

Débat public sur le prolongement de l'A12

Dires d'expert sur les trafics

30 mai 2006 à Coignières

Président de séance :

Jean-Pierre DUPORT, Conseiller d'Etat, Ancien Préfet de l'Ile-de-France et ancien Président du Réseau Ferré Français

Experts invités :

Jean-Pierre GIBLIN, Inspecteur général honoraire des ponts et chaussées

Jean-Marie BEAUVAIS, consultant en socio-économie des transports et de l'environnement

Gabriel DUPUY, Directeur du centre de recherches sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement (CRIA)

Michel BEUTHE, professeur émérite et conseiller scientifique, Groupe transport et mobilité, Facultés universitaires catholiques de Mons (Belgique)

Maîtrise d'ouvrage :

François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacements à la DREIF

Pascal DANZANVILLIERS, service d'études techniques des routes et autoroutes

Michel LABROUSSE, Directeur-adjoint département de l'équipement des Yvelines

Commission particulière du débat public :

Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A12

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Elizabeth PELEKHINE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Intervenants au pupitre :

Henri PAILLEUX, Maire de Coignières, Vice-président du Conseil général des Yvelines

Roger MARS, association DELTA

Michel ESPINAT, Conseiller général (canton de Trappes)

Régis BERGOUNHOU, Secrétaire général de la FNAUT

Allocutions d'ouverture

Gilbert CARRERE

Président de la Commission particulière du Débat Public A 12

Veillez pardonner ce retard de quelques minutes et accepter les excuses de la Commission particulière et vous dire tout de suite que vous êtes ce soir dans un scénario un peu particulier du Débat Public puisqu'il s'agit d'une réunion d'un dire d'experts, mais dans laquelle le public aura son mot à dire chaque fois qu'il le souhaitera, naturellement.

Je voudrais tout de suite, avant que le Maire de Coignières ne prenne la parole comme il est d'usage, saluer Jean-Pierre Dupont, ancien Président de RFF, ancien Préfet de la région parisienne qui est aujourd'hui, Conseiller d'État et qui a bien voulu, entre deux avions, venir présider ce débat d'experts devant vous. Je voudrais saluer aussi tous les membres de la Commission, sans les nommer, ils sont là, et Monsieur le Maire, Vice-Président du Conseil Général, je voudrais vous remercier d'accueillir la Commission et le débat dans votre ville en laissant pour la suite à la sagacité de chacun, à la curiosité de chacun le soin de faire son miel comme on dit de ce débat.

Henri PAILLEUX

Monsieur le Maire de Coignières, Vice-Président du Conseil général des Yvelines

Monsieur le Président merci. Monsieur le Conseiller d'Etat, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, cette réunion qui nous réunit ce soir dans les salons Antoine de Saint-Exupéry de Coignières n'était pas prévue au départ dans le calendrier des débats. Aussi je vous remercie Monsieur le Président de l'avoir programmée car il aurait été anormal que le Coignières n'accueille pas la CPDP dans la mesure où tous les tracés soumis au débat, passent sur le territoire de la commune. On doit cette réunion publique à une requête du Président du parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse, mon ami Yves Vandewalle avec pour libellé « dire d'experts sur les études de trafics ». Je ne m'exprimerai pas sur le sujet, laissons le soin aux experts de la DDE, en lesquels j'ai toute confiance, de nous dévoiler tout ce qu'ils savent sur le sujet.

De plus, Michel Espinat, Conseiller général et membre du groupe de travail du prolongement de l'A12 par le Vallon du Pommeret aura, je crois, l'occasion en cours de réunion de vous donner notre point de vue sur la question. Depuis le 23 mars, date de lancement du Débat Public à Montigny-le-bretonneux, j'ai eu l'occasion de m'exprimer cinq minutes sur les 2 000 minutes qu'il a duré à ce jour. Aussi, ai-je décidé ce soir, si vous m'y autorisez Monsieur le Président, de saisir l'occasion qui m'est offerte pour améliorer un peu mon score. Mais rassurez-vous, je serai bref afin de ne pas allonger le débat qui nous réunit. Je vous promets de ne pas être plus long que mon collègue en pareille circonstance, le Maire de Mesnil-Saint-Denis, Monsieur Jean Créno, le quatre avril dernier.

La réunion de ce soir est la dixième et le moins que l'on puisse dire, c'est que ce Débat Public sur le projet du prolongement de l'A12 a du succès. En moyenne 500 personnes par soirée et je ne parle pas de tout ce que l'on trouve sur le site de la CPDP. Mes services m'impriment au jour le jour tout ce que l'on y trouve, avis du public, questions et réponses du maître d'ouvrage, cahiers d'acteurs,

compte-rendus de réunions et j'en passe. Face à cela, consciencieusement, je passe mes nuits à tout lire et à tout archiver en classeurs. A ce jour, j'en ai six quasiment pleins. Monsieur le Président, je ne serai pas surpris que le succès de la consultation du public dépasse vos espérances. Mais il n'y a rien, à mon sens, d'anormal à cela car au plan local, nous en sommes à vingt ans d'après discussions sur ce sujet. Aussi à ce stade de la consultation, je voudrais tout simplement vous faire part de mes sentiments, mettre quelque réflexion et une proposition lesquelles reposent sur l'idée qui est aujourd'hui la mienne après avoir soigneusement analysé toutes les pièces du débat émises à ce jour.

Nous vivons une époque où tous nos concitoyens sont invités à s'exprimer. C'est bien l'esprit du Débat Public qui nous réunit. S'agissant d'un sujet bien plus complexe qu'il n'y paraît même s'il est enrichissant d'entendre des positions argumentées et diamétralement opposées, il n'est pas certain que le résultat de la consultation éclaire le décideur en l'espèce, Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports, à qui il reviendra comme on le sait, de trancher cette affaire courant novembre. Nos administrés, je parle ici en tant qu'élus, ont pour certain une tendance naturelle à refuser une autoroute soit parce qu'ils ont une fibre écologiste, soit parce qu'elle pourrait passer à proximité de leur résidence voire même pour d'autres par solidarité avec ces derniers. Chacun avancera alors son sens, son ou ses arguments pour justifier sa position mais le plus souvent sans vision d'ensemble. Le problème étant, une fois encore, fort complexe. Quant aux élus, ils ne peuvent pas ne pas être solidaires de leurs chers administrés qui sont leurs électeurs. N'ont-ils pas été élus, en effet, pour défendre leurs intérêts ? Mais n'allez surtout pas déduire de mon propos que le Débat Public en cours ne sert à rien même si ce que je viens d'exprimer est une lapalissade. Non, il est utile mais il faudra bien que quelqu'un soit à même d'en faire la synthèse et de trancher sur le seul critère de l'intérêt général. Mais, comme l'a si bien exprimé le Professeur Beaucire au Mesnil-Saint-Denis, le 4 avril dernier, il serait idéal qu'un consensus se dégage du débat si nous ne voulons pas courir le risque que « Monsieur le Ministre des Equipements et des Transports décide de ne rien décider ». Etant donné la situation infernale que nous vivons depuis vingt ans et même plus aujourd'hui, sur la route nationale 10, ce serait dramatique.

A ce stade de mon propos, je souhaite vous dire les convictions qui sont les miennes aujourd'hui sans pour autant étayer les raisons qui m'y conduisent car cela serait trop long. Pour avoir tout analysé et tout bien pesé, je suis aujourd'hui convaincu que l'A12 sera prolongée en site 9, cette conviction s'arc-boutant sur l'ensemble du dossier et des exposés du maître d'ouvrage et de certains experts. J'estime par ailleurs, que le maître d'ouvrage est le seul qui ait une vision d'ensemble du sujet qui nous anime et qu'il saura enrichir son dossier le moment venu de quelques idées et demandes exprimées dans le cas du présent Débat Public. Comme par exemple, le soin particulier qu'il conviendra d'apporter à la traversée de Montigny-le-Bretonneux pour protéger ses habitants. Mais reste à savoir par quel tracé ? Sur ce point qui nous divise, j'ai bien évidemment mon idée et vous la connaissez. Comme vous le savez, le groupe de travail que j'ai l'honneur d'animer avec Pierre Sellincourt défend l'idée qu'il faut passer hors des villes, dont par le Vallon du Pommeret. Les élus du PNR nous opposent que cela n'est pas possible car le Vallon ne serait pas déclassable. Comme il faut bien trouver une solution, ils nous rétorquent que la seule possibilité consiste à aménager la RN 10. Et nous leur répondons que ce n'est pas sérieux car inhumain pour les riverains et de plus, techniquement infaisable sauf en l'absence de voies de délestage du trafic pendant les travaux - à moins de tout raser entre la nationale et la voie SNCF, de porter atteinte aux activités économiques de La Verrière et de Coignières et de mettre plusieurs milliers de salariés au chômage. De plus, cette solution nous paraît économiquement inaccessible s'agissant d'une voie, nous a-t-on dit, non concédée.

Etant donné ma position, j'espère me tromper mais imaginons un instant que les uns et les autres, ayons raison. Alors, il ne restera plus comme seul passage possible que le tracé intermédiaire par le Mesnil-Saint-Denis. Ce serait catastrophique pour cette commune mais également pour Coignièrès qui verra déboucher l'autoroute au Val Favry qui est un lieu, comme vous le savez, champêtre et de détente ouvert aux promeneurs, aux randonneurs du GR11 et à la pêche. Chacun aura compris que cette éventualité n'est pas souhaitable alors qu'elle est tout à fait probable car Jean-Claude Gayssot avait déjà pris un Arrêté ministériel en ce sens et parce que ce tracé, ne l'oublions pas, est celui aujourd'hui inscrit au schéma directeur de la région Île-de-France de 1994.

Il y a un instant, je parlais de consensus en laissant entendre qu'en l'état actuel des choses, il n'était pas à portée de main. Il existe cependant une possibilité qui pourrait, peut-être, le voir se concrétiser. A l'occasion de mes vœux, le 27 janvier dernier, dans ces mêmes salons, j'avais profité de l'occasion pour inviter le Maire du Mesnil-Saint-Denis, mon ami Jean Créno à saisir son Conseil municipal afin d'examiner s'il ne serait pas plus opportun pour eux, d'accepter un passage par le Vallon du Pommeret, ce qui serait pour le Mesnil-Saint-Denis un moindre mal. Tu voudras bien m'excuser, mon cher Jean, de te mettre une nouvelle fois sur le grill et de te placer dans une situation délicate mais ce soir, et ce sera ma conclusion, je réitère cette proposition tout en demandant à mon ami Yves Vandewalle et aux élus du PNR de bien peser le risque qu'ils font courir aux Mesnilois et aux Coigniériens. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Pierre DUPORT

Si vous applaudissez et faites des « ouh ouh » jusqu'à 10 h 30, on ne va pas avoir tellement le temps d'entendre les experts, ni de débattre, ni de vous entendre. Ce que je vous propose, après cette manifestation de soutien des uns et des critiques des autres, c'est qu'on entre dans le vif du sujet. Je voudrais d'abord vous présenter mes excuses parce que j'étais en retard. Pour tout vous dire, j'avais oublié mon portable qui est un outil, malheureusement comme nous le savons, de servitude auquel je suis comme beaucoup d'entre vous astreint. Quelques mots de présentation complémentaires par rapport à ce que dit Gilbert Carrère, j'ai une carrière de haut fonctionnaire classique surtout en administration centrale. J'ai d'anciens collaborateurs dans la salle. Et j'ai été Préfet de Seine-Saint-Denis et Préfet de la région Île-de-France. En tant que Préfet de la région Île-de-France, mais ici je suis là pour animer le débat et je me garderai bien de toute prise de positions, il est bien évident que je ne suis pas complètement et totalement innocent sur le dossier de l'A12. Vous me prendriez pour un faux naïf si je vous disais que j'étais innocent et cela vous énerverait probablement. Mais je n'étais pas en fonction au moment où des décisions ont été prises, dont je ne suis pas mêlé au processus de décisions.

Deuxième chose que je voulais dire préalablement, et là, il y a aussi dans la salle certains de mes collaborateurs de RFF, je suis intimement convaincu de l'intérêt du Débat Public. Je pense que le Débat Public est un processus démocratique et un processus qui permet d'éclairer le choix des décisions qui sont à prendre par ceux qui ont à prendre des décisions. Je pense que ce n'est pas à moi d'introduire un système dans lequel on ferait décider des projets à l'issue d'un débat au vote comme dans tous tels ou tel processus d'élections. Mais il faut que le point de vue de chacun puisse être entendu par rapport à la réalisation d'un projet d'infrastructure. J'ai mené plusieurs débats en tant que Président de Réseau Ferré de France et j'ai participé à des réunions de présentation du projet. Donc j'ai un peu de pratique et ce que je vous propose, c'est que nous nous écoutions les uns et les autres parce qu'on n'est pas dans un processus de décisions. Ce n'est pas parce qu'on aura crié un peu plus fort dans un sens ou dans un autre que l'on sera entendu, c'est la pertinence des

arguments, la qualité des arguments qui peuvent être exprimés d'ailleurs le plus brièvement possible au cours du débat.

Ce que je vous propose, c'est que nous ayons pour commencer une brève présentation par le maître d'ouvrage, une remise à niveau et notamment en ce qui concerne la réflexion qui a pu être menée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France sur les prévisions de trafic. Je proposerai ensuite que nos experts commencent à nous faire part de leurs réactions, peut-être que l'on ne va pas se payer, entre guillemets, quatre interventions des experts à la suite. D'abord, cela va vous énerver, vous aurez envie de poser des questions. Je propose donc que l'on entende deux experts pour lancer le débat et ensuite, je vous passerai la parole sachant que peut-être, vous souhaitez poser des questions et deux ou trois personnes pourraient s'exprimer au pupitre comme vient de le faire le Vice-président du Conseil Général et Maire de Coignières.

Dont je passe la parole, c'est Monsieur Labrousse qui va présenter le projet. Et parce que je veux le prévenir tout de suite, à tout seigneur tout honneur puisque Monsieur Michel Beuthe est belge, je pense que je lui donnerai la parole en premier. Ce qui me paraît normal parce qu'il vient de Mons, donc le plus loin d'entre nous, que ce soit lui qui puisse parler le premier. En plus, étant en Belgique, il est le plus éloigné possible du projet par rapport à nos experts.

Michel LABROUSSE
Directeur-adjoint du département de l'équipement des Yvelines

Mesdames et Messieurs pour ceux d'entre vous qui étaient présents à la réunion du 25 avril, vous allez retrouver des éléments qui ont déjà été présentés. Bien évidemment, je vais être le plus rapide possible et comme vient de le dire Monsieur le Président, c'est une remise à niveau. C'est le rappel des données essentielles du point de vue du maître d'ouvrage et sur lesquelles nous aurons ce débat d'experts au cours de la soirée. Je ne reviens pas sur le modèle d'emblée parce que cela sera évoqué au cours de cette réunion. Je rappellerai simplement qu'à l'horizon 2020, qui est celui pour lequel nous examinons la réalisation du projet, nous avons des hypothèses de réalisation, d'amélioration du réseau routier et du réseau de transport en commun.

La carte qui vous est actuellement projetée rappelle quelles sont les hypothèses envisagées par le maître d'ouvrage donc l'Etat, le Ministère de l'Équipement sur les infrastructures qui seraient en service après réalisation ou après aménagement à cet horizon-là. Il y a l'hypothèse du prolongement de l'autoroute A12 au sud de notre zone d'études que vous reconnaîtrez sur la carte, l'hypothèse de l'aménagement de la RN10 à deux fois deux voies qui est plus qu'une hypothèse, qui est une réalité puisque le chantier de mise à deux fois deux voies entre Rambouillet et Ablis est en cours de démarrage. Et que la déviation de Rambouillet va faire prochainement l'objet d'une enquête publique pour sa mise à deux fois deux voies. Nous avons également comme hypothèse, la réalisation de l'A104 qui fait l'objet d'un autre Débat Public. Nous avons également les hypothèses d'aménagement de réseau qui accompagne la mise en service des tunnels de l'A86, le tunnel ouest et le tunnel est. Actions d'accompagnement qui comportent notamment l'élargissement de l'autoroute A13 entre le futur échangeur de Vaucresson et Rocquencourt, deux fois trois et deux fois quatre voies. Je ne développe pas mais on pourra y venir en tant que de besoin. On a ces hypothèses d'aménagement du réseau qui apparaissent en traits gras sur cette carte. Lorsque ce n'est pas en traits gras, cela signifie que ce sont des infrastructures dont la réalisation est aujourd'hui au schéma directeur de la région Île-de-France mais pour lesquelles la réalisation par l'Etat n'est pas envisagée à cet horizon 2020.

Sur la carte suivante, très rapidement, nous rappellerons, c'est un petit peu plus difficile à distinguer que nous avons également des hypothèses d'aménagement des transports en commun. Ici, des transports en commun lourds avec notamment un projet de transport en commun en site propre dans Saint-Quentin-en-Yvelines. Mais aussi le projet du prolongement de la grande ceinture ouest et totalement au sud entre Noisy, Saint-Cyr et Versailles Chantiers et également l'hypothèse d'un transport en commun en site propre lourd sur le plateau de Saclay. Ces hypothèses d'aménagement du réseau sont dans le modèle qui ensuite permet de faire des simulations de trafic pour lesquelles je vais rappeler en quatre ou cinq vues et quels sont les grands éléments. Là encore, on discutera, on vous expliquera de quelle manière elles s'établissent. Elles rappellent qu'aujourd'hui, sur la RN10 selon des valeurs de trafic qui avait été mesurées en 2003, que nous avons 3800 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir. Et la structure de ce trafic est composée de 20 % de trafic de transit. La zone qui est en vert est une zone qui s'étend schématiquement de Versailles jusqu'à Rambouillet. Le trafic de transit est composé des véhicules qui ont une origine et une destination en dehors de cette zone. Le trafic dit d'échange de la part de véhicules qui ont soit une origine, soit une destination dans la zone et le trafic interne qui a une origine et une destination à l'intérieur de cette zone. Ça, ce sont les hypothèses 2003.

Lorsqu'on se projette en 2020, le maître d'ouvrage a comme hypothèse qu'il y ait une augmentation du trafic. Là encore, ce sera sûrement développé au cours de cette réunion et ce que nous pourrions observer d'après nos simulations, c'est que la part de trafic de transit relative augmenterait. Ce que l'on peut expliquer par un phénomène de congestion du réseau, la RN10, le réseau secondaire sur l'ensemble de la zone.

