

Merci, Monsieur le Président,

Tout d'abord, une précision quant au calendrier. J'interviens aujourd'hui sur la question des prévisions de trafic, et j'interviendrai – plus longuement- la semaine prochaine pour présenter les résultats de l'évaluation monétaire environnementale.

J'avais prévu un exposé sur les facteurs a priori non pris en compte ou insuffisamment pris en compte qui pourraient conduire à des sur-estimations ou à des sous-estimations des trafics. Mais après avoir entendu la dernière intervention depuis la salle, je souhaite apporter un élément de clarification pour éviter les malentendus.

En effet, l'impression qui se dégage de l'exposé du maître d'ouvrage est que l'augmentation de trafic est somme tout assez modeste. J'ai même entendu le chiffre de 10 % de croissance.

Or, si on considère le trafic total, c'est-à-dire le trafic sur l'autoroute A12 *et* le trafic résiduel qui empruntera le boulevard urbain envisagé sur le site de l'actuelle RN10, on attend, en chiffres arrondis, 7.400 véhicules à l'heure de pointe du soir en 2020 contre 3.700 véhicules aujourd'hui. Il s'agit donc d'un doublement du trafic, ce qui est donc loin d'être marginal.

Ces chiffres sont issus de l'étude sur les trafics tous véhicules réalisée par la DREIF et consultable sur le site CPDP-A12.

Voyons maintenant les facteurs pouvant conduire à une **sous-estimation** au niveau des chiffres publiés par rapport à ce qu'on risque d'avoir.

11. Non prise en compte de l'induction, c'est-à-dire imputable à l'offre comme l'a rappelé le Professeur Gabriel Dupuy lorsqu'il évoquait le moratoire autoroutier décidé par les Anglais.

Ce qui est pris en compte dans l'étude ce sont les transferts entre itinéraires routiers (exemple : moins sur l'A10 et plus sur l'A12), mais pas un vrai trafic induit.

Alors qu'un investissement lourd comme celui-ci va dans le sens d'une incitation à aller se loger plus loin (exemple : déménager de Trappes au Perray-en-Yvelines voire à Rambouillet et le matin faire le trajet du Perray à Nanterre au lieu de Trappes à Nanterre)

12. Prise en compte insuffisante de l'Opération d'Intérêt National prévu sur le plateau de Saclay.

Certaines personnes qui travailleront sur ce plateau habiteront dans la zone d'étude et pourront emprunter l'A12 entre deux échangeurs.

Mais je n'insiste pas puisque Monsieur Labrousse vient d'indiquer que ce projet est récent et que des études complémentaires sont prévues pour en tenir compte.

13. Non prise en compte des transferts du transport collectif vers le transport individuel suite à l'amélioration des durées de parcours offertes par l'A12.

On lit dans le dossier du débat public que le temps de parcours entre Rambouillet et Montigny serait de 23 minutes avec le projet et de 36 minutes sans le projet ; un gain de 13 minutes c'est sensible.

Quand le voyageur compare les temps de parcours, le train devient de moins en moins intéressant (par exemple, pour aller de La Verrière à Puteaux), et la part de marché du train risque fort de baisser.

Mais inversement, voyons aussi les facteurs pouvant conduire à une **sur-estimation** au niveau des chiffres publiés par rapport à ce qu'on risque d'avoir.

21. Prise en compte trop partielle de la baisse de la production du pétrole, surtout à l'horizon du projet c'est-à-dire sur la période 2020 / 2065. Mais la question du prix du carburant a déjà été évoquée par les intervenants précédents.

22. Non prise en compte des péages autoroutiers. Si l'A12 est payante, le trafic total (autoroute plus boulevard urbain) sera plus faible et surtout la répartition entre les deux itinéraires sera très différente (plus de trafic sur le boulevard urbain et moins sur l'autoroute, ce dernier étant payant dans cette hypothèse).

D'après les estimations relatives à l'A104 le péage a un impact très significatif : baisse de 10 à 15 %, si le péage est de 10 centimes par km et baisse de 50 %, si le péage est de 40 centimes par km. Même si les deux projets ne sont pas tout à fait comparables, on sent bien que c'est un facteur dont il faut tenir compte.

Comme vous le voyez certains facteurs vont dans un sens et certains autres dans l'autre sens. La prévision est un art difficile. Et je suis bien placé, en tant que bureau d'étude, pour le dire.

Merci pour votre attention.