

# Réunion du 2 mai 2006 Réseau de transport et développement économique

*Gilbert CARRERE, président de la Commission particulière du débat public A 12*  
*Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public A 12*  
*Elizabeth PELEKHINE, membre de la Commission particulière du débat public A 12*

*Michel LABROUSSE, directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines*  
*Yves LALIN, Direction départementale de l'Equipement des Yvelines (DDE)*  
*François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacement DREIF*  
*Bjorn DESMET, Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF)*

*Michel FEVE, Président de la Commission transport, CESR Ile de France*  
*Bernard QUETIER, Président de l'ARDIES 78 et membre du groupe A 12*  
*Nicolas DELATTRE, agriculteur aux Essarts le Roi, représentant Monsieur HILLAIRET, président de la Chambre d'agriculture*

## **Allocutions d'ouverture**

### **Monsieur le Maire du Mesnil Saint Denis**

Bonsoir à tous,

Nous accueillons pour la deuxième fois une réunion du débat public consacré au projet de prolongement de l'A 12, qui concerne tous les aspects de la vie dans notre ville. A l'instar de la réunion précédente, je souhaite que nous menions un débat serein, qui respecte la parole de chacun.

**Gilbert CARRERE**  
**Président de la Commission particulière du débat public A 12**

Je vous remercie d'avoir rappelé dès à présent les règles qui doivent régir nos débats. La transparence de chacune de nos interventions est conditionnée au respect du principe d'équivalence, la parole de tous ayant la même valeur au sein de notre débat. Je tiens toutefois à rappeler que notre commission n'est pas décisionnaire. Son rôle est de recueillir les opinions de chacun, afin de dessiner les aspects dominants du débat, avant de les transmettre au maître d'ouvrage, qui prendra une décision au regard des éléments que nous mettrons à sa disposition.

Par ailleurs, la Commission du débat public admet que des études complémentaires soient menées en marge des études déjà réalisées par le maître d'ouvrage. De fait, la première de ces études complémentaires devait porter sur la mesure du trafic routier dans la région. Toutefois, le cabinet de conseil à qui nous pensions confier cette étude n'a pas réuni toutes les conditions de neutralité nécessaires à la qualité de ses travaux. Pour palier cette difficulté, nous vous proposons de consacrer à nouveau débat à la question spécifique du trafic, auquel duquel nous donnerons la parole à de nombreux experts. La seconde étude complémentaire porte sur les conséquences du projet de prolongement de l'A 12 sur la santé humaine et animale. Les conclusions de cette étude intégreront évidemment le dossier que nous transmettrons au maître d'ouvrage à l'issue de débat.

Nous abordons ce soir un nouveau sujet : les conséquences du réseau de transport sur le développement économique régional. Il s'agit d'un thème particulièrement important, qui devrait naturellement retenir l'intérêt de chacun d'entre vous.

Je vous propose d'entamer dès à présent nos travaux de ce soir en passant la parole à Monsieur Labrousse.

**Michel LABROUSSE**  
**Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines**  
**Chef de projet**

Trois idées émergent aujourd'hui de l'ensemble des bilans dressés en vue de mesurer les effets économiques des projets routiers. Tout d'abord, il apparaît que l'autoroute est une condition nécessaire mais non suffisante pour assurer le bon développement économique d'une région. Il apparaît également que certains secteurs bénéficient plus que d'autres du développement d'une telle infrastructure. Il s'agit notamment :

- du secteur des transports ;
- du secteur de la distribution ;
- du secteur du tourisme.

Le troisième point renvoie directement à la cohérence du projet avec les autres projets locaux et territoire. Cette cohérence est la condition indispensable à la réussite d'un tel projet.

Aujourd'hui, le territoire qui nous concerne constitue un réel pôle de compétitivité, que ce soit au niveau national comme international. La zone d'étude du projet comprend 66 000 emplois et réunit une population en croissance de 0,5 % par an. Il s'agit du second pôle économique de l'ouest parisien, avec 1 300 entreprises créées en 4 ans. Au cours des dernières années, la notion de développement s'est effectivement effacée derrière la notion de compétitivité territoriale. Aussi, face à une attractivité menacée, le prolongement de l'A 12 peut contribuer à une meilleure desserte de la zone, tout en permettant de requalifier et revitaliser les activités et agglomération le long de la RN 10.

