

Débat public sur le prolongement de l'A12

Dires d'expert 30 mai 2006

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

Gilbert CARRERE et Henri PAILLEUX introduisent cette réunion publique, au cours de laquelle des experts communiqueront les résultats d'études de trafic. Henri PAILLEUX souligne que sa commune se trouve sur les quatre tracés possibles du prolongement de l'A12. Il note que le débat public rencontre un franc succès, avec 500 participants par réunion, sans compter une forte participation sur le site internet. Henri PAILLEUX note une tendance naturelle, chez les citoyens, à ne pas souhaiter le passage d'une autoroute dans leur voisinage, et ils souhaitent que leurs élus locaux défendent leur position. En tant que maire, Henri PAILLEUX souhaite voir néanmoins l'intérêt public présider au débat et un consensus se dégager, sous peine de voir le Ministre prendre une décision qui ne satisferait pas le plus grand nombre. Il évoque tour à tour les différents tracés possibles, pensant qu'un passage de l'A12 par le vallon du Pommeret constituerait un moindre mal pour le voisinage.

En tant qu'ancien Préfet de l'Ile-de-France, Jean-Pierre DUPORT déclare qu'il n'est pas étranger au projet de prolongement de l'A12 mais qu'il n'est pas partie prenante de la décision finale. Il pense que la procédure du débat public est utile, car le point de vue de chacun mérite d'être entendu au sujet d'un projet d'infrastructure routière ou ferroviaire.

Michel LABROUSSE rappelle certaines données déjà communiquées le 25 avril. Il existe un projet global d'amélioration du réseau routier et ferré en région parisienne à l'horizon 2020. Divers projets sont ainsi à l'étude. Selon des simulations, le prolongement de l'A12 par une option autre que la transformation de la RN10 engendrerait une chute du trafic sur celle-ci, qui pourrait alors être aménagée en boulevard urbain. Le trafic des poids-lourds sur la RN10 serait réduit à 400 véhicules/jour. Michel LABROUSSE indique par ailleurs que le trafic sur l'A12 prolongé serait constitué à 50 % par des usagers habitants ou actifs sur la zone d'étude élargie.

Michel BEUTHE se place dans une perspective purement théorique, ne connaissant pas les particularités de la région parisienne. De façon générale, les études lui semblent avoir été menées à bien avec sérieux et les prévisions semblent raisonnables. Il s'étonne cependant de ce que le trafic des poids-lourds aurait tendance à diminuer. L'hypothèse d'un chômage fortement réduit pourrait également être discutée. Michel BEUTHE observe que, malgré la congestion du trafic, les régions européennes sont soucieuses de leur développement économique et continuent de construire des infrastructures – ce qui génère une demande surnuméraire.

Par ailleurs, les plans d'infrastructures en Ile-de-France lui semblent répondre à une demande instantanée plutôt que d'anticiper la demande à long terme. Au-delà du débat sur l'A12, il lui semble nécessaire de réfléchir à l'avenir de la Francilienne dans son ensemble. Quel serait l'impact d'un achèvement de la Francilienne sur le trafic sur la RN10 ? Comment la Francilienne sera-t-elle reliée à l'A12 prolongée ?

Michel BEUTHE souhaite par ailleurs que les études de trafic soient complétées par une analyse des risques et par une étude des effets sur l'environnement et sur l'urbanisme local. La réalisation d'une tranchée couverte de 13 km, par exemple, n'est pas sans risque.

Michel BEUTHE note qu'il s'agira, en vue du processus de décision, de choisir des critères de comparaison des différentes options. Le premier critère peut être le budget, et selon ce critère, l'itinéraire par le vallon du Pommeret serait privilégié. L'aménagement de la RN10 serait sans doute la solution la plus polluante, et là encore l'option du vallon du Pommeret semblerait se distinguer.

Gabriel DUPUY se propose de livrer sa réflexion sur certains facteurs qui lui semblent avoir été insuffisamment pris en compte dans les études. Tout d'abord, il rappelle que les trafics locaux resteront majoritaires par rapport aux trajets de longue distance. Par ailleurs l'utilisation de la voiture se trouve beaucoup plus forte dans les Yvelines qu'à Paris ou en proche banlieue : le taux d'équipement atteint 90 %.

