

Autoroutes :

qui

décide

et comment ?

Régis Debray

Je vous propose de commencer par l'examen de l'autoroute A14, en raison des controverses qu'elle vient de susciter ; et ensuite, dans une deuxième partie, nous aborderons les questions plus générales concernant les grandes infrastructures d'intérêt public.

Christian Leyrit

L'autoroute A14. Jamais en France, un projet d'autoroute n'aura suscité sans doute autant de passions. Jamais une autoroute n'aura connu autant de rebondissements politiques, juridiques, médiatiques. Jamais auparavant, je pense, ne s'étaient affrontés avec autant de forces les enjeux de transport et ceux de protection des sites : ceux de la forêt de St-Germain et de la Terrasse de St-Germain. Jamais non plus, une telle opposition entre la protection des hommes et la protection des arbres, entre le technique et le symbolique. " On va assassiner Le Nôtre " disaient certains titres de journaux. Et puis, il y a aussi le thème du péage : la première autoroute à péage en Ile-de-France. Et puis, des acteurs innombrables, des élus très engagés, des associations de riverains, des entrepreneurs, des experts, des avocats, des conseillers d'Etat, des médias par dizaines, j'allais dire, au moins, des ministres très nombreux, de l'Equipement, de l'Environnement, de la Culture, et jusqu'à l'ancien Président de la République.

Mais si je n'ai connu l'histoire de l'autoroute A14 que ces neuf dernières années, avec d'ailleurs Jean Mesqui, elle avait commencé il y a près de soixante ans, en 1939, et, à l'époque, elle ne s'appelait pas " l'autoroute A14 " mais " l'autoroute triomphale ". En 1958, de nouveaux projets, la sortie nord-ouest de Paris et la branche de Poissy. Et puis, un peu plus tard, en 1964, l'autoroute A14 a commencé à s'adapter aux contraintes urbaines et c'est dans les années 60, que l'autoroute A14 a été inscrite pour la première fois dans ce que l'on appelle le SDAU d'Ile-de-France, c'est-à-dire le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Et c'est en 1967 qu'il y a eu la première déclaration d'utilité publique de ce qui pourrait ressembler à l'autoroute A14.

Ensuite, de nouvelles variantes dans la traversée de la forêt de St-Germain. Et à partir de 1984, un autre débat, celui du péage, c'est-à-dire : comment financer cette infrastructure qui avait pour objectif de doubler l'autoroute A13 ? Et c'est en 1987 que le gouvernement de l'époque décide de consulter des entreprises privées et des sociétés concessionnaires pour envisager ce projet à péage. Donc, en 1988, après une mise en concurrence, le gouvernement demande à un ensemble piloté par la SAPN, avec Bouygues et d'autres entreprises encore, de s'associer pour réaliser ce projet. En 1989, la signature du Marché. Et le 31 décembre 1989, la deuxième déclaration d'utilité publique signée par le Premier ministre de l'époque, après avis du Conseil d'Etat. Puis, en 1990, il y a eu " l'affaire de l'échangeur de St-Germain ", la décision de l'ancien Président de la République, à la demande des élus locaux, de supprimer l'échangeur dans la forêt de St-Germain. Ensuite, un nouveau processus de déclaration d'utilité publique qui a

conduit, en 1991, à une déclaration d'utilité publique nouvelle, sans échangeur dans la forêt de St-Germain.

Pour la période plus récente, je passe la parole à Jean Mesqui.

Jean Mesqui

Nous pensions être sortis des problèmes. En avril 1991, nous avons donc commencé les travaux après autorisation du gouvernement et, en décembre 1991, nous avons pu commencer le déboisement en forêt de St-Germain. Mais, les réticences de la population n'étaient pas pour autant closes et, en mars 1992, compte tenu de l'agitation qui régnait encore, le nouveau gouvernement demande à un médiateur, Philippe Essig, une expertise pour déterminer la meilleure façon de passer en contrebas de la Terrasse de St-Germain. Le 4 juin 1992, le gouvernement prend des décisions d'amélioration du passage en contrebas de la Terrasse, en particulier un allongement des parties couvertes, et puis aussi décision de faire une consultation d'architecture pour le viaduc. Sur ces entrefaites, le 8 août et le 22 septembre, le Tribunal administratif annule en définitive les autorisations de travaux que la SAPN avait obtenues en contrebas de la Terrasse et les travaux du tunnel sont arrêtés. C'était le blocage total, à cette époque, de la partie médiane du chantier, alors que sur les deux autres parties, à l'est et à l'ouest, le chantier continuait. En octobre 1992, le gouvernement fait appel auprès du Conseil d'Etat et, en définitive, le 3 mars 1993, à la suite de longues procédures, le Conseil d'Etat annule les jugements du Tribunal administratif de Versailles, ce qui n'empêche pas le nouveau gouvernement de rechercher encore de nouvelles améliorations pour ce passage en contrebas de la Terrasse. Ces décisions sont prises en juillet 1993 et, en définitive, en août 1993, les travaux peuvent redémarrer sur cette partie centrale.

Christian Leyrit

Ce que l'on peut dire simplement, c'est que cette autoroute a coûté cher parce qu'elle traversait un secteur d'une sensibilité exceptionnelle. La Terrasse de St-Germain est unique au monde, la forêt de St-Germain également. Et donc, il est apparu nécessaire de passer en tunnel mais ceci coûtant très cher, ce ne pouvait être financé sur les crédits budgétaires de l'Etat et de la Région, sauf à demander une réalisation étalée sur vingt ou trente ans. Le gouvernement, en 1987, a donc décidé de recourir au péage. En réalité, le débat n'est pas entre une autoroute à péage et une autoroute gratuite, c'est entre une autoroute à péage et pas d'autoroute du tout, parce qu'il n'y avait pas de perspective de réaliser cette autoroute pour doubler l'autoroute A13 et désengorger, finalement, l'ensemble de l'ouest parisien dans des conditions satisfaisantes.

Les résultats, on pourra en reparler tout à l'heure, c'est un peu plus de 14 000 véhicules par jour, un peu au-dessus des prévisions. Le prix du péage, c'est 30 F par passage, mais avec des abonnements qui permettent de diviser par trois le prix initial ; et enfin, nous avons prévu que les véhicules avec trois personnes à bord ne payaient pas du tout le péage. C'est ce qu'on appelle le covoiturage, pour la première fois en France. Donc, une priorité accordée aux véhicules qui comportent plusieurs passagers à bord.

Robert Belleret

Ce covoiturage, au passage, il concerne combien de personnes ? Est-ce que ça a eu beaucoup de succès cette formule ?

Jean Mesqui

Ça monte progressivement en charge. Aujourd'hui, il y a 300 abonnés au covoiturage, c'est-à-dire à peu près 13% du nombre total d'abonnés sur l'autoroute...

Robert Belleret

300 abonnés, ça veut dire 300 voitures avec 3 abonnés à l'intérieur ?

Jean Mesqui

300 voitures qui s'inscrivent, avec un minimum de 3 personnes. C'est une modification de comportements. Il faut donc s'astreindre à véhiculer deux personnes. Ce n'est pas quelque chose qui peut se mettre en place d'un seul coup. Nous travaillons actuellement avec la direction des Routes pour faciliter l'accès au covoiturage, c'est-à-dire pour permettre aux gens de se rencontrer plus facilement parce que tout le problème est là : il faut que les gens se rencontrent, qu'ils aient la même origine et la même destination. Enfin, les mêmes zones.

Robert Belleret

Est-ce que ce chiffre de 300 à peu près correspond à vos attentes ?

Jean Mesqui

Nous n'avons absolument aucune espèce de prévisions.

Robert Belleret

Le trafic, quand on parle de 14 000, c'est à quel terme ?

Jean Mesqui

C'est le trafic actuel. 14 600 c'est le trafic moyen de la semaine dernière. Nous prévoyions initialement de stabiliser le trafic à 15 000 véhicules / jour à la fin de l'année 1997, 30 000 à la fin de l'année 1998.

Robert Belleret

Le démarrage est encourageant pour vous. Mais vous espérez doubler entre 1997 et 1998 ? passer de 15 000 à 30 000 ?

Jean Mesqui

C'est un objectif ambitieux. En général, l'installation définitive d'un trafic sur une autoroute de ce type est plutôt de l'ordre de 3 ans, mais nous espérons, par une action commerciale très intense, y arriver.

Robert Belleret

Vous voulez brûler les étapes pour rattraper le temps perdu — ou le temps passé, en tout cas — puisqu'on a vu que l'histoire de cette autoroute est très longue. Ça aura fait couler autant d'encre. Mais enfin, la guerre est finie, la bataille est passée ! Est-ce que c'est une " victoire "

totale ou une victoire à la Pyrrhus, parce que l'autoroute a coûté 4 milliards et demi de Francs... C'est un prix record pour le coût et pour le péage.