Ce constat nous conduits à fixer des pistes de réflexion autour des thèmes suivants :

- accessibilité des zones économiques ;
- mutation des activités ;
- aménagement des zones urbanisées ;
- la coupure et la consommation d'espace ;
- la pression foncière ;
- la gêne occasionnée pendant la durée du chantier (entre 4 et 8 ans).

En conclusion, nous vous proposons de développer le plus en amont possible une vision partagée des objectifs du projet afin de mettre pleinement celui-ci au service du territoire.

### **Gilbert CARRERE**

Je vous remercie. Je vous propose de recueillir dès à présent le témoignage de deux acteurs régionaux. Je passe immédiatement la parole à Monsieur Girardon.

### **Monsieur Gérard GIRARDON**

J'interviens en tant que secrétaire du CE de Valéo et membre de la CGT. Valéo est implantée dans la région depuis 1971. A l'époque, nous comptons 300 salariés. Ils sont plus d'un millier aujourd'hui. Dans le même temps, nombre d'entreprises de maintenance travaillent directement pour le compte de l'entreprise à proximité du site de la Verrière.

Nous savons que le projet de prolongement conduirait à la délocalisation de l'Entreprise, ce qui aurait des conséquences désastreuses pour l'économie de la région. Par conséquent, le syndicat CGT de l'entreprise émet un avis totalement défavorable à ce projet de tracés. Je précise que la direction a adopté une position identique à la nôtre.

### **Gilbert CARRERE**

Je passe la parole à la salle.

### **Monsieur CHAPPAT, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Maurepas**

Je vous remercie de m'associer à ce débat. En tant que représentant de PARIWEST, je ne peux que m'en satisfaire. PARIWEST regroupe plus de 10 000 emplois, répartis entre près de 150

entreprises. Il s'agit donc d'une très forte zone d'attrait, et nous comptabilisons en moyenne plus de 15 000 mouvements quotidiens sur la zone.

Bien évidemment, je suis favorable à la croissance économique, dès lors qu'elle respecte les principes du développement durable. Malheureusement, à aucun moment le projet ne m'a paru bénéfique pour la région. Nous considérons en particulier que la prolongation de l'A 12 ne permet en aucun cas d'améliorer la desserte de la conurbation. En revanche, il existe réellement une urgence absolue à aménager la RN 10. Je tiens donc à ce que notre position ne souffre aucune ambiguïté sur ce point.

### **Bernard QUETIER, président de l'ARDIES 78**

L'ARDIES 78 souhaite que la pondération des enjeux liés à ce projet constitue l'un des éléments essentiels de ce débat. Parmi les principales préoccupations, trois me paraissent devoir être retenues en priorité :

- le projet doit coûter le moins cher possible, sinon l'Etat ne pourra pas le financer ;
- le projet doit entrer le plus possible en cohérence avec les attentes des entreprises ;
- le projet doit être réalisé dans un délai raisonnable, compris entre 3 et 4 ans, de façon à répondre au mieux aux impératifs actuels des entreprises régionales, sans compter que la construction de 5 400 logements est prévue dans les prochaines années.

La volonté politique doit donc être forte, pour permettre à ce projet d'aboutir aussi vite que possible.

### **De la salle**

Les prévisions de hausse de trafic poids lourds sont-elles bien de 15 %. Quelle est l'hypothèse de croissance économique qui sous-entend ce chiffre ?

### **François BERTRAND**

La croissance du trafic poids lourds est directement liée au développement économique régional. La relation entre ces deux éléments n'est cependant plus aussi forte que par le passé.

### **De la salle**

Ne pensez-vous pas que le prolongement de l'A 12 nuira à la fréquentation des commerces de Maurepas ? Les commerçants ont-ils été consultés.

