

# Audition publique du 25 mars 2006

*Gilbert Carrère, Président de la CPDP*  
*Elizabeth Pelekhine, Membre de la CPDP*  
*Francis Beaucire, Membre de la CPDP*  
*Pierre-Gérard Merlette, Membre de la CPDP*

*Michel Labrousse, Directeur-adjoint de la DDE des Yvelines*  
*François Bertrand, Responsable des études du pôle déplacement, DREIF*

*Pierre Merlin, Professeur émérite à la Sorbonne*  
*Daniel Mouranche, Vice-président de l'AUT Ile de France*  
*Bernard Chainaux, Directeur régional de RFF Ile de France*  
*Alain Le Vot, Vice-président de la Commission transport-circulation de la CASQY*  
*Philippe Marguerit, Président du CODESQY*

## **Introduction**

**Gilbert CARRERE**  
**Président de la commission**

Nous nous excusons pour les personnes qui n'ont pas pu assister à la réunion précédente. Sachez que toutes les questions seront admissibles car l'esprit du débat public est d'approfondir les sujets. Nous respectons par ailleurs le principe d'équivalence : chacun aura le droit au même titre de poser des questions. Si vous n'êtes pas satisfaits de nos réponses, vous pourrez vous adresser à la Commission du débat public. La Commission particulière n'a pas vocation à prendre parti : son rôle est de prendre part des positions des diverses parties et d'en rédiger un compte-rendu. La réunion de ce jour est une audition publique et non une réunion publique. Nous avons eu l'idée de mettre face à face les maîtres d'ouvrages et diverses personnalités qui conduiront les premiers à préciser certains aspects du projet. Bien entendu, vous pourrez poser vos propres questions.

Nous allons réfléchir ensemble au schéma de déplacement à l'horizon 2020. Nous réfléchirons à la part des transports en commun (la SNCF notamment), de la circulation routière et des autres modes de circulation. Le simple fait que les escaliers mécaniques de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ne fonctionne pas illustre la complexité des responsabilités de la SNCF, de la Région et autres partenaires, et débouche sur une question plus profonde : comment les transports fonctionneront-ils en 2020 ?

Vous avez déjà posé un certain nombre de questions lors de la précédente réunion, qui soulèvent différents enjeux :

- la ponctualité des trains ;
- le développement du ferroutage ;
- le morcellement du territoire par un prolongement de l'A12 ;
- l'ouverture de lignes de transport écologiques ;
- les dessertes routières latérales.

## **Perspectives de réseau routier à l'horizon 2020**

**Michel LABROUSSE**

**Chef de projet**

**Directeur-adjoint départemental de l'Équipement des Yvelines**

L'étude du prolongement de l'autoroute A12 prend en compte des projections démographiques et économiques à l'horizon 2020. Nous avons simulé le trafic compte tenu de ces projections et du réseau routier probable en 2020. Certaines infrastructures sont en cours de réalisation, voire au stade de l'étude.

Nous avons par ailleurs bâti une prévision de développement des transports en commun ferrés. Un projet de transport en commun en site propre peut contribuer à l'amélioration des transports sur le secteur, en complément des réseaux de bus. Pour l'ouest des Yvelines, nous avons prévu le prolongement de la grande ceinture Ouest en direction du sud, afin d'organiser une correspondance à Saint-Cyr avec le réseau Paris-Montparnasse-RER C.

## **La croissance démographique et économique**

**François BERTRAND**

**Responsable des études du pôle déplacement DREIF**

Nous avons utilisé des projections de l'INSEE pour prévoir la démographie de l'Ile-de-France en 2020. Nous avons opté pour un scénario central, en prolongation des tendances actuelles. Selon ce scénario, d'ici 2020, la région Ile-de-France gagnerait 850 000 habitants. Nous évaluons la progression de l'emploi à 225 000 unités à ce même horizon.

Nous avons utilisé ce scénario pour prévoir les déplacements au sein du territoire, à partir notamment des documents locaux d'urbanisme. Nous pensons que la population devrait davantage se maintenir autour des pôles d'emploi que sont Versailles et Saint-Quentin. Nous prévoyons une progression du nombre de déplacement de l'ordre de 1 % par an. Cette augmentation serait plus forte dans les régions périphériques. Le trafic croîtrait au rythme de 1,4 % par an et les temps de trajet, de 2,7 % par an – du fait de la congestion de certains réseaux routiers.

