

L'A 12 dans les déplacements franciliens

Commission particulière du débat public A 12

Ont participé à la réunion du débat public :

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

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public A 12

Michel LABROUSSE, directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines

Anne-Sophie VETRO, pôle déplacement DREIF

François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacement DREIF

Jean-Pierre GIRAULT, conseiller régional les Verts Ile-de-France, Président de la Commission des transports et de la circulation

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

Allocutions d'ouverture

Pierre-Gérard MERLETTE

membre de la Commission particulière du débat public A 12

Pour commencer, je tiens à vous présenter les excuses de Gilbert CARRERE, qui se trouve retenu au Sénat et qui nous rejoindra dans le courant de la soirée. Sans plus attendre, je passe à parole à Monsieur Fourgous, député-maire d'Elancourt.

J-M FOURGOUS
Député-Maire d'Elancourt

Aujourd'hui, la RN 10 est confrontée à un accroissement de la fréquentation quotidienne, ce qui représente un vrai danger, puisque l'on ne compte plus les accidents graves, voire mortels, sur cette route. Il y a donc urgence à prolonger l'A 12, de façon à ce que la RN 10 retrouve sa vocation première de route locale.

D'un côté, une centaine de personnes refusent légitimement de voir leur confort de vie être modifié par le projet de prolongement de l'A 12. De l'autre, 300 000 personnes pourraient voir leur quotidien être avantageusement changé par ce prolongement. A cela s'ajoute que le tracé urbain aurait des conséquences fort néfastes pour l'activité économique de la région pendant les 8 ans que dureraient les travaux. Je rappelle par ailleurs que le projet bénéficiera bien évidemment d'un accompagnement environnemental tout à fait performant.

Le bon sens et le respect de l'intérêt général font donc très clairement pencher la balance en faveur du projet de prolongement de l'A 12, sans compter que le coût d'un hypothétique élargissement de la RN 10 serait totalement prohibitif. Or plus le coût du projet sera élevé, et moins il y aura de chance de le réaliser. Telle est donc la position officielle de la municipalité d'Elancourt.

Pierre-Gérard MERLETTE

Je tiens à rappeler que la Commission est indépendante. Elle n'émet pas d'avis, mais établit un compte rendu dressant le bilan des débats. Le maître d'ouvrage prendra ensuite sa décision sur la base de ces éléments.

Dans cet objectif, je vous rappelle que nos réunions doivent impérativement assurer le respect de la parole de chacun. J'ajoute que ce débat public suscite un réel intérêt auprès de la population. Par exemple, 16 000 connexions ont déjà été enregistrées depuis son ouverture. Je vous informe par ailleurs que le maître d'ouvrage a transmis à la commission les compléments d'étude que nous lui avons demandés. Ces éléments seront consultables en ligne très rapidement. Il travaille également sur une étude de faisabilité d'un tracé alternatif. Il prend donc en compte les remarques qui lui sont adressées au cours de nos différentes séances.

J'invite à présent le maître d'ouvrage à nous présenter le dossier. Avant cela, je crois devoir signaler que la commission regrette que le STIF et la SNCF ne soient pas présents parmi nous ce soir.

.1 Les différents types de trafic

Pour commencer, il faut distinguer le trafic à l'heure de pointe du soir du trafic normal. Cette unité de trafic comptabilise tous les véhicules et sert à calculer les dimensions de la route et ses équipements. De son côté, le trafic journalier est appliqué pour mesurer la circulation des poids lourds. Les trafics d'échange, de transit ou interne constituent également des unités de mesure qu'il importe de prendre en compte.

.2 Les études de trafic

La situation actuelle est connue par de nombreux comptages et par des enquêtes spécifiques. De son côté, la situation future (horizon 2020) est simulée par un modèle des déplacements en Ile-de-France, qui s'appuie sur des hypothèses d'évolution de la population et des emplois. Ce modèle permet de simuler le nombre des déplacements et leur répartition entre les différents modes de transport à l'horizon 2020.

