

L'A 12 dans les déplacements franciliens

Commission particulière du débat public A 12

Ont participé au débat public :

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

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

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, chargé des transports et de la circulation

Commission particulière du débat public
Allocutions d'ouverture

Pierre-Gérard MERLETTE
Membre de la Commission particulière du débat public A 12

Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur le Député Maire qui nous reçoit dans cette salle ; et dans un premier temps, je lui laisse la parole comme il se doit.

J-M FOURGOUS
Député-Maire d'Elancourt

Mesdames et Messieurs les élus, bonsoir. Bienvenue à tous les acteurs qui sont très nombreux ce soir pour ce débat ; à tous les Elancourtois et tous les habitants de communes environnantes présentes qui se sont les bienvenus.

Ce débat public, on l'attend, bien sûr, depuis un certain temps. Ce prolongement de l'A12 est une question importante ; il en va en effet de la vie de dizaines de milliers d'Yvelinois et de Franciliens ; même au-delà : l'unité est bien sûr même de plus de 100 000 : c'est vraiment le milieu de base qui est concerné.

Le Sud-Ouest de l'Île-de-France est la seule partie de la région dont l'axe autoroutier vers la province A12 soit aussi brusquement coupé ; c'est une originalité quand même de ce département ; ce n'est pas le cas dans tous les départements, donc c'est parfaitement anormal.

La RN10 subit de ce fait un accroissement anormal de sa fréquentation - plus de 80 000 véhicules par jour - qui engendre d'énormes nuisances pour les populations riveraines et les villes traversées.

Le rôle bien sûr de ce soir, en quelques mots, c'est de donner la position d'Élancourt ; et surtout que les positions sont respectables - cela va de soi -, c'est le but de cette concertation. Donc cela représente un vrai danger pour la sécurité, puisqu'on ne compte plus les accidents graves ou mortels sur la RN10 : j'en ai vus moi-même, de mes propres yeux en tant qu' élu ; c'est insupportable. Il y a donc urgence à prolonger l'A12 pour que la RN10 retrouve sa vocation locale.

Pour prolonger l'A12, quatre tracés ont été arrêtés en 2004 par le Ministre des Transports et sont soumis aujourd'hui à débat public ; c'est l'objet de cette réunion. Pour sa part, la ville d'Élancourt est favorable depuis toujours au choix du tracé rural par (*inaudible*). En revanche, nous sommes totalement opposés au projet de transformation de la RN10 qui multiplie les inconvénients humains, économiques, techniques et écologiques. Une motion en ce sens sera d'ailleurs soumise au vote du Conseil Municipal vendredi prochain. Je rappelle que derrière le choix entre le tracé urbain et rural, c'est la vie de centaine de milliers de personnes qui est en jeu ; ce n'est pas rien.

Donc voilà c'est la position d'Élancourt ; je dois la donner ce soir ; je vous la donne. D'un côté, il y a le sort d'une centaine de personnes qui veulent préserver leur confort de vie, ce qui est légitime.

(Protestations du public)

Je crois qu'il faut apprendre à s'écouter dans un débat : c'est très important de s'écouter. Le débat démocratique est une règle en France : il y a beaucoup de gens qui se sont battus, donc respectons ce débat démocratique ; tous les Maires donnent leurs positions. La position d'Élancourt est tout à fait respectable, comme je respecte la position d'autres communes ; comme vous-même, vous aimez que l'on respecte aussi votre position.

De l'autre côté, ce sont 300 000 habitants et salariés qui sont concernés ; il n'est pas tout de même indifférent de le rappeler : environ 150 000 habitants et à peu près autant en nombre de salariés. Donc entre le tracé rural et le tracé le plus urbain, le coût varie également de un à quatre : une différence de près d'un milliard d'euros ; je vous rappelle que c'est l'équivalent de 30 000 emplois créés, avec un milliard d'euros.

Si le tracé urbain devait être choisi, non seulement il coûterait quatre fois plus cher, mais en outre, il freinerait l'activité économique des entreprises pendant les 5 à 8 ans de travaux ; avec des départs d'entreprises, parce qu'une entreprise ne peut pas, bien sûr, travailler pendant 8 ans dans une ambiance de travaux ; cela va de soi, et d'autres qui ne s'implanteraient pas dans cette zone.

On voit bien de quel côté penche l'intérêt général - en tout cas, pour moi, c'est la condition est celle d'ailleurs d'une majorité de mes administrés - : 100 personnes ne peuvent pas – avec le plus grand respect – bloquer la vie et l'activité économique de 300 000 personnes.

Et ce ne serait pas normal, en tout cas, écoutez ; entendez cette position : qu'on ne se méprenne pas, notre position n'est pas contre le Vallon du Pommeret, dont nous souhaitons préserver en monument, cela va de soi. Je vous rappelle à cet égard que sur 44 parcs naturels régionaux, 40 sont traversés par des autoroutes, et que cela ne remet pas en cause leur classement. D'autre part, il y aura lieu de faire un accompagnement environnemental du projet qui ne concerne qu'un millième - 0,16 % je crois - du territoire de la Haute Vallée de Chevreuse. J'ajoute que l'on fait de très belles choses maintenant : il n'y a qu'à voir le Viaduc de Millau qui est une vraie œuvre d'art. Avant de faire un choix de politique publique, il faut s'assurer des quatre facteurs :

Le facteur humain, et je vous rappelle qu'on est tous au service de ce facteur humain quelles que soient nos origines géographiques, nos positions : un être humain, c'est quand même là où le service est réel, notamment lorsqu'on est président ou responsable d'une collectivité. Les autres facteurs sont techniques, bien sûr, financiers et environnementaux.

Or, tous ces critères conduisent à choisir – en tout cas, d'après votre position – le tracé rural pour l'A12. Au nom de quelle morale peut-on choisir un tracé qui serait quatre fois plus cher, et qui importune mille fois de plus de monde ? Avec le maximum de nuisances pour le maximum d'hommes, le tracé urbain doit être écarté.

C'est une question de bon sens et de justice ; et il faut également l'entendre. Il faut entendre le point de vue de tout le monde, mais il faut être aussi capable d'entendre celui-là également. L'intérêt général, cela existe : on est avant tout au service des hommes. La position des défenseurs du Vallon du Pommeret, là-dessus, est bien entendu respectable ; mais nous ne la partageons pas : vous l'avez très bien compris.

Je voulais dire également que sur le classement qui s'est fait en 83 pour éviter l'autoroute, très bien, on l'enregistre ! Mais sachez aussi qu'il y a eu un classement, et il n'est pas non plus scandaleux, inenvisageable, bien sûr qu'on envisage aussi un déclassement provisoire et partiel du Vallon du Pommeret, afin de réaliser le seul projet qui nous semble réaliste.

D'autre part, le club des « Y a qu'à agrandir la nationale 10 », moi je veux bien, mais est-ce que vous vous êtes demandé si l'argent existait pour une option aussi coûteuse. Moi je suis membre de la Commission des finances à l'Assemblée Nationale, je peux vous dire que pour l'instant je ne le vois pas. Notre pays connaît aujourd'hui d'importants problèmes financiers : nous perdons près de 50 milliards d'euros par an ; nous sommes en décrochage économique ; pour ceux qui ne savent pas ce que c'est, je me tiens à votre disposition dans un autre cadre pour vous l'expliquer, mais ce n'est pas le but de ce soir.

En tout cas, comment envisager aujourd'hui de faire un choix en dehors de ces considérations économiques ? Cela me semble difficile et peu raisonnable. Et moi je suis raisonnable ; en tout cas c'est la mission que je me donne quand je gère une ville, ainsi que des villes environnantes d'ailleurs.

Il faut bien voir une chose : plus le coût du projet sera élevé, et moins il y aura de chances de le réaliser ; or, nous avons besoin de prolonger rapidement l'A12 : c'est une nécessité vitale pour notre territoire. Donc voilà la position officielle de la ville d'Élancourt et de sa politique municipale.

(Fortes manifestations du public)

Pierre-Gérard MERLETTE

Je pense qu'il faut recadrer un peu les choses. La première chose, c'est que la Commission est indépendante, et n'est en aucune manière subordonnée à quelque ministère que ce soit. Elle n'émet pas d'avis sur le projet du maître d'ouvrage. À l'issue du débat - le 16 juin dans notre cas -, elle établit un compte rendu adressé au Président de la Commission Nationale qui, au vu des pièces remises ou transmises par le maître d'ouvrage ou des cahiers d'acteurs ou des interventions - je rappelle que tout est enregistré, et notre matière sera *verbatim* -, la CPDP remet au maître d'ouvrage – donc le Ministre de l'Équipement – un bilan du débat. Le maître d'ouvrage a ensuite trois mois pour dire quelle sera son action : c'est la loi qui le précise. La CPDP n'est pas une instance de conciliation, et elle n'a donc pas pour mission de trouver un consensus.

Pour le bon déroulement de la séance, je voudrais rappeler que toutes parole est digne d'intérêt ; et qu'elle ne doit être mobilisée par quelques-uns. Un intervenant « X » a dans ce débat les mêmes droits et les mêmes devoirs d'écoute qu'un intervenant « Y », quelles que soient ses responsabilités. Et pour cela, nous vous demandons que les interventions soient courtes, brèves et surtout claires, afin que le maître d'ouvrage puisse répondre facilement.

Avant chaque question ou chaque intervention, nous vous demandons de vous identifier, puisque tout est enregistré et que le verbatim sera en ligne à peu près une semaine après la fin de la réunion. Avant de vous donner la parole, je voudrais vous informer sur plusieurs points :

Premièrement, l'intérêt suscité par le débat. Jusqu'ici nous comptons environ 2 000 personnes présentes aux réunions publiques ; 16 000 connexions sur le site Internet, et 100 000 pages consultées ; 736 questions exactement aujourd'hui, dont 55 % ont déjà reçu des réponses et ont été renvoyées ; 8 cahiers d'acteurs sont en cours de validation par leurs auteurs, et seront publiés ; un autre est déjà en ligne sur notre site Internet ; ces 9 cahiers seront prochainement imprimés et diffusés.

Commission particulière du débat public

La CPDP a reçu près de 800 avis sur le projet : 45 contributions sont publiées sur notre site ; vous voyez que ce débat suscite de l'intérêt, et suscite de l'intérêt même en dehors de l'aire Saint-Quentinoise – excusez-moi, je ne sais pas si c'est le mot –, puisque nous avons des interventions de gens de Tourcoing et de Lyon qui sont des passagers.

Ensuite, devant l'intérêt de ce débat, devant le public, nous avons été obligés de modifier, non pas les dates, mais certains lieux, de telle façon à avoir des salles qui soient plus grandes. Donc vous avez, je crois, le calendrier à l'entrée. Je rappelle simplement que la prochaine réunion est le 2 mai, toujours au Mesnil-Saint-Denis ; mais par contre, le 9 mai, ce sera à Trappes, à la salle de La Merise.

Je vous informe aussi que deux expertises indépendantes du maître d'ouvrage – qui ne sont pas des études – ont été lancées : une analyse critique des études de trafic ; une évaluation monétaire des externalités liées à chacun des tracés proposés ; externalités qui sont aussi bien environnementales, qu'humaines, que sociales et économiques. Rendez-vous pour ces deux études tout début juin.

Le maître d'ouvrage a fourni à la commission le 24 avril plusieurs compléments d'études souhaités par le public, et relayés par la commission ; ces compléments seront en ligne environ à la fin de la semaine. Il y aura une synthèse complémentaire sur les trafics, vue par le maître d'ouvrage, le coût et la requalification de la nationale 10, les relations entre le projet et l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay. Ces documents seront consultables en ligne, ou dès à présent à la CPDP, dans ces locaux. Il travaille en outre sur la faisabilité d'un tracé alternatif par Pontchartrain ; et il a fourni en plus une note complémentaire sur les coûts. Vous voyez que le maître d'ouvrage prend en compte, dans la mesure du temps qui lui est donné et qui lui est laissé, un certain nombre des remarques qui sont faites au cours des différentes séances.

Avant de vous donner la parole, je voudrais savoir quels sont ceux qui ne sont jamais venus à une séance de débat ? S'il vous plaît. OK, merci.

Le maître d'ouvrage va nous présenter le dossier, puisque le thème est sur le prolongement autoroutier et les transports franciliens. Je crois simplement devoir signaler que je regrette - que la Commission regrette - que le STIF, autorité organisatrice des transports pour la Région Île-de-France ne soit pas présente, ni la SNCF ; j'en suis désolé.

Monsieur Labrousse, à vous.

Merci Monsieur le Président. Je suis Michel Labrousse, adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement des Yvelines ; j'ai été désigné chef de projet pour ce débat sur le prolongement de l'A12. Pour cette réunion thématique qui est consacrée au thème « A12 et les déplacements franciliens », je serais assisté au cours de cette séance par François Bertrand et Anne-Sophie VETRO qui sont deux collègues de la Direction régionale de l'équipement Île-de-France, et qui travaillent tous les deux pour le pôle « Déplacements » de ce service.

Je vais faire un exposé introductif qui a pour objet, d'abord, de rappeler quelques définitions de bases, qui permettront ensuite de comprendre les réponses que nous ferons sur les trafics, le modèle que nous avons utilisé pour faire des prévisions en 2020. Bien évidemment, au cours des réponses que nous ferons dans la séance, nous aurons l'occasion de revenir sur certaines des vues qui vous sont présentés et d'approfondir ; cette présentation sera volontairement synthétique dans un premier stade. Je vais me mettre au milieu de la tribune, puisque je vais avoir à vous montrer certaines choses avec le pointeur.

D'abord le rappel de quelques définitions très simples : lorsque l'on parle de trafic routier, nous distinguons habituellement le trafic à l'heure de pointe du soir, en l'occurrence le trafic à l'heure de pointe du soir. C'est un trafic qui comptabilise tous les types de véhicules - les voitures, les poids lourds - et qui est utilisé pour dimensionner la route, l'autoroute. Donc ses caractéristiques, son profil en travers, le nombre de voies, et plus généralement, tous les équipements qui sont nécessaires, notamment les équipements qui contribuent à la protection pour l'environnement ou le cadre de vie.

Nous avons une deuxième unité de trafic qui est utilisée, qui est le trafic moyen journalier annuel autrement : c'est le trafic quotidien ; c'est une moyenne calculée sur l'année, et nous utilisons ces valeurs quotidiennes pour qualifier plus précisément les poids lourds qui, comme vous le savez, sont tout de même des véhicules qui méritent une attention particulière, et qui sont répartis d'une manière beaucoup plus égale pendant la période de la journée : donc le trafic de pointe n'est pas pertinent pour regarder ce qu'il en est pour les poids lourds.

Il y a également une deuxième donnée intéressante dans les discussions sur le trafic, qui porte sur la répartition de celui-ci. Vous avez sur la vue qui vous est présentée un rond vert qui représente la zone d'étude que l'on considère – nous y reviendrons tout à l'heure –, et nous faisons les distinctions entre trois types de trafics :

- Tout d'abord le trafic de transit : il s'applique aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds ; et ce trafic de transit comptabilise l'ensemble des véhicules qui ont l'origine et la destination, en dehors de la zone à laquelle on s'intéresse,
- de la même manière, le trafic d'échanges est constitué des véhicules qui ont soit une origine, soit une destination dans cette zone,
- et enfin le trafic interne, qui est un trafic composé de véhicules - là encore, de véhicules légers et de poids lourds - qui ont une origine, une destination à l'intérieure de cette zone.

Pour les études de trafic sur la RN10 et sur le projet de prolongement de l'autoroute A12, la zone à laquelle nous nous sommes intéressés figurait sur cette carte. Vous pouvez discerner un premier périmètre qui est marqué avec un liséré en orange, et qui est le périmètre des communes qui sont territorialement intéressées par les différents tracés ; et la zone qui est en verte est une zone dite « aire d'étude élargie » ; c'est une zone - comme vous le voyez - qui s'étend schématiquement de Versailles jusqu'à Rambouillet, et qui est la zone d'influence du projet sur le trafic.

Maintenant que nous avons campé le décor, nous allons mettre en perspective la situation actuelle et la situation future. La situation actuelle a été basée sur des valeurs de trafics qui ont été comptabilisées en 2003 : nous sommes aujourd'hui en 2006 ; retenons que la différence entre 2003 et 2006 est très faible. La situation actuelle est connue tout d'abord par de nombreux comptages, puisque sur les routes que vous parcourez tous les jours, il y a des dispositifs de comptages permanents ; ce sont ceux d'ailleurs qui permettent de vous donner une information en temps réel sur les bouchons, sur le temps de parcours ; et donc c'est l'accumulation de ces informations qui nous permet d'avoir une connaissance fine des trafics sur les différentes voies.

Nous complétons cette mesure permanente par des enquêtes que les services de l'équipement réalisent, les enquêtes de trafics spécifiques, que l'on appelle les enquêtes origines d'estimation. Alors, cela n'est pas simplement fait pour un débat comme celui qui nous réunit ce soir, mais cela peut être fait pour l'étude de projets plus modestes qui sont réalisés en Île-de-France par l'État, et également par des enquêtes qui sont fournies par l'Institut Nationale de la Statistique et des Études Économique, l'INSEE, les enquêtes ménages, qui permettent de connaître le comportement, notamment en termes de déplacement, des différents habitants dans le réseau qui nous intéresse.

Ensuite, nous avons à imaginer la situation future. Nous, l'horizon de notre étude, c'est 2020 ; et pour cela nous utilisons un modèle. Nous partons souvent du modèle de la DREIF, le modèle qui est utilisé par la Direction Régionale des Équipements en Île-de-France depuis de très nombreuses années. Je vais très rapidement expliquer comment il fonctionne, et quels sont ses principes ?

Le modèle s'appuie sur des hypothèses d'évolutions entre aujourd'hui et 2020 : évolutions de la population et des emplois, et ceci de manière géographique sur l'ensemble de l'Île-de-France. C'est un modèle qui va répartir les déplacements sur l'aire de l'Île-de-France ; je parle bien de déplacements : on va regarder de quelle manière un usager va faire le choix d'utiliser pour aller d'un point à l'autre de l'Île-de-France ou de la zone qui nous intéresse, la voiture, les transports en commun, mais aussi d'autres modes : on sait comptabiliser les déplacements en marche à pied ou avec les deux-roues. Et cette répartition des déplacements se fait de zone à zone : l'Île-de-France est découpée en 1 300 zones, et le modèle permet de simuler à l'horizon 2020 le nombre de déplacements qui se font d'une zone donnée à l'ensemble des zones qui peuvent être considérées.

C'est un modèle qui est utilisé depuis une vingtaine d'années : il est utilisé par les services de l'État ; il est mis également à la disposition des collectivités territoriales pour leurs études souhaitant en disposer ; il y a également des bureaux d'études qui l'utilisent. C'est l'accumulation de la connaissance que l'on peut avoir depuis de très nombreuses années, qui permet de l'ajuster et de le recalculer, en regardant à chaque fois les écarts qui existent entre le prévu et le réalisé. C'est cela qui lui donne aujourd'hui, de notre point de vue, une bonne fiabilité.

Nous nous projetons en 2020 : il faut également que nous ayons une idée la plus précise possible des caractéristiques du réseau en 2020. Ce sont donc des probabilités que des aménagements routiers ou des aménagements de transports en commun ; ce que je viens d'expliquer, que l'on regardait de quelle manière la répartition des déplacements se faisait entre le mode routier et d'autres modes.

Tout d'abord, nous avons une hypothèse d'un réseau qui serait réalisé en 2020 : c'est ce qu'on appelle « le scénario de référence » ; j'emploierai souvent cette expression dans les minutes à venir : c'est le scénario 2020 de référence. On peut voir en très gras, quels sont les projets que le maître d'ouvrage, donc l'État, pense réalisables à l'horizon 2020, compte tenu, je dirai, des possibilités financières, mais également du degré d'avancement des études. Ce sont les traits qui sont en gras qui marquent les itinéraires qui seront probablement réalisés en 2020.