Jean Mesqui

Oui, mais comme le rappelait Christian Leyrit, c'est un prix record pour le passage occasionnel, si on peut dire, mais les formules d'abonnements qui sont proposées permettent de réduire notablement ce coût puisque les formules d'abonnement Domicile-Travail en particulier permettent d'aller jusqu'à une diminution du tiers, c'est-à-dire 10 F le passage, et ce n'est pas, à mon avis, une victoire à la Pyrrhus parce que, justement, les résultats de trafic montrent qu'il y a effectivement une attente de cette autoroute et que le temps gagné est extrêmement important. On gagne de l'ordre de trois quarts d'heure sur le déplacement vers la capitale, ce qui est considérable.

Robert Belleret

M. Masdeu-Arus. Vous, vous êtes un élu heureux, vous souhaitez cette autoroute. Est-ce que vous avez obtenu les aménagements, les modifications éventuelles que vous souhaitez ?

Jacques Masdeu-Arus

Je suis heureux puisque, depuis le départ, j'étais favorable à cette autoroute, mais je suis surtout heureux pour mes administrés et pour tous les habitants de la zone de Poissy, d'Orgeval, et bien sûr pour ceux qui résident plus loin, pour ceux qui viennent de Mantes ou qui empruntent l'autoroute A13 et qui peuvent se rendre, à partir d'Orgeval, d'une façon rapide à Paris.

Attendre soixante ans pour avoir une autoroute, c'est une durée supérieure à deux générations. Ceux qui ont des autoroutes en prévision ou en schéma directeur aujourd'hui peuvent se rassurer.

Je crois que cette autoroute, dans notre région Ouest, était indispensable puisqu'on ne pouvait plus circuler. Nous étions au bord de l'asphyxie. On oublie trop souvent qu'il y a des raisons économiques à la création d'une autoroute. Alors, on dit : c'est cher. Certes, et tout est toujours trop cher, quelle que soit la nécessité d'acheter ou de payer. Mais, pour une entreprise, avec l'abonnement — et je dirais même avec les 30 F s'il fallait qu'elle les paye, mais ce n'est pas le cas — c'est 600 F par mois, donc un aller-retour tous les jours, y compris les jours ouvrables et les jours de fête : croyez-moi, ce n'est pas cher.

En effet, il faut savoir qu'aujourd'hui une entreprise est obligée de payer les heures de route à ses salariés. Alors, quand il faut aller travailler à Paris et mettre deux heures — parce que c'est une heure et demie / deux heures pour aller au centre de Paris en partant d'Orgeval, je ne vais pas aller au-delà, je vais rester au départ de l'A14 ou de Poissy, et donc du secteur Orgeval-Poissy, on comprend l'intérêt d'avoir une telle autoroute.

Ce trajet, je le fais pratiquement tous les jours, quand l'Assemblée Nationale fonctionne bien évidemment —, je n'ai jamais mis moins d'une heure et demie le matin pour me rendre à mon bureau de l'Assemblée Nationale. Je ne gagne rien, je ne perds rien mais je gagne une heure de sommeil tous les matins. Et je crois que ça aussi, c'est important de se lever une heure plus tard le matin. Cela a un coût.

Cela permet aussi à des entreprises de choisir notre région pour s'implanter et pour créer des emplois. Car il est certain qu'aujourd'hui une entreprise ne va pas venir s'implanter dans une

zone qui est totalement asphyxiée par le trafic routier, parce que les représentants, les commerciaux doivent pouvoir circuler. Lorsqu'il s'agit d'artisans, de petites et moyennes entreprises, les ouvriers doivent aller sur des chantiers, circuler avec des camionnettes et tout cela leur coûte énormément d'argent.

Donc, il faut distinguer les deux services. Je crois qu'il y a des gens qui vont aller travailler et qui sont indemnisés. Personnellement j'ai déposé une proposition de loi pour que les frais de péage des autoroutes urbaines soient payés au même titre que la Carte Orange l'est par les employeurs, à 50% de son prix.

Il me semble tout à fait anormal que quelqu'un qui prend les transports en commun ait sa Carte Orange qui soit payée par l'employeur à 50% et celui qui est obligé de prendre sa voiture parce qu'il n'y a pas de transports en commun partout, ou parce qu'il y a des professions où il y a obligation de prendre sa voiture pour remplir ses missions, ne bénéficie pas du même avantage. Les employeurs doivent participer à 50% aux frais de péage des autoroutes urbaines, cela me paraît tout à fait indispensable.

S'il y a eu des retards dans la construction de l'autoroute, il y a un effet induit qui rejaillit sur le coût de construction. Il s'agit de la protection de l'environnement, des forêts pour certains et pour d'autres, comme pour moi à Poissy, des zones d'habitation. Il est indispensable que soient réunies toutes les protections, qu'elles soient phoniques ou liées à la qualité de l'air (et on le voit bien, en ce moment, c'est un grand débat).

Et c'est le cas à Poissy, les habitants ne se plaignent ni du bruit, de la pollution, parce que, d'une part, devant toutes les zones pavillonnaires, il y a des couvertures ; dans d'autres endroits, l'autoroute a été enterrée neuf mètres par rapport au terrain naturel.

Robert Belleret

Alors qu'en est-il à Montesson ? M. Reiter, vous qui êtes à la tête de l'association de sauvegarde et de défense des berges de Montesson. Est-ce que vous avez obtenu assez ?

Jean-François Reiter

Nous, on a un regret important, c'est qu'on n'ait pas obtenu le passage sous la Seine. Le projet de l'autoroute en tunnel a été abandonné pour différentes raisons. Il est quand même vraiment dommage qu'on ait protégé les oiseaux de M. Péricard dans la forêt de St-Germain et qu'on n'ait pas obtenu le passage sous la Seine 300 m plus loin. Ça, c'est vraiment le regret de l'association.

Maintenant, en positif, vous en avez parlé, les protections phoniques ont été réalisées, je pense pour la première fois, avec des merlons de terre et on a une autoroute qui est décaissée par rapport au terrain naturel. Pour l'instant, les riverains ne se plaignent pas. Comme je le disais tout à l'heure, on est en hiver, les gens vivent les fenêtres fermées. Maintenant, ce qui nous intéresse, c'est l'intégration de l'autoroute. L'autoroute est tracée entre deux points, entre La Défense et l'autoroute de l'Ouest. Il y a ce que j'appelle la phase. Il qui consiste à mettre en place un certain nombre d'échangeurs, vraisemblablement deux, qui, eux, auront un impact à mon avis beaucoup plus important sur l'environnement et sur les riverains car il vont drainer, que ce soit à St-Germain ou dans la plaine de Montesson, tout le trafic complémentaire dont on n'a pas parlé ce soir.

Robert Belleret

... Et pourquoi n'a-t-on pas fait tout de suite ces échangeurs qui doivent se faire, M. Mesqui ?

Jean Mesqui

C'est plutôt M. Leyrit qui peut répondre, c'est une question d'Etat...

Robert Belleret

Alors, pourquoi attend-on ? C'est pour faire passer la pilule progressivement ?

Christian Leyrit

Non, pas du tout. L'Etat est tout à fait favorable pour réaliser ces échangeurs. Il y en a un d'ailleurs qui est déjà déclaré d'utilité publique, c'est celui qui est dans le secteur de Poissy et un autre qui est dans la boucle de Montesson qui n'est pas déclaré d'utilité publique. C'est simplement qu'il y a dans ces secteurs, des organes des collectivités locales et que celles-ci ne sont pas toutes d'accord pour que ces échangeurs voient le jour.

Robert Belleret

... Il y a encore des îlots de résistance...

Christian Leyrit

Il n'y a rien de guerrier. Ces échangeurs représenteront un atout pour l'ouest parisien. Nous attendons que l'ensemble des acteurs locaux soient d'accord pour que ces échangeurs soient réalisés.

Robert Belleret

On a vu tout à l'heure que ce qui avait fait problème, c'était le passage de cette autoroute dans la forêt de St-Germain, mais aussi au ras de la Terrasse de St-Germain. A ce niveau, au ministère de la Culture, on a suivi de très près ce dossier et j'aimerais que M. Michel Rebut-Sarda nous dise un peu comment s'est passée cette bataille de la Terrasse et comment le ministère a pu intervenir.

Michel Rebut-Sarda

La France a 40 000 monuments historiques, un nombre de sites classés importants, des secteurs sauvegardés et c'est vrai que, de plus en plus, de fait, la tendance est de passer dans ces espaces qu'on a protégés jusqu'à présent parce que ce sont des espaces libres où il n'y a pas ou peu d'habitants. Là, sur les dix-sept ou dix-huit kilomètres, il y avait trois monuments historiques : la Terrasse de St-Germain, la Maison de Fer de Poissy et puis une maison qui s'appelle la Maison Lemaire à Carrières-sur-Seine. Trois monuments historiques étaient touchés. Evidemment, le plus important était la Terrasse de St-Germain.

Je ne rentre pas dans les batailles juridiques compliquées, ni les autorisations administratives. Il y en avait deux, au titre des Monuments Historiques. Pour la Terrasse, une qui est délivrée au titre des abords au niveau du Préfet, mais au nom du ministre de la Culture, par l'Architecte

des Bâtiments de France, et l'autre qui était une autorisation un petit peu particulière qu'on appelle " adossée " aux Monuments Historiques, qui était la Terrasse.