Quant à l'évolution du trafic automobile, il constate premièrement que l'effet de remplacement démographique au sein des classes d'âge élevées (les nouveaux retraités étant habitués à la conduite, contrairement à leurs aînés) nourrit en partie la croissance du trafic automobile, et que la fin de ce processus ainsi que l'arrivée plus tardive de certaines populations de jeunes sur le marché automobile (liée à des problèmes de pouvoir d'achat) pourraient freiner la hausse actuelle du trafic. Deuxièmement, il lui semble illusoire de penser que la dépendance automobile serait une donnée constante dans le temps : l'on peut imaginer une réorganisation du tissu urbain réduisant les distances de trajet. Une nuance toutefois : les trajets de loisirs ont tendance à se développer et représentent déjà en Europe la moitié des kilomètres parcourus. Le second effet devrait être plus fort. En conclusion, Gabriel DUPUY s'attend à une augmentation du trafic global mais à une modification de sa répartition dans l'espace et dans le temps.

Enfin, Gabriel DUPUY invite à réfléchir sur le problème de l'induction, mécanisme selon lequel une amélioration des infrastructures de transports entraîne une augmentation de l'utilisation de celles-ci, si bien que l'état de saturation initial se retrouve à plus ou moins long terme à son niveau initial. Ce phénomène a conduit les Britanniques à décider à ne plus construire d'infrastructures routières majeures supplémentaires. Il encourage les responsables des études de trafic à réfléchir aux effets d'induction de chacun des tracés.

Un habitant souhaite connaître les hypothèses d'accès à l'autoroute en fonction des différentes options de tracé. Une habitante pose plus particulièrement le problème d'un élargissement de la RD36 à Montigny-le-Bretonneux.

Michel LABROUSSE confirme que des échangeurs autoroutiers sont bien prévus pour chaque tracé possible. A ce propos il précise que la terminologie de « diffuseur » est plus appropriée pour désigner la connexion d'une autoroute avec une voie de rang inférieur. Il montre sur une vue aérienne les tracés des différents échangeurs prévus. La RD36, qui relie la RD10 au plateau de Saclay, fait l'objet d'un projet d'aménagement en route express sur une partie de son tracé. Il existe par ailleurs un projet d'aménagement urbain sur le plateau de Saclay, qui donnera nécessairement lieu à des études de trafic. Une ligne de transports en commun en site propre serait privilégiée.

Jean-Pierre DUPORT invite les intervenants à informer l'assistance de l'état des études sur la Francilienne et sur des aménagements urbains futurs.

François BERTRAND indique que la Francilienne reste à compléter entre Cergy et Orgeval – un débat public est en cours – et entre le plateau de Saclay et l'A12. L'hypothèse d'un bouclage de la Francilienne a bien été étudiée : l'incidence sur le trafic de la RN10 ne serait pas majeure.

Michel ESPINAT se déclare partisan du tracé de l'A12 par le vallon du Pommeret et vigoureusement opposé aux autres tracés proposés. Il justifie le prolongement de l'A12 en lui-même par l'état extrême du trafic actuel sur la RN10 et les nuisances, sonores et environnementales en particulier, engendrées pour le voisinage. Il note également que si le

trafic sur la RN10 vient à stagner, c'est parce que les conducteurs commencent à utiliser et surcharger les voiries secondaires. Il lui semble que la voiture restera le mode de déplacement dominant. Le trafic des poids-lourds devrait lui aussi augmenter de façon significative, ce qui plaide aussi pour un prolongement de l'A12. Enfin, les transports en commun doivent être améliorés tant en capacité qu'en ponctualité et en sécurité.

Michel ESPINAT se rappelle que M. de Robien avait annoncé par surprise le prolongement de l'A12, montrant le lien entre le prolongement de l'A12 et un projet d'intérêt national. Au même titre le gouvernement souhaite développer les synergies entre le pôle d'enseignement de haut niveau du plateau de Saclay et les entreprises, en construisant sur le plateau un technopôle et une nouvelle zone urbaine d'une ampleur nationale, appelant le développement d'infrastructures de transports lourds et d'infrastructures routières primaires. Le prolongement de l'A12 participerait à cette démarche globale, au même titre que le délestage A6-A10.

Un habitant souhaite connaître l'impact du délestage de poids-lourds A6-A10 sur le trafic dans la région.

François BERTRAND livre à l'assistance la prévision de trafic des poids-lourds à l'horizon 2020. Le prolongement de l'A12 provoquerait une décharge limitée en provenance de l'A10. Les camions traversant l'Ile-de-France continueraient d'emprunter préférentiellement l'A1 et l'A10 alors que l'A12 offrirait une bonne alternative. Cela s'explique par l'existence d'un péage sur l'A86.

