un choix de vie - se retrouvent pour dénoncer ce tracé tout en disant que les nuisances subies par les riverains de la RN10 sont intolérables. Par contre, il présente une caractéristique particulière : un viaduc de 800 mètres de long pour franchir le Vallon du Pommeret qui nécessiterait un déclassement partiel par le Conseil d'Etat. Il est gourmand en zones agricoles et en zones boisées mais il n'impacte aucune zone commerciale, industrielle ou résidentielle. Le seul point d'échange est situé sur le plateau agricole du Mesnil, pour rejoindre la D58 par une voie nouvelle qui fragilisera l'ensemble du plateau. Ce tracé présente une caractéristique qui est d'isoler une collectivité de son choix, c'est-à-dire qu'il isole du Parc Naturel la ville du Mesnil Saint-Denis et il l'inscrit dans la continuité de la ville nouvelle. Ce tracé nécessiterait un déclassement partiel dont l'issue pourrait être aléatoire, Messieurs de la DDE, alors pourquoi avoir abandonné l'hypothèse de traverser ce site par un combiné de tunnels et de tranchées couvertes de 3 850 mètres de long ?

Concernant les sections communes, le tronçon de Montigny-le-Bretonneux d'une longueur de 3 600 mètres, traverse la commune en empruntant des emprises réservées en son temps par l'Etat, puis se poursuit sur une emprise entre la zone d'activités de Trappes et la forêt domaniale. Il y a trois points d'échange : le raccordement à l'A12 actuel, les liaisons avec F12 et RD36. Il faudrait être conscient que ces deux axes traversent la ville de Montigny de part en part et les points d'échanges suscitent les appréhensions devant l'évolution possible de l'encombrement des voies secondaires dans le cœur de ville. L'ensemble des participants à ce débat trouve que la tranchée couverte de 600 mètres est parfaitement insuffisante. Bien entendu, les gens de Montigny aussi. Pourquoi ne pas prendre en compte dès maintenant une couverture totale de cette traversée de ville ?

Je terminerai sur les Essarts. Le tronc commun des Essarts, d'une longueur de 3 000 mètres, contourne la ville par le nord et l'est. Il a été rarement évoqué dans le débat. Il induit pourtant deux questions au regard de ses impacts : cette déviation est-elle nécessaire alors que le trafic journalier moyen est de plus de 25 % inférieur au trafic observé à Trappes ? Le raccordement à la RN10 juste après le passage sous la voie ferrée n'est-il pas possible et plus économique financièrement ?

Je vous remercie de votre attention.

*Applaudissements.*

**Gilbert CARRERE**

**Président de la Commission particulière du débat public**

Voilà. Mesdames et Messieurs, on me dit qu'il faut que je me dépêche parce que vous êtes tous invités dans quelques minutes à un buffet tout près d'ici. Je vais me contenter du résumé de la note finale sur laquelle nous, les membres de la Commission, sommes arrivés ce soir. Je vais donc essayer de résumer beaucoup cette note.

Premier point, je voudrais dire que la Commission constate la nécessité absolue d'une solution aux difficultés croissantes de circulation sur la voirie nationale et de plus en plus sur la voirie secondaire de cette région. Cette situation ne peut pas durer et personne ne dit qu'il ne faut rien faire. Nous n'avons entendu personne dire ceci. Une partie importante des personnes participantes au débat paraît bien s'exprimer en faveur d'une voie nouvelle ou du réaménagement de la RN10 permettant de reconstituer en particulier l'unité des villes de Trappes, Coignières et Maurepas.

Dans le choix préférentiel d'une voie nouvelle, une proportion importante de participants a manifesté sa préférence pour le tracé C dont l'examen fait apparaître qu'il traverse une tangente, un Parc Naturel classé comportant plusieurs milliers d'habitants, avec le risque d'un contentieux et donc de retards indéfinis comme il a été dit.

Troisièmement, s'agissant de tracés nouveaux, s'il veut parvenir à une solution acceptable, le maître d'ouvrage devra consentir des longueurs sensiblement accrues de passages en tranchée couverte ou en tunnel, en particulier sur le tronçon commun à Montigny. La possibilité ou l'impossibilité d'une solution de ce type, sera très certainement un critère de choix du tracé.

Quatrièmement, comme il a été dit, les considérations hydrauliques de protection des zones humides, des captages, des rejets ou des écoulements des eaux, sont jusqu'ici insuffisamment traités dans le dossier du maître d'ouvrage. Celui-ci peut considérer, au stade actuel, qu'il est trop tôt pour pousser les études appropriées.

Cependant, trop d'imprécisions demeurent et la Commission demande qu'une rencontre de la DDE avec les responsables de organismes concernés et les syndicats en particulier, présentent d'ici le 5 juillet une clarification et une explication des études complémentaires qu'il faudra réaliser ultérieurement, si besoin est.

Sixièmement, la localisation et la fonction des échangeurs sont apparues au cours du débat de la plus grande importance. La Commission estime souhaitable qu'une note du maître d'ouvrage définie soit jointe au dossier avant le 5 juillet.

