

Débat public sur
le projet du prolongement de l'A12 :
Audition publique du 25 mars 2006 :
Quels déplacements à l'horizon 2020 ?

Audition publique

Ont participé au débat public :

Gilbert CARRERE, Président de la CPDP

Elizabeth PELEKHINE, membre de la CPDP

Francis BEAUCIRE, membre de la CPDP

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la CPDP

Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'Équipement Ile-de-France

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'Équipement

François BERTRAND, Ingénieur des Ponts DREIF

Bernard CHAINAUX, Directeur général de RFF Ile-de-France

Philippe MARGUERIT, Président de la CODESQY

Alain LE VOT, Président de la commission Transport - Circulation

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

Pierre MERLIN, Professeur à l'Université Paris I

.I Introduction

Gilbert CARRERE

Bonjour et bienvenue à cette deuxième réunion du débat public sur le prolongement de l'autoroute A12. Je voudrais tout de suite m'excuser auprès de ceux qui sont de nouveau ici et qui ont eu du mal ou de grandes difficultés à venir sur la région lors de la réunion précédente. Nous avons été, si j'ose dire, dépassés par notre succès et je vous demande de m'en excuser. J'ai répondu à quelques personnes qui m'ont écrit sur un ton, comment dire ? Oui de reproche et j'essaye de (*incompris*) comme nous le pourrons mais nous n'avons guère d'autre salle que celle de ce soir qui est la même. En espérant que pour les prochaines réunions, nous n'aurons pas cette difficulté, cet imprévu, ce qui – pardonnez-moi de vous le dire au passage – va nous obliger à modifier une ou deux des interventions (*incompris une personne parle en même temps*).

Nous commencerons donc aujourd'hui et j'ai des rappels à faire rapidement, comme on le faisait autrefois dans les églises, du haut de ma chaire. Je rappelle tout de suite les principes du débat public.

Le premier est celui de la transparence. Je veux dire par-là qu'aucune question, dès lors qu'elle est formulée dans des termes corrects, n'est malvenue. Elles sont toutes admissibles par principe et elles seront toutes traitées. Je vous signale à cet égard que, lors de la réunion précédente, 120 questions sont venues, dont 90 écrites et donc je suis en train d'y apporter des réponses. Certaines viendront plus vite que d'autres. Certaines attendent des éléments de fond ou même de forme mais d'ici à la date du départ elles auront toutes trouvé une réponse aussi complète que possible. Et pour ceux qui n'en seraient pas satisfaits, naturellement, nous sommes prêts à corriger le tir. Donc toutes les questions qui viendront cet après-midi sont bonnes. Le rôle de la Commission c'est de veiller à cette transparence que j'évoquais. Pour ce faire, le rôle de la Commission qui a été, comme je vous le rappelle, désignée par la Commission nationale du débat public à Paris, est d'éclairer les sujets, de revenir sur des questions, j'allais dire d'obliger les intervenants à pousser plus avant le fond de leur réponse. Car tel est l'esprit du débat public qui espère que, par frottements successifs des questions et des réponses, nous aurons la possibilité d'approfondir et d'aller vraiment au bout d'un certain nombre de sujets et tous ces sujets sont évidemment complexes.

Le deuxième principe, c'est le principe d'équivalence. Ce qui veut dire qu'ici il n'y a que des personnes intéressées par le débat avec la même qualité pour poser la question, le même droit à la réponse, la même considération. J'ajouterai que toutes ces questions, et ces réponses, celles qui sont venues, celles qui viendront par écrit, par mails, sont présentées par le Maître d'ouvrage et sont toutes sous le contrôle de la Commission particulière du débat public. Si vous n'êtes pas satisfait de certaines réponses, c'est à la Commission qu'il s'agit de s'adresser. Nous espérons que ça ne sera pas trop souvent le cas. La Commission particulière qui est ici, dont je vous rappelle la composition :

- Madame Pélekhine, ingénieure générale du Génie rural,
- Francis Beaucire, à ma droite, professeur à la Sorbonne,
- Monsieur Merlette, ingénieur du génie civil,

Cette commission est là depuis bientôt deux mois et demi pour préparer ce débat, en espérant qu'il sera fructueux, complet et qu'il répondra à vos attentes.

La Commission, comme vous le savez, ne prend pas parti. Son rôle et sa mission sont de poser les questions, d'amener à poser les questions pour ceux qui ne les poseraient pas, de revenir sur les questions, comme je vous le disais, et d'évaluer ce que sont les positions, les réflexions, les interpellations sur le dossier que vous connaissez maintenant et ceci pendant les 12 réunions du débat public jusqu'à naturellement son compte-rendu qui sera naturellement sa tâche principale.

Vous avez aujourd'hui une réunion un peu particulière que nous avons appelée une « audition publique » plutôt qu'une « réunion publique » et voici pourquoi. Il nous a semblé que, puisque nous allons au fur et à mesure serrer d'aussi près que possible un certain nombre de sujets, vous en avez la liste, s'agissant d'une audition publique, l'idée que nous avons eue est sur un sujet précis, sur lequel je vais revenir, d'amener en vis-à-vis le Maître d'ouvrage qui est là et puis un certain nombre de personnalités, d'experts ou de grands témoins qui sont à ma gauche, que je vais citer dans un instant, et qui sont là pour intervenir et amener le Maître d'ouvrage à préciser des questions qu'il n'aurait pas eu le temps, ou qu'il aurait oublié de préciser. Ceci se fait toujours non pas devant le public mais avec vous. Autrement dit, cette intervention des personnalités qualifiées, des experts qui sont là, ne vous interdit pas du tout, au contraire, de poser vos propres questions. Il m'appartiendra de réguler le tout du mieux ou du moins mal. À ce titre-là, le Maître d'ouvrage est représenté ici par Monsieur Labrousse, Chef de projet à la DDE de Versailles, assisté d'un membre de la délégation régionale de l'équipement, sauf erreur, voilà. A ma gauche se trouvent les personnalités que j'ai évoquées il y a un instant, je veux dire :

- Monsieur Bernard Chainaux que nous attendons je pense, à moins qu'il soit arrivé, qui est Directeur régional de la RFF
- Monsieur Philippe Marguerit, Président de la CODESQY,
- Monsieur Le Vot, Président de la Commission des transports et de la circulation de la CASQY,
- Monsieur Mouranche, Vice-Président de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France,
- et puis un grand témoin qui sera Monsieur Pierre Merlin, professeur émérite à la Sorbonne, et qui interviendra comme témoin, comme les autres, autant qu'il le souhaitera.

A chacune de ces personnalités je laisserai quelques minutes, de cinq à sept minutes, pour poser les questions qu'elles veulent poser, d'entrée de jeu, et puis après ça, naturellement la parole sera à vous.

Ce que je voulais évoquer c'est ceci. Nous sommes dans une audition publique dont le sujet est : « Quels déplacements en 2020 ? ». Ce titre est, je m'en excuse, un peu vague, un peu général, il faut le préciser. Ceci veut dire, puisque nous nous situons un peu loin, je reconnais pour certains d'entre vous et même pour beaucoup mais c'est un peu à long terme que se situe aussi le débat public dans l'effort de vision, longue. Ceci veut dire que ce que nous voudrions cet après-midi, c'est amener les différentes personnes intéressées, naturellement le Maître d'ouvrage, mais les témoins qui vont – pardonnez-moi le terme entre guillemets – le titiller, le Maître d'ouvrage et puis vous tous et vous toutes pour essayer de voir ce qu'il en sera vers 2020 des déplacements, autrement dit des transports par route, voitures particulières et poids lourds autant que possible. Là dedans, il y a une question qui est importante et vous la connaissez bien, c'est celle du transit,

naturellement et de sa part dans la circulation aujourd'hui et demain. Quelle sera, à terme, la part des grands transports à commun ? La SNCF ? Les transports par bus, compagnie de transport ? Quels sont les projets des grands organismes qui sont en charge des infrastructures de transport ? Ce qu'elles prévoient ? Ce qui se fera ? Ce qui pourrait se faire ? La comparaison se fera, je l'espère, entre ce que sont les prévisions de la route et ce que sont les prévisions des autres modes de circulation. Vous-même jugerez du point de savoir comment cet horizon se profile dans des conditions convenables, insuffisantes, insupportables. C'est un peu ce que nous voulions préciser aujourd'hui. Autrement dit, nous sommes sur un chapitre très différent de la fois précédente et nous voudrions sur ce sujet-là : « Quels transports, quels modes de déplacement et leurs pratiques pour 2020 ? », c'est un peu le sujet de cet après-midi.

Mais pour vous montrer que nous ne sommes pas sur la planète Sirius, et que, tout au moins pour ce que je souhaite, nous voudrions être concrets, précis, je vais d'un mot vous situer une réflexion personnelle qui est basée sur mes déplacements ici à Saint-Quentin depuis deux mois et demi. Depuis deux mois et demi j'emprunte, comme vous, comme les membres de la Commission, comme beaucoup, le chemin de fer pour venir depuis Paris et ce qui m'a beaucoup frappé c'est de voir qu'il n'y a pas d'escalier mécanique. Il y en a mais ils ne fonctionnent pas. Je pose la question à un contrôleur que je finis par attraper, avant-hier, et à qui je demande : « *Pourquoi ?* ». Il me dit : « *Je ne sais pas* ». Alors je lui dis : « *Mais ça dépend de qui ?* ». « *Je ne sais pas très bien* ». « *Ah bon* ». Je n'invente rien, c'est exactement la reproduction fidèle de ce que j'ai entendu. Alors je dis « *Voyons, c'est qui, c'est la SNCF ?* ». Il me dit : « *Oui il y a la région aussi, il y a la SNCF, la région. Ils ne sont pas d'accord, on ne sait pas pourquoi, pour payer la dépense de réparation* ».

Mesdames, Messieurs, j'en ai fini avec cette petite histoire mais c'est pour dire qu'encore une fois, nous ne sommes pas dans les airs, nous voulons rester sur des sujets précis et je ne sais pas quelle conclusion il faut tirer de l'histoire que je viens de raconter mais je dirai très nettement, il n'est pas encore là pour le moment, au représentant de la SNCF, que ceci me paraît troublant. Il est troublant que depuis deux mois et demi et, paraît-il, depuis beaucoup plus que ça en vérité, ces escaliers mécaniques ne fonctionnent pas. Alors c'est un détail, ça n'empêche pas les gens de descendre ni de monter avec plus ou moins de difficultés mais ceci veut dire qu'il y a lieu de s'interroger de non seulement ce qu'il en sera en 2020 des transports mais de la façon dont ils fonctionnent aujourd'hui, c'est un peu aussi cela aussi le débat public. Il n'est pas éthéré, ésotérique, il est précis, il essaye de répondre aussi à des impatiences que vous pouvez avoir au quotidien. Et à partir de sujets aussi ténus que celui que je viens d'évoquer, il s'agit de se faire une idée de non seulement ce qu'il en sera dans les prévisions, les plans et les programmes mais de la manière dont ceci se profile, se prépare : bien, pas bien ou pas bien du tout. Voilà, j'en ai fini avec ce préambule et je voudrais simplement, à ce stade-ci, si vous voulez, dire encore une fois que c'est avec vous que nous voudrions engager ce débat. En vérité, plusieurs d'entre vous ont déjà, lors de la dernière réunion, posé des questions que je vais évoquer en quelques secondes et qui nous amènent directement dans le sujet. Ce sont des questions auxquelles les intéressés vont trouver une réponse mais je les signale tout de suite et je signale même les auteurs, et je veux dire ceci. Madame Geneviève Marquet qui a déjà donné ses coordonnées, écrivait lors de la précédente réunion : « *J'ai 42 ans, j'habite ici depuis 38 ans. En acceptant le prolongement de l'A12, on morcelle une fois de plus la ville nouvelle. Je voudrais continuer à voir des sangliers et des biches* » - ça je ne sais pas si ce sera comme ça - « *Là où vous faites passer le prolongement de l'A12, j'ai alors l'impression de n'être plus humaine. Je suis prête à prendre le train s'il y a plus de trains qui arrivent à l'heure à la Défense* » - là nous sommes sur des sujets concrets. Voilà donc une question qui revient à dire : « *Est-ce que la SNCF, puisque c'est d'elle dont il s'agit, je ne l'ai pas inventé, répond aux attentes de ses propres clients ?* ».

Une autre question qui est posée par Monsieur Christophe Pageot, qui habite à Voisins-le-Bretonneux : « *L'enjeu principal est celui d'améliorer les déplacements quelle que soit leur forme. Pourquoi ce débat n'aborde-t-il pas la création de lignes de transport en commun beaucoup moins polluantes ?* ». Eh bien on essaiera d'y répondre.

Autre question : « *Pourquoi le tout autoroute, tout camion ? Et si on changeait de politique ? Pourquoi ne pas développer le ferroviaire ?* ». On est bien dans le même sujet. Pardon, C'est Madame Martine Larrivée qui pose la question.

« *Pourquoi réduire de 800 à 400 places le parking de la gare de la Verrière, si nous souhaitons développer les transports en commun ?* » et c'est Monsieur Yvon Bilioux qui pose la question.

Voilà j'ai évoqué ces quelques interventions de la fois précédente. Elles ont encore une fois leur réponse. Elles ne vous empêchent pas de poser aussi des questions qui tourneront, je l'espère, autour de ces sujets-là, autrement dit : « *Quels déplacements pour cette région, pour la ville nouvelle mais pour les villes qui sont autour et qui composent le périmètre d'intérêt de notre sujet ? Et d'ailleurs s'agit-il uniquement de l'autoroute A12 ? Ne s'agit-il pas aussi des dessertes latérales* ». Tout ceci c'est le sujet de cet après-midi. Tout de suite, si vous le voulez, je vais demander à Monsieur Labrousse de la DDE, de nous rappeler en quelques minutes – il a cinq minutes pour cela – de nous rappeler ce qui, dans le dossier du Maître d'ouvrage, correspond à cette perspective de 2020, en termes de trafic.

.II Le point de vue du Maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic

Michel LABROUSSE

Bonjour Mesdames et Messieurs. Je vais rapidement faire une présentation qui ne sera pas la même que j'ai faite avant-hier parce que nous sommes aujourd'hui dans une séance thématique mais qui introduit le thème et qui cherchera à montrer de quelle manière le prolongement de l'autoroute A12 peut contribuer à une politique des transports globale en région Ile-de-France.

Gilbert CARRERE

Ce que nous aimerions maintenant c'est que vous nous disiez ce que sont les perspectives de déplacement en 2020 telles qu'elles ressortent du dossier du débat.

Michel LABROUSSE

Alors à ce moment-là, on va aller directement, on va montrer la carte du réseau routier à l'horizon 2020. C'est la carte n°8 je crois. Voilà, je vais introduire le sujet et ensuite ce sera plutôt développé par François Bertrand sur ce que l'on appelle le « scénario référence » à l'horizon 2020. Donc l'étude du prolongement de l'autoroute A12, les simulations de trafic à cet horizon, prennent en compte une vision à l'horizon 2020 qui est à la fois une vision démographique, économique, qui à partir d'éléments qui pourront être précisés au cours de ce débat, partent d'hypothèses d'évolution de la population jusqu'à cet horizon de 2020, qui s'appuient également sur des hypothèses de développement de logements, de développement d'activités économiques. On en a la connaissance à la fois avec des documents de cadrage régionaux tel que le schéma directeur de la région Ile-de-France et on l'a également par la lecture des documents d'urbanisme dont l'élaboration est sous la

responsabilité des collectivités. A partir de ces éléments, nous avons imaginé quel serait le scénario probable d'aménagement du réseau routier et des réseaux de transport en commun à l'horizon 2020. Nous avons projeté sur ces réseaux des prévisions de déplacements qui nous permettent d'avoir une simulation des trafics sur les différents réseaux et notamment le réseau que l'on a en charge qui est le réseau routier national en région Ile-de-France. La carte qui vous est actuellement projetée montre quelle est cette vision. Vous voyez que, en particulier, certains axes sont plus épais que d'autres, ce sont des infrastructures qui n'existent pas aujourd'hui qui sont soit à l'étude, et pour certaines d'entre elles d'ailleurs qui sont déjà en début de réalisation et qui représentent la perspective d'aménagement du réseau dans les 15 années à venir. Ça c'est le premier point.

Comme j'ai très peu de temps, je préfère venir au gré des questions et des réponses, apporter une précision ou un commentaire sur tel ou tel axe. Et nous avons une deuxième prévision qui porte sur le développement des transports en commun – Hélène c'est la carte qui est..., oui celle là. Voilà, là c'est la carte du réseau des transports en commun lourds, ferrés. Le rectangle en bas à gauche montre quelle est la zone d'étude, montre où se situe le prolongement de l'autoroute A12 et montre un projet de transport en commun en site propre qui est enregistré sur la zone d'étude et qui peut contribuer donc à l'amélioration des déplacements sur le secteur, en plus du développement des réseaux de bus qui ne peuvent pas être représentés sur cette carte.

Sur le secteur Ouest des Yvelines, l'hypothèse qui a été prise en termes de développement de réseaux de transports en commun lourds est la poursuite de la réalisation de la grande ceinture ouest, laquelle grande ceinture est actuellement en service entre Noisy et Saint Germain grande ceinture, il est prévu pour une meilleure efficacité de cette rocade de la prolonger au Sud pour qu'une correspondance puisse se faire sur l'axe Paris Montparnasse RER C avec un échange à Saint-Cyr et la possibilité d'une continuité jusqu'à Versailles Chantier. Voilà je dirais quel est le principal axe de transport en commun lourd qui est envisagé sur le secteur, étant entendu qu'il y a ailleurs sur tout le reste de l'Ile-de-France, un certain nombre de projets d'aménagement ou de développement de transports en communs lourds qui contribuent à l'efficacité du réseau de transport sur l'ensemble de la région. Nous nous intéresserons plus particulièrement au cours de cette séance aux projets qui ont une influence sur la circulation et notamment la circulation automobile dans notre région.

Je vais maintenant donner la parole à François Bertrand qui est responsable du pôle déplacements à la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France pour apporter des éléments de cadrage sur les prévisions et la politique régionale de l'État en région.

Gilbert CARRERE

Oui rapidement les prévisions en termes de 20 ans.

