



CONTRIBUTION COMPLEMENTAIRE

INTERVENTION DE M. Patrick DEVERGIES

Vice-Président de la Chambre de commerce et d'industrie
de Versailles Val d'Oise Yvelines

Mardi 25 avril 2006 à Elancourt

Thème : L'A 12 dans les déplacements franciliens

Mesdames et Messieurs les élus.....

Nous le savons tous, les besoins en terme de déplacements vont croissants, particulièrement en grande couronne, où le nombre de trajets a doublé de 1976 à 2001, du fait essentiellement de l'augmentation de la population. Ils vont continuer à croître. Regardons la réalité en face, nos concitoyens seront toujours nombreux à s'éloigner, pour trouver des logements plus spacieux à des prix abordables dans un environnement plus verdoyant.

Quelle est la place du prolongement de l'A 12 dans les déplacements franciliens ?

Elle est essentielle et je vais tenter d'expliquer le point de vue de la CCIV.

Pour faciliter cette présentation, j'analyserai successivement les transports du fret, puis les déplacements individuels et collectifs (qu'ils soient professionnels ou personnels).

FRET : En solutions alternatives à l'autoroute, pour le transport des matières premières et des produits finis, il est courant aujourd'hui de proposer des modes connus, anciens, mais progressivement abandonnés :

- la voie fluviale,
- la voie ferrée.

Dans le secteur de Saint Quentin-en-Yvelines, la voie fluviale est bien sûr hors sujet, mais j'observe toutefois, de ce point de vue, que ni la Région ni l'Etat ne se

précipitent pour s'engager sur un projet indispensable , notamment pour les entreprises du BTP, et réclamé par la CRCI Paris Ile de France : la liaison Seine/Nord Europe à grand gabarit, pour lutter contre la concurrence des grands ports européens (Anvers, Amsterdam, Hambourg).

Le Rail : est une très ancienne tradition à Saint-Quentin-en-Yvelines, plus précisément à Trappes. Une des plus grandes gares de triage de France d'après guerre, aujourd'hui, des faisceaux vides !

2 zones d'activités, celle de La Verrière et celle de Trappes-Elancourt sont raccordées. Nous savons qu'Eurovia utilise beaucoup son raccordement (qui disparaîtrait si le tracé 2A' était retenu).

Nous n'avons pas de chiffres précis concernant l'autre zone mais on ne voit pas beaucoup de train circuler. Ce constat résulte :

- des changements fondamentaux des processus de production/livraison,
- de l'inadaptation des services proposés en matière de performance.

Le constat est là. Sur la zone d'activités concernée par le débat, plus de 95 % du fret transite par la route.

Aucun changement de politique dans ce domaine ne saurait, même à long terme, inverser cette tendance.

C'est dire que le prolongement de l'A12 est essentiel.

Considérons maintenant les déplacements individuels et collectifs dans la zone d'étude élargie.

- L'analyse de la DDE fait état de 14 % des déplacements effectués en transports en commun (je crois me souvenir qu'il y a 20 ans, ce pourcentage était plus important).
Pendant cette période, seule a été réalisée la liaison Saint-Quentin/ La Défense qui s'arrête à La Verrière oubliant : Coignières et les Essarts.
- Les liaisons vers Montparnasse sont plus lentes qu'il y a 20 ans, malgré le transfert d'une partie du trafic grandes lignes vers les lignes TER ouest.
- Les salariés issus du bassin d'Eure-et-Loire doivent toujours changer de train à Rambouillet malgré les promesses de la SNCF.
- La ligne C du RER a une régularité « jugée préoccupante » nous dit le dossier du débat.
- Pour mémoire le projet Eole devait relier Chelles et Saint-Quentin. Il est arrêté à Saint-Lazare. Les Jeux Olympiques de 2012 auraient pu relancer ce projet, mais maintenant qu'advient-il ??
L'accès aux gares est difficile, les transports en commun étant soumis aux aléas du trafic de la RN10.

- Découragés par le circuit matinal domicile-école-gare-travail, beaucoup de Saint-Quentinois renoncent aux transports en commun et prennent leurs voitures.
Là aussi une politique de transports en commun aussi dynamique fusse-t-elle ne guérira pas la RN 10.
Dans l'immédiat une seule solution : prolonger l'autoroute A12 puis requalifier la RN 10 et améliorer le maillage des voiries secondaires vers les gares et les échangeurs.
- Pour les 4 400 entreprises de la zone d'étude de l'A 12, qui génère des flux importants (100 000 salariés), le prolongement de l'A 12 est vital.
- Pour les développements économiques futurs, il serait bon de penser dès maintenant aux moyens de transports nécessaires aux pôles de compétitivité (MOV'EO en particulier) mais aussi aux constructions de logements annoncés par la Communauté Urbaine, par le Conseil Général et le Conseil Régional.
- Ne faut-il pas réaliser les infrastructures avant les constructions, orientant ainsi, les choix des industriels et des lotisseurs ?
- Les infrastructures de transport doivent répondre à des demandes de mobilité de plus en plus importantes. Or, le réseau de transport en commun se trouve en inadéquation avec l'évolution de cette mobilité. Essentiellement radial, il forme un réseau dense dont le maillage pourrait être amélioré en particulier grâce à des tangentiels. De même, le réseau routier souffre d'une congestion de plus en plus préoccupante en raison de la capacité insuffisante et de l'absence de barreaux de raccordement.
- Plutôt que d'opposer la voiture aux transports collectifs, et pour le fret, la route au fer et aux voies navigables, il est préférable de développer leur complémentarité. Nous serons amenés de plus en plus à combiner plusieurs modes de transports.

C'est pourquoi dans le cadre du prochain SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Yvelines Val d'Oise demande :

- La réalisation de transport en commun notamment par la réalisation de la tangentielle ouest,
- Le développement de la multimodalité

Mais aussi, demande :

- la réalisation urgente d'un certain nombre d'infrastructures routières pour résorber les 10 points noirs routiers recensés en Ile-de-France par la CRCI. Parmi elles, figure le prolongement de l'A 12, équipement essentiel pour :
 - désengorger la RN 10 et faciliter les déplacements dans la zone d'étude,
 - écouler le trafic de transit vers l'A 10 et l'A 11 pour délester le réseau de voiries secondaires.
 - Par ailleurs, fluidifier les échanges, assure le maintien des entreprises et des emplois du territoire.

Le prolongement de l'autoroute A 12 est essentiel pour une amélioration significative de la circulation dans le sud de notre département. Il permettra en outre de requalifier la RN 10, d'améliorer la sécurité, de faciliter l'accès aux résidences, aux industries, aux commerces et aux gares.

J'ai peut être été un peu long, mais le thème ne peut pas se traiter en quelques minutes.

Je vous remercie de m'avoir écouté.