### **François BERTRAND**

Le détournement du trafic sur l'A 12 n'aura pas de conséquence sur l'intérêt économique local. Pour résumer, les zones d'intérêt et d'attractivité commerciale ne resteront pas changées.

## **De la salle**

La dégradation du cadre naturel et des zones de loisir ne risque-t-elle pas de nuire à l'attractivité de la zone d'activité de Saint Quentin en Yvelines pour les grandes entreprises qui sont soucieuses d'assurer à leurs salariés un cadre de vie agréable ?

## **Bernard QUETIER**

Les salariés vivant à l'extérieur de la zone à laquelle vous faites référence ne profitent absolument du cadre de vie en question. Le prolongement de l'A 12 n'aura aucun impact sur ce point.

## **Gilbert CARRERE**

Je propose de passer à présent la parole à Monsieur Fève.

## **Michel FEVE**

### **Président de la commission transport, CESR Ile-de-France**

L'amélioration du réseau routier revient à faciliter le transport des personnes et des biens, et donc à faciliter le développement économique régional. Le Conseil Economique et Social Régional est particulièrement soucieux de l'attractivité de l'Ile-de-France. Il considère que la région doit se placer au sein des grands réseaux de transports européens. Dans le même temps, les transports doivent permettre d'accéder plus facilement aux emplois et aux services, mais également aux espaces naturels.

Aujourd'hui, le nombre de déplacements quotidiens ne cesse d'augmenter dans la région. Il atteint déjà le nombre de 35 millions. Chaque jour, chaque habitant se déplace en moyenne pendant 1,5 heure. Il importe donc de continuer à améliorer en permanence le confort et la vitesse de ces déplacements, afin d'assurer une meilleure adéquation entre les hommes et les emplois, d'autant que des économistes ont montré que la valeur créée est supérieure au coût global du transport.

Aujourd'hui, des éléments nouveaux doivent cependant être pris en compte. Les transports collectifs apparaissent notamment plus rapides que les transports individuels. De façon générale, il importe que l'offre de transport accroisse la mobilité des individus, dans un contexte de territoires de plus en plus autonomes.

L'Ile-de-France est traversée par 1 million de tonnes de marchandises par jour. De fait, le trafic de marchandises représente l'équivalent d'un semi-remorque par habitant et par an. Or 80 % de ce flux de marchandise est assuré par la route, ce qui favorise la création massive de plates-formes logistiques. Nous préconisons donc d'élaborer un schéma régional logistique d'Ile-de-France. Cette réflexion est aujourd'hui menée dans un nouveau contexte, car la vision qu'à l'Etat de l'Ile-de-France a beaucoup changé au cours des dernières années. Aujourd'hui, l'Etat considère que la région est essentielle au rayonnement de la France et doit jouer un rôle de locomotive pour le reste du pays.

Dans ce contexte, le Conseil Economique et Social soutient l'idée d'organiser la hiérarchisation des infrastructures routières, dans une logique de stratégie gagnant/gagnant qui soit également respectueuse de la préservation de l'environnement. De fait, le tracé de l'A 12 doit être aussi direct que possible, de façon à pomper le trafic local, tout en préservant les espaces naturels et en épargnant le maximum de nuisances aux habitants.

**Gilbert CARRERE**

Je passe la parole à la salle.

**De la salle**

La DDE estime que l'A 12 sera tout bonnement le tronçon d'un axe de communication majeur entre le nord et le sud de l'Europe. De fait, plutôt que d'améliorer l'économie locale, ce tronçon favorisera avant tout les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe. Qu'avez-vous à répondre à cela ?

**Michel FEVE**

Aujourd'hui, le flux transeuropéen ne passe pas par la région.

**Michel LABROUSSE**

Le trafic de transit de poids lourds en Île-de-France qui serait sur A12 ne représenterait que 15% du trafic total; dans ces 15% seule une partie est un transit international; soit environ 5% du trafic total. Ce souci est évoqué très souvent dans nos réunions, et nous avons bien l'intention d'y répondre avec toute l'attention qu'il mérite.