.III La politique de transport de l'État dans la région

François BERTRAND

Bonjour, je suis François Bertrand. Je ne suis pas responsable du pôle déplacements, je suis juste responsable des études au sein du pôle déplacements de la Direction Régionale de l'Équipement. Je vais apporter quelques éclairages supplémentaires à ce que vient de vous présenter Michel en termes de demande. En fait c'est le moteur essentiel de nos prévisions, en tout cas de ce qu'on peut entrevoir de l'avenir, c'est quel est finalement l'urbanisation de la région en Ile-de-France ? Nous

nous sommes basés sur les projections telles qu'ils les appellent de l'INSEE : quel pourrait être l'urbanisation, en tout cas la population en 2020 en Ile-de-France ? Ce que nous avons pris pour réfléchir ensemble sur l'aménagement de l'A12 et sur, plus généralement, l'aménagement des transports c'est le scénario dit « central », c'est un scénario qui prolonge les tendances actuelles, c'est un scénario assez mécanique en fait qui prolonge les taux de natalité, les taux de mortalité, qui prend un certain nombre de faits saillants en compte et globalement qui définit à l'horizon 2020 une augmentation de la population en Ile-de-France de 850 000 habitants. Alors ces 850 000 habitants, ils vont se déplacer ensuite, ils vont utiliser soit les transports en commun, soit leur voiture, en tout cas c'est clair que c'est ça qui fait le fondement de l'augmentation de la demande. Il faut relativiser ça aussi. On est une région qui avoisine les 11 millions d'habitants, vous voyez que, la demande, elle est déjà là en fait.

Un autre facteur assez important. Je vous présente un petit peu ce que ça représente si on retourne un petit peu dans le passé avec les précédents recensements de la population et si on se projette justement dans l'avenir, vous voyez en fait que la population continue à augmenter. Juste pour préciser que nous avons des éléments un peu récents en 2004 avec la nouvelle enquête de recensement de la part de l'INSEE qui nous montre que la population augmente peut-être un petit peu plus vite que ce qu'on avait pu penser en 1999. C'est le point bleu sur le graphique, vous voyez ce qui était prévu au schéma directeur de la région Ile-de-France, en 1994, donc là aussi par contre les prévisions étaient un petit peu plus basses.

Le deuxième moteur, je le disais, de l'urbanisation c'est l'emploi. Là, on a essayé de trouver un scénario cohérent avec l'augmentation de la population et avec une perspective de l'amélioration de la situation économique, ce qui nous conduit à envisager pour évaluer notre scénario 2020 une augmentation de l'emploi de 225 000 emplois. Là aussi, on peut peut-être un petit peu comparer à ce qui avait pu être envisagé antérieurement dans le SDRIF de 1994 où il y avait une croissance de l'emploi nettement plus importante. Il ne prenait pas en compte des effets comme le vieillissement de la population ou le changement de structure de l'emploi en Ile-de-France.

Ensuite comment on procède ? Là je vais rentrer un tout petit peu plus dans la technique mais il faut bien retenir que l'idée c'est qu'on a de la demande de déplacement et qu'on essaye de la projeter dans l'avenir, non pas pour essayer d'avoir une prévision exacte de ce qui va se passer mais pour pouvoir évaluer la situation : qu'est-ce qui se passe si on n'aménage pas le système de transport ? qu'est-ce qui se passe si on l'aménage de telle ou telle façon ? On est bien autour de la notion de scénario de référence et non pas de prévisions, il faut garder ça en tête. Donc nous, une fois qu'on part de ces cadrages généraux, on essaye de les décliner localement pour essayer de prévoir la demande en déplacement, c'est très important d'avoir des scénarios assez fins une échelle communale de ce qui peut se passer parce que la façon dont vous pouvez vous déplacer, dont on peut tous se déplacer dépend énormément de l'endroit où on habite et de l'endroit où les emplois sont placés. Alors sans rentrer dans les détails, on part des cadrages que je vous ai présentés et puis petit à petit on essaye de déterminer à partir des documents d'urbanisme que ce soit le SDRIF ou que ce soit les documents locaux d'urbanisme où peuvent se répartir ces populations et ces emplois. Ce qui nous donne par exemple si je me place à une échelle départementale une augmentation pour le département des Yvelines de 127 000 habitants et de 19 000 emplois.

Je passe rapidement mais on a mis ça dans les documents qui sont disponibles. Vous avez un certain nombre de cartes qui présentent où se situent les principales augmentations. Ce qu'on a apporté pour essayer de faire sens avec les discours actuels sur la révision du SDRIF et sur la notion de densification et de polarisation de la région Ile-de-France, c'est de maintenir beaucoup plus qu'auparavant des populations dans les pôles de l'Ile-de-France et en particulier Saint-Quentin

ou Versailles, etc... Donc là je vous présente aussi l'emploi, c'est encore un peu plus fort en emploi.

Michel Labrousse vous a présenté les deux cartes d'aménagement du système de transport. Juste pour préciser à la fin, finalement, qu'est ce qu'on obtient sur le trafic routier à l'issue de la mécanique que je viens de vous présenter ? On a une augmentation du nombre de déplacements qui est de l'ordre de 1 % par an, en trafic routier avec des différenciations assez nettes mais qui proviennent en fait essentiellement de la façon dont se structure l'urbanisation. Globalement, on a une urbanisation qui se développe essentiellement en périphérie donc l'augmentation elle est plus forte en périphérie. On a une croissance du trafic que je distingue un petit peu parce que pour le trafic il faut rapporter ça au kilomètre que chacun parcourt, qui est de 1,4 % par an. En revanche, on s'aperçoit que par rapport à l'aménagement du réseau routier qui est dans le scénario, on a une augmentation des temps passés qui est nettement plus rapide, tout simplement parce qu'on est déjà en situation congestionnée et les aménagements permettent de supporter une partie de l'augmentation mais ne le permettent pas forcément en entier.

Donc voilà un petit peu pour cadrer ça et puis si l'occasion se présente, on pourra avoir une vision un petit peu plus large, parce que là on était très régional, sur la politique de l'Etat en matière de transport.

.IV Débats

Gilbert CARRERE

Très bien. Si vous le voulez bien, je vais demander à Monsieur Francis Beaucire qui est à ma droite et qui est membre de la Commission en quelques minutes, de recadrer un peu les questions, de les reformuler pour que ceci soit notre sujet de cet après-midi, vraiment clairement.

Francis BEAUCIRE

Oui merci Monsieur le Président. Bon comme vous le savez, nous sommes très attentifs aux questions que vous posez, aux observations que vous formulez, celles qui ont été formulées jeudi soir mais aussi celles qui nous parviennent par tous les moyens possibles de communication. Il me semble que par rapport à ce qui vient d'être rappelé, vous avez formulé de toutes les façons possibles, des interrogations sur des mutations qui touchent la société en général et dans le temps long. Donc si on se replace dans une perspective de temps relativement longs, on raisonne à 10 ans ou 20 ans et non pas pour l'année prochaine, vous avez souvent évoqué la question du prix de l'énergie. Donc ça c'est une question semble-t-il, importante. Je crois qu'on est en train de comprendre progressivement que des modifications sont en train d'apparaître dans le temps long. Et puis il y a une deuxième grande question, je dirais ça simplement mais je pense que vous comprendrez ce qu'on met derrière ce terme que vous employez vous-mêmes, il y a les questions de la gouvernance. Les politiques publiques ne se font plus par des décisions brutales et les politiques publiques en matière de déplacements et d'articulations entre les territoires et les mobilités sont en train de développer des choses dont on n'avait pas idée, mettons, il y a une vingtaine d'années. Et les gouvernances territoriales si je puis dire, c'est un petit peu jargonnant mais ce terme est utilisé assez souvent par vous-même, les gouvernances territoriales en fait aujourd'hui se placent dans une perspective de 20 ans et disent : « *Au fond dans 20 ans, on aura fait volontairement un certain nombre d'efforts d'organisation pour que l'écrasante supériorité du mode routier soit relativisée au profit d'autres modes de transport* ». Si on se place dans cette

perspective de 20 ans, je crois qu'une des questions qu'on pourrait essayer d'explorer aujourd'hui c'est de savoir si, lorsqu'on construit des prévisions de trafic à aussi long terme, on a incorporé ces mutations qui, encore une fois, ne concernent pas seulement le tronçon d'autoroute A12. Ce sont des questions qui sont à l'œuvre dans la société et dans toutes les sociétés des pays développés d'une façon générale.

Alors j'espère me faire l'interprète de nombreuses questions que vous avez posées autour de ces aspects et je pense que ce serait intéressant que cet après-midi on essaye de vider cette question, ou sinon de la vider d'au moins d'ouvrir le couvercle de cette boîte de Pandore.

Gilbert CARRERE

Je demande aux responsables de la CODESQY de nous donner leurs réactions après ce qui a été dit par le Maître d'ouvrage, rapidement et puis je demanderai aux autres personnes, si elles veulent aussi intervenir et la salle est libre de le faire aussi naturellement. Je vais vous donner la parole dans quelques minutes.

Oui, qui souhaite intervenir du CODESQY ? Monsieur Marguerit ?

Monsieur MARGUERIT

Oui, merci Monsieur le Président. Le CODESQY en deux mots c'est un espèce de Conseil économique et social de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines, pour ceux qui ne savent pas ce qu'est le CODESQY. D'autre part je tiens à préciser aussi qu'en l'état actuel le CODESQY n'a pas émis d'avis sur le choix de tracé, etc... mais c'est vrai qu'il y a un groupe de travail au sein du CODESQY qui réfléchit depuis à peu près 3 ou 4 ans sur la question du prolongement de l'A12 et qui essaye de le faire de façon très ouverte avec les caractéristiques du CODESQY qui a, en son sein, des gens qui viennent de toutes les communes de Saint-Quentin-en-Yvelines et des acteurs du territoire qui sont très diverses, qui viennent du milieu associatif, du milieu des entreprises, donc nous essayons d'avoir une vision du problème très large. Ceci dit, pour l'instant, nous sommes en cours de discussion, de travail. Il y aura une première discussion plénière samedi prochain au sein du CODESQY sur cette question de l'avis.

Sur les perspectives des déplacements à l'horizon de 2020, puisque c'est un de nos objectifs d'y réfléchir à moyen terme, effectivement la question est importante et c'est normal qu'on la pose d'entrée de jeu dans la mesure où si on pouvait effectivement éviter d'avoir à construire une nouvelle autoroute, ce serait sans doute la situation idéale. Si les déplacements, globalement, pouvaient être envisagés comme étant à la baisse dans l'avenir, ça serait sans doute idéal. Si les déplacements au moins se stabilisaient ou augmentaient un peu seulement, si on pouvait envisager que ces déplacements soient couverts par les transports en commun quels qu'ils soient de plus en plus et qu'il y ait de moins en moins de voitures, ce serait une situation là encore idéale et peut-être qu'il n'y aurait pas besoin de prolonger l'A12. Et puis si les primes d'énergie, comme l'a dit le Monsieur tout à l'heure, faisaient en sorte qu'on utilisait moins les véhicules, eh bien oui sans doute il faudrait se poser la question de l'A12 et de son existence et de son prolongement mais malheureusement en l'état actuel de la réflexion à la fois je crois de l'ensemble de la Commission et de la mienne personnellement, malheureusement je pense qu'il n'est pas raisonnable d'envisager une diminution du trafic et notamment du trafic autour de Saint-Quentin-en Yvelines. Saint-Quentin-en-Yvelines est une ville qui a été construite autour de la voiture. C'est un habitat très dispersé. Il y a même des tendances aujourd'hui sur le territoire qui sont indéniables, qui font que

malheureusement des trafics vont éventuellement augmenter. Je fais référence notamment à la hausse des prix du logement sur Saint-Quentin et le fait que certaines personnes qui habitaient Saint-Quentin, aujourd'hui vont chercher ailleurs du logement et notamment en Eure et Loire par exemple ou dans les territoires autour et donc ça crée des déplacements supplémentaires.

Alors c'est vrai qu'on a certaines marges de manœuvre au niveau du territoire. On constate, par exemple, aujourd'hui une relative déconnexion entre l'habitat et les emplois ce qui fait qu'aujourd'hui il y a un certain nombre de cars qui font partie du flux entrant le matin et des flux sortants le soir pour venir travailler sur Saint-Quentin-en-Yvelines et vice versa. D'autres gens, cadres ou non cadres d'ailleurs, vont travailler en dehors de Saint-Quentin. Il y a des besoins énormes de déplacement, on le voit aux heures de pointe, c'est intenable effectivement aujourd'hui pour l'ensemble de la population de Saint-Quentin-en-Yvelines. La situation actuelle effectivement appelle à des prises de décision. Alors on peut jouer sur l'habitat, sur le logement, on peut jouer sur les transports en commun et on va en parler mais il faut raisonnablement envisager effectivement une poursuite de l'augmentation du flux du transport sur la région de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans les éléments qui vont jouer, en dehors de ceux que j'ai évoqués, qui vont être significatifs il y a aussi le barreau de l'A104 qui va boucler la Francilienne et qui mécaniquement, là aussi, va amener du flux routier sur notre échelon. Donc à la question : « *Faut-il envisager une réforme du système routier et de l'A12 ou de l'A10 aujourd'hui sur Saint-Quentin ?* ». A cette question, je crois que l'ensemble des membres du CODESQY est prêt à répondre « *Oui* ».

Gilbert CARRERE

Monsieur Le Vot est dans le même sentiment ? S'il veut bien dire quelques mots ?

Alain LE VOT

Oui, bonjour à tous. Je vais essayer brièvement de dire quelques éléments d'appréciation de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines que je représente ici cet après-midi, donc c'est au nom de la communauté que je vais dire deux ou trois choses.

La première, Monsieur Marguerit vient de le préciser, la question du logement est très importante sur la question des déplacements. Nous sommes dans la région Ile-de-France qui a approuvé un PDU qui prévoit normalement une diminution de quelques pourcents de la circulation automobile dans l'ensemble de la région Ile-de-France mais vous voyez que dans la présentation qui nous a été faite tout à l'heure, on prévoit quand même une augmentation, ce qui veut dire qu'entre une volonté politique et puis les prévisions des techniciens il y a une marge de manœuvre mais ce qui veut dire aussi que les orientations et les choix politiques peuvent influencer également sur les déplacements mais encore faudra-t-il s'en donner les moyens, c'est un aspect sur lequel je reviendrai.

La deuxième chose c'est que la Communauté d'Agglomération a été, je crois, le premier regroupement de communes à faire un plan de déplacement local dans la région Ile-de-France qui s'inscrit évidemment dans le cadre du PDU régional. Je rappelle que ces documents doivent être des documents intégrés dans les plans d'urbanisme en général et donc qui s'imposent à nous dans les faits. Les orientations s'imposent même s'il n'y a pas de disposition, j'allais dire, réglementaire comme ça pourrait être le cas sur d'autres aspects et notamment la position des infrastructures de déplacement qu'elles soient automobiles ou de transports en commun en général, qui doivent être intégrées dans les plans. L'orientation sur laquelle nous travaillons c'est évidemment de favoriser

le transport en commun, toutes sortes de mode de transport en commun, sans opposer évidemment complètement l'automobile et j'y reviendrai aussi tout à l'heure en matière de mutation de la société parce qu'il y a un aspect quand même qu'il ne faut pas oublier dans le déplacement individuel, c'est justement le déplacement individuel qui est supérieur à tous les autres, c'est qu'on prend le voyageur à la porte de chez lui et on l'amène là où il veut aller et ça, ça sera très difficile de lutter contre tout cela même si évidemment pour les raisons de développement de notre société, d'économie de territoire, du coût de l'énergie, il faut évidemment arriver à d'autres modes de déplacements, y compris aussi pour des raisons de coût. J'ai chiffré, en faisant la révision du PLU sur ma commune, j'ai chiffré à peu près – excusez-moi je parle encore en francs – je crois que c'est autour de 3 000 francs ou 450 euros le coût d'une deuxième voiture pour un ménage. Il est bien évident que si, en développant les transports en commun, on évite à une famille d'avoir à utiliser une voiture qui va ne servir qu'à aller au travail, ça fait quand même une économie non négligeable dans le budget de la famille.

Mais pour l'anecdote, lorsqu'on a eu des réunions publiques avec des habitants et que j'ai annoncé ce chiffre, j'ai eu une de mes administrés qui m'a dit : « *Mais non, ça ne me coûte pas ce prix-là* ». Elle n'avait compté que le prix de l'essence alors qu'elle n'intégrait pas ni l'achat, ni l'entretien, ni les assurances, etc.. C'est donc une dépense effectivement très importante mais je le rappelle, en même temps, compte tenu de ce qu'est la région Ile-de-France bon nombre de salariés ne peut pas aller travailler autrement qu'en voiture, ne serait-ce que pour aller d'une banlieue à une autre banlieue ou alors il faut passer par Paris et là on est dans des délais de transport qui sont hors de proportion. C'est une question majeure, y compris pour moi à titre personnel de savoir quels seront en 2020 les modes de déplacement puisque évidemment ça engendre quelque chose.

Et pour illustrer mon propos il y a une image qui me revient en tête qui n'a rien à voir avec notre débat mais c'est pour vous faire comprendre quelque chose. J'ai toujours été en quelque sorte impressionné par une gare qui a été construite de l'autre côté des Pyrénées en Espagne, juste avant la seconde guerre mondiale, à la sortie du tunnel du Sampont qui représentait à l'époque une perspective extraordinaire de développement des relations ferroviaires puisque c'était le chemin de fer qui était prioritaire à l'époque entre la France et l'Espagne et puis la guerre civile dans ce pays et la guerre mondiale ont mis à bas cette liaison. Vous voyez que quand on fait des choix aujourd'hui il faut essayer de se projeter dans l'avenir et pourtant ce n'est pas simple du tout de pouvoir le faire, compte tenu de tout cela. Je pense que la question des énergies aura de l'influence sur notre vie, pas simplement sur les transports mais aussi sur notre habitat. Je pense, pour m'occuper d'économie d'énergie par exemple, que peut être qu'on rêve tous d'une maison parallélépipédique avec un toit rouge et une cheminée qui fume et je pense que si on veut économiser l'énergie peut-être qu'on aura d'autres formes de maisons, il y en a quelques-unes qui existent pour, disons, présenter les choses complètement différemment.