Dernier point, lorsque viendront des études plus précises sur le projet d'opération d'intérêt national, les interactions et éventuellement les synergies de ce projet avec le Parc Naturel Régional, comme avec l'agglomération de Saint-Quentin, mériteront un examen concerté dans une perspective d'aménagement du territoire. Le débat public a révélé, en effet, sur ce sujet, des impacts importants et il semble à la Commission que les relations routières, ferroviaires ou les services de transport collectif devraient être au premier plan des études à venir à cet égard, dans un souci d'anticipation justifié par l'importance même des évolutions et des transformations dont ce projet d'O.I.N. paraît porteur ou générateur.

Voilà, Mesdames et Messieurs, les impressions « à chaud » que nous retirons du débat et je vous remercie d'avoir été attentifs jusqu'ici.

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
Monsieur Cosgrove, notre Directeur du Québec qui est ici et qui est l'équivalent du Président de la Commission de débat public, veut-il dire un mot ? C'est lui qui conclura.

### **William J. COSGROVE**

Est-ce que j'ose dire que je vais être bref ? C'est un honneur, pour notre Directeur des Services de l'Expertise Environnementale, Monsieur René Beaudet, et pour moi-même, de participer à votre réunion ce soir. Nous avons vu une vraie démonstration de la démocratie participative en action. Nous nous sommes levés hier matin, nous avons passé la nuit dans l'avion, nous avons été en réunion toute la journée aujourd'hui et vous nous avez gardé éveillés. Merci !

*Applaudissements.*

Je dois vous dire que les Québécois partagent les mêmes préoccupations que vous et, au sein du BAPE, nous faisons tout notre possible pour trouver les meilleures façons d'assurer la participation des citoyens dans les décisions qui affectent directement leur qualité de vie. Le BAPE existe depuis 28 ans et nous avons un système qui est très similaire au votre sur de nombreux aspects. Il y a juste une différence. En vous écoutant, Monsieur le Président, vous avez dit que vous ne donniez jamais d'avis, mais votre discours me semblait être un peu un avis tout de même, d'après ce que j'ai entendu !

*Applaudissements.*

De toute façon, je peux vous dire, qu'au BAPE, les Commissions sont obligées de donner des avis. C'est notre façon de faire. Dernièrement, un Comité du Gouvernement a étudié le BAPE – le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement - pour déterminer si nous avons une raison d'être. Ils ont regardé si l'existence du BAPE était justifiée et ils ont étudié notre façon de faire. Ils sont arrivés à la conclusion que le BAPE est essentiel à la société québécoise et qu'il devrait être renforcé. = Depuis l'année 2003, peut-être un peu avant, il y a des échanges entre la CNDP et nous dans le cadre d'un programme de coopération France-Canada. Notre participation ici, ce soir, ainsi qu'à d'autres réunions dans les prochains jours et des rencontres avec des membres de la CNDP, vont enrichir notre réflexion.

Monsieur le Président Carrère, nous vous remercions de votre invitation. Mesdames et Messieurs, nous vous remercions de votre accueil.

*Applaudissements.*

### **Gilbert CARRERE**

Mesdames et Messieurs, jusqu'au 5 juillet, la Commission Particulière va préparer le compte-rendu du débat. Le 5 juillet au matin, je comparaitrai devant la Commission Nationale pour lui donner un exposé de ce compte-rendu, lequel sera publié en ligne, bien entendu. Il aura toute la publicité souhaitée. Jusque là, j'ose dire que nous serons disponibles pour écouter, entendre et lire ce qui vous viendra, en acceptant encore une fois d'être jugés par le public. Puis, comme il a été dit, le 17 août, la Commission Nationale établira son bilan et le Ministre de l'Équipement aura ensuite deux mois pour prendre une décision. Voilà quel est le processus. Mais sans attendre plus longtemps, vous êtes dès maintenant aimablement conviés à regagner le buffet. Ceux qui sont en haut, prenez l'escalier, et ceux qui sont en bas, venez de ce côté-ci je crois.

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12  
Mesdames et Messieurs, merci beaucoup de votre attente et de votre patience. Bonne soirée !

*Applaudissements.*

## Index

*Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :*

Albert Dubalin.....	40	Jean-Philippe Mathieu.....	31
Bernard Lavenant.....	34	Josette Augustin de Many.....	31
Bertrand Roux.....	29	Madame Ferry.....	36
Ch,teaufort.....	18	Madame Jeanneret.....	41
CS Conseil.....	29	MÈdiacitÈ.....	29
Georges Ringeval.....	31	Monsieur Espina.....	14
HÈlÈne Husse.....	29	Monsieur Goron.....	16
Jacques Camuzat.....	32	Monsieur Guillaume.....	31
Jacques CAMUZAT.....	32	Willy Marlet.....	34
Jean-Luc Baudoin.....	40	. Monsieur Goron.....	16