Sur le secteur Ouest, on voit en orange les deux projets qui sont actuellement en débat public : le nôtre le prolongement de l'A12 et puis le prolongement de la Francilienne A104, le prolongement de A12 ; et nous avons donc retenu comme hypothèse - et je pense que c'est important de le préciser, puisque de nombreuses questions sont posées sur ce sujet-là - en 2020 les deux tunnels l'A86 ici à l'Est et à l'Ouest seraient en service. Nous avons également pris comme hypothèse, parce que tout simplement les chantiers sont démarrés de la mise à deux fois deux voies de la RN10 en Rambouillet et Ablis, de la mise à deux fois deux voies de la déviation de Rambouillet, et des études qui pour l'instant sont amorcées de l'aménagement de la RN191, entre Ablis et puis l'échangeur avec l'A10.

Il y a également - et j'en terminerai là - l'hypothèse d'un élargissement de l'autoroute A13 ; par hypothèse, c'est une réalité aussi, puisque le chantier va démarrer cette année, de mise de deux fois trois à deux fois quatre, de l'autoroute A13.

Nous allons passer maintenant à la projection en 2020 pour les transports en commun. De la même manière que pour les projets routiers, parmi les objectifs signalons - pour la zone d'étude qui nous intéresse - celui d'améliorer les trafics de banlieues en banlieues par des rocadés ; donc des hypothèses qui ont été prise par l'État maître d'ouvrage à l'horizon 2020 portent sur le prolongement de la grande ceinture Ouest, et notamment le raccordement ici avec le Transilien RER C pour qu'il y ait ensuite une bonne liaison avec la phase chantier.

L'amélioration également par un transports en commun en site propre qui est déjà annoncée entre Saint-Quentin et puis Massy ; et puisque c'est également cité dans les intentions de la communauté de l'agglomération : un transport en commun en site propre, entre Saint-Quentin, Trappes et La Verrière.

Voici les hypothèses à 2020 ; puis maintenant nous allons regarder quels sont les points forts qui peuvent ressortir aujourd'hui de la situation actuelle ? Et quels sont les points forts que nous imaginons, nous, État, maître d'ouvrage, en 2020 avec le projet de prolongement de l'A12 ?

Nous sommes donc en 2003 ; nous nous intéressons à la nationale 10 : elle a aujourd'hui à l'heure de pointe 3800 véhicules à l'heure. Vous retrouvez ici la zone d'étude, et donc le trafic qui circule aujourd'hui sur la RN10 est caractérisé par le fait qu'il y a 20 % de trafic de transit ; donc pour reformuler ce que j'ai dit tout à l'heure, cela signifie qu'il y a 20 % d'usagers qui ont une origine et une destination en dehors de cette zone qui va de Versailles jusqu'à Rambouillet. Alors cela ne veut pas dire que ces 20 % en totalité viennent du Nord de l'Europe et vont au Sud de l'Espagne : il y a dans ces 20 % des usagers qui habitent les Hauts-de-Seine et qui font ensuite aux Yvelines par exemple. Il y a 50 % de trafic interne ; et puis 30 % de trafic d'échange.

Nous nous projetons maintenant en 2020 : regardons ce qui se passerait sur la RN10, en imaginant qu'il n'y ait pas de prolongement de l'autoroute A12. Les tendances qui étaient observées sur la précédente vue, on se retrouve : on observe simplement que le trafic de transit passerait de 20 à 30 %, et le trafic interne - en part relative - passerait de 50 à 40 %. Vous avez noté également au

passage que le trafic total passerait de 3 800 à 4 200, puisque nous avons une hypothèse de croissance du trafic sur l'ensemble de la zone.

Nous interprétons le fait que la part de trafic interne diminue en part relative, et tout simplement par effet de congestion qui existe sur la RN10 et sur l'ensemble de voirie locale, et qui tend à dissuader de manière beaucoup plus importante l'utilisation de la RN10 par les usagers qui font du trafic interne que ceux qui font des distances beaucoup plus longues.

Maintenant, nous nous projetons toujours en 2020, et nous regardons ce qui se passerait dans le cas où l'on réalise le prolongement de l'autoroute A12. Le trafic total – nous y reviendrons – chute à 1 200 véhicules par heure, à l'heure de pointe du soir ; pour être le plus précis possible, j'ai décomposé la présentation sur la RN10 en 2020 avec le trafic sur la RN10 à l'Est, donc une valeur moyenne entre la situation actuelle de l'autoroute A12 et puis la route départementale 58 ; sur cette partie-là de la RN10, en moyenne : 1 900 véhicules à l'heure de pointe du soir, et un trafic de transit qui a chuté à 1 %, donc qui est très faible ; et une part de trafic interne de 65 % ; donc très clairement, dans ce scénario-là, la RN10 redevient une voie locale, pour des déplacements locaux.

Si l'on s'intéresse à la partie Ouest, celle qui irait en gros de la RD58 jusqu'aux Essarts le roi, on a des ordres de grandeurs qui sont comparables : un peu plus de trafic de transit, mais en nombre absolu, ce sont vraiment des valeurs que l'on peut qualifier de faibles.

Ce graphique est peut-être un peu plus compliqué à comprendre ; je vais essayer d'être le plus simple. Nous avons essayé de montrer dans l'aire d'étude – je vais vous présenter tout à l'heure en vert – le volume de trafic ; donc l'ensemble, je dirai, de kilomètres qui sont parcourus par les usagers routiers, en essayant de distinguer ceux qui sont sur l'autoroute - parce que l'aire d'étude, vous avez vu, part depuis l'autoroute A12 existante - et le trafic qui reste sur les autres voies. Alors VRU, dans notre jargon, cela veut dire Voirie Rapide Urbaine ; en retenant que c'est autoroute.

En 2003, situation actuelle, vous voyez de quelle manière la proportion des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules se répartit entre l'autoroute A12 et puis le reste des voies. Si on ne réalise pas le prolongement d'autoroute A12, il y a une croissance de la circulation - on y reviendra au cours de la séance -, et ce que l'on peut voir, c'est que selon nous, du fait de la saturation sur l'A12 et sur ce qui la prolonge aujourd'hui, la RN10, le volume qui peut être pris en charge par des voies dites structurantes reste le même ; par contre, ce sont les autres voies qui vont absorber tout le surplus de trafic. Si on réalisait le prolongement de l'A12, on observe, premièrement, qu'il y a ce qui s'appelle un effet d'induction, un effet d'attractivité ; cela il est incontestable, et je voudrais en souligner quand même la part relative ; et ce qui est net, c'est que le projet - il est fait pour cela -, il va absorber une part importante du trafic, et notamment, le trafic de transit et d'échange, et va globalement contribuer à un soulagement des autres voies.

(Un intervenant dans la salle Je fais l'exposé jusqu'au bout, puis après nous répondrons à des questions particulières.

La plus autre manière de synthétiser les premiers résultats que j'ai présentés, nous retrouvons ici l'évolution du trafic sur la RN10 à l'heure de pointe du soir : en 2003, 3 850 véhicules par heure. Selon le scénario de référence de 2020, à l'heure de pointe du soir, nous arriverions à 4 200 véhicules ; mais ensuite nous trouvons ici les scénarios qui sont présentés dans le dossier du maître d'ouvrage.

Le scénario I A et le scénario dit « Aménagement de la RN10 en route express » ; cela veut dire qu'on supprimerait tous les carrefours à feu ; on redonnerait donc de la capacité : on atteindrait à ce

moment-là, à l'heure de pointe du soir, 5 450 véhicules. Si l'on réalise l'autoroute A12, de manière physiquement distincte de la RN10, on retrouve les quatre familles. Le scénario I B sur l'emprise de la RN10, A12 sous la RN10 ; les deux scénarios de la famille jumelage avec la voie ferrée, le scénario médian Mesnil-Saint-Denis-La Verrière, et là vous tracez par le Vallon du Pommeret.

Dans l'hypothèse où le prolongement de l'A12 serait réalisé, votre modèle fournit comme indication que le trafic à l'heure de pointe sur la RN10 diminuerait dans la proportion qui est figurée par ce schéma, donc plus de 50 % - comme on l'a vu dans la précédente cette réunion - et que des écarts existent entre les différentes familles, sans qu'on puisse dire qu'ils sont véritablement discriminants.

Bien évidemment, il est intéressant de regarder quel serait le trafic sur le prolongement de A12 à l'heure de pointe du soir. Selon les différentes familles que je viens de présenter, les valeurs seraient comprises entre 5 500 et 5 900 véhicules à l'heure de pointe, avec des écarts qui vont être expliqués par la longueur du trajet, par des positions possibles de tel ou tel échange. Il faut souligner que ce sont des ordres de grandeurs qui sont assez proches les uns des autres.

J'ai dit que nous regarderions plus précisément selon qu'il s'agissait pour les poids lourds : l'unité, je l'ai dit tout à l'heure, n'est plus l'heure de pointe, mais le trafic dans la journée. En 2003, donc situation actuelle, on comptabilise environ 5 400 poids lourds sur la RN10. Si on ne réalisait pas le prolongement de l'autoroute A12, la croissance du trafic qui est prévue par le modèle prédit 6 400 poids lourds ; et ensuite, si on réalisait le scénario I A qui est le scénario aménagement route expresse de la RN10 de la même manière pour tous les véhicules, on observerait une croissance supplémentaire. Par contre, quelles que soient les autres familles pour le prolongement de l'autoroute A12 - on a dit tout à l'heure qu'il n'y a pas trop de discrimination -, on aurait un trafic voisin de 400 poids lourds résiduels sur la RN10 : 5 400 actuellement ; 400 poids lourds sur la RN10.

Si l'on regarde maintenant plus précisément quelle est la structure du trafic sur le prolongement de l'autoroute A12 dans chacune des familles hors emprise de la RN10, le trafic total serait de 5 700 véhicules à l'heure de pointe du soir, 50 % du trafic de transit, 25 % de trafic interne et 25 % de trafic d'échange ; une autre manière de présenter cela consiste à dire qu'il y aurait 50 %, 25% trafic interne, 25% trafic d'échange, 25 % des futures usagers du prolongement de l'autoroute A12 qui seraient des habitants ou des actifs de la zone d'étude entre Versailles et Rambouillet ; donc c'est un projet qui bénéficie à 50 % des habitants de la zone en question.

Une dernière manière de présenter les études de trafics l'est par les temps de parcours et ce que l'on appelle les isochrones, c'est-à-dire les surfaces ou les zones qui peuvent être atteintes dans une durée fixée, à partir de Saint-Quentin-en-Yvelines. La tache la plus noire - nous sommes en 2003 - indique quelles sont toutes les parties du département des Yvelines que l'on peut distinguer ici, qui aujourd'hui, de manière moyenne, peuvent être atteintes en moins de 30 minutes. Vous avez ensuite avec la tache un peu moins claire, celles qui peuvent l'être 30 à 45 minutes, etc.

Nous nous projetons en 2020 sans réaliser l'autoroute A12, et vous voyez que l'effet de la congestion fait que sur la RN10 en particulier, avec le même temps de 30 minutes, les zones que vous pouvez atteindre sont beaucoup moins étendues ; et on se projette ensuite - toujours en 2020, vers RN12 -, et on retrouve des aires qui seront élargies puisque les temps parcours moyens sont améliorés.

En conclusion, les difficultés vont s'aggraver entre 2003 et 2020 si on ne réalisait pas le projet ; on vient de le voir avec la possibilité ; on l'a vu également avec la croissance des valeurs de trafic à l'heure de pointe, ou les valeurs quotidiennes pour les poids lourds.

50 % des usagers du projet de prolongement de l'A12, s'il était réalisé, seraient les habitants de la zone d'étude élargie. Sur la RN10, dans l'hypothèse où le prolongement de l'A12 serait réalisé, 30 à 40 % - suivant la partie de la RN10 - du trafic actuel resterait sur la RN10 ; pour descendre à des valeurs de l'ordre - pour parler de valeurs journalières - des valeurs de 30 000 véhicules jour, et qui nous permettent à ce moment-là de mettre en œuvre des objectifs forts du projet du maître d'ouvrage, qui est la requalification en boulevard urbain de la RN10.

Dernier item : et enfin, si le prolongement de l'A12 était réalisé avec des caractéristiques autoroutières, il serait naturellement conçu pour s'intégrer au mieux dans le milieu urbain ou naturel qui l'accueillerait ; donc toutes les caractéristiques seraient optimisées pour la nature des trafic qu'il recevrait.

Voilà ; Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir accordé ce quart d'heure ; qui a peut-être été un peu plus long, mais qui était nécessaire me semble t-il pour pouvoir apporter dès le départ des principes clairs pour la suite de vos échanges. Merci de votre attention.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur Labrousse ; vous nous avez fait une présentation qui est, je crois, assez allusive (commentaire ML : P.G. Merlette a bien dit « allusive » mais je me demande s'il n' a pas voulu dire « illustrative ».. Nous avons à notre droite deux personnalités qualifiées : l'un représentant le Conseil régional, et l'autre la CCI. Messieurs, à vous pour cinq minutes, de telle façon que vous puissiez émettre vos avis, et qu'après, on pose des questions à partir de la salle, et des questions pourront vous être posées à vous aussi.

Commission particulière du débat public

Intervention des experts

Jean-Pierre GIRAULT

Je suis Jean-Pierre Girault « Vert » ; je ne représente pas le Conseil régional, je suis Conseiller Régional : je suis même Président de la Commission Transport, mais je ne représente pas le Conseil régional. Le Conseil régional n'a pas pris de décision définitive, et le STIF encore moins, puisque le STIF vient de se réunir pour la première fois il y a un mois, et je suis aussi membre du STIF. Donc la position que je vous donne, c'est la position des Verts de la Région.

Par rapport à ce qui vient de nous être dit, ce qui est intéressant, c'est que c'est une grande théorie qui part d'études de spécialistes. Alors je voudrais qu'on revienne justement à ces fameux spécialistes ; je vais revenir sur quelqu'un qui aide le Crédit Agricole : c'est Jean-Charles Lacoste économiste, spécialiste du pétrole qui conseille et qui oriente le Crédit Agricole, et donc, qui oriente toutes les entreprises qui sont au Crédit Agricole.

Fin 2004, qu'a dit cet homme-là ? Il a dit : « Un scénario central au Crédit Agricole est une poursuite, fin 2004, des cours de pétrole de l'ordre de 40 dollars le baril, et on devrait assister à une baisse sensible début 2005 - nous tablons sur 30, 35 dollars le baril en 2005 -, et le scénario de baisse va se poursuivre en 2006 avec une moyenne de 25 à 30 dollars le baril » ; voilà les spécialistes.

(Applaudissement de la salle)

Un autre spécialiste, un ancien Ministre de l'Industrie, Patrick Devedjian, a déclaré il y a moins d'un an, le 28 juin 2005 dans « le Parisien » - j'ai les photocopies de tout cela pour ceux qui veulent - : « Il n'y a aucun spectre de pénurie de pétrole ; d'ailleurs Total a investi dans l'augmentation de ses capacités de raffinage, et cela va produire ses effets en 2006 »

Donc c'est avec des spécialistes comme cela qu'on peut élaborer des grandes théories, et qu'on peut arriver à tout ce qu'on a vu qu'en 2020 : cela va exploser. Problème : c'est que dès que j'ai été élu au Conseil régional le 18 novembre 2004, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Moi j'ai dit que peut-être que le prix du pétrole poserait des problèmes à l'avenir, et qu'il augmenterait ; et imaginons que d'ici 10 ans, 20 % des automobilistes de l'Île-de-France ne puissent plus consacrer de 400 jusqu'à 600 euros par mois à leur budget voiture. Imaginons que donc 20 % des 15 millions de déplacements en automobiles ne se fassent plus en automobile, mais en transports en commun : donc on aurait 3 millions de transports en commun, en plus des 7 millions existants.

Donc il faudrait quasiment augmenter de 50 %, soit les nouvelles lignes, soit l'offre de chaque ligne. Et qu'est-ce qui s'est passé l'année dernière ? L'année dernière, au lieu de 13 200 kilomètres faits par chaque voiture, pour la première fois, chaque voiture moyenne de Français a fait 400 kilomètres de moins. Donc il n'y a pas cette fameuse augmentation dont on nous parle tant ; et d'ailleurs l'État a quelques difficultés puisque la consommation de pétrole, d'essence a baissé de 6 % ; celle du diesel n'a pas réussi à compenser puisque cela n'a augmenté que de 1 %, et donc on n'a pas tous ces fameux chiffres ; et cela c'est quand le baril était à 50 dollars. Je vous rappelle qu'il a atteint 75,35 dollars il y a quelques jours, et qu'aujourd'hui j'ai regardé, il était encore au-dessus de 70, il était à 72.

Donc face à cela, qu'est ce que nous vous proposons ? Nous, nous proposons qu'il y ait des transports en communs. Nous proposons qu'il y ait des transports en commun importants comme à Paris, comme dans toutes les préfectures. C'est anormal qu'une ville comme Saint-Quentin-en-Yvelines, que toutes les villes nouvelles ou toutes les préfectures de l'Île-de-France n'aient pas un réseau de transports en commun, comme il en existe à Nantes, à Strasbourg et à Paris.

(Applaudissement de la salle)

À Paris, 65 % des déplacements se font en transports en commun : en Petite Couronne 25 %, en Grande Couronne 11 % seulement. Ici j'ai lu 8 % : à mon avis, c'est parce qu'ils tiennent compte de la marche à pied ; et si on tient compte de la marche à pied oui cela fait 8 %, 7,5 % exactement. Donc on voit bien que le déficit ici, c'est un déficit de transports en commun ; et on nous parle d'une saturation de la route A10. Or, 60 000 véhicules par jour.

De la salle

80 000.

Jean-Pierre GIRAULT

80 000 par jour ; là ils disent 60 000, et moi j'ai des chiffres qui baissent. 60 000 c'est le nombre de voyageurs dans le RER A sur la ligne Marne la vallée, pas par jour, mais par heure ; c'est ce qu'il y a dans les transports en commun actuellement sur la ligne A. Donc on voit bien que les transports en commun sont quelque chose qui peut prendre en compte des besoins de déplacements.

Après, on a vu qu'il y avait 50 % des déplacements sur le site, qui se font avec des gens qui restent sur le site. Et quand je suis venu, j'étais sidéré : quand on est Conseiller Régional, on est Conseiller de toute la Région.

De la salle

Qui est élu dans un département.

Jean-Pierre GIRAULT

Qui est élu dans un département, voilà. Et donc j'ai été sidéré qu'il n'y ait pas de pistes cyclables, alors qu'il y a de la place pour faire des pistes cyclables. J'ai vu quelques pistes cyclables qui longent les pavillons ; c'est-à-dire que je ne me risquerais pas à faire du vélo en longeant un pavillon : on a quelqu'un qui risque de sortir. C'est-à-dire que ce qui manque, c'est un réseau de pistes cyclables, un réseau de transports en commun. Et là la région accepte, puisque la région a augmenté très fortement son budget : nous sommes passés à 700 millions à la région pour les transports en commun.

De la salle

Il en fallait combien ?

Jean-Pierre GIRAULT

Cela fait 200 à 300 millions de plus qu'avant ; et le STIF a un budget de 3 milliards et demi. Justement il en faut combien ? Ça dépend du projet. Le problème ici, c'est qu'on a l'impression que les élus locaux ont laissé mourir, pour qu'un jour, on dise : « Comme on ne peut rien faire, il faut une déviation »

(Applaudissement de la salle)

Or la Région – alors là je ne parle plus rien qu'à mon nom, mais aussi au nom de Jean-Paul Huchon puisqu'il s'y est engagé aussi – et le STIF veulent mettre 50 % des budgets nouveaux dans la Grande Couronne : 25 % dans la Petite, et 25 % à Paris. Donc ce sont quand même les acteurs locaux qui doivent donner des projets que nous, à la Région ou au STIF, on financera ; mais nous, on n'est pas maître d'ouvrage des différentes...