Le prix de l'énergie bien sûr, l'épuisement du pétrole bien sûr, mais qu'est ce que donnera cela sur nos déplacements ? Personnellement, je n'ai pas de réponse sur ce terrain-là mais je lisais un article dans une revue scientifique il y a quelques semaines, qui précisait par exemple qu'on avait trouvé des moyens de concentrer l'hydrogène dans des pastilles, ce qui veut dire que la possibilité – et ça avait été évoqué d'ailleurs par le Directeur Régional de l'Équipement au débat de jeudi – la possibilité d'avoir aussi d'autres formes d'énergie, d'autres moyens de se déplacer, y compris sur des formes aujourd'hui individuelles, peut exister techniquement et j'allais dire, remplacer le véhicule à pétrole par peut-être d'autres véhicules avec d'autres formes d'énergie, ça je ne suis pas capable de répondre sur ce terrain-là. Alors tout ça, c'est effectivement une question aussi de gouvernance, vous l'avez noté, je pense que le sujet est bien posé sous cette forme-là et aussi de moyens. J'ai lu aussi quelques déclarations de quelques-uns de nos Conseils régionaux qui fixent à

6 milliards d'euros le saut qualitatif qu'il faudrait faire en région Ile-de-France pour rattraper un certain nombre de retard et des enjeux qui ont eu lieu. Au début du siècle, on a construit des métros, des choses qui ont nécessité des investissements considérables dans la région parisienne et notamment dans Paris. Dans les années 60, on a fait les RER, etc... Aujourd'hui il faudrait un saut qualitatif de même niveau et on ne l'a pas. J'en aurais terminé là. On ne l'a pas. On a même des abandons des engagements de l'État sur les contrats de plan État – Régions, qui font qu'un certain nombre d'équipements de transport en commun ne verront pas le jour aussi rapidement que nous l'aurions souhaité, en tous cas sur le contrat 2000/2006.

Fort heureusement, et j'en aurai terminé Monsieur le Président parce que je vois que j'ai été peut-être un peu trop long, nous avons le transport en commun Saint-Quentin / Massy qui lui n'a pas été abandonné. Le tronçon Massy / Ecole polytechnique sera bien maintenu et démarrera je pense à la fin de l'année, ce qui peut nous permettre évidemment d'envisager un développement de transport en commun sur cette liaison, fort intéressant et qui sera indispensable puisque l'Etat a installé une opération d'intérêt national sur le plateau de Saclay.

Gilbert CARRERE

Merci. J'ai une question du public qui vient, je la livre tout de suite au Maître d'ouvrage, nous reviendrons ensuite aux personnalités qualifiées. « *L'analyse des déplacements, demande Monsieur Nivelet, présentée par la DDE je pense, repose sur la démographie, mais qu'en est-il des poids lourds ?* ». Effectivement. Vous l'avez évoqué ?

Michel LABROUSSE

Non, je n'ai pas évoqué les poids lourds effectivement. Je vous présente la façon dont on a pris en compte l'évolution dans le futur des poids lourds. On a pris en compte, en fait, trois types d'évolution selon que l'on parle de transit (de flux qui passent par l'Ile-de-France sans s'y arrêter), d'échanges ou de trafic interne. À la lumière de ce qu'on a pu constater dans le passé, avec nos enquêtes, et puis à partir d'éléments dont on disposait sur l'évolution du trafic en particulier, par exemple avec le développement de Port 2000 ou des éléments comme ça, on a pris les hypothèses suivantes : globalement une diminution du trafic interne, c'est le plus gros du trafic, de 1 % par an en matière de poids lourds, qui se justifie en fait... Il faut le regarder en même temps que le trafic d'échange qui augmente. La question c'est qu'on a un décourant de la logistique au niveau du bassin parisien ce qui fait qu'on transforme un certain nombre de poids lourds qui circulent en interne en poids lourds qui font de l'échange. Il faut regarder ça avec une échelle un petit peu plus large. Il y a un deuxième élément qui conduit à ça, c'est qu'on transforme au fur et à mesure où on élabore des modes de transport un peu différents - avec des plus petits camions, avec des véhicules utilitaires - on transforme des poids lourds en un certain nombre de véhicules utilitaires donc c'est pour ça qu'on a une diminution du trafic interne. On a pris comme hypothèse une diminution du trafic interne et une augmentation du trafic d'échange. Et puis on a un cadrage global de l'augmentation du trafic de transit de 0,7 % par an en matière de poids lourds qui correspond à des hypothèses globales d'augmentation du trafic national.

Gilbert CARRERE

Bien une question qui vous est posée aussi, mais je ne vous demande pas la réponse maintenant c'est de savoir si vous avez tenu compte, c'est ce que demande Monsieur Aubert, du Mesnil Saint

Denis, si vous avez tenu compte de l'échelle des âges et du vieillissement de la population dans les prévisions de déplacement ? Oui ou non ?

Michel LABROUSSE

Oui, je vais vous répondre. Oui et non. On n'en a pas tenu en termes de comportement de mobilité parce que c'était un petit peu compliqué, on n'avait pas d'éléments à ce moment-là pour pouvoir se déterminer. On a conduit des études depuis et si ça vous intéresse, je pourrais vous en livrer quelques-unes, elles sont d'ailleurs disponibles puisque ce sont des recherches qui sont menées par l'INRETS. En revanche, on en tient un petit peu compte sur la question du développement de l'emploi puisqu'il y a quand même une grande partie, et en particulier les déplacements qui peuvent intéresser la RN10 qui congestionnent la RN10 et qui sont des déplacements domicile – travail, enfin d'heures de pointe, on en tient quand même compte via en fait le développement de l'emploi qui n'est pas aussi important que si on n'avait pas de vieillissement de la population.

Gilbert CARRERE

J'ai plusieurs autres questions mais il s'agit de faire des allers-retours qui maintiennent l'attention, sans lasser. Je voudrais demander au Professeur Merlin et à Monsieur Mouranche ce que ce début de débat leur inspire, et en particulier ce que leur inspirent les prévisions telles que viennent de nous les présenter les responsables de la Direction Régionale et Départementale de l'Equipement. Je ne sais pas lequel des deux souhaite intervenir en premier ? C'est votre choix, si vous le voulez bien.

Daniel MOURANCHE

Je suis de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports. Ce qui a été dit jusqu'à maintenant me conforte dans l'idée que pour parler de l'avenir il est indispensable de prendre du recul par rapport à la situation présente. Alors donc je remercie en tout cas la Commission du débat public d'avoir fait appel à une fédération nationale, effectivement ça donne de la hauteur de vue, et puis donc je voudrais à la fois parler du présent en France et en Ile-de-France parce que je crois que ça illustre bien la situation ici.

Il suffit que je prenne le dernier bulletin de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports, qui fait le point sur le plan climat national. C'est un plan national de lutte contre les changements climatiques qui a été construit en l'an 2000 dans l'enthousiasme avec un autre nom c'était le Plan national de lutte contre le changement climatique mais il a été mis au frigidaire sitôt qu'il a été adopté par le même gouvernement de gauche à l'époque. Le gouvernement Raffarin l'a remplacé par ce plan climat qui a été adopté en 2004 et ensuite décliné au niveau régional mais aujourd'hui ce que l'on constate c'est que pour appliquer ce plan qui affiche un objectif ambitieux de réduction des gaz à effet de serre qui, comme qui vous le savez, s'accumulent dans l'atmosphère. Les bouleversements climatiques qui nous attendent dans le futur seront directement liés à l'accumulation de ces gaz à effet de serre émis dès aujourd'hui et qui seront encore là en 2050, il faut bien voir qu'il y a un phénomène d'accumulation. Donc ce plan avait un très ambitieux objectif de réduction de l'émission des gaz à effet de serre et malheureusement les mesures qui ont été mises en œuvre pour essayer d'y arriver ne sont que des mesurette.

Je vais vous en citer trois exemples sans que ce soit trop long.

- La mesure dont on avait beaucoup parlé, le « bonus malus » sur l'achat des véhicules en fonction de leur émission de gaz en CO₂, cette mesure a été abandonnée.
- Plutôt que de jouer sur les investissements favorables au transfert de mode, de la route vers les transports en commun, dont on a parlé jusqu'à maintenant, le Gouvernement a plutôt choisi de mettre le paquet sur le développement des biocarburants. Quand on s'intéresse un peu à l'énergie et à la chimie, on voit tout de suite les limites de l'exercice mais aujourd'hui la mesure gouvernementale officielle c'est de mettre le paquet sur les biocarburants.
- Dernier exemple, on a parlé aussi de mettre un étiquetage sur les véhicules en fonction de leur consommation énergétique pour commencer une prise de conscience de la nécessité de réduire la consommation des véhicules. Cette mesure ne s'appliquera que dans les magasins des concessionnaires de voitures neuves.

Les transports sur le plan national c'est 28 % d'émission des gaz à effet de serre. Au niveau de la région Ile-de-France c'est nettement plus. Je n'ai pas le chiffre, mon voisin le connaît certainement mieux que moi. Il y en a presque la moitié, me dit mon voisin, pour l'Ile-de-France.

Je reviens maintenant au niveau régional. L'AUT, l'Association des Usagers des Transports, est la branche Ile-de-France de la FNAUT et est composée à la fois d'individus et d'associations locales. Moi-même je suis arrivé à l'AUT donc à la FNAUT par l'intermédiaire de mon association « Vivre à Meudon » qui a aussi un problème de voie rapide, de deux fois une voie, une voie rapide en projet contre laquelle s'oppose tout un collectif d'associations, il s'agit de la RD7 en bord de Seine. L'AUT regroupe des expériences de toute la région parisienne. On aimerait en avoir plus d'ailleurs, il nous en manque, notamment dans votre secteur.

Le prochain bulletin de l'AUT, il y en a six par an, traitera de notre vision sur la révision du schéma directeur d'Ile-de-France et, là, on est dans le sujet.

Gilbert CARRERE

Vous voulez nous dire par-là que la FNAUT suivra l'ensemble du débat sur la totalité ?

Daniel MOURANCHE

On va essayer.

Gilbert CARRERE

Non mais ceci vous intéresse ?

Daniel MOURANCHE

Oui mais on aura du mal parce qu'effectivement, le mouvement associatif manque toujours de militants surtout quand il s'agit de travailler ensuite de façon cohérente au niveau national. Une

association pour se défendre c'est facile à faire, une association pour construire et travailler dans la société civile c'est plus difficile.

Gilbert CARRERE

Très bien. Merci.

Daniel MOURANCHE

Je voudrais juste donner trois visions dans la construction du SDRIF, de prévision de l'AUT, ce qui me semble tout à fait dans le sujet. On estime que l'intermodalité dans les transports collectifs c'est quelque chose d'absolument essentiel et qu'il faut réinventer. Aujourd'hui l'intermodalité n'est pas prévue de façon correcte. L'intermodalité c'est comment on passe d'une ligne à une autre dans un réseau de transport collectif maillé et hiérarchisé. Le maillage c'est le RER, le métro, le tramway, le bus et éventuellement un transport individuel à la demande, et bien sûr aussi sa voiture avec ses parkings et des parcs relais. Pour l'intermodalité, il y a énormément de choses à faire, ça c'était le premier point.

Deuxième point, je voudrais parler des marchandises. On est à peu près convaincu qu'en 2020 il y aura une remise en cause automatique de la primauté du poids lourd. Pour beaucoup de raisons, ne serait-ce que par le prix de l'énergie et aujourd'hui l'intermodalité va aussi s'imposer dans le transport des marchandises. Les plates-formes multimodales (fleuve, fer, route pour la région parisienne) vont prendre énormément de développement. Il y a un autre point très important sur les marchandises c'est le développement du GPS, la navigation par satellite, qui fera en sorte, qu'ils le veulent ou non, que tous les poids lourds seront sous contrôle. Ce contrôle, dans une société libérale, peut difficilement prendre la forme d'une interdiction de circulation ou une obligation de circuler sur tel ou tel axe, par contre il pourra y avoir une taxation automatique faite par le pistage, le traçage des véhicules et je verrais très bien, moi, qu'en 2020 un patron demande à son chauffeur routier de faire un détour de 30 kilomètres sur autoroute plutôt que de passer par la RN10 ou l'équivalent de la RN10 en 2020. Ce qu'on constate aujourd'hui c'est qu'on pourra éviter probablement la traversée.

Troisième exemple de notre vision, c'est la question du financement qui était absolument centrale. On a beaucoup parlé ces dernières semaines de la pauvreté en France mais quand on parle aux pauvres de France, n'oubliez pas les trois grands pauvres que sont le STIF, la SNCF et la RATP, dès que l'on parle d'améliorations de transport.

Gilbert CARRERE

Bien, avant de demander à Monsieur Merlin ce qu'il veut nous dire sur les questions qui ont été évoquées par la Direction de l'Équipement, je voudrais demander, en faisant aussi le retour, demander à Monsieur Vandewalle, qui a souhaité prendre la parole s'il veut bien le faire maintenant pour sa question. Si on veut bien lui avancer un micro, voilà. A vous Monsieur Vandewalle.

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, je voudrais simplement essayer de vous livrer quelques réflexions sur le sujet qui nous retient aujourd'hui. Pourquoi faut-il faire l'autoroute A12 si on part des hypothèses de travail qui nous sont proposées dans le dossier du Maître d'ouvrage ? C'est régler un certain nombre de problèmes de circulation qui se posent sur la RN10 et corrélativement améliorer les conditions de vie à la fois des riverains et des usagers. Tout cela, en ce qui concerne notamment les perspectives de circulation, est basé sur le modèle qui est un modèle d'étude de la Direction Régionale de l'Équipement. Ce modèle me semble soulever un certain nombre de questions, je vais essayer d'être aussi bref que possible.

D'abord, on part sur des hypothèses de croissance de trafic routier qui posent un certain nombre de questions. Si on prend ce qui concerne le trafic automobile, les véhicules légers des particuliers, on est en train de travailler sur un nouveau schéma directeur de la région Ile-de-France qui va certainement faire évoluer de manière très significative la donne. Entre 1990 et 1999 l'essentiel de la croissance de l'Ile-de-France s'est fait dans la grande couronne et cet accroissement de la population de la grande couronne a alimenté bien évidemment un important flux de circulation. Mais déjà aujourd'hui il y a un ralentissement très important de la croissance dans la grande couronne et le schéma directeur tel qu'il a été présenté tout récemment dans ses grandes lignes à Villejuif montre que la région a la ferme volonté de ralentir encore plus fortement la croissance en grande couronne en densifiant les zones urbaines. Dans ces conditions, j'avoue que je souhaiterais savoir si ces informations qui n'ont guère plus d'une semaine ont déjà été intégrées dans le modèle dont on nous parle ?

Ensuite il y a un autre facteur qui peut jouer sur l'augmentation de la circulation, c'est le taux d'équipement des ménages mais je pense que dans une région où la plupart des foyers ou en tout cas probablement la majorité des foyers dans notre région a déjà deux voitures, on ne voit pas très bien comment on pourrait encore beaucoup augmenter le taux d'équipement des ménages qui est déjà particulièrement élevé.

En ce qui concerne les poids lourds, je suis frappé par le fait que le modèle qui nous est proposé prévoit de manière explicite, c'est écrit dans le document du Maître d'ouvrage, de capter une partie du trafic de poids lourds sur ce nouvel axe, c'est-à-dire qu'on va chercher à attirer ici des flux de trafic supplémentaires. En ce qui concerne les poids lourds - je ne vais pas m'étendre sur les voitures il y a des experts qui ont déjà dit quelques mots sur l'après pétrole, je ne m'y étendrais pas - je pense quand même qu'en ce qui concerne les poids lourds il y a au moins deux interrogations qu'il faut se poser or le trafic poids lourds est un élément important dans le choix autoroutier. Il y a au moins deux questions sur les poids lourds. La première c'est que si effectivement on trouvera peut être demain des solutions relativement aisées à l'après-pétrole pour les véhicules légers, on peut tout de même se poser la question de l'influence que ça aura non pas peut-être même sur la traction des poids lourds mais sur la compétitivité économique du transport par poids lourds et si on pourra continuer longtemps de rester en France sur un modèle qui privilégie à ce point les transports routiers lourds.

Deuxièmement, moi je veux bien qu'on capte du trafic supplémentaire routier de poids lourds sur notre région mais on ferait bien de songer quand même que ce Sud Yvelines c'est la région qui subit les plus fortes pollutions à l'ozone de toute l'Ile-de-France par temps anticyclonique, c'est-à-dire par beau temps d'été, et là il faut bien être clair pour tout le monde. Je sais que je suis le Président du parc, je sais ce que l'on dit. Je voudrais simplement rappeler que pas plus que le nuage de Tchernobyl connaissait la frontière française, la pollution à l'ozone elle ne connaît pas non plus les limites entre le parc et la ville nouvelle. Et je pense que chacun devrait y songer.

Monsieur Vandewalle, pardonnez-moi, encore une question pour que la réponse puisse venir.

Yves VANDEWALLE

J'essaie d'alimenter le débat, je vous le promets.

Gilbert CARRERE

Vous y arrivez très bien, vous y arrivez parfaitement.

Yves VANDEWALLE

J'essaie d'être bref, je vous le promets. Le second volet que je souhaitais aborder, on va aborder les déplacements dans le long terme, je ne m'étendrai pas sur les transports en commun, un certain nombre de choses a été dit et les réactions de la salle montrent qu'elle est parfaitement informée puisqu'elle le pratique et qu'on est un certain nombre à le pratiquer, je dirai seulement que dans l'étude et dans la consultation que vient de faire le Conseil Général des Yvelines sur les transports en commun, il en ressort un vif mécontentement des usagers. Je pense que ça ne surprendra personne ici.

Il y a un volet dans les déplacements que je souhaiterais voir aborder. Je ne sais pas, Monsieur le Président, si c'est aujourd'hui ou un peu plus tard, mais je souhaiterais que l'on aborde très clairement le sens et la signification de cet axe routier et j'aimerais qu'on clarifie notamment quelque chose qui est très confus dans l'esprit à mon sens de beaucoup de gens, c'est : « *Est-ce que cet axe a une fonction de transit routier, de simple contournement de la Ville nouvelle, ou une fonction de desserte de la Ville nouvelle ?* ». Et je pense que chacun doit bien réfléchir à ce que ça veut dire dans la mesure où ça a des conséquences importantes sur le trafic. Je vais prendre un seul exemple, et je m'arrête là pour ne pas être trop long. Si on prend l'échangeur qui est prévu sur la route départementale 58 au Mesnil-Saint-Denis, il faut songer que cet échangeur n'a de sens que si derrière on achève la voie rapide de la Ville nouvelle qui s'appelle R12 et qui actuellement s'achève en cul-de-sac à France Miniatures.