La RN 10 comptabilise aujourd'hui 3 800 véhicules à l'heure en heure de pointe du soir. A l'horizon 2020, les études de trafic montrent que ce nombre monterait à 4 200. En revanche, le prolongement de l'A 12 permettrait de faire tomber ce nombre à 1 900 véhicules, pour un trafic de transit de seulement 1 %. De fait, la RN 10 redeviendrait une route réservée aux déplacements locaux. Dans le même temps, si la RN 10 était transformée en route express, le nombre de véhicules en heure de pointe du soir serait alors porté à 5 450. De même, si le prolongement de l'A 12 n'était pas réalisé, le nombre de poids lourds sur la RN 10 augmenterait considérablement, alors qu'il pourrait être réduit à un nombre résiduel dans le cas contraire, sans compter que les temps de parcours moyen seraient améliorés.

.3 Conclusion

En conclusion, nous savons aujourd'hui que les difficultés vont continuer à s'aggraver entre 2003 et 2020. Si le prolongement de A12 était réalisé alors nous prévoyons que 50 % de ses usagers seraient des habitants ou des actifs de la zone. Sur la RN 10, le trafic résiduel serait de 30 à 40% du trafic actuel. Elle pourrait être ainsi requalifiée en boulevard urbain.

Pierre-Gérard MERLETTE

Je vous remercie. Je passe à présent la parole à nos témoins.

Commission particulière du débat public

Intervention des témoins

Jean-Pierre GIRAULT

Je suis membre des Verts et conseiller régional. Je vous communiquerai donc la position des Verts de la région. Imaginons que le prix du pétrole continue de monter comme il le fait aujourd'hui. Le recours aux transports en commun s'en trouverait automatiquement augmenté. L'an passé déjà, les voitures françaises ont roulé en moyenne 400 kms de moins que l'année précédente. Face à cela, nous proposons évidemment de favoriser le développement du réseau de transport en commun, de façon à résoudre le déficit indiscutable que connaît notre région dans ce domaine. Je précise que la Région est tout à fait favorable à des projets de ce type. Nous avons cependant le sentiment que les élus locaux se montrent moins enthousiastes.

Patrick DEVERGIES

Nous sommes là pour situer l'A 12 dans les déplacements franciliens. Comme nous le savons tous, les déplacements routiers vont en augmentant et vont continuer à croître, du fait de l'accroissement de la population régionale. J'observe cependant que ni la région ni l'Etat ne se précipitent pour favoriser le transport fluvial. Dans le même temps, le rail constitue une très ancienne tradition à St Quentin et Trappes. Or nous faisons le constat que plus de 80 % du fret transite par la route sur la zone concernée par notre débat. De ce point de vue, le prolongement de l'A 12 reste essentiel. A cela s'ajoute que les transports en commun sont loin de donner totalement satisfaction dans la région. De façon générale, et au regard de tous ces éléments, le prolongement de l'A 12 reste aujourd'hui vital pour assurer le bon développement économique régional, tandis que le réseau de transport en commun est en inadéquation avec les exigences de la mobilité. Par conséquent, plutôt que d'opposer la voiture au transport collectif et fluvial, il nous paraît préférable de développer leur complémentaire. La Chambre de Commerce demande donc le développement de la multimodalité, ainsi que le développement du réseau routier, de façon à fluidifier les échanges et assurer le maintien de nos entreprises sur le territoire.

Pierre-Gérard MERLETTE

Je vous remercie. Je propose de répondre à quelques questions de la salle.

Débat avec la salle

Emmanuelle LEDOUX, conseillère régionale

Je tiens à préciser que la position du Conseil régional n'est pas encore tranchée, même si la grande majorité des élus est favorable au prolongement de l'A 12, tout en mettant l'accent sur les transports en commun.