Il y avait en quelque sorte deux intérêts publics qui se sont entrechoqués, comme souvent : l'intérêt public de la conservation du patrimoine et l'intérêt public du passage de l'autoroute. Et donc, une opposition entre deux Directions, qui est chacune légitime, avec sa propre mission régaliennne. Donc, ces deux intérêts publics se sont entrechoqués et, quand c'est le cas, c'est Matignon qui tranche. Ça se traduit par un " bleu " de Matignon ; ça a été le cas en 1988, c'est-à-dire qu'il y a eu discussion à Matignon, l'intérêt public de l'un l'a emporté sur l'intérêt public de l'autre — c'est-à-dire le passage de l'autoroute par rapport à l'atteinte portée d'une certaine façon. Donc, les ministres de l'époque, comme les suivants, se sont pliés à cet arbitrage.

Robert Belleret

Sur ce dossier particulier, vous avez l'impression que le ministre de la Culture a pu faire entendre quand même son point de vue assez largement pour peser dans...

Michel Rebut-Sarda

Oui. Dans ces réunions interministérielles dont je parlais, — je suis d'accord avec M. Leyrit, il ne s'agit pas de termes guerriers — nous avons perdu. Ce n'est pas l'intérêt public du monument qui a prévalu, tel que le service le concevait, mais il y a des arbitrages où nous gagnons, c'est-à-dire où l'autoroute ou la voie ferrée, le barrage ne sont pas implantés à proximité du monument, ou sur le monument

Robert Belleret

M. Lafont, au ministère de l'Environnement, est-ce que là, ça a été aussi un cas de figure historique, une bataille tout à fait particulière ? Il y a eu l'enjeu de la forêt, il y a eu la décision du président Mitterrand de faire supprimer l'échangeur. Vous pouvez aussi nous évoquer assez brièvement l'intervention de votre ministère ?

Jean Lafont

On a rappelé tout à l'heure que les premières réflexions dataient de la dernière guerre, et la première DUP de 1967. A cette époque-là, le ministère de l'Environnement n'existait pas encore. Ce qui veut dire qu'il s'est accroché à un processus décisionnel déjà largement engagé. Depuis 1967, le projet a été modifié, car entre temps il y a eu le schéma directeur de 1976 avec ses perspectives de population pour l'Ile-de-France de 14 millions d'habitants ramené maintenant à 10,8 millions par le schéma directeur approuvé en 1992. En dépit de tous ces changements, on a néanmoins constaté une stabilité du projet, dès lors qu'il était sur les rails et inscrit dans le SDAU de 1964. Ce qui montre bien la difficulté de faire bouger un projet dès qu'il a commencé à être inscrit dans un document doté d'une certaine pérennité.

Bien entendu, chaque ministère est plus particulièrement en charge de certains enjeux et ce sont ces enjeux qu'il s'efforce de faire prévaloir dans les discussions interministérielles. Nous avons donc discuté du choix du tracé et, à l'époque, de l'impact de l'infrastructure sur la Terrasse de St-Germain et sur le paysage vu depuis celle-ci, des problèmes liés au bruit pour

les populations riveraines, et des arbres de la forêt de St-Germain, affectés non seulement par l'aménagement lui-même, mais aussi par ses effets induits : la réalisation d'un échangeur entraîne un trafic d'accès à l'autoroute. Toutes ces questions-là ont été posées par le ministère de l'Environnement au cours de plusieurs années d'instruction du projet. Les actualités présentées tout à l'heure rappelaient l'intervention de Madame Royal, alors ministre de l'Environnement, lors d'un des rebondissements de ce dossier. Ces discussions, plus ou moins rudes, ont apporté à travers un travail en commun interministériel, normal en l'espèce, un ensemble d'améliorations au projet.

Régis Debray

Avant la deuxième partie, une conclusion. M. Leyrit, est-ce que vous êtes content de cette opération ? Oui, bien sûr (rires)...

Christian Leyrit

Généralement, quand on construit une nouvelle autoroute en Ile-de-France, on dit toujours, en réalité, que ceci va dissuader les gens de prendre les transports collectifs et encourager les gens à prendre encore plus leur bagnole pour venir à Paris, ce qui va engendrer plus de pollution, plus de nuisances, plus d'insécurité, etc. Et donc, pour la première fois on peut dire que cette autoroute A14 va véritablement désengorger l'ensemble de l'ouest parisien parce que, qu'on le veuille ou non, le fait qu'elle soit à péage dissuadera les gens de passer du transport collectif vers l'autoroute. Pour la première fois, en Ile-de-France, c'est une autoroute qui va véritablement améliorer la situation de tous les gens qui sont obligés de prendre leur voiture dans l'ouest parisien.

Régis Debray

M. le directeur, qu'est-ce qu'on paie quand on paie un péage ? Le coût de l'entretien ? Le coût de la construction déjà réalisée, c'est-à-dire est-ce qu'on amortit l'investissement déjà effectué ? Ou encore le coût d'une nouvelle construction éventuelle en cas de saturation du médium ou de la route ? On débouche sur la question plus générale qui est : la philosophie du péage, qu'est-ce que c'est ?

Christian Leyrit

Je voudrais dire qu'il n'y a que deux manières de financer les infrastructures autoroutières en France, comme partout ailleurs, d'ailleurs, dans le monde, parce qu'il y a rarement des mécènes qui financent les autoroutes : c'est l'utilisateur ou le contribuable. Et donc, il serait tout à fait possible de supprimer le péage en France, cela conduirait simplement, si l'on respectait les décisions qui ont été prises par le gouvernement de réalisation du schéma directeur autoroutier, à augmenter l'impôt sur le revenu de tous les Français qui paient l'impôt de 1 500 F par an. Est-ce que c'est plus juste ou est-ce que c'est moins juste ? Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui seraient frappés par l'impôt, des personnes âgées ou des gens qui n'ont pas de permis de conduire, il y en a dans la salle. Et donc, des gens qui ne sont pas concernés par le développement du réseau autoroutier. J'ajoute d'ailleurs qu'un sondage assez récent montre que 8 Français sur 10 considèrent qu'il est plus juste de faire payer l'utilisateur plutôt que le contri-

buable, et je dois dire que la position des Français est assez conforme avec ce que l'on rencontre dans tous les pays du monde aujourd'hui, que ce soit l'Europe occidentale, l'Europe orientale, l'Asie ou l'Amérique du Nord, ou du Sud d'ailleurs. De plus en plus, les gouvernements s'efforcent de faire financer les grandes infrastructures par l'utilisateur plutôt que par le contribuable.

Régis Debray

Je repose ma question. Qu'est-ce qu'on paie quand on paie le péage ? Quelle est la logique de la tarification ?

Christian Leyrit

Lorsqu'on paie un péage, on paie le remboursement des emprunts de construction, qui représentent 60% à peu près. On paie également des dépenses d'entretien et d'exploitation, évidemment. Et puis on paie des impôts et des taxes. On paie en particulier la taxe professionnelle que paient les sociétés sur l'ensemble des communes qui sont concernées par le tracé de l'autoroute, par exemple. Voilà les principales choses que l'on finance lorsqu'on paie le péage.

Robert Belleret

Quand les emprunts sont remboursés, quand l'autoroute est amortie, on continue à payer. Alors on paie quoi ? On paie bien quand même les futures infrastructures ?

Christian Leyrit

Tout d'abord, il faut dire que les autoroutes sont des investissements dont la rentabilité est faible et très différée. C'est-à-dire qu'il est très difficile, en partant de rien, de trouver des investisseurs, en France ou au niveau mondial d'ailleurs, qui acceptent d'investir des sommes très importantes dont le retour va intervenir vingt-cinq, trente ou parfois cinquante ans plus tard. Et donc, aujourd'hui, il faut au départ que l'Etat ou des collectivités publiques apportent des avances de trésorerie ou subventionnent des projets qui ne trouveraient jamais d'investisseurs au départ. C'est ce qui a été fait par le gouvernement français dans les années 60 : il a versé des avances aux sociétés concessionnaires pour qu'elles réalisent ces infrastructures.

Aujourd'hui, ces sociétés ont remboursé la totalité des avances. Mais, comme vous avez raison de le dire, au départ, pour les principales autoroutes (A1, A6, A7), la durée de concession était de l'ordre de trente à trente-cinq ans, et donc, normalement, on aurait dû s'arrêter vers les années 92 / 95. Simplement, le gouvernement de l'époque, ou les gouvernements successifs, ont décidé de prolonger les durées de concession sur ces autoroutes — qui sont déjà amorties c'est vrai, l'autoroute du Sud est amortie, c'est clair — pour, avec l'argent du péage sur la vallée du Rhône par exemple, permettre de financer de nouvelles autoroutes, d'aménagement du territoire, comme Bordeaux-Clermont-Ferrand ou Angers-Tours par exemple, qui ne s'équilibreraient pas. Si bien qu'il y a un système global, si vous voulez, de péréquation. Le péage, y compris sur le réseau amorti, permet de développer le réseau dans son ensemble parce que l'utilisateur finalement, ce qui l'intéresse, ce n'est pas un tronçon isolé mais c'est un réseau et le réseau concerne de nouveaux tronçons.