Un habitant interroge les maîtres d'ouvrage sur la prise en compte de l'évolution des trafics de loisirs par rapport aux trafics domicile-travail, sachant que les premiers ne sont pas soumis au phénomène d'heure de pointe, ce qui accroîtrait la capacité des infrastructures.

François BERTRAND note tout d'abord que l'évolution de la répartition des trajets selon leur nature est lente. En outre les déplacements de loisirs sont eux-mêmes soumis aux rythmes de travail (ceux-ci ayant lieu en dehors du temps de travail et donc assez fréquemment aux heures de pointe). Quoiqu'il en soit, selon les projections, la saturation devrait augmenter, les temps de déplacement progressant plus vite que le trafic (4 % de croissance annuelle contre 1,4 %).

Régis BERGOUNHOU pense que la prolongation de l'autoroute A12 ne correspondrait pas à ce qu'il estime comme étant l'enjeu principal des déplacements au sein de l'Ile-de-France : les déplacements entre banlieues. Le prolongement de l'A12 créerait en outre des embouteillages aux deux extrémités. Il constate par ailleurs que les transports collectifs sont négligés par rapport aux projets d'infrastructures routières. Il rappelle que le tramway Val-de-Seine, bien que décrié en amont, a rencontré un succès massif et immédiat chez les utilisateurs. Le développement de transports collectifs transversaux (trains, tramways, bus en site propre) et d'infrastructures routières transversales lui semble donc en conclusion être la voie à suivre.

Un habitant constate quant à lui que la saturation de la ligne La Défense-La Verrière a elle aussi été immédiate, et rappelle que la capacité ferroviaire est limitée par l'interconnexion de Porchefontaine. Il souhaite enfin connaître les avis des experts sur les probabilités estimées des différents trajets alternatifs.

Jean-Pierre DUPORT demande s'il existe un frein à la mobilité des citoyens.

Jean-Marie BEAUVAIS indique qu'il interviendra dans une réunion ultérieure sur les facteurs budgétaires et environnementaux. Il constate qu'à l'heure de pointe, selon les estimations, le trafic devrait quasiment doubler d'ici 2020 : la croissance n'est donc pas négligeable. Il fait part d'une liste de facteurs pouvant conduire à une mésestimation du trafic :

- l'induction déjà signalée plus haut ;
- la construction d'infrastructures sur le plateau de Saclay ;
- des transferts possibles entre le transport collectif et le transport individuel ;
- l'existence de péages autoroutiers (report possible sur la voirie secondaire) ;
- le renchérissement des prix du carburant.

Jean-Pierre GIBLIN pense que le doublement de trafic attendu d'ici 2020 à l'heure de pointe devrait être explicité de la part du maître d'ouvrage. La mobilité semble en effet croître à un rythme plus faible et plutôt pour des trajets de longue distance. Quelle serait la part de l'effet d'induction, de l'allongement des distances en région parisienne, des détournements de trafic, etc. ? Jean-Pierre GIBLIN s'interroge également sur les causes de la stagnation du trafic sur la RN10. Le phénomène de délestage sur les voies secondaires ne semble pas être la seule source d'explication ; il faudrait également analyser la structure des déplacements.

Une habitante note qu'en ajoutant le trafic résiduel de la RN10 et celui de l'A12 prolongée en heure de pointe en 2020 au trafic actuel de la RN10, l'on obtiendrait un doublement de trafic, ce qui est supérieur au taux annoncé.

François BERTRAND remarque que l'A12 drainera également du trafic sur d'autres voiries locales, si bien que l'augmentation globale de trafic sur l'ensemble des voiries serait de 1,4 % par an, une croissance moindre que dans un passé récent (2,5 %).

Un habitant souhaite connaître le tracé pour lequel l'effet d'induction serait le moins élevé.

François BERTRAND confirme que les simulations de trafic prennent en compte les effets d'induction liés aux itinéraires alternatifs et ceux liés à l'allongement des déplacements. Les autres types d'induction n'ont pas été pris en compte.

Gabriel DUPUY se demande s'il est raisonnable de poser l'hypothèse d'une persistance de la croissance. Le fait que le trafic ait continué à croître malgré la crise économique des années 1970 plaiderait en faveur d'un taux de croissance persistant. Cependant il n'est pas exclu qu'une hypothèse de croissance qui serait valide pour la France entière ne s'appliquerait plus à l'Ile-de-France, en particulier parce que l'environnement a tendance à devenir de plus en plus urbain.