Ensuite, on se place dans l'hypothèse où nous réaliserions le prolongement de l'autoroute A12. Cette vue rappelle qu'à ce moment-là sur la RN10, il y aurait une diminution très importante de trafic qui nous amènerait à une valeur de l'ordre de 1900 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir. Ce qui justifie le fait que nous puissions aménager la RN10 en boulevard urbain pour répondre à différents objectifs sur lesquels nous reviendrons. Et cette vue rappelle qu'à ce moment-là, le trafic de transit devient quasiment nul. Cela serait la partie est de la RN10 donc à l'est de la route départementale, la 58. A l'ouest, ce sont des valeurs qui sont à peu près semblables.

Un graphique qui est peut-être un peu compliqué à expliquer rapidement mais sur lequel on peut dire que le violet, la couleur la plus foncée, montre qu'elle est la part de trafic qui est sur les voies à caractéristiques autoroutières sur la zone d'études, en bleu plus clair, la part de trafic, les indices de trafic sur les autres voies. Vous avez trois histogrammes qui montrent la situation en 2003, ce qui se passerait en 2020. Donc on peut voir que la part de volume de trafic sur le réseau secondaire augmente alors que la mise en service de l'A12 permet à ce moment-là d'absorber évidemment du trafic sur l'A12 donc sur une voie à caractéristiques autoroutière mais a un effet de décongestion des autres voies. Cet avant-dernier histogramme remet en perspective les valeurs de trafic qui serait attendu sur la RN10 en 2003, en 2020 si on ne fait rien le trait bleu horizontal qui est le plus long montre quel serait le trafic sur la RN10 dans l'hypothèse du scénario dit 1A où on fait un aménagement en route expresse et où l'on concentrerait à ce moment-là, tous les flux de transit interne et d'échange sur le même axe. Les quatre autres histogrammes, les quatre autres traits qui sont au-dessus montrent qu'à l'inverse, avec un prolongement de l'autoroute A12, on a des valeurs qui quelles que soient les différentes familles permettraient d'avoir des valeurs de trafic de l'ordre de 1800/1900 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir.

Quant au trafic sur le prolongement de l'A12, quelles que soient les familles, les valeurs sont assez proches. Les différences peuvent être expliquées simplement par des différences de kilométrages ou des positions d'échangeurs. Donc c'est avec des valeurs qui sont de l'ordre de 5000/5400. Un

dernier aspect particulier qui est le trafic poids lourd. Là, comme on l'avait expliqué, cela s'exprime en trafic journalier puisque l'effet de concentration à l'heure de pointe se mesure moins qu'avec les poids lourds. Ce que montre ce graphique, c'est que sur la RN10, dans l'hypothèse d'un prolongement de l'autoroute A 12, on aurait plus que 400 poids lourds par jour, ce trafic poids lourd se reportant sur le prolongement de l'A12. Vous avez trois valeurs qui rappellent celles qui sont mesurées aujourd'hui sur la RN10. L'augmentation qui est le trait noir, en 2020 avec les hypothèses d'augmentation de la demande du trafic. Le trait bleu représente l'hypothèse de trafic sur l'A12 mise en service qui correspondrait au trafic 2020 sur la RN10 si on ne faisait rien avec une part de trafic induit sur lequel on reviendra et dans une proportion qui est de l'ordre de 10 à 15 %. Ce dernier schéma rappelle qu'elle serait la structure du trafic sur le prolongement de l'A12 pour lequel on a rappelé qu'il y aurait 50 % de trafic de transit mais aussi par différence 50 % de trafic d'échange et de trafic interne. Ce qui montre que le prolongement de l'autoroute A12 sur ces deux zones d'études répond aussi pour 50 % aux besoins des habitants et des actifs sur cette zone.

Voilà de manière très rapide ce que sont les éléments clés du maître d'ouvrage sur les trafics, sur le projet, sur la RN10 et donc, à partir desquels maintenant nous pouvons continuer à échanger.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Maintenant nous allons entendre les experts qui vont nous dire leur regard, leur dire sur ces travaux. Je commence par Michel Beuthe, s'il le veut bien, qui est Professeur émérite et Conseiller scientifique du Groupe transport et de mobilité.

Michel BEUTHE

Professeur émérite, Conseiller scientifique Groupe transport et mobilité, Facultés universitaires catholiques de Mons (Belgique)

Je viens de Belgique, de Mons et je suis vraiment innocent en la matière parce que c'est la première fois que je viens dans cette région. J'ai réfléchi sur le problème de façon un peu abstraite et théorique à partir des études que j'ai lues mais évidemment, fort éloigné du contexte de la région Île-de-France et éloigné du contexte tout à fait local qui est important. Dans la mesure où je ne tiendrai pas suffisamment compte de ces aspects importants, je vous prie déjà de m'en excuser.

Mon impression générale, c'est que les études qui ont été faites, ont été faites de façon soignée, avec compétence et me semble-t-il, en général, avec des hypothèses raisonnables. Evidemment, je ne connais pas bien la situation en Île-de-France mais les chiffres de base qui ont été utilisés pour faire les prévisions de trafic, ne m'ont pas choqués. Ils me semblent être dans les tendances auxquelles on pouvait s'attendre. Il y a deux points qui m'ont un peu étonné, c'est le fait que les trafics internes de poids-lourds auraient tendance à diminuer. C'est possible, -1 %. Et ce qui m'a aussi intéressé et qui m'a réjoui, c'est cette prévision que le chômage serait extrêmement réduit à l'horizon de 2020. Il est déjà difficile de le croire parce que je connais bien la situation en Belgique qui est fort semblable à celle de la France pour le moment. Tant mieux. Je note aussi un petit peu comme dans les propositions de la Commission Européenne qu'il y a une difficulté qui fait que d'une part, on se heurte à des difficultés de mobilité et à des congestions mais en même temps, on veut un développement économique. Cela apparaît très clairement dans cette région puisqu'on a l'impression vraiment que l'on répond à une demande accentuée de mobilité. On est conscient des

difficultés mais en même temps, on continue à faire des autoroutes. Et on sait bien que chaque fois que l'on améliore les infrastructures routières, la demande augmente.

Je vois aussi qu'il y a différents plans, projets d'extension, d'activités diverses dans la région. Il y a des choix politiques qui doivent être fait, ce n'est pas à moi de me prononcer à ce sujet. Mais c'est clair que si vous voulez augmenter les activités économiques, ici et dans les alentours, vous allez avoir davantage d'urbanisation, de logements, d'emplois, de congestions. Il faut savoir ce que vous voulez et c'est à vous de le dire. Mais enfin, au-delà de cela, j'ai l'impression qu'en matière de planification, le point de vue qui est pris est assez réactif. Il y a une demande donc il faut la satisfaire. Il n'y a pas beaucoup d'anticipations de plans à très long terme du moins, moi je ne les ai pas vus dans les études que j'ai lues. Cela me paraît un problème et la première chose que je note, c'est que l'on prévoit de nouveaux investissements et notamment le prolongement de l'A12 et d'autres investissements mais qu'on ne parle pas de ce qui va se passer ultérieurement pour compléter la Francilienne. Il me semble que le problème qui se pose est certainement un problème d'urbanisation locale mais que ce problème d'urbanisation locale devrait être mis dans un contexte beaucoup plus large dans lequel, évidemment, la fin de la Francilienne devrait être analysée. Et une des premières questions que je me pose est : « *Tiens, si on faisait la Francilienne plutôt que le prolongement de l'A12, que se passerait-il sur la RN10 ?* ». Je n'en sais rien. Je suis un économiste intéressé par la modélisation dans les transports, c'est quelque chose que j'aimerais modéliser, étudier et voir les résultats que je ne connais pas.

Puisque je parle de la Francilienne, je me dis aussi : « *Tiens, si on fait le prolongement de l'A12, est-ce qu'on a pensé à la façon dont la Francilienne va être connectée à cette A 12 prolongée ?* ». C'est une question que je me pose et il n'est pas évident que le problème eut été analysé. Pour moi, l'analyse me semble un peu trop partielle. On a un problème donc on va prolonger, élargir certaines routes localement sans le mettre dans le contexte plus général. Alors il y a d'autres choses qui manquent jusqu'à maintenant mais je crois que l'on voit avoir quelques réponses plus tard, m'a-t-on dit. Mais les aspects de valorisation et de mesure de la congestion sont quand même pas très développés, le problème des accidents et donc de la sûreté des routes, selon les différents plans qui sont envisagés. Ce qui manque aussi, ce sont des mesures de pollution locale et des impacts polluants des différents tracés et aussi peut-être une analyse des risques des différents projets. Vu de l'extérieur et finalement connaissant mal le problème, je vous l'ai dit pour commencer, cette idée d'avoir un tunnel ou une tranchée couverte de 13,5 km m'effraie quelque peu. Je me dis : « *Cela va faire bouger le terrain. Il va y avoir des procès interminables qui vont s'ensuivre* ». C'est un projet finalement qui est risqué. Attention il faut savoir prendre des risques et un de mes intérêts dans ce domaine, c'est justement la gestion des risques. Mais il faut aussi pouvoir les mesurer et décider si on veut les accepter ou non.

Comme je l'ai déjà suggéré une fois ou deux, il me semble qu'il y a un problème d'urbanisme qui se pose. Et je ne suis pas sûr qu'il soit traité en tant que problèmes d'urbanisme. Bien sûr, il y a des projets d'amélioration des transports en commun. Mais ce n'est pas tout de dire, encore faudrait-il le garantir que l'on va développer le métro ici et là. Finalement, c'est la qualité du service qui importe beaucoup plus que les infrastructures elles-mêmes. Il me semble que dans la mesure où c'est un problème d'urbanisme local, c'est un peu comme cela que je suis amené à le voir, qu'il faudrait avoir une étude d'urbanisme sur toutes ces cités, ces villages qui vont être traversés par cette autoroute. De ce point de vue là, on en parle dans les études mais cela me paraît un petit peu superficiel.

Alors je me suis posé la question de savoir : « *Mais finalement comment la décision va-t-elle être prise ?* ». En général, dans les études d'évaluations, d'investissements, qu'est-ce que l'on fait ? On

fait une analyse coût/bénéfice ou on fait une analyse multicritère. Mais cela suppose que l'on ait soit des valeurs monétaires, soit des poids de façon à représenter l'importance relative des différents facteurs. Dans les études que j'ai lues, il n'y avait rien mais on va avoir un complément donc, on aura une réponse à cela. Finalement, je me suis dit : « Avec l'information que j'ai, très incomplète, est-ce que l'on pourrait quand même classer les différents projets ? ». Alors, le premier classement est assez facile à faire, c'est le classement en fonction des budgets. J'aimerais bien savoir si vraiment les budgets prennent en compte tous les éléments. Il y a notamment dans certains cas des changements à l'infrastructure ferroviaire qui devraient être faits, est-ce que ces changements sont pris en compte dans les coûts ? Je n'en sais rien, je pose la question. Mais du point de vue budget, c'est-à-dire simples, il y en a qui sont beaucoup moins chers les uns que les autres et finalement, si on exclut de ne rien faire, ce qui est le moins cher évidemment, c'est le Vallon du Pommeret qui revient le moins cher d'après les budgets que j'ai vus. Il serait classé au premier rang, à la première place. Je sais bien que cela pose des problèmes de site classé, de parcs naturels. Il y a des choix à faire et c'est à vous de les faire, moi je ne peux pas me prononcer là-dessus.

Du point de vue budget, le projet 3C, le projet du Vallon du Pommeret arrive en tête. On aura des compléments de quelques instants mais je peux aussi penser que l'aménagement de la RN10 aurait plus impacts polluants sur la population qui se trouve le long de cet axe. J'imagine que les projets le long de la voie de chemin de fer seraient, peut-être, du point de vue pollution, un petit peu moins mauvais. Finalement, viennent les projets des solutions médianes 2C, 2D ou 2C '' et D de ce point de vue là, sont mieux. Mais encore une fois, c'est le Vallon du Pommeret qui du point de vue strictement de la pollution locale est certainement le meilleur projet.

J'en resterai là pour laisser la parole aux autres et peut-être avoir des réponses à toutes mes questions.

Jean-Pierre DUPORT

Je vais passer la parole à Gabriel Dupuy qui est Professeur à Paris à Panthéon Sorbonne et Directeur du centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement. Donc, avec le même temps de parole et la même capacité de conviction que Michel Beuthe, je te passe la parole. Après, je propose que l'on ait une première séance d'échange en rappelant à Messieurs Mars, Espinat, Bergounhou et à Monsieur Vandewalle qu'ils se manifestent auprès de moi et que je leur passerai la parole au cours du débat lorsqu'ils le souhaiteront.

Gabriel DUPUY

Directeur du centre de recherches sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement (CRIA)

Il est impossible à un expert, individuel et indépendant de procéder à une modélisation alternative qui permettrait de comparer des prévisions de trafic. C'est totalement hors de portée. Donc, ce que je vais vous livrer, ce sont plutôt des réflexions sur des facteurs qui ne me semblent pas avoir fait l'objet de suffisamment de réflexions, du moins pas explicitement par rapport à ce que j'ai pu lire.

Il y a six points sur lesquels j'ai envie d'attirer l'attention.

- Le premier, c'est que quelle que puisse être l'importance de trafics de transit, à longue distance et notamment de poids lourds, il faut quand même rappeler que ces trafics sont et resteront, de

toute façon, très minoritaires par rapport aux trafics locaux au sens large. Ici, on appelle local ce qui est à la fois échange et interne donc pour moi c'est un trafic local. Ceci d'autant plus que nous sommes dans une métropole qui dépasse les 10 millions d'habitants. C'est considérable et donc, quand même, l'essentiel se passe dans des trafics qui sont liés à l'activité de cette métropole et à ses alentours immédiats. C'est quand même là, que les choses se passeront.

- Le deuxième, c'est que dans cette métropole francilienne, l'usage de la voiture est très contrasté, comme chacun le sait, entre la zone centrale de Paris intra-muros et les périphéries les plus larges. Or il se trouve que nous sommes dans le département des Yvelines et que le taux d'équipements automobiles dans ce département et le taux d'usage de la voiture qui est quand même assez bien corrélé, on ne va pas acheter des voitures pour ne pas les faire rouler, sont des taux extrêmement forts. Là, il y a un chiffre que j'ai trouvé dans l'étude qui m'a été fournie qui n'est pas le même que l'on trouve dans le recensement mais *grosso modo*, se sont quand même 90 % des ménages qui sont motorisés dans les Yvelines. C'est énorme, c'est-à-dire à peu près tout le monde. Alors cela ne peut que générer, aujourd'hui et demain, localement des trafics importants incomparablement plus que les trafics transeuropéens. On est vraiment dans un monde automobile.
- Le troisième, c'est qu'on pourrait penser justement que dans cette zone très motorisée, on serait proche de la saturation de l'équipement automobile des ménages et des usages de l'automobile. On serait arrivé au bout. Et que de ce fait, les trafics ne pourraient plus croître au rythme où ils ont cru jusqu'ici ni même au rythme tel qu'il est calculé par le modèle. Là, effectivement il y a des arguments dans le sens d'un tassement de l'évolution automobile. En particulier le phénomène de transition démographique, nous avons actuellement et nous avons depuis quelques années et encore actuellement une alimentation, si j'ose dire, de la conduite automobile et de la motorisation qui est une augmentation provenant d'un phénomène tout à fait simple à comprendre. Puisque les personnes âgées d'aujourd'hui sont des personnes qui, en partie, n'avaient pas connu la conduite automobile dans leur jeunesse, soit elles n'avaient pas passé le permis où elles avaient perdu l'habitude de conduire et donc notamment des femmes. Alors, au fur et à mesure que ces personnes, malheureusement, disparaissent dans la population, c'est l'effet de la démographie, elles sont remplacées par des personnes plus jeunes qui elles évidemment, ont connu le permis de conduire, ont commencé à conduire ou continuent à conduire et conduisent toujours et jusqu'à des âges avancés. Cela est la transition démographique mais elle n'a qu'un temps. Donc on sait que vers 2020, elle sera à peu près terminée donc, il y aurait bien à cause de cela, un certain tassement à enregistrer. Alors est-ce que ce tassement a vraiment été pris en compte dans l'étude menée et les prévisions de trafic ? Je n'en suis pas absolument certain. Donc c'est quelque chose qui mérite d'être discuté. Mais je dirai qu'à l'inverse, un autre phénomène serait moins favorable du point de vue du freinage de ce développement de la motorisation et du trafic automobile, c'est ce qu'on a observé dans des enquêtes plus précises. C'est qu'il y a encore un potentiel du côté notamment de jeunes femmes avec des revenus très modestes qui n'arrivent pas, aujourd'hui, à avoir financièrement de quoi passer le permis de conduire et qui arrivent sur le marché automobile que très tardivement. Il n'est pas du tout impossible que les choses changent et que ces jeunes femmes aient vraiment besoin, poussées par la nécessité, de se motoriser. Donc il y a une réserve encore même dans un département comme celui-ci, d'automobilistes qui généreront évidemment dans le futur du trafic. Donc ces deux effets pourraient quand même, globalement, conduire à une certaine modération de la croissance du trafic local mais c'est une modération de la croissance. Ce n'est pas une diminution du trafic local.