De la salle

(inaudible)

Jean-Pierre GIRAULT

Mais non ; j'ai entendu parler du site propre Massy-Saclay. Massy-Saclay, on le lance cette année ; donc ce n'est pas en 2020. Et Jean-Paul Huchon a demandé qu'on lance rapidement des bus rapides, genre Mobilien, d'ici 5 ans ; et cela se fait bien avant les autoroutes. Et je rappelle quand même qu'il y a un problème de pollution, de santé, en plus. On nous a mis des petites bouteilles de 50 centilitres, c'est-à-dire de demi-kilo ; vous savez que c'est le poids qui est émis en CO₂ par les voitures vendues actuellement pour faire 4 kilomètres : quand vous faites 4 kilomètres en voiture, vous émettez 500 grammes de CO₂ ; est-ce qu'on peut continuer encore à vivre un monde où on a cela ?

(Applaudissement de la salle)

Si cela vous intéresse, je n'ai pas de voiture, même pas de voiture de fonction ; je me déplace en transports en commun.

Patrick DEVERGIES

Patrick Devergies, Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val-d'Oise Yvelines. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, nous sommes là ce soir pour situer l'A12 dans les déplacements franciliens. Je vais essayer de répondre à cette question.

Nous le savons tous, les besoins en termes de déplacement vont croissants ; et particulièrement en Grande Couronne, où le nombre de trajets a doublé de 1976 à 2001, du fait, essentiellement, de l'augmentation de la population. Ils vont continuer à croître. Regardons la réalité en face : nos citoyens seront toujours nombreux à s'éloigner pour trouver des logements plus spacieux, à des prix abordables, dans un environnement plus verdoyant. Quelle est la place du prolongement de l'A12 dans les déplacements franciliens ? Elle est essentielle, et je vais tenter d'expliquer le point de vue de la Chambre de Commerce et de l'Industrie sur ce thème.

Pour faciliter cette présentation, j'analyserai successivement les transports du fret, puis les déplacements individuels et collectifs, qu'ils soient professionnels ou personnels. En solution alternative à l'autoroute pour le transport des matières premières et des produits finis, il est courant aujourd'hui de proposer des modes connus, anciens mais malheureusement progressivement abandonnés : la voie fluviale, la voie ferrée.

Dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines, la voie fluviale, bien sûr, est hors sujet. Mais j'observe quand même toutefois, que ni la Région, ni l'État ne se précipitent pour s'engager sur un projet indispensable, notamment, pour les entreprises du BTP, et réclamé par la Chambre de Commerce régionale Paris Île-de-France, je cite : « La liaison Seine Nord Europe à grand gabarit, pour lutter contre la concurrence des grands ports européens : Anvers, Amsterdam, Hambourg ».

Le rail est une très ancienne tradition à Saint-Quentin-en-Yvelines, plus précisément à Trappes : une des plus grandes gares de triage en France d'après guerre ; aujourd'hui des faisceaux vides, ou quasiment vide. Deux zones d'activité - celle de Verrière et celle de Trappes et d'Élancourt - sont raccordées. Nous savons que Rhodia utilise beaucoup ce raccordement ; soit dit en passant, qui risquerait de disparaître si le tracé 2A était retenu.

Nous n'avons pas de chiffres précis concernant notre zone, mais on ne voit pas beaucoup de trains circuler. Ce constat résulte des changements fondamentaux des processus de production-livraison, et de l'inadéquation des services proposés en matière de performance. Le constat est celui-là : sur la zone d'activité concernée par ce débat, plus de 95 % du fret transite par la route ; aucun changement de politique dans ce domaine ne saurait, même à long terme, inverser cette tendance : c'est-à-dire que le prolongement de l'A12 est essentiel.

En matière de déplacement individuel et collectif dans la zone d'étude élargie, l'analyse de la DDE fait état de 14 % de déplacements effectués en transports en commun ; je crois me souvenir qu'il y a 20 ans, ce pourcentage était plus important. Pendant cette période, seule la liaison Saint-Quentin-La Défense a été réalisée qui s'arrête à La Verrière, oubliant Coignières et Les Essarts.

Les liaisons vers Montparnasse sont plus longues qu'il y a 20 ans, malgré le transfert d'une partie du trafic grandes lignes sur les lignes TER Ouest. Les salariés ici du bassin d'Eure-et-Loir doivent toujours changer de train à Rambouillet ; la ligne C du RER a une régularité jugée préoccupante, nous dit le dossier du débat.

Pour mémoire, Éole devrait relier Chelles à Saint-Quentin : il est arrêté à Saint-Lazare ; peut-être que les jeux olympiques de 2012 auraient pu relancer ce projet, mais maintenant qu'advient-il ? L'accès aux gares est difficile : les transports en commun étant soumis aux aléas du trafic de la RN10, aux heures de pointe, en particulier.

Découragés par le circuit matinal domicile-école-gare-travail, beaucoup de Saint-Quentinois renoncent aux transports en commun et prennent leur voiture. Là aussi, une politique de transports en commun aussi dynamique fusse-t-elle, ne guérira pas la RN10. Dans l'immédiat, une seule solution : prolonger l'autoroute A12, puis requalifier la RN10, et améliorer le maillage des voiries secondaires vers les gares et les échangeurs.

Pour les 4 400 entreprises de la zone d'étude de l'A12 qui génèrent des flux importants d'environ 100 000 salariés, le prolongement de l'A12 est vital. Pour les développements économiques futurs, il serait bon de penser dès maintenant aux moyens de transports nécessaires aux pôles de compétence : je cite Moveo en particulier ; mais aussi aux constructions de logements annoncées

par la Communauté urbaine, le Conseil général et le Conseil régional. Ne faut-il pas réaliser les infrastructures avant les constructions, orientant ainsi le choix des industriels et des lotisseurs ?

Les infrastructures de transports doivent répondre à des demandes de mobilité de plus en plus importantes ; or, le réseau de transports en commun se trouve en inadéquation avec l'évolution de cette mobilité. Essentiellement radiale, il forme un réseau dense, dont le maillage pourrait être amélioré en particulier, grâce à des tangentiels. De même, le réseau routier souffre d'une congestion de plus en plus préoccupante, en raison de capacité insuffisante et de l'absence de base de barreaux de raccordement.

Plutôt que d'opposer la voiture aux transports collectifs, et pour le fret, la route aux fers et aux voies navigables, il est préférable de développer leur complémentarité. Nous serons amenés de plus en plus à combiner plusieurs modes de transport. C'est pourquoi dans le cadre du prochain SDRIF sur lequel nous travaillons – SDRIF c'est le Schéma Directeur de la Région de Île-de-France –, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Versailles, Val-d'Oise et Yvelines, demande la réalisation de transports en commun notamment pour la réalisation de la tangentielle Ouest ; le développement de la multimodalité ; mais demande aussi la réalisation urgente d'un certain nombre d'infrastructures routières, pour résorber les 10 points noirs routiers recensés en Île-de-France par la CRCP. Parmi elles figure le prolongement de l'A12 ; équipement essentiel pour désengorger la RN10 et faciliter les déplacements dans la zone d'étude ; écouler le trafic de transit vers l'A10 et l'A11 ; délester le réseau de voiries secondaire ; c'est également, par ailleurs, fluidifier les échanges : cela assure le maintien des entreprises et des emplois du territoire.

Le prolongement de l'A12 est essentiel pour une amélioration significative de la circulation dans le Sud de notre département. Il permettra en outre de requalifier la RN10, d'améliorer la sécurité, de faciliter l'accès aux résidences, aux industries, aux commerces et aux gares. J'ai peut-être été un peu long, mais le thème ne peut pas se traiter en quelques mots. Je vous remercie de votre attention et de m'avoir écouté.

(Applaudissements de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur Devergies.

Débat avec la salle

Pierre-Gérard MERLETTE

Avant de passer la parole à la salle, quelques questions qui nous ont été transmises. La première, de Madame Geneviève Rabeau : « Alors que nous sommes en plein débat public, que pensez de l'expression d'un ministre - qui n'est même pas le Ministre des Transports - qui indique une préférence de 2C ? Quel Ministre Madame ?

De la salle

Nelly Olin.

Pierre-Gérard MERLETTE

Ministre de l'Environnement ; elle a le droit d'avoir une position. Madame Ledoux a souhaité intervenir ; pourriez lui passer la parole s'il vous plaît ?

Emmanuelle LEDOUX, Conseillère Régionale

Bonsoir Emmanuelle Ledoux. Je suis Conseillère régionale. Quand il a intervenu, mon collègue Jean-Pierre Girault a bien précisé que la position qu'il exprimait était la sienne propre et celle peut-être du groupe des Verts, et non la position du Conseil régional. Je souhaitais vraiment insister sur ce soir là-dessus : la position du Conseil régional n'est pas encore tranchée ; plusieurs positions coexistent en son sein, mais pour la plupart des élus du secteur dont je suis, en grosse majorité, nous sommes favorables au prolongement de l'A12, et c'est cela que nous défendons dans l'ensemble du Conseil régional. Jean-Pierre Girault a rappelé que l'on pouvait faire dire aux chiffres tout et n'importe quoi ; j'ai entendu ici que quand on prend l'indice tous les jours, on n'a pas besoin de voir les chiffres pour voir qu'il y a un problème et qu'il faut réellement faire quelque chose.

La position du Conseil régional - je souhaitais le rappeler - n'est pas tranchée ; elle le sera sans doute assez rapidement. Il est vrai que nous voulons mettre l'accent sur les transports en commun ; mais pour autant, cela ne signifie pas que nous ne souhaitons pas faire quelques choses sur la question de l'A12. Après, sur les différents types de tracés, là encore le débat existe. À titre personnel, comme beaucoup d'autres du secteur, je suis favorable au tracé rural.

De la salle

Il n'y a pas de tracé rural.

Emmanuelle LEDOUX

Si, il y a un tracé rural.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Madame Ledoux pour ces précisions. Monsieur Beaucire ; sur les quelques questions qu'est-ce que tu as trouvé ?

Francis BEAUCIRE

Merci de m'avoir réveillé opportunément. Quel est le sort réservé aux questions écrites ? Je dis cela pour les personnes qui sont dans ce débat, dans cette séance pour la première fois ce soir. Chacune de ces questions recevra une réponse particulière. Pour ce soir, nous faisons une sorte de synthèse pour permettre à un plus grand nombre de questions de venir ici être portées à la connaissance de tous.

Donc dans les liasses que j'ai sur les genoux et qui commencent à me déborder, j'ai fait finalement deux paquets. Le premier concerne des précisions qui s'adressent au maître d'ouvrage sur la façon d'évaluer les trafics futurs ; alors je vais les lire très rapidement, et vous vous reconnaîtrez.

On constate dans le dossier du débat public une stagnation de trafic, il y a un graphique sur cette question, je crois, entre 97 et 2003. Deuxième point, un des objectifs du PDU d'Île-de-France est de réduire le trafic de 3 % ; alors sur quelle base vous appuyez-vous pour conclure à une augmentation sensible de trafic d'ici 2020 ?

Peut-être que je vais vous les lire toutes, parce qu'on doit pouvoir regrouper les réponses. Il y a une deuxième question qui s'intéresse au périmètre, et c'est une question qui révèle quelque chose qu'on sent bien dans les questions et les avis qui nous parviennent : il y a beaucoup de suspicion sur la façon dont les services de l'État calculent les trafics, et celle-ci fait état de cette suspicion : « Est-ce qu'il n'y a pas un artifice permettant de gonfler artificiellement le trafic interne en étendant le périmètre de la zone d'étude du côté de Rambouillet, du côté de Essarts le roi ? Donc je pense qu'on doit pouvoir répondre assez précisément à cette question, en disant pourquoi le périmètre a cette forme-là ?

Et puis il y a deux questions qui portent sur des alternatives. Nous avons noté dans les débats précédents des questions portant sur l'incidence de l'ouverture de l'A86 en tunnel ; et tout à l'heure vous nous avez dits que la projection ou la prévision d'évaluation pour 2020, en avait tenu compte. On avait également signalé que l'ouverture de la Francilienne à l'Ouest, qui a été rappelée à l'instant, avait également des incidences : sur les figures que vous nous avez montrées, j'ai vu que vous en aviez tenu compte.

Alors il y a deux autres questions du même genre : « Est-ce qu'on prend en considération la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre dans la situation de trafic de 2020 ? » ; c'est-à-dire un tracé Nord-Sud assez éloigné des zones urbanisées. Alors cela fait aussi partie des questions anciennes et là effectivement, soit j'ai manqué un morceau de l'exposé, soit vous ne l'avez pas précisé.

Et puis dernière question - si je vais la lire intégralement, c'est la question de Alain Léaustique - : « N'y a-t-il pas d'autre moyen que le prolongement de l'A12 pour soulager la RN10 d'une partie du trafic d'échange et de trafic local ? Par exemple, en améliorant les voies existantes, au lieu de les rendre dissuasives ou les laisser inachevées. Il y a peut-être d'autres projets de boulevards urbains ailleurs que sur RN10 ».

Je pense qu'il faut arrêter là, et puis il y aura - si tu nous redonnes la parole - beaucoup de questions sur l'hypothèse transports en communs sur laquelle je crois qu'il faudra revenir.

Pierre-Gérard MERLETTE

Monsieur Labrousse, il y a quelques précisions que vous pouvez apporter ? Ou Monsieur Bertrand ?

François BERTRAND, Direction Régionale d'Équipement Île-de-France

Bonjour, François Bertrand, je suis de la Direction Régionale d'Équipement Île-de-France. Sur les questions de la manière dont on a fait les calculs, globalement, on utilise comme l'a rappelé Michel Labrousse un modèle de trafic. On a fait un certain nombre d'hypothèses de croissance ; ce sont des hypothèses principales en fait qui conduisent à nos évolutions de trafics de croissance, des populations et des emplois. En revanche, il n'y a pas d'hypothèses de croissance *ex-nihilo* du trafic automobile ; c'est bien les populations et les emplois qui viennent s'installer, en particulier dans la Grande Couronne, où on n'utilise plus la voiture qui viennent générer une croissance du trafic assez naturelle : on a à peu près évalué pour ce qui est du trafic interne à toute l'Île-de-France, environ 1,2 % par an ; si l'on tient compte du trafic d'échanges avec le reste du monde, cela fait 1,4 % par an.

Ce sont des chiffres qui sont tout à fait cohérents avec ce qu'on a pu constater dans les dix dernières années, et qui sont tout à fait cohérents aussi avec la limitation, la diminution du trafic automobile qu'on a constaté dans ces dix dernières années, puisque dans la période 83-91, on constatait plutôt des augmentations qui étaient de l'ordre de deux fois plus : 2,2 ou 2,3 % du trafic automobile ; cela c'était sur le point de la façon dont on fait nos calculs.

Sur la question des objectifs du Plan de Déplacement Urbain, je crois que les deux personnes du Conseil qui sont intervenues - qui appartiennent au Conseil régional - participent également à ces objectifs ; ce sont des objectifs de faire augmenter les parts modales des transports en commun et des modes dit « doux » ; en particulier le marche, je pense que c'est quelque chose qu'il ne faut pas du tout oublier. Et ce sont des objectifs qu'on cherche à atteindre dans le Plan de Déplacement Urbain, et il y a un certain nombre d'actions qui seront mises en œuvre : les actions de restructuration des pôles, de restructuration des lignes de bus qui, petit à petit – on l'espère –, et en particulier dans des actions aussi de requalification des voiries, telles qu'on pourrait l'envisager tant que la RN10 fait soulager de son trafic, qui permettent petit à petit de reconquérir des modes de transports plus doux, et moins agressifs pour l'environnement.

Sur la question du périmètre, je laisserai Michel Labrousse compléter sur la question du périmètre. Le choix qui a été fait ce n'est pas du tout une question d'artifice, il n'y aurait aucun problème pour refaire les calculs : si on le voulait, on obtiendrait des résultats qui auraient les mêmes tendances sur d'autres périmètres. L'idée c'était de présenter un périmètre homogène ; on pense que l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, Rambouillet, Versailles, voire un peu au-delà, ce sont des agglomérations qui fonctionnent ensemble en termes de déplacements, en termes de bassins de vie, en termes de bassins d'emplois, et c'est pour cela qu'on les a considérés ensemble. Je ne pense pas qu'on puisse considérer que les habitants de Rambouillet qui viennent travailler à Saint-Quentin, ne sont pas des trafics internes sur la RN10 : ce sont vos voisins qui participent aux mêmes déplacements.

Donc voilà la justification d'un périmètre ; c'est une question de cohérence vis-à-vis d'un ensemble de bassins de vie et bassins d'emploi.

Sur la question des deux hypothèses de l'A86, des deux tunnels de l'A86 et la Francilienne, on a répondu. Et puis peut-être, si Anne-Sophie tu peux préciser sur la question de la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre ?

Anne-Sophie VETRO

Bonsoir, Anne-Sophie Vetro. Je travaille sur les études de trafic. La voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre ou la liaison A13 à RN12 n'a effectivement pas été intégrée dans les hypothèses du scénario de référence. C'est une voie qui n'est pas surlignée sur le diaporama que nous montre Michel Labrousse, parce qu'à l'horizon 2020, c'était un projet qui *a priori* ne semblait pas réalisable. C'est une hypothèse de travail : on a essayé d'évaluer quel serait l'impact de la réalisation d'une telle liaison sur un prolongement de l'A12 ? Ce que l'on a pu constater, c'est que cet impact était relativement très limité : cela ne faisait baisser finalement le trafic sur l'A12 que très marginalement, à hauteur de cent véhicules à l'heure de pointe du soir ; donc c'était des choses très marginales. Voilà ce que l'on peut dire sur la Vallée de la Mauldre.

De la salle (??)

Michel LABROUSSE

Simplement, pour compléter ce que vient de dire Anne-Sophie, en précisant que l'horizon de réalisation de ce projet et la question de sa maîtrise de d'ouvrage État ou collectivité, devraient être évoqué dans le cadre de la révision du schéma directeur de la Région Île-de-France. Ce que je voulais également préciser, c'est que la prestation que nous aurions à faire de l'affluence de ce barreau sur la circulation sur le prolongement de l'A12, mais plus surtout sur la RN10 et éventuellement aussi sur ce barreau-là, on le voit bien, est aussi déterminé par la faisabilité du barreau qui prolonge la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre, et qui est ce fameux barreau RN12-RN10 qui nous a été suggéré lors d'une précédente réunion, comme pouvant constituer la cinquième « dot de famille », entre guillemets, avec un aménagement de la RN 12.

Alors comme Monsieur le Président tout à l'heure l'a annoncé, il nous a été demandé, dans le cadre d'une future réunion, de faire une synthèse sur la faisabilité de cette solution, et notamment de donner des éléments sur le trafic et le fonctionnement avec l'A12, nous pourrions complètement répondre à cette question à ce moment-là. Mais je voulais quand même souligner que les questions qui peuvent se poser sur ce barreau-là, ne sont pas indépendantes de celles qui se posent sur le barreau entre la RN12 et la RN10.

Pierre-Gérard MERLETTE

OK, merci.

La parole à la salle : qui souhaite intervenir ? Monsieur, et ensuite la personne qui est au milieu.

De la salle

Je voudrais rebondir sur une réponse que m'a faite la Commission. J'avais posé une question, on m'a répondu par écrit. D'abord je voudrais faire une remarque à Monsieur le Maire d'Élancourt : il parle beaucoup du Vallon du Pommeret comme tracé rural, mais il oublie un peu que Montigny, Trappes, La Verrières et Coignières ne sont pas des zones rurales.

(Applaudissement de la salle)

Ensuite, en deux mots, j'avais posé la question de savoir si un autre tracé pourrait être étudié, notamment par Pontchartrain ? Et la réponse qui m'a été faite, c'est que –je répons en gros pour faire rapide – on règle le problème de la RN10, mais on le reporte sur la traversée de cette commune. Alors là on a dix-sept communes : on veut bien faire attention à ne pas gêner une commune, mais on va gêner cinq, six, sept communes. Je voudrais savoir s'il y a une explication « En fait, on ne veut pas gêner 2 000 personnes, mais on veut bien en gêner 20 000 ».