Alors, c'est vrai qu'il y a une question souvent posée : pourquoi n'arrête-t-on pas le péage sur

certaines tronçons ? La réponse est la suivante : de plus en plus, on construit de nouvelles autoroutes pour décharger les autoroutes les plus saturées. Un exemple très rapide : l'autoroute A5 Paris-Troyes qui a doublé l'autoroute A6 Paris-Lyon. Et donc, beaucoup nous disent : il faut mettre gratuite l'autoroute Paris-Lyon. Et bien, si nous rendions gratuite l'autoroute Paris-Lyon qui est absolument saturée, cela conduirait à maintenir un trafic de plus en plus important sur l'autoroute A6 ; personne évidemment ne prendrait l'autoroute A5 qui est à péage ; et donc on aboutirait rapidement à une solution absurde qui conduirait à montrer qu'on a construit une autoroute pour doubler une autre autoroute, et sur laquelle il n'y a personne. Le péage est un instrument de financement, mais, de plus en plus, au fur et à mesure que le réseau va se mailler, ça va devenir un instrument de régulation de l'ensemble des grands flux de trafic à l'échelle française qui permettra d'offrir le meilleur service à l'ensemble des automobilistes.

Robert Belleret

Vous parlez de maillage, de réseau, et on va sûrement parler maintenant de la frénésie à laquelle on assiste depuis quelques années, mais comme on est rentré allègrement dans la deuxième partie du débat qui se voulait plus généraliste, on va peut-être demander dans la salle s'il y a des questions précises sur l'A14.

Yves Egal

Je suis Conseil en écologie urbaine, mais aussi un militant très actif pour les transports en commun. A la question de Régis Debray : qu'est-ce que c'est le péage ? Je dirais : le péage, c'est l'application stricte du principe polluant-payeur. Comme l'a dit M. Christian Leyrit, c'est le contribuable ou c'est l'utilisateur. Moi, qui utilise les transports en commun, je ne vois pas pourquoi je paierais pour des gens qui prennent leur voiture ! Pour protéger les transports en commun, il faut faire payer les infrastructures par les usagers et jusque, éventuellement, au péage urbain pour que les voitures paient en entrant dans la ville. Christian Leyrit dit bien que les autoroutes sont à très faible rendement parce qu'elles sont concurrencées de manière déloyale par tout le système routier et autoroutier gratuit, qui est assez important, et qui fait que, en gros, on ne peut pas mettre les prix au niveau suffisant. Moi, je serais tout à fait d'accord pour le péage soit étendu partout où c'est possible, c'est-à-dire sur toutes les autoroutes et toutes les routes à deux fois deux voies, bien sûr. Si on est logique avec ce que je viens de dire, c'est-à-dire l'application du principe pollueur-payeur, à ce moment-là, on peut faire payer un peu plus cher ailleurs, et les sociétés d'autoroutes deviennent beaucoup plus rentables. Et l'environnement est préservé. L'autoroute à péage joue son rôle de prendre des gens qui sont pressés et qui désengorgent la voirie engorgée, mais elle ne joue pas du tout le rôle d'entonnoir à voitures comme on le dit souvent, ou d'aspirateur à voitures. Donc, en quelque sorte, l'autoroute à péage est, de mon point de vue, une autoroute écologique, et plus elle est chère, plus elle est écologique. Parce que plus elle est chère, plus les nuisances vont être évitées. Faire des tunnels, des tranchées couvertes, des murs antibruit, c'est un évitement des nuisances, c'est répondre à la protection de la planète et des habitants. Donc, si on veut éviter l'effet de serre, si on veut éviter tout ce qui nous menace, il faut faire en sorte que les autoroutes respectent l'environnement, respectent les habitants, donc qu'elles soient chères, et qu'elles soient payées par ceux qui les prennent. Et à ce moment-là, ça deviendra intéressant bien sûr de prendre les transports en commun et, éventuellement, si un jour les autoroutes sont amorties, on peut effective-

ment utiliser l'argent pour faire d'autres autoroutes, ce qui est tout à fait logique, mais on peut aussi — et ça, c'est tout à fait envisageable, surtout en ville — utiliser l'argent pour faire d'autres transports en commun. Et à ce moment-là, on a toutes les vertus.

Robert Belleret

Donc, vous êtes ravi, à votre manière, de l'A14 et de son prix. Est-ce que vous ne craignez pas, en poussant votre raisonnement jusqu'au paradoxe, qu'on ait un jour des autoroutes pour riches et des autoroutes pour " moyens " riches ?

Yves Egal

Tout le monde peut déboursier. Tout le monde prend l'autoroute pour aller en vacances...

Robert Belleret

C'est sûr qu'un cadre supérieur peut dépenser 60 F, même sans qu'on le rembourse...

Yves Egal

A partir du moment où le déplacement en voiture est un bien ou un service comme un autre, il n'y a aucune raison de subventionner le service du transport.

Robert Belleret

... les routes nationales, départementales, sont payées par les contribuables...

Yves Egal

Mais c'est ça qui nous mène à la ruine de la Terre ! Cette manière de subventionner le transport fait qu'on se déplace beaucoup trop par rapport aux capacités de la planète à supporter nos déplacements.

Robert Belleret

Donc, il faut des péages sur toutes les voiries pratiquement. Attention, les pistes cyclables, un jour, pourraient être péage.

Yves Egal

Elles pourraient l'être, bien sûr. Mais n'allons pas jusque-là. Il y a bien des pistes de ski de fond qui sont à péage aussi. Il y a un dicton très clair qui dit : quand on ne compte pas, c'est le travail des hommes qu'on ne compte pas. Il n'y a pas de routes gratuites, il y a des routes qui sont payées par les usagers ou par les contribuables, mais il n'y a rien qui est gratuit à la surface de cette Terre, malheureusement. Donc, il faut bien les faire payer par quelqu'un. Et l'éthique, c'est certainement pas de les faire gratuites.

Régis Debray

C'est drôle comme des principes vertueux peuvent amener à l'extension des rapports marchands à la totalité de la vie !

Yves Egal

Je pense que les rapports marchands, c'est effectivement une manière de démocratiser les choix.

Régis Debray

Y compris le péage sur les Champs-Élysées, alors, qui s'impose ?...

Yves Egal

Dans les pays où les choses sont payantes, la population finalement arrive à mieux choisir. Et il y a aussi un autre principe, c'est que la gratuité coûte cher. Allez dans les pays du Tiers-Monde où on ne fait pas payer l'eau. A ce moment-là, personne n'a d'eau sauf ceux qui sont très riches parce qu'ils ont les accointances pour faire venir l'eau. Donc, la gratuité c'est le contraire de la démocratie. L'argent est un outil de la démocratie dans le choix...

Robert Belleret

Monsieur Masdeu-Arus, vous vouliez dire quelque chose ?

Jacques Masdeu-Arus

Poissy-Versailles, je ne vois pas comment on peut prendre les transports en commun, il n'y en a pas, donc on est bien obligé de prendre sa voiture (Intervenant de la salle : si, si il y a des cars...) Alors, prenez le car et vous verrez le chemin...

Robert Belleret

Est-ce qu'il n'y a pas eu une démission des élus, là ?

Jacques Masdeu-Arus

Non, non ! Tout ce qui est radial, aujourd'hui, fonctionne très mal. Il faut aussi mettre des transports en commun propres, c'est-à-dire avec le GPL ou électrique — mais c'est plus dur parce que les distances sont plus dures à parcourir, mais au moins avec le GPL on résoudra les problèmes de pollution.

14 000 voitures par jour, c'est 14 000 voitures qu'on ne retrouve pas sur l'autoroute A13 qui est gratuite, donc ça facilite ceux qui n'ont pas à payer, ou qui ne souhaitent pas payer, ou qui ne peuvent pas payer, pour ne pas alourdir leur budget mensuel. Eh bien, ils vont beaucoup plus vite à Paris aujourd'hui qu'hier, grâce à ce délestage par l'A14 qui est payante.

Régis Debray

Si vous me permettez, Robert Belleret, toujours sur l'A14, j'aimerais poser une question à Bernard Lassus qui est un paysagiste, un artiste, en tout cas professeur à l'École des Beaux-Arts. Il nous a appris que les autoroutes peuvent être belles par elles-mêmes et qu'elles peuvent mettre en valeur les paysages. Quelle est son appréciation sur cette autoroute ?

Bernard Lassus

C'est une question à laquelle il faut répondre à plusieurs niveaux.