- Le quatrième, là, je reprends les avis de nombreux experts. Je me réfère en particulier au Professeur Zoumkader en Allemagne qui a étudié ce phénomène de la dépendance automobile. Nous sommes pratiquement obligés de rouler, de nous servir de cette voiture. Beaucoup pensent que la dépendance automobile atteint un point tel qu'elle est devenue irréversible. C'est-à-dire que la dynamique au fond périurbaine, tout ce qui pousse à habiter relativement loin des centres, ne sera pas enrayerée d'ici 2020 et la dépendance automobile se maintiendra. Il paraît illusoire, en tout cas d'après ce que pensent mes confrères, de croire que l'impact des politiques actuellement menées aussi vigoureuses qu'elles aient l'air ni même que les évolutions économiques, je pense aux prix des carburants, puissent d'ici là assurer un retour en arrière significatif vers quelque chose qui serait un urbanisme compact, une mobilité apaisée, je ne sais quoi, une ville à portée de la main, une mutation dans le choix des modes de transport. Si de telles évolutions peuvent avoir lieu, elles ne seront sensibles dans leurs effets sur les trafics qu'à un terme plus lointain que celui qui est proposé à la réflexion.
- Le cinquième, c'est qu'on pourrait penser aussi que des ajustements vont se faire d'ici 2020 entre les lieux d'habitat et les lieux de travail. Il est certain que l'implantation des logements, des activités dans des zones comme celle-ci, résulte de décisions des ménages, des entreprises et que tout cela n'est pas totalement ajusté. Donc, il faut du temps pour que les ajustements se fassent. On commence peut-être par prendre l'emploi que l'on trouve, là où il se trouve et puis on habite là où on habite et puis petit à petit, les choses se rapprochent. Donc c'est quelque chose qui est tout à fait envisageable. On peut imaginer que l'emploi, dans les zones périurbaines, se développe plus vite que dans les zones urbaines centrales, c'est tout à fait probable. On pourrait donc enregistrer un certain rapprochement des distances domicile/travail, ce qui conduirait à une réduction des trajets et des trafics. Cela est plausible même au terme de 2020 mais il y a un bémol, c'est qu'il ne faut pas trop se focaliser quand même sur les trajets domicile/travail. Tous les experts, là aussi, nous disent que les déplacements domicile/travail deviennent moins importants dans la proportion totale des déplacements qu'ils ne l'ont été. Et dans les pays comparables à la France, les déplacements de loisirs correspondent, d'ores et déjà, à 30 ou 40 % du total des déplacements. C'est considérable et en kilomètres, c'est de l'ordre de 50 % des kilomètres parcourus. Donc il faut sans doute s'intéresser à ce qui peut se produire de favorable en termes de rapprochements domicile/travail mais en sachant que cela joue sur une part qui ne dépassera probablement pas la moitié à l'horizon 2020.

Alors de ces deux effets en sens contraire, il me semble que le second, c'est-à-dire le développement par exemple des déplacements de loisirs de toutes sortes, déplacements pour motif personnel etc., ce second effet sera plus rapide et plus fort que le premier et conduira globalement à un accroissement du trafic mais sans doute avec un changement de la structure de ces trafics, de la nature de ces trafics aussi bien dans le temps que dans l'espace. Cela ne sera pas au même moment et pas sur les mêmes axes.

- Le sixième, c'est une question difficile et importante. On n'a pas encore trouvé la réponse jusqu'à maintenant mais peut-être qu'on nous la donnera plus tard, c'est celle de l'induction du trafic. On connaît bien la chose depuis très longtemps, cela a été rappelé par mon voisin de gauche, on observe évidemment que les nouvelles infrastructures de transport, plus elles sont performantes d'ailleurs plus elles induisent, plus elles appellent au fond un trafic supérieur à celui que l'on prévoyait exempté. Alors c'est un phénomène qui est constaté mais c'est un phénomène qui n'est pas très bien connu. C'est-à-dire que les causes ne sont pas si claires que cela, mais c'est un phénomène tout à fait réel. A tel point que les Anglais après avoir réuni des Commissions et constaté que le phénomène était tout à fait significatif, ont conclu qu'il ne

fallait plus construire de nouvelles infrastructures routières en tout cas pas d'infrastructures majeures, puisque celles-ci se saturaient aussitôt, en tout cas très rapidement avec du trafic induit.

Alors d'où vient ce trafic induit ? Cela est quand même un mystère. Vraisemblablement, il est dû pour une bonne part à des allongements de trajets plutôt que la génération proprement dite de nouveaux déplacements qui conduirait à de nouveaux trafics. Une nouvelle infrastructure conduit à une réorganisation des trajets dans un premier temps puis éventuellement ensuite, à une relocalisation qui peut être les emplois, les lieux de commerce etc.. Tout cela se fait pour bénéficier des gains de vitesse et de temps qui sont proposés par l'infrastructure nouvelle. Il en résulte que puisque les budgets et les temps consacrés au transport restent en moyenne constants, cela se traduit par plus de kilomètres parcourus et plus de trafics enregistrés par les comptages, bien sûr. Alors cette induction ne se produit pas immédiatement, ce n'est pas du jour au lendemain parce qu'on ouvre une route ou une autoroute qu'on va voir tout de suite les trafics augmenter dans des proportions que l'on n'avait jamais imaginées. La durée est relativement longue mais on sait que cette induction justement se développe au bout d'une dizaine d'années. Ici, nous sommes dans le cadre d'une quinzaine d'années et on est justement dans un phénomène vraisemblable d'induction très fort dont les effets peuvent être considérables d'où la position malthusienne des Anglais. Nous ne sommes pas obligés de faire comme eux mais ce qui complique les choses, c'est que ces effets d'induction dépendent des tracés choisis et pas seulement du fait que l'on aille d'un point A à un point B. Cela dépend vraiment de par où on y va. Donc il y a une complexité ici assez particulière.

Par rapport à ce phénomène d'induction et je terminerai sur cette question, il y a une interrogation. Est-ce qu'il faut ou non encourager l'induction de trafics en considérant qu'elle ne fait que révéler les besoins qu'il fallait satisfaire ? Tant mieux, tout va très bien, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes. Cette interrogation se dédouble puisqu'elle porte sur le principe même de l'infrastructure et sur les tracés à choisir. Par où fait-on passer pour qu'il y ait plus ou moins d'induction ? Dans le cas particulier, il me semble que les études de trafics qui ont été menées à ce jour, en tout cas ce que j'ai pu lire, n'ont pas peut-être assez mis en évidence l'importance de cette question.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Je propose que nous commençons peut-être par deux questions écrites que j'ai reçues et deux questions qui me paraissent assez complémentaires. Elles ne sont d'ailleurs pas sans lien avec le trafic induit que vient d'évoquer Gabriel Dupuy. Je vais proposer à Monsieur Gilles PETITJEANOT et à Madame BENOIT-CARIOU de poser leurs deux questions ans alors rappelant qu'il convient qu'il se présente à chaque fois et qu'ils se situent s'ils sont élus, associatifs et géographiquement.

Gille PETITJEANOT

J'habite à Coignières dont je suis un peu intéressé. Je voulais savoir si on avait étudié en même temps les tracés du prolongement de l'A12 et les accès à ces tracés, les entrées et sorties d'autoroute de façon à connaître un peu les conséquences sur le réseau actuel en dehors de la nationale 10 puisque l'on sait qu'on va réduire notablement le trafic sur la nationale 10 si on fait un site propre en dehors de la nationale 10 mais est-ce que l'on a étudié les répercussions sur les autres routes ?

Karine BENOIT -CARIOU

Je suis de Montigny et riveraine du futur tracé de l'A12 s'il passe par Montigny. Ma question concernait comme Monsieur sur les échangeurs ou les diffuseurs. Il y en a là deux de prévus sur Montigny. Il y en a un qui rejoindrait la D36 en sachant que la D36 rejoint le plateau de Saclay. C'est actuellement une voie qui coupe Montigny mais se sont des zones d'habitations avec beaucoup de feux. Est-ce qu'on ne risque pas de reproduire la même chose que sur la RN10 ? Et notamment dans certains documents trouvés sur le site de la Commission, il est envisagé de transformer cette D36 éventuellement en une quatre voies, route expresse.

Jean-Pierre DUPORT

Du côté du maître d'ouvrage pour répondre à ces deux questions et peut-être rajouter des commentaires.

Michel LABROUSSE

Je vais commencer par la question qui a été posée par Monsieur Petitjeanot. Je comprends que votre question porte sur les systèmes d'échanges. Là encore, les échangeurs qui existeraient sur le prolongement de l'A12 et le réseau existant, est-ce que c'est bien de cela dont il s'agit Monsieur ? Ce que je proposerai et je dis cela à la régie à Hélène et à Bertrand Roux qui m'assistent, s'il est possible de remettre les vues des échangeurs que nous avons montrées en fin de dernière réunion. Je pense que c'est la manière la plus pratique de répondre aux deux questions. En attendant que soient recherchés les fichiers, je confirme que les différentes familles prévoient des échangeurs. Alors une petite question de vocabulaire parce que j'ai lu des articles dans la presse sur lesquels il est fait une distinction entre échangeurs et diffuseurs. Nous employons depuis le début du débat le mot échangeurs parce que c'est celui qui est le plus couramment utilisé par le monde technicien. Si on veut être un peu plus technicien, un échangeur est le croisement entre une autoroute et une autre autoroute ou une voie qui a des caractéristiques semblables. Un diffuseur, c'est un échange entre une autoroute et une voie de rang inférieur.

Nous allons remonter à quoi ressembleraient les échangeurs de manière générique. Vous avez au nord de cette vue, l'échange qui se ferait. Cela répond peut-être à une partie de la question de Monsieur Petitjeanot, de quelle manière se raccorderait l'autoroute A12 avec la RN10 ? La RN10 que l'on réaménagerait qui est en bleu. Au sud, après un franchissement des voies ferrées qui seraient en tranchée couverte, un échange avec une voie dite F12 son nom d'origine est une voie primaire de la ville nouvelle. Cela est deux des échangeurs sur Montigny et le troisième que l'on va montrer qui est avec la route départementale 36. Si on devait la qualifier avec le bon terme technique, on parlerait de diffuseur. Voilà à quoi ressemblerait cet échangeur, son emprise de manière assez générale encore, pour fixer les idées. Je rappelle classiquement qu'un échangeur s'inscrit dans un carré de 200 mètres de côté.

Madame Cariou m'a interrogé également sur ce que pourrait devenir l'aménagement de la RD36 et sur le site effectivement, il y a un document complémentaire qui a été déposé par le maître d'ouvrage. La RD 36 est une voie qui a comme origine à l'ouest la RD10 et qui va rejoindre la partie est dans l'Essonne, sur Saclay et ensuite sur Palaiseau. Il y a côté Essonne, un projet d'aménagement à deux fois deux voies de la RD 36. Lorsqu'on parle d'une possibilité d'aménagement route expresse, cela ne veut pas dire que cela le serait sur la totalité de son linéaire.

Il faudra distinguer des aménagements qui pourraient être mis en route expresse, c'est-à-dire des voies avec des carrefours dénivelés pour donner des caractéristiques de capacité. Il faut faire la distinction entre ce qu'il est possible de faire dans un milieu non urbanisé et dans un milieu urbanisé et notamment dans la traversée de Montigny pour lesquels la RD 36 a des caractéristiques qui sont très urbaines avec des rayons très courts, des enchaînements qui ne permettent pas de mettre n'importe quelle géométrie routière.

A ce stade de l'explication, il faut rappeler là encore, ce sont des choses qui ont été dites au cours des réunions précédentes mais qu'il est bon sans doute de rappeler, qu'au moment où le débat s'engageait, le gouvernement annonçait également l'intention de réaliser une opération d'intérêt national sur le plateau de Saclay avec des hypothèses d'emplois, de logements dont le nombre et la localisation précise ne sont pas encore déterminés. Des études de déplacements complémentaires qui se feront dans le cas de l'aménagement de ce plateau, ne sont pas non plus véritablement amorcées. Quelques grands principes sont énoncés, ils préexistaient déjà dans les principes d'urbanisation de ce plateau. L'idée principale est d'avoir, de privilégier un système de transport en commun, en site propre qui est préfiguré d'ailleurs par la liaison site propre entre Saint-Quentin et le techno centre Renault et qui ensuite, pourrait être prolongé sous forme d'un transport en commun lourd en site propre. Donc privilégier les transports en commun et regarder ensuite de quelle manière en priorité avec l'aménagement et le maillage des voiries existantes, on peut satisfaire une demande de déplacements selon le mode routier. Voilà quels sont les grands principes mais on ne peut pas en dire plus aujourd'hui.

Enfin très rapidement, pour répondre entièrement à la question de Monsieur Petitjeanot, nous pouvons montrer également les autres échangeurs jusqu'à l'extrémité du tracé. Et ainsi, je pense que nous aurons balayé l'ensemble des questions qui ont été posées. Là, il n'y a pas trois échangeurs il n'y en a qu'un qui correspond à chacune des trois familles hors emprises de la RN10. Cela est la localisation possible qui peut être encore ajustée et les principes d'échanges avec la route départementale 58 qui est un axe nord-sud important dans la structuration de l'agglomération nouvelle. Et enfin, nous allons voir le principe d'échanges à l'extrémité sud du projet. Là, on voit la totalité de l'échangeur pour chacune des trois hypothèses de famille avec un barreau de liaison qui est d'autant plus long que le tracé s'éloigne de la RD 58. Maintenant, on va aller sur le dernier échangeur qui se ferait entre la déviation les Essarts-le-Roi et la RN10 dans l'hypothèse où se ferait au droit des Essarts-le-Roi un tracé neuf. Puisque là encore, sur cette section là, deux hypothèses sont présentées, l'aménagement sur place de la RN10 ou le tracé neuf.

Si on fait un aménagement sur la RN10, la question de l'échangeur ne se pose pas de la même manière. Voilà le plus rapidement possible.

Jean-Pierre DUPORT

Mais il faut essayer d'être encore plus rapide.

Inaudible hors micro.

Jean-Pierre DUPORT

Laissez-moi organiser le débat sinon tout le monde va partir dans tous les sens. Je voudrais revenir sur deux sujets qui ont été évoqués par les experts parce qu'il faut aussi partir des travaux des

experts et j'ai envie de revenir sur deux questions que j'ai tout particulièrement notées en l'occurrence dans l'exposé de Monsieur Beuthe. La première parce que je pense que c'est important pour situer le projet, c'est l'interrogation sur la Francilienne. Est-ce que vous pouvez dire en deux mots, où est-ce que l'on en est sur la Francilienne qui pose d'autres problèmes dans d'autres secteurs ? Je pense que c'est un élément d'éclairage qu'en tout cas, Monsieur Beuthe a tout à l'heure noté tout particulièrement. Et puis et cela sera peut-être une interpellation vers certains élus et notamment ceux qui veulent intervenir dans le débat, Monsieur Beuthe a posé une question importante, il a dit : « *Quid de l'urbanisme, quels sont les projets d'aménagement urbain ? Quel est l'état des études sur la Francilienne aujourd'hui* ». Donc il peut peut-être y avoir un éclairage peut-être pas de tous les élus qui vont s'exprimer mais je demanderai peut-être volontiers aux Conseillers Généraux qui se sont inscrits dans le débat, s'ils souhaitent dire un petit mot sur l'urbanisme parce que c'est un élément essentiel. Je crois que si vous me permettez d'intervenir dans le débat, je propose que sur ces deux questions que l'on revienne rapidement. Peut-être d'abord le maître d'ouvrage sur le lien avec la Francilienne et peut-être ensuite je passerai à des élus. Après en reprendre des questions écrites si vous le voulez bien.

François BERTRAND
Responsable des études du pôle déplacements à la DREIF

Est-ce que je peux avoir la carte du scénario de référence pour illustrer le propos, pour voir la Francilienne parce que je pense que l'on parle du premier quart du diaporama. La Francilienne aujourd'hui, c'est la troisième rocade de l'île de France. Là, où elle est faite, elle est complète depuis Cergy mais en utilisant la RN184. Je vais tourner dans l'autre sens, en allant vers Roissy, cette section-là est presque terminée en fait, de liens à l'est au niveau de Roissy. On a une section qui est autour de Marne La Vallée en empruntant un petit tronçon commun avec l'A4 permet d'aller jusqu'à Evry. Ensuite on a la section qui permet d'aller jusqu'à l'A10. Là, c'est la Francilienne, elle est en fait bouclée aux trois quarts. Il manque, entre guillemets, deux maillons. Un maillon qui est aujourd'hui en Débat Public qui est le maillon entre Cergy et Orgeval, un Débat Public et à l'instar de celui que l'on a sur l'A12 où on débat, et de l'opportunité et d'un certain nombre de tracés plus ou moins éloignés des tracés que vous avez sur la carte. Et puis j'imagine que Monsieur Beuthe faisait allusion au petit élément de maillage qui est signifié sur cette carte que l'on appelle aussi A126, sur le plateau de Saclay. Puisqu'une fois que l'on a ce maillon-là, via l'A12 et l'A13, on a un bouclage de la Francilienne.

Sur la question de celui-là, Monsieur Beuthe a soulevé : « *Est-ce que finalement cela n'aurait pas une influence importante sur la RN10 ?* » Nous avons fait quelques tests quand même pour voir ce qu'il en était. En fait, l'influence essentielle est sur la RN286 et la RN12 et sur la RN118 où on a des décharges de trafics. Cela s'explique assez simplement parce qu'en fait vous avez ici, des déplacements qui sont plutôt d'ordre radio à l'intérieur de Saint-Quentin et ici, vous vous intéressez plutôt à des déplacements rocades. Et il y a une question de relief, on est quand même sur le plateau et on a en fait très peu de liens qui permettent à cette route d'aller drainer du trafic qui viendrait du sud. On a un arrêt du trafic, on a des influences qui sont plutôt vers le nord. Ce tracé, vous l'avez vu, nous ne l'avons pas retenu dans le scénario de référence en 2020 parce que justement il y a des interrogations qui peuvent se poser, en particulier avec le développement de l'opération d'intérêt national, les idées que l'on peut avoir aussi autour de l'aménagement de la RD 36. Donc, ce projet-là aura une actualité certainement dans les réflexions autour de l'opération d'intérêt national mais pas dans le cadre de notre débat. Voilà un peu le point sur la Francilienne.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Sur l'urbanisme, je crois que vous voulez dire un mot ?

Michel ESPINAT
Conseiller général (canton de Trappes)

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs je voulais tout d'abord remercier les membres de la Commission particulière et particulièrement son Président qui me donnent la possibilité, ce soir, d'exprimer mon avis sur cette question de l'A12. Je les en remercie bien sincèrement. Je suis un citoyen mais je suis en même temps Conseiller général du canton de Trappes et des Yvelines depuis 1982. Et depuis l'origine, je suis membre du collectif pour le prolongement de l'autoroute A12 par le Vallon du Pommeret.

Très impliqué dans ce dossier, je n'ai cessé d'intervenir pour qu'une décision soit prise dans ce sens. J'ai prévu d'intervenir sur trois questions, sur trois sujets.