Il faut savoir que c'est un axe en réalité Nord-Sud important, c'est-à-dire qu'à partir de la D58, on reprend R12, on remonte jusqu'au Nord de la Ville nouvelle, ensuite on reprend la route départementale 30 qui est en cours de doublement et ensuite ça permet de rejoindre la future A104. Par conséquent, si vous voulez, quand on explique à un certain nombre de gens qui sont tout prêts à l'entendre, quand on est malheureux et gêné par la circulation je le comprends, il faut bien songer que l'A12 va entraîner des conséquences non pas seulement où certains le pensent mais sur l'ensemble des flux de circulation dans le secteur.

Je m'arrête là pour ne pas être trop long.

Gilbert CARRERE

Bien, dans vos questions vous avez tapé juste apparemment Monsieur Vandewalle. Sur ce dernier point que vous avez évoqué, qui est la place de la A12 et sa signification, je vous indique,

Mesdames et Messieurs, que le débat public dans sa réunion du 25 avril, traitera effectivement sinon exclusivement de la A12 dans les déplacements franciliens. Il me semble que ceci n'est pas loin de répondre à votre question. Pour les autres, sans chercher à toucher au fond sur tous les plans, je demande à Monsieur Bertrand s'il a quelques précisions à apporter ou réponses à faire à Monsieur Vandewalle maintenant ? L'un ou l'autre à condition que vous soyez rapides.

François BERTRAND

Je voudrais répondre en deux mots, Monsieur le Président, sur la question qui est effectivement fondamentale : « Quelle est la fonction... » ;

Gilbert CARRERE

Non non, celle-là c'est le 25 avril, pardonnez-moi. Il faut que je mette de l'ordre là-dedans, vous répondez aux questions précédentes de Monsieur Vandewalle.

François BERTRAND

Je vais essayer de répondre le plus rapidement possible. Il y avait plusieurs points dans l'intervention de Monsieur Vandewalle. Le premier c'était la question de la A12 et le fait de régler un certain nombre de problèmes liés à la circulation. Je pense que c'est tout à fait vrai. On vous a montré des schémas de prospective de déplacement, sur ce qu'on pourrait envisager dans le futur mais, nulle part, on vous écrit que la A12 est là pour régler les problèmes qu'on aura dans le futur. Elle est là pour régler des problèmes qui existent déjà aujourd'hui et qui, selon la prospective dans laquelle on se place, ne trouveront pas forcément de réponse adéquate dans tous les aménagements que l'on peut faire et dans toutes les idées qu'on peut avoir.

Sur la deuxième question à propos du modèle. Est-ce que le modèle intègre un ralentissement de l'accroissement de la population en grande couronne ? Moi je vais répondre en reposant une question. La région et l'Etat sont d'accord sur l'idée qu'il manque 60 000 logements par an en Ile-de-France, il y a un déficit de logements. Ils sont d'accord sur le fait qu'il faut les construire en zone dense. Moi je pense sincèrement qu'on ne va pas pouvoir tout faire en zone dense, il faut continuer d'avoir des idées, de créer des pôles, de conforter des pôles en grande couronne, que ce soit les ex-Villes nouvelles comme Saint-Quentin, Cergy ou que ce soit des pôles secondaires. Nous, on a essayé à notre petite échelle dans nos modèles, de prendre en compte ça, c'est ce que je vous ai indiqué très rapidement mais c'est peut être un petit peu plus clair dans nos documents sur cette notion de polarisation. On a essayé de donner du sens à ça avec les éléments dont on disposait à l'époque. Je pense qu'il y a peut être matière à y retravailler mais, en tout cas, on a nous essayé de présenté des choses sur ce truc là.

Il y avait un troisième point sur l'évolution du taux d'équipement des ménages en matière de voitures. Dans nos modèles, on ne suppose pas une augmentation du taux d'équipement des ménages. On peut imaginer qu'il est à peu près arrivé à saturation. J'indique juste un petit élément : par contre le taux d'équipement du ménage il est fondamentalement différent qu'on soit à Paris, en petite couronne ou en grande couronne et c'est vrai que lorsqu'on fait, tout simplement, des évolutions de population différentielles, on a des gens qui utilisent différemment les modes de transport. Je vous invite à vous reporter à un certain nombre d'éléments que l'on met à disposition sur notre site internet à propos de l'enquête globale de transport qui essaye de qualifier la façon

dont les gens se déplacent en Ile-de-France aujourd'hui, notamment sur cette question des déplacements en automobile.

Je voudrais juste ajouter un petit point à propos de l'intervention de Monsieur Mouranche. C'est vrai que là on se focalise sur cette question d'autoroute mais je voudrais reprendre ce qu'a dit Francis Rol-Tanguy dans la séance inaugurale, c'est qu'on est certes focalisé sur ce projet de prolongement puisque c'est l'objet du débat mais en prenant un petit peu de recul on peut voir, ce que disait Monsieur Beaucire sur la gouvernance, qu'on est dans un système. L'Etat ne fait pas que des autoroutes. Si vous voulez, je pourrais vous présenter un petit peu après un certain nombre d'éléments là-dessus. Il y a d'autres acteurs qui sont le STIF, la région, les agglomérations et je pense que l'idée qu'on a et qu'on a essayé de développer dans le dossier qui vous est présenté c'est qu'il y a une réelle complémentarité entre les actions de ces différents intervenants dans le système d'aménagement et de transport de la région Ile-de-France.

Gilbert CARRERE

Le STIF n'est pas représenté malheureusement pour apporter sa réponse mais nous veillerons à ce qu'il puisse le faire. Est-ce que les deux questions que je vais vous lire sont bien dans la ligne exacte des questions posées par Monsieur Vandewalle et donc de vos propres réponses, Monsieur Bertrand ? C'est le cas de Monsieur Luc Fayard qui demande : « *Le dossier ne parle quasiment pas des transports en commun. Pourquoi ?* » Est-ce que vous avez oublié les transports en commun dans ce dossier ?

François BERTRAND

Là je ne suis pas très d'accord, peut-être que Michel Labrousse pourra le préciser.

Gilbert CARRERE

Monsieur Labrousse, oui ou non ? Ils sont dedans ?

Michel LABROUSSE

Ils sont dedans d'abord parce que le modèle à l'horizon 2020 est un modèle de déplacement tous modes confondus et qui prend en compte sur la base d'informations que nous avons recueillies auprès des différents acteurs du transport en Ile-de-France, qui s'appuie sur des hypothèses envisageables d'aménagement de réseaux ferrés existants, qui s'appuie sur des hypothèses d'existence ou de développement de lignes de bus et qui s'appuie sur un modèle d'affectation entre le mode routier et le mode transport en commun sur des notions de temps de trajet optimales, etc... donc la réponse est « *Oui, les transports en commun ont bien été pris en compte* ».

Gilbert CARRERE

La réponse est « oui » mais je ne sais pas si elle est assez lisible dans ce dossier parce que Madame Véronique Baron dit : « *Pourquoi le dossier de saisine du débat public – c'est-à-dire votre dossier Monsieur Labrousse – n'aborde la problématique qu'à travers des transports individuels et*

n'introduit-il pas la dimension transport public ? » Donc il y a deux personnes au moins qui n'ont pas lu cette partie-là, Monsieur Labrousse.

Michel LABROUSSE

Oui mais ça je le comprends bien parce que le dossier de saisine, le dossier de débat et l'ensemble des dossiers qui sont versés par le Maître d'ouvrage sont à la fois de nature et d'objet différents et ont des consistances et des contenus qui sont également complètement différents. Donc le dossier de saisine est un dossier, il faut le rappeler à l'ensemble des présents, un dossier très synthétique qui est adressé par le Ministre au Président de la Commission Nationale du débat public pour expliquer l'historique du projet, la problématique et donc répondre au termes de la loi sur

Gilbert CARRERE

Oui, Monsieur Labrousse, d'accord.

Michel LABROUSSE

Ensuite le dossier du Maître d'ouvrage complet qui fait 80 pages ne peut pas développer complètement et ça c'est l'objet d'autres documents qui sont déposés à la Commission particulière du débat public, les hypothèses, le modèle, toutes les données de trafic existantes, les diagnostics, le résultat des simulations. C'est un dossier qui comporte plusieurs centaines de pages qui est à la disposition de chacun d'entre vous, en consultation à la CPDP ou sur le site internet. Oui tous les éléments de prise en compte des transports en commun existent dans le dossier du Maître d'ouvrage sous forme synthétique et dans les documents complémentaires qui ont été versés à la CPDP.

Gilbert CARRERE

Je réponds tout de suite avant que la réponse écrite ne leur vienne à Madame Véronique Baron et à Monsieur Luc Fayard que la réponse qui leur sera faite, sera complète sur ce sujet à partir notamment du document complémentaire que vous venez d'évoquer, Monsieur Labrousse, pour que vous ayez la réponse que vous souhaitez et pour que sur ce sujet très important ces réponses soient annexées au compte-rendu de la mission particulière afin que tout le monde puisse en profiter le moment venu.

Monsieur Bertrand vous vouliez dire un mot ?

François BERTRAND

Si je peux rajouter juste une petite chose. Dans les objectifs de l'aménagement de l'A12, il y a le réaménagement de la RN10 et là fondamentalement on est en train de parler de questions urbaines, on est en train de parler de questions de transport en commun, ça je crois que c'est indiqué dans le dossier du Maître d'ouvrage et en particulier dans les éléments fournis par le STIF. On est en train de parler de favoriser les modes d'où le partage de la voirie, le partage de l'espace public. Fondamentalement il y a un fait générateur qui est celui de la constitution d'un axe autoroutier mais derrière, dans les objectifs, je pense que c'est là où nous on parle de complémentarité entre

les modes. Les objectifs de cet aménagement ce n'est pas d'amener de la circulation, c'est au contraire de pouvoir développer une meilleure urbanité dans la Ville nouvelle.

Gilbert CARRERE

Monsieur le Maire de Montigny avait demandé à prendre la parole. Il a une question à poser. Allez-y, Monsieur le Maire.

Michel LAUGIER

Merci beaucoup, je vais donc rester dans le thème que nous abordons aujourd'hui. Pourriez-vous me mettre la carte sur les projets routiers et autoroutiers sur les vingt années à venir ? Vous savez quand on est élu local on n'est pas jugé sur ses promesses mais sur ses actes donc j'aimerais savoir, moi, sur tous ces projets que vous nous indiquez, combien verront le jour d'ici vingt ans et combien à ce jour sont financés ? Ça c'est la première question.

La deuxième question, je voulais la poser au Directeur Régional de la SNCF, il n'est pas là ?

Gilbert CARRERE

Non

Michel LAUGIER

Remarquez soit il a loupé son train, soit son train est en retard, soit il y a une grève. C'est *a priori* tout ce que les voyageurs ont à supporter aujourd'hui. C'est pourtant la réalité. Michel écoute, tu pourras parler tout à l'heure si tu veux, tu t'es exprimé l'autre jour. Mais je reste sérieux, justement. Je voulais poser une question et savoir si dans les prochaines années les gares seront refaites parce que quand on veut prendre les transports en commun encore faut-il déjà être bien accueilli dans les gares, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Deuxièmement, sur les prochaines années, est-ce qu'on va faire évoluer la fréquence des trains car aujourd'hui aller prendre son transport en commun de 7 heures à 9 heures le matin et de 18 heures à 20 heures, ça ne pose aucun problème mais qu'en est-il du reste de la journée ? Si on veut aussi pousser les personnes à utiliser les transports en commun, encore faut-il qu'ils soient adaptés. Merci.

Gilbert CARRERE

Non ce n'est pas la SNCF qui est là, c'est RFF.

Avant de vous donner la parole, pardonnez-moi, est-ce que la distinction est claire entre les responsabilités de la SNCF et RFF ? J'aimerais que vous la clarifiez maintenant.

Monsieur Chainaux, Directeur régional de RFF

J'avais justement envie, Monsieur le Président, de reprendre le mot de gouvernance qui a été livré tout à l'heure et en quelques mots, parce que je ne veux pas vous lasser et puis ce n'est pas l'objet

principal de votre présence aujourd'hui, expliquer qu'en matière ferroviaire - la gouvernance on l'a appliquée à plein de sujets depuis tout à l'heure - mais rien qu'en matière ferroviaire les responsabilités sont partagées. Il y a une autorité organisatrice, c'est-à-dire celle qui achète, qui commande le transport en commun, c'est celle-là qui décide des fréquences. Il y a un prestataire qui le réalise, c'est la SNCF. L'autorité organisatrice c'est le STIF qui vient de passer de la responsabilité de l'Etat à la responsabilité des élus. Le transporteur, c'est la SNCF et le responsable du réseau c'est RFF, Réseau Ferré de France.

Alors je croyais être entouré aujourd'hui de mes deux collègues j'allais dire, de la SNCF et du STIF et il se trouve que je suis seul aujourd'hui à parler du ferroviaire alors merci de me donner la parole. Je vais en parler avec ma casquette à moi. Je ne dirai pas du mal évidemment des absents mais j'ai décidé d'expliquer les choses. D'abord je précise que les trains sont à l'heure aujourd'hui. Je suis venu en train c'est pour ça que j'avais 6 minutes de retard parce qu'il est arrivé à 15 h 06 mais il était parfaitement ponctuel et ça arrive sur ces lignes-là. Au passage, je vous donne le chiffre : 92 fois sur 100. L'irrégularité de la ligne C c'est 8,7 %. Alors bien sûr en France on ne parle que des trains qui arrivent en retard mais le taux officiel, ça peut toujours être amélioré, c'est 8,7 % d'irrégularité. Les deux autres lignes qui desservent Saint-Quentin-en-Yvelines, celle qui va vers Montparnasse et celle qui va vers la Défense, ont des taux d'irrégularité du même ordre de grandeur.

Alors comment ça fonctionne ? Et ça répondra aussi à votre question sur la fréquence. Le STIF demande ce qui est possible de faire, le STIF achète puisque vous savez que le service public de transport ça a un coût et que c'est le STIF qui achète ce service. La SNCF regarde ce qu'elle peut faire avec son matériel, avec ses hommes et RFF dit ce qui est possible en fonction des capacités du réseau. Je voudrais insister là-dessus parce que ça c'est ma responsabilité. Le réseau ferré, celui qui dessert Saint-Quentin-en-Yvelines, il est en heures pleines, en heures de pointe, il est à saturation. Dans l'état actuel de son organisation, de sa structure, ce réseau ne peut pas supporter aujourd'hui plus de fréquences. On peut, comme vous dites, travailler encore un peu à la marge dans les heures creuses ou en flanc de pointe comme disent les spécialistes mais on ne peut pas travailler aujourd'hui. Alors on sait pourquoi. On sait que le nœud principal, l'obstacle principal, l'endroit où tout ça s'engorge c'est le nœud de Porchefontaine. On le sait et d'ailleurs on l'a demandé dans le cadre du prochain SDRIF et même de façon plus précise dans le cadre du prochain contrat de projet Etat - Région à ce qu'on nous donne les moyens de lever ce nœud de Porchefontaine qui est pour toute cette région-là un obstacle, pour le moment, qui ne permet pas d'augmenter les fréquences. Voilà, il y a d'autres aménagements à faire sur les lignes mais c'est la principale cause.

Pour travailler correctement, bien sûr ce nœud de Porchefontaine est connu mais ensuite on travaille au niveau d'une ligne entière. Par exemple ici la ligne C, vous êtes un des terminus de la ligne C, c'est sur l'ensemble de la ligne C qu'on est en train de réfléchir, les trois organismes dont je viens de parler, à un schéma directeur de la ligne C. Et je voudrais terminer pour ne pas être trop long pour cette première intervention, en essayant de vous donner une idée importante c'est la notion du temps pour faire évoluer les choses en matière ferroviaire. C'est extrêmement long. On est à mi-parcours dans une opération du RER B au Nord de Paris entre la Gare du Nord et Roissy et puis Mitry-Mory. Ça fait 3 ans qu'on travaille sur ce schéma directeur, on a passé le stade, on rentre maintenant dans des détails, peu importe les noms. On commence les premières opérations, en même temps la SNCF est en train de préparer l'arrivée d'un matériel supplémentaire parce que qui dit « trafic supplémentaire », dit « matériel supplémentaire ». Si tout va bien, très bien, en 2011 on a fini. 2003 - 2011, il faut 8 ans pour passer d'une idée à une réalisation en matière ferroviaire, pour une raison notamment - il y en a plein d'autres - c'est qu'évidemment à tout moment, tous les travaux se font comme on dit « sous exploitation », c'est-à-dire qu'il ne faut pas interrompre le

trafic pendant un an, deux ans, trois ans et donc on travaille la nuit, on travaille par petits bouts, on travaille en sectionnant. C'est long, c'est cher, inutile de vous le dire. Et puis je voudrais vous dire à ce sujet qu'il n'y a pas que le STIF, la SNCF et la RATP qui sont pauvres, RFF les bat à plates coutures.

Gilbert CARRERE

Monsieur Chénot, par conséquent vous ne dites pas que l'intervenant dont je vais citer la question a tort quand il dit – il s'agit de Monsieur Jean-Louis Baudouin - : « *Le Maître d'ouvrage dit que les transports communs sont quantitativement suffisants, ah bon ? Et qualitativement ? A la Verrière, on circule avec des trains des années 60* ».

.1 Monsieur CHENAUX, Directeur régional de RFF

Je veux bien, puisque la SNCF n'est pas là, dire quelques mots à ce sujet. J'ai essayé de dire que la ligne C était irrégulière mais dans la limite de 8,7 %. Je ne prétends évidemment pas que le service est parfait, je crois avoir compris et vous avez parfaitement raison Monsieur le Maire, de dire qu'il y a beaucoup à faire dans les gares, il y a beaucoup à faire dans l'accueil pour donner envie aux gens de monter dans les trains. Je ne dis pas ça, je dis simplement qu'en termes de capacité du réseau, on est à saturation et donc on ne peut pas augmenter le nombre de trains, on ne peut pas augmenter la fréquence des trains. On peut en augmenter la propreté, on peut peut-être augmenter la capacité de chaque train mais on ne peut pas faire grand-chose de plus. Et puis ensuite il faut s'inscrire dans une perspective de la durée. Je ne dis pas que, dans 5 ans, rien n'aura changé mais pour vraiment voir les choses changer, il faudra sans doute plus près de 10 ans que de 5 ans au train où, malheureusement c'est le cas de le dire, on fait évoluer les choses en matière ferroviaire.

Gilbert CARRERE

Ça veut dire que le routier va rester dominant pendant longtemps, pour parler français. Madame, vous vouliez intervenir ?