Michel BEUTHE note que le véhicule est parfois vu comme un moyen de combattre le chômage, et que cela peut militer pour une augmentation du trafic.

Un habitant évoque les déménagements fréquents des entreprises en région parisienne, qui pousse les salariés à devenir mobiles. La crise du logement a obligé nombre de ménages parisiens à s'excentrer de plus en plus, ce qui allonge aussi les déplacements. Il lui semble que la pénurie de pétrole n'est pas une réelle menace pour le trafic automobile, car il existe déjà des alternatives au moteur à essence – lesquelles feraient passer le problème de la pollution atmosphérique au second plan. Enfin, l'habitant souhaite que la qualité du service (qualité des rames, parkings) soit améliorée dans les transports publics. En conclusion, il lui semble que le débat sur le prolongement de l'A12 devrait être élargi à l'ensemble des sujets qu'il a évoqués.

Jean-Pierre GIBLIN indique que la mobilité à moyenne ou longue distance a tendance à se développer le plus vite. Les déplacements ont tendance à s'allonger tant pour les loisirs que pour l'activité professionnelle.

Un habitant demande une estimation des conséquences de la présence des échangeurs sur le trafic des voiries secondaires.

François BERTRAND indique que les variations de trafic ont bien été calculées. Généralement l'ajout d'une connexion autoroutière conduit à une augmentation très localisée du trafic. Les réseaux locaux seront globalement moins chargés qu'avec la RN10.

Un élu de Montigny-le-Bretonneux note que sa commune serait concernée par des augmentations de trafic sur certaines voiries départementales passant sur son territoire. Il observe que la RN10 serait moins saturée si des voiries urbaines à quatre voies avaient été construites dans toute l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et pas seulement dans la Ville nouvelle.

Michel LABROUSSE indique qu'un état complet des évolutions de trafic des voiries secondaires sera déposé.

Un habitant plaide en faveur de la généralisation du moteur à hydrogène et des économies d'énergie, et fustige l'attitude des compagnies pétrolières, qui ont tendance à ignorer ces solutions technologiques qui leur font du tort.

Roger MARS note que de nombreux réseaux de transport internationaux convergent vers Paris et tendent à devenir un handicap pour le trafic interne à la région parisienne. L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines va quant à elle se trouver au confluent de pas moins de neuf voiries d'importance régionale, et devient ainsi une zone d'engorgement gigantesque. Le prolongement de l'A12 ne suffirait pas, selon lui, à écouler une telle quantité de trafic. Des associations proposent un tracé alternatif de l'A104 pour éviter l'engorgement. Les Essarts-le-Roi seraient pour leur part placés au confluent de l'A12, de la RN10, et de six autres voiries importantes.

Un habitant note que la RN12 supporte un trafic bien plus important que la RN10 à hauteur de Trappes. L'efficacité des murs anti-bruits s'est révélée partielle : ces installations ne protègent qu'au mieux deux étages des habitations. Quelle serait la protection offerte aux riverains des autoroutes ? Il lui semble que la réalisation de tranchées couvertes soit la seule option satisfaisante à ce niveau.

Une habitante note que certains itinéraires sont impossibles à réaliser, surtout à certaines heures, en empruntant les transports en commun.

Un élu local remarque que les experts s'interrogent sur l'évolution de la demande. L'un d'entre eux a noté que le trafic avait baissé sur la RN10 depuis 2000, qui s'accompagne d'ailleurs d'une légère baisse sur les voiries départementales. Cette baisse pourrait-elle être durable ? L'élu constate qu'outre la fonction initialement présentée (un contournement de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines), les experts ont noté qu'elle avait aussi vocation à remplir une mission au niveau régional, voire national. Il pose également le problème du raccordement de l'A12 avec la RD58 et la RD13. L'approche consistant à choisir le tracé le moins cher, au détriment des populations riveraines, lui semble purement cynique, outre le fait que les coûts annexes ne sont pas pris en compte.

Michel LABROUSSE indique que des compléments sur les trafics seront à nouveau communiqués. Une synthèse des flux entrants et sortants dans les échangeurs sera notamment proposée. Une réponse écrite argumentée sera apportée à l'intervention de Monsieur Mars. Une réflexion sera lancée sur les énergies alternatives. Enfin, les modalités de traitement contre le bruit seront exposées.