

15 juin 2006
Colette MOULIN

MA VISION SUR L'ETUDE

« EVALUATION MONETAIRE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES DIFFERENTS TRACES »

Depuis 10 jours que j'ai édité ce document, je me demandais de quelle façon j'allais pouvoir l'appréhender. Je ne suis pas experte en la matière, mais je participe à tous les débats publics sur ce dossier de prolongement A12 . Je suis fort étonnée (comme beaucoup de personnes présentes dans la salle le 8 juin) du résultat final de cette étude, et quelques méthodes et critères m'ont interpellée (notamment non pris en compte).

1° - pourquoi n'y a-t-il plus que 5 tracés d'étudiés au lieu de 7 ?

2° - les tracés – page 6

Les surfaces construites : vous considérez que cette surface correspond aux urbanisations et routes actuelles. Lorsque dans le projet les routes sont élargies, et que pour les travaux il est nécessaire d'empiéter sur la végétation actuelle (rangée de platanes sur plusieurs kilomètres et terres agricoles) ; est-ce que ces emprises doivent toujours être considérées comme des « surfaces construites ».

C'est le cas des tracés 1 A et 1B sur les terres agricoles entre Coignières et les ESSARTS LE ROI ;

3° - Page 7 – Dans le texte est stipulé :

« notons au passage que les solutions 1A et 1B peuvent être comprises comme des versions extrêmes entre lesquelles toute un série de solutions intermédiaires peuvent être aussi envisagées (par exemple, en limitant les tranchées couvertes aux parties habitées »

En effet, pour le tracé 1A, au départ il n'y avait que les 280 mètres au niveau de la Mairie de TRAPPES de prévus. En avril 2006, ce morceau a été allongé pour couvrir Environ 1 km (y compris les 280m). Comment peut-on encore réduire ces tranchées couvertes qui sont loin d'être suffisantes pour TRAPPES, et rien pour les autres villes traversées. Pourquoi avoir annoté cela,

Quel en est le but dans cette étude, je ne comprends pas.... ?

4° - page 15 – il est indiqué :

« On peut considérer que la situation de référence correspond à une requalification légère de la RN 10 déjà décidée dans le cadre du CPER. Que la situation de référence supporte tout le trafic, alors que le boulevard urbain »

Pourquoi partir sur de telles bases, alors que tout le monde sait pertinemment et cela a été stipulé à maintes reprises lors des débats publics et dans le dossier du Maître d'ouvrage, que les voies adjacentes, et mêmes petites voiries locales sont également saturées aux heures de pointe, Dans les cas de la RN10 requalifiée ou la RN 10 en voie EXPRESS, ce problème restera identique.

PAYSAGE EN MILIEU URBAIN

Le paysage est-il seulement de la nature, celui que l'on visite ... ou bien est-il également celui d'un ensemble harmonieux urbain. C'est également un paysage que chaque riverain a devant ses fenêtres : dans le cas du tracé 1A, il aura :

- sans doute la vision de glissières ou autres qui ne manqueront pas d'être posées tout le long de cette RN10 (soit dans certains cas à moins de 3 mètres des maisons), depuis les 4 pavés du roi, jusqu'aux Essarts le Roi. (cette question a été posée au maître d'ouvrage, mais pas encore de réponse)
- on peut également supposer que les rangées de platanes qui bordent l'actuelle Nationale 10 vont être coupées.

A combien peut-on estimer cette **nouvelle** dégradation de paysage ? Je n'en vois pas les coûts dans cette étude. (je ne parle ici que de nouvelles, car il y a 60 ans, aux Essarts le Roi, c'était encore une petite route pavée, recouverte par endroits de terre ou Il était possible de se rafraîchir à la terrasse des auberges)

QUELQUES REMARQUES SUR LES NOTIONS DE COUTS

Page 18 – Le Paysage

313- diminution du nombre de visites.

Nous ne doutons pas un seul instant que vos chiffres puissent être erronés.