(Applaudissement de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Monsieur Labrousse.

Michel LABROUSSE

Tout d'abord, Monsieur le Président, je crois qu'il faut bien rappeler que c'est le maître d'ouvrage qui répond aux questions qui sont posées sur le site, et que les réponses qui sont données sont ensuite validées par la Commission particulière ; donc nous prenons la totale responsabilité de la réponse, et je crois me souvenir que je suis le rédacteur de la réponse qui vous a été faite. Néanmoins je prendrais le soin, dès mon retour au bureau, de la relire et vérifier les termes de la réponse si une ambiguïté a été apportée.

Ce que j'ai répondu ce jour-là, je l'ai fait d'ailleurs par anticipation sur la réponse plus complète que j'aurai l'occasion de faire puisque nous avons cette demande de la CPDP d'étudier cette solution-là ; cette réponse consistait - me semble-t-il - à dire que nous aurions comme difficultés, si l'on imaginait un itinéraire qui emprunterait la RN12, d'avoir à superposer ce qui constituerait le trafic de déviation de la RN10, à un trafic déjà existant sur la RN12 ; qui actuellement est de 80 000 véhicules par jour à Bois d'Arcy.

Nous sommes confrontés - de manière différente, mais avec le même degré d'acuité - au problème des riverains sur des questions de bruits, sur des questions de coupures, sur des questions de cadre de vie. Imaginons - je n'ai pas encore fait le calcul exact -, mais accordons-nous par exemple sur le fait que les 70 000 véhicules qui sont à l'entrée de Trappes se reporteraient pour 50 %, parce que l'itinéraire est quand même un peu plus long, donc tout le monde n'aura peut-être pas envie de faire un trajet plus long.

Imaginons que l'on vienne simplement reporter sur la RN12 50 % du trafic qui est sur la RN10 : nous aurions à ce moment-là à aménager un axe sur lequel il y aurait 120 000 véhicules par jour. 120 000 véhicules par jour, c'est le trafic qui existe sur l'autoroute A13 actuellement, entre le tunnel de Saint-Cloud et puis le tunnel de Rocquencourt. Nous aurions cette difficulté-là ; et donc

nous ne pourrions pas nous contenter de dire : « On va faire des aménagements de protection sur la RN12 » ; ce n'est pas aussi simple que cela.

Nous aurions bien évidemment à regarder de quelle manière peut s'insérer, dans un milieu là qui est naturel, un trafic qui serait important, qui serait très simplement le futur trafic Nord-Sud ; en supposant qu'une liaison Nord-Sud que j'ai montrée rapidement toute à l'heure soit réalisée ; nous aurions également à y ajouter ce trafic de déviation de la RN10, et à l'insérer dans un milieu naturel. Mais c'est bien sans doute les lieux qui ont les mêmes qualités que le site que nous connaissons sur le territoire de Mesnil Saint-Denis *ou de Levis-Saint-Nom* ; donc le même type de difficulté.

Donc c'est ce qui a peut-être pu me faire dire dans ma réponse que cela n'était pas évident ; et que nous risquions, effectivement, de reporter sur d'autres communes le problème que nous avons à résoudre difficilement aujourd'hui, sur les territoires des communes auxquelles nous nous intéressons.

(Applaudissement de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci. D'autres questions là ?

Patrick ARONDEL

Mon nom est Patrick Arondel. J'ai une question d'éclaircissement sur les calculs de trafic et le niveau de circulation : si j'ai bien compris, cela ne prend pas en compte uniquement le trafic routier, mais aussi les autres trafics de déplacements transports en commun : déplacement à pied... Il y a un point qui n'a pas été évoqué en fait, c'est le système des coûts. Si au stade où les hypothèses - cela semblait extrême aujourd'hui - qui sont par exemple le carburant à trois euros le litre d'une part, et puis d'autre part vous mettez la carte orange gratuite, comme cela est parfois proposé dans certaines campagnes électorales ; et dans ce cas-là, finalement, je pense que cela aura des effets drastiques sur les choix de transport que les gens vont faire. Comment prenez-vous en compte ce genre de chose ? Et si vous ne le prenez pas en compte, alors là je pense que cela décrédibilise beaucoup les calculs.

(Applaudissement de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Monsieur Bertrand.

François BERTRAND

Quand il est dans notre modèle, ou en tout cas la façon dont on décrit la réalité, les gens, quand ils font leur choix, ils ne comparent non pas des trajets, mais ils comparent des coûts. Je vous le signalais tout à l'heure : on a dans nos modèles, les coûts des trajets en transports en commun, et aussi les coûts des trajets en voiture.

Dans les hypothèses de scénario de référence que l'on a faites, on n'a pas pris d'hypothèses de type de celles que vous donnez, qui sont des hypothèses de ruptures, de type « gratuité des transports en commun » : on n'a pas cela, mais on a tout simplement une reconduction du système actuel. Et de la même façon, on a une évolution graduelle de coût de la voiture mais qui n'est pas sous la forme d'une rupture, puisque au moment où nous on a fait notre scénario de référence, en tout cas on ne pouvait pas imaginer un scénario de ce type-là dans nos modélisations.

En revanche, on a fait un certain nombre de tests pour voir un peu ce que pouvaient donner de tels changements, en particulier sur le prix du pétrole. Nos modèles à nous sont des modèles de transport : on ne peut pas faire des choses extravagantes dans la mesure où si vous avez un prix du pétrole qui double ou qui triple, ce n'est plus une question de modèle de transport, c'est une question, on va dire, d'économie générale du pays et de nos modes de vie complets qu'il faut réformer ; et cela, ce n'était pas le cadre de l'exercice.

En tout cas quand on regarde des variations, des hausses de l'ordre du maximum qu'on puisse nous gérer c'est de l'ordre de 50 %. On a des baisses de trafics routiers qui sont de l'ordre de 5 % en diminution. Voilà à peu près l'ordre de grandeur que je peux vous donner sur la façon dont réagi nos modèles. On a choisi de continuer avec un scénario central celui qui nous était donné où moment où on a fait les études et je pense que ces éléments de sensibilité, on va dire, du modèle vis-à-vis de la hausse du coût du pétrole n'invalide pas les éléments qu'on peut donner dans les études qu'on a pu faire puisqu'on n'est pas sur des variations de cet ordre-là.

De la salle

Je voudrais une petite précision quand même. Monsieur a parlé aussi de la gratuité de la carte orange, est-ce que vous pouvez avec votre modèle mesurer l'élasticité autour de votre position ? C'est-à-dire gratuité des transports en commun dans la Région Île-de-France.

François BERTRAND

On peut le faire. Il y avait une réponse qui avait été donnée lors de la séance du 25 mars sur cette question de gratuité des transports. Je pense qu'on ne peut pas imaginer un scénario de cette forme-là sans en imaginer toutes les conséquences et en particulier les conséquences fiscales que ça peut représenter. En tout cas c'est possible, je vous donnerai des éléments de sensibilité au coût des transports en commun, je ne pourrai pas aller jusqu'à la gratuité ça nécessiterait de relancer toute la modélisation on pourra le faire en particulier, on aura les moyens de le faire si c'est une solution qui est réellement envisagée dans le cadre de la révision du schéma directeur. On vous donnera quelques éléments dont on dispose sur la façon dont réagi à l'instar du coût du pétrole par rapport au coût des transports en commun.

Pierre-Gérard MERLETTE

Ok. Merci Monsieur Girault souhaite apporter une petite précision.

Jean-Pierre GIRAULT

Une précision à cette question. Seine Nord, la Région finance le canal Seine Nord. Cette année la Région finance plus 15 % de fret fluvial. Le problème du ferré, les sillons de la RFF sont réservés

un à deux ans à l'avance donc là il n'y a pas de projet à mettre en place rapidement. Ça se met en place, on étudie. Le report de 50 % du trafic étant donné que 75 % du trafic est typiquement local, il n'y aura jamais un report de 50 % puisqu'il y a 50 % sur le local et 25 %, si je me souviens bien, sont des gens qui viennent (*inaudible*). Donc il n'y aura jamais sur Pontchartrain un report de 75 %, il peu y avoir à la limite 30 % maximum.

La carte orange gratuite transport en commun gratuit, j'ai déjeuné à midi avec Madame Idrac la RATP je lui ai justement demandé vu la conjoncture en ce moment, l'évolution du prix du pétrole si elle pensait que ça pouvait influencer sur l'augmentation du trafic transport en commun.

Pierre-Gérard MERLETTE

Je précise Madame Idrac est la Présidente de la RATP.

Jean-Pierre GIRAULT

Et elle m'a dit : « Non ce qui influe le plus c'est quand il y a des offres nouvelles, quand il y a des services nouveaux, quand le service est meilleur » Et depuis tout à l'heure on me demandait comment je suis arrivé ? Je suis arrivé en transport en commun mais je n'aurais sûrement pas de bus tout à l'heure parce qu'il n'y a pas de bus ici et le Noctilien c'est 400 000 voyageurs par nuit chaque jour.

Donc ce qui est plus efficace, la carte orange gratuite ou diminuée de 10 % ou de 20 % en fait ça ne bouge pas beaucoup, ce qui bouge c'est de proposer des transports en commun, c'est ça qui bouge. Ça bouge énormément mais le prix ne bouge pas beaucoup.

Pierre-Gérard MERLETTE

Ok. Merci le Monsieur qui lève le drapeau blanc, je ne sais pas si c'est un drapeau blanc ou drapeau rouge.

Guy RENAUD

Guy Renaud je suis secrétaire général de la fondation (*inaudible*) et pour votre vérification en ce qui concerne le coût des carburants je vous conseille tous d'aller sur le site de l'Assemblée Nationale. Sur le site de l'Assemblée Nationale depuis le 12 de ce mois-ci il y a un rapport de la mission de l'Assemblée Nationale sur l'effet de serre et vous verrez l'introduction extrêmement dramatique dans ce rapport qui vous permettra de voir qu'il faut complètement réviser les modèles. Et c'est un rapport qui a été voté tous partis confondus.

Il y a en particulier parmi les préconisations en matière de transport, une préconisation extrêmement claire que vous trouverez vers la page cent et quelque qui dit très clairement qu'on ne doit plus augmenter la capacité autoroutière Nord-Sud. Merci.

(Applaudissement de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Je précise que ce rapport est en ligne sur le site de la CPDP.

De la salle

Un mot à mon collègue élu Monsieur Fourgous. Je porte comme entité indiquant qu'il n'avait pas à faire état de sa position de choqué que jamais volontiers mais au moment d'accueillir des gens et en plus quand il parle de tracé rural, c'est peut-être ignorer en tant qu'élu de la Castille ce qui se passe à (*inaudible*) où il y a quand même pas mal de gens qui (*inaudible*) le tracé de l'autoroute.

(*Applaudissement de la salle*)

Concernant le sujet de ce soir, le trafic francilien question réflexion était la suivante : Puisqu'on nous affirme le représentant du maître d'ouvrage (*inaudible*) ces réponses, s'inscrit souvent en faux face à l'affirmation que A12 prolongée serait un élément primordial de l'axe international entre l'Espagne et le Nord de l'Europe.

Ou est-ce la vérité pour le maître d'ouvrage lorsque l'on compare dans son dossier de base page 38 que les diverses réponses qu'il a formulées le 6 avril dernier, on est un peut étonner. Aussi il est stipulé à l'échelle nationale la liaison entre A13 et A10 constitue un axe de contournement de première importance pour capter le trafic de transit Nord-Sud que l'axe A6 A10 ne suffit pas à absorber.

Monsieur Richard indique avec le prolongement de l'A12 le trafic poids lourds passerait de 5 500 poids lourds (*inaudible*) report le trafic d'échange et interne de l'Île de France de l'axe A10 sur l'axe A12 RN10. Par contre, Monsieur Sarfati précise en outre des simulations trafics à l'horizon 2020 s'elles comptent des records de trafic d'itinéraires concurrents c'est ainsi qu'une partie du trafic de transit ou d'échange par le transit cette fois en Île de France sur A10 se rapporterait sur l'itinéraire A12 RN10. Échange et interne dans un cas, transit et échange dans l'autre. Je rappelle que se sont des écrits et non un écart de langage.

Le maître d'ouvrage affirme A12 ne concerne que le trafic de l'Île-de-France, comment compte-t-il pour persuader le chauffeur de poids lourd soumis aux impératives de la réglementation sur les périodes conduites repos et (*inaudible*) de son patron lui-même tributaire de son client (*inaudible*), lequel est soumis et soucieux de satisfaire le (*inaudible*) de ces clients qui sont en fait des décideurs parce que c'est lui qui pèse en dernier de passer par le Mont, Rouen, Amiens pour faire la liaison de l'Espagne jusqu'à Bruxelles par exemple qui si l'on appui avec un poids lourd de plus de 12 tonnes à deux essieux arrière demande un complément de 120 kilomètres de trajet d'une heure et demi de durée de conduite et de transit de gasoil.

Est-ce que théoriquement réaliste ? Non, aussi il utilisera A12, d'autant que l'A10 est présente dans sa partie francilienne. Merci.

(*Applaudissement de la salle*)

Christian BEAUMANOIR

Bonsoir, Christian Beaumanoir je suis Maire adjoint de Maurepas. Je (*inaudible*). Je dois intervenir sur les transports, on a beaucoup parlé de transport en commun. Je suis un ancien cheminot, je suis

retraité, je connais un peu le problème. Dans le temps j'habite la région depuis plus de 50 ans et pour faire La Verrière Montparnasse il y a 30 ans je mettais neuf, huit minutes, aujourd'hui pour faire la même distance, je mets au mieux 42 minutes.

Il a été proposé il y a plus de 25 ans certaines améliorations c'est un (*inaudible*) quand on a fait par exemple la Défense La Verrière de Vallée jusqu'à Rambouillet. Or, certains élus qui défendent aujourd'hui soit disant les transports en commun et qui disent : « Il faut développer les transports en commun » N'ont rien fait pour que cette prolongation soit faite de même qu'ils n'ont rien fait de plus parce qu'ils votent aussi à l'Assemblée Nationale ces gens y compris qu'ils votent des subventions et les investissements dont a besoin l'entreprise SNCF pour réaliser des améliorations. (*inaudible*) que la (*inaudible*) du RER effectivement pour quelqu'un qui habite Rambouillet il prend le train Montparnasse-Rambouillet ou Montparnasse-Chartres en provenance de Chartres il prend celui du direct, descend à Versailles il doit recharger. Il y a une rupture de charge. Alors quelques parts je pourrais prolonger ainsi et pour prolonger la ligne C du RER jusqu'à La Verrière pour ne pas qu'il y ait de rupture de charge, c'est tout simple il faut repousser La Défense La Verrière jusqu'à Rambouillet et on a la ligne C qui va jusqu'à La Verrière c'est un plus quand même pour tout le monde ce qui éviterait rupture de charge, le temps de transport et ça permet également aux (*inaudible*) de disposer d'un tarin qui va jusqu'à La Défense en partant de Rambouillet.

Eh bien, tout ceci avait été chiffré il y a 25 ans, les emprises nécessaires sont toujours établies et ce projet n'est toujours pas là Monsieur le Conseiller Régional, il y a beaucoup de travail à faire, alors pourquoi ?

Je donne cet exemple-là, après je peux en donner d'autres. On était (*inaudible*) effectivement la ligne de Montparnasse Rambouillet a les plus mauvais cadencements de toute la Région de l'Île de France, pourquoi ? Parce que tout simplement Messieurs, Mesdames à la gare de Versailles et plus exactement à (*inaudible*) vous avez ce qu'on appelle un ferroviaire c'est-à-dire que tous les trains en provenance de (*inaudible*), de la Normandie, de la Bretagne, du Nord de (*inaudible*), vers Rambouillet tous ça se rencontre et la ligne C La Verrière La Défense tous ça se croisent à Porchefontaine. Alors c'est calculé à la minute quelquefois et s'il y a un incident il enveloppe tout.

Alors non seulement on n'est pas capable d'augmenter les cadencements c'est quand même un problème. Donc on n'est pas capable d'augmenter l'offre de ce Conseiller Régional et donc il faut faire des travaux. Donc ça nécessite beaucoup d'argent comme ça nécessitait un peu d'argent effectivement d'avoir à réaliser la troisième voie entre les (*inaudible*) et le Perray de façon à prolonger La Défense La Verrière jusqu'à (*inaudible*).

(*inaudible*) je veux bien, les gens convient que certains personnes d'une manière, je dois, démagogique parce que qui donne du budget ? Ce sont bien nos députés. Qui donne les moyens d'investissement pour réaliser les investissements nécessaires notamment dans (*inaudible*) voyageurs ? C'est l'Assemblée Nationale quand même, c'est notre gouvernement, c'est notre État. Et je trouve qu'il y a des gens aujourd'hui qui défendent des transports en commun qui n'ont rien fait pour développer ces transports en commun. Nous aujourd'hui on nous promet qu'on va les développer sauf qu'il y a des moyens à mettre et que maintenant Messieurs, Mesdames pour réaliser ces travaux-là ça ne va pas se faire (*inaudible*) et qu'il faudra attendre. Il faudra déjà (*inaudible*) en un mot on refasse les études (*inaudible*) qu'on les finances.

Alors, il faut arrêter d'être quelque part démagogique. Moi je suis pour le développement des transports en commun et effectivement je suis pour qu'on les améliore mais à un moment donné il faut se (*inaudible*) les moyens de sa politique.

Alors j'ai parlé de voyageurs, je pourrais faire le même exposé, je crois que c'est le Monsieur de la Chambre de Commerce de (*inaudible*) qui a dit : « Effectivement le triage (*inaudible*) quatrième triage en France (*inaudible*) 1948 à 1950 ». Et on a rayé ce triage de la carte par mesure d'économie et aujourd'hui Messieurs, Mesdames le fait qu'on avait (*inaudible*) dans le fret (*inaudible*) ça veut dire quoi en deux ans ? Alors on va pouvoir faire des économies, il faut les faire au bout de quelques mois mettre un peu moins effectivement à l'attribution, etc. mais en deux ans avec la politique que le gouvernement celui qui est en place aujourd'hui indique : « Ça veut dire qu'on est 150 000 camions de plus sur les routes » Alors à un moment donné – là moi je veux bien tout entendre – il faut aussi assumer les choix politiques (*inaudible*) au niveau du gouvernement mais aussi au niveau régional, au niveau départemental et au niveau local. Voilà ce que je voulais dire.

Quand j'entendais parler de développement du transport voyageurs, du transport ferré Messieurs, Mesdames il faudrait qu'on analyse un peu et les uns et les autres ce que nous avons retenu, ce que nous avons évoqué au niveau de l'Assemblée Nationale et au niveau (*inaudible*) départemental et régional respectifs. Voilà.

(*Applaudissement de la salle*)

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur le Maire. (*inaudible*) personne ne peut vous répondre puisque le STIF est absent, que RFF propriétaire des voies est absent et la SNCF aussi mais je pense que votre intervention a remis peut-être un certain nombre en étant vulgaire les pendules à l'heure.

Francis BEAUCIRE

J'entends pour la deuxième fois le terme scandaleux lorsque nous disons que la SNCF que nous avons invité Gilbert Carrère avait écrit au Président de la SNCF et que le STIF non plus il n'est pas là. Je crois qu'il y a une explication à donner et nous n'a pas été donné par la SNCF ni par le STIF, nous sommes capables de la comprendre. De son côté le STIF est en train de se mettre en place dans sa version gouvernance régionale, on va dire ça comme ça Aujourd'hui, le STIF travaille sur ces dossiers. Le STIF comme l'IERIF ont été missionnés par le Conseil Régional pour étudier de leur côté le dossier du maître d'ouvrage, il est tout à fait normal que dans ce contexte il ne soit pas présent parmi nous. Alors c'est plus un problème de communication qu'une (*inaudible*) de non recevoir (*inaudible*) de l'indifférence pour les projets.