## **Résumé des problématiques posées**

**Francis BEAUCIRE**

**Membre de la commission particulière du débat public A12**

Les questions posées portaient pour la plupart sur des mutations à long terme. Les problématiques de l'énergie et de la gouvernance territoriale (modes de mise en œuvre des politiques publiques) sont apparues dans le débat. D'ici 2020, nous devrions assister à un rééquilibrage entre le réseau routier, ultra-dominant, et les autres réseaux de transport.

## **Point de vue des parties prenantes**

### **.I Point de vue de la CODESQY**

**Philippe MARGUERIT, Président du CODESQY**

Le CODESQY n'a pas encore émis d'avis sur les choix de tracé. Un groupe de travail réfléchit depuis quelques années à la question du prolongement de l'A12. Le CODESQY comprend des représentants de toutes les communes autour de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'idéal à nos yeux serait d'éviter de construire un nouveau tronçon d'autoroute. Malheureusement, il apparaît que le trafic va continuer de croître autour de Saint-Quentin-en-Yvelines, une agglomération construite autour de la voiture. Les trafics risquent d'augmenter du fait de l'augmentation des prix de l'immobilier, qui pousse certains habitants à déménager en Eure-et-Loir. Le trafic atteint un niveau intolérable aux heures de pointe, ce qui appelle des prises de décision, par des projets immobiliers, des lignes de transport en commun, et des infrastructures routières supplémentaires. L'A104 apportera d'ailleurs sans doute du flux routier supplémentaire lorsqu'elle sera terminée.

## **.II Point de vue de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**

### **Alain LE VOT, Président de la Commission transport-circulation de la CASQY**

La politique de logement est capitale dans la mesure où elle peut infléchir la tendance de progression du trafic routier. Notre communauté d'agglomération a été la première en Ile-de-France à bâtir un PDU local, lequel s'intègre dans le PDU régional. Nous favorisons par ailleurs les transports en commun, sans cependant chercher à remplacer complètement l'automobile. Les transports en commun peuvent par ailleurs permettre à certains ménages d'économiser le coût d'une voiture. Le prix de l'énergie est une problématique à part entière ; j'ignore cependant quel sera l'impact d'une augmentation du prix du carburant sur les déplacements. J'ai lu dernièrement qu'il serait possible de concentrer de l'hydrogène dans des pastilles ; des modes de transport utilisant de nouvelles formes d'énergie pourront donc se développer. Après la construction du métro au début du siècle et du RER dans les années 1970, nous aurions besoin d'efforts de construction de nouvelles lignes de transport en commun de même ampleur.

### **Gilbert CARRERE**

Quelles sont les perspectives de développement du trafic poids-lourds ?

### **François BERTRAND**

Nous avons établi des scénarios de développement pour le trafic de transit (vu en hausse de 0,7 % par an), le trafic d'échange (vu en progression de 1,2 % par an) et le trafic interne (vu en baisse de 1 % par an).

### **Gilbert CARRERE**

Vos scénarios de déplacement tiennent-ils compte du vieillissement de la population ?

### **François BERTRAND**

Nous en avons tenu compte pour le développement de l'emploi mais nous n'avons pas pu mesurer l'effet du vieillissement de la population sur la mobilité.

## **.III Point de vue l'AUT**

### **Daniel MOURANCHE, Vice-président de l'AUT Ile-de-France**

Le plan Climat prévoit des objectifs ambitieux de diminution des rejets de gaz à effet de serre mais pour l'instant les mesures mises en œuvre sont largement insuffisantes (subvention à l'achat de véhicules propres, développement des bio-carburants, affichage de la consommation énergétique des véhicules dans les concessions automobiles).

L'intermodalité des transports collectifs (maillage et hiérarchisation des transports en commun), une notion essentielle à nos yeux, est encore largement insuffisante. Nous sommes convaincus qu'en 2020, la primauté du poids-lourds aura été remise en cause, et que nous verrons naître des plates-formes multi-modales entre les voies ferrées et la route. Enfin, grâce

au positionnement par satellite, il deviendra possible de gérer plus efficacement les trajets des poids-lourds.

## **Débat général**

### **De la salle**

Il est indiqué dans le projet que l'autoroute A12 permettra de décongestionner la RN10 et d'améliorer les conditions de vie des riverains et des usagers.

Le modèle utilisé par la Direction régionale de l'équipement me semble critiquable, à commencer par les prévisions de trafic routier. Le nouveau schéma directeur d'Ile-de-France changera la donne. La population a crû majoritairement dans la grande couronne ces dernières années. Nous constatons déjà une inflexion de tendance. La Région a la volonté de densifier encore davantage les zones urbaines. Ces intentions ont-elles été intégrées dans le domaine ?