Francis BEAUCIRE

Je précise que chacune de vos questions recevront une réponse particulière. Nous en avons cependant retenue quelques unes dès ce soir. Sur quelles bases vous appuyez-vous pour prévoir l'augmentation du trafic à 2020 ? N'existe-il pas un artifice pour augmenter artificiellement ce trafic ? Deux autres questions portent sur des solutions alternatives : la voie nouvelle de la Vallée de la Maule est-elle prise en compte ? N'y a-t-il pas d'autres moyens que le prolongement de l'A 12 pour soulager le trafic ?

François BERTRAND

Comme cela a été dit, nous disposons d'un modèle de simulation de croissance de la population et des emplois, sur lequel nous nous basons pour extrapoler l'augmentation du trafic routier. Cela ne signifie pas pour autant que nous ne réfléchissons pas au développement de modes de transport plus favorable à l'environnement.

Anne-Sophie VETRO

La voie nouvelle de la Vallée de la Maule n'a pas été prise en compte dans nos hypothèses car ce projet ne sera pas réalisable à l'horizon 2020. De plus, nous estimons que son impact sur le trafic de l'A 12 restera tout à fait négligeable.

De la salle

Un tracé passant par Pontchartrain permettrait de limiter l'impact de ce projet sur les riverains. Pourquoi ne pas étudier cette solution ?

Michel LABROUSSE

Le problème des riverains fait bien évidemment partie de nos préoccupations. Ce tracé risquerait néanmoins de porter le trafic à 120 000 véhicules jours sur certaines portions, ce qui n'est pas envisageable. Au final, cela reviendrait à reporter sur d'autres communes le problème qui nous occupe aujourd'hui.

De la salle

Comment prenez-vous en compte les différents paramètres intégrant vos modèles de calcul ?

François BERTRAND

Nous ne prenons pas en compte les hypothèses de rupture, comme peut l'être par exemple celle de la gratuité des transports en commun. En revanche, nous effectuons différents tests pour mesurer la viabilité de nos systèmes de modélisation. Au final, nous avons choisi d'arrêter et de nous conformer à un scénario central, qui n'invalide pas les éléments aujourd'hui en notre possession.

Jean-Pierre GIRAULT

Je précise que la Région a augmenté sa participation au financement du fret fluvial. De plus, la perspective d'une éventuelle gratuité des transports en commun n'aurait pas réellement de conséquence sur l'augmentation de leur fréquentation. En revanche, selon Mme Idrac, la mise en œuvre de nouveaux services constitue une réelle incitation à l'usage de ce type de transport.

De la salle

Je précise qu'un récent rapport de l'Assemblée Nationale consacré au réchauffement climatique se veut très alarmant dès son introduction et invite les pouvoirs publics à réformer en profondeur les modes de consommation de l'énergie qui sont encore les nôtres aujourd'hui.

De la salle

Je suis maire adjoint de Maurepas. Je suis également un ancien cheminot. J'habite la région depuis 30 ans. Or le temps nécessaire pour rejoindre Paris par le train n'a cessé d'augmenter durant toute cette période. Nous avons pourtant les moyens d'éviter les ruptures de charges et d'améliorer le cadencement des lignes en direction de la gare Montparnasse. Encore faut-il que l'on y accorde des moyens suffisants et que l'on mène de réelles études de faisabilité, au lieu de tomber dans des postures démagogiques.

Francis BEAUCIRE

L'absence de la SNCF et du STIF à notre réunion de ce soir peut s'expliquer par différentes raisons. Dans les deux cas, il s'agit plus d'un problème de communication que d'une fin de non-recevoir, d'autant que la SNCF est aujourd'hui dans une position d'exploitant, même si elle demeure encore, pour le moment, monopolistique.

De la salle

Une récente étude du CNRS a montré que 92 % des usagers de la route ne pourraient pas effectuer leurs trajets quotidiens en utilisant les transports en commun.

François BERTRAND

Il est certain que la voiture permet une plus grande facilité de déplacement et qu'il est très difficile d'offrir une qualité de service en transport en commun similaire à celle du transport individuel.