Je veux rappeler à tous ceux qui s'interrogent encore sur le bien-fondé du prolongement de l'A12, que la réalité actuelle du trafic de la RN10 à Trappes et jusqu'aux Essarts-le-Roi, justifie pleinement l'urgence, la réalisation du prolongement de l'A12. Je ne reviendrai pas sur la situation extrêmement grave que connaissent les milliers de riverains de l'actuelle voie autoroutière qu'est la RN10 avec ses 70 000 véhicules/jour dont 5 400 poids lourds. Je le redis rapidement mais il faut songer à ce qu'endurent ces riverains en termes de bruit, de pollution chimique, de difficultés de vie quotidienne. Cela n'est plus acceptable. Les études montrent cependant que dans la période récente, le trafic sur la RN10 stagne non pas en raison d'une diminution de celui-ci, pas du tout. L'explication provient probablement du fait que lors des fréquentes situations de saturation de cette voie, les conducteurs qui connaissent la région utilisent le réseau des voies secondaires et périphériques. Nous connaissons tous bien les embouteillages qui sont ainsi provoqués dans les communes riveraines. Dans ces conditions, il faut régler cette question de prolonger l'autoroute A12 pour régler profondément ce drame.

J'ajoute et on l'a dit abondamment que la restructuration urbaine qui est en cours à Trappes conduit par la Municipalité, soutenu par l'Etat, la Région et le Département, intègre la transformation de la RN10 en boulevard urbain. Enfin et cela a été dit aussi abondamment, le développement économique de la région justifie ce prolongement de l'autoroute A12.

Deuxièmement, c'est sur les études de trafic qui sont à notre disposition sur le site de la Commission. Elles sont extrêmement nombreuses et fournies. Je ne vais pas rentrer dans le détail car je ne suis pas pour ma part un expert en trafic. Mais j'ai regardé deux chiffres : Le trafic interne qui est de 50 % actuellement. Il descendra à 40 % en 2020 sans l'A12 et j'ai noté qu'il remontera à 65 % avec l'A12 prolongée. C'est-à-dire qu'avec le prolongement de l'A12 et je défends la thèse du prolongement par le Pommeret, vous le savez bien, sa vocation de faire une desserte locale sera bien mieux remplie. Deuxième chiffre, le trafic de transit qui est de 20 % actuellement, passera à 30 % en 2020 sans l'A12 mais descendra sur la RN10 à 1 % avec l'A12 prolongée. Chacun est à même d'imaginer la transformation profonde de la vie des riverains.

J'avais noté trois commentaires mais je partage ce qui est été dit par plusieurs personnes, par plusieurs experts. En dépit de l'augmentation du pétrole, je pense aussi que l'usage de la voiture restera très important. Cela nous a été expliqué lors de précédentes réunions, cela restera le mode

de déplacement dominant. Même si les experts tablent sur un ralentissement de la croissance de la mobilité, ce à quoi vous avez fait allusion, son usage intensif marquera encore longtemps notre paysage quotidien.

Concernant le trafic des poids lourds, celui-ci continuera globalement puisque dans les études, on montre que selon le type de trafics poids lourd, il y a des variations différentes. Celui-ci devrait continuer à augmenter de manière significative sur l'A10 s'il n'y avait pas de prolongement, ce qui aggraverait encore la situation. Ce qui est important de noter, c'est que l'A12 prolongée, la quasi-totalité de ce trafic, une énorme part de ce trafic quitte la nationale 10. Il est vrai aussi et vous y avez fait allusion, le prolongement de l'A12 absorbera, attirera, cela a été indiqué dans des études, probablement du trafic poids lourd venant de l'actuel A 10, c'est une réalité.

Enfin, je voudrais dire sur les questions de transport en commun qu'ils ont absolument besoin d'être développés pour répondre davantage aux besoins de mobilité, plus de capacité, plus de régularité, plus de confort et de sécurité. Mais mon sentiment, c'est qu'il n'est pas raisonnable de considérer que le seul développement de ceci résoudrait notre problématique. L'avenir réside assurément dans un complément des modes individuels et collectifs de déplacement.

Alors là, j'en viens à l'interpellation que vous nous faites, le troisième point tient, de mon point de vue, aux raisons du lancement de ce Débat Public. Maintenant, pourquoi ce dossier ressortit-il à ce moment ? Cette décision et on était certains élus à être présents du prolongement de l'A12 et du lancement d'un Débat Public, fut annoncée par Monsieur de Robien qui était alors Ministre de l'Équipement, à notre grand étonnement lors de l'inauguration du pont de Triel en 2003. Et mon explication à cette annonce étonnante, c'est que le gouvernement travaille depuis de nombreuses années à la réalisation d'une opération d'intérêt national et il y en a deux dans les Yvelines dont une nous concerne particulièrement. C'est quoi cette opération ? Madame a fait allusion au document qui est sur le site, je me permets d'en citer quelques extraits parce que de mon point de vue, ils sont édifiants. C'est un extrait du rapport des tables du Préfet de la région Île-de-France au Premier Ministre, du 5 janvier 2006. Je cite :

« Le plateau de Saclay est reconnu dans le dernier contrat de plan comme un territoire prioritaire. Ce territoire rassemble le plus grand ensemble national d'enseignement supérieur et de recherche. L'un des objectifs est d'y accueillir le cœur du pôle de compétitivité mondiale, sémantique, de favoriser à partir de ce pôle la convergence entre les nanotechnologies, la biologie, l'informatique et les télécommunications. Ce territoire qui s'étend de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'à Versailles en englobant le plateau de Saclay, doit devenir le moteur d'un nouveau développement économique de la région et pour la Nation et faire jeu égal avec les plus grands technopoles mondiaux. Pôle mondial de compétitivité, il demande à être un territoire organisé pour l'accueillir comportant tous les services attendus d'une ville, logements, transports, équipements publics et privés, espaces verts, espaces naturels. Un territoire attractif, reconnu, identifiable bien desservi pour un projet d'envergure internationale. Nul part en France, n'a été réalisée une opération d'une telle importance. La structuration de ce territoire nécessite la réalisation d'une infrastructure de transports en commun lourds le reliant via le réseau national à l'Europe ou au monde par le réseau TGV et les aéroports d'Orly et de Roissy. Cela passe aussi par un réseau d'infrastructures routières primaires permettant de lever les difficultés actuelles », fin de citation.

Je livre ces objectifs, ces axes à votre sagacité. Mesdames et Messieurs, ce n'est pas un projet en l'air. Plusieurs réunions se sont déjà tenues rassemblant le Préfet de région avec d'une part les élus de l'Essonne et d'autre part avec les élus des Yvelines. Il se dégage du compte rendu que j'ai lu de ces réunions auxquelles moi, je ne participe pas, qu'il y a accord sur le principe, sur le projet.

Beaucoup d'élus présents, et pas des moindres, sont intervenus pour dire l'obligation qu'il y a à réaliser rapidement des infrastructures notamment dans le transport avant de réaliser tous ces aménagements en termes de logements et d'installations. C'est dans ce contexte, me semble-t-il, qu'il faut placer ce débat autoroutier et notre Débat Public. Pour assurer la desserte de cette très grande opération à l'est, il y a, d'ores et déjà, les autoroutes A10 et A6. Il faut par conséquent à l'ouest, réaliser une autoroute qui soit fonctionnelle et c'est là le fondement, selon moi, de ce débat, de cet engagement de ce débat sur le prolongement de l'A12 pour qu'il puisse remplir cette mission de desserte.

Se posent par conséquent d'autres questions très importantes notamment sur le rôle que va jouer...

Jean-Pierre DUPORT

Monsieur Espinat, il faut que vous concluiez sinon, il va y avoir un problème d'équilibre.

Michel ESPINAT

Monsieur le Président de la Commission m'avait donné 10 minutes et je crois que je ne les ai pas encore consommées. Je fais comme mon collègue, je n'ai pas beaucoup parlé dans ce débat. Ce que je veux vous dire c'est que de mon point de vue, tout en n'étant pas un expert en la matière, je suis persuadé et vous l'avez dit Monsieur Labrousse, l'impact sur le trafic routier, voitures et poids-lourds, sera considérable sur cette partie-ci de notre département. Il est donc absolument indispensable de prolonger l'autoroute A12. Je suis personnellement tout à fait opposé, évidemment, à ce que soient retenues des solutions sur l'actuelle nationale 10 pour les raisons qui ont été indiquées, je suis totalement opposé au tracé médian. Je suis tout à fait favorable, bien évidemment, au prolongement de l'autoroute A12. Voilà les propos que je voulais donner sur cette question. Merci.

Jean-Pierre DUPORT

Je vais repasser la parole pour des questions écrites et après, peut-être à Monsieur Bergounhou. Tout le monde pourra s'exprimer. Ensuite, je garderai une ou deux questions qui feront la transition pour repasser la parole aux experts. Je passe la parole à Monsieur Baudoin parce que justement, il a deux questions. Il va peut-être les poser en même temps. Mais la première était sur le lien entre le délestage A6/A10 et la réalisation du prolongement de l'A12. Comme c'est ce que vient d'évoquer Monsieur Espinat, je lui passe la parole, cela fera une transition subtile.

Jean-Luc BAUDOIN, le Mesnil Saint-Denis

A plusieurs reprises dans le document du maître d'ouvrage, il est mentionné le délestage A6/A10 et en particulier, un délestage de poids lourds. Je voulais avoir un peu plus de chiffres sur le sujet et quel sera l'impact effectivement sur le département et sur la région ?

François BERTRAND

Je vais vous passer quelques cartes. Sur la question de l'itinéraire que crée le prolongement de l'A12 et en particulier sur les poids lourds, je vais vous présenter quelques cartes qui sont issues de notre modèle. Celui que l'on a développé spécifiquement justement pour évaluer cette question des poids lourds. En fait, en fait deux types d'études. Dans notre document, vous avez un premier type d'études qui est à l'heure de pointe du soir, qui concerne plutôt les véhicules particuliers parce que pendant l'heure de pointe du soir, il y a très peu de poids lourds. Par contre, il y a des problèmes de congestion et c'est cela qui peut nous intéresser.

D'un autre côté, on a aussi des questions qui concernent les poids lourds mais qui concernent plus trafics à la journée dans la mesure où les pointes de poids lourds ne sont pas pendant les pointes de voitures et s'étalent plus dans la journée. Ce que vous avez ici sous les yeux, c'est une représentation du trafic poids lourd, à la journée dans le réseau de références. Il n'existe pas de prolongement de l'A12 dans ce réseau de références. Si vous ne lisez pas les chiffres, je peux vous en lire quelques-uns. En tout cas sur un, en 2020, on prévoit un trafic de l'ordre de 30 000 poids lourds par jour. C'est quelque chose qui est quand même assez fantastique. Je pense que ceux qui sont déjà passés sur l'A1 hors de l'heure de pointe, ont déjà vu des files de camions ou des doubles files de camions. Quand on réalise le prolongement de l'A12, on a un petit effet de décharge de l'A10 qui est assez limité en fait, qui est limité à 1300 poids-lourds. On a l'A12 qui absorbe aussi comme cela a été dit tout à l'heure, la plupart des poids lourds qui passaient sur la RN10 sauf ceux, qui bien sûr, viennent desservir les zones locales. Et si on s'intéresse plus spécifiquement puisque c'est peut-être là le fond de la question, sur la question des poids lourds en transit, là, c'est ceux qui ne s'arrêtent pas en Île-de-France. Ils arrivent depuis l'extérieur de l'île de France et repartent à l'extérieur de l'île de France.

Ce que vous avez ici, c'est sans le prolongement de l'A12 réalisé. Vous avez le transit du trafic poids lourd, on a, à peu près, le gros flux qui se place entre l'A1 et après va sur l'A10 et passe par l'est de l'île de France. On a environ 10 000 poids lourds sur cet axe de transit, c'est l'axe de transit d'île de France. Quand on prolonge l'A12, on a un léger report de trafic qui est de l'ordre de 700 poids lourds en transit depuis cet axe là vers notre axe A12 et RN10. Donc un effet qui est relativement faible mais qui s'explique assez facilement. Si on regarde justement cette diagonale nord/sud-ouest, si on regarde les deux itinéraires, l'itinéraire principal celui qui est utilisé aujourd'hui et qui restera relativement fortement utilisé et le nouvel itinéraire que l'on crée soit par l'A86 et le tunnel ouest qui serait ouvert puis le prolongement de l'A12, on a des distances qui sont à peu près équivalentes, qui sont de l'ordre de 120 kilomètres. Elles sont même un petit peu inférieures pour ce qui est du passage à l'est. En revanche ce qu'on n'a pas sur cet itinéraire-là et que l'on a sur l'autre itinéraire, c'est un péage puisque le tunnel ouest de l'A86 sera à péage. Du coup, on a un report du trafic relativement faible. Je ne sais pas si cela répond à la question mais si je résume l'idée, c'est qu'on a une absorption des trafics locaux, on a un certain report du trafic d'échanges pour la zone d'influence de l'ex RN10 et futur prolongement de l'A12. Par contre, on a assez peu d'influence sur les trafics de grand transit à l'échelle de l'île de France.

Jean-Pierre DUPORT

Je vais demander à Monsieur Rabiant de...

Inaudible hors micro.

François BERTRAND

Si vous reprenez cela, c'est que vous n'avez pas compris ce que j'ai dit. Le prolongement de l'A12 absorbe, et vous avez cela dans les documents, la plupart du trafic qui est sur la RN10 sauf évidemment, celui qui vient desservir votre supermarché, celui dans lequel vous allez faire vos courses, ce qui représente beaucoup moins de trafics de poids lourds que ceux que cela représenterait s'il n'y avait pas le prolongement de la RN10.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Monsieur Rabiant qui va poser une question ponctuelle sur l'étang de saturation.

Jean-Marc RABIAN

Je suis des Essarts-le-Roi et j'avais sollicité une question au maître d'ouvrage concernant justement l'analyse des trafics dits de loisirs et des trafics dits de trajet/travail qui étaient maintenant plus importants en Île-de-France. Ces trafics de loisirs sont plus importants en Île-de-France que les trajets travail. C'est une étude du SDRIF qui l'a fait ressortir. Or il se trouve que les trajets loisirs n'ont pas d'horaires. Le maître d'ouvrage m'ayant répondu que c'était donc les heures de pointe qui étaient prises pour dimensionner les routes, quelle est la saturation existante aux heures de pointe ? Quel est le pourcentage sur une journée de cette période de saturation ?

François BERTRAND

Je peux là aussi illustrer sur la répartition de la mobilité en fonction des motifs de déplacements. Effectivement, en 2001 dans les enquêtes que l'on a faites et l'étude que vous citez, c'est la Direction Générale de l'Équipement qui l'a produite, on montre que dorénavant non pas les motifs loisirs, mais on va dire à l'inverse tous les motifs qui sont professionnels ou enseignements, sont tombés en dessous des 50 % de la mobilité. Globalement, en moyenne chacun d'entre nous, nous faisons 3,5 déplacements par jour, en jour ouvrable de semaine. En fait, on en fait la moitié, un tout petit peu moins de la moitié. C'est ce que vous avez, les motifs enseignements, professionnels ou domicile/travail, un tout petit peu moins que la moitié et l'autre moitié, pour ce qui concerne les motifs loisirs et les motifs autres qui sont les motifs d'achats, aller chez le médecin, tout ce que l'on peut imaginer qui ne soit pas du travail. On a cette répartition, vous voyez que l'évolution est quand même relativement lente, cela est un premier élément de réponse. On n'a pas un basculement complet, c'est un changement que l'on a depuis un certain temps. Cela est la première partie de ma réponse.

La deuxième partie de ma réponse, c'est dans l'heure de pointe du soir que l'on utilise, on a effectivement une grosse part qui est plutôt du domicile/travail mais cela ne constitue pas l'élément unique de l'heure de pointe du soir parce que même si les déplacements loisirs s'effectuent un peu n'importe quand en fait, ils ne s'effectuent pas tant n'importe quand que cela, tout simplement parce que pendant les autres moments, vous travaillez par exemple. Donc typiquement, vous allez souvent faire vos courses après le travail donc, vous allez le faire pendant les heures de pointe. Il ne faut pas croire que l'heure de pointe est effectivement bien dimensionnée par les déplacements pendulaires entre le domicile et le travail mais on prend en compte dans nos modélisations de trafics tous les autres types de déplacements.

Alors la troisième partie pour répondre plus directement au dernier point de votre question, quel est le temps de saturation ? C'est peut-être un peu plus compliqué pour répondre parce qu'en fait, je ne sais pas comment y répondre. Ce que je peux juste vous dire, sur le site citoyen, vous avez des définitions des temps de saturation qui ne sont pas celles qu'on utilise parce que le citoyen, c'est du trafic en temps réel. Nous avons fait des études pour essayer de planifier des infrastructures donc ce n'est pas tout à fait le même thème. Je vais vous répondre en deux points.

Dans les documents d'études qui sont mises à votre disposition, vous avez des cartes qui s'appellent les cartes de saturation où vous voyez en couleur, la quantité d'infrastructures qui sont saturées et celles qui ne sont pas saturées. Cela correspond à peu près aux cartes que vous avez sur citoyen, les rouges, les verts de citoyen. Là, on a choisi notre gamme de couleurs mais c'est à peu près l'équivalent. Pour vous répondre, en 2020, dans notre scénario, entre 2003 et 2020 dans l'évolution de trafics, compte tenu de l'évolution de la demande, on a une saturation, une augmentation des bouchons pour faire plus simple, qui augmente de 4 %.

Le temps passé sur le réseau augmente de 4 % alors que les déplacements, le trafic n'augmente que de 1,4 %. Ce que l'on voit, c'est que l'on a une augmentation de la saturation dans le futur. Je vous transmettrai la référence dans le document d'études où vous voyez ce temps passé et en fait, la différence entre ce temps passé aujourd'hui et ce temps passé hier, vous donnera la réponse sur votre temps de saturation puisqu'il est provoqué par la saturation.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Je vais passer la parole à Régis Bergounhou et je signale tout de suite à Monsieur Bony que je lui passerai la parole ensuite pour une question que je compléterai par une question. Ensuite je passerai la parole à Jean-Marie Beauvais et à Jean-Pierre Giblin. Il y a une procédure de questions écrites qu'on a utilisées mais on doit aussi donner la parole aux citoyens et c'est ce que je viens de faire à l'instant même.