Mais :

- combien de personnes utilisent le RER pour venir en « individuel », et même en famille pour visiter ces châteaux... et arriveraient à la gare du RER de Saint Remy Les Chevreuse ? Quels moyens de communication « transports en commun » permettent de se rendre sur ces sites ? ils sont très éloignés de cette gare.
-
- Il serait intéressant de connaître le panel des visiteurs et le moyen de transport réel utilisé pour la visite de ces châteaux, et autres monuments. Ne s'agit-il pas d'excursions organisées pour les « nouveaux jeunes retraités », groupes scolaires, Car d'étrangers, etc. utilisant un car spécialement affrété... et certainement de beaucoup de visiteurs locaux. ? Il ne devrait y avoir aucune incidence sur cette clientèle.
- Comme vous le stipulez, tout en bas de la page 19 :
- « il est fort probable que l'autoroute amène au contraire un supplément de visiteurs »
Eh bien oui, c'est tout de suite ce que les personnes friandes de visites de sites pensent –
Alors pourquoi indiquer :
« Mais, ici notre propos est uniquement de trouver une mesure de dégradation du paysage dans son ensemble »
Que cherchez vous à démontrer :

- qu'il peut y avoir d'un côté un gain que vous ne comptez pas car ce n'est pas l'objectif souhaité,
- et qui se transforme en coût, car cette autoroute située à plusieurs centaines de mètres, voir quelques kilomètres, cachée derrière un rideau de végétation, créera pour 16% des visiteurs (dans le cas 3c) une gêne telle qu'ils ne souhaiteront plus se rendre sur ces sites.

En utilisant le mot « ARTIFICE » est-ce qu'il faut comprendre que d'un profit probable, mais hypothétique, il est préférable de prendre dans les comptes un coût qui n'est pas moins hypothétique.

- L'attrait d'un château, musée, constructions anciennes, correspond en général à :
- son histoire, son bâti (intérieur et extérieur) – meubles – et ses jardins, mais très rarement à son environnement lointain (ex. le château de Versailles – Saint Germain en Laye – Rambouillet, pour ne citer que quelques exemples des Yvelines).
 - Quand aux promenades dans les sentiers du Parc Naturel, et circuits de randonnées, il y aura encore sans aucun doute des milliers de kilomètres possibles à parcourir vierges de toute « autoroute », même si le projet 3 C était retenu.

Pensez-vous par ailleurs que les visiteurs qui se rendent au Mesnil Saint Denis, ou à LEVY ST NOM le RER DE Saint Remy les Chevreuse. Ces deux villes sont respectivement desservies par les gares de LA VERRIERE et LES ESSARTS LE ROI

On oublie malheureusement les « zones naturelles » situées en les milieux urbains. Ces lieux de détente dont le pourcentage de fréquentation est très important. sont les « poumons verts des zones urbaines » Combien de promeneurs le long de la coulée verte, de l'étang des Noes, sur le chemin de randonnée situé le long du tracé 2A. Les a-t-on oubliés dans les calculs ?

32 – LA NATURE PAGE 21

321 – dans les coûts qui avaient été détaillés par le maître d'œuvre, lors de la séance de débat public, je pense me souvenir qu'il avait indiqué qu'ils reprenaient pour chaque tracé un coût de restauration. (désimperméabilisation – restauration des biotopes – dépollution des sols et des eaux)

Cela ne fait-il pas double emploi ?

La question a déjà été posée en réunion le 8 juin, mais malheureusement il n'a pas été donné au Maître d'œuvre la possibilité de réponse

322 – L'emprise – page 21

Vous ne comptez, dans les scénarios 1A et 1B qu'une longueur de 735 mètres en « milieu non construit ». Or, dans le tracé 1A, il sera nécessaire d'utiliser en plus des terres agricoles entre Coignières et les Essarts le Roi. Pourquoi prendre en compte « en milieu naturel » située au même endroit, la surface des échangeurs, mais pas celle de l'élargissement.

33 – LES ACCIDENTS - PAGE 25

332 – le nombre d'accidents.

Scénario 1A – Certains calculs portent à penser que le nombre de voies à terme sera sans doute, en certains endroits de 2 fois 3 voies. Comment est-il possible dans ce cas de prévoir une diminution des accidents alors :

- qu'il y aura une augmentation très sensible du trafic (+ 75%) sur un tel axe avec de probables rétrécissements, et une vitesse sans doute supérieure.
- Que tout le monde est conscient que ce schéma de RN10 en route express ne pourra avoir la capacité d'absorber l'intégralité du trafic, et que les risques d'accidents des voies secondaires locales, et des axes parallèles existeront de plus en plus.