Germaine ROBIN

Germaine Robin, je suis Maire-adjointe de la Verrière, Pierre Sellincourt étant absent. J'ai souhaité intervenir parce que d'abord j'entends un certain nombre d'intervenants qui me soucient par leurs interventions et je vais commencer par réagir à quelque chose que j'avais complètement prévu, qui a été dit tout à l'heure sur le trafic – et il y a eu des réactions autour de moi – sur le trafic de la Nationale 10, soyons sérieux, il ne risque pas de diminuer, il est totalement insupportable aujourd'hui. Les choses sont infernales et quand on habite la Verrière on peut se poser quand même quelques questions et ne plus s'en poser par contre quant à la nécessité évidente du prolongement de l'A12. Alors ça c'est un faux problème, sauf à habiter je ne sais où sur une autre planète...

Un intervenant

(Intervention inaudible)

Je le sais mais je ne suis pas là pour avoir l'accord de tout le monde, je suis là pour émettre un avis, ce que je vais faire. En ce qui concerne le fait que les ménages s'éloignent de la région parisienne, il y a en fait un phénomène de translation. L'habitat est tellement cher sur Paris que les gens viennent habiter en petite couronne. En petite couronne, même refrain, ils viennent habiter en grande couronne qui eux viennent habiter en Eure et Loire. C'est ce qui a été dit tout à l'heure par Monsieur Marguerit si mes souvenirs sont bons. Cela n'aide pas bien évidemment à la circulation des gens qui viennent travailler après à rebours, ils reviennent dans l'autre sens.

Le propos sur lequel j'avais l'intention, *a priori*, d'intervenir c'est de dire que le sujet d'aujourd'hui c'est certes l'ensemble des transports mais on sent bien que l'ensemble des transports aujourd'hui dans toutes les têtes c'est quand même pour une grande part les transports urbains. Qui dit « transport » dit « ville », on est bien d'accord. Qui dit « urbain » dit « ville ». Aujourd'hui on peut certes, dans ce qui nous occupe, seulement régler le problème de ceux qui habitent dans des villes comme La Verrière, Trappes, Elancourt, Montigny. On peut régler leur problème en se disant : « *C'est leur problème que l'on règle et par conséquent on va le régler chez eux* », bien sûr puisque c'est leur problème. Alors réglons-le chez eux, traversons leur ville, démolissons leur ville mais ce n'est pas de ça dont on parle, soyons sérieux. Il ne s'agit pas de régler le problème des Verrierois, des Trappistes, des Elancourtois, il s'agit de régler le problème d'abord d'une partie de l'ensemble de la région parisienne ou alors il me faudrait penser que les gens qui habitent les villes, je suis désolée Monsieur le Maire, qui habitent les petits villages du Pommeret, vont en vélo, ne prennent pas leur voiture, n'utilisent pas le transport de marchandises parce que tout leur arrive en charrette. Ah bien qu'est ce que vous voulez que je vous dise ? On parle de ça aujourd'hui. Je vais finir, Monsieur le Préfet. Tous ces braves gens de nous dire : « *Ne vous inquiétez pas, c'est chez vous, c'est pas mal. Chez nous, ça va troubler notre bel ordre* ».

Je savais bien que je ne ferai pas l'unanimité sur ce que j'allais dire, ce n'est pas mon problème de faire l'unanimité, mon problème est de défendre ce que j'ai à dire. Par ailleurs, je me demande, c'est une question complémentaire que j'ai posée par écrit et qui là ne fera pas hurler tout le monde - vous savez on peut hurler dans mon dos, c'est moi qui ai le micro - je pose une question complémentaire et là c'est une vraie question qui n'est pas provocatrice : « Comment fait-on transiter les produits toxiques à travers les tranchées couvertes le jour où elles seront couvertes ». Je pose pour nous, bien évidemment Verrierois, le prolongement du tracé de la ligne C et du tracé de la Défense qui ne sont pas réglés autant que je sache aujourd'hui.

Gilbert CARRERE

Mesdames, Messieurs, je me permets de rappeler que nous ne sommes pas dans un meeting. Celui qui a la parole va jusqu'au bout et je l'espère dans l'attention des autres. Ça c'est la règle élémentaire du jeu. Madame, après une déclaration qui vous concerne, qui est de votre responsabilité, vous avez posé une question, il y sera répondu, elle est enregistrée. Il y a un drapeau jaune qui se lève là-haut, je vous donne la parole. Allez-y !

Jean-Louis BAUDOIN

Je me présente Jean-Louis Baudouin, Président de MOUV.ES au Mesnil-Saint-Denis. J'ai posé une question sur le site internet le 13 mars et aujourd'hui je n'ai toujours pas de réponse, on est le 25 mars. Ce matin, j'ai fait le bilan du nombre de questions qui ont été déposées sur le site, questions

donc en direction du Maître d'ouvrage : il y en a 112. Et sur ces 112 questions, il y a simplement 5 questions qui ont des réponses, ce qui fait 4 %. Ce n'est pas un score très honorable, j'espère que, d'ici la fin de la CNDP, on aura un score un peu plus honorable et j'aimerais bien qu'on passe à la vitesse supérieure.

La question que j'ai posée est la suivante : « *Peut-on connaître la liste des travaux qui ont été réalisés sur la Nationale 10 sur la zone d'étude du projet du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 2005 ?* ». Alors je vous rassure, tout le monde sait dans la salle que la liste de ces travaux n'est pas bien longue. Et je voudrais dire à ces Messieurs de la DDE qu'ils ont abandonné cette Nationale 10, ils ont abandonné leurs riverains et qu'aujourd'hui, ils viennent présenter en réunion, jeudi dernier, un bilan catastrophique de cette Nationale 10 mais c'est eux qui en sont responsables. Je trouve qu'ils ne manquent pas d'air.

Pour conclure, Messieurs de la DDE, vous n'êtes déjà pas capables d'entretenir correctement le réseau routier actuel et vous voulez créer de nouvelles routes. De qui se moque-t-on ?

Et puis j'avais deux questions pour Monsieur Labrousse.

Vous avez présenté dans votre exposé une photo d'un accident. Est-ce que cette photo a été prise sur la Nationale 10 ? Je ne le crois pas. Par contre, c'est un bon exemple d'accident qui risque d'arriver sur la A12.

Deuxième question : au bout de combien d'accidents et au bout de combien de décès vous prenez des mesures concrètes pour sécuriser les points noirs ? On déplore malheureusement très récemment à la sortie de Saint Lambert des Bis, au croisement de la D46 et de la D91 en allant sur Voisin, le décès d'un jeune motard. C'est le quatrième décès à cet endroit. Quand allez-vous vous décider à faire quelque chose ?

Au final, je préférerais que l'argent aille à la résolution des points noirs en Ile-de-France avant que d'autres catastrophes humaines n'arrivent. Je veux que les déplacements actuels et tout de suite soient sécurisés et pas en 2020. Je vous remercie pour votre attention.

Gilbert CARRERE

J'accepte volontiers votre intervention, Monsieur, sans difficulté, simplement ce que je veux dire c'est que cette façon de mettre en cause d'une façon un peu directe, pour ne pas dire un peu agressive, un service public, sans que vous sachiez les difficultés auxquelles il est confronté lui aussi, c'est une position un peu restrictive si vous voulez. C'est tout ce que je veux dire. Mais il y sera répondu.

Monsieur Merlin, s'il veut bien ?

Pierre MERLIN

Bien sur, Monsieur le Président. Merci. Je vais essayer de m'en tenir à ce qu'est le sujet que l'on a prévu aujourd'hui, à savoir « *Quels déplacements en 2020 ?* » Et je parlerai le moins possible de l'A12 bien que je constate que, quand on cherche à la chasser, elle revient au galop. Ce n'est pas que je n'ai pas d'opinion sur le prolongement de l'A12 et je pense que dans la salle vous pourrez, à la fin de mon intervention, deviner quelle est cette opinion mais je me garderai de le faire aujourd'hui puisque ce n'est pas le sujet.

J'ai donc dit que j'allais parler de « Quelle mobilité en 2020 ? » Je vais aussitôt m'en écarter pour suggérer que l'horizon 2020 dont vous êtes presque excusé, Monsieur le Préfet, de le retenir, qu'il soit si loin, me paraît étonnamment court, étonnamment proche. Il faut savoir qu'une infrastructure de transport, qu'elle soit routière ou ferroviaire, vit des générations voire des siècles. Le métro a 100 ans, nos lignes de chemin de fer ont pour la plupart plus de 150 ans et les autoroutes ont déjà une vie longue et en auront probablement une très longue encore. Par conséquent, il me semble qu'il faut se placer dans une vision à très long terme et cela a une conséquence sur le plan de la méthode : il ne s'agit pas de faire des prévisions, il ne s'agit pas de prolonger les courbes, il s'agit de faire de la prospective et de réfléchir à ce que peut être demain, à ce que nous voulons que demain soit.

En ce qui concerne la mobilité, puisque c'est le sujet, je me rappelle quand j'ai commencé à travailler à des études sur le transport en Ile-de-France, ça ne me rajeunit pas, c'était il y a bientôt 45 ans, à l'époque nous considérons un peu tous que le niveau de mobilité était un indicateur de qualité de vie. Effectivement il y avait une corrélation forte, au sens mathématique du mot corrélation, entre niveau de vie et nombre de déplacements effectués en une journée entre les différentes villes du monde. Notre objectif à l'époque était de dire : « *Il faut que nous rattrapions le retard que nous avons pris sur les villes américaines et que nous atteignons une mobilité égale à la leur* » et on se fixait cet objectif : on prévoyait à l'époque que la mobilité allait croître, tripler d'ici la fin du siècle, c'est-à-dire d'ici l'an 2000.

Qu'en a-t-il été ? On constate que la mobilité a certes augmenté mais beaucoup moins que nous ne l'avions imaginée. Elle n'a pas plus que triplé, elle a moins que doublé, ce qui est déjà beaucoup. Mobilité par personne j'entends. Et si on regarde de plus près la courbe d'évolution de la mobilité, on constate qu'elle a considérablement augmenté dans les 20 années, 1965 – 1985, mais que depuis une vingtaine d'années elle est quasiment stable, elle n'augmente que très lentement si tant est qu'elle augmente. Cette augmentation est inférieure à l'imprécision des enquêtes.

Il faut aussi regarder quelle mobilité ? Il y a la mobilité qu'on appelle « mécanisée » c'est-à-dire celle qui utilise un moyen de transport et la mobilité « à pied ». Longtemps on a négligé la seconde, moi le premier d'ailleurs et on a eu tort. Si on l'étudie en détail, on constate qu'il y a un quasi mécanisme de compensation entre la mobilité « mécanisée » et la mobilité « à pied ». C'est-à-dire, en d'autres termes, que les personnes qui font le plus de déplacements utilisant un moyen de transport se déplacent beaucoup moins à pied et inversement. Et ce n'est pas n'importe qui. On constate que les jeunes et les personnes âgées se déplacent plus à pied et moins par un moyen de transport. On constate que les femmes se déplacent nettement plus à pied, nettement moins par un moyen de transport. Entre parenthèses, j'ai toujours pensé que les féministes devraient se servir de cette cause et de cette inégalité très choquante. J'ai toujours été très surpris que l'on n'en parlât point.

Alors comment va évoluer la mobilité dans le futur ? On peut utiliser des modèles, ce n'est pas moi qui en dirais du mal puisque j'en ai utilisé et j'ai enseigné les modèles de transport pendant 35 ans. Ça m'a permis d'apprendre et d'essayer d'enseigner qu'un modèle est par essence conservateur. Il est par essence conservateur parce qu'il projette dans le futur la situation actuelle ou les tendances passées mais généralement les tendances sur une courte période, sur la période récente. Et d'autre part que la structure du modèle est relativement indifférente. Je ne doute pas que les modèles des services de l'équipement soient très bons, comme ceux de la SNCF, comme ceux de la RATP mais ce que je sais c'est que c'est moins le modèle qui compte que les données qu'on introduit dans ce modèle, les hypothèses que l'on effectue. Car un modèle c'est comme une auberge espagnole, on trouve à la sortie ce qu'on a placé dedans. A tel point que j'ai vu dans bon nombre d'études que

l'on se fixait un objectif, que l'on faisait tourner le modèle à l'envers et qu'on introduisait les hypothèses qui permettaient d'atteindre l'objectif que l'on souhaitait.

Si, poussant toujours l'analyse, on cherche à voir quels sont les facteurs qui influent sur le niveau de mobilité, on constate qu'ils ont considérablement évolué au cours des quarante dernières années. Dans les années 60 – 70, le facteur dominant, et de loin, du niveau de mobilité était le niveau de revenu ou les éléments qui étaient liés à celui-ci par exemple la catégorie socioprofessionnelle. Aujourd'hui le facteur, de très loin, prédominant est le lieu de résidence, le revenu n'est plus qu'un facteur correctif. En d'autres termes, la mobilité future dépendra avant tout de ce que sera la structure de la région parisienne et ça donne toute son importance aux options qui seront retenues dans le cadre du SDRIF. Si la politique d'aménagement régionale vise à réaliser ce que j'appellerais la « ville compacte » c'est-à-dire une ville économe d'espaces, de ce fait économe d'énergie, réduisant les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, dans cette hypothèse la mobilité augmentera moins vite, voire diminuera, dans la mesure où beaucoup de déplacements pourront être effectués à pied où il y aura des services, des équipements à proximité et où on aura moins besoin d'utiliser un moyen de transport et en particulier d'utiliser une automobile. Ceci surtout si cette ville compacte est organisée de façon polycentrique avec une bonne desserte non seulement vers le centre parisien mais vers ses centres sub-régionaux disons, de manière à ce qu'effectivement chacun puisse trouver, à une distance et sous une durée raisonnables, les équipements et les services dont il a besoin.

Le partage entre les modes de transport. Qu'est-il ? Comment évoluera-t-il ? Il est incontestable que depuis 40 ans, depuis qu'on dispose d'informations à ce sujet, la part de marché si j'ose m'exprimer ainsi, de l'automobile n'a cessé de croître. Et elle croît encore. Mais si on analyse plus finement la mobilité, si on l'analyse en tenant compte du schéma spatial de la mobilité, c'est-à-dire en distinguant ce que j'appellerais les déplacements centraux, à l'intérieur du centre de l'agglomération, des déplacements radiaux, de la banlieue vers le centre ou inversement, et les déplacements qu'on peut appeler tendanciels disons pour faire bref qui sont des déplacements banlieue – banlieue encore que ceux-ci soient très différents.

Si on distingue d'autre part selon l'horaire du déplacement, entre les heures de pointe et les heures creuses ; si on distingue enfin selon le motif de déplacement, notamment entre les déplacements obligés que sont les migrations alternantes domicile – travail ou les déplacements vers l'école, des déplacements moins obligés disons, on s'aperçoit que le résultat de l'analyse est tout à fait différent. Ce sont en effet les transports en commun qui pour les déplacements centraux, dans le centre, et les déplacements radiaux sont de très loin majoritaires et même, de façon écrasante, à l'heure de pointe pour les migrations alternantes. Et non seulement ils sont très nettement majoritaires mais on s'aperçoit qu'ils gagnent des parts de marché. L'automobile gagne donc globalement des parts de marché mais pour les déplacements qui sont à la fois les plus pénibles pour les usagers, les déplacements de migrations alternantes, longues, aux heures de pointe et les plus coûteux pour la collectivité, pour assurer les équipements nécessaires pour ces déplacements concentrés dans le temps et dans l'espace, ce sont les transports en commun qui non seulement sont largement majoritaires mais qui gagnent des parts de marché.

Alors quelle peut être l'évolution à long terme ? Encore une fois je crois qu'il faut voir bien plus loin que l'an 2020. En ce qui concerne l'évolution à long terme il y a quelques certitudes. Une certitude c'est que le pétrole sera de plus en plus rare et de plus en plus cher. Je ne veux pas présenter une vision catastrophiste, je ne suis pas de ceux qui racontent qu'il n'y aura plus de pétrole dans 5 ou dans 10 ans, et que le pic du pétrole, comme on dit, est pour demain. Je ne le crois pas. Je pense qu'il y en a pour plus longtemps que ça mais tant mieux, ça nous permet de

nous y préparer. En revanche il est certain qu'il y aura un pic de pétrole et qu'à un horizon mettons de l'ordre d'une génération, le pétrole sera très rare et très cher.

Y'a-t-il des énergies de substitution ? Actuellement disons le clairement, on n'a pas de solution alternative, en tout cas en ce qui concerne l'utilisation de l'automobile qui pour l'instant utilise du pétrole ou du gaz. On n'a pas de solution alternative. Parmi les solutions alternatives on évoque souvent les biocarburants, ça fait très bien, on oublie qui sont eux-mêmes très polluants d'ailleurs, mais on a pu calculer qu'il faudrait trois fois la superficie agricole de toute la France consacrée uniquement aux biocarburants pour faire face aux besoins du parc automobile d'aujourd'hui et que par ailleurs il faudrait beaucoup d'énergie pour produire ces biocarburants. On parle aussi de la pile à hydrogène, seulement pour fabriquer de l'hydrogène il faut beaucoup d'énergie. On a pu calculer qu'il faudrait 50 centrales nucléaires pour fournir l'énergie électrique qui permettrait elle-même de faire fonctionner les piles à hydrogène nécessaires pour le parc automobile d'aujourd'hui. Par conséquent il y aura un problème de pénurie et de renchérissement de l'énergie qui n'est pas une question, une hypothèse, qui est une certitude. La seule incertitude c'est de savoir s'elle se produira dans dix ans, dans vingt ans, dans trente ans, mais en tout cas dans bien longtemps avant ce que sera l'horizon d'une grande infrastructure comme le prolongement d'une autoroute dont on parle ici.

Alors face à l'inévitable raréfaction des carburants, qui n'aura pas que des effets négatifs - entre parenthèses ça permettra de réduire le bruit, la pollution, les émissions des gaz à effet de serre - par rapport à cette inévitable raréfaction des carburants utilisés actuellement, il est certain que les réponses tiennent d'une part dans des solutions en matière d'urbanisme, c'est la politique de la ville compacte qui semble être retenue dans le cadre du prochain schéma directeur régional. Elles tiennent aussi dans une amélioration considérable des transports en commun qui, je le rappelle, sont par ailleurs beaucoup plus économes et surtout ne produisent pas de coûts sociaux. Elles produisent très peu de bruit, de pollution et de gaz à effet de serre et la solution réside aussi dans la qualité des transports en commun. Il y a eu des progrès considérables dans cette qualité quand le RER a été mis en service mais depuis il faut bien dire que nous sommes plutôt en voie de régression.