Par ailleurs, le taux d'équipement des ménages en véhicules automobiles ne me semble pas devoir croître encore davantage. Je suis frappé de voir que le projet prévoit de conserver une partie du trafic de poids-lourds sur le nouvel axe, ce qui générera un afflux de poids-lourds supplémentaire. Je me demande d'ailleurs si le fret par poids-lourds sera toujours économique. J'attire également l'attention sur la pollution à l'ozone, dont le département des Yvelines est la première victime en Ile-de-France.

Je souhaite que nous cherchions à savoir si l'A12 aura vocation à desservir la Ville Nouvelle ou à abriter le trafic de transit. Selon l'option retenue, cela influera sur les aménagements routiers secondaires et sur les flux de circulation locaux.

### **François BERTRAND**

L'A12 n'est pas spécialement conçue pour régler les futurs problèmes de circulation ; elle répond à la problématique actuelle.

Je pense que le développement immobilier se poursuivra en grande couronne, devant le déficit global de logements en Ile-de-France.

Nous ne supposons pas que le taux d'équipement des ménages va augmenter. Notons cependant que ce taux est différent selon que l'on habite Paris, la petite couronne ou la grande couronne.

### **Gilbert CARRERE**

Des citoyens se sont interrogés sur la quasi-absence des transports en commun dans le dossier ?

### **Michel LABROUSSE**

Nous avons bien pris en compte les infrastructures de transports en commun – y compris les lignes de bus – dans notre modèle de déplacement. Le dossier de saisine est synthétique, et ne fait que poser la problématique. Le dossier du maître d'ouvrage et ses annexes comportent toute l'information nécessaire.

**De la salle**

Combien de projets routiers sont à ce jour financés et combien seront prêts en 2020 ? Une réfection des gares est-elle prévue dans les années à venir ? La fréquence des trains va-t-elle augmenter, notamment en heures creuses ?

**Bernard CHAINAUX, Directeur régional de RFF Ile-de-France**

Rappelons que la responsabilité du transport ferroviaire est partagée entre RFF (gestionnaire du réseau), la SNCF (l'exécutant) et le STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France). Tout d'abord, la ponctualité des trains atteint 92 %. Le réseau ferré est actuellement saturé en heures de pointe : la jonction de Porchefontaine est le principal point d'étranglement. Nous sommes en train de réfléchir à un schéma directeur de la ligne C, qui pourrait aboutir en 2011. Les travaux sont longs et onéreux car l'exploitation ne peut être interrompue.

**De la salle**

Le trafic sur la RN10 a atteint un niveau intolérable. Pour les habitants de la Verrière, le prolongement de l'A12 est une évidence. Comment allons-nous faire transiter les produits toxiques dans les tranchées couvertes ?

**De la salle**

J'ai posé une question le 13 mars sur le site et je n'ai toujours pas eu de réponse. Sur les 112 questions posées au maître d'ouvrage, j'ai trouvé une réponse à seulement cinq d'entre elles.

Je pense que la DDE a négligé l'aménagement de la RN10, et je lui attribue la responsabilité des difficultés actuelles. Elle entend aujourd'hui créer de nouvelles routes ; de qui se moque-t-on ? J'appelle par ailleurs la DDE à sécuriser les points noirs du réseau routier avant que le bilan humain ne soit plus lourd.

**Pierre MERLIN, professeur émérite à la Sorbonne, président d'Ile-de-France Environnement**

L'échéance de 2020 me paraît extrêmement proche, à l'échelle de la durée de vie des infrastructures. Dans les années 1960, nous considérons que le niveau de mobilité était un indicateur du niveau de vie ; nous cherchions à l'époque à tripler la mobilité d'ici l'an 2000. L'évolution a été plus limitée et la mobilité devient aujourd'hui quasiment stable. Les modèles sont par essence conservateurs, dans la mesure où il extrapole le passé ; la valeur d'un modèle est hautement tributaire du bon choix des hypothèses et de la mesure des conditions initiales.

Les facteurs influant sur la mobilité ont considérablement évolué au cours du temps. Alors qu'autrefois le revenu était un facteur déterminant, le principal facteur est aujourd'hui le lieu de résidence. Ainsi la structure future des déplacements sera tributaire de la répartition géographique. Si l'agglomération parisienne devient compacte et polycentrique, la mobilité diminuera.