Michel LABROUSSE

Notre objectif est de parvenir à développer des transports en commun locaux permettant d'améliorer la qualité de service, en complémentarité du réseau routier. Je tiens d'ailleurs à rappeler que je représente le ministère des Transports et non pas le ministère de la Route.

De la salle

Que pouvez-vous nous dire au sujet des Plans de Déplacement Entreprise ?

Patrick DEVERGIES

Les entreprises financent une quote-part de la carte-orange. De plus, un bon nombre d'entre elles sont conduites à mettre en place leurs propres réseaux de transport. Je ne suis pas certain pour autant qu'il appartienne à un chef d'entreprise d'organiser le covoiturage des salariés. Rien n'interdit en revanche aux salariés de s'arranger entre eux. Je doute cependant qu'il faille organiser cela en institution managériale.

De la salle

Il est prévu que la population du Sud des Yvelines continue d'augmenter au cours des 15 prochaines années. Or nous savons que l'usage des transports en commun augmente en proportion avec l'augmentation de la densité de la population. Pourtant, rien ne semble être prévu aujourd'hui pour répondre à l'accroissement prévisible de cette demande.

Jean-Pierre GIRAULT

Nous sommes tout à fait conscients du problème. Celui-ci pousse d'ailleurs les gens à s'installer de plus en plus près de leur lieu de travail.

Gilbert CARRERE

Il fait partie même de l'esprit du débat public de débattre sur des questions de ce genre. Il sera d'ailleurs utile que nous recevions d'autres experts, capables nous éclairer sur ces différents sujets.

De la salle

J'ai le sentiment de m'être trompé de réunion. Serais-je dans un meeting politique des Verts ? Je suis consterné de constater que nous parlons de tout autre choses que du tracé des routes. Pourquoi ne parlons-nous pas du nombre de tués sur les routes dans les conditions actuelles ? Comment se fait-il que nous n'ayons pas de tramways ? Pas de train ? Rien qui puisse nous permettre de remplacer l'usage de la voiture ?

Gilbert CARRERE

Il est vrai que la qualité de nos débats peut être améliorée. Nous ne sommes cependant pas dans un meeting, comme vous semblez le penser, mais dans un rassemblement de citoyens autour d'un projet qui nous concerne tous. Notre débat public consiste à éviter d'adopter des positions tranchées en avançant pas à pas, de façon à améliorer les conditions de réalisation de ce projet d'aménagement d'infrastructure publique.

De la salle

Quelle sera l'allure de ce projet ? Les techniciens du projet ont-ils pris en compte le fait qu'il était possible de le baser sur la limitation de vitesse, de façon à créer un flux idéal ?

Gilbert CARRERE

Nous ne sommes malheureusement pas réunis ici ce soir pour élaborer une situation idéale. Nous devons avant tout être concrets et tenir compte des comportements individuels.

De la salle

Pourquoi fixer l'horizon du projet à 2020 ?

François BERTRAND

2020 correspond à la date de mise en service. Les études d'impact portent cependant sur des délais beaucoup plus importants. Une étude du conseil général des Ponts et Chaussées établit par exemple que le développement des modes de transports alternatifs ne se traduira pas par une décroissance du trafic routier. Nous devons donc en tenir au moment de faire nos projections.

De la salle

L'intervenant lit un texte.

Au regard des éléments en ma possession, ce projet de prolongement me paraît constituer une véritable erreur.

Gilbert CARRERE

Je vous suggère de communiquer le texte de votre étude à la Commission, de façon à nous permettre de vous apporter une réponse écrite argumentée.

Michel LABROUSSE

Je souscris totalement à cette proposition.

Gilbert CARRERE

Acceptez-vous que nous organisions une sorte de réunion de travail autour des différents points que vous avez soulevés dans votre texte.

De la salle

Je suis retraité et me tient à votre disposition.