J'imagine une agglomération de l'Ile-de-France qui ait pris le problème à bras le corps. Je n'imagine pas pour l'instant en 2020, je l'imaginerai plutôt en 2050 mais c'est aujourd'hui qu'il faut changer l'état d'esprit pour demain prendre des décisions pertinentes et après-demain avoir une situation satisfaisante.

J'imagine une Ile-de-France où la pénurie de pétrole aura été obviée, si j'ose m'exprimer ainsi, par une amélioration considérable des transports en commun par des mesures spectaculaires en faveur de ceux-ci et je suis prêt à le défendre mais je ne voudrais pas le faire maintenant ne serait-ce que parce que j'ai déjà été trop long, je pense qu'une mesure spectaculaire pas pour demain mais pour bientôt : la gratuité des transports en commun, serait le meilleur moyen pour faire changer le comportement, faire changer les habitudes.

Un intervenant

Juste une petite remarque, si Monsieur le Président me le permet. Je voulais intervenir avant et l'intervention de Monsieur Pierre Merlin me conforte dans ce que je vais dire. Je voulais réagir à propos des pour et des contre donc je ne vais pas faire ça mais si on suit effectivement Monsieur Merlin sur la question des transports en commun et je ne suis pas loin de partager beaucoup de ce

qu'il a dit, ça veut dire qu'il y a des infrastructures de transports en commun considérables à réaliser, c'est ça que j'ai compris.

Oui, nous sommes d'accord.

Un intervenant

Oui mais je me permets de vous rappeler qu'une autoroute coûte à construire le même prix qu'une ligne de RER. En heures de pointe, elle transporte 8 fois moins de personnes.

Alain LE VOT

Attendez ce que je vais dire. Ce que je veux faire remarquer c'est que si nous sommes ici pour discuter par rapport à une infrastructure qui fait débat et c'est très bien que nous ayons cette Commission, mais si nous avons une infrastructure de transports en commun, nous aurions le même type de réactions. Je voudrais dire que lorsque nous avons construit le transport en commun de la Ville nouvelle, il y a eu débat. C'était le TCSP, le Transport en Commun en Site propre. Dans les Yvelines nous avons débat également sur les tangentiels ferrées que nous voulons rouvrir et je ne vous parle pas des débats sur le TGV ou autres formes de transport en commun. Toute activité humaine provoque effectivement un certain nombre de réactions, c'est ce que je voulais signaler. Aujourd'hui évidemment le projet autoroutier provoque un certain nombre de gênes, ce que nous comprenons tout à fait, personne ne veut une autoroute à la porte de chez lui mais il faut aussi regarder les problèmes futurs, puisque nous sommes dans le futur et si nous avons une politique de transport en commun, nous aurons aussi des infrastructures à faire. J'avais une réunion et le Directeur des services est dans la salle – je l'ai aperçu tout à l'heure, je ne l'avais pas vu avant et je m'excuse, je ne l'ai pas salué – nous avons une réunion cette semaine pour aussi notre agenda 21 et se projeter dans l'avenir et lorsqu'on parle de transports en commun et par exemple de prolonger le RER jusqu'à Rambouillet par exemple, ce sont des infrastructures considérables et donc ce sont des élargissements. Vous évoquiez Porchefontaine et je suis persuadé qu'on aura aussi des Commissions de Débat Public à mettre en œuvre parce que ça aura aussi un certain nombre de conséquences. Soyons sereins et regardons objectivement ce que nous-mêmes, en tant que citoyens, nous avons besoin pour vivre et regardons effectivement comment on va pouvoir le faire. Aujourd'hui il y a quand même un problème concret à régler qui souvent est passé sous silence, ce sont les gens qui vivent le long de la Nationale 10, on ne peut pas évincer cette question. Je vous remercie.

Pierre MERLIN

Un mot là-dessus, je suis resté en dehors du problème local comme c'était le programme aujourd'hui. Ceci dit il peut y avoir des solutions qui aillent dans le sens du respect des riverains de la Nationale 10 qui supportent effectivement des nuisances inacceptables depuis longtemps et qui néanmoins n'encouragent pas l'augmentation du trafic automobile. Mais ce n'est pas le débat d'aujourd'hui.

Francis BEAUCIRE

Bien, s'il vous plait, je voudrais d'abord excuser auprès de vous le départ de Gilbert Carrère qui avait une autre manifestation incrustée dans sa fin d'après-midi. Nous allons essayer tous les trois

d'être à sa hauteur, de ne pas le déshonorer comme Président de cette Commission, pour poursuivre ce débat. Je crois qu'avant de vous redonner la parole, il y a une question qui a été posée par écrit qui est la suivante et je pense qu'il faut en parler tout de suite : « *Pourquoi le STIF dont il est question sans qu'on l'ait véritablement nommé jusqu'à présent, pourquoi le STIF n'est-il pas représenté à cette séance ?* ». Le STIF a été invité, personne n'était susceptible aujourd'hui en raison de multiples manifestations d'être présent donc je vous transmets l'information. Nous veillerons à ce que les bonnes séances qui viendront le STIF soit, en effet, représenté. Pierre Merlin a fait allusion à des bouleversements peut être importants en matière de transport collectif, c'est vrai que nous sommes aujourd'hui à la charnière. Nous sommes dans une nouvelle version du STIF comme vous le savez, c'est le STIF sous autorité régionale et je pense qu'on peut en attendre probablement dans les 15 ou 20 ans un certain nombre de modifications que vous appelez de vos vœux.

Alors les deux interventions qui viennent d'avoir lieu finalement nous redisent une chose c'est qu'une partie de notre futur est quand même entre nos mains. Je crois qu'on peut, peut-être, traduire ça comme ça. Une partie, pas tout, et on n'est pas obligé de se caler sur des sortes de fatalités pour faire les scénarios du futur. J'ai envie de me retourner rapidement vers les services de l'Etat mais je voudrais dire, comme l'a dit tout à l'heure Gilbert Carrère, que dans les services de l'Etat les fonctionnaires qui font vivre ces services ne sont pas ignorants de l'évolution du prix de l'énergie. Ils ne sont pas non plus ignorants des évolutions de la société, comme le télétravail qui a été signalé par quelques questions. Ce que je voudrais demander et ensuite on vous redonnera la parole, c'est : « Après tout ce qu'on a entendu sur ces mutations, vous ne les prenez pas directement en compte ». Mais je voudrais savoir si c'est parce que vous pensez qu'après avoir étudié la question, ça joue pour presque rien par rapport à la croissance économique, à la croissance démographique par exemple ? Toutes ces mutations dont on parle, le coût de l'énergie mais aussi les politiques publiques en faveur d'un rééquilibrage des modes de transport, est-ce que ça a une incidence sur les résultats ou bien cette incidence va paraître tellement faible que finalement on ne l'évoque pas ? J'ai peine à croire que dans les services de l'Etat on soit totalement inconscient de ce qui anime finalement les habitants de ce pays ?

François BERTRAND

Pour rebondir sur l'intervention de Pierre Merlin, il faisait la distinction entre un horizon 2020 et une prospective où on prend notre avenir en mains. Je pense que les éléments qu'a pu produire le Gouvernement, en particulier je parle du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003, c'est celui qui guide notre action, il nous dit quoi ? Il nous dit qu'effectivement, tous ces éléments dont on vient de parler sont très importants. Je pense aussi que la récente loi de réduction des gaz à effet de serre, elle est là pour nous le dire. Il y a une prospective, il faut que nous la prenions en compte et nous, en tant que service de l'Etat, on est sur quel chemin on prend, quelle action on a pour pouvoir s'engager sur ce chemin ?

Dans les perspectives qui sont présentées par le Gouvernement dans ce document de cadrage, il faut agir un peu dans tous les domaines. On n'arrivera pas à résoudre simplement en augmentant les transports en commun ou simplement en travaillant sur l'urbanisme ou simplement en travaillant sur les biocarburants, il faut – c'est la politique que développe le Gouvernement – agir en complémentarité des différents axes et en particulier je vais citer, je vais reprendre les termes de ce document : « *Il faut à la fois agir sur la technologie* », je crois qu'on l'a bien rappelé, la technologie en particulier sur les technologies d'amélioration des voitures, les technologies qui permettent de réduire en fait les nuisances à la source sont importantes. Elles ne sont pas forcément suffisantes mais en tout cas on peut en attendre beaucoup. Si on se place dans une dimension de

prospective, là aussi en 2050, on peut penser qu'on peut en attendre encore plus que ce qu'on peut anticiper aujourd'hui.

Il y a un deuxième élément qui est effectivement l'intermodalité, nous l'avons rappelé dès le départ qui est de favoriser les modes de transport collectif que ce soit pour le déplacement des voyageurs ou pour le déplacement des marchandises. Là aussi la démarche est claire. Là je vous reprends une carte qui est la carte de ce fameux Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire qui a dit : *« Il y a une priorité pour le développement des transports lourds : ferrés, ferroviaires, maritimes, pour justement répondre à la fois au besoin de mobilité mais l'orienter sur des modes de transport qui permettent de répondre à nos objectifs environnementaux et de qualité de vie »*. Je ne vais peut-être pas commenter tout ce qu'il y a sur la carte mais globalement, si on résume en trois points, il y a le développement de tout ce qui est le transport de voyageurs à grande vitesse, le maillage avec l'Europe. Il y a le développement de tout ce qui est transport de marchandises, de longues distances, par fer, avec un certain nombre d'axes qui sont renforcés ou créés en France, en particulier un axe Est-Ouest et un axe Nord-Sud qui passe plutôt à l'Est de la France parce que c'est là où sont les gros flux, là où ils sont bien massifiés et puis le développement de tout ce qui est maritime. Donc ça on va dire que c'est pour un cadrage national. Nous, dans nos cadrages locaux, quand vous regardez les objectifs que l'on développe vous ne trouvez pas l'argumentaire des années 70 sur la question de la mobilité, de l'augmentation irrépressible de la voiture, vous trouvez une question d'aménagement urbain. On a un secteur qui est en développement, Saint-Quentin. On a parlé tout à l'heure, je ne sais pas si tout le monde voit à peu près ce que c'est que l'opération d'intérêt national qui peut être imaginée autour de Massy, Saclay et Saint-Quentin mais globalement c'est un des premiers pôles, même la première concentration de recherche en France et on peut imaginer que c'est là, à travers des pôles de compétitivité qu'on va pouvoir faire du développement.

Donc on a un pôle qui est en développement et on a envie, je pense qu'on a tous envie de le faire, de le structurer et de le structurer là aussi dans une idée de meilleur partage modal mais en accompagnant la mobilité sans la contraindre parce qu'il faut quand même pouvoir se développer. Pierre Merlin faisait un clin d'œil à l'inertie des modèles, moi je vais faire un autre clin d'œil à l'inertie de la vie, de la façon dont on est urbanisé. Il faut accompagner, je pense qu'on est tous d'accord, le développement des transports en commun, et j'ajouterai encore plus de la marche parce que ça c'est vraiment un mode propre, le développement des transports en commun c'est vraiment un des objectifs. Et la structuration de l'espace, l'aménagement polycentrique de la région, ça contribue à nos objectifs. En tout cas pour répondre à la question plus précisément, je crois qu'on prend réellement en compte cet enjeu là dans l'aménagement du système de transport de la région Ile-de-France.

Francis BEAUCIRE

Merci. On va repasser une séquence de questions de la salle. Je vous rappelle que nous devons avoir quitté cette salle à 18 heures. Nous avons une heure devant nous pour développer un dialogue.

Deux petites questions de méthode préalablement très vite. Je voulais dire à vous Madame, élue de la Verrière, que ce n'est pas parce qu'aujourd'hui nous avons cherché à approfondir la question des études de trafic que nous avons ignoré évidemment le terrain. Comme l'a rappelé Pierre Merlin, il y aura des séances consacrées à cette question donc aujourd'hui ça n'est ni de l'indifférence ni le fait que l'on botte en touche sur ces questions-là, nous avons des séances thématiques. Donc dans la dizaine de séances qui nous restent, je crois que les questions que vous avez soulevées vont

revenir sur le devant de la scène comme priorité pour certaines de ces séances. Je voulais vous rassurer, c'est une question de méthode, au fond c'est une sorte de feuilleton que nous avons commencé entre nous.

Deuxième question de méthode, ce n'est pas moi qui choisis les gens qui vont répondre. Il y a deux personnes dans la salle qui sont des scrutatrices dotées de micro et qui surveillent en quelque sorte, observent vos demandes de prise de parole, je leur fais confiance.

Thierry TOULON

Je vais essayer d'être bref et de rebondir sur l'intervention du Professeur Merlin.

Un intervenant

Pouvez-vous nous dire, s'il vous plait, qui vous êtes ?

Thierry TOULON

Moi je me présente, je suis Monsieur Toulon Thierry, j'habite dans le quartier des Prés et à proximité du projet du prolongement de l'A12.

Un intervenant

(Intervention inaudible)

Thierry TOULON

Montigny-le-Bretonneux, ici. Je suis venu à pied ici. À ce sujet, juste une petite remarque, le Président du débat a dit qu'il n'avait pas pu prendre l'escalator à la gare de Montigny parce qu'il était en panne. Moi je regrette d'avoir été obligé de prendre l'escalator pour venir dans cette salle à l'intérieur de l'UGC, j'aurais préféré prendre un escalier à pied.

Un intervenant

On lui dira.

Thierry TOULON

Mais je n'ai pas eu le choix. Ma question va être brève. On a beaucoup parlé de politique, cette question je l'ai déjà posée par écrit mais je la repose ici : « *Y a t il une politique pour réduire la distance entre les domiciles et les lieux de travail ? Et si oui, laquelle ? Je n'en connais pas* ». On a parlé de télétravail par exemple mais aujourd'hui il faut quand même savoir qu'un Francilien en moyenne met entre une heure et demi et deux heures de transport par jour. Une heure le matin et une heure le soir pratiquement, c'est mon cas en tout cas. Qu'est ce qu'on fait collectivement pour réduire ce temps de trajets ? Voilà. Quelle politique met-on en œuvre pour réduire ce temps de trajet ?

J'ai envie de me tourner vers Pierre Merlin.

Pierre MERLIN

Je veux bien essayer de répondre. La durée moyenne consacrée au transport par les Franciliens est de 1 heure 20 environ et elle est très stable depuis longtemps. Elle est très stable parce que l'agglomération s'étend mais malgré tout, ça va peut-être vous surprendre, mais enfin la vitesse moyenne des transports s'améliore. Ça peut surprendre mais c'est néanmoins ainsi. Donc 1 heure 20 en moyenne par jour avec bien entendu des écarts très importants entre ceux qui n'ont que quelques minutes voire zéro et ceux qui ont 3 heures de déplacement par jour. Alors qu'est-ce que l'on peut faire pour les réduire ? Je ne vais pas répondre à « *Qu'est ce que l'on fait ?* » mais à « *Qu'est ce que l'on peut faire ?* ». Il faut savoir qu'il n'y a pas de solution miracle.

La première idée est de penser à rapprocher les domiciles des lieux de travail pour réduire les déplacements qui sont les plus pénibles : les migrations alternantes. Il faut le faire mais les choses montrent que ça ne suffit pas. Nous sommes ici à Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est une des Villes nouvelles où l'équilibre habitant – emploi a été assuré et pourtant la moitié des habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines travaillent à l'extérieur et la moitié des emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines sont occupés par des gens qui viennent de l'extérieur. Ça ne veut pas dire qu'il ne faille pas poursuivre ce rapprochement, ne serait-ce que parce que c'est une utilisation beaucoup plus confortable d'être dans un lieu où il y a des emplois et où on sait que si on en a absolument besoin on peut trouver un emploi sur place que d'habiter très loin de tous les emplois.

Une seconde solution est, bien entendu, d'améliorer les transports. Sur ce plan, il y a eu un progrès, une rupture, avec le RER qui malheureusement est en train de s'effiloche. Quand je dis le RER, je vais faire une distinction méchante, je vais profiter abusivement du fait qu'il n'y a pas de représentant de la SNCF ici pour dire qu'en fait, il y a un vrai RER et un faux RER. Le vrai RER c'est celui qui est géré par la RATP qui a une culture RER. Je dis ça d'autant plus volontiers que j'ai très souvent été plus que sévère vis-à-vis de la RATP mais elle a une culture du RER. Et il y a un faux RER, c'est celui qui est géré par la SNCF qui n'a pas la culture du RER et c'est dommage. Il faut faire de toutes les lignes du RER l'équivalent de ce qu'est la ligne A qui n'est pas parfaite mais qui assure un service de bien meilleure qualité. Donc améliorer la qualité des transports en commun.

Et puis un troisième élément de réponse c'est sur le plan de l'urbanisme : avoir un urbanisme beaucoup plus rigoureux où ne soient autorisées des opérations de construction que dans des zones qui soient desservies dans le rayon de marche à pied des transports en commun et en particulier des réseaux lourds.

Ce sont trois éléments partiels, aucun d'entre eux n'est suffisant. Les trois ensemble sont mieux que rien, ne résoudre pas tout mais conduiront à une amélioration considérable.

Francis BEAUCIRE

Un point de méthode. Je voulais vous dire qu'aujourd'hui, à cause du fait que nous sommes dans une séance appelée « Audition » il est normal que nous donnions beaucoup la parole à nos invités, que nous remercions d'ailleurs d'être venus un samedi après-midi. Ça ne veut pas dire que les

questions que vous posez ne trouveront pas de réponse et j'en profite pour dire au Monsieur de tout à l'heure qui se plaignait de la lenteur des réponses qu'il y a une raison à cette lenteur et nous allons essayer bien évidemment de l'améliorer mais toutes les réponses qui vous parviennent passent par nous autres Commission du Débat Public, c'est-à-dire que nous validons toutes les réponses du Maître d'ouvrage. Alors ça fait un circuit un peu long et puis nous, dans ce circuit, on ne travaille pas à temps plein sur cette question. Donc voilà ça explique un petit peu les lenteurs qui sont peut être des lenteurs de démarrage. Je pense qu'on va trouver aussi un peu à s'accélérer.

Oui je vous en prie ?