Quand à la SNCF, je crois qu'il faut prendre contenance d'une chose c'est qu'aujourd'hui malgré tout l'intérêt qu'elle peut porter aux questions que nous posons, la SNCF n'est plus qu'un exploitant c'est-à-dire que la SNCF travaille pour le compte d'une autorité organisatrice du transport qui est en Île de France le STIF c'est-à-dire en fait l'émanation technique du Conseil Régional et la SNCF serait fondée à dire : « Nous nous ferons rouler dans les conditions techniques qui seront mises à notre disposition par RFF » Vous avez bien suivi toute cette affaire. RFF s'occupe de l'infrastructure, la SNCF est un exploitant actuellement en situation de monopole mais actuellement seulement et on peut évidemment comprendre que la SNCF dise : « Nous, on veut bien faire ce que vous voulez dès lors que le système technique nous le permet et que notre patron l'autorité régionale de transport nous en donne l'ordre »

Donc je crois que nous pouvons répondre à un certain nombre de questions sur les transports en commun sans la présence aujourd'hui du STIF et qui serait effectivement intéressant pour nous et quand à la SNCF, je crois qu'elle a perdu au fil des dernières années la possibilité de dire : « Nous concevons le voyage » La SNCF maintenant exécute les voyages.

Alain DARET

Daret Alain citoyen de Montpellier. Je voudrais illustrer deux propos. C'est toujours autour de la SNCF de ceux qui (*inaudible*) ferré. Simplement dans l'émission Riposte de ce matin – et je crois que c'était passé hier – le Président des chaînes (*inaudible*) disait simplement : « Moi, j'ai 20 000 camions qui circulent en France pour distribuer des bouteilles d'eau, je n'aurais aucun problème si un jour j'aurai la possibilité de mettre tout ça sur (*inaudible*). Le problème c'est que ça coûte trois à quatre fois plus cher de faire de (*inaudible*) que de rouler en camion »

Ma question en fait est simple : Est-ce qu'on ne pouvait pas utiliser l'argent que l'on que l'on veut (*inaudible*) des autoroutes pour subventionner ou d'une autre manière la SFR pour qu'elle baisse ces tarifs de rapport de un à quatre ?

(*Applaudissement de la salle*)

Pierre-Gérard MERLETTE

Là je crois que la réponse à votre question c'est un grand point d'interrogation pour le moment, il faudra interroger l'homme politique avec un grand « P » bien entendu.

De la salle

Bonsoir, (*inaudible*). En fait, je voulais juste porter quelque chose à la connaissance. C'est un soir en regardant les infos sur France Soir Région ils parlaient d'une étude du CNRS qui faisait état d'une étude comparée entre l'offre de transport en commun et le déplacement en voiture. Et le résultat de cette étude c'est de montrer qu'en fait en termes de temps, de possibilité de ce qu'on fait avec une voiture et ce qu'on fait en transport en commun (*inaudible*) transport en commun pour aller chez soi ou au travail ou du travail chez soi mais par exemple en sortant du travail, on va chercher ses enfants, on va faire ses courses. Les transports en commun n'offre pas toujours ça.

Des études comparées ont montré que 92 % des usagers de la route ne trouveraient pas une offre simplement pour aller d'un point à l'autre passer par plusieurs points par les transports en commun en Région parisienne. Et cette étude montrait que seulement 8 % pourraient le faire en prenant le transport en commun mais les temps seraient beaucoup plus importants qu'en voiture. Voilà, je voulais juste faire-part de cela dans le débat.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci, Monsieur Bertrand est-ce que vous avez connaissance de ce (*inaudible*) ?

François BERTRAND

En tout cas nous, on a connaissance de cette question-là effectivement c'est bien la question qu'on invoque quand on fait des nouvelles zones de transports collectifs, on a beaucoup de difficultés à venir prendre du trafic sur les voitures parce que justement ce que vous décriviez est tout à fait vrai. Il y a une diversité des déplacements, il y a une diversité d'origine et de destination en fait c'est un système qui est bouclé, les gens sont installés dans certaines endroits parce qu'ils ont réussi. Ils ont justement cette liberté. Et donc c'est vrai que c'est une difficulté qu'on a. On nous pose souvent la question : Est-ce que vous ne pourriez pas faire un projet de transport en commun qui fasse la même chose que l'autoroute ? C'est un peu ce qu'évoquait l'intervenant tout à l'heure en parlant du RER A et en comparant le trafic du RER A au trafic d'une autoroute.

C'est intéressant comme comparaison mais la diversité des origines et destinations d'une autoroute, la diversité des motifs, on ne met pas de camion sur un RER, on ne met pas de gens qui font des déplacements professionnels avec des véhicules utilitaires. On savait que c'est une vraie difficulté de pouvoir offrir la même chose et la même qualité de service en transport en commun qu'en transport individuel.

Michel LABROUSSE

Très rapidement, je voulais profiter de la question qui a été posé pour bien rappeler qu'effectivement la manière dont nous abordions le projet de prolongement de l'autoroute A12 n'était pas uniquement l'étude d'une autoroute neuve sur laquelle on va rappeler à quelle fonction nationale, régionale, locale, elle était appelée. C'est bien aussi et également de pouvoir requalifier – c'est notre expression – la RN10 en boulevard urbain c'est-à-dire pouvoir lui retenir des fonctions locales qui contribueraient à la complémentarité entre le mode routier et mode transport en commun.

Tout à l'heure une intervention rappelait que un des objectifs du plan de déplacement en Île de France portait sur un objectif global de moins 3 % de la circulation. Il est global, il peut être différencié d'ailleurs au passage suivant la zone dense de la Grande Couronne. Mais il y a quelques objectifs du P.D.U.I.F. que l'on oublie parfois. Il y a notamment celui d'augmenter de 10 % le mode marche à pied, il y a celui de multiplier par deux les déplacements en vélo. Et en tout cas pour la marche à pied même si l'on peut imaginer qu'il y a encore des améliorations à faire dans les aménagements de voiries c'est avant tout un problème de comportement. Donc on sent bien que c'est un ensemble de solutions qui n'est pas uniquement des oppositions entre des modes routiers et des modes transports en commun qui peuvent faire progresser dans l'utilisation de ces transports en commun.

Et nous notre objectif pour la requalification de la RN10 c'est de restaurer des fonctions locales, c'est de restaurer un cadre de vie, une qualité de vie des riverains mais c'est de pouvoir aussi restaurer les conditions qui permettent de développer des transports en commun locaux rabattants les usagers vers les gares. Donc permettant une meilleure utilisation de ces transports en commun et dès lors qu'il y a une demande qui est plus importante, des perspectives de recettes aussi qui sont plus importantes pour les transporteurs et bien cela multiplie les chances pour que les investissements de ces transporteurs complétés par les investissements publics puissent améliorer la qualité de service sur laquelle vous avez prononcé quelques jugements tout à l'heure.

Moi je voudrais bien insister sur cette complémentarité entre un projet routier et un projet de transport en commun. J'aime bien le dire d'une autre façon en disant : « J'appartiens à un Ministère

qui s'appelle le Ministère de l'Équipement et des Transports ce n'est pas le Ministère de l'Équipement et des Routes » Ces jours-ci je suis là à la tête d'un débat public pour un projet routier. Demain je peux être appelé pour un projet de transport en commun. Notre Ministère travaille bien sur la complémentarité de ces deux modes, c'est de la politique nationale nous y reviendrons, sont bien pour susciter le développement des transports en commun et continuer à développer des projets routiers cela était dit lors du dernier comité interministériel d'aménagement et (*inaudible*) territoire là où le mode routier est le mode qui ne répondre qu'aux demandes de déplacement.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur Labrousse. Une question pour Monsieur Devergies posée par Monsieur Michel Terrassonde Saint-Denis. Voulez-vous inciter les dirigeants d'entreprise à réaliser des plans de déplacement d'entreprises de façon à diminuer la circulation automobile ?

Patrick DEVERGIES

Je demanderai à ce Monsieur de préciser ce qu'il entend par plan de déplacement.

De la salle

PDE les plans de déplacement s'appellent des PDE.

Patrick DEVERGIES

Oui. Attendez ce n'est pas vous qui avez posé la question.

De la salle

C'est connu le PDE ?

Patrick DEVERGIES

Oui, d'accord.

De la salle

On peut le préciser (*inaudible*) le plan de déplacement consiste à voir des salariés

Patrick DEVERGIES

Covoiturage, etc. ?

De la salle

(*inaudible*) domicile au lieu de travail et notamment avec du covoiturage.

Patrick DEVERGIES

D'accord. Écoutez moi je veux bien essayer d'apporter un éclairage sur ce sujet et n'oubliez pas que les entreprises financent par le biais d'une carte, d'un impôt sur les rémunérations une part importante des transports en commun de la Région Île de France. Cette part n'a pas cessé de progresser au fil des années ces derniers temps.

D'autre part, les entreprises financent pour un bon nombre une cote part également de la carte orange de transport et vous avez bon nombre d'entreprises et je pourrais en citer dans les Yvelines, dans le département qui vous concerne et pas des moindres qui devant l'insuffisance des transports en commun malgré les financements dont je parlais il y a quelques instants sont amenées elles-mêmes à mettre en place leur propre réseau de transport de façon à assumer soit le rapatriement de leur salariés depuis une gare jusqu'au leur lieu de travail, soit purement et simplement depuis des villes de regroupement à l'Ouest de la Région Parisienne. Ça fait déjà beaucoup.

Alors est-ce qu'il appartient à un chef d'entreprise d'organiser le covoiturage d'abord ça pose des problèmes difficiles d'assurance, à partir du moment où il prend la responsabilité de cette organisation.

De la salle

Faux.

Patrick DEVERGIES

Non ce n'est pas faux. Écoutez, vous pouvez affirmer des choses moi j'essaye de répondre à une question et il y a des questions de bon sens tout simplement. Pour l'avoir expérimenté à certaines périodes quand il y avait des mouvements sociaux, des grèves, etc. nos conseils (*inaudible*) attirer l'attention sur ce problème qui était loin d'être négligeable.

Que des salariés s'arrangent entre eux ça existe (*inaudible*) et c'est très bien bravo mais si vous voulez transformer ça en institution et une organisation, la vocation d'une entreprise c'est d'étudier, c'est de créer, c'est de commercialiser, c'est de vendre et c'est d'offrir à ces salariés des rémunérations. Elle a (*inaudible*) suffisamment avec ce type d'activité pour ne pas avoir en plus à (*inaudible*) des insuffisances qui sont par ailleurs et que je rappelle (*inaudible*) pour une (*inaudible*).

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur Devergies. Monsieur ici au troisième rang.

Patrick MANET

Bonjour, Patrick Manet. Juste un mot à Monsieur Girault. Sur Saint-Quentin-en-Yvelines le réseau de piste cyclable se mesure en dizaine de kilomètres première chose. Pour votre information également plus la population est dense plus la part des transports en commun dans les déplacements est élevée ce qui explique que les déplacements dans Paris soit à 60 % par des transports en commun tout simplement. Et je serai curieux de connaître la part des déplacements de la part des transports en commun dans les déplacements au sein du parc du (*inaudible*) rapporté à la densité des populations.

Maintenant j'avais également posé une question et je vais profiter que j'ai le micro, sachons que de toute façon la population dans le Sud des Yvelines et en Eure-et-Loir va augmenter pendant les 15 prochaines années. On a deux solutions : Ou on prolonge l'autoroute A12 ou on ne la prolonge pas. Si on ne la prolonge pas où passera le trafic ? Parce qu'on fait des transports en commun très bien ça nous emmènerait à Paris, Montparnasse, à La Défense. Et pour les personnes qui habitent dans l'Eure-et-Loir (*inaudible*) dans le Nord de l'Essonne. Je connais quelqu'un qui habite au Perray-en-Yvelines, il travaille à (*inaudible*) c'est-à-dire pour être très clair il pourrait découler les avions d'Orly et ça c'est une chose qu'on va voir de plus en plus dans les 20 prochaines années avec l'OIN qui se met en place entre Saint-Quentin à Massy-Saclay. Ça va générer une formidable augmentation du trafic. Il n'y a pas de transport en commun à l'heure actuelle ni lignes de transport en commun, ni lignes SNCF ne passent pas sur le Plateau de Saclay, il passe dans (*inaudible*). Je la connais (*inaudible*) pour la mettre à niveau (*inaudible*).

Pierre-Gérard MERLETTE

Pourriez-vous préciser ce qui est l'OIN ?

Patrick MANET

L'Opération d'Intérêt National qui a impulsé par l'État ces dernières semaines qui vise l'objectif à 20 ans et s'est rappelé dans le petit dossier me semble-t-il qui était disponible sur la table à l'entrée. 100 000 emplois seront entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Saint-Quentin aura 95 000 emplois. On va doubler, on va faire l'équivalent de Saint-Quentin dans les quinze à vingt prochaines années.

Le trafic va être (*inaudible*) parce que c'est bien de mettre les emplois, il y aura des emplois qui sont les salariés se sont des gens qui habitent, se sont des familles qui non seulement se déplacent pour aller à domicile travail mais qui se distraient, se cultivent, il leur faudra qu'il y ait des infrastructures de transports. Le réseau avec ce qu'il est actuellement ne suffira jamais. Là pour l'instant c'est un service qui est congestionné, bientôt se seront tous les centres villages à 30 kilomètres d'alentours qui seront congestionnés ou alors on fait l'A12, à chacun de choisir. Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci.

Jean-Pierre GIRAULT

Je vais répondre et en profiter parce que je réponds à trois personnes en même temps sur les déplacements, Monsieur qui est élu de la SNCF et Monsieur qui dit qu'il n'y a que 8 % de gens qui peuvent se déplacer sans voiture.

Quand on parle des transports en commun, je parle des transports en commun ici, je parle de ceux de la ville, 50 % des déplacements ici sont internes. Je ne parle pas des déplacements pour aller à Paris ou des Déplacements pour aller à Saclay. Si on veut gagner 50 % des déplacements ici, c'est des transports en commun à faire ici déjà et là on peut gagner 25 % des déplacements. D'autre part, est-ce que c'est impossible de se passer de sa voiture ? Ne soit pas vrai que 50 % des familles de Paris n'ont pas de voiture et 75 % des gens du centre de Paris n'ont pas de voiture. Vous m'avez même répondu, ils ont des métros, ils ont des bus. Donc la solution est bien d'avoir des transports en commun ici, c'est ça la solution.

De la salle

Il y en a.

Jean-Pierre GIRAULT

Mais il n'y en a pas assez. Deux millions de français ne gagnent pas le SMIC et ont des difficultés d'aller travailler, ils ne peuvent pas se payer la voiture. Donc il y a bien un problème social aussi avec ça. Donc c'est bien aussi avec le développement des transports en commun qu'on peut trouver une solution pour toutes ces familles en difficulté et quand vous me dites qu'il y aura 100 000 personnes en plus dans trois ans, dans cinq ans, dans dix ans mais avec le litre d'essence à trois euros, je ne sais pas très bien si vous aurez des moyens financiers pour faire des kilomètres et des kilomètres.

D'ailleurs mon voisin de la Chambre de Commerce a fait une étude avec l'INSEE en se basant sur les DADS c'est-à-dire les déclarations de fin d'année et on s'aperçoit que de 99 à 2003 le nombre de salariés qui habitent et travaillent dans la même commune a progressé de 20 % (*inaudible*) se rendent bien compte du problème que vous posez et du coup ils vont (*inaudible*) leur lieu de travail et c'est la Chambre de Commerce qui le dit.

De la salle

Pardonnez-moi Mesdames, Messieurs, oui vous avez la parole, je suis intervenu (*inaudible*) la réunion et j'ai écouté jusqu'ici je voudrai si vous le permettez revenir sur une intervention qui vient d'être faite concernant l'OIN l'Opération d'Intérêt National qui a été évoqué. Nous en savons peu, nous savons simplement qu'il s'agit d'une grande d'opération qui se dessine pour laquelle le gouvernement a demandé un (*inaudible*) aux deux Conseils Généraux des Yvelines et de l'Essonne à réfléchir pour savoir s'ils étaient en mesure de jouer une partition ensemble ou séparément.

Le Conseil Régional et le Préfet de Région sont directement engagés sur ce sujet. Nous sommes au début d'une opération que nous connaissons mal ou presque pas du tout mais ce que je voulais dire c'est ceci, c'est aussi l'esprit Mesdames et Messieurs du débat public que de s'interroger sur des choses comme ça dont nous savons peu au départ mais sur lesquelles il est intéressant que nous essayons d'en savoir plus parce que pour qu'on puisse comprendre si vous voulez si cette opération

d'intérêt national se confirme qui consiste en particulier à regrouper et à développer les grandes écoles, les grandes institutions de recherche qui sont sur le Plateau de Saclay c'est bien ça Monsieur.

Si c'est bien ça ceci va induire évidemment des aspects purement urbains et industriels à terme et de service aussi, alors se sera un nouveau Saint-Quentin ou pas je n'en sais rien du tout mais ce que je peux dire c'est qu'il me semble que c'est l'esprit dans lequel nous demande de situer entant que débat public d'essayer d'imaginer ce que ceci peut vouloir dire en termes de transports, en termes de déplacements. Je ne dis pas que ça signifie (*inaudible*) je n'ai pas à le dire, je ne sais pas, ce que je crois volontiers c'est que ceci puisque nous sommes à échéance de vingt ans, c'est un peu long vingt ans, quinze ans d'ici quinze ans mais beaucoup de choses se font en quinze ans.

Ce que je veux dire est peut-être que la Commission sera d'accord pour penser qu'il faut réfléchir un peu plus lentement dans les prochaines réunions, c'est que cette perspective-là n'est pas la seule mais elle est sûrement très importante, elle va commander pour participer (*inaudible*) dans les quinze ans que j'évoquais et donc je vous demande si ça vous intéresserez ou pas d'essayer de faire venir les quelques personnes (*inaudible*) en particulier et les quelques personnes qui sont peut-être en mesure de (*inaudible*) plus la-dessus. Et qui serait bien c'est que le Conseil Régional veuille bien déléguer celui qui est un peu le spécialiste du sujet. Je pense au Conseil Régional mais il n'y a pas que lui. Les institutions y compris la SNCF devraient s'intéresser à ces perspectives-là.

Je m'arrête là mais je voulais dire que si dans cette réunion à laquelle je m'excuse d'avoir été absent jusqu'à maintenant, si ce sujet-là était le principal de ceux qui méritent d'être évoqué cette soirée ne serait pas perdue parce que je crois qu'on ne (*inaudible*) importante qui peut commander encore une fois beaucoup d'éléments des transports franciliens (*inaudible*) dans quel sens ? Je ne sais pas, ce n'est pas mon rôle, (*inaudible*) peuvent le dire mais vous avez Monsieur soulevez un grand sujet, il faut que nous approfondissions l'inspection là-dessus. C'est tout ce que je voulais dire.

(*Applaudissement de la salle*)

Pierre-Gérard MERLETTE

Francis. Excusez-moi.

Gérard FOURGOUS, Conseiller Municipal de Trappes

Gérard Fourgous je suis Conseiller municipal de Trappes et je suis venu ce soir dans un débat public sur le prolongement de l'A12 et je m'aperçois que j'ai dû me tromper de réunion parce que j'ai l'impression d'être dans *un meeting* politique des Verts où je trouve à l'estrade un Conseiller Régional qui n'est pas là pour représenter le Conseil Régional mais qui est là pour représenter les Verts. Je trouve une salle qui est toute acquise à ce Monsieur à large dominante des Verts et j'assiste à un débat qui parle d'autre chose que le sujet pour lequel je suis venu.