Régis BERGOUNHOU **Secrétaire général de la FNAUT**

Mesdames et Messieurs bonsoir. Je suis Secrétaire général de la FNAUT qui est la Fédération Nationale des Usagers des Transports et ancien Président de la RAC qui est l'Association des Riverains de l'Autoroute A12. Pour avoir vécu dans les années 80 pas mal d'ennuis, je n'étais pas à l'époque et je ne suis toujours pas partisan de la prolongation de l'autoroute à 12 parce que je pense qu'il ne résout aucun problème. Alors pourquoi ? Parce que la demande qui était à l'origine des radiales sur Paris, c'est-à-dire que la RN10 allant directement sur Paris par l'autoroute de l'ouest a nettement évolué. Et depuis les années 90, on constate une demande de banlieue à banlieue, c'est-à-dire ce que l'on appelle les tangentielles ou les transversales. Donc, la demande se situe non pas de la banlieue vers Paris mais de banlieue à banlieue. A travers cela qu'est ce qu'on constate ? Dans la région, le seul maillon qui permet normalement d'aller par exemple de Saint-Quentin à Cergy-Pontoise, c'est l'A12 et après on diverge vers plusieurs voies. De tout temps, et à l'origine, c'était comme cela, quand on élargit l'A12, on avait évoqué sa prolongation pour aller de Saint-Quentin-en-Yvelines vers Cergy-Pontoise. Je pense que ce n'est pas la solution, et autant, je le pensais à l'époque et je le pense encore maintenant, qu'il faut vraiment faire quelque chose pour les riverains de la RN10 autant, l'autoroute n'est pas la solution.

Qu'est-ce que l'on peut constater si on fait l'autoroute ? On va constater que le prolongement de l'A12 va créer aux deux extrémités des effets d'embouteillages énormes. Au nord, on va avoir neuf voies qui vont se regrouper sur quatre et au sud-ouest, huit voies qui vont s'engouffrer dans les deux voies de déviation du Perray. D'où le résultat des embouteillages qui vont provoquer quoi ? Qui vont provoquer ce qui avait été provoqué à l'époque à Saint-Cyr et dans toutes les communes avoisinantes, dont l'augmentation de la pollution, augmentation des gênes et on ne résout pas le problème. Cela constitue les règles pour ce qu'on a appelé tout à l'heure le trafic d'échange et le trafic interne. J'y reviendrai plus tard sur le trafic de transit qui est faible mais qui peut passer tout à fait à l'extérieur de la zone. Pour évoquer un peu ce que je viens de dire, je dirai que dans un certain sens qu'il ne faut pas reporter chez le voisin, la gêne que l'on subit chez soi. C'est un peu le résultat de ce prolongement de l'autoroute A12. Mais non, vous savez bien que le trafic n'est pas partagé ! On l'a évoqué depuis 20 ans.

Quel est le déficit ? En fait, le déficit, si on passe aux transports collectifs, est très important aux transports collectifs. Cela a été évoqué tout à l'heure, on en parle depuis 20 ou 30 ans et on ne fait rien. On fait des autoroutes mais on ne fait pas de transports collectifs. Si on regarde la répartition entre les différents modes de déplacement dans l'étude élargie, on constate que les transports collectifs participent à 1/5 aux transports et 4/5 par les voies routières. Donc là, il y a un vrai déficit en interne et je crois qu'en interne, l'amélioration de plusieurs modes, les autobus en suspens, les tramways et la modernisation de la SNCF amélioreraient largement la situation. Je rappellerai qu'il y a une polémique sur le Val-de-Seine. Personne ne veut aller travailler sur le Val-de-Seine. Dès l'origine, il a été saturé. Je crois qu'à partir du moment, et cela a été dit tout à l'heure, où on crée des transports collectifs fréquents et confortables, ils sont utilisés.

Dans les études, j'ai remarqué aussi d'autres chiffres, dont celui de 58 % indiqué à la page 21 du dossier de la DDE qui dit que la SNCF, que les transports sont suffisants. C'est une répartition moyenne. Or il est bien évident qu'aux heures de pointe, les trains sont bondés et saturés, tout le monde le sait. C'est à peu près les grandes lignes que je voulais évoquer, je ne vais pas m'étendre là-dessus mais je crois vraiment que la prolongation de l'autoroute A12 n'est pas la solution et qu'il faut créer un transport collectif, des transversales accompagnées de liaisons routières en transversales. A ce moment-là, on diminuera nettement le trafic de la RN10 qui aboutit sur la seule liaison transversale qu'il y a, c'est-à-dire l'A12.

Jean-Pierre DUPORT

Je vais proposer à Monsieur Bony de poser sa question puisqu'elle interpelle les experts.

Monsieur BONY

Je suis un habitant de Trappes et un simple citoyen. On arrive à parler quand même, *a priori*. Tout d'abord, j'utilise assez souvent les transports en commun et je suis forcé de constater que la ligne qui a été créée, il y a une dizaine d'années maximum qui fait la Verrière-la Défense est déjà saturée, elle aussi. Et que les transports en commun, plus on offre de nouvelles offres plus cela se sature aussi vite. On a eu plusieurs fois les représentants de RFF, au moins une fois, qui nous ont dit que les transports en commun sur la région de Saint-Quentin étaient bouchés au niveau de Porchefontaine et qu'à l'heure actuelle, qu'il n'était pas prévu de modifications de ce point de vue là. Alors ma question est plus directement aux experts. A l'heure actuelle, le dossier de la maîtrise d'ouvrage a été fortement critiquée, sujet à caution sur de nombreux points dont les prévisions de

trafics. Les deux premières prises de parole, si je peux les interpréter, n'ont pas l'air si négatives que cela sur la prévision du modèle. Vous semblez soumettre quelques points néanmoins, vous ne semblez pas dire qu'ils soient complètement aberrants ni peu probables. Alors j'aimerais savoir sur les quatre experts votre avis, si oui ou non, votre modèle semble être probable avec éventuellement tous les points liés au futur que nous sommes incapables de savoir ? S'il n'est pas probable, quels sont les effets, diminution, stabilisation, augmentation du trafic ? Et auquel cas, s'il vous semble que la DDE dans son dossier, sur ses prévisions de trafics, est assez fiable ? Sur Saint-Quentin-en-Yvelines on est à très peu de taux de chômage, je suis désolé mais sur Saint-Quentin, sur Rambouillet... Mais on travaille sur une zone d'études.

Jean-Pierre DUPORT

Je vais peut-être proposer à Jean-Marie Beauvais et à Jean-Pierre Giblin de répondre à ces questions. Il va de soi que si Michel Beuthe et Gabriel Dupuy veulent réintervenir dans le débat, je leur passe la parole à tout moment. Je voudrais rajouter une question par rapport aux experts, je crois que c'est Michel Beuthe qui l'a évoquée tout à l'heure, qui est l'augmentation de la mobilité. Je crois que c'est une question importante. Peut-on ou non freiner cette aspiration qui est celle de nos concitoyens à une plus grande mobilité qui est ressentie, je crois, comme - pardon de vous donner mon point de vue - un élément de liberté individuelle ? Je crois que c'est une des questions importantes à laquelle on est confronté, après il faut déterminer, et c'est le rôle des politiques, quelle est la meilleure réponse à ce besoin de mobilité.

Jean-Marie BEAUVAIS

Consultant en socio-économie des transports et de l'environnement

Tout d'abord, une petite question de calendrier. J'interviens aujourd'hui sur les prévisions de trafic mais j'interviendrai plus longuement la semaine prochaine sur l'évaluation monétaire environnementale. J'avais prévu un exposé sur les facteurs qui peuvent conduire à une surestimation ou à une sous-estimation des trafics. Mais après avoir entendu la dernière intervention et l'intervention aussi du maître d'œuvre sur les niveaux de trafics attendus, je voudrais dire quelque chose sur ce sujet. Parce que j'ai l'impression et vous avez peut-être la même impression que moi, en écoutant le maître d'ouvrage que l'augmentation du trafic est somme toute assez modeste. Or, je suis d'un avis un peu différent parce que ce qu'il faut comparer c'est le trafic total. Le trafic aujourd'hui, à l'heure de pointe du soir, chiffre arrondi, c'est 3 700 véhicules. Le trafic en 2020 mais en additionnant l'A12 et le boulevard urbain sur lequel il y a du trafic résiduel, le total des deux, c'est 7 400 véhicules. C'est un quasi-doubling du trafic. C'est un constat qui se trouve dans les chiffres du dossier, je ne prends pas parti en disant cela. Tout le monde peut le lire, c'est dans le dossier du maître d'ouvrage et dans les dossiers qui sont sur le site comme quoi vraiment toute information se trouve sur le site et dans les dossiers sur la prévisions de trafics établies par la Direction Générale de l'Équipement de l'île de France.

En ce qui concerne les facteurs qui, *a priori*, ne sont pas pris en compte ou insuffisamment pris en compte et qui peuvent conduire à des prévisions inexactes. Ceci dit, c'est très difficile de faire des prévisions, je suis bien placé pour le savoir. J'ai d'abord fait une petite liste des facteurs qui peuvent conduire à une sous-estimation au niveau des chiffres publiés par rapport à ceux que l'on risque d'avoir. Il va y avoir des redites pour voir ce que vont dire mes collègues mais le premier, d'après moi c'est la non prise en compte de l'induction. Monsieur Dupuy tout à l'heure faisait allusion au

moratoire autoroutier anglais. C'est dans ce cadre-là que je me situe. En effet, dans le dossier d'appel d'offres, quelquefois le mot induit est utilisé de manière inexacte, me semble-t-il, puisqu'il désigne plutôt des transferts entre itinéraires routiers, à l'intérieur du mode routier des transferts entre itinéraires. C'est-à-dire une partie du trafic de l'A10 va se reporter sur l'A12. Pour moi, ce n'est pas cela l'induction. Par contre, qu'est-ce qui est de l'induction ? Je prendrai un exemple. C'est quelqu'un qui habite à Trappes, qui va déménager par exemple au Perray dans les Yvelines voire à Rambouillet et qui le matin va faire le trajet pour aller à Nanterre. Donc il va aller du Perray à Nanterre au lieu d'aller de Trappes à Nanterre. Cela est bien un nouveau trafic. Comme le disait aussi Monsieur Dupuy tout à l'heure, ce n'est pas un nouveau déplacement mais c'est un allongement d'un déplacement préexistant.

Le deuxième facteur, c'est la prise en compte probablement insuffisante de l'opération d'intérêt national prévue sur le plateau de Saclay. En effet, il y a des personnes qui vont travailler sur ce plateau, qui vont habiter dans notre zone d'études, et qui vont emprunter l'A12 entre deux échangeurs. Mais Monsieur Labrousse a déjà répondu que des études complémentaires étaient en cours, donc cette question-là sera intégrée ultérieurement.

Le troisième facteur, c'est la non prise en compte et encore, je n'en suis pas sûr parce que dans le dossier, il est bien mis en évidence que l'A12 va permettre des gains de temps considérables. Je me souviens du chiffre de 23 minutes. C'est sensible, donc je me dis qu'il y a peut-être non pris en compte des transferts du transport collectif vers le transport individuel, des gens qui aujourd'hui prennent le RER qui après, vont prendre la voiture. Par exemple pour aller de la Verrière à Puteaux, s'il y a une amélioration de quelques minutes en voiture, cela va modifier la comparaison entre le train et la voiture.

Il y a aussi des facteurs qui jouent dans l'autre sens, c'est pour cela que je n'ai pas à prendre parti. Je balaie ce qui va dans un sens et dans l'autre. La baisse de la production de pétrole, surtout si on se situe à l'horizon de l'autoroute, c'est-à-dire sur 2020 et la durée de vie d'une autoroute, c'est plusieurs décennies donc 2020/2050 voire au-delà.

Le dernier facteur, c'est la non-prise en compte des péages autoroutiers. Parce que si l'A12 est payante, le trafic total va baisser mais surtout la répartition entre l'A12 et le trafic résiduel sur le boulevard urbain. Si le boulevard urbain est gratuit ce qui est bien évident et que l'A12 est payante, il y a du trafic qui va passer de l'A12 vers le boulevard urbain. C'est assez sensible puisque si vous suivez aussi les débats qui ont lieu autour de l'autoroute 104, un péage de dix centimes par kilomètre, c'est une baisse de 10 à 15 % du trafic. Un péage de quarante centimes, c'est une baisse de 50 % du trafic. Les cas ne sont pas tout à fait comparables mais c'est simplement que l'on peut retenir que c'est un facteur qui peut jouer dans le sens une surestimation du trafic actuel.

Jean-Pierre Giblain ingénieur honoré des ponts et chaussées

Je vais commencer en reprenant la remarque qu'a faite mon voisin de gauche parce que j'avais été aussi un peu interpellé par le chiffre total d'évolution entre maintenant et l'hypothèse 2020 avec l'autoroute, c'est-à-dire ce doublement de trafic. Et je me suis interrogé en me disant : « *Mais d'où vient cet accroissement ?* ». Et je n'ai pas trouvé la réponse dans le dossier et dans les documents que j'ai eus alors je n'ai peut-être pas lu attentivement tout ce que j'ai eu comme littérature. Mais je trouve que c'est une question que le maître d'ouvrage devrait expliciter, c'est-à-dire de quoi sont faits ces 3700 déplacements ou véhicules/heure de plus à l'heure de pointe ? Et ce serait peut-être intéressant de voir ce que cela donne au niveau de la journée parce que c'est bien de parler de l'heure de pointe mais je pense qu'on ne peut pas parler que de l'heure de pointe. Je me suis

simplement interrogé pour savoir : Mais au fond qu'est-ce que cela peut être ? Cela peut être effectivement comme première réponse, de l'induction de trafic au sens où le disait mon voisin de gauche. Alors là, on se trouve dans un contexte où quand on regarde les différents effets de la démographie qui ont été déjà développés par mes collègues, on s'aperçoit quand même que la tendance à la croissance de mobilité se ralentit fortement. C'est-à-dire, la mobilité croît encore mais moins vite qu'avant, de moins en moins vite et elle croît plus à très longue distance qu'à très courte distance. Là, on raisonne plutôt sur des déplacements qui même quand on les appelle des transits, sont des transits par rapport à la zone d'études. C'est-à-dire des déplacements qui sont quand même des déplacements dans l'agglomération parisienne. Je crois qu'il y a une première interrogation à avoir à partir de l'analyse, des chiffres que pourraient nous donner le maître d'ouvrage pour savoir quelle est la part de cet accroissement de trafic qui vient d'une mobilité supplémentaire par effet d'induction notamment, par effet de déconcentration de l'agglomération parisienne qui est un phénomène que l'on constate depuis des décennies et qui, effectivement, est incitée d'une certaine façon par le développement des facilités de transports quels qu'ils soient. Il y a de l'induction aussi quand on améliore le système ferroviaire, ce n'est pas l'apanage du routier.

La deuxième cause d'augmentation et je pense que c'est probablement la principale, c'est le détournement de trafics. Alors là, j'ai entendu des choses qui m'ont un peu troublées dans l'exposé, dans les réponses du maître d'ouvrage. C'est-à-dire qu'on a l'impression que ce détournement de trafics, il n'est pas très possible parce qu'il n'y a pas les itinéraires, quand on a parlé des poids lourds, sont comparables en distance, en temps, en coûts etc.. Donc l'effet n'est pas très important. Ce serait intéressant d'expliquer d'où viendrait cette augmentation de trafics liée au détournement de trafics. Je crois que cela éclairerait le débat d'une bonne façon parce que, effectivement, je crois que comme dans tous les débats publics, qu'il y a une certaine forme de contestation des chiffres qui sont présentés par les maîtres d'ouvrage. Les maîtres d'ouvrage ont des modèles, ils sont imparfaits, la prévision est un art difficile et comme disait l'autre, surtout quand il s'agit du futur. Nous le savons tous mais enfin, je crois qu'ils ont fait un travail sérieux mais avec les outils qu'ils ont, qu'ils possèdent. Ils ne sont pas parfaits et je crois que c'est normal que l'on puisse soumettre à la critique.

Voilà quelques éléments. J'avais une autre interrogation, j'ai eu un tableau qui montrait des trafics totaux. Alors c'est difficile parce que d'un côté, on a les trafics journaliers et de l'autre, les trafics de pointe. Ce n'est jamais facile de se repérer. Mais on constate effectivement depuis une dizaine d'années, une stabilité du trafic sur cette nationale 10. J'ai bien entendu ce qu'a dit Monsieur le Président, tout à l'heure, à savoir que c'était sans doute en partie due au fait que ce trafic, comme il ne peut pas emprunter l'A10, il se diffuse sur des voies secondaires. Cela devrait pouvoir se mesurer. Deuxièmement, je ne suis pas sûr que cela puisse tout expliquer. Je pense que c'est peut-être lié justement au fait qu'il y a des changements dans la structure des trafics, cela a été dit par mon voisin de gauche ou un de mes voisins, je ne sais plus. Je crois aussi que c'est quand même une interrogation qui rejoint celle sur le développement de la mobilité. Est-ce qu'il n'y a pas de déformation dans la structure des trafics ?

Donc moi si je voulais répondre à la question de la personne qui est intervenue, je me dis que cela mérite quand même débat. Peut-être que ces trafics sont d'une certaine manière surestimés mais, *in fine*, je me dis : « *Est-ce que cela change fondamentalement le problème ?* ». Parce que ce que j'ai entendu, il y a deux versants.

- On va faire ce projet parce que c'est invivable autour de la RN10 pour les gens qui l'utilisent quotidiennement ainsi que pour les riverains.

- La deuxième version qui est peut-être plus développée dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est qu'on veut faire une nouvelle infrastructure parce qu'il y a la congestion et qu'elle va se développer. C'est assez probable que cela ne peut pas aujourd'hui s'améliorer.

Mais la question que je me pose et ce que j'ai surtout entendu aujourd'hui, c'est peut-être le premier versant. C'est à dire qu'au fond, la RN10 est une infrastructure qui apporte beaucoup de nuisances aux riverains, qui fait un effet de coupures effectivement probablement dans une partie de l'agglomération de Saint-Quentin. Et il faut faire quelque chose, c'est le sentiment que j'ai recueilli. Donc par rapport à ce que l'on pourrait dire sur ces trafics qui sont peut-être un peu surestimés mais il y a des causes de surestimation et mon voisin l'a dit, est-ce que, quand bien même ils le seraient, cela changerait fondamentalement ? Cela enlèverait peut-être du trafic sur le projet de l'A12. Cela ne changerait probablement pas les chiffres sur l'A10 parce que je pense que le calcul d'affectation du trafic entre la RN10 et l'A12 est certainement peu critiquable parce que là, c'est des modèles assez faciles à manier. Donc, mon interrogation finale et je ne prends pas parti sur ce projet mais je me dis : Supposons que l'on ait un peu surestimé ce trafic qui va être attiré finalement par l'A12, ce trafic détourné, est-ce que cela changerait la problématique de ce projet ?