Philippe MARGUERIT

(Début de l'intervention complètement inaudible)

(incompris) et ici globalement sur la ville de Saint-Quentin c'est bien ce que nous voulons faire. En termes de données environnementales que ce soit le réchauffement, que ce soit le paysage *(incompris)* mais il faut aussi prendre en considération les caractéristiques propres de notre territoire, le fait que nous soyons une Ville nouvelle, le fait que c'est une Ville nouvelle qui ne souhaite pas faire une pause globalement dans son développement et qui souhaite continuer son développement, sa croissance, sa croissance économique notamment pour l'emploi de façon générale. Donc ce développement durable auquel je fais appel et référence c'est « *Oui prenons en considération les demandes environnementales mais faisons aussi attention au maintien de l'attractivité de notre territoire et au fait qu'aujourd'hui on a de la chance d'avoir de nouvelles entreprises sur le territoire - certaines frappent encore à la porte - mais faisons attention à ce que cette attractivité ne diminue pas, ne soit pas remise en question par des frilosités sur les aménagements structurants qu'il faudrait faire sur ce territoire* ». Et là je suis un peu inquiet quand je vois ce qui se dit aujourd'hui parce qu'on prend en considération, d'un côté, très fortement les données environnementales. D'un autre côté, j'entends Réseau Ferré de France qui dit : « *Nous à la limite, on veut bien le faire mais en tout cas on n'a pas d'argent pour faire* » et le résultat de ça c'est que j'ai peur que, bien que regardant l'avenir, on soit dans une décision où on ne fasse pas grand-chose. Il faut prendre en considération le temps présent et le temps présent c'est quand même deux données importantes : la vie infernale des gens qui sont aujourd'hui le long de la N10 et la vie infernale des gens qui rentrent et sortent de l'agglomération au moment des heures de pointe. Ceci me fait dire que nous ne pouvons pas rester dans la situation présente. Ça c'est le premier point. Il faut prendre les données économiques, les données aussi de ce que vivent les gens concrètement sur le territoire.

Deuxièmement, bien sûr qu'il faut faire un effort autrement significatif sur les transports en commun, sur tout ce qui est TCSP, sur tout ce qui est prolongement de lignes, sur tout ce qui est qualitativement les transports aujourd'hui en commun. C'est un axe majeur aussi de données de développement de Saint-Quentin et de la réalité de Saint-Quentin. La réalité passe par le transport routier, peut-être, sans doute, mais elle passe aussi et tout autant, c'est peut-être moins le sujet d'aujourd'hui mais c'est presque dommage, par le développement des transports en commun. Plus on aura de transports en commun, il est clair que moins on sollicitera le transport routier. On est obligé aujourd'hui de poser la question d'une façon, je dirais, équilibrée, de façon large, pas en ayant une vision qui centre trop sur un des moyens de mobilité actuellement. Si on centre trop sur un des moyens tout en disant qu'on n'a pas l'argent pour le faire, alors effectivement on est sans solution et on va rester dans une situation qui aujourd'hui est intenable. On parle même plus d'avenir, on parle de la matière actuelle.

Si vous me le permettez, je voudrais rebondir aussi sur la question des transports en commun. Monsieur Merlin, en attendant qu'on ait la « ville compacte », je crois qu'on vit la ville éclatée actuellement. RFF, s'il vous plaît, je sais que le nœud de Porchefontaine est un nœud de vipère. Bon, par contre, actuellement est-ce qu'il y a des projets pour densifier, c'est-à-dire pour avoir une gestion des trafics qui fasse que les trains soient plus rapprochés ? C'est-à-dire du type RER ? Une gestion non pas par canton mais une gestion en temps réel des trains, par radio ou quelque chose d'autres ? Il y a le RTMS, il y a des choses, mais est-ce qu'il y a des choses de prévues ou de possibles sur cette ville ?

Deuxièmement il y a des déplacements entre l'Eure et Loire et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a, je crois, dans certains documents d'urbanisme de certaines communes, des emplacements réservés pour deux voies supplémentaires. Est-ce qu'il y a des projets de porter de 2 à 4 voies entre Coignières et Rambouillet ?

Monsieur CHENAUX, Directeur régional de RFF

En redisant pour commencer que le nœud de Porchefontaine est le premier facteur limitant, je l'ai dit tout à l'heure mais ce n'est pas le seul qui doit être levé pour améliorer la fréquence des trains parce que c'est ça que vous suggérez. Pour pouvoir augmenter la cadence des trains, dans un respect absolu de la sécurité et vous savez, là encore je parle en son nom mais vous savez combien chez les cheminots ce mot et ce principe de sécurité sont absolus et c'est bien. Il faut modifier la signalisation parce que c'est la signalisation au sol et la signalisation embarquée, excusez-moi de rentrer un tout petit peu dans la technique, qui permettent de garantir qu'il n'y a pas un train juste devant que l'on risque de percuter ou un autre derrière qui va vous percuter et donc la voie est artificiellement découpée mais physiquement découpée en cantons ou en blocs, ça s'appelle comme ça. Pour pouvoir améliorer la fréquence des trains, il faut recomposer le bloc et il faut modifier la signalisation. Ceci est possible, ceci est envisagé. Je vous ai parlé du RER B, voilà justement un endroit où on est en train de prévoir, pour augmenter la fréquence des trains, une modification de la signalisation car c'est indispensable de modifier cette signalisation. Très concrètement puisque je vais revenir tout de suite à la ligne C, je vous répondrais que cette augmentation de la fréquence, ce prolongement jusqu'à Rambouillet compatible avec les autres circulations pouvant déboucher sur effectivement le besoin d'avoir 4 voies peut être jusqu'à Rambouillet, en tout cas plus au Sud que l'endroit où ça arrive actuellement. J'avais un schéma tout à l'heure, je l'ai montré à mon voisin, pour le moment après la Verrière on passe à deux voies et donc ce n'est pas possible de prolonger facilement parce qu'il n'y a plus de capacité sur le réseau. Tout ça, moi je renvoie ça au schéma directeur de la ligne C qui est en cours d'étude en ce moment, qui a un petit peu de retard par rapport au B dont je vous parlais tout à l'heure, mais c'est dans ce schéma directeur de la ligne C que tout ça doit trouver sa conclusion. C'est le STIF qui approuvera le schéma directeur de la ligne B et puis ensuite il dira à RFF : « *Il faut modifier le réseau en fonction de...* » et on cherchera ensemble les financements, parce qu'il faut bien les trouver les financements. Et puis il dira en même temps à la SNCF : « *Il faut augmenter, améliorer la capacité du matériel, peut être augmenter le nombre de rames* » et la SNCF se mettra en devoir d'augmenter, à la même échéance, pour que tout ça converge. Donc voilà comment on travaille. Oui il y a actuellement, vous le savez parce que vous êtes élus de ces communes, des emplacements réservés pour ce qu'on appelle le quadruplement, mais ce n'est pas le quadruplement c'est le passage de 2 à 4 voies au-delà de Saint-Quentin-en-Yvelines. Oui c'est prévu, bien entendu nous continuons à dire qu'il faut le faire. Entre parenthèses où que passe la

future autoroute A12, nous nous maintenons naturellement notre exigence sur ces 4 voies là, elles ne sont pas à vendre mais la décision de faire, elle ; sera dans le cadre du schéma directeur.

Pierre MERLIN

Juste un petit mot pour dire que le quadruplement de voie de la SNCF ou une amélioration de la signalisation ont des coûts non négligeables mais qui ne représentent que quelques pourcents de ceux de la construction d'une autoroute.

Francis BEAUCIRE

Alors à la salle à nouveau.

Guren MONICHE

Bonjour je m'appelle Guren Moniche, je suis un habitant de Trappes. Première chose, vous encouragez la « ville compacte ». La « ville compacte » suppose en fait qu'*a priori* que les salariés soient proches des entreprises. Les entreprises attendent des réseaux structurants lourds pour s'implanter malheureusement ça encourage donc à l'implantation d'une autoroute de surcroît pour limiter le trafic de la Nationale 10 et de fait limiter l'embouteillage. Je ne sais pas si telle était votre conclusion mais en tout cas on peut y parvenir comme ça. D'autre part aussi, je suis quelqu'un qui apprécie les efforts que fait la DDE pour mettre des autoroutes A12, A13, A14, A15, A16, pour permettre (*incompris*) correctement (*incompris*), pour essayer d'améliorer les prévisions de trafic, l'information de trafic etc... Donc tirer sur les services publics quand les choses vont mal c'est bien mais il faut noter que la plupart du temps tout va à peu près correctement.

Concernant la fin du pétrole, je tiens juste à signaler qu'à l'heure actuelle deux groupes automobiles yvelinois que je ne vais pas citer, sont à peu près leaders au Brésil de la création des biocarburants. Alors certes à l'heure actuelle on ne parle pas de remplacer le pétrole par le biocarburant mais en tout cas on peut faire des efforts. Certains groupes, tels que Peugeot, ont déjà conçu des moteurs au Brésil qui permettent de rouler avec des biocarburants. Ils ne le font pas en France, c'est une volonté.

Un intervenant

(Intervention inaudible)

Guren MONICHE

Renault aussi, c'est bien pour ça que j'ai cité les deux groupes automobiles yvelinois. Sachez aussi qu'*a priori*, la France est un des pays qui, d'un point de vue électrique, a une indépendance quasiment totale grâce aux surfaces nucléaires et il peut être aussi légitime d'utiliser l'électricité pour pouvoir faire des petits trajets, encouragés éventuellement par la « ville compacte ».

J'ai deux questions. Contrairement à ce que disait Monsieur Vandewalle, *a priori*, la communauté d'agglomération a l'air de s'intéresser pour attirer des gens sur son territoire. Je parle sous contrôle mais je crois qu'on parle de 4 000 logements d'ici 2012 me semble-t-il, ça prouve bien *a priori* que

les personnes qui vont habiter en grande couronne vont être de plus en plus attirés. Je note à l'occasion que Trappes est une ville qui, d'un point de vue purement immobilier, profite de tarifs assez intéressants et attire en ce moment les gens. Donc est-ce que votre modèle à l'heure actuelle sur le trafic N10, c'est-à-dire le trafic local, comprend l'arrivée de tous ces logements ? Car il va sans dire que ça va faire du domicile – travail, des trajets domicile privé, des trajets domicile courses, tous les trajets.

Et j'ai un dernier petit point concernant les transports en commun. Je confirme aux gens *a priori* que dans le dossier global on parle bien des transports en commun. Il y a un chiffre qui me surprend, on parle de 58 % de taux d'occupation des places assises dans les transports ferrés en page 21. J'ai malheureusement l'habitude de prendre ces transports, je ne sais pas où sont les 42 % de places disponibles ? Je précise bien que je les utilise très tôt c'est-à-dire qu'en général je suis à la gare de Trappes vers 6 h 50 et malheureusement dès cette heure-là il s'avère très compliqué de trouver des places assises. Donc quoi qu'il arrive un grand merci à RFF, à la SNCF pour avoir au fur et à mesure enlever les petits gris, avoir mis des chemins de fer à double étage et climatisés. Merci pour vous.

Michel LABROUSSE

Je vais répondre à une partie de vos interrogations, Monsieur et puis François Bertrand répondra dans quelques instants aussi à d'autres volets de vos interrogations. Pour la prise en compte des transports en commun dans notre dossier de débat, nous avons consulté le STIF, autorité organisatrice des transports qui effectivement dans un document que nous pouvons verser à la Commission Particulière du Débat Public comme faisant partie des données qui ont été recueillies, nous indique que le taux d'occupation des places assises aux heures de pointe est dans l'ordre de grandeur que vous citez. Précisément, le document indique que la charge maximale en pourcentage des places assises à l'heure de pointe, n'est pas précisée pour le RER C, serait de 51 % pour la liaison la Verrière – la Défense et serait de 58 % pour la ligne Paris – Rambouillet.

Un intervenant

Il y a manifestement une divergence entre le vécu et le mesuré mais on a observé déjà cette question sur d'autres statistiques, donc là il faut aller au-delà de ça.

Un intervenant

Je pense que ça serait aux gens du STIF qui nous ont fourni ces informations de pouvoir y répondre.

Un intervenant

On note qu'on reposera cette question lorsque le STIF sera parmi nous.

Un intervenant

La valeur que nous avons effectivement indiquée dans le dossier de débat est la retranscription d'une information que nous avons recueillie.

Est-ce que je peux me permettre d'avancer une explication. Je crois que vous avez – la salle et la DDE – raison l'un et l'autre parce que les taux qu'ils indiquent, sauf erreur, sont des taux en heures de pointe, tous sens confondus. Or la pointe a lieu dans un seul sens donc la moyenne entre 100 % et 16 % ça fait 58 %.

Francis BEAUCIRE

Ma petite camarade, Elisabeth Pelekhine, me dit à l'oreille « *C'est très intéressant d'avoir une audition publique* ». Alors à nouveau question pour la salle.

Vincent LIECHTI

Je m'appelle Vincent Liechti, j'habite à Trappes dans le quartier de la Boissière qui est directement riverain de la RN 10, j'en profite d'ailleurs pour vous signaler que je n'ai toujours pas eu dans ma boîte aux lettres et c'est le cas d'un certain nombre de mes voisins, les dépliants et que pour ma part j'ai appris tout ce qui se passait par une invitation de mon Maire, Guy Malandain, à une conférence de presse organisée au mois de janvier par le groupe de travail A12 par le Vallon du Pommeret.

Je vous parle de mon quartier parce que j'ai deux questions à poser. Il y en a une qui est très locale mais qui met en jeu différents modes de transport et de desserte, principalement automobile mais pas seulement. Et j'en ai une autre qui est peut-être un petit peu plus générale et liée à une question d'aménagement du territoire.

La première. Voilà, je suis dans un quartier sur lequel il y a plusieurs dessertes directes à partir de la Nationale 10, deux qui desservent les habitations principalement et deux qui desservent une entreprise et un petit pôle d'activités assez fréquentés du public du fait du type d'activité qui y est développé. Ces dessertes sont très utiles pour éviter que la circulation qu'elles empruntent aille dans des voiries internes de la ville de Trappes, secondaires, et viennent embouteiller des voiries qui sont déjà assez saturées à certains moments. Ma question : « *Est-ce qu'il n'est pas complètement impossible de maintenir ces dessertes avec la même fonction, le même objectif, en cas de voirie express sans détruire les emprises des habitations et des activités, sans détruire aussi la piste cyclable que j'ai beaucoup utilisée quand je prenais le train pour aller travailler à l'autre bout de Paris et pour aller jusqu'à la gare ? Est-ce que c'est possible sans augmenter considérablement la sécurité et le bruit aux abords des habitations, d'entreprises très fréquentées, je l'ai dit, et d'une école maternelle qui est à moins de 20 mètres de l'actuelle RN 10 ?* »

J'ai une deuxième question. Voilà ceux qui s'installent dans les zones rurales développent une urbanisation diffuse, éloignée de la plupart des services qu'ils utilisent, est-ce que c'est juste que ce soit les seuls citoyens qui subissent en termes de proximité toutes les nuisances, notamment de circulation de marchandises et de services qui profitent à tous, qu'on habite en ville ou à la campagne ?

Michel LABROUSSE

Votre première question nous replonge dans le local. Ce n'était pas tout à fait notre échelle d'aujourd'hui mais je crois qu'on ne peut pas la laisser sans une première réponse aujourd'hui, elle

sera réétudiée dans d'autres séances. La deuxième question est beaucoup plus générale, c'est un problème au fond de solidarité entre les territoires et leurs habitants que vous posez. Sur la première question, de façon très courte puisqu'on y reviendra forcément.

François BERTRAND

Je le fais de manière effectivement très brève, la famille transformation de la RN 10 que nous présentons dans le dossier de débat est présentée sous deux scénarios : un premier scénario qui est dit « mise de la RN 10 en route express » et qui consiste à déniveler, donc à séparer les flux sur tous les carrefours existants de la RN10. Nous avons un deuxième scénario qui consisterait à mettre le prolongement de l'autoroute A12 sous l'emprise de la RN10. Très clairement, ces deux scénarios qui sont très opposés l'un de l'autre ne répondent pas du tout de la même manière à un objectif qui est une séparation totale des flux locaux d'une part, qui permette de restaurer, et là on est au cœur du sujet, qui permette de restaurer des fonctions qui sont totalement complémentaires avec une politique de transports en commun et notamment une politique locale du développement des transports en commun, de développement des modes doux : la marche, les deux roues, la cicatrization entre les quartiers pour pouvoir s'appuyer sur la référence à la coupure urbaine, donc ces deux scénarios ne répondent pas du tout de la même manière puisque le scénario « route express » en dehors de la dénivellation des carrefours, dans les sections courantes, conserverait toujours le mélange de ces différents flux. Nous reviendrons dans les séances thématiques sur la justification de ces affirmations avec des considérations plus étendues sur la représentation géométrique des tracés.

Sur le deuxième point, c'est une question un peu vaste alors c'est un petit peu difficile de répondre, j'ajouterais juste un point. Je pense que de la même façon qu'il ne faut pas opposer la route et les transports en commun, on ne va pas opposer ici la ville et la campagne. Globalement c'est deux mondes qui, on le voit bien dans Saint-Quentin ou dans les concepts qui ont pu par exemple à la base de l'urbanisation de cette Ville nouvelle, qui s'interpénètrent donc je pense qu'il y a une complémentarité. Je vais citer juste un exemple. Il y a aussi une complémentarité tout simplement en termes de stade de la vie. Il y a des moments où on va vivre en ville, il y a des moments où on va vivre un petit peu plus éloigné de la ville, ça dépend un petit peu de ces éléments-là. Au-delà de la question un petit peu compliquée du positionnement du tracé, je ne pense pas qu'on puisse opposer aussi distinctement les deux mondes, ils sont complémentaires là aussi comme on le signalait tout à l'heure.

Francis BEAUCIRE

Bien il nous reste 30 minutes en tout et pour tout, c'est pourquoi je fais appel à votre sens aigu de la synthèse. Je voudrais donner la parole à Pierre Merlin au fond sur votre deuxième question, une autre façon de l'aborder j'ai envie de dire. Est-il normal qu'il y ait des gagnants et des perdants, et que ce soit « Tant pis pour les perdants », c'est un peu ça votre question ?

Pierre MERLIN

C'est un peu cela et c'est à ça que je voulais répondre. Je crois qu'il ne faut surtout pas poser le problème entre gagnants / perdants entre habitants de la ville nouvelle et habitants d'ailleurs par exemple.

Quels sont les objectifs à poursuivre ? Personnellement j'en vois cinq.

- Premièrement, réduire de façon significative les nuisances pour les riverains de la Nationale 10.
- Deuxièmement, avoir une solution qui au plan routier assure le maintien des capacités actuelles, je dis bien le maintien et non pas une augmentation des capacités actuelles.
- Troisièmement, éviter les zones urbanisées.
- Quatrièmement, éviter de traverser des sites protégés, classés, inscrits au parc naturel régional.
- Cinquièmement et c'est peut-être le plus important, permettre que la solution choisie puisse rendre possible une grande opération d'urbanisme qui assure la coupure entre les quartiers des communes qui sont actuellement coupées en deux par la Nationale 10.