**De la salle**

Je me sens un peu candide, face à ces brillants exposés. Pourtant, comment se fait-il qu'ils ne tiennent aucun cas de l'augmentation du prix du pétrole. De plus, Trappes accueille l'une des plus grande gare de la région. Or personne ne semble avoir évoqué ce soir l'hypothèse d'un renforcement du transport ferroviaire à partir de la gare de Trappe, alors que nous avons impérativement besoin d'améliorer la qualité du transport local.

**Gilbert CARRERE**

Ces questions ont été évoquées lors de notre réunion précédente. Nous avons écrit voilà un mois à la SNCF, ainsi qu'à RFF. Jusqu'ici, nous n'avons pas eu de réponse de leur part.

**Michel FEVE**

Pour qu'un choc pétrolier ait le même effet qu'en 1979, il faudrait que le prix du baril monte à 170 dollars. Or nous n'en sommes qu'à 70 dollars. Nous disposons donc d'une marge d'adaptation.

**Gilbert CARRERE**

Je propose de passer à présent la parole à Monsieur Delattre.

**Nicolas DELATTRE**  
**Représentant de la chambre de l'agriculture**

Aujourd'hui, l'agriculture bénéficie de nouveaux débouchés pour ses produits. Cependant, un agriculteur doit assurer un rôle d'entretien du paysage. Malheureusement, un projet routier s'impose trop souvent aux agriculteurs sans aucune concertation, au risque de déséquilibrer l'ensemble de la structure de l'exploitation. De plus, il sera dommage que chaque nouveau projet remette en cause le classement en zone protégée des exploitations, au risque de faire perdre toute crédibilité à ce classement. Le schéma directeur régional en vigueur depuis 1994 considère que le seuil d'une exploitation en plaine est de 2 000 hectares. N'amputons pas notre patrimoine agricole au moment où de nouveaux défis sont lancés à l'agriculture.

**Bjorn DESMET**

Au total, seules 4 exploitations seraient concernées par ce tracé.

**De la salle**

Peut-on connaître le nom des sociétés qui réclament la création rapidement de l'A 12 ?

**Bernard QUETIER**

Aujourd'hui, une centaine d'entreprises représentant près de 10 000 emplois sont en attente de ce prolongement.

**Elizabeth PELEKHINE**

Aujourd'hui, nous devons faire de l'Ile-de-France un territoire à dimension véritablement européenne. Le développement du réseau de transport vous paraît-il répondre à cette exigence ?

**Yves FOUCHET, président de la délégation des Yvelines de la CCI Versailles, Val d'Oise-Yvelines**

Notre débat ne concerne pas exclusivement les 11 communes environnantes, mais revêt clairement une dimension nationale, autour de 3 pôles de compétitivité, représentant plus de 75 000 emplois directs sur la région des Yvelines pour la seule industrie automobile. La difficulté du projet tient au fait qu'une richesse se développe au nord et au sud du territoire, ce qui oblige au développement de nouvelles infrastructures. C'est donc la raison pour laquelle la chambre de commerce et d'industrie

s'est fortement plus le prolongement de l'A 12. Encore faudra-t-il établir le tracé le plus habile, le plus correct et le plus acceptable pour tout le monde. Si nous acceptons un prolongement de l'A 12 et un aménagement de l'A 10, il y aura sur le territoire plus d'entreprises, et donc plus de richesses.

**Thierry MASNOU, Conseil général des Ponts-et-Chaussées**

Le secteur qui nous intéresse recouvre un potentiel véritablement fabuleux, unique à l'échelle européenne. Il doit permettre de tirer la croissance de l'Ile-de-France, tout en renforçant sans cesse la compétitivité du territoire. A condition que l'on trouve la bonne articulation entre le transport collectif et le transport privé. Il s'agit finalement d'être moins prisonnier du transport individuel. Pour y parvenir, la conception du transport collectif doit bénéficier d'une réelle primauté sur celle du transport individuel, dans le cadre d'une réflexion multimodale. Il faudra en outre articuler la politique des transports avec celle du logement et celle de l'emploi.