Jean-Pierre DUPORT

Avant que vous ne répondiez, Madame Beyou a posé une question qui est un peu dans la ligne de cette interrogation sur les trafics. Elle met en cause les réponses que vous lui avez apportées, c'est une question qu'elle a déjà posée sur le site Internet.

Madame BEYOU, Association Mouves', le Mesnil Saint-Denis

J'ai fait le même calcul que le Monsieur précédemment. C'est à dire qu'au lieu de comparer le trafic RN10 et A12 en 2020, j'ai additionné le trafic restant sur la RN10 et sur le projet A12. Ce qui ne donne pas 10 % d'augmentation de trafics mais plutôt une multiplication importante du trafic.

François BERTRAND

Je vais répondre en trois temps. Tout d'abord sur cette question d'additionner les trafics de la RN10 et de l'A12, il ne faut pas oublier non plus d'additionner le trafic de l'A10, le trafic sur tout le réseau local. Parce qu'effectivement, quand on fait un certain nombre, quand on arrondit à la centaine, on en oublie un petit peu dans tous les sens. L'A12 attire aussi du trafic local, c'est ce qu'on voit sur les cartes de trafics. Vous voyez du vert dans les décharges. Quand vous faites la somme des deux, c'est normal que vous ayez quelque chose qui augmente beaucoup plus la somme que des deux, il faut faire aussi la somme avec le réseau secondaire et les réseaux éloignés donc le trafic est attiré tout simplement parce qu'il a plus intérêt à passer par-là. Il ne faut pas regarder que ces deux infrastructures et faire la somme des deux dans la mesure où vous avez de la décharge de réseaux secondaires. C'est très important pour bien faire cette mesure. C'est pour cela qu'on a aussi indiqué dans les dossiers, les évolutions globales de trafics ou justement, on compte tout le réseau. Et c'est de ces éléments là que l'on tire notre fameux 1,2 ou 1,4 % selon les origines et destinations que l'on regarde de croissance annuelle entre 2003 et 2020 et sur lesquelles on se base.

J'ai entendu tout à l'heure un étonnement sur le fait qu'on indique que cet élément-là soit plutôt un élément, un trafic, une augmentation modeste. Tout simplement parce que cela correspond plus à

l'augmentation de ce qu'on a connu dans les dix dernières années que dans la notation de ce qu'on a pu connaître dans la période de grands développements de l'automobile où on était plutôt double où on a des augmentations de l'ordre de 2,5 %. Donc nous sommes sur des augmentations et c'est pour cela qu'on se permet de les qualifier de modestes même si au bout du compte, elles finissent par apporter leurs fruits. Donc, il faut bien faire la différence entre l'augmentation générale du trafic et les augmentations locales qui sont dues à des changements d'itinéraires mais qu'il ne faut pas regarder juste sur ces deux infrastructures, RN10 et A12. Il faut regarder plus globalement sur l'ensemble des infrastructures du secteur.

Il y a la question de l'induction du trafic qui est revenue un certain nombre de fois.

Jean-Pierre DUPORT

Pour compléter avant que vous ne répondiez, je vais la lire. Monsieur Baudoin m'excusera de la lire à sa place car c'est la question qu'il me posait et il souhaitait que vous lui disiez quel est le tracé ou l'induction du trafic apporté par une nouvelle infrastructure qui sera la plus faible ? Si dans votre réponse, éventuellement, vous pouvez l'aider à réfléchir à cette question.

François BERTRAND

L'induction du trafic, on l'a prise en compte d'une certaine manière. Quand on fait nos évaluations de ce que sera la demande de déplacements dans le futur, on utilise les infrastructures du scénario de référence que l'on vous a montré pour justement déterminer où vont les gens, d'où ils habitent, où ils vont travailler pour déterminer tout l'ensemble de la demande de déplacements. D'une certaine manière, tous les éléments d'induction de type changement de destination, allongement des itinéraires etc. ou même prise en compte du report modèle entre transport en commun et voiture, ça, nous on le prend bien en compte. C'est bien le résultat du système de transports dans son entier que vous voyez dans les simulations de trafic. En revanche, on ne prend pas en compte deux choses qui sont : L'induction, vous ne vous déplacez pas et l'infrastructure vous donne une opportunité pour vous déplacer. On ne prend pas en compte parce qu'on estime qu'en Île-de-France, le système de transports est suffisamment développé pour que cet élément-là soit largement négligeable. Vous avez toujours un moyen pour aller quelque part. Et on ne prend pas en compte non plus et cela est une optique méthodologique pour pouvoir comparer les différents tracés, toutes les simulations que vous voyez sont réalisées à partir de la même demande qui correspond en fait à celle du scénario de référence. Donc effectivement, il peut y avoir des inductions localement à cause du projet mais en tout cas, dans les simulations vous ne l'avez pas. Et l'élément qualitatif que je peux indiquer, c'est pourquoi on ne le fait pas, parce qu'on ne peut pas comparer les scénarios car ils ne sont pas faits sur la même demande et deuxièmement, il manque un élément très important dans cette induction de trafics. Si on veut la calculer, on peut le faire sauf en fait, ce qui se passe, c'est que vous avez beaucoup de déchargements du réseau local, en particulier la RN10. L'induction est essentiellement sur du rechargement du réseau local. Globalement, elle est essentiellement sur des gens qui vont réutiliser l'offre qu'on leur a donnée sur le réseau local. Or on peut imaginer, et c'est l'un des objectifs du projet, que justement une infrastructure de type du prolongement de l'A12, qui est là pour décharger le réseau local pour que l'on puisse refaire du partage de la voirie, refaire une vie la plus compacte, justement on va agir sur cette offre pour ne pas laisser revenir les voitures. En tout cas nous pensons que c'est l'optique sous laquelle il faut regarder ce projet-là. C'est pour cela qu'on n'a pas pris en compte ce type d'induction parce qu'on pense qu'il faut justement laisser le temps au projet urbain de se développer autour des opportunités que l'on offre à travers ce projet.

Jean-Pierre DUPORT

Gabriel Dupuy ou Michel Beuthe est-ce que vous voulez ajouter quelque chose sur ces questions parce que vous avez été tous les quatre experts interpellés ?

Gabriel DUPUY

Peut-être pas encore rajouter des choses sur l'induction, je crois que l'on voit bien les difficultés et un aboutissement qui n'est pas totalement convaincant. En tout cas, il y aurait besoin d'explicitier un petit peu mieux que ce n'est dans le dossier pour l'instant cette méthodologie même si elle se justifie. En revanche, je voudrais revenir sur un point qui nous a tous frappé d'après ce que j'ai entendu de mes collègues experts. C'est quand même un peu ce côté stupéfiant de l'accroissement de trafics dans une période de quinze ans, on voit au bout du compte quelque chose d'énorme. Il y a les explications qui ont été données et il y a une autre façon de regarder les choses. J'ai été un peu étonné parce qu'au fond, c'est un taux de croissance qui s'applique à tous les ans. Chaque année qui vient voit se reproduire le même taux de croissance. Alors, quand vous appliquez cela quinze fois, cela en fait un paquet au bout du compte. Donc, cela interroge sur au fond cette régularité de la croissance. Est-ce que c'est raisonnable de penser que l'on va retrouver chaque année ? Le 31 décembre, on a vu qu'on a un taux de croissance de tant et le 1^{er} janvier cela recommence pareil, est-ce que ça c'est raisonnable ?

Si on regarde l'histoire parce que ce n'est pas mauvais quand on fait de la prévision de regarder un peu ce que l'on a derrière soi, dans les trente glorieuses, c'était bien comme ça, il n'y a pas de doute. Cela fonctionnait de cette manière-là, après on a connu une période ou en tout cas sur le plan économique, les choses étaient plus du même ordre. On n'avait plus ces régularités, on avait même des mouvements parfois en dents de scie mais sur le transport et la mobilité, cela restait effectivement ce mécanisme récurrent. On pourrait dire : *« Oui c'est raisonnable on va toujours continuer comme ça »*. Sauf quand même nuance, moi je me demande ici si nous sommes à la campagne ou à la ville. Ce que nous avons observé dans la période précédente, dans les quinze dernières années, c'est effectivement une récurrence de ces taux de croissance, une régularité du taux de croissance du transport, de la mobilité, d'usage de la voiture à l'échelle de la France entière. Cela est vrai et cela a continué, il n'y a pas de doute. Mais l'échelle de la France entière, c'est quand même un mélange extrêmement subtil de villes et de campagnes. Ici, on pourrait dire : *« On est à peu près dans le même mélange de villes et de campagnes. Donc ce qui a valu pour la France entière, ça vaudra pour la zone d'études ici »*. Là, j'ai un doute franchement que je vous le livre. Oui, vu de loin, vu de dessus comme on l'a vu tout à l'heure sur les diapos, cela fait un peu ville de campagne. Mais je crois que l'on est profondément entré dans l'urbain ici et que peut-être, quand même, il faudrait peut-être revoir un peu cette hypothèse de régularité de l'accroissement pour se rapprocher plus de ce qui s'est passé dans des villes et non pas dans des contextes mi-ruraux, mi-urbains.

Michel BEUTHE

Je partage à peu près toutes les remarques et les commentaires qui ont été faits. Je suis quand même impressionné par le fait que, de plus en plus, il y a une voiture par personne. Et que dans les conditions d'emplois actuels, je m'aperçois que, de plus en plus, la possession d'une voiture est nécessaire à tel point qu'en Belgique, il y a des initiatives pour entraîner ou qualifier les chômeurs à la conduite automobile et même des programmes pour encourager les gens à acheter une voiture

de façon à pouvoir sortir du chômage. Cela est un autre petit élément dont il faut tenir compte et qui va pousser la croissance du transport particulier.

Jean-Claude ROLAND

Je suis Maurepasien depuis 35 ans et je ne suis pas expert. Je pense qu'il y a une chose qui est un peu oubliée dans ces analyses, c'est la mobilité imposée à la plupart des gens à l'heure actuelle dans la région parisienne et même en province. On voit les entreprises qui ferment et on reclasse les gens à vingt, trente, quarante kilomètres. L'exemple le plus précis, dernièrement c'est quand même la SOGEMA où on met 1000 personnes à la porte en leur disant : « *Vous irez travailler à Mérignac ou à Toulouse etc.* ». Dans la région parisienne, on a Marionnaud où l'on dit aux gens de partir de Maurepas à Palaiseau, chez les gens de Thomson CSF on supprime 300 ou 400 emplois et on leur dit : « *Partez ailleurs* ». Il y a eu Valeo à la Verrière où il y avait plusieurs centaines de personnes à qui on a dit : « *Allez circuler ailleurs* ». Donc il y aura les dépassements de plus en plus importants parce qu'on parle de mobilité, il faut que les gens non pas se mobilisent mais deviennent mobiles. Il y a aussi les problèmes de logements. Les gens sont obligés de partir de plus en plus loin pour avoir des logements à peu près abordables. Pour beaucoup, on a quitté Paris parce que c'était trop cher et maintenant on quitte des régions. Il n'y a qu'à voir Maurepas le prix des appartements ou des logements. Si avant avec 750 euros, un jeune pouvait se loger dans un petit deux-pièces, maintenant il est obligé de partir beaucoup plus loin.

La réduction du trafic, je n'y crois pas trop. Pourquoi ? Parce que soi-disant on nous dit : « *Le pétrole, il est trop cher* ». Oui il est trop cher mais on voit quand même les gens qui circulent parce qu'ils en mettent de plus en plus. Il faut aller bosser ! Du pétrole, il n'y en aura plus ! Si on se fie aux experts, il y en a qui disent : « *Il y en aura pour dix ou quinze ans* ». D'autres disent : « *Pour vingt ou trente ans* ». La seule chose, c'est que quand il n'y aura pratiquement plus de pétrole, les pétroliers ne vont pas rester à sec. Ils vont nous sortir de leurs cartons d'autres modèles de locomotion notamment les piles etc. Parce qu'il y a quand même des projets. On a bloqué EDF sur un certain nombre de projets pour justement ne pas faire de mal à Total etc.. Donc le raccourci qu'il n'y aura plus de circulation, je n'y crois absolument pas parce qu'il faut espérer, nous sommes au 21^{ème} siècle, il y a un peu plus de loisirs pour les gens donc certains vont partir. Quand je suis en Bretagne que je vois le week-end de quatre jours arriver, on voit les 78, 75 etc. qui arrivent. C'est ceux qui ont les moyens mais il faut espérer qu'il y en a d'autres aussi demain qui pourront se déplacer quand ils auront deux ou trois jours pour respirer le bon air de la Bretagne.

Alors, dire A12 ou pas A12 mais je voudrais bien que l'on mette les crédits dans nos transports en commun. Pourquoi Monsieur Larsud de Rambouillet refuse la ligne C du RER jusqu'à Rambouillet ? Pourquoi on n'améliore pas les lignes de transports, les lignes de chemin de fer ? Pourquoi on a toujours des tas de ferraille ? Les gens sont transportés dans des tas de ferraille. Il n'y a pas de parking sur les gares. Le parking de Maurepas, le parking de la Verrière sont archi bloqués, les gens sont garés sur les trottoirs. Ils sont garés à Maurepas devant les écoles, sur les trottoirs là où les mêmes passent. Que les gens qui ne veulent pas d'autoroute, j'en connais qui ont deux ou trois même quatre voitures parce que fiston, il lui faut une voiture et la fille, il lui faut aussi une voiture et maman pour accompagner les mêmes pour ne pas qu'ils se mouillent parce que s'il pleut trois gouttes, le pauvre gosse va être malade alors que cela leur ferait du bien d'être un peu dans les intempéries parce que cela endure un peu la couenne.

Moi je suis personnellement à Maurepas devant la nationale 10, enfin un petit peu plus loin mais les gens qui ne veulent pas améliorer la nationale 10 ou faire passer la nationale 12 en dessous, quand

vous avez la ligne de chemin de fer, la nationale 10, la station Euravia qui fait le bitume, quand vous avez la Colas de l'autre côté avec ses bonnes odeurs, en plus on va nous mettre l'A12 en dessous avec la couverture jusqu'à la sortie de Trappes ! Mais après, les gens vont ressortir, on va les avoir nous ! Moi je dis non, on n'en veut pas. Si vous n'en voulez pas, nous non plus. Il va bien falloir faire quelque chose parce que vos terrains agricoles, c'est très bien. Le Maire de Pontchartrain avait refusé la déviation de Pontchartrain pendant un temps, c'était pour ces terrains. Mais il s'en foutait complètement que les gens en bavent en voyant les voitures passées.

Jean-Pierre DUPORT

On est là pour interroger les experts là, vous êtes en train de poursuivre le Débat Public. Vous avez déjà eu l'occasion de vous exprimer, j'imagine, dans le courant du Débat Public. Je souhaiterais que l'on ait pas fait venir les quatre experts pour ne pas les interroger.

Jean-Claude ROLAND

Alors je leur pose une question : Est-ce qu'ils ont pensé, ces Messieurs qui réfléchissent bien, au phénomène du chômage et de fermeture d'entreprises ? Aux gens qui ont dit que ce n'est pas la mobilité uniquement pour chercher du travail ? Il y a la mobilité parce qu'on vous dit : « *Allez circuler ailleurs* ». Les gens qui étaient à Trappes, on va leur dire : « *Allez travailler plus haut* ». Alors si on veut faire une véritable politique, allons-y. Sur les transports en commun, sur les logements proches du lieux de travail etc. Mais ne restons pas uniquement sur l'autoroute A12 et quand il y aura des piles incombustibles, vous verrez que vous n'aurez pas tellement d'odeurs autour de vous. Cela sera propre et silencieux et on partira déjà avec les poumons plus propres.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Est-ce que sur cette question, aucun expert ne veut réagir ?

Jean-Pierre GIBLIN
Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées

Je ne réponds pas précisément à la question mais dans les évolutions de mobilité, la chose que l'on constate c'est que plus la distance de déplacements est longue plus la mobilité se développe. C'est-à-dire la mobilité à moyenne ou longue distance se développe beaucoup plus vite que la mobilité à petite distance. Il est certain que l'évolution du marché de l'emploi, je ne parle pas seulement de la question que vous avez soulevée de la fermeture de l'entreprise mais le fait que les gens ont des emplois qui sont souvent beaucoup plus éloignés, qu'ils en changent et qu'ils sont plus éloignés de leur domicile est un facteur d'accroissement. Il y a d'autres facteurs qui font évoluer la mobilité. Mais ce qui est sûr, c'est qu'il y a une augmentation de la distance de déplacements aussi bien de loisirs que pour des activités professionnelles. Donc cela va un peu dans votre sens mais c'est des phénomènes qui sont assez compliqués à analyser, vous le comprenez bien.

Yoan PAGE, le Mesnil Saint-Denis

Nous avons eu une présentation des diffuseurs qui, excusez-moi jusqu'à maintenant, j'appelais échangeurs, mais nous n'avons pas eu les conséquences en termes de circulation sur les voies, sur toutes les communes qui vont avoir ces diffuseurs ou à proximité ? Est-ce que vous pouvez nous répondre sur ce point ?

François BERTRAND

Cela nécessiterait un petit peu de détails mais en revanche, vous l'avez dans les documents d'études. Sur les cartes de charge des charges, justement vous pouvez voir le réseau local connecté ou pas connecté et voir s'il y a des éléments des augmentations de trafic ou quelquefois des diminutions sur les embranchements du réseau. Globalement, en général ce que l'on constate, c'est une augmentation très localisée du trafic parce qu'en fait, on a des phénomènes de compensation. Vous avez plus de gens qui viennent vers l'autoroute mais vous en avez plus qui ont pris l'autoroute avant donc vous n'en avez pas tant que cela qui arrivent sur ce réseau. Je vous engage en fait à aller voir ces cartes et éventuellement, on pourra les commenter ensemble si vous le voulez.