Il se trouve que j'ai eu à travailler sur l'A14 et en particulier sur la Terrasse de St-Germain. On a eu tendance, dans cette affaire, à assimiler le problème de la Terrasse de St-Germain à l'image générale de Versailles. En réalité, nous savons tous effectivement qu'à Versailles, Le Nôtre avait prévu et organisé une vue, et que la façon dont on lit l'horizon de la Terrasse de Versailles était un des objectifs mêmes du roi Louis XIV comme de Le Nôtre. La préservation qui a été faite de cette vue est absolument essentielle, parce que le projet est détruit si on commence à couper des arbres de façon abusive, ou à placer un centre de construction. Donc, là, on a ce que j'appellerais une image organisée fixe voulue par certains. D'ailleurs, je ferai une parenthèse pour dire que déjà le concept d'image fixe est contradictoire au concept de paysage qui est, lui, lié à une notion de mouvement, de vécu, de transformation. Donc, déjà, nous voyons bien qu'il y a là entre ce concept patrimonial d'un élément fixe une opposition au concept même de paysage.

Par contre, la Terrasse de St-Germain, j'avoue, m'a intéressée infiniment plus parce qu'il y avait là une problématique un peu différente. C'est que la Terrasse de St-Germain n'avait pas été faite avec une vue organisée par Le Nôtre, c'était simplement un balcon donnant vue sur l'activité humaine, mais une activité humaine qui n'était pas prévue par lui, ni organisée par lui, ni un champ visuel organisé. Et les travaux historiques que j'ai pu faire montrent, à l'évidence, cela. Donc, on voit bien qu'il y a une dissociation complète à faire entre l'axe de vue de Versailles et la Terrasse de St-Germain qui est une promenade longitudinale, à partir de laquelle on regarde, et on regarde quoi ? Le vécu, le quotidien. Je ne vois pas pourquoi on généraliserait la vue de Le Nôtre à celle, par exemple, de la Terrasse de St-Germain.

Personnellement, ça ne me gêne pas du tout que l'autoroute sorte sous la Terrasse de St-Germain. Pourquoi ? Parce que déjà, on n'a pas hésité du temps de Napoléon III — et Dieu sait si Napoléon III s'intéressait à l'art des jardins et du paysage — à faire une voie de chemin-de-fer directement sous la Terrasse de St-Germain. On n'en parle pas, mais il y a déjà une voie de chemin-de-fer qui existe. Je tiens aussi à rappeler qu'il y a, dans Paris même, deux exemples remarquables de passages de voies de chemin-de-fer qui sont le RER dans le parc des Buttes-Chaumont et dans le parc Montsouris. Personne n'en parle plus jamais. Et ce sont deux traitements exemplaires, tout à fait remarquables, et l'on voit comment, au parc Montsouris, on voit comment... et ce RER n'est pas enterré, il n'est pas recouvert, la tranchée est ouverte. Aux Buttes-Chaumont également. Donc, nous voyons bien qu'à la période de Napoléon III, on n'a pas hésité à mêler les infrastructures dans les milieux urbains, mais effectivement avec des aménagements qui étaient nécessaires.

Donc, je dirais pour la Terrasse de St-Germain, et là je n'engage que moi, que c'est un faux débat. Je pense par contre que la façon dont on aménage la route, l'autoroute, de manière à ce qu'elle ne gêne pas les riverains, qu'on crée des conditions d'antipollution, antibruit, pour ceux-là mêmes qui habitent près des voies, m'apparaît tout à fait essentiel. Mais je le distingue totalement de son passage. Le passage et les conditions du passage ne sont pas les mêmes.

Donc, je dirais que, pour passer sous la Terrasse de St-Germain, je ne vois pas objectivement, par rapport au projet de Le Nôtre, qu'il y avait lieu de l'empêcher. Par contre, qu'il y ait des difficultés liées au voisinage d'un certain nombre d'habitations, ça c'est un fait réel. Mais je pense qu'il ne faut pas mêler le deux. Et je pense qu'on a eu tendance, dans ce problème de la

Terrasse de St-Germain à confondre ces deux problèmes. Et c'est pourquoi je remercie M. Debray de m'avoir posé la question.

Robert Belleret

Et sur le résultat, votre jugement esthétique ?

Bernard Lassus

Alors là, je suis cause et partie parce j'avais fait un projet qui n'a pas été retenu. Par conséquent, je ne me prononcerai pas sur celui qui a été réalisé.

Un auditeur dans la salle

C'est justement sur l'aspect esthétique. Les zones de développement économique, c'est souvent un désastre. Moi, je connais très bien une région qui est entre Aix-en-Provence et Marseille, et toute la route — qui fait environ 30 km — est bordée de zones commerciales, zones d'activités, etc., des entrepôts à tout va. Et ça m'étonnerait que des gens se mobilisent pour modifier l'esthétique des entrepôts... C'est une présence visuelle très, très forte mais qui n'est pas prévue... Et c'est ça finalement une autoroute.

Jacques Masdeu-Arus

Vous avez tout à fait raison si l'on s'attache à l'esthétique d'une autoroute. Je crois qu'il faut s'intéresser à l'urbanisation qui éventuellement va se passer autour, mais il n'y en aura pas beaucoup puisque vous savez que la nouvelle loi Barnier a donné des limites très importantes de 100 m, 75 m par rapport aux voies routières, ce qui exclut pratiquement dans cette zone la construction, puisque nous sommes avec deux voies routières importantes, l'A13, l'A14 et la Nationale 13 qui va être doublée et qui va devenir une voie à très grande circulation.

Mais je partage tout à fait votre avis.

Lorsque l'on voit la Nationale 10 ou même la Nationale 13 à l'heure actuelle, du point de vue de l'urbanisme commercial, c'est un véritable désastre et je dirais même que, sur le plan visuel au moins, cela pollue plus qu'une autoroute.

Jean Poulit

Les projets qui sont inscrits au schéma directeur d'Ile-de-France n'ont pas été élaborés de façon aléatoire, mais répondent à des études extrêmement approfondies sur la place de chaque mode de transport, à horizon de vingt ans en d'Ile-de-France. Et l'autoroute A14 a sa place dans ce réseau tout à fait cohérent d'infrastructures franciliennes. Or, pour retenir deux thèmes très simples, il faut savoir que les déplacements dans Paris ne bougent plus puisque la population parisienne est stable et les emplois y baissent même fortement. Donc, les générateurs de trafic baissant, il n'y a aucune raison que le trafic parisien bouge. Que, par contre, les déplacements de périphérie à périphérie explosent. Et ce sont ces déplacements qui appellent la construction de ces rocade autoroutières, de quelques radiales complémentaires, qui ont pour mission essentielle de raccorder les rocades entre elles et non plus de desservir Paris, puisqu'à hauteur de Paris le trafic ne bouge plus. Donc, c'est pour ça que l'autoroute A14, à son ouverture, n'a pas eu d'effet quasi-sensible sur le boulevard périphérique de Paris. Ce sont des

échanges entre rocade qui ont été servis par cette autoroute radiale. Et c'est ça qui est l'enjeu majeur des réalisations des prochaines années.

Alors pour cela, il faut des autoroutes de qualité optimale, qui permettent de délester des voiries nationales ou départementales qu'il faut reconquérir pour le bien de l'urbanisme francilien : faire du *paysagement*, faire des voies réservées aux transports collectifs, de la desserte de proximité. Et à ce moment-là, l'autoroute est un moyen de faire de l'urbanisme.

Régis Debray

M. de la Verpillière, vous êtes à la section des Travaux Publics du Conseil d'Etat. Quel est le rôle du Conseil d'Etat dans ces processus de décision ? Est-ce que vous arrivez à réguler cette croissance des réseaux autoroutiers, avec une certaine idée de l'intérêt public ?

Charles de la Verpillière

Il faut rappeler que le Conseil d'Etat intervient sur les projets d'autoroutes deux fois et à double titre. D'abord, il est saisi du projet de décret qui va déclarer d'utilité publique l'opération et il en est saisi à titre consultatif, c'est-à-dire que sa section des Travaux Publics émet un avis sur le projet que le gouvernement est libre de suivre ou pas. Et puis, le cas échéant, le Conseil d'Etat peut intervenir une seconde fois s'il y a un recours en annulation du décret qui déclarant l'utilité publique qui a été pris par le Premier ministre. A ce moment-là, le Conseil d'Etat n'intervient plus à titre consultatif, il intervient en tant que juridiction, c'est-à-dire qu'il a le pouvoir d'annuler le décret.