Je suis venu pour le choix entre différents tracés. Moi je ne suis venu que pour ça. J'ai eu le privilège de faire le voyage en car avec l'ancien Ministre des Transports avec les élus de tout le secteur où on a fait en cas les trois tracés pour voir un peu à quoi ça pouvait ressemblait quand le choix sera fait ? Je suis consterné de voir qu'on parle complètement d'autre chose. Il y a une donnée qui n'a pas été présenté ce soir c'est le nombre de morts. J'aimerais bien que les gens de la

Direction de l'Équipement disent combien il y a de morts sur l'A10 ces quinze dernières années parce que le vrai choix est là.

J'ai eu l'occasion d'être délégué de (*inaudible*) il y a quelques années sur d'autres sujets et petit et à petit, on a vu qu'il y avait une tendance des gens pour essayer de classer un maximum de terrains pour empêcher la création de ce prolongement de l'autoroute A12. C'est-à-dire on assiste aujourd'hui à une manipulation et j'ai l'impression qu'au sein de cette commission si je n'en crois ce que je vois ce soir et ce qui c'est fait dans les précédentes réunions où j'avais mon Maire avec qui je ne partage pas grand chose et qui me disait que c'était une sorte de foutoir où on ne parlait pas du vrai sujet. J'aimerais Monsieur le Président qu'on parle du vrai sujet. Il y a trois tracés avec des variantes. J'aimerais qu'on puisse parler là-dessus parce qu'il n'y a pas eu un seul mot là-dessus.

Est-ce que les transports en commun qui sont au cœur de ce débat ? On a un élu Vert ici qui nous fait des grands discours sur les transports en commun alors qu'il a oublié de dire que la majorité des budgets ont été piquée par Monsieur le Maire de Paris et qu'il ne reste rien du tout pour financer (*plusieurs personnes parlent en même temps*)

On bas de chez vous il y a le trafic, nous aussi on n'a pas de tramway, on n'a pas de train, on n'a pas de réseau ferré suffisant pour y mettre (*inaudible*).

Pierre-Gérard MERLETTE

Mesdames, Messieurs, s'il vous plaît ceux qui sont en train de faire « hou » sont en train de donner raison à l'intervenant qui vient de parler maintenant. Voilà autrement dit nous sommes dans une assemblée qui n'est pas un *meeting*. C'est une assemblée de gens qui essayent de réfléchir ensemble, qui ont leur position, on le voit bien, différentes des uns des autres et c'est légitime et c'est l'avis qui est comme ça. Ce que je vous demande c'est si vous le permettez d'abord d'observer le silence pour ceux qui interviennent ou vont intervenir. Deuxièmement, d'essayer de poser des questions mais qui ne soient pas simplement des interactions des uns contre les autres. Nous devons pouvoir arriver à mieux que ça.

Alors ceci dit, pardonnez de vous dire ceci : Monsieur, le mot « foutoir » que vous avez employé, je ne vais pas le relever parce qu'on a l'habitude d'entendre beaucoup de choses mais ce que je veux dire c'est que d'abord ce n'est pas très élégant pour les gens qui sont ici

Gérard FOURGOUS, Conseiller Municipal de Trappes

C'était le terme du Maire Monsieur Malandain.

Gilbert CARRERE

Je ne sais pas de qui ça vient mais je dis le mot « foutoir » ne me plaît qu'à moitié parce qu'encore une fois nous devons être des citoyens entre nous quelques soient nos positions même si nous exprimons brutalement.

Deuxièmement sur le fond, pardonnez-moi de vous dire ceci, dans ce débat nous avons – la Commission dont je prends la responsabilité entant que Président – essayé de placer un peu les différentes questions qui pouvaient se poser à propos de la fameuse (*inaudible*). Naturellement, on peut tout de suite dans (*inaudible*) une réunion dire : « On ne parle de tracé, on parle de ça, c'est

oui, c'est non » C'est le contraire de l'effet du débat public. Le débat public consiste à dire au départ autrement à ce qu'on peut penser tout n'est pas noir, tout n'est pas blanc (*inaudible*).

Dans notre État, dans vos villes rien n'est noir, rien n'est blanc. Les choses sont plus compliquées et il faut avoir le souci de creuser un peu le sujet. Et on s'aperçoit qu'effectivement – et d'ailleurs ceci apparaissait tout à l'heure dans certaines positions – on dit « Il y a la voiture (*inaudible*) pour aller à tel endroit qu'à tel autre » oui, à tel autre endroit c'est le transport en commun. Tout ceci veut dire que tout est un peu dans tout et donc il faut faire l'effort d'une réflexion, n'importe qui comprend ce qui dit l'autre, et d'une certaine réflexion, et d'avancer pas à pas. Et c'est pourquoi Monsieur ce programme-là essaye d'avancer pas à pas et si nous traitons aujourd'hui ce qui devait en être ce que nous pensons des transports franciliens non pas aujourd'hui, ni après demain mais aussi dans quinze ans c'est parce que nous nous disons que la réflexion de ce soir devrait continuer à fixer les impressions, les positions lorsque nous aborderons le problème des tracés mais pardonnez-moi de dire un peu chaque chose en son temps, chaque élément de réflexion a son moment si nous voulons pas un peu tout confondre. C'est ça que je veux dire.

(*Applaudissement de la salle*)

De la salle

Bonsoir (*inaudible*) j'habite à (*inaudible*) ça fait seize ans que je suis dans la région. J'ai 43 ans et dans les vingt premières années j'ai la chance d'être confronté aussi à des débats justement, il y a deux rocade, la rocade (*inaudible*) Pommeret et (*inaudible*) dans le Jura et c'est la première fois où je vois et j'ai autant d'émotion autour de l'investissement que peut avoir l'État c'est très bien. Mais moi pour ma part en dehors de vraies qualités qu'on peut avoir ce soir, il y a beaucoup d'idées je trouve que c'est (*inaudible*) des valeurs en termes de qualités. Moi je suis là uniquement pour savoir si le projet qui va être décidé qui va passer au pied de ma maison. En fait, je voudrais savoir quelle va être l'allure de ce projet ? Qu'est-ce qu'il va y avoir dedans ? Est-ce qu'il va être ce monstre ? Parce qu'il sera soit au côté de ma maison, soit auprès de la maison de quelqu'un d'autre.

(*inaudible*) il y aura quelque chose qui sera décidée avec effectivement peut-être grâce à la qualité du débat qui a ce soir avec éventuellement d'autres prolongements des études sur les voies ferrées, etc. Moi ce qui m'intéresse, si vous voulez, ce n'est pas et ça c'est une question que un technicien est-ce que les techniciens du projet ont pris en compte qu'on pouvait peut-être avec des moyens modestes et sans attendre les grandes décisions qui viennent de l'État et en s'appuyant sur, je dirai, la DDE, etc. faire un projet basé sur la limitation de vitesse ? Pour plein de raisons, pour des raisons de sécurité (*inaudible*), pour des raisons de pollution, pour de raison de flux. Vous êtes tous fait l'autoroute, je pense, vous êtes tous été confrontés au péage et je pense que vous avez tous pu constater qu'il y a à un moment donné une vitesse critique, une vitesse idéale où on arrive à avoir un flux idéal et d'un seul coup et si vous roulez à 130 ou à 140 ça bouchonne, ça s'arrête. Si vous roulez tous à 80 ça circule et on passe plus de voitures à 80 (*inaudible*) passer à 140.

Donc ça on pourrait l'éviter mais est-ce qu'il y a des techniciens qui sont penchés là-dessus ? Est-ce qu'on est capable de faire n'importe quel projet avec une limitation idéale par rapport au flux (*inaudible*), je limite à 80, je dis n'importe quoi, d'un seul coup le projet qui passe effectivement à fait moins, pollue moins. (*inaudible*) pompier à aller relever les motards sur la route. Il y a peut-être d'autres avantages que j'ai oubliés ce soir. Déjà je vais dire : « Il passe auprès de chez moi et bien j'accepte »

Gilbert CARRERE

Monsieur pardonnez-moi, j'ai failli vous dire : « Chantons de la chanson qu'on connaît bien » Parlez-moi de moi il n'y a que ça qui m'intéresse. Ce n'était pas ça que vous vouliez dire. Simplement ce que je veux dire, je vais employer un mot que je retiens qui est le mot idéal. C'est vrai qu'il y a des solutions idéales malheureusement, je ne sais pas si elles sont bonnes ces solutions mais nous nous ne sommes pas là pour ça ce matin, ni ce soir. Nous sommes là pour des choses beaucoup plus concrètes que ça. Le problème n'est pas de savoir si pour chacun et chacune d'entre nous le projet passera à côté de sa maison parce que ce ne serait pas la peine qu'on se réunisse là-dessus. On sait très bien que ce ne sera ni chez l'un, ni chez l'autre mais plutôt (*inaudible*). Ce n'est pas ça que vous vouliez dire ? J'espère que ce n'est pas parce que notre souci est un peu plus élevé que ça.

Ce que je demandais de vous faire observer c'est que quand vous parlez de limitation de vitesse, vous devez constater qu'on est arrivé en France à quelques résultats de façon inattendue. Dans ce pays qu'on dit anarchique et incapable de se discipliner. Et bien le nombre d'accident à diminuer sensiblement, vous avez des chiffres (*inaudible*) de le répéter. Le respect des vitesses est beaucoup plus grand qu'il y a quelques années. Alors on peut discuter si c'est (*inaudible*) moi je ne vais pas revenir là-dessus. Ce que je veux dire c'est qu'il y a une évolution qui est constatée et qui est importante et qui satisfaisante, ça ne veut pas dire qu'on n'a pas de blocage pour autant, qu'on n'a pas d'embouteillage pour autant, se serait trop simple.

Automobile si vous posez la question d'un idéal, nous sommes sur des – pour être concret – sujets dans la réalité des choses avec des comportements des gens à améliorer progressivement et ils s'améliorent, ça se voit mais nous n'avons pas pour autant des solutions. Et donc c'est un peu plus compliqué que ça. (*inaudible*) votre exemple me permet de la préciser maintenant.

De la salle

J'ai demandé si on avait fait une étude.

De la salle

On va vous le dire.

Pierre-Gérard MERLETTE

Nous passons Monsieur Labrousse est-ce que l'on sait pour des véhicules donc c'est-à-dire quelque chose qui est discriminée ? Est-ce qu'il y a une vitesse de base pour avoir un écoulement ordinaire ou lieu de la turbulence ?

Michel LABROUSSE

Pour répondre simplement à la question qui a été posée par Monsieur et qui est reformulé par Monsieur (*inaudible*)Merlette, les modèles dans un tuyau idéal montrent que si tous les véhicules circulaient de manière uniforme à 70 kilomètres heure, le débit serait optimum. La réalité des choses est un peu différente puisqu'il y a des tas de raisons, des bonnes et des moins bonnes pour rouler à des vitesses différentes de cette vitesse optimale.

Les mauvaises raisons c'est qu'on a envie d'aller plus vite que les autres, les bonnes raisons c'est que parfois on a tout simplement besoin de faire une manœuvre pour quitter la route et donc d'adapter sa vitesse à réduire à l'approche d'une sortie et donc ça crée des turbulences qui font qu'il peut y avoir dans des périodes proches de la saturation des phénomènes d'accordéon qui précèdent ensuite la congestion.

C'est vrai, il y a des vitesses dites « optimales » que l'on essaye de susciter et notamment c'est là où je veux revenir avec les dispositions d'exploitation du trafic. Alors vous en connaissez pour certains j'imagine tant qu'usager quotidien ou occasionnel du réseau des voies rapides en Île de France avec le système qui vous donne en temps réel des informations sur l'état du réseau, il y a un accident, un bouchant qui normalement vont vous permettre d'adapter votre comportement à cette situation, de faire d'ailleurs un choix de quitter l'itinéraire pour prendre un autre.

Des systèmes à bord se développent également qui vous donnent cette information. Et puis il y a des informations qui en situation normale vous donnent des prévisions de temps de parcours et nous pouvons observer qu'il y a une confiance de plus en plus grande dans ces informations qui sont données aux usagers. Et qu'aujourd'hui autant que le temps donc la vitesse moyenne c'est la fiabilité d'itinéraire qui est un facteur important pour l'usager en d'autres termes un usager est prêt à utiliser un itinéraire qui en moyenne prendra peut-être cinq minutes de plus qu'un autre, on se fixe des idées dès lors qu'il a une bonne assurance qu'il y a peu de chance d'avoir une perturbation. Alors que s'il prend un itinéraire peut-être plus court mais sur lequel les aléas sont beaucoup plus fréquents, l'avantage de cet itinéraire est jugé moins bon.

Et donc dans un projet à un horizon d'une quinzaine d'année nous imaginons bien de pouvoir le doter de systèmes d'exploitation qui permettront d'une part de donner des vitesses incitatives pour qu'il y ait le meilleur débit. Cela contribuera à la sécurité routière et ça contribuera également à la formation de l'usager sur son temps de parcours et les événements qui va rencontrer sur le réseau.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci, nous reprenons quelques questions que nous avons Monsieur Jérôme (*inaudible*).

De la salle

Aujourd'hui la DDE prévoit de faire passer l'A104 à l'heure actuelle le tronçon de l'A12 entre (*inaudible*). Lorsque le futur prolongement de l'A12 viendra se raccorder à ce tronçon deux autoroutes passeront là où il n'y en a qu'une seule ? L'A104 sera-t-elle alors détournée plus à l'Ouest (*inaudible*) ?

M. LABROUSSE

L'A104, le prolongement de la francilienne qui fait l'objet d'un autre débat public qui se déroule pendant la même période et pour lequel cinq familles de tracés qui ne sont pas représentées sur cette carte sont mises au débat à comme origine Méry-sur-Oise et comme extrémité Orgeval. L'itinéraire dit de la Francilienne qui est une rocade, troisième rocade de la Région Îles de France consiste à prolonger cet itinéraire par l'autoroute A13 existante, ensuite l'autoroute A12, ensuite la continuité de la Francilienne est réalisée par autoroute A86 et ensuite la RN118, et ensuite l'itinéraire de l'A104 sur le Sud et l'Est.

(une carte est projetée)

Il y a ici en pointillés et ce trait n'est pas gras et donc indique que dans le scénario de référence aucune hypothèse de réalisation n'est prévue à l'horizon 2020 parce que ça fait partie des réflexions qui vont être engagées dans le périmètre de l'opération d'intérêt national sur l'ensemble du Plateau de Saclay. Vous regardez de quelle manière une part ça a été dit tout à l'heure une solution de transport en commun en site propre et lourd mais puisse répondre aux besoins de déplacement sur ce plateau pour lequel nous allons – l'ensemble des parties prenantes, l'État, les collectivités – rechercher à ce qu'il y ait les logements qui soient à côté des emplois qui seront créés. Que les solutions du transport en commun et donc notamment avec ce projet de transport en commun du site propre sur le plateau soit le plus développer possible.

Et dans l'état actuel des réflexions de l'État nous travaillons sur l'aménagement et donc le renforcement des voies existantes, l'A86 il y a également une réflexion qui doit être menée et là c'est de la compétence des Conseils Généraux pour l'aménagement de la RD36 la Route Départementale 36 dans l'Essonne dans les Yvelines et notamment du côté de l'Essonne sur lequel l'aménagement de la RD36 doit être prochainement allégé. Il est effectivement évoqué dans le schéma directeur de la Région Île de France de 1994 la possibilité d'une liaison dite « *(inaudible)* » qui est en l'état actuel des réflexions un projet qui cause dans son raccordement à l'Ouest de très fortes contraintes environnementales pour le franchissement des sources de la Bièvre qui est une difficulté qui pose aujourd'hui l'un des problèmes de ces réalisations. Et l'ensemble des études qui sont menées dans le cadre de l'O.I.N. auront notamment pour objet de faire un diagnostic des déplacements actuels et des déplacements à l'horizon 2020, avec le même type d'hypothèses que celles que nous avons développées dans le périmètre de l'A12, mais là, à la lumière des orientations de différents scénarios qui seront développés dans les semaines et les mois à venir dans le cadre de la gouvernance qui se mettra en place pour les études sur ce thème-là.

Pierre-Gérard MERLETTE

OK, merci. Monsieur Bertrand, Monsieur Didier Bouton vous demande pourquoi 2020 et non 2050 : une autoroute a une durée de vie limitée.

François BERTRAND

Il y a deux points dans cette question. Pourquoi 2020 ? Parce que c'est l'horizon envisagé de mise en service. Donc la chronologie que l'on emploie, c'est de procéder aux évaluations à l'horizon de mise en service.

Effectivement, l'autoroute ne s'arrête pas en 2020 : par contre, elle n'a pas une durée de vie illimitée. Lorsque nous faisons des évaluations, en particulier des évaluations socioéconomiques, on considère une certaine durée de vie qui dépend de la nature des équipements sur l'autoroute ; mais nous ne nous arrêtons pas en 2020 lorsque nous évaluons l'intérêt socioéconomique d'un tel projet : une durée de vie assez longue dans nos évaluations entre 40 et 50 ans.

Pierre-Gérard MERLETTE

Mais n'y a-t-il pas une étude qui a été faite par un brillant économiste du ministère de l'équipement sur les transports à l'horizon 2050 ? Est-ce qu'elle est mise en ligne ?

François BERTRAND

Vous avez effectivement une étude de « prospective transport » ; ce n'est pas tout à fait la même question ; mais plutôt de « Quelles vont être les orientations en 2050 ? ». Donc c'est une question qui traverse aussi ce débat à travers le prix du pétrole ou à travers les changements de comportement de mobilité.

Cette étude a été mise en ligne en mars 2006 sur le site du Conseil général des Ponts et Chaussées ; elle s'appelle « Démarche prospective transport en 2050 ». Puisque vous m'incitez à la citer, cette étude est très intéressante : globalement, il y a un certain nombre de messages clef à la fin de cette étude qui sont proposés. Je vous lirai les deux premières qui nous disent :

1. La croissance de la mobilité sera ralentie ; en particulier pour les éléments qu'on a un peu soufflés ce soir et dans les précédentes soirées sur les questions de coût du transport ; sur des questions également de coût économique.
2. Le développement indispensable des moyens alternatifs, n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route. Même si l'étude donne de forts éléments sur le ralentissement de la croissance du mode routier, elle ne dit pas en tout cas - ce sont les éléments de conclusion du Conseil général des Ponts et Chaussées - : « On ne va pas assister naturellement à une décroissance de trafic » ; donc on peut continuer, je pense, à l'instar de que nous faisons ce soir, à aménager le réseau et à essayer de régler les problèmes que l'on connaît actuellement.

Pierre-Gérard MERLETTE

OK, merci. Présentez-vous Monsieur s'il vous plaît.

Roger MARE

Je suis Roger Mare, habitant des Essarts le Roi. Le thème est l'A12 dans les déplacements transiliens ; je me limiterai à ce thème, et surtout à notre inquiétude d'aujourd'hui que sont les énormes – gigantesques, je dirai même – risques d'embouteillage, qu'il y a au Nord de la zone, ainsi qu'au Sud de la zone.

Vous m'excuserez, mais je vais lire un texte :

« Beaucoup de systèmes de transport internationaux et nationaux convergent vers Paris, quels qu'en soient leur mode : voies ferrées, routières ou aériennes. Pendant longtemps elles ont contribué à l'essor de la région Île-de-France, mais ils sont aujourd'hui devenus de lourds handicaps pour les déplacements internes à l'agglomération parisienne, en raison du cumul et de l'augmentation des trafics nationaux, internationaux et locaux.

Le projet de prolongement de l'A12 débiterait à la jonction de l'autoroute A12 et de la nationale 10, pour se terminer au sud de la commune des Essarts le Roi, dans cette même nationale 10.

À ses extrémités, ce projet engendrerait deux entonnoirs routiers créateurs de gigantesques encombrements : par exemple au nord du projet, dans le sens Province-Paris actuel, l'A12 actuelle supporterait l'addition des trafics des voies de la RN10, de la RN12 et celui de la 286, et devrait

recevoir à terme le flux de la A104, dont nous venons de parler ; soit neuf voies qui doivent fusionner dans les quatre, puis trois voies de l'A12, entre Bois d'Arcy et Rocquencourt.