Jean-Pierre DUPORT

Ceci dit, il y a un point sur lequel je voudrais revenir, c'est qu'on n'a pas beaucoup parlé de baisse du trafic dans l'ensemble du débat. Monsieur Baudoin, je vous ai repéré. Vous avez déjà posé deux questions, vous permettrez juste à d'autres, aussi, de s'exprimer. Donc pourquoi cet aspect de baisse du trafic est aussi peu évoqué alors qu'en l'absence d'un nouveau tracé en milieu urbain, je ne vois pas comment on pourra envisager une requalification que Monsieur Beuthe évoquait tout à l'heure de ses souhaits.

François BERTRAND

Elle est quand même largement évoquée puisque cela fait partie des indicateurs que l'on utilise dans le dossier de maître d'ouvrage ou dans nos études en particulier sur la RN10. Vous trouverez également dans les études, qu'on a essayé de donner un indicateur qui s'appelle : Protection du réseau local globalement par exemple sur le trafic total en parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse pour voir si on arrivait à diminuer le trafic dans cette zone là. Et si on regarde plus particulièrement la RN10, je peux vous présenter une carte parmi d'autres qui illustrera la question, une des remarques d'un des experts qui était : « Finalement, ce projet si on le faisait aujourd'hui, dans les conditions de mobilité d'aujourd'hui, est-ce qu'il aurait des effets identiques ? ». C'est une carte analogue à celle que vous pouvez trouver dans les documents qui sont téléchargeables. C'est dans les cartes, ce n'est pas dans les documents écrits. C'est une carte qu'on appelle de charge des charges. Là, c'est la variante 3C, donc vous avez des trafics qui sont rouges, c'est une augmentation. Alors évidemment sur le projet neuf, vous avez une augmentation de trafics et quand c'est en vert, vous avez des diminutions. Donc, on voit bien des diminutions qui sont sur la RN10. Je vais vous donner des chiffres mais ce ne sont pas ceux-là qu'il faut retenir parce que justement cette carte, ce qu'elle illustre assez bien c'est que ce n'est pas en 2020 quelle est faite cette carte, on a utilisé la demande de 2003. On a fait comme si on avait construit d'un coup de baguette magique l'autoroute demain et qu'est-ce qui se passerait si on y arrivait. On voit qu'on a des effets qui sont équivalents, qui sont cohérents avec les objectifs que l'on recherche avec l'A12. Ce sont donc des effets que l'on

obtient dès aujourd'hui de diminution de la charge de trafics sur la RN10 et de diminution de trafics sur le réseau local. Les ordres de grandeur sont à peu près les mêmes qu'en 2020 mais ce n'est pas les mêmes chiffres puisqu'on part d'un trafic qui est un peu plus élevé. Là, je vous ai mis un zoom un peu plus local. Ce que l'on voit globalement, c'est que la RN10 va perdre beaucoup de trafics puisque c'est l'itinéraire qui est directement concurrent de l'A12. Et vous avez aussi des décharges qui sont plus limitées sur le réseau local, quelques charges aussi mais là aussi, relativement limitées au niveau des accès sur l'autoroute.

Globalement ce que l'on peut dire au travers de ces cartes là, c'est qu'on a bien l'effet recherché. Pour faire simple, il y a un effet de déviation. Globalement, on contourne l'agglomération, on vient enlever du trafic de l'itinéraire qui traversait l'agglomération. D'ailleurs, je me permets une petite remarque parce que c'était Monsieur Bergounhou qui disait : « *L'A12 c'est une radiale* ». L'A12 est une radiale vue de Paris, vu de Saint-Quentin-en-Yvelines c'est une rocade, c'est quelque chose qui contourne l'agglomération.

Régis BERGOUNHOU

Je n'ai pas dit cela, j'ai dit que la RN10 se comportait en radiale et que la seule transversale ou tangentielle qui allait de Cergy-Pontoise à Saint-Quentin en Yvelines était l'A12. Je n'ai jamais dit que l'A12 était une radiale.

François BERTRAND

Effectivement, vu de Paris ou quand on regarde le réseau à l'échelle de la région, on a l'impression que la RN10, c'est une route qui va de l'extérieur vers le centre de Paris. Je pense quand même que vous avez dit que la RN10 est une radiale. Néanmoins lorsqu'on s'approche au niveau local, on a l'agglomération de Saint-Quentin, Versailles, Rambouillet un petit peu plus loin donc on a quelque chose qui permet au contraire de faire des déplacements de banlieue à banlieue à l'intérieur de la banlieue même si globalement, c'est orienté vers Paris.

Ce que je voulais dire pour conclure, c'est qu'on a bien un effet sur le réseau local et en particulier sur la RN10 de déchargements comme une déviation en fait d'agglomération et qui pourrait se constater même aujourd'hui. Donc on a bien une cohérence des objectifs même si on n'avait pas d'augmentation de trafics. Globalement, ce n'est pas l'augmentation de trafics, je crois que j'avais déjà dit cette phrase et que je n'avais pas réussi à me faire comprendre la dernière fois, qui donne ces effets à l'A12. L'itinéraire de la RN10 est déjà suffisamment encombré, saturé pour que si on arrive à lui offrir un substitut qui soit plus rapide, les gens vont l'emprunter naturellement et se décharger naturellement de la RN10.

Jean-Pierre DUPORT

J'ai une question à gauche qui a l'air directement lié au sujet donc je fais confiance à l'intervenant et je passerai ensuite la parole à Monsieur Chapuis pour qu'il l'interroge les experts sur une question qui me paraît importante.

Jean-Paul ANDRE, Maire adjoint à Montigny-le-bretonneux

J'essaie d'intervenir à chaque fois parce qu'on parle peu de Montigny. Montigny va être très concerné par cette prolongation si elle se fait ainsi que par les deux transversales qui sont F12 et RD36 qui si j'en crois certains dossiers de la DDE, on passerait à 4000 véhicules aux heures de pointe. C'est-à-dire plus que la route nationale en ce moment et regardez une carte, vous verrez que cela traverse la commune de part en part y compris Guyancourt pour atteindre le Bretonneux. Ma question était en réflexion sur la carte que l'on vient de voir, d'après les trafics DDE, il est dit que le prolongement de l'autoroute intégrerait un trafic d'échange et un trafic interne lié à la ville nouvelle. Or, lorsque j'ai vu la carte que vous nous avez présentée à grande échelle, les dessertes, les voies qui se raccordent sur l'autoroute, je vois du soulagement partout. Alors excusez-moi j'ai peut-être mal vu mais les transversales qui arrivent D58 ou autres, on a l'impression que cela diminue, c'est en vert. Donc comment ces voies sont-elles en vert alors que vous annoncez que l'autoroute va drainer un trafic interne depuis ces voies secondaires ? Et un dernier point pour les communes qui disent : « *Montigny c'était prévu etc..* » Je ferai état de la réponse qu'a fait la DDE en disant que la RN10 serait peut-être moins saturée aujourd'hui si les communes aux alentours, contrairement à ce qu'a fait Montigny, auraient accepté les voies structurelles de la ville nouvelle à deux fois deux voies alors qu'elles sont pratiquement toutes à deux fois une voie.

François BERTRAND

La difficulté des cartes, c'est plutôt leur intérêt en fait et c'est pour cela que vous voyez du vert sur les cartes même sur des zones qui potentiellement permettent de drainer du trafic, c'est en fait ce que vous voyez c'est une somme. C'est-à-dire que vous avez à la fois des trafics qui se rajoutent parce que les gens viennent accéder à l'autoroute mais vous avez aussi pas mal de trafics qui sont enlevés dans la mesure où vous avez offert des itinéraires différents. Je ne sais pas si on peut prendre un exemple comme cela à la volée mais globalement quelqu'un qui serait passé sur une voie va aller prendre l'autoroute un petit peu avant. Du coup, il ne prend pas la voie qu'il prenait autrefois donc cela va diminuer le trafic. Ce que vous avez, se sont bien des bilans en fait. Vous avez une somme de plus et de moins. Et c'est bien l'intérêt de ces cartes, c'est que l'on voit globalement qu'on a la plupart du temps plutôt des moins ou des non-modifications des trafics sur le réseau local en particulier à proximité de l'autoroute. Donc ce n'est pas étonnant, c'est qu'il y a un système de bonus/malus. Peut-être qu'il y a des voies sur lesquelles vous avez des intérêts particuliers, l'idéal pour représenter cela, on en a fait un certain nombre de représentations dans les cartes, c'est de représenter ce qu'on appelle des arborescences. C'est-à-dire que l'on s'intéresse à un tronçon particulier du réseau et on va regarder tous les gens qui passent par ce tronçon de réseau. On va regarder avant et après et on voit bien par exemple sur les tronçons d'accès qu'il y a des vraies différences de gens qui passent sur ce tronçon. Donc on a bien un bilan qui est fait de plus et de moins.

Michel LABROUSSE

Je voulais simplement compléter sur deux points. Pour répondre complètement à la demande de Monsieur et je sais qu'il y a une demande qui est formulée par d'autres personnes, je prends l'engagement de déposer auprès de la CPDP des schémas des échangeurs avec l'indication des flux entrants et sortants. Cela est pour vous éviter de faire un travail fastidieux de lecture des cartes et de déduction. Ça, c'est pour faciliter l'échange de l'information et vous la mettre le plus simplement possible à votre disposition. Je prends cet engagement.

Monsieur André est intervenu aussi pour appeler une réponse que le maître d'ouvrage a rédigé en rappelant que si on veut un peu approfondir les choses, le diagnostic que l'on peut faire sur la situation actuelle est effectivement un peu plus complexe que le simple exposé, que la RN10 est le seul axe qui par le fait des choses à absorber l'ensemble du trafic. Lorsqu'on regarde les principes initiaux d'aménagement de la ville nouvelle et de l'ensemble des voies, principales et secondaires qui devaient la structurer et organiser des déplacements, il y avait des voies dites primaires de la ville nouvelle qui pour certaines, n'ont pas été réalisées. Il a été question de R12 souvent dans nos échanges, voie qui n'a pas été reliée à la RN10 pour différentes raisons dont qui ne joue pas un ensemble de rôles. Mais c'est également le cas pour la voie dite S12 qui, elle aussi, était une voie parallèle à la RN10 qui pourrait aussi avoir certaines fonctions. Les explications sont très complexes, c'était un peu la nature de la réponse que nous avons faite en expliquant qu'effectivement, il y avait un ensemble de causes qui pouvaient expliquer le diagnostic actuel.

Monsieur CHAPUIS

Messieurs les experts je vous trouve un peu timide. L'autoroute, c'est dans dix ans, quinze ans, vingt ans et à cette époque quid de l'effet de serre, quid du prix du pétrole, quid des transports en commun, on va continuer comme ça à se traîner des transports en commun qui ne vont pas marcher ? Bon allez un peu d'imagination Messieurs les experts !

Jean-Pierre DUPORT

Quel est celui des experts qui a le plus imagination ? Ils en ont tous et ils sont modestes.

De la salle

Vous êtes gentils de me laisser la parole. Je dis simplement qu'à l'heure actuelle, on est sur le moteur à hydrogène et qu'en 2000 je ne sais pas combien, moi j'aurais 101 ans. Qu'est-ce que j'en aurai à foutre de tous ces discours ? Je vis depuis 42 ans au bord de la nationale 10. L'autre jour, j'ai passé une radiographie et ils m'ont trouvé des poumons de 20 ans. Alors il faut arrêter avec la pollution ! Il faut penser à l'avenir de nos enfants. Nous avons des savants qui ont des cartes que l'on ne comprend pas mais comme le disait le Monsieur tout à l'heure au sujet de Total, cela les fait « chier » parce qu'ils vont bouffer leur pognon, leurs actions les uns et les autres et cela, on n'en sortira pas. Pour l'avenir, nos savants dans leurs cartons sortent le moteur à hydrogène, c'est la voiture du futur, pas de pollution, pas de bruit. C'est impeccable. Il y a 1 000 trucs à sortir. En France, si vous avez une innovation, il faut payer des droits pour pouvoir conserver cette intelligence française et cela coûte très cher. J'ai trouvé un moyen d'économiser des économies d'énergie avec les polyuréthanes. Il y a des grandes maisons pour ne citer que Shell qui m'a racheté mon brevet mais qu'elle a mis de côté parce que cela leur ferait trop de tort parce qu'elle ne vendrait plus. En France, on crève de toutes ces magouilles au lieu d'être des francs gaulois. Faites l'avenir comme on le veut, pas d'histoires. Franchement donnons du bonheur à nos enfants, il y en a marre.

Jean-Pierre DUPORT

En tout cas, nous sommes contents que vous ayez vos poumons de vingt ans, cela me paraît être un point important. Je voudrais passer la parole à Monsieur Mars pour quelques minutes.

Roger MARS DELTA

Merci, je n'abuserai pas. Je suis un habitant des Essarts-le-Roi rassurez-vous, je ne suis pas un élu, je ne suis rien du tout. Non, je ne suis pas agriculteur. J'aimerais revenir à la première présentation, aujourd'hui c'est l'entrée en matière. C'est un document qui est de source DATAR, c'est-à-dire la Délégation à l'Engagement du Territoire et de l'Aménagement Régional. Voilà ce qu'ils proposent, c'est-à-dire surtout de ne pas faire cela. Beaucoup de systèmes de transports internationaux et nationaux convergent vers Paris quel qu'en soit le mode, voies ferrées, routières ou aériennes. Pendant longtemps, ils ont contribué à l'essor de la région Île-de-France mais aujourd'hui, ils sont devenus de lourds handicaps pour les dépassements internes de l'agglomération parisienne en raison du cumul et de l'augmentation des trafics nationaux, internationaux et locaux. Longtemps, cela a été le schéma qui, aujourd'hui, est actif et que surtout la DATAR dit qu'il ne faut pas faire. 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 sur la même nationale 10. A ses extrémités, ce projet engendrerait deux entonnoirs routiers créateurs de gigantesques encombrements.

Ici, au nord du projet, dans le sens province/Paris l'A12 actuellement supporterait l'addition des trafics et des voies de la RN10 que je vais essayer de vous situer. Voilà cette voie normalement sur l'A12 et on parle de conjonction aujourd'hui, de différents trafics. On parle ici de la nationale 12, ici de l'A286 et on parle aujourd'hui de l'A104. Du moins demain on parlera de l'A104 dans le trajet qui est prévu ici en suivant cette route qui rejoint le plateau. Ici, il y a donc la nationale 10 et le prolongement de l'A12. Soit au total neuf voies qui vont fusionner dans les quatre puis dans les trois voies de l'A12 entre Bois-d'Arcy et Rocquencourt. Au comptage de 2004, on constate 125 665 véhicules/jour sur ce tronçon qui est déjà saturé tous les jours aux heures de pointe et aux départs et retours de semaine. Quant à l'A13, elle devra cumuler à terme de transit de trois autoroutes A13, A12 et le prolongements de l'A104, la Francilienne. C'est ici que devra se cumuler la Francilienne qui est prévue pour passer sur l'A12 et passer ici sur l'A13. Là, nous en sommes à 126 000 véhicules/jour aujourd'hui sur lesquels on devra rajouter la circulation prévisionnelle supplémentaire 50 000 véhicules/jour plus la Francilienne qui a été estimée à 65 000 véhicules/jour.

Demain les prévisions de trafics estimés par la DDE avec le projet de prolongement de l'A12 prévoient donc une hausse de 50 000 véhicules/jour sans comptabiliser l'A104. Ce cumul amplifierait la situation actuelle déjà limite, pour créer un énorme bouchon digne d'un titre européen. Quant à l'A104, circuit d'échange et de transit sans flux internes, aujourd'hui canalisés vers l'A12 sont évalués actuellement à 65 000 véhicules/jour. La somme de ces trafics sur l'A12 se comptabilise donc à 241 000 véhicules/jour. Cette concentration de véhicules en ce point est impossible à écouler même avec une voie supplémentaire ajoutée sur l'A13 aujourd'hui saturée.

Une succincte analyse du plan régional montre plusieurs voies de délestage d'ailleurs annoncées par certaines associations locales. Je ferai allusion à deux associations. Il s'agit de CESAM RD 30 et celles d'un collectif qui milite pour l'aménagement de la RN10. L'A104 emprunterait au niveau de Bois-d'Arcy la RN12 qui est dans son prolongement pour retrouver à quelques mètres la RD30. Alors ces associations, aujourd'hui, ont beaucoup de craintes. C'est que ceux qui vont aller vers l'A13 choisissent un autre chemin, c'est-à-dire le prolongement de la nationale 12 ici et prendre la RD30 qui mènerait aussi à l'A13. Ce qui veut dire que c'est une voie de dégagement. Aujourd'hui les associations sont particulièrement troublées par ce flux qui est très important et impossible à

écouler donc il va falloir qu'ils trouvent un autre cheminement et un des deux sera obligé d'œuvrer en ce sens.

L'A104 emprunterait au niveau de Bois-d'Arcy la RN12 qui est dans le prolongement pour retrouver à quelque kilomètres la RD30. Aujourd'hui, cette RD30 est à 28 704 véhicules/jour. Ce trajet contourne complètement le triangle de Rocquencourt pour croiser l'A13 parce qu'il va bien falloir trouver une solution. Quand on est à 241 000 véhicules/jour, on va être obligé de trouver une solution.

On va passer à la partie sud. On se trouve maintenant au niveau des Essarts-le-Roi. On voit cette boucle de l'A12 qui se trouve ici et là, la RN10 avec le Perray-en-Yvelines. Là, encore une fois, il va certainement se passer quelque chose d'assez difficile à résorber surtout qu'il y a une voie qui est prévue aussi dont on ne parle pas, il s'agit de l'ancienne A88. Au sud de cette étude, dans le sens Paris/province, un autre entonnoir se formerait sur la commune des Essarts-le-Roi. On comptabiliserait une équivalence de huit voies de la RN10, de l'A191, de la future liaison RN12 /A12 et le prolongement de l'A12 soit 126 000 véhicules/jour qui devraient s'engager dans les deux voies du Perray-en-Yvelines qui supportent difficilement aujourd'hui un trafic journalier de 46 695 véhicules. Cela est de l'arithmétique, quand vous prenez les 100 000 véhicules, les 20 000 qui sont arrivés ici, les 6991, vous allez vous retrouver ici avec 126 000 véhicules/jour, je suis navré. Si vous savez compter Monsieur vous aurez ici, demain, un problème encore à résoudre.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. J'ai quelqu'un qui m'a demandé la parole depuis longtemps et ensuite, on va s'acheminer vers la conclusion parce qu'il est 10 heures 55.