Maintenant, comment le Conseil d'Etat peut-il réaliser cet arbitrage, ce contrôle de fond sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire une autoroute ? C'est ce qu'on appelle, dans notre jargon contentieux, la théorie du bilan. Le Conseil d'Etat, au premier stade, c'est la section des Travaux Publics et au stade suivant, le cas échéant, c'est la section du Contentieux, essaie de mettre en balance les avantages et les inconvénients de l'autoroute. Du côté des avantages, il y a — ou il n'y a pas d'ailleurs, et à ce moment-là le contrôle s'arrête, c'est-à-dire qu'il ne peut pas y avoir d'utilité publique —, il y a un intérêt général ou des intérêts généraux qui ont été évoqués : faciliter les transports, le rôle économique, le fait de reporter des trafics d'un endroit à un autre, etc. Et du côté des inconvénients, il y a l'atteinte portée à d'autres intérêts publics : on a parlé tout à l'heure de la concurrence faite aux autres modes de transport. Ce peut être aussi une atteinte portée par ce projet qui est national, le plus souvent, voire même européen à des intérêts publics locaux, qui peuvent être parfaitement légitimes : le fait qu'on desserve ou qu'on ne desserve pas une collectivité, qu'on la coupe en deux le cas échéant, ça peut arriver aussi. Et puis toutes les atteintes portées à l'environnement, c'est un intérêt général, et aux intérêts particuliers, ce sont les gens qui vont être expropriés parce que leur propriété se trouve dans l'emprise de l'autoroute, ou qui vont se trouver à proximité d'un ouvrage qui est le plus souvent — sauf si on prend les précautions appropriées — un ouvrage nuisant. Donc, c'est cela la théorie du bilan.

Robert Belleret

Est-ce que vous pouvez nous dire si vous avez été amené à annuler des décrets d'intérêt public ?

Charles de la Verpillière

Il est extrêmement rare qu'un décret déclarant d'utilité publique un projet d'autoroute soit annulé et, s'il l'est, ce sera probablement plus pour une question de forme. Pourquoi ? Parce que le contrôle du Conseil d'Etat, dans ce cas, s'exerce en amont, c'est-à-dire avant que le décret déclarant l'utilité publique soit pris, et c'est la section des Travaux Publics qui opère ce même contrôle du bilan et qui peut, le cas échéant, faire obstacle à titre consultatif. Mais elle peut émettre des objections qui peuvent inciter le gouvernement à revoir sa copie puisqu'il a au-dessus de lui l'épée de Damoclès de l'annulation contentieuse s'il passe outre à l'avis défavorable de la section des Travaux Publics.

Robert Belleret

Est-ce qu'il y a des cas où le gouvernement a passé outre, n'a pas suivi l'avis du Conseil d'Etat ?

Charles de la Verpillière

Le plus souvent, c'était sur des questions, de tracé, ou alors d'ouvrages annexes. Faut-il ou ne faut-il pas d'échangeur ? Le Conseil d'Etat était plutôt pour un pont, on a préféré un tunnel, ou vice versa... J'ai plutôt à l'esprit des divergences de ce type.

Robert Belleret

Dans son premier type d'intervention, le Conseil d'Etat intervient plutôt en aval, si je puis dire, d'une commission d'enquête ?

Charles de la Verpillière

Oui, tout à fait en bout de course.

Robert Belleret

Je pense à deux projets d'autoroute : l'A89 dans la région de Clermont-Ferrand et l'A400 sur les bords du lac Léman, où la commission d'enquête a donné un avis négatif. Donc, dans ces deux cas, le Conseil d'Etat dans sa section Contentieux ne s'est pas encore prononcé et va sans doute le faire. Est-ce que vous pouvez nous dire s'il y a des précédents, si le Conseil d'Etat a suivi l'avis négatif rendu par la commission d'enquête ou l'a, au contraire, contredite.

Charles de la Verpillière

Le Conseil d'Etat, et le gouvernement non plus d'ailleurs, n'est pas lié par l'avis de la commission d'enquête. La commission d'enquête elle rend un avis quand elle se prononce, en toute indépendance. Ensuite, le Conseil d'Etat, lui, a bien sûr dans son dossier l'avis de la commission d'enquête, mais il a bien d'autres choses encore. Et puis, de la même façon, le gouvernement n'est, lui, lié ni par l'avis de la commission d'enquête, ni par l'avis du Conseil d'Etat. Alors, justement, le rôle du Conseil d'Etat est aussi de vérifier que les procédures d'information et de consultation du public, essentiellement par le biais de l'enquête publique, ont été menées correctement, et notamment que les documents qui ont été soumis au public dans le cadre de l'enquête publique étaient des documents complets et qui n'étaient pas biaisés (et je

pense au plus important d'entre eux, qui est l'étude d'impact). Et, dans cette partie de son contrôle, le Conseil d'Etat essaie de ne pas être purement formaliste, de faire en sorte que ces procédures soient des éléments du contrôle de fond, c'est-à-dire que les gens soient correctement informés, qu'ils puissent s'exprimer, qu'ils puissent faire des suggestions, et qu'ils puissent aussi exprimer leur opposition.

Robert Belleret

Sur les précédents, est-ce que vous avez en tête des cas où une commission d'enquête aurait été " désavouée " puisque ce n'est pas le même type de démarche, mais...

Christian Leyrit

J'ai en mémoire un exemple, mais effectivement c'est assez rare, où le gouvernement est passé outre l'avis du Conseil d'Etat en section des Travaux Publics, c'est le cas de Langeais et je dois dire que le gouvernement suivant est revenu sur la décision précédente, si bien que le Conseil d'Etat a finalement eu gain de cause.

Régis Debray

Vous pouvez nous rappeler l'ensemble du processus ? Christian Leyrit, ce que l'on peut rappeler, c'est qu'il y a une loi depuis 1995, qui est assez récente, la loi sur l'aménagement et le développement du territoire, qui a fixé un cadre. Cette loi a prévu qu'en 2015, aucune partie du territoire national ne devait être située à plus de 50 km, en voiture, ou de trois-quarts d'heure, également en voiture, d'un échangeur autoroutier ou d'une gare de TGV.

Le Parlement va être saisi prochainement d'un autre texte de loi que l'on appelle le Schéma national d'aménagement du territoire, qui va fixer les grandes orientations en matière de transport, mais également en matière de localisation des grands centres de recherche, en matière d'universités par exemple...

Un peu au-delà, la loi a prévu que les schémas directeurs de transport soient établis ou révisés. J'ajoute que, contrairement ce que beaucoup pensent, le schéma directeur n'est pas approuvé par le Parlement, il est simplement approuvé par le gouvernement après consultation de l'ensemble des conseils régionaux.

Après, il y a toute une série d'études, de concertations et de débats. Le premier, donc, est un processus très long, comme on l'a vu, qui peut s'étaler cinq, dix voire encore plus longtemps. Tout d'abord, il y a un premier stade que nous avons introduit il y a simplement cinq ou six ans, qui consiste à dissocier les études d'opportunité des études de tracé. Donc, dorénavant et nous essayons de le faire avant le schéma directeur, nous lançons des études d'opportunité qui permettent de lancer un vaste débat sur l'intérêt économique et social d'un projet. Donc : ce projet est-il utile ? et nous ne souhaitons plus que ce soit simplement le gouvernement qui prenne position, mais que ce soit après un vaste débat où l'ensemble des acteurs politiques, économiques, défenseurs de l'environnement puissent intervenir. Une fois que ceci est fait, il y a ensuite des études de tracé. Ces études de tracé sont très longues, il y a ce qu'on appelle les fuseaux de 1 000 m, les fuseaux de 300 m... ; enfin, il y a des concertations locales menées par les Préfets et des concertations de l'ensemble des ministères, de l'Equipement, de l'Environnement, de la Culture ou de l'Agriculture, etc. Et à chacune de ces étapes successives, dans tout ce processus, il y a une décision du ministre de l'Equipement (ou, en cas de désac-

cord, du Premier ministre, lorsqu'un ministre n'est pas d'accord), qui non seulement arrête l'étape qui vient d'être débattue, mais qui fixe ce qu'on appelle le Cahier des Charges pour l'étape suivante, c'est-à-dire que cette décision ministérielle ou du Premier ministre définit le cadre dans lequel la poursuite des études doit intervenir.

Ensuite, il y a l'enquête publique qui est le moment le plus important où l'ensemble des citoyens sont consultés, avec une commission d'enquête indépendante, désignée par le Président du Tribunal administratif, et non plus par le Préfet, depuis quelques années, l'Administration répond et saisit le Conseil d'Etat, section Travaux Publics, avant la décision du gouvernement.

Ensuite, si le gouvernement décide de réaliser le projet, il y a la publication du décret qui est signé par le Premier ministre, le ministre de l'Equipement et le ministre de l'Environnement pour tous les projets de plus de 650 millions de Francs à peu près ; et — fait également tout à fait nouveau-, depuis trois ou quatre ans, nous publions les engagements de l'Etat, c'est-à-dire que tout citoyen est informé de l'ensemble des engagements qui ont été pris par l'Etat, tout au long de la procédure, et notamment au cours de l'enquête publique. C'est, je crois, tout à fait essentiel. Et nous demandons aux Préfets d'instaurer un comité de suivi des engagements de l'Etat, c'est également nouveau, qui associent les collectivités, les maires, les associations de défense de l'environnement, les responsables économiques. Il permet de s'assurer que tout ce que l'Etat s'était engagé à faire, est bien réalisé et j'ajoute qu'après les travaux, il y a des bilans après les mises en service qui permettent de mesurer les effets économiques et sociaux d'une infrastructure, les effets sur l'environnement, et de comparer ces résultats avec les précisions.