Le comptage 2004 constate 125 665 véhicules/jour. Ce tronçon est déjà saturé : tous les jours, aux heures de pointe, et aux départs et retours de semaines. Demain, les prévisions de trafic estimées par la DDE avec le projet de prolongement de l'A12 prévoit une norme de 50 000 véhicules/jour, sans comptabiliser le flux de la A104 à venir ; donc ce qui nous fait déjà à peu près 175 000 véhicules.

Si nous faisons maintenant le précompte prévisionnel, vraisemblablement aux ordres de grandeur de 20 ou 25 000, nous en sommes à ce niveau-là : au niveau du haut de Rocquencourt, à près de 200 000 véhicules/jour ; ce qui amplifierait la situation actuelle, déjà très limite, pour créer un énorme bouchon, digne d'un titre européen.

Au sud, dans le sens Paris-Provence, toujours situé dans cette même aire d'étude, un autre entonnoir se formerait sur la commune des Essarts le Roi : on comptabiliserait l'équivalent de (*inaudible*) RN10, la D191, la future liaison RN12-A12, et le prolongement de l'A12 qui devrait s'insérer dans les deux voies de la déviation du Perray-en-Yvelines qui supporte difficilement aujourd'hui un trafic journalier de 46 695 véhicules, auquel s'ajouterait le trafic induit par ce nouveau tronçon, et celui de la future liaison RN12-A12, anciennement appelé A88 ; donc nous allons avoir huit voies qui vont converger sur deux voies.

Le prolongement de l'A12 dans les déplacements franciliens apporterait par son trafic supplémentaire et son implantation en milieu urbain des disfonctionnements des circulations et augmenterait les sources de pollution néfastes aux habitants : moins ça roule et plus ça pollue.

Alors que depuis plusieurs années, le grand contournement autoroutier du bassin parisien se réalise par la création des autoroutes :

- à l'Ouest : A85, A28, A26, A29 reliant les villes de Bourges, Tours, Le Mans, Alençon, Rouen ;
- à l'Est : Troyes, Reims, Saint-Quentin, Amiens.

Une grande rocade de l'Île-de-France se dessine aussi en reliant les villes de Rouen A13, Chartres A11, Orléans A10 et Courtenay A6.

Le projet de l'autoroute A12 apparaît comme une voie radiale à la capitale ; il s'opposerait alors à la raison d'être de ces contournements, en amplifiant la congestion des voies de circulation par incitation et captation d'un nouveau trafic, au transit national et international.

Ce projet désorganiserait profondément les flux routiers, et constituerait de surcroît une source considérable de gaspillage financier, en rendant sans objet les lourds investissements – je dirai même les très lourds investissements – consentis pour le grand contournement de la région Île-de-France.

Pierre-Gérard MERLETTE

Ce qui serait intéressant Monsieur, puisque vous avez écrit votre texte avec beaucoup d'intérêt, c'est que vous puissiez vous communiquer : Monsieur Labrousse va vous donner une première réponse ; mais compte tenu de la complexité du sujet que vous évoquez vous-même, sous la forme

de cumul d'arrivées et d'entonnoirs, je ne puis pas sûr que la DDE puisse vous apporter ce soir une réponse claire et complète qui vous satisfasse.

Donc au-delà de ce que va pouvoir dire Monsieur Labrousse, je souhaiterais que nous puissions vous faire une réponse complète, et qui sera sur Internet, et qui sera peut-être même une force qui prendra forme d'une contribution, parce que le sujet que vous avez évoqué est très important : il est une critique sévère du projet de l'A12 ; mais pourquoi pas ?

La façon dont vous l'avez préparé et présenté montre qu'il y a là une réflexion que nous devons regarder de près ; voilà mon sentiment. Monsieur Labrousse.

Michel LABROUSSE

Je souscris totalement à vos propos, Monsieur le Président ; le sujet mérite qu'il soit développé dans une réponse écrite, et que sa mise sur le site de la Commission particulière permette de vous répondre très précisément, et avec une argumentation technique ; et que cette réponse puisse également profiter à d'autres intervenants – vous le souligniez Monsieur le Président – qui, souvent, nous interrogent et nous interpellent sur ce thème, entre guillemets, de l'entonnoir. Je crois que c'est un terme qui est très évocateur et qui mérite des explications.

Alors, j'aurai une manière simple et rapide de répondre : elle est un peu simpliste, mais c'est déjà un début de réponse. J'ai noté que vous habitez les Essarts le Roi ; la route principale qui traverse les Essarts le Roi est la route départementale 202 ; prenons l'exemple d'une route principale qui traverse votre commune : cette route pourrait être dans une autre commune, mais c'est uniquement pour fixer les idées ; cette route est à un moment donné, en carrefour avec d'autres routes qui ont le même nombre de voies : on ne peut pas tenir un raisonnement consistant à dire : « Chaque fois qu'à un carrefour, il y a une voie supplémentaire, on va rajouter une voie sur la voie principale ! »

Si vous voulez, le raisonnement qui est tenu dans les études de dimensionnement du réseau autoroutier, n'est pas une addition arithmétique du nombre de voies. Le modèle qui a été utilisé par la D.R.E.I.F.- dont j'ai essayé assez rapidement tout à l'heure d'expliquer les principes -, prend en compte - dans ce qu'ils appellent le scénario de référence - les hypothèses que telle ou telle autre voie autoroutière soit mise en service avec les hypothèses de trafic qui sont fixées pour chacune de ces voies ; et c'est ce qui vous permet ensuite dans ce modèle d'apprécier les valeurs à l'heure de pointe pour tous les véhicules, et les valeurs de poids lourds pour le trafic journalier ; qui nous permettent ensuite de dire : « Pour le prolongement de l'autoroute A12, le profil souhaitable entre l'extrémité actuelle de l'autoroute A12 et la route départementale 58 est deux fois trois voies ; et au-delà, un profil deux fois deux voies, élargissable à deux fois trois voies »

Voilà, je dirai, les principes de la manière la plus simple que je puisse vous les expliquer.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Messieurs, Dames.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur Labrousse.

Mesdames et Messieurs, il est 22 heures 43...

De la salle

Monsieur, voulez-vous reprendre la parole sur le sujet ?

De la salle

Monsieur, je voulais tout simplement vous dire que dans l'esprit de cette démarche, vous avez raison, mais là, il s'agit d'axes (*inaudible*). La A88, la future liaison RN12-A12 s'est anciennement appelée A88, c'est donc un grand axe. La RN10 est un grand axe sur le sud. Je vous accorde que l'A191 est une voie latérale et le prolongement de l'A12 est également un grand axe. Je crois qu'il faut donc mettre un bémol à votre démarche : toutes les voies que j'ai données sont des voies principales et très directionnelles.

Pierre-Gérard MERLETTE

Pardonnez-moi Monsieur, mais accepteriez-vous... ? Je vois bien que la réponse qui vous est donnée ne vous satisfait que partiellement et je doute que dans le temps qui nous reste, nous puissions faire une réponse beaucoup plus complète. Accepteriez-vous qu'au vu du texte que vous avez préparé, soit dans la réunion prochaine, soit au siège de la Commission avec les représentants de la DDE, nous ayons une sorte de réunion de travail sur ce point-là, qui est un point important, à mon avis, pour l'orientation du débat public. Si vous acceptez, je serais d'accord pour que nous prenions l'heure, les deux heures, pour clarifier tout cela, parce que c'est un sujet très important. C'est un des aspects de la mise en cause du projet de l'A12, qui mérite d'être regardé de près.

Roger MARE

Je suis retraité et je suis à votre disposition.

Pierre-Gérard MERLETTE

Voilà. Moi aussi.

(Applaudissements de la salle)

Je suis également retraité, nous allons donc trouver le temps de nous voir. Si vous voulez bien me donner vos coordonnées et s'il y a, Mesdames et Messieurs, des personnes qui sont spécialement intéressées par ce sujet, je leur donne rendez-vous à un moment que nous allons fixer, pour creuser ce point-là que je crois très important.

Il me semble que ceci est également l'esprit du débat public.

(Applaudissements de la salle)

Jean-Michel JARDIN

Bonsoir, Jean-Michel Jardin, j'habite La Verrière. Ce soir, nous avons fait de la futurologie, en particulier le Monsieur du Conseil Régional de 78, qui prévoit des transports en commun et que la voiture va donc diminuer. Nous avons déjà eu un élément de réponse par l'analyse à 2050, par lequel on nous avait expliqué que cela serait sans doute à peu près comme maintenant.

Je voudrais apporter une réflexion personnelle avec le fait que j'appuie ce qui a été dit et je vous livre une réflexion personnelle : je pense que la voiture va continuer à se développer. Comment ? Il est clair que le pétrole va nous lâcher, idem pour le gaz donc que va-t-il nous rester mondialement ? Il va nous rester l'électricité. Or justement, dans vingt à trente ans, la fusion va être au point et nous aurons une grosse production d'électricité, sans doute non polluante, donc moins sujette à caution qu'en ce moment et à ce moment-là, nous allons nous retrouver avec des voitures électriques. Vous allez donc me dire qu'en ce moment, les voitures électriques ne sont pas bien, qu'elles sont chères, etc. or, je fais confiance dans l'intelligence humaine – comme le dit Monsieur Fourgous – mais je parlerais plutôt de capitalisme : ceux qui font du pétrole en ce moment y ont beaucoup d'intérêt mais ne vous en faites pas, car le jour où le pétrole ne deviendra plus intéressant, ils travailleront alors sur les batteries et peut-être ont-ils déjà des choses dans leurs cartons. Regardez comment avec le téléphone portable, les batteries ont fait des progrès extraordinaires. Lorsqu'il y a un besoin, la recherche travaille et cela aboutit à quelque chose derrière. Je pense donc que cela ne va pas baisser et que nous allons aller vers les voitures électriques.

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur.

(Applaudissements de la salle)

Gurven BONICHE

Bonsoir, Gurven Boniche, habitant de Trappes. Première chose, pour répondre *a priori* à l'intervention qui vient de me précéder, Monsieur Bolloré, industriel assez réputé, va lancer, d'ici dix ans, une campagne d'industrialisation de véhicules électriques, avec un tarif, à l'heure actuelle, qui vaut ce qu'il vaut, d'une voiture de trois portes, pour environ 10 000 euros, avec une autonomie en ville, d'environ 250 kilomètres. D'ici deux ans environ, nous aurons donc déjà une première nouvelle.

Ensuite, concernant l'autoroute, je pense que nous pouvons trouver un moyen de prouver que sur le territoire de Saint-Quentin, la construction d'une autoroute est compatible avec l'utilisation renforcée des transports en commun. Pourquoi ? A l'heure actuelle, toutes les gares desservant les territoires d'étude – de Trappes jusqu'à, à peu près, les Essarts-le-Roi – sont à l'opposé des populations les utilisant. Chaque fois, notre problème consiste à traverser la nationale 10, par des ponts, des feux, par beaucoup de problèmes. Si par hasard, on construit l'A12, la Nationale 10 deviendra à ce moment-là un boulevard urbain et une telle infrastructure est considérablement plus facile à traverser, qu'un pont que j'utilise tous les matins pour traverser Trappes et sur lequel je passe environ 5 minutes à voir cette Mairie magnifique qu'est celle de Trappes, mais je préférerais aller prendre plus vite mon train.

Donc si par hasard, nous arrivons à construire l'autoroute – personnellement, j'ai un tracé que le fait de ma commune de résidence vous laisse supposer ; je ne m'étendrai pas sur le sujet, car on a de bons ou de mauvais arguments – cela donnera à la Nationale 10 un boulevard urbain qui donnera aux gens la possibilité d'accéder aux transports en commun et ces derniers seront peut-être, à ce moment-là, un peu plus utilisés, malgré le fait, Monsieur le Conseiller Régional, que pour le moment, j'ai l'impression qu'ils sont très saturés.

(Applaudissements de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur.

Alain DANET, Elancourt

Ce soir, une bonne partie du débat a porté sur les rapports entre la voiture et les transports en commun. J'étais un peu navré des réponses de Monsieur Girault, parce qu'on ne compare pas Paris à Saint-Quentin-en-Yvelines et encore moins à la campagne ou à la rurbanisation environnante. L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a la superficie de Paris avec douze fois moins d'habitants. On ne peut donc pas avoir la même desserte en transports en commun qu'à Paris. Donc ne comparons pas et encore moins, bien entendu, dans toutes les communes environnantes qui sont encore beaucoup moins denses et parfois dix fois moins denses. J'étais un peu navré de cela et si c'est comme cela que vous traitez les transports, cela me gêne mais je voudrais apporter un petit élément de réflexion sur ce rapport entre la voiture et les transports en commun : je crois qu'à l'avenir il faudra effectivement que les transports en commun augmentent ou des transports qui ne soient plus aussi consommateurs d'espace et d'énergie. Ceci est évident mais d'où vient cela ? Cela vient du fait que la voiture existe et avec elle, les gens ont acquis une certaine liberté de partir quand ils veulent, où ils veulent, avec qui ils veulent. Cela ne concerne pas seulement les déplacements domicile-travail, mais aussi les loisirs. Aujourd'hui, la grande mode et ce qui se développe, ce sont les loisirs de nature vers lesquels on n'y va pas en transports en commun mais individuellement, en famille, en petit groupe. Ce fait concerne également les achats, car avec la voiture, que s'est-il passé ? Les centres commerciaux se sont décentralisés ; on y va en voiture et on ne met pas un caddy dans un petit panier qu'on traîne derrière soi, même dans un bus. Ce n'est pas vrai.

Ce changement demandera certainement des changements de mentalités, ce qui est très très long. Cela demandera également des changements de formes d'urbanisation et ceci prendra peut-être encore plus longtemps et en attendant, il va falloir aussi financer des améliorations d'offres – comme vous l'avez dit et c'est vrai – aux coûts très élevés, pour des rendements très faibles, mais cela vaut probablement le coût pour l'avenir, parce que si le baril passe à 200 dollars – ce n'est pas absolument impossible –, des gens vont beaucoup souffrir comme les plus pauvres pour lesquels, aujourd'hui, la voiture est indispensable, parce qu'ils ne peuvent aller à leur travail qu'en voiture et qu'ils sortent de chez eux en voiture. Il faudra donc que nous trouvions des solutions pour ces gens-là, qui soient différentes de la voiture. Mais tout ceci n'est pas simple et cela prendra énormément de temps.

Je voudrais encore dire que dans ses factures d'urbanisation, la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines a été créée pour créer un point de fixation au sud-ouest de la région d'Île-de-France et faire que l'urbanisation ne se fasse pas en tâche d'huile, par une dispersion et un étalement sans frein et il serait alors absolument impossible de créer le moindre transport en commun à ce moment-là. Il faut savoir que les gens qui habitent dans des petites communes peu denses, sont les plus gros utilisateurs de voitures de toute la région et probablement de France. Donc qu'ils ne nous disent pas que la voiture est inutile, que cela pollue, car ils sont contents tant que cela pollue chez les autres. Donc actuellement, Saint-Quentin-en-Yvelines a protégé la campagne, qui est – disons – l'arrière-pays et lorsqu'on parle d'opération d'intérêt national, certes, cela va créer un appel d'emplois, mais aussi un appel d'habitants. Espérons qu'il y aura une urbanisation sur le plateau de Saclay, qui elle-même protégera l'arrière-pays de l'Essonne. C'est quelque chose de souhaitable. Je pense que la densité, d'une certaine manière, est aujourd'hui quelque chose de souhaitable, même si on préfère habiter une maison avec un terrain de 2 000 ou 3 000 mètres carrés, quand on en a les moyens, même si cela paraît écologiquement beaucoup plus intéressant et en tout cas beaucoup

plus confortable mais il faut quand même créer des villes, pour que celles-ci protègent la campagne.

Aujourd'hui, protégeons donc Saint-Quentin-en-Yvelines et donnons-lui les moyens de grandir. Parmi les moyens de grandir et de se développer, il y a la libération de cette Nationale 10 d'une partie de son trafic, pour en faire un boulevard urbain – je ne sais pas si c'est un boulevard urbain mais en tout cas, une grande voie de desserte urbaine – où il soit possible de vivre à côté et que l'on puisse utiliser, pour aller d'un point à un autre, cette ville relative et cette zone d'emplois relativement linéaires. Libérons-la et pour se faire, en attendant d'avoir les solutions à 50 ans ou à 40 ans, de transports en commun, s'il vous plaît, détournons une grande partie des trafics et créons une autoroute.

Merci.

(Applaudissements de la salle)

Pierre-Gérard MERLETTE

Merci Monsieur. Il est 22 heures 55. Je prends une dernière question du Monsieur avec le drapeau orange.

Jean-Louis BAUDOIN

Bonsoir, Jean-Louis Baudoin, Mesnil-Saint-Denis. Nous sommes à Elancourt et j'avais une question pour les habitants de cette ville : Monsieur Labrousse, quelle assurance pouvez-vous me donner quant à l'achèvement de la R12 qui s'arrête aujourd'hui à France Miniature et qui servira certainement bientôt à désengorger l'A12, lorsque celle-ci sera saturée au niveau de la future A104 à Bois-d'Arcy ?

Michel LABROUSSE

Je n'ai pas compris si la question était posée aux habitants d'Elancourt ou à moi.

Jean-Louis BAUDOIN

C'est une question qui les intéresse, puisque le jour où la R12 sera rouverte et où elle sera prolongée sur la RN10, ils seront, je pense, bien embêtés.

Michel LABROUSSE

La voie R12 est aujourd'hui une voie communale qui, à l'origine, constituait une des voies primaires de la ville nouvelle. Dans les études complémentaires demandées par la CPDP, relatives à ce que nous avons appelé : « *la cinquième famille* » utilisant la RN12 et le barreau N10-N12, pour l'analyse de cette solution, j'envisage également de restituer des études qui avaient été faites en leur temps, avec un itinéraire utilisant la R12. Je rappellerai simplement – comme je l'ai fait lors des réunions précédentes – que lors de concertations qui avaient été faites avec l'ensemble des élus du territoire, pendant la période allant de 1984 à 1987, des solutions utilisant la RN12 et R12, avaient été évoquées mais par la suite, pour des raisons diverses, elles ont été retirées du champ des études. Il est tout à fait possible de les remettre sur la table et c'est ce que je ferai dans le dossier que je souhaite très complet, sur l'itinéraire par le RN12 et une pénétrante par la R12, ce qui constitue une des solutions possibles.

Jean-Louis BAUDOIN

Vous confirmez donc bien qu'elle pourrait tout à fait être rouverte et prolongée ?

Michel LABROUSSE

Je ne dis pas cela, mais seulement que c'est un des itinéraires qui a été étudié par le passé et pour lequel nous avons fait des études sur le type d'aménagements géométriques et routiers qu'il faudrait faire. A l'époque, nous avons fait une analyse des effets sur le cadre de vie, sur des milieux naturels, puisque nous traversons une trouée verte et qu'elle se trouve également à proximité d'un élément du patrimoine qu'est la Commanderie de La Villedieu. De même, elle pose la question de la réalisation d'un échange avec la RN10, de la continuité éventuelle avec la RD58. Ici, je ne dresse qu'un portrait un peu global du problème et je peux simplement dire qu'on restituera les réflexions qui ont été faites par le passé, sur la possibilité d'insérer un tracé autoroutier par R12 et dans nos éléments de diagnostic et de prospective, nous avons bien identifié – et d'autres collectivités l'ont fait – que la question du maillage de la RN10 requalifiée, avec R12, était un des objectifs envisageables, dans le cadre d'une RN10 rendue à des fonctions locales.

Voilà. Je pense avoir répondu sur les deux volets de la question que sont la faisabilité d'un tracé autoroutier qui a été étudié par le passé et les opportunités qui s'ouvrent, dans le cadre d'une RN10 requalifiée.

Jean-Louis BAUDOIN

Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE

Avant de nous quitter, je voudrais que Francis Beaucire nous fasse un peu un récapitulatif de ce que tu as retenu.