Scénario 1B – Lorsque l'on sait que les tunnels et tranchées couvertes sont générateurs d'accidents très graves (cf. – tunnel du Mont-blanc), bien que des dispositifs très particuliers soient prévus dans cet ouvrage, il semble qu'il ne soit pas correct de considérer que le nombre des accidents dans les scénarios (A12 sous RN10 – 2A – 2D – et 3C) soit identique.

333 - Estimation des coûts des accidents.

- pourquoi, pour la « RN10 en route EXPRESS » utiliser les ratios de la RN10 ACTUELLE, alors que pour les autres scénarios, vous utilisez les ratios NATIONAUX. En effet, il s'agira là d'une route « express » à vocation autoroutière, qui bénéficiera d'une vitesse supérieure à celle d'aujourd'hui (plus de dangers – accidents plus graves) et d'un flux beaucoup plus important.

334 – Valeur de la vie de l'homme

Pourquoi la revalorisation 2020 ne tient compte uniquement que de l'augmentation du coût des ménages de 1,60%, alors que pour valoriser le même chiffre de 2000 à 2001, on tient compte de l'inflation de 2% et des 1,60%

34 – L'AIR – page 28

Pourquoi le prolongement de A12 ?

La nationale est fréquemment saturée, et en particulier aux heures de pointe.

D'où l'induction sur les voiries locales et adjacentes, d'une bonne partie des trafics

342 – coût de la pollution

Comment peut-on objectivement comparer à échéance 2020 :

- deux axes parallèles A12 – scénarios 2A-2D ou 3C qui soulageront de façon notable les autres axes et voiries locales du côté Est de la voie ferrée, et la RN 10 requalifiée en boulevard Urbain qui jouera son rôle du côté Ouest
et
- Le scénario 1B qui ne soulagera que le côté ouest,
et
- Le scénario 1A qui ne pourra rien soulager,
- et ce sans tenir compte des bénéfices engendrés par des trafics fluides au niveau des divers tracés (diminution de la pollution et de l'effet de serre).

Dans le cas 1A, le bruit et la pollution induits par des saturations seront toujours présents.

Vous notez :

« Une analyse plus fine pourrait aussi tenir compte de la congestion, bien que l'instruction cadre ne le prévoit pas. Pour simplifier, on a ici considéré qu'il n'y avait pas de congestion sur les tracés autoroutiers et que la solution de référence ne pouvait pas être crédible si elle devait être régulièrement encombrée »

Et, pourtant, le Maître d'ouvrage a stipulé dans plusieurs documents, que la RN10 requalifiée n'était qu'une solution d'attente, qu'elle serait insuffisante pour absorber tout le trafic, mais vous n'en avez pas tenu compte.

342 – Le coût de la pollution au Kilomètre.

Dans le cas qui nous préoccupe, retenir un coût de pollution de l'air au kilomètre, sans tenir compte de la densité de population située dans un **périmètre de proximité**, semble vraiment subjectif. Peut-on comparer la pollution qui se situe à quelques mètres, par rapport à celle diffusée qui se trouve à quelques centaines de mètres voir plus.

Tout ce que j'ai retenu de positif dans ce paragraphe, c'est qu'en raison des progrès technologiques attendus, les coûts de la pollution en 2020 ne représenteraient plus que 45% pour les voitures et 37% pour les poids lourds que ce qu'ils sont aujourd'hui.

35 – LE CLIMAT – page 34

352 – coût de l'effet de serre

Vous utilisez pour vos calculs, les données du rapport BOITEUX, qui stipulent que « la valeur d'un euro de 2000 reste valable jusqu'en 2010 » puis augmente de 3% par an jusqu'en 2020. Pourquoi faire une revalorisation valeur 2001 (reprise pour le calcul). C'est contradictoire.

L'effet de serre étant un impact global et planétaire, Il est très difficile de l'insérer dans des comparaisons tracés de façon impartiale, surtout en tenant compte d'une situation de référence existante. Une congestion assez chronique sur l'un des axes aura impérativement un impact :

- consommation plus importante,
- circulation dans des voiries locales induites (plus longues – consommation de bas régime plus importante)

Ce sera le cas du tracé 1A

36 – LE BRUIT – page 36

Vous avez indiqué que deux méthodes pouvaient être utilisées : la méthode des prix hédonistes, et la méthode d'évaluation contingente.