Régis Debray

Sur l'environnement, Bernard Lassus, est-ce que vous pourriez évoquer le travail, votre mission auprès de M. Leyrit et nous dire comment, d'une certaine manière, les autoroutes peuvent non seulement s'insérer dans le paysage, mais l'améliorer.

Bernard Lassus

D'abord, je vous ferai un petite chicane. C'est d'avoir utilisé le terme environnement à ce propos. On avait trop tendance, ces dernières années, à considérer que le paysage était un sous-produit de l'environnement, c'est-à-dire que quand on voit qu'il faut qu'on s'occupe des problèmes d'environnement, il faut qu'on s'occupe de la faune, qu'on s'occupe de la flore, j'en suis d'ailleurs tout à fait ravi, et puis il faut qu'on s'occupe du paysage. C'est-à-dire qu'on mettait le paysage sur le même plan que la faune, la flore. Ça nous a paru extrêmement délicat. En réalité, ce que nous avons proposé — je dis “ nous ” parce que j'appartiens aussi à un DEA, entre l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales et l'Ecole d'Architecture de Paris-La Villette — c'est de bien mettre en évidence la dissociation entre environnement et paysage. Le paysage, c'est ce qui est de l'ordre du culturel, du subjectif, et l'environnement, ce qui est de l'ordre du technique et du scientifique. On peut résoudre un problème de pollution sonore, de pollutions de diverses natures, ce sont les problèmes techniques et scientifiques. Par contre, un problème de paysage, c'est un choix de société, c'est un choix culturel.

Je dirais, d'une part, que l'autoroute, du fait maintenant qu'il y a un réseau permet de s'arrêter et non plus uniquement de passer, et en tant que paysagiste, c'est l'idée principale qui me paraît aujourd'hui à défendre. Pourquoi ? Parce qu'à partir du moment où le réseau français va être

connecté avec les réseaux européens, il faut que le Madrilène qui va à Hambourg s'arrête. Donc, le problème de l'autoroute, c'est de faire s'arrêter en France et nous voyons que le paysage devient un élément fondamental du concept d'arrêt, parce que le Madrilène qui va à Hambourg pour une réunion d'affaires, pour quelles raisons voulez-vous qu'il s'arrête à part faire pipi dans une aire de repos et manger un sandwich ? Ce sont ça les deux raisons pour lesquelles il va s'arrêter. Eh bien nous, nous voulons qu'il s'arrête sur le territoire.

Robert Belleret

En sortant de l'autoroute ? pas seulement sur les aires de repos ?

Bernard Lassus

Absolument. Les aires de repos deviennent ce que j'appelle des lieux intermédiaires, j'ai horreur de ce terme, mais l'aire de repos n'est plus uniquement au service de l'autoroute, elle est au service du pays à découvrir. Et je pense que ces aires deviennent l'introduction au pays. L'aire de repos prend un statut tout à fait important. Et je suis surpris de voir le peu d'importance qu'en France on attache à ces questions alors que le tourisme est quand même l'élément N° 1 de notre politique nationale et économique. Je ne sais pas si vous voyez la contradiction qu'il y a entre le fait qu'on veut sauver à tout prix ce qui est de l'ordre du technique, du mécanique, et que nous avons un patrimoine paysager que nous risquons de voir mourir, alors que c'est l'élément premier de notre vie économique aujourd'hui.

Je mentionnerai la politique qui a été menée par Christian Leyrit du " 1% paysage et développement " qui consiste à réserver 1% du coût de construction des autoroutes pour aider les acteurs locaux à concilier la mise en valeur des paysages et l'activité économique et touristique. Ce terme " 1% " est d'ailleurs peut-être un peu pauvre parce que c'est 2% en réalité dont il s'agit, puisque si l'Etat donne 1%, il faut que les collectivités locales s'y associent pour donner elles aussi 1%. Mais ce qui est nouveau, c'est que l'intervention du 1% — ou du 2% — ne s'opère pas sur l'emprise de l'autoroute, mais s'opère dans le champ visuel de l'autoroute, c'est-à-dire que les interventions peuvent s'opérer dans des terrains qui n'appartiennent pas à l'Etat ou aux sociétés des autoroutes concédées. Et, cette image est peut-être un peu gênante, mais ce sont quand même des vitrines paysagères de la France qui sont offertes par l'autoroute. Et je crois qu'on oublie que, pour un enfant, la France sera constituée par ce qu'il aura vu des voitures de ses parents, de ses grands-parents, quand il ira en vacances. Qu'il y ait une espèce de compréhension sensible de notre territoire qui s'opère aujourd'hui par le système autoroutier. Le système autoroutier n'est pas qu'un système de transit, on veut trop en faire un système fonctionnel. C'est devenu une des armatures culturelles fondamentales de notre pays. Et je défends cette idée en tant que paysagiste qui n'a pas son permis de conduire !...

Régis Debray

J'aimerais rebondir sur ce qu'a dit Bernard Lassus pour lui poser une nouvelle question. Il a parlé du paysage. J'aurais aimé lui parler du tissu urbain. Il y a aussi un paysage urbain et c'est un tissu social. Ce qui me gêne dans l'A14 à péage, c'est que cela casse en quelque sorte une agglomération, une certaine convivialité urbaine. François Dagognet, lors de notre dernier colloque, a rappelé comment la route créait des paysages, des villages, des points d'habitation le long de la chaussée. Le long de l'A14, il ne peut rien se créer, c'est une tranchée !

Bernard Lassus

Le problème des autoroutes urbaines ou périurbaines est effectivement extraordinairement difficile. Il suffit de voir les péripéties autour des murs antibruit pour voir justement la très grande difficulté qu'il y a à aborder cette relation. Nous sommes dans un système de changement d'échelle. Il se trouve qu'actuellement j'ai gagné un concours pour traiter les murs antibruit de l'entrée de Paris à Maisons-Alfort et Saint-Maurice, il y a 16 000 m² de murs antibruit de 6 à 8 m de hauteur. Actuellement, il y a deux hypothèses : soit on protège les façades, soit on fait des murs antibruit.

Je pense qu'aujourd'hui nous sommes confrontés à une acceptation de l'hétérogène, mais nous ne savons pas quel est l'hétérogène que nous devons accepter dans notre société. La grande difficulté, c'est le choix de l'hétérogène que nous devons accepter. Et celui que nous ne pouvons pas accepter. Mais, de toute manière, nous sommes confrontés, que nous le voulions ou non, de par les systèmes d'échelles, de par les transformations paysagères, de par les transformations économiques, à un système hétérogène. Je crois que c'est ça, le grand point de notre société aujourd'hui.

Nier l'hétérogène comme on l'a fait, ne souhaiter que la cohérence m'apparaît stupide et déraisonnable. Et je crois qu'il faut l'accepter. Nous ne pouvons pas faire autrement. Et nous nous apercevons que nous ne pouvons traiter l'hétérogène, et c'est d'ailleurs pour cela que c'est hétérogène, que chaque problème a sa propre échelle et qu'il a sa propre logique. Et qu'à partir du moment où nous voudrions le faire entrer dans une autre échelle ou une autre logique, nous serions contradictoires au problème que nous avons à résoudre.

Le monde des ingénieurs a appris à ramener tout à un certain système de dénominateurs communs de traitement. Et nous sommes aujourd'hui confrontés à l'acceptation de ne pas tout ramener au même moyen de traitement, et à découvrir comment faire cohabiter les traitements de choses que nous ne savons pas traiter avec des choses que l'on sait traiter, à nouveau hétérogènes. Et ce que nous ne savons pas traiter est probablement plus important que ce que nous savons traiter. Et c'est là, la très grande difficulté du monde technique, quand il est confronté à l'acceptation de cet hétérogène et de traiter ce qu'il ne sait pas traiter. Et moi, je crois que ce qu'on ne sait pas traiter, c'est ce qu'il faut oser traiter. La crise du fonctionnalisme, ç'a été quoi ? ç'a été de dire : nous traitons ce que nous savons traiter. En refusant de traiter ce qu'on ne savait pas traiter. L'image médicale est très simple. Et le problème autoroutier, j'y reviens, c'est qu'il faut saisir les échelles de chaque problème et traiter chaque problème à son échelle. Et c'est seulement à partir de ce moment-là qu'on pourra tenter d'établir des cohérences entre des systèmes hétérogènes. Mais il est bien évident que si on traite un problème à son échelle et dans son hétérogénéité, il ne peut être qu'encore plus hétérogène.

Une auditrice dans la salle

Je voudrais savoir ce que vous mettez dans l'hétérogène ?

Bernard Lassus

Regardez par exemple les châteaux d'eau. Ils étaient esthétiquement considérés comme hétérogènes, mais c'est très intéressant de voir qu'au fond, un château d'eau n'est pas beaucoup plus haut qu'une église, que le clocher d'une église ; tout bien considéré, au point de vue formel, il n'encombre pas plus d'espace. Eh bien, dans notre société, on trouve cohérent le clocher d'une église et on trouve incohérent un château d'eau. Voilà, Madame, ça me paraît un problème tout

à fait intéressant. Pourquoi le château d'eau qui n'est pas beaucoup plus gros qu'une église, et qui est parfois même plus petit, est considéré comme hétérogène au système ? Je vous laisse sous l'interrogation !