L'automobile est devenue largement prépondérante dans les déplacements. Les déplacements radiaux (du centre vers la périphérie) et centraux (en sens inverse) sont majoritaires aux heures de pointe.

A plus ou moins long terme, le pétrole sera certainement rare et cher. Or nous n'avons actuellement aucune alternative : les biocarburants occuperaient des surfaces de cultures considérables et la production de piles à hydrogène nécessiterait la construction de dizaines de centrales nucléaires. Face à cette inévitable raréfaction du carburant, il faudra considérablement améliorer les transports en commun. La gratuité à terme des transports en commun serait le meilleur moyen de les promouvoir.

### **Alain LE VOT**

Il faudrait pour cela réaliser une quantité considérable de lignes de transports en commun, et leur construction soulèverait des débats du même ordre qu'aujourd'hui. Nous devons être sensible au sort des riverains de la RN10.

### **Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public**

Gilbert Carrere est appelé pour une autre manifestation ; je le supplée pour la fin de la réunion. L'on nous a demandé pourquoi le STIF n'était pas représenté à cette séance. Nous l'avons invité mais aucun représentant n'était disponible aujourd'hui.

Les dernières interventions montrent qu'une partie de notre futur est entre nos mains. Une politique publique en faveur d'un rééquilibrage entre les modes de transport pourrait-elle changer la donne ?

### **François BERTRAND**

Les projets d'infrastructures nationaux privilégient le développement du transport lourd (transport de voyageurs en TGV, feroutage, liaisons maritimes) tout en respectant l'environnement. Le schéma régional de développement des transports ne part nullement du constat d'une toute-puissance de l'automobile.

### **De la salle**

Quelles sont les politiques possibles pour réduire les trajets domicile-travail ? La majorité des Franciliens passent une heure et demie à deux heures par jour.

### **Pierre MERLIN**

Le temps de déplacement moyen est d'une heure vingt. Il est relativement stable, la vitesse des moyens de transport croissant à la même vitesse que la distance à parcourir. Il n'existe aucune solution miracle : bien que l'équilibre emploi-habitant ait été assuré à Saint-Quentin, la moitié des habitants de Saint-Quentin travaille à l'extérieur et la moitié des personnes travaillant à Saint-Quentin provient de l'extérieur. La combinaison du métro et du RER ne résoudra pas tous les problèmes mais améliorera la situation.

### **Francis BEAUCIRE**

La lenteur des réponses aux questions écrites s'explique par la longueur du circuit de validation.

**Philippe MARGUERIT**

Le développement durable est au cœur de nos préoccupations. Nous devons cependant concilier l'environnement et le développement économique. Nous hébergeons de nombreuses entreprises ; il ne faudrait pas que cette attractivité soit réduite si nous nous montrions frileux pour réaliser des aménagements sur notre territoire. Nous devons développer les transports en commun de façon très significative et réfléchir en parallèle à tous les types d'infrastructures de transport.

**Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la commission particulière du débat public**

Est-il possible de mettre en œuvre un dispositif de gestion des trains en temps réel ? Existe-t-il un projet de construction de voies supplémentaires vers Rambouillet ?

**Bernard CHAINAUX**

Pour pouvoir augmenter la cadence des trains dans un respect absolu de la sécurité, nous devons modifier la signalisation. Ceci est envisagé pour la ligne B. Sur la ligne C, le prolongement vers Rambouillet pourrait justifier le passage à 4 voies au-delà de la Verrière. Les décisions seront prises dans le cadre du schéma directeur.

**Pierre MERLIN**

Les coûts de tels travaux sont non négligeables.

**De la salle**

Le modèle de la ville compacte nécessite une proximité des entreprises et des habitations. Par ailleurs, deux constructeurs français commercialisent des véhicules fonctionnant au biocarburant au Brésil.

La ville de Trappes est actuellement attractive du fait des prix modérés de l'immobilier ; qu'en sera-t-il des déplacements des nouvelles populations ?

Comment êtes-vous parvenus à un taux d'occupation des places assises de 58 % dans les trains ?

**Michel LABROUSSE**

Selon le STIF, le pourcentage de places assises occupées à l'heure de pointe serait de 51 % vers la Défense et de 58 % sur la ligne Paris-Rambouillet.

**Pierre MERLIN**

L'explication tient peut-être au fait que les trains seraient pleins dans un sens et presque vides dans l'autre.