Daniel GORON

Je suis président du collectif A12 contre les nuisances de l'A12 et de la RN12. J'habite à Bois-d'Arcy. Je vais poser une question que j'ai déjà posée deux fois sans succès. Etant donné que j'ai fait une étude demandée par Monsieur le Maire de Bois-d'Arcy, Conseiller général, nous avons proposé des solutions aux nuisances que nous procure l'A12, le bruit, la pollution. La pollution on a du mal à la vérifier naturellement mais on sait qu'elle existe. Quant au bruit, on en profite pleinement. Je dois faire remarquer que notre nationale 12 supporte un trafic bien supérieur que la nationale 10 au niveau de Trappes. Nous avons donc fait une étude sur le bruit et sur les moyens de pallier cette nuisance considérable. Il semblerait que les murs antibruit ne soient qu'un palliatif. On sait très bien que même les murs modernes, nous avons des études parfaites sur ce sujet, ne protègent que jusqu'à hauteur d'un étage et demi voire deux étages. Et les riverains de la N12 à Bois-d'Arcy subissent donc des nuisances considérables. Ma question est la suivante aux personnels de la DDE : quelle protection offrent-ils aux riverains des autoroutes et des voies rapides, étant donné que je dénie tout de suite le palliatif qui consiste à mettre des murs antibruit ? Je sais que cela coûte beaucoup moins cher, c'est évident mais cela n'est pas suffisant. Alors ma conclusion, c'est la couverture. C'est la seule protection que nous puissions avoir. Et si on le fait à Vélizy, comment va le faire, puisqu'il existe maintenant des modes de couvertures qui sont beaucoup moins onéreux que ceux que nous avons sur l'A12, pourquoi la DDE ne ferait-elle pas cela parce que si les gens de Trappes subissent des nuisances considérables, nous les plaignons beaucoup, bien entendu et c'est difficile de faire autrement ? J'ai constaté il y a peu de temps, j'étais chez Monsieur Malandin que les gens de l'autre

côté de l'A10 n'ont même pas un misérable mur antibruit. Comment se fait-il que ces pauvres gens subissent ces contraintes-là depuis si longtemps ?

Jean-Pierre DUPORT

Je vais passer la parole à Madame, ensuite à Monsieur Vandeval. Ensuite, nous allons devoir arrêter, Monsieur Baudoin vous avez déjà posé deux questions. Il y a des questions écrites par ailleurs, la CPDP y répondra, je sais que comme toute CPDP et je crois que comme tout débat, il doit y avoir une conclusion. Ensuite, je passerai la parole aux experts pour une dernière intervention et ensuite au maître d'ouvrage..

Françoise PELISSOLO, PAMPA 12, Maurepas

Il m'est apparu que j'avais une intuition depuis longtemps que je n'arrivais pas à formuler et à revoir un des schémas que l'on a montré tout à l'heure, je me rends compte qu'il y a des définitions qu'on ne se représentent pas bien. A propos du transit, à propos de la circulation interne et des échanges, on a tout un tas de circulations qui ne sont pas désignées. C'est ce qu'on retrouve dans le haut et orange du petit schéma que l'on a vu tout à l'heure, elles ne sont pas définies parce que ce n'est pas du travail, ce n'est pas du loisir. Et c'est je crois assez important sur notre agglomération, qui a déjà été analysée par des tas de sociologue, c'est la vie associative. Les associations, ce n'est pas seulement celles qui se battent contre le prolongement de l'autoroute A12. Il y a des centaines d'associations sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de ses environs. Cela représente des populations qui ne vont pas au travail, elles ne sont pas rémunérées mais qui ont une activité souvent intense, à des horaires qui sont souvent les heures creuses des transports en commun. Et des gens qui utilisent donc leur voiture s'ils en ont parce que quoi qu'on ait dit, tout le monde n'a pas une voiture et on peut se mettre à plusieurs d'une association dans la même voiture pour se déplacer. Alors le déplacement, je n'avais pas compris que les zones qu'on nous montrait avec ces trois flèches allaient de Versailles à Rambouillet. Or cela représente une distance quand même assez importante et on peut avoir dans une association, un soir, à aller de Rambouillet jusqu'à Versailles ou même le nord des Yvelines donc en prenant l'autoroute. Et cela fait beaucoup de gens qui se déplacent qui ne pourraient pas prendre les transports en commun. Il y a des tas d'itinéraires qui ne sont pas du tout desservis surtout à des heures pareilles. Donc est-ce que cela est compté ? Est-ce que cela représente quelque chose ? Est-ce qu'on a eu l'idée de mesurer ? Et est-ce que cela ne peut pas être remplacé par des transports en commun ? Je voudrais aussi remercier Monsieur le Professeur Dupuy pour l'allusion qu'il a faite. Moi féministe ou sensée l'être, qu'il est fait allusion à ces jeunes femmes qui vieilliront mais qui sont sans emploi actuellement, qui ont besoin d'une voiture mais qui n'ont pas de voiture. Quand on se rappelle que la majorité des chômeurs, la majorité des précaires, ce sont des femmes justement.

Jean-Pierre DUPORT

Monsieur Vandewalle ensuite je passerai la parole au maître d'ouvrage pour une dernière intervention et aux experts. Je suis désolé mais on ne va pas continuer jusqu'à point d'heures. Vous aurez l'occasion de reposer vos questions par écrit et de participer au dernier débat organisé par la CPDP.

Yves VANDEWALLE, Maire de Lévis St Nom, Président du PNR

Nous aurions dû compter le temps de parole de chacun des élus, je crois que l'expérience aurait été intéressante. Que je sache, si l'on comptabilisait le temps de parole des élus de la ville nouvelle face à l'ensemble des élus que je représente et qui interviennent peu, très franchement, on est loin du tiers croyez-moi. Mais je crois que ce n'est pas le débat. Je n'avais pas prévu de prendre la parole ce soir d'ailleurs en respectant la règle que rappelle régulièrement le Président de la Commission.

Jean-Pierre DUPORT

Mais je crois que vous avez sollicité ce débat ?

Yves VANDEWALLE

C'est tout à fait exact et je vous en remercie. Je remercie le Président de la Commission, je vous remercie et je remercie les experts pour cette réunion. On m'a laissé entendre que je devais essayer d'en tirer quelques conclusions. De ce que j'ai entendu des experts, je note d'abord qu'il y a un certain nombre d'interrogations sur l'évolution de la demande. J'ai bien noté que les experts, en fait dans leurs exposés et je crois que c'est naturel et qu'on ne peut pas leur en vouloir, ont surtout posé plus de questions qu'apporter des réponses. Et compte tenu du temps qui leur était imparti et des moyens qu'ils avaient dans les mains, je comprends tout à fait cela.

En ce qui concerne l'évolution de la demande, j'observe que l'un des experts a relevé ce qu'assez curieusement personne n'évoque en général, c'est qu'il y a une baisse du trafic sur la route nationale 10 depuis 2000, très exactement. Il s'agit des comptages de la DDE et ce n'est pas moi qui les fais. Il y a également une baisse du trafic sur le réseau routier départemental qui est de l'ordre de 1 %. Ce sont les comptages de véhicules mais peu importe, vous lirez les comptes, ces Messieurs qui sont derrière moi ont des comptes officiels. Je noterai qu'il y a une interrogation en revanche sur les facteurs de cette baisse et notamment, comme cela fait cinq ans, on pourrait se demander pourquoi pas dix ans ou quinze ans. Manifestement, en revanche, les projections que l'on a de manière générale tendent à montrer qu'il devrait y avoir quand même une certaine augmentation du trafic. En tout cas, là, il y a au minimum des points à éclaircir. Pourquoi y a-t-il cette baisse depuis plusieurs années ? Est-elle durable ? Quels en sont les facteurs ?

Le deuxième facteur toujours sur l'évolution de la demande qui a été évoqué, il y a des facteurs très objectifs, a été évoqué assez longuement l'opération d'intérêt national de Saclay qui devrait avoir un impact assez fort. En revanche, il aurait été intéressant et il sera intéressant je pense, d'examiner quelles seront les conséquences des transformations majeures que prépare la région Île-de-France avec le nouveau schéma directeur et notamment, qui devrait donner un coup de frein, est extrêmement fort à l'urbanisation en grande couronne, au profit d'une densification de la petite couronne. Voilà pour l'évolution de la demande.

A partir de là, cela conduit à s'interroger sur les fonctions de l'A12. On nous a toujours présenté, depuis trente ans, le projet de l'autoroute A12 comme un contournement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines pour délester la RN10 de son trafic. Ce qui m'a frappé depuis le début de ce débat, c'est qu'en réalité, cette autoroute a, semble-t-il et c'est beaucoup plus important que le contournement de la RN10, des fonctions de dessertes régionales nationales. Et j'observe qu'au moins deux des quatre experts qui se sont prononcés ce soir, ont lourdement insisté sur la nécessité

d'intégrer l'A12 dans l'ensemble du système routier de la région de telle sorte que l'on comprenne exactement où on va.

C'est notamment important sur les échangeurs. Je n'en prendrai qu'un exemple. Si on prend par exemple l'échangeur qui est prévu sur la RD58 au Mesnil-Saint-Denis. On nous a présenté quelques dessins. Je ferai simplement observer à la DDE qu'actuellement, le centre du Mesnil est totalement saturé et par conséquent, amener le trafic sur la RD58 à la hauteur de l'étang des Noës ne va pas régler les problèmes dans le centre du Mesnil-Saint-Denis. Il faudra donc certainement prévoir des bretelles qui raccorderont directement l'échangeur aux RD58 et RD13, donc avec une augmentation du trafic. Et de l'autre côté, j'observe et cela figure d'ailleurs noir sur blanc dans le dossier du maître d'ouvrage que la DDE, elle-même, soulève le fait que cet échangeur de la RD58 devra desservir évidemment la zone de Trappes mais aussi, assurer une jonction vers le nord de la vie nouvelle. Ce qui suppose que l'on achève la liaison R12 sinon cet échangeur est un non-sens.

Mais Madame, lisez ! C'est écrit noir sur blanc dans le dossier du maître d'ouvrage. Ce n'est pas moi qui l'ai inventé. Chacun peut lire les documents comme moi ! Ensuite, je voudrais dire un mot simplement et je m'arrêterai là pour ne pas être trop long sur les coûts. J'entends régulièrement dire que le tracé par le Pommeret est le moins cher. D'abord je me permettrai de faire observer très gentiment à Monsieur Beuthe que si on fait le contournement de l'A12, il faut aussi y ajouter les dépenses qui seront nécessaires pour aménager la route nationale 10 pour faire des coûts complets. Je ferai aussi observer et je tiens à le dire au moins une fois, Monsieur je crois franchement être très courtois dans les débats. On m'y voit souvent et en général, je n'interromps pas beaucoup. Et je trouve assez cynique, je pèse bien mes mots, je trouve même totalement cynique, l'argument qui consiste à dire : « *Il n'y a qu'à réaliser le tracé 3C. c'est le moins cher* ». Tant pis, peu importe, cela ne coûte pas cher, on passe par là, tant pis pour les populations riveraines. Je trouve cela totalement cynique. Et d'autre part, je rappelle également qu'en ce qui concerne l'évaluation des coûts, il y a tous les coups d'externalité qui sont à prendre en compte. Et je précise sur ce point que je n'ai jamais défendu un aménagement autoroutier de la route nationale 10. Vous ne trouverez jamais un mot de ce type et on a toujours souhaité au contraire que l'on recherche des aménagements sur la route nationale 10 qui soient des aménagements en souterrain.

Jean-Pierre DUPORT

Monsieur Labrousse, Monsieur Bertrand, est-ce que vous voulez rajouter quelque chose ?

Michel LABROUSSE

Je vais simplement faire une intervention conclusive. Les questions de trafics, vous l'avez sans doute vu ce soir peut-être encore plus que les autres soirs, est une affaire complexe et ce n'est pas non plus une science exacte. Ce que nous allons poursuivre de faire, c'est de compléter tous les éléments en essayant de vous les expliquer le plus simplement possible. Nous l'avons déjà fait en versant un document de synthèse complémentaire sur les trafics. Tout à l'heure, j'ai pris l'engagement, si la CPDP est d'accord, de vous communiquer un document qui fasse également une synthèse sur les flux entrants et sortants dans les échangeurs parce que j'ai le sentiment que c'est une question importante. J'aurais également envie, si la CPDP est d'accord, de répondre complètement à des questions qui ont été posées, que l'on n'a pas pu développer ici par oral, notamment la réponse à Monsieur Mars. Rappelons-nous qu'il avait fait une intervention lors d'une précédente réunion sur le thème de l'entonnoir, il l'a rappelé. Et moi, j'aurai à cœur de pouvoir lui

faire une réponse écrite et qui présente une contre-argumentation et que chacun puisse disposer des éléments de réponse.

J'aimerais également même si l'intervention de Monsieur (*inaudible*) pouvait prêter à sourire tout à l'heure, apporter des éléments sur ce que sont aujourd'hui les visions du Ministère des Transports sur l'utilisation progressive des solutions alternatives aux carburants aux types de véhicules. Je pense que cela peut contribuer. Et je pense également à l'intervention de Monsieur Goron parce qu'il est un fidèle de nos réunions de Débat Public mais il écrit aussi régulièrement à la DDE pour rappeler notre attention sur les problèmes de nuisances de la RN12. Donc je ferai également, si la CPDP est d'accord, une réponse qui confirme des éléments de réponse que j'ai déjà fait par le passé, qui explique les priorités dans le traitement des points noirs, bruits en Île-de-France pour les infrastructures routières.

Voilà très rapidement ce que je voulais dire en propos conclusif en remerciant, moi aussi, au nom de l'équipe du maître d'ouvrage, le travail qui a été fait par les experts.

Jean-Pierre DUPORT

Merci. Est-ce que l'un des quatre experts souhaitent ajouter un mot ? Bien, je vous remercie beaucoup de votre patience. Et excusez-moi d'avoir été certainement un médiocre animateur. Je vous remercie de votre patience parce que j'ai connu des débats plus houleux. Et notamment, pour tout vous dire, lorsqu'on a affaire à des viticulteurs. Je ne sais pas pourquoi mais... Donc je tiens à vous remercier. Je ne vais pas tirer de conclusions mais je voulais juste vous dire une chose peut-être en fonction de mon passé d'ancien Préfet de la région Île-de-France. Je pense et je le dis en direction de la CPDP qu'il y a une remarque importante. Je l'ai reprise tout à l'heure et je n'ai pas été complètement, totalement satisfait par les réponses mais ce n'était pas l'objet du débat. C'était l'articulation entre les choix qui seront faits et les projets d'aménagement urbain. Je crois qu'une infrastructure routière n'est pas une finalité en soi, elle est un outil par rapport à une stratégie de développement. Et je pense que ce qui est important et ce qui doit être fait, c'est quels sont les projets urbains dans l'ensemble de cette partie de la région d'Île-de-France. Vous avez beaucoup insisté sur l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Comme j'ai un peu de responsabilité dans le lancement de cette réflexion puisque je crois être le premier à avoir lancé cette réflexion avec le Président du Conseil Régional et avec les deux Présidents de Conseils Généraux avec Frank Borotra à l'époque et avec Michel Berson. J'y attache beaucoup d'importance. De même que j'attache beaucoup d'importance à tout ce qui est lié à la requalification de ce secteur et bien évidemment, de tout ce qui est le long de la route actuellement, la RN10 qui est vraiment un élément tout à fait essentiel. Je pense que c'est le projet urbain qui doit fixer et déterminer les choix plus que des problèmes uniquement techniques. J'espère que l'on trouvera une solution qui ne sera certainement pas consensuelle mais qui réunira, je l'espère, la plus large majorité. Bonne chance en tout cas à la CPDP et bonne chance surtout à cette partie de l'île de France parce que c'est son avenir qui est en train de se jouer.

Gilbert CARRERE

Mesdames et Messieurs je voudrais d'abord remercier le Préfet Jean-Pierre Duport. Je n'ose pas dire mon cher collègue parce qu'on nous soupçonnerait de complicité, qui a conduit ce débat avec l'autorité et la dépendance d'esprit qu'on lui connaissait déjà. Je voudrais remercier les experts qui sont venus, qui je crois nous ont beaucoup apporté. Je voudrais remercier aussi, je ne le fais pas très

souvent, la maîtrise d'ouvrage qui a été éloquente à sa manière aussi et puis vous tous et vous toutes qui êtes intervenus dans ce débat dont je rappelle qu'il ne pouvait pas être conclusif contrairement à ce que dit Monsieur Labrousse. Il est une étape supplémentaire dans la recherche d'un certain nombre d'approches de la solution. En tout cas aujourd'hui, il s'agissait de savoir vers quoi allait le trafic à l'échéance de 2020. Il appartient à partir de ce qui a été dit à chacun de vous d'essayer de faire sa réflexion car ce Débat Public, c'est un débat de réflexion dans lequel, finalement, rien n'est tout à fait monolithique. Il y a des choses qui évoluent et je pense que cette réunion, ce soir, qui a été à la fois sérieuse et effervescente, les deux, cette réunion fera avancer ce genre de réflexions avant que nous n'en terminions le 16 juin comme chacun le sait. Je voudrais vous remercier toutes et tous car ce débat a été assez austère, je dois le dire et vous l'avez tous très bien suivi. Je crois que ceci était intéressant et me permet au nom de la Commission de vous en remercier très vivement et de vous dire, rendez-vous jeudi prochain à la Verrière pour un débat qui concernera d'une façon assez concrète, et qui sera une question assez explosive aussi, la gestion des travaux et des nuisances dans l'hypothèse où cette éventuelle autoroute prendrait forme. Une des hypothèses quel que soit d'ailleurs le tracé, nuisances et travaux vont, me semble-t-il, de pair. Chacun aura à dire un peu ce qu'il en pense. Mesdames et Messieurs à jeudi si vous le voulez bien. Merci encore à la commune de Coignières et bonne soirée.

Index

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

Euravia	29	Monsieur Larsud	29
Jean-Claude ROLAND	28	Monsieur Malandin.....	36
Madame BEYOU	26	Professeur Bossir	3
Karine BENOIT-CARIOU	12	Professeur Zoumkader	10
Monsieur Bony.....	21, 22	RAC	21
Daniel GORON.....	35	Yoan PAGE	30
Gille PETITJEANOT.....	12		