Yves Egal

Je voulais dire que, franchement, l'autoroute en fait ne peut pas être urbaine. L'autoroute A14, c'est une autoroute périurbaine. Pour prendre de l'urbain vrai, très dense comme Paris, personne n'imagine de faire passer une autoroute dans Paris. Moi, j'aimerais bien qu'il y ait des autoroutes souterraines, à péage bien sûr, de façon à laisser la surface à l'activité douce, tranquille, piétons, transports en commun et tout. Le problème qui se pose, c'est bien celui de la banlieue. Et donc, là, par exemple, on ne voit pas d'autres manières de transformer le périphérique en quelque chose d'urbain qu'en le couvrant là où on peut le couvrir, parce que sinon c'est du périurbain. Les murs antibruit sont totalement contradictoires avec l'idée de paysage. Et il y a des beaux paysages urbains. Donc, l'autoroute, je ne vois pas d'autre solution que le souterrain complet en zone urbaine et la mise en évidence, très belle, à la campagne. Une autoroute n'est pas, par essence, une atteinte au paysage. Elle peut l'être si elle est mal faite, elle peut l'être si elle est mise au mauvais endroit, mais on ne peut plus dire désormais, après cette soirée d'aujourd'hui, qu'une autoroute est une atteinte au paysage.

Jean Lafont

Mon intervention sera forcément très partielle, mais je voudrais tout de même appeler l'attention sur un certain nombre d'aspects qui n'ont pas du tout été évoqués.

Un premier point : l'autoroute urbaine comme facteur de structuration, comme facteur de création de paysages, je veux bien. Je constate néanmoins que pour améliorer le service rendu aux gens qui vont habiter en Grande Banlieue, on est amené à réaliser sans cesse de nouvelles infrastructures lourdes qui vont perturber les zones habitées de la Première Couronne. Et c'est souvent dans ces espaces que sont concentrées les populations en difficulté et qui ont subi des nuisances. Donc, ce n'est pas si simple que ça. Il y a d'ailleurs un paradoxe à défendre la création d'infrastructures nouvelles au moment où, faute d'être capable de freiner le développement de la mobilité, on va devoir rationner la circulation des véhicules. D'un côté, on augmente l'offre, de l'autre, on va devoir interdire aux automobilistes l'usage de ces infrastructures. Il y a un problème de cohérence.

Le deuxième point, c'est la réflexion en cours sur l'élaboration des schémas directeurs d'infrastructure. Il y a actuellement des travaux de prospective à long terme menés dans une approche multi-modale et pas exclusivement mode par mode. Ces travaux ont commencé par projeter l'évolution de la demande à long terme, selon des scénarios qui combinent diverses hypothèses de croissance économique, de politique des transports, de tarifications, de développement plus ou moins important de l'offre de prix de l'essence. Il apparaît que le développement du trafic à long terme est tel que les émissions de CO₂ liées au secteur des transports augmenteront de 40% sur les vingt ans à venir, et cela en dépit d'une amélioration des performances des véhicules et du remplacement des véhicules usagés par des véhicules plus performants. + 40% de CO₂, c'est un scénario de croissance non durable, c'est contradictoire avec les engagements que la France — comme d'autres pays — a pris à l'échelle internationale de stabiliser ses émissions de CO₂ au niveau de 1990. Je pourrais également parler des conséquences du maillage du

territoire par par les grandes infrastructures sur l'appauvrissement des milieux naturels, sur la diffusion des nuisances entraînant la restriction des “ zones de calme ”. L'autoroute peut créer du paysage, je ne dis pas le contraire, mais je crois qu'il ne faut pas se focaliser sur ce seul aspect et oublier les autres enjeux.

Robert Belleret

Y a-t-il encore une ou deux questions ?

Un auditeur dans la salle

On n'a pas trop parlé des routes qui sont plus nombreuses que les autoroutes. Et notamment, moi, quelque chose me révolte, c'est que la signalétique des routes, c'est-à-dire les entreprises Decaux, massacrent le paysage parce qu'il y a des panneaux à peu près tous les 30 m, qui sont élevés à 1 m ou plus du sol, et qui représentent une nuisance visuelle gigantesque. C'est répandu dans toutes les régions de France, spécialement dans le Sud. Les campagnes du sud de la France sont inondées de panneaux Decaux. Pour signaler le moindre bled, le moindre patelin, c'est un panneau énorme...

Bernard Lassus

Il y a un certain nombre de contradictions. Par exemple, la politique des autoroutes — je ne dirais pas simplement des routes — a été quand même le désenclavement et le développement économique des régions. Il est bien évident que si un certain nombre de jeunes montent des entreprises et qu'ils font actuellement de la publicité sauvage, ça fait partie de cette hétérogénéité que je notais tout à l'heure. Il est évident que c'est contradictoire avec la politique paysagère que l'on souhaite mener. Ce qui veut dire qu'il y a là un problème. Effectivement, à partir du moment où il y a un nouveau système autoroutier, qu'un réseau complexe se met en place, que ce réseau devient un des éléments dominants de notre culture nationale et par conséquent de notre information, il faudra réfléchir à d'autres modes de signalisation. Il y a d'ailleurs des tentatives qui sont faites par des sociétés d'autoroutes actuellement et il y a vraiment une réflexion et une invention à faire des bornes publicitaires. Le problème, ce n'est pas la réglementation, c'est l'invention. Il faut inventer, peut-être à partir des échangeurs, autour des échangeurs, après les échangeurs, des organisations publicitaires qui seraient maîtrisées, décidées, voulues. Mais effectivement, d'un côté contraindre et de l'autre côté couper des initiatives individuelles qui peuvent être sympathiques ne m'apparaît pas un bon système.

Régis Debray

Rappelons, pour finir, le cadre à partir duquel cette rencontre a été possible. D'abord, grâce à la direction des Routes, ensuite aussi parce qu'il y a un numéro des *Cahiers de médiologie* qui s'appelle “ Qu'est-ce qu'une route ? ”, et aussi parce qu'il y a une exposition de photographies sur la route à la Maison Européenne de la Photographie, au premier étage, que je vous conseille vivement de regarder.

Peut-être certains d'entre vous se sont demandés : qu'est-ce qu'un médiologue ou un philosophe vient faire dans les questions d'infrastructure et de transport ? Simplement, la route fait lien entre les hommes et constitue à ce titre une médiation capitale de la culture. Une culture

n'est pas qu'un ensemble de valeurs, c'est un ensemble de vecteurs et, en ce sens, nos façons d'être, de penser et d'imaginer dépendent beaucoup de nos façons de circuler, de communiquer, disons, de domestiquer l'espace et le temps. Ce sont ces moyens qui définissent un certain état de la technique et on ne peut pas séparer culture et technique. C'est ce que voudrait rappeler la médiologie. On ne peut pas séparer, en effet, les canaux de communication des lignes de transport. Il s'agit pour nous de réfléchir aux infrastructures techniques de la culture ou encore aux effets culturels des innovations techniques.

C'est pourquoi rien de technique n'est étranger au philosophe qui essaie de réfléchir précisément à ce qui fait lien entre les hommes, dans la mesure où chaque type de déplacement, chaque type d'acheminement crée un certain espace/temps, façonne une certaine personnalité et participe ainsi à l'humanisation ou à la déshumanisation du monde. Les transports sont devenus des enjeux de civilisation, au même titre que l'audiovisuel, au même titre que le théâtre ou que le journal ; et en ce sens, M. Leyrit vous dirigez, pour moi, à mes yeux, une direction tout aussi culturelle que la direction du Théâtre.

Disons qu'on ne peut plus séparer l'organisation de l'espace informationnel de l'organisation de l'espace concret. Et c'est ce postulat, ou plutôt ce résultat, que les élèves de François Dagognet, qui a été l'initiateur et le coordonnateur de ce numéro sur " Qu'est-ce qu'une route ? ", ne peuvent manquer de rappeler. Au fond, il y avait trois aspects de la route qui nous ont intéressés et c'est pourquoi nous avons conçu trois tables rondes, " La route comme espace de circulation ", " La route comme espace à construire " et " La route comme espace d'imagination ".

Il y a un mois, sur la route comme canal ou comme réseau, on s'est posé la question de la complémentarité ou de la concurrence des réseaux. Nous avons vu qu'il y avait du rififi sur les réseaux et qu'entre chemins-de-fer, voies navigables, routes et moyens de transport aériens, tout n'était pas réglé. Il y avait en tout cas une très saine concurrence.

Maintenant, nous avons examiné la route comme trace et donc comme blessure, inévitablement, la route comme ruban, comme tracé, quelque chose qui se construit et donc qui implique de détruire, d'où la comptabilité en partie double : les nuisances d'un côté, les bénéfices de l'autre...

Reste devant nous la route comme symbole, signe, comme valeur esthétique.

Je vous remercie.