Francis BEAUCIRE

Je vous livre ce que j'ai retenu et il ne s'agit pas d'un résumé automatique, objectif, fiable. Je prends quelques précautions. Rapidement, trois points :

Pour le premier de ces points, je voudrais repartir de l'intervention véhémente de tout à l'heure, de Monsieur Fourgous, élu de Trappes, se demandant pourquoi nous étions à côté de la question, c'est-à-dire, celle des tracés. Gilbert Carrère a effectivement expliqué pourquoi, vous étiez en avance de quelques semaines, mais il est vrai que gouverner c'est anticiper. Je voudrais quand même repartir de votre intervention, parce qu'on pourrait en effet se demander si nous n'avons pas été, toute cette soirée, hors sujet. Pour quelles raisons parler de la question du renchérissement brutal du coût de l'énergie ? Pourquoi parler de l'alternative à la voiture particulière par les transports collectifs – sujet qui a été beaucoup évoqué – ? Pourquoi est-ce que ces deux sujets importants ne sont pas hors sujet, non plus d'ailleurs que l'apparition d'une presque quasi ou future ville nouvelle sur le Plateau de Saclay ? Ces questions ne sont pas hors sujet, tout simplement parce qu'elles sont susceptibles d'avoir un fort impact sur l'évolution du trafic routier. Jusqu'à présent, nous sommes

donc bien d'accord, c'est de cela dont vous avez parlé et vous savez aussi bien que moi ce que vous avez dit.

Pourquoi la question du trafic routier est-elle importante et essentielle avant d'abord la question des tracés ? C'est tout simplement parce que, de l'évolution des trafics routiers, nous pensons tous je pense ici, que c'est de cela que dépend l'opportunité de créer un nouvel ouvrage. Nous sommes bien d'accord sur ce point.

A partir de ce moment-là – c'est mon deuxième point, comme vous le voyez, cela va très vite –, nous rentrons dans ce que j'appellerais : « *la bataille des calculs de trafics* ». Et cette dernière ne se fait pas entre des imbéciles d'un côté et des gens très intelligents de l'autre mais nous sommes simplement dans le domaine des fourchettes et la crise de l'énergie qui se profile élargit simplement la fourchette haute, de la fourchette basse. Dans ce domaine, je crois que ce soir nous avons un peu piétiné, parce que les données du problème sont claires mais pas tellement la résolution. D'un côté, nous avons un modèle de trafic qui a fait ses preuves jusqu'à présent, dans le contexte socioéconomique, démographique, tel que nous l'avons connu au cours des 20, 30 ou 40 dernières années. Et comme l'a rappelé Michel Labrousse, ce modèle a fait l'objet d'ajustements. Chaque fois qu'on constatait que la réalité était un peu différente de la prévision, je pense qu'on se mettait à travailler, pour perfectionner le modèle. Et aujourd'hui, nous sommes devant ce qu'Alain Bertrand a appelé « *des ruptures* » et dans de tels scénarios, il faut effectivement faire évoluer le modèle.

Aujourd'hui, nous sommes peut-être un peu justes en effet, mais ce n'est pas seulement la Direction Régionale de l'Équipement, mais également l'ensemble des prévisionnistes, qui sont aujourd'hui à une question : comment intégrons-nous la hausse de l'énergie et l'une de ses conséquences qui serait la production d'une offre de transports collectifs nettement différente ? C'est bien de cela que nous avons parlé et je trouve que nous ne sommes pas du tout hors sujet mais quand on fait ensuite la liste de toutes les raisons pour lesquelles les trafics routiers pourraient éventuellement baisser dans les 20 ou 30 prochaines années, nous sommes restés, ce soir, dans le domaine du qualitatif. C'est-à-dire que nous avons identifié les motifs – ce que nous avons déjà fait dans les séances précédentes – mais nous ne les avons pas quantifiés. Ce qui veut dire que, d'un côté on oppose une liste... J'ai bien dit : « *ce soir* », car je sais que des gens s'intéressent à la quantification de ces motifs de baisse future des trafics, alors du coup, la question – c'est mon troisième et dernier point et je vais faire une proposition à la Direction Régionale de l'Équipement enfin, aux titilleurs de modèles qui sont ici ce soir – qui se pose à tout le monde, j'imagine – si j'interprète mal vos propos, vous saurez hurler, clamer, ce que vous voudrez –, est de savoir si la baisse des trafics routiers engendrés par la croissance du coût de l'énergie et par une éventuelle offre beaucoup plus importante de transports collectifs, est suffisante pour, sans ouvrages nouveaux – je ne parle pas de tracé rural, je dis simplement : « *ouvrages nouveaux* » –, pour transformer la RN10 actuelle en boulevard urbain ? Là, la question...

De la salle

(Intervention inaudible)

Francis BEAUCIRE

Absolument, mais nous sommes d'accord sur ce point.

De la salle

Permettez-moi d'ajouter un élément : le département des Yvelines a décidé de construire, pour au moins cinq ans, 4 500 à 5 000 logements supplémentaires par an. Mettons cela dans les actifs d'augmentation du trafic.

Francis BEAUCIRE

Je vous remercie de bousiller un raisonnement que j'essaie de faire à chaud, car je ne viens pas avec des fiches préparées. Je vous rappelle que lorsque je parle de quantification par les spécialistes de la DRIF, les facteurs d'augmentation du trafic ont été pris en compte. On peut donc contester les hypothèses sur lesquelles on s'est appuyé pour dire : « *C'est tant ou tant de pourcentage* », mais ce qui menait à une augmentation du trafic a été pris en compte et quantifié. Tout à l'heure, il me semble avoir été clair sur cette question et avoir dit que nous n'étions pas hors, sujet, lorsque nous abordions ces questions. Donc évidemment, la question de savoir ce que cela va donner fait partie de mon troisième point et je constate qu'il est difficile de se faire entendre jusqu'à la fin des phrases.

Je suis professeur d'université et lorsque j'ai un amphithéâtre de 500 sur deux niveaux, même avec les événements qu'ont connus les universités, je n'entends cette façon de couper la parole. Ici, on donne la parole à tout le monde...

(Applaudissements de la salle)

... on laisse finir tout le monde. Ceux qui ne peuvent pas s'exprimer écrivent et on leur répond. Et il y a deux secondes, Monsieur Carrère vous a rappelé que des séances particulières sur des points techniques précis, pouvaient être organisées. Je crois que nous ne pouvons pas faire mieux.

J'en viens donc à mon troisième et dernier point, si vous me le permettez qui consistait à m'adresser à la DRIF en disant la chose suivante : ce qui m'obsède dans ce débat, c'est d'essayer de réduire la différence entre ce qui est quantifié et ce qui fait partie de l'intuition de l'évolution, plutôt à la baisse des trafics, pour arriver à nous dire que nous n'avons pas besoin de l'ouvrage et je vous rappelle que c'est bien là notre enjeu. Nous allons bientôt abandonner cet enjeu de l'opportunité de l'ouvrage, pour aborder le deuxième enjeu : quel tracé, dans l'hypothèse d'une opportunité de l'ouvrage ? Nous avons donc cette séance et encore la prochaine et ensuite, c'est terminé, nous allons passer à autre chose, avec ces fameux tracés. Aujourd'hui, j'ai donc envie de poser la question suivante à la DRIF : de combien l'offre de transports doit-elle augmenter, pour faire baisser le trafic routier de 30, 40 ou 50 % sur la voie actuelle ? Et deuxième question que nous pourrions poser portant sur l'énergie pour laquelle vous avez répondu que vous n'aviez pas les moyens de la faire rapidement et facilement rentrer dans le modèle, mais comme vous avez probablement une clé de répartition modale entre voitures particulières et transports collectifs, j'imagine qu'en faisant augmenter artificiellement – nous sommes dans l'hypothèse encore une fois, mais on ne fait jamais de modèle sans hypothèse, me semble-t-il – de combien faudrait-il augmenter les transports collectifs, pour faire baisser significativement de, mettons, 20, 30, 40 ou 50 %, le trafic sur la RN10 actuelle ? Et puis, nous allons avoir une petite idée de l'effort que cela implique et je pense qu'à ce moment-là, on se souviendra de ce que Monsieur Beaumanoir a dit tout à l'heure.

C'est une proposition que je fais, pour tenter de rapprocher méthodologiquement d'un côté, quelque chose qui relève ce soir plutôt de l'intuition, de quelque chose qui relève de la quantification à laquelle vous êtes habitués. Est-ce une chose possible pour les séances futures ?

(Applaudissements de la salle)

François BERTRAND

C'est un exercice tout à fait possible. Je pense qu'on peut essayer de faire des raisonnements par ordres de grandeurs ou par fourchettes, comme vous l'avez dit, mais peut-être pas en utilisant nos outils de modélisation et je voudrais apporter un éclairage : on ne fait pas augmenter comme cela *ex nihilo*, dans cet outil, l'offre de transports en commun, car il lui faut des projets et je peux pas inventer des projets de transports en commun, à moins de raconter des choses qui soient complètement terribles et en particulier, qui permettraient de toucher les mêmes origines et destinations qu'une autoroute.

En revanche, on peut essayer d'imaginer, en faisant des raisonnements par les parts modales, par certains éléments. Je peux vous donner un chiffre : en introduction, Michel Labrousse vous montrait les chiffres de trafics – globalement, 4 000 véhicules à l'heure de pointe du soir, sur la RN10 aujourd'hui ou demain, c'est à peu près de cet ordre de grandeur-là – et nous aimerions atteindre un ordre de grandeur autour de 1 600, ce qu'on peut appeler « *un boulevard urbain* », ou moins, si c'est possible, entre 2003 et 2020. Ceci fait une baisse de trafic annuelle de 5 % et là, nous sommes dans un ordre de grandeur relativement important et je pense qu'il faut arriver à prendre ce pourcentage via des transports en commun ou de la marche. Effectivement, on peut partir de ce type de raisonnement. Je pense qu'à ce moment-là, il ne faut pas que nous le fassions seuls, parce qu'on va rentrer à nouveau, dans un phénomène de : « *Vous avez pris des hypothèses et je ne peux pas les regarder.* » Je pense que c'est via un dialogue et nous pourrons vous faire des propositions, nous pourrons peut-être réagir avec certaines personnes qui seraient intéressées par le sujet. Mais je pense qu'il peut effectivement être intéressant de regarder en quoi consisterait l'effort à fournir, pour substituer un autre projet ou d'autres projets ou une autre politique, à ce projet d'autoroute, pour arriver à – si on considère uniquement cet objectif – aménager la RN10 en boulevard urbain.

Il faut bien l'avoir en tête et c'est pour cela que nous faisons ces quantifications : pour certains éléments, nous serons toujours dans la fourchette et pour lesquels nous ne pourrons pas... Globalement, l'élément le plus difficile à quantifier sera celui du coût. Nous savons assez bien combien va coûter le projet d'autoroute mais concernant le reste des politiques, je pense que nous aurons un peu plus de mal à nous exprimer sur le sujet. Peut-être qu'à ce moment-là, nous pourrons en reparler avec les maîtres d'ouvrage des transports en commun.

Gilbert CARRERE

Avant que nous concluions, si vous le voulez bien, une intervention rapide.

Jean-Michel FOURGOUS

On s'accorde à dire que 80 % des produits et des services que nous allons utiliser durant ce siècle-là n'existent pas aujourd'hui. Cela veut dire que l'Homme est en train de les inventer. Alors par rapport à ce que mon voisin a dit tout à l'heure, qui est une très bonne remarque, il est évident que la crise du pétrole fait qu'il y a une accélération de l'apparition des voitures électriques. Je rentre de Shanghai, il y a trois jours, j'y étais envoyé comme rapporteur de la recherche pour voir cela et j'ai vu un universitaire qui, tout seul, faisait des voitures. On sent bien que d'ici à 5 ans, il va y

avoir une arrivée certainement massive, des voitures électriques. On peut poser cette hypothèse mais l'avez-vous mesurée et quel serait l'impact sur le trafic routier, si demain, vous avez, avec cette crise du pétrole, cette révolution technologique sur la voiture électrique dans les 5 à 10 ans ?

Gilbert CARRERE

Je ne sais pas si on peut vous répondre ce soir, mais la question est enregistrée. Monsieur Bertrand ?

Monsieur BERTRAND

Juste pour répondre, c'est un peu la même que j'ai faite tout à l'heure sur les questions de scénarios de ruptures : nous sommes plutôt dans la continuité mais après, est-ce que l'arrivée massive d'un moyen de transport individuel électrique reviendra, finalement, à avoir le même coût qu'aujourd'hui pour la voiture avec les mêmes comportements de mobilité ? C'est peut-être un peu cela que nous pouvons évaluer mais en tout cas, personnellement je ne fais pas la différence entre des voitures électriques et des voitures à moteur, sauf concernant la pollution et le coût relatif que cela pourrait représenter. A priori, nous sommes sur un coût pour l'utilisateur de la voiture thermique telle que nous la connaissons aujourd'hui et telle que nous pourrions la connaître dans le futur. Je n'ai pas d'éléments pour déterminer quels pourraient être les coûts pour l'utilisateur avec une révolution telle que vous l'évoquez.

Gilbert CARRERE

Très bien. Mesdames, Messieurs, nous arrivons au terme de cette soirée et je m'excuse encore d'avoir été très infidèle à cette réunion et d'être arrivé très tard, pour des raisons extérieures. Je conclurai, comme le disait très bien Francis Beaucire, non pas pour conclure, en disant ce qu'a été l'apport de cette réunion. Avec le côté un peu aigu qu'ont les universitaires et un peu critique à l'égard de soi, Francis Beaucire dit que nous avons piétiné sur tel sujet. Nous avons piétiné sur un sujet et mieux vaut le constater et à ce moment-là, se demander si, par hasard, là où nous avons piétiné, ce n'est pas parce que nous n'avons pas mis le pied où il fallait. Autrement dit, ne faut-il pas changer de pied et regarder les choses d'une façon un peu différente et au lieu de regarder comme cela, regarder comme cela ? Je ne sais pas si cela peut donner un résultat mais en tout cas, c'est ce que je retiens de ce que vous avez dit.

Mesdames et Messieurs je serais tenté de retenir ceci : quelques éclairages ont été apportés et je ne prétends pas les reprendre tous mais quelques-uns me paraissent très intéressants et prometteurs. Il y a notamment celui que vous avez évoqué sur la ville. Vous avez raison, Saint-Quentin-en-Yvelines a sans doute protégé d'un certain mitage, d'un tas de dispersions urbaines ou semi-urbaines et nous ne devons donc pas oublier ce problème-là, à savoir que cette ville nouvelle a des développements à faire. Elle est un peu protectrice mais peut-être est-elle en même temps consommatrice en matière de transports. C'est vraisemblable et ceci mérite un approfondissement, mais en tout cas, l'éclairage était intéressant et je crois vous avez bien fait de nous engager sur cette voie. Pour nous, c'est un élément de réflexion.

Ce qui a été dit ici et là sur ce que peut être l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay sur quoi nous ne savons pas grand-chose, est également intéressant, parce que c'est une autre forme d'orientation du développement de cette partie des Yvelines et ce sera peut-être, dans cinq ou dix

ans, une orientation majeure ; on s'apercevra peut-être que le contour est différent, qu'il n'y a pas seulement Saint-Quentin mais aussi telle et telle et telle ville nouvelle, que c'est une physionomie tout à fait différente. Il est déjà bien difficile de prévoir ce que peuvent être les systèmes de transport, mais en tout cas, mieux vaut y réfléchir avant qu'après, comme nous l'avons un peu fait à propos de Saint-Quentin, justement. C'est un peu le reproche que nous pouvons faire.

Voilà ce que je voulais dire et ce qu'il me semble que nous avons intérêt à approfondir comme réflexions, encore une fois, en regardant le sujet de différents côtés, avec des lunettes de couleur différente et des grossissements un peu différents.

Et comme Francis Beaucire l'a évoqué, il y a cette hypothèse un peu futuriste, comme je le croyais au départ et qui l'est sans doute moins : si l'énergie continuait à coûter de plus en plus cher, que se passe-t-il ? La recherche, avec ses capacités d'investigation, trouvera des solutions. Est-ce que ce seront de bonnes ou de mauvaises solutions ? Je n'en sais rien mais en tout cas, elles apportent des éléments différents et nous devons essayer de les prendre en compte tant bien que mal.

Voilà ce que je retiendrais. C'est certainement incomplet et vous complèterez aussi. Je veux dire que la Commission a l'intention de reprendre, dans le texte intégral de cette réunion, ce qui a été dit et de revenir sur certains sujets qui ont été évoqués, tels que ceux que je n'ai pas repris, pour essayer de voir un peu plus loin et la DDE est invitée à le faire de son côté. Tout ceci dans l'esprit qui consiste à toujours approfondir un peu plus. Et dans le même esprit, je dirais qu'à côté des grandes réunions auxquelles vous êtes fidèles – c'est très bien –, nous avons des rencontres plus limitées. Nous en avons eu une au cours de laquelle j'ai arrêté le projet avec le Maire de Rambouillet hier et nous aurons une réunion du Conseil Municipal de Rambouillet, qui sera une réunion publique à son initiative, pour voir un peu en quoi cette ville, qui n'est pas dans le périmètre d'étude mais qui n'est pas loin est concernée par différents aspects de ce grand sujet autour duquel nous tournons.

Et puis, nous aurons quelques réunions plus limitées avec peut-être celle qui a été évoquée tout à l'heure, avec ces convergences de voies qui méritent un examen. Nous en aurons d'autres. Nous voyons des Maires qui viennent, sur certains points particuliers, nous dire : « *Attention à cela. Vous n'avez pas regardé cela. Regardez ceci et encore le reste.* »

Mesdames et Messieurs, c'est dans cet esprit que le débat public doit se développer, que la Commission veut le pousser, aussi loin que possible et par conséquent et comme ici chacun vaut chacun ou chacune vaut chacun – comme vous voudrez – dans la qualité de débat, nous n'avons pas de prétention à apporter une lumière particulière. Chacun de vous a son petit lampion et nous finirons par faire un petit éclairage, du moins je le pense. L'image est un peu facile mais pardonnez-la, c'est pour dire que notre souci est de regrouper tout ce que nous entendons et recevons, pour le réinvestir dans le débat et pour que vous soyez vous-même porteurs, soit de données nouvelles, soit de critiques nouvelles ou différentes, de celles qui ont été faites jusqu'ici. Et c'est dans cet esprit que la fois prochaine, nous aborderons le problème de ce projet de l'A12 et les incidences sur le plan du développement économique de cette région. Je crois que c'est un sujet très important.

Autrement dit, vous voyez que nous essayons de prendre, par différents côtés, ce grand sujet et peut-être qu'après irons-nous à des vues qui sont les mêmes ou différentes mais étayées, soutenues, réfléchies, contestées et même durement, cela n'a pas d'importance mais l'objet du débat public – si vous le permettez, je le rappelle – est celui-là : arriver tous ensemble à une vision qui sera ce qu'elle sera, mais qui aura été réfléchi, méditée et qui sera – le mot est un peu grand mais je le

Commission particulière du débat public

reprends, pardonnez-moi – un véritable exercice de l'intelligence collective que vous présentez toutes et tous ici ce soir.

Merci de votre présence, de votre concours et de ce que vous apporterez les jours suivants.

(Applaudissements de la salle)

Index

Nous vous informons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants :

Alain DANET.....	45	le Perray.....	26
Alain†LÈaustique.....	18	Madame†GeneviÈve†Rabeau.....	17
Daret†Alain.....	28	Monsieur†Devergies.....	16, 30, 31
France Miniature.....	46	Monsieur†Michel†Terasson.....	30
Gurven BONICHE.....	44	Patrick ARONDEL.....	22
Guy†Renaud.....	24	Patrick†Manet.....	32
IERIF.....	27	Roger Mare.....	40
Jean-Louis BAUDOIN.....	46, 47	Roger MARE.....	43