**De la salle**

Je suis riverain de la RN10. Je n'ai pas reçu l'information, comme mes voisins, sur le débat public. Mon quartier est traversé par plusieurs dessertes directes de la RN10 ; elles sont utiles pour ne pas engorger les voiries secondaires de Trappes. Ne pourrait-on pas les maintenir,

ainsi que la piste cyclable, si l'on construit une voirie express ? Les habitants des campagnes environnantes ne risquent-ils pas d'être perdants par rapport aux habitants de la Ville Nouvelle ?

**Michel LABROUSSE**

Deux options sont possibles, dont un enfouissement de l'A12 sous la RN10. Ils ne répondent pas de la même manière à la problématique de la circulation locale.

**François BERTRAND**

La ville et la campagne ne me semblent pas devoir être opposées dans le projet, étant donné qu'elles sont complémentaires.

**Pierre MERLIN**

Les objectifs sont à mes yeux les suivants :

- réduire les nuisances pour les riverains ;
- assurer le maintien des capacités actuelles ;
- éviter de traverser des zones urbanisées ou des sites protégés ;
- rendre possible une opération d'urbanisme qui assurerait la jonction entre les quartiers séparés par la RN10.

**De la salle**

Je ne pense pas que les fonctionnaires de la DDE doivent être pris à parti plutôt que l'Etat. J'attire par ailleurs votre attention sur la difficulté, pour les citoyens, de participer au débat. Je ne voudrais pas que ce débat ne concerne que les bons orateurs. Je pense que la séparation entre la SNCF et RFF limite sa capacité d'initiative. Je pense personnellement qu'une autoroute à deux voies devrait suffire à absorber le trafic généré par les programmes immobiliers et le développement économiques des années à venir.

**Francis BEAUCIRE**

Sachez que nous, membres de la commission, sommes à la disposition de quiconque souhaiterait nous rencontrer.

**De la salle**

Les industriels sont en train de repenser le mode de production en « juste à temps », réalisant que ce type d'organisation induit une inflation des stocks. Les circuits de distribution vont donc probablement se réorienter vers les routes fluviales et maritimes, et se déplacer vers l'est de la France. Il me semble donc peu réaliste de tabler sur une augmentation du trafic de poids-lourds.

**François BERTRAND**

Nous avons pris compte, dans une certaine mesure, du développement du trafic fluvial et maritime.

**De la salle**

Je signale l'existence d'un document sur le coût des carburants établi par divers organismes. Ces derniers aboutissent au constat suivant : nous approchons du pic de production pétrolière, plus de la moitié des réserves étant épuisées, et le pétrole sera bientôt cher. Les biocarburants sont chers, ne sont compétitifs qu'à partir de 80 dollars le baril de pétrole, et ne pourront jamais couvrir que 15 % des besoins.

**De la salle**

Je ne pense pas qu'il faille opposer la Ville nouvelle et les agglomérations avoisinantes, car l'emploi de la Ville nouvelle crée de l'emploi pour l'ensemble de la région.

**De la salle**

Gardons à l'esprit que nous devons diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, soit 3 % de réduction par an, ce qui est incompatible avec les projections d'évolution de trafic routier.

Plutôt que de construire des infrastructures autoroutières, nous pourrions aménager la mobilité, et notamment développer l'utilisation collective de l'automobile. Il serait également possible de gérer en temps réel une flotte de taxis collectifs pour couvrir les besoins d'une agglomération, ce qui permettrait d'optimiser les déplacements sans augmenter le nombre de véhicules en circulation.

**De la salle**

La gratuité des transports me semble être une idée intéressante. Toutefois comment parvenir un tel résultat en abaissant les impôts ?

**Pierre MERLIN**

Les usagers des transports en commun en supporte le quart du coût. Il faudra financer cette part par de l'impôt. La contrepartie (un transport gratuit et égalitaire) me semble largement profitable.

**De la salle**

La population de Saint-Quentin-en-Yvelines est aujourd'hui largement supérieure aux prévisions initiales. L'évolution estimée du trafic est de 1,5 % par an. Or les relevés de trafic des voiries effectués par la DDE dénotent une quasi-stagnation. Enfin, le projet de transport en site propre entre Saint-Quentin-en-Yvelines et la Verrière en est à un stade embryonnaire.

**François BERTRAND**

Nous vous avons présenté des résultats globaux pour l'Ile-de-France.

**De la salle**

Avez-vous pris en compte le transfert de l'ensemble du trafic de transit vers l'autoroute ou seulement celui des véhicules payant le péage ?

**François BERTRAND**

Dans ce projet, l'A12 serait sans péage.