Gilbert CARRERE

Parfait. Je crois qu'en agissant de la sorte, nous nous conformons pleinement à l'esprit du débat public.

De la salle

Pour ma part, je suis pense que la voiture électrique est appelé à se développer.

De la salle

Bolloré a effectivement prévu de lancer une campagne d'industrialisation de la production de voiture électrique d'ici une dizaine d'années.

Je pense néanmoins que l'A 12 est appelée à devenir un boulevard urbain, ce qui renforcera la possibilité d'accéder aux transports en commun.

De la salle

On ne peut pas comparer Paris et St Quentin en Yvelines, comme l'a fait Jean-Pierre GIRAULT, car à superficie égale, la densité de population est 12 fois moins importante. Les transports en commun n'en doivent pas moins être développés, à condition que les mentalités et les schémas urbains évoluent, ce qui demandera beaucoup de temps. Pour ma part, je souhaite en outre que l'on protège St Quentin et que l'on lui donne les moyens de grandir. Or la création d'une autoroute me parait constituer le bon moyen de le faire.

De la salle

Quel engagement pouvez-vous nous apporter au sujet de la voie RN12 ?

Michel LABROUSSE

Il s'agit aujourd'hui d'une voie communale. Différentes concertations menées avec les élus du territoire ont abouti à retirer cette voie du champ des études. Nous avons étudié à l'époque les effets de la R 12 sur le cadre de vie.

Pierre-Gérard MERLETTE

Avant de nous quitter, je propose à Francis BEAUCIRE de dresser un récapitulatif des débats de ce soir.

Francis BEAUCIRE

Les différentes questions soulevées ce soir renvoient directement à la question du trafic routier. Ce postulat nous fait donc entrer de plain-pied dans la bataille des trafics entre les différents modes de transport. Ce soir, nous sommes cependant restés dans le domaine de qualitatif, et non pas du

quantitatif, puisqu'aucun de nos objectifs n'a réellement été quantifié. Nous devons cependant nous demander si la baisse du trafic routier sera suffisante pour transformer la RN 10 en boulevard urbain. Nous devons parvenir à réduire à différence entre ce qui a déjà fait l'objet d'une quantification, et ce qui relève de l'intuitif et de l'anticipatif. A ce titre, une question se pose : de combien l'offre actuelle de transport en commun doit-elle augmenter pour faire diminuer significativement le trafic routier ?

François BERTRAND

Nous pouvons effectivement élaborer un raisonnement de ce type, sur la base d'un dialogue avec les participants du débat.

Monsieur FOURGOUS

Il est certain que la voiture électrique est appelée à se développer considérablement au cours des prochaines années. L'impact de ce développement a-t-il été pris en compte dans le cadre de vos projets ?

François BERTRAND

Je ne fais pas de différences entre une voiture électrique et une voiture essence et je ne dispose pas d'éléments pour déterminer quel serait l'impact d'une telle évolution.

Conclusion
Gilbert CARRERE

En conclusion de nos débats de ce soir, quelques éclairages qui nous ont été apportés me paraissent très intéressants. Tout d'abord, nous ne devons pas oublier que le développement de la ville nouvelle n'est pas encore arrivé à son terme et que ses infrastructures doivent continuer à faire l'objet d'une réflexion. A ce titre, la commission a l'intention de reprendre le texte intégral de cette réunion, pour examiner avec attention les différents points qui ont été soulevés ce soir. D'autres réunions annexes sont par ailleurs prévues pour traiter de ces questions. Je pense notamment à une réunion avec le conseil municipal de la Ville de Rambouillet. Tel est l'esprit dans lequel la Commission veut inscrire ce débat public. Notre souci est avant tout d'enrichir en permanence ce débat de données et de critiques nouvelles de façon à parvenir tous ensemble à une vision la plus réfléchie possible de ce projet. En ce sens, ce débat doit constituer en un véritable exercice de l'intelligence collective.

Commission particulière du débat public