Vous avez opté pour la méthode hédoniste (calculé de façon indirecte sur le prix d'un logement exposé)

362 – évaluation : votre situation de référence 69 dB en façade

Je viens d'être édifiée par une contribution qui vient d'être mise sur le site du débat public – Une Association de LEVIS ST NOM – qui a effectué plusieurs relevés. Il s'avère qu'à plusieurs endroits, ce n'est pas 69 dB, mais 80 dB ou plus qui ont été relevés.

363 – relation entre niveau de bruit et dépréciation du logement.

Que pensez-vous d'un logement dont la mesure en façade soit de 80db ou plus ?

Le taux préconisé de 1,1% par dB semble-t-il pour vous judicieux ?

Quelle mesure en dB pourra-t-on constater si le choix se portait sur le scénario 1A.

365 – nombre de logements concernés. Page 42 –

Vous indiquez :

« Une décomposition a été établie entre d'une part, les populations qui longent des tranchées couvertes et d'autres moins nombreuses qui ne bénéficient pas de protections contre le bruit. Cette distinction n'est donnée qu'à titre d'illustration car elle n'intervient pas dans le calcul simplifié qui suit. En effet, on considère que la tranchée ouverte, ou fermée, la réglementation est respectée...jusqu'à « Double compte. »

A aucun moment dans le dossier initial du Maître d'ouvrage, ni même dans les dossiers complémentaires, il n'a été prévu de couverture de 15 270 mètres !!!! Pour le scénario 1A, tout au plus environ 1000 mètres (au total à TRAPPES). Donc il n'y a absolument pas de double compte. De plus, il faudra prévoir dans ce scénario, une augmentation de bruit et de pollution induits par les dénivellements des carrefours instaurés en remplacement des feux.

Cette méthode « Hédoniste » ne semble prévue pour être utilisée dans ce cas de figure, et en particulier en comparaison d'un existant. Par ailleurs, ne pas faire de différences entre les maisons situées au bord des tracés, et celles qui se trouvent à 300mètres, manque d'approche du problème.

366 – valorisation de l'impact sur le bruit :

Sur ce tableau, j'ai retenu les termes « évolution relative du bruit » sur l'ancien tracé d'une part et « évolution absolue du prix » sur les nouveaux tracés.

C'est d'ailleurs là que la salle a réagi le 8 juin. Le terme de « relative » ne peut être acceptable lorsque l'on subit toute l'année, en tant que riverains, tant de bruits et de pollution. On connaît maintenant quelques chiffres concernant

Sur cet impact, vous n'avez pas tenu compte du bruit provoqué par le trafic induit dans les voiries locales à cause de la saturation (RN10 actuelle et RN10 requalifiée) Ce trafic, dans les scénarios 1A serait repris sur cet axes, et dans le scénario 1B serait repris sur le boulevard urbain.

CONCLUSION

Les bases matérielles de calcul :

On peut dire que dans les tracés 3C et 2D, Beauvais consultant a obtenu pour son étude des renseignements très précis sur les impacts, ce qui ne semble pas avoir été le cas pour les autres tracés et c'est dommage.

Dans les calculs, il n'a jamais été pris en compte toutes les personnes qui travaillent le long de ces axes, et qui subissent également toute la journée les effets de la RN10.

Les coûts pendant les travaux :

Là encore rien n'a été comptabilisé, et pourtant ils seront importants dans les scénarios 1A et 1B. Entre 5 à 8 ans :

- bruit- pollution -climat sur la surconsommation due à des bouchons interminables sur des dizaines de kilomètres de part et d'autre des chantiers.
- Et puis des retards au travail, des pertes de temps, des risques de pertes d'emplois, des risques de ne pas trouver d'emploi
- Et enfin du stress, beaucoup de stress... (maladies) – (problèmes familiaux)

- la vie des riverains pendant cette période, jour et nuit, quel sera l'impact sur leur vie pendant toute cette période.

Tout cela fait également partie de l'évaluation des impacts environnementaux des différents tracés.