**Daniel JOUANNEAU, « Le Mesnils Autrement »**

Aujourd'hui, il apparaît que la N 10 ne joue pas son rôle de délestage. Or pour développer la vie économique et créer des emplois, il est nécessaire de fluidifier la circulation. Il faut donc parvenir à mieux distribuer les flux dans la zone qui nous concerne. Nous savons pourtant que la solution ne passera pas l'aménagement de la RN 10. Nous devons donc travailler ensemble à un compromis.

**De la salle**

Le mouvement de relocalisation des entreprises consécutif à l'augmentation du pétrole, prévisible à l'échelle internationale, a-t-il été pris en compte ?

**François BERTRAND**

Non, car ces éléments ne sont pas encore quantifiés.

**Pierre-Gérard MERLETTE**

*Quid* des échangeurs ? Où sont-ils ? Quelles sont les fonctionnalités que vous avez prévues de mettre en œuvre à cet égard ?

**Michel LABROUSSE**

Les échangeurs, que l'on préfère qualifier pour l'instant de systèmes d'échange car nous sommes en phase de définition, et non à l'échelle de projets géométriques précis, sont prévus avec la voie F12, la RD 36, la RD 58, la RN 10 au nord et au sud des Essarts, pour les familles 2, 3 et 4. Pour la famille 1, les échanges directs avec F12 et la RD36 n'existent pas.

**Gilbert CARRERE**

Le problème des échangeurs n'est pas purement technique, mais conditionne tout ou partie du projet. Ce sujet reviendra donc dans les prochaines réunions et je suggère au maître d'ouvrage de s'y préparer.

**Robert DELOROZOY, président de la commission du développement économique du parc naturel régional**

Il m'a été demandé de parler de l'économie dans le parc naturel de la vallée de Chevreuse. Précisément, le poids économique de ce parc naturel n'est pas nul, et plusieurs emplois ont été maintenus ou créés au cours des dernières années. Signalons en outre que deux boulangeries situées dans le parc produisent leur pain avec la farine produite sur le secteur. De même, un éleveur d'escargot n'arrive pas à répondre à la demande. Enfin, je ne voudrais pas manquer de signaler l'existence de 45 artisans d'art. Au total, ce secteur économique reçoit chaque année plus de 200 000 visiteurs. Enfin, nous menons depuis un an des études pour équiper toutes la vallée de Chevreuse de réseaux à haut-débit. Pour ma part, je considère que le Vallon du Pommeret est classé et qu'il le restera. Nous ne sommes pas responsables des erreurs qui ont été commises par le passé et nous ne laisserons pas détruire le patrimoine vivant et irremplaçable de la Vallée de Chevreuse.

**Monsieur le maire adjoint de Montigny-le-Bretonneux**

Quel sera le résultat du projet ? Les opposants au tracé ne manqueront pas de faire des recours ou d'intenter des procès, ce qui ne peut que prolonger les délais de mise en œuvre des projets, au point qu'ils risquent d'être inadéquats avec l'impératif de développement commercial de la région.

**De la salle**

Pourquoi l'aménagement de la RN 10 est-il impossible alors que cela a été fait ailleurs ?

**Gilbert CARRERE**

Le maître d'ouvrage ne conclut pas qu'il n'est pas possible d'aménager la RN 10 et conserve cette option.

**De la salle**

Est-il crédible de présenter le projet de prolongement de l'A 12 comme le moyen d'améliorer la circulation sur la RN 10 ?

**De la salle**

Pourquoi le tracé nord n'a-t-il pas été évoqué ce soir ?

**Gilbert CARRERE**

Nous avons consacré notre réunion au développement économique. La réunion du 22 mai sera consacrée aux tracés.

Nous arrivons au terme de notre réunion. Sachez que le site internet de la commission a reçu plus de 18 000 visites à ce jour. Notre prochaine aura lieu le 9 mai. Il s'agit d'une réunion d'étape. Je vous remercie.