Ces 5 objectifs, je pense qu'ils ne sont pas inconciliables, à condition de regarder le problème sans *a priori*.

Francis BEAUCIRE

Bien, d'autres questions dans la salle ?

Michel ESPINASSE

Oui je m'appelle Michel Espinasse, je suis conseiller général du canton de Trappes. Avant de vous faire part de mon sentiment, je voudrais faire deux remarques. D'abord sur la mise en cause de l'honnêteté, du sérieux des représentants de la DDE aujourd'hui émise par un participant au débat. Je voudrais appeler au calme et à la raison, nous sommes dans un lieu de débat, les gens de la DDE présents essaient de s'adonner à l'exercice de la manière la plus honnête possible et si on a des griefs à faire sur la manière dont sont gérées les routes nationales ou autoroutes, adressons-nous aux élus départementaux, régionaux et à l'Etat mais pas aux fonctionnaires de la DDE qui essaient de remplir leur mission le plus honnêtement possible je pense. Mais peut-être que le Monsieur en question ne mesurait pas bien ça.

Une deuxième observation, c'est sur le débat tel que nous le menons. Il est intéressant, il est compliqué mais le sujet est compliqué. Je voudrais attirer votre attention et je m'adresse à vous Messieurs les membres de la Commission sur la difficulté de l'exercice. Hier soir, nous étions probablement 800, aujourd'hui nous sommes un peu moins, j'espère que ce chiffre de participants ne diminuera pas trop mais il y a, à côté de ça, des milliers de gens qui ont du mal à rentrer dans ce débat parce que venir à une réunion comme celle-ci ce n'est pas simple, y prendre la parole c'est encore plus compliqué et il ne faudrait pas que ce débat j'allais dire « soit confisqué », ce n'est pas bien, ce n'est pas un terme adapté, mais soit simplement le débat de ceux qui savent parler au public, qui n'ont aucun complexe à venir à une telle réunion. J'étais ce matin à Trappes, j'ai rencontré des gens qui m'ont dit qu'ils ne pouvaient pas participer à une réunion comme ça, ils ne savaient pas prendre la parole et pourtant eux souffrent tous les jours de ce débat. Je n'ai pas la réponse à ce problème mais il y a une question qui nous est posée si on veut que ce débat soit vraiment celui du débat public.

Alors maintenant sur le fond de ce qui nous occupe aujourd'hui. Je crois qu'il est opportun lorsqu'on débat d'une construction autoroutière de se poser la question des déplacements à 15 ans, à 30 ans, si cela est possible ou plus même. Mais au fond ce débat, on ne peut pas le déconnecter de ce qui nous occupe parce que selon le type d'analyse de réponse que l'on pourra faire, ne nous racontons pas d'histoire, cela va justifier ou pas la construction de l'autoroute, donc restons-en bien à ça. Moi j'entends des tas d'observations, je suis désolé Monsieur le Professeur émérite mais la dernière contribution que vous avez apportée ne fait pas du tout avancer le schmilblick, si je puis prendre cette expression, dans la mesure où vous pointez toutes les contradictions auxquelles nous sommes confrontés et, à les lister, vous ne réglez rien. Par ailleurs, j'ai apprécié un certain nombre de vos observations. Mon voisin m'indiquait qu'en même temps, vous auriez pu le faire, vous étiez responsable d'une fédération régionale de défense de l'environnement, je crois qu'il serait intéressant que vous le disiez à l'audience. Alors je ne l'ai pas regardé...

Pierre MERLIN

Je ne vous raconte pas mon *curriculum vitae*.

Michel ESPINASSE

Cela étant, cette question du développement des déplacements est importante. Moi je pense aussi qu'il n'y a pas une seule réponse. Il est nécessaire de développer les transports en commun, ferrés ou autres mais Monsieur Le Vot tout à l'heure, faisait observer de façon tout à fait pertinente que d'autres commissions du Débat Public se réaliseront parce qu'aujourd'hui réaliser des élargissements d'infrastructures, y compris ferrées, pose tout un tas de problèmes. Mais ce n'est pas parce que les choses sont difficiles qu'il ne faut pas les faire.

Si je voulais dire un mot sur la SNCF parce que je pense que le statut actuel de la SNCF, sa division en diverses structures, posent des problèmes quant à sa capacité à pouvoir répondre à ses besoins, mais on ne va pas entamer le débat.

Se pose la question de l'urbanisation et du développement de sites géographiques de celui de la région parisienne. Hier j'écoutais le Président de la région au Conseil Général des Yvelines qui nous a indiqué que la région s'inscrivait, mais avec le soutien de la plupart des départements, dans une démarche de développement économique et démographique. On a annoncé le chiffre de 60 000 logements supplémentaires par an, rien que cela va générer du déplacement et un développement économique, ce qui n'a pas été le cas dans la dernière période où on a freiné ce développement y compris en la faveur de la province.

Alors les conséquences sur la circulation sont complexes, elles sont difficiles à mesurer mais moi je considère, Monsieur le Professeur, Mesdames et Messieurs, qu'aujourd'hui il y a besoin de l'autoroute A12 quelle que soit l'évolution du trafic. Il faut vivre à côté de cette Nationale 10 aujourd'hui. Vous proposez de faire des protections phoniques, venez sur place vous allez voir comment on peut les faire ces protections phoniques. Venez nous expliquer un petit peu comment on peut les faire. Ce que je veux dire, et ça sera ma conclusion, autrement dit je pense que le débat d'aujourd'hui il pose la question : « *Faut-il trois voies à l'autoroute ou deux voies à l'autoroute telle qu'elle est prévue ?* ». Moi ma réponse c'est : « *Il faut la garder à deux voies parce que probablement il y aura des évolutions de trafic, moi je le pense, mais que deux voies permettront de les absorber* ». Ne faisons pas trois voies, c'est ça l'objet du débat aujourd'hui. Il faut cette

autoroute, c'est absolument indispensable, d'abord pour les riverains, d'abord pour le développement de la Ville nouvelle, je vous remercie.

Francis BEAUCIRE

Bien, je voudrais après cette prise de position, je voudrais redonner la parole à la salle et je vais me placer dans la continuité de votre propos. Vous avez dit : « *Il y a des gens qui n'osent pas parler en public, qui ne sont pas des tribuns* ». Première chose, la Commission Particulière du Débat Public, c'est-à-dire nous quatre, nous pouvons recevoir des personnes qui ne souhaitent pas s'exprimer en public, pour les écouter. Deuxièmement, s'il y a dans cette salle des gens qui ne pensent pas avoir une âme de tribuns, je pense que nous pourrions consacrer les dix ou quinze minutes qui restent après l'intervention de Monsieur, pour les écouter. S'ils font un tout petit effort, nous sommes vraiment à leur écoute. Concluons cette séance d'échanges avec des questions des non-tribuns parce que les tribuns effectivement...

Un intervenant

(Intervention inaudible)

Un intervenant

Oui mais il y en a peut-être quelques-uns ici. Je vous ai dit et je redis, nous sommes à la disposition de ces personnes, relayez cette information. On ne peut pas non plus, nous, sonner à toutes les sonnettes du périmètre d'étude. Voilà. Bien. Donc question pour la salle.

John CORNEC

Je vous remercie de me donner la parole. Je m'appelle John Cornec, je suis un habitant du Mesnil et je suis aussi parallèlement un consultant en gestion industrielle et plus particulièrement en logistique industrielle. Le message que je voulais diffuser aujourd'hui à l'adorable assistance est le suivant. Depuis une dizaine d'années maintenant, la plupart des grandes entreprises industrielles comme Valéo, Faurecia, Siemens, etc... qui sont des grands pourvoyeurs de transport finalement sur la Nationale 10 et sur l'autoroute A13 pour ce qui nous concerne font aujourd'hui pour le « juste à temps », c'est-à-dire un mode de fonctionnement industriel caractéristique, font aujourd'hui un bilan relativement pessimiste. Pourquoi ? Tout simplement, au départ, il y a une dizaine d'années ou il y a quinze ans même maintenant, le « juste à temps » avait été introduit pour essentiellement des problèmes de gestion de stock et des problèmes de réactivité de l'entreprise industrielle. Bien. Aujourd'hui, après 15 ans de fonctionnement les grands responsables logistiques de ces grands groupes internationaux se reposent la question sur la réalité du « juste à temps » et son efficacité. En résumé, ça veut dire qu'aujourd'hui, pratiquement, les grands responsables de ces entreprises repensent les transports d'approvisionnement et de distribution aux clients. La conclusion de la plupart des études qui sont menées est la suivante : il faut repenser les transports et de toute manière diminuer impérativement tout ce qui est boucle d'approvisionnement et boucle de distribution. Pourquoi ? Tout simplement, on s'aperçoit que les résultats du « juste à temps » ont été largement inducteurs de stocks supplémentaires au travers des plates-formes logistiques qui entourent aujourd'hui entre autres, la couronne parisienne, la couronne d'Orléans et bien sûr la couronne de Marseille. Le résultat est qu'aujourd'hui beaucoup de ces plates-formes logistiques

sont en tout cas libres d'emplacement et que beaucoup d'entreprises industrielles se recentrent vers d'autres zones géographiques et en particulier l'Est européen et en tout cas l'Est français en ce qui concerne la logistique industrielle.

En clair, ça signifie que ces grands directeurs d'entreprises vont impérativement modifier leur concept de distribution et d'approvisionnement pour utiliser massivement les transports fluviaux, les transports maritimes et de toute manière diminuer les camions. En plus j'ajouterais qu'il y aura un déplacement du trafic vers l'Est de la France et le centre européen dont je parlais tout à l'heure, tout simplement parce qu'une saine logique veut qu'on se rapproche, malheureusement, des fournisseurs qui sont de plus en plus vers le centre européen ou l'Est européen. Voilà ce que je voulais dire. Donc en conclusion, il n'est pas sérieux d'envisager une augmentation du trafic camions en tout cas dans notre région, Messieurs Dames, et je peux argumenter et prouver tout ce que j'avance et je n'ai pas besoin de vous dire qu'il y a pas mal d'articles qui sont parus dans des périodiques liés à la logistique et à la gestion industrielle qui étayent mes arguments. Voilà ce que je voulais simplement dire et c'est un apport technique en quelque sorte.

Je voulais peut être en guise de conclusion demander aux gens de la DDE s'ils avaient appréhendé ce genre de subtilité ?

Un intervenant

Alors vous répondez en 30 secondes s'il vous plait parce qu'il y a beaucoup de demandes dans la salle.

Michel LABROUSSE

En 30 secondes, ça va être un petit peu compliqué. En tout cas sur les mouvements que vous indiquez, nous on a bien en tête qu'en particulier le déplacement de l'activité vers l'Est de la France et en particulier des flux de fret - c'est d'ailleurs pour ça que vous voyez par exemple dans la carte que je vous ai montrée tout à l'heure, la carte de l'aménagement du territoire - vous avez une concentration des grands projets d'infrastructure et là aussi vous le signalez, plutôt orientée vers le ferroviaire ou sur le fluvial parce qu'effectivement ce sont des éléments qui sont pris en compte. Ensuite lorsqu'on regarde, nous, dans la déclinaison locale de ce qu'on en fait, nous on utilise les cadrages nationaux où effectivement ils prennent en compte les éléments dont vous avez parlés. On les décline localement. On essaye justement de prendre en compte ça, certainement pas aussi finement que la façon dont vous l'avez décrite, en tout cas je pense d'une certaine manière.

Un intervenant

Bien, merci. Nous sommes à 15 minutes de la fin de la séance. Je redis ça inlassablement parce qu'il y a une manifestation dans cette salle après nous et nous avons cette obligation logistique pour le coup.

Guy REINAUD

Je parlerai en tant qu'expert. Je suis Guy Reinaud, je suis le fondateur de la société Eco-carbone qui est la société spécialisée dans les grands projets de lutte contre les changements climatiques et en particulier, mais pas exclusivement, dans les biocarburants. Je suis aussi expert auprès de la

mission parlementaire sur l'effet de serre qui va remettre son rapport dans une quinzaine de jours. Je signale en particulier l'existence d'une contribution au débat public d'un cahier d'acteurs qui s'appelle « Le coût des carburants » et qui développe ce que je vais vous dire en deux minutes. C'est un document qui n'est fait qu'à partir de citations récentes d'organismes qui sont l'Agence Internationale pour l'Énergie, l'Institut Français du Pétrole, la Société Total et singulièrement son Président et l'Agence pour l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie. Ce n'est pas des opinions de l'expert que je suis, c'est l'opinion de grands organismes qui convergent faire la situation suivante : on s'approche à grande vitesse du pic pétrolier. Le pic pétrolier ça veut dire qu'on produira un maximum de pétrole et on atteint le pic pétrolier parce que tout bonnement on a pratiquement mangé la moitié des réserves pétrolières y compris des schistes bitumineux et des sables bitumineux. À partir du moment où on atteint le pic pétrolier, la production n'augmente plus mais la demande continue à augmenter donc les prix montent et ils montent en général brutalement. On n'a pas l'expérience d'un pic de ce genre mais il est extrêmement probable que d'une part, comme tous ces acteurs le disent, les prix ne vont pas baisser mais ils vont certainement augmenter fortement. Les biocarburants sont chers. L'Institut Français du Pétrole considère que dans le contexte européen les prix des biocarburants sont compétitifs à partir de 80 à 90 dollars le baril et de toute façon au mieux on produira en Europe 15 % peut-être 20 % mais plutôt 15 % de la consommation actuelle. Donc ma société Eco-carbone fait les plus grands projets au monde de biocarburants. Ils sont en fait au Brésil et en Chine et les biocarburants ne feront pas baisser le coût des carburants, c'est la conclusion.

Francis BEAUCIRE

Merci. Alors toujours à la salle.

Yves VANDEWALLE

Juste un mot, non ce ne sera pas long. Je voudrais seulement demander une chose. Vous me le permettez ?

Un intervenant

Laissez-moi parler s'il vous plait. Monsieur Vandewalle s'est estimé mis en cause tout à l'heure, c'est la raison pour laquelle nous avons accepté qu'il intervienne une deuxième fois de façon très brève.

Yves VANDEWALLE

Je suis désolé, je sais parfaitement qu'aux yeux d'un certain nombre de gens qui sont dans cette salle j'incarne en quelque sorte le mal, le diable, etc... Je le sais parfaitement et ce n'est pas par hasard que mon nom a été cité deux fois. Je dirais simplement une chose, moi je ne mets pas en cause les gens. Je sais qu'il y a ici des gens - y compris mes voisins - qui sont en profond désaccord avec moi. On est dans un débat, il faut savoir respecter les autres. Je les respecte, je vous respecte, je vous demande de me respecter.

Ensuite simplement deux éléments de réponse très brefs : la Ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines fait partie de la zone dense du schéma du SDRIF qui a été présenté à Villejuif la semaine dernière, je l'avais parfaitement vu. Et deuxièmement j'ai été mis en cause sur un second point qui

m'échappe, je l'avoue mais peu importe, la question n'est pas là, nous sommes complémentaires et je ne suis pas d'accord pour opposer sans arrêt la Ville nouvelle et le Parc. J'ai encore entendu des propos où on nous a opposés. Je dois dire que nous profitons tous les uns des autres et n'oubliez pas une chose, c'est qu'effectivement beaucoup de ceux qui résident dans le Parc travaillent dans la Ville nouvelle de Saint-Quentin. Ils profitent de vos services mais ils font aussi travailler les entreprises qui alimentent les caisses de la Ville nouvelle. Merci.

Un intervenant

Bien. Alors dix minutes encore pour vos questions.

Dominique BIED

Bonsoir. Dominique Bied, je suis responsable national de la thématique transport dans le parti politique de Corine Lepage, CAP 21, qui est ancienne Ministre de l'environnement et créatrice de la loi sur l'air. Je vais amener quelques contributions à ce débat, quelques points stratégiques et deux projets très innovants que je vais vous proposer et qui répondent à la problématique court terme de Madame, aux problématiques moyen terme et aux problématiques long terme.

Alors les points stratégiques. Il ne faut jamais oublier qu'on a un objectif obligatoire à tenir c'est réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Très concrètement quand vous prenez votre caleulette ça veut dire réduire de 3 % par an et très concrètement ça veut dire diminuer le trafic automobile de 3 % par an. Donc avec les chiffres qu'on vous a donnés, on s'aperçoit que la construction, l'inflation d'autoroutes, que ce soit l'A12 ou le contournement Est de Rouen pour lequel j'ai participé aux 9 débats et bien ça ne va pas dans le bon sens, ça va même à 180° des objectifs qui nous sont assignés par le Gouvernement.

Ensuite, des données économiques. On dépense, par exemple sur ce projet et sur le contournement Est de Rouen 16 fois le budget annuel de l'Université de Rouen et on doit construire l'économie de la connaissance. Comme l'argent public n'est pas infini, eh bien il va falloir choisir.

Les projets. Il y a des projets intéressants qui coûtent 10 à 100 fois moins cher que de construire des autoroutes à 30 MF au kilomètre ou 1 milliard au kilomètre pour les autoroutes souterraines.

Le management de la mobilité, plan de déplacements d'entreprises, Madame, organiser les mobilités pour utiliser tous les moyens de transport qui sont à notre disposition, dont la voiture et dont on oublie un peu vite l'usage collectif de la voiture parce que le premier transport collectif c'est la voiture. On peut mettre 7 personnes dans un monospace. Le management de la mobilité ça consiste à cartographier les besoins en mobilité avec une extrême précision, à identifier la demande avec une extrême précision et à ajuster l'offre de transport à la demande sur mesure. Ça marche chez ST Microelectronics à Grenoble et les résultats sont les suivants parce que je téléphone tous les ans pour avoir les résultats : division par 2 du trafic automobile sur les déplacements domicile – travail en 5 ans et là ils sont sur une division par 4 en 10 ans. Ils se sont fixés cet objectif et c'est le chef qui l'a dit. Il a dit : « On veut aller là et on y va et on se donne le management pour le faire ». Voilà le premier projet.

Le deuxième projet qui est dans l'annexe du mémoire que Monsieur Francis Beaucire a jugé il y a trois ans quand j'ai rendu mon mémoire de DESS que j'ai fait chez lui, c'est la gestion en temps réel, et là je rejoins le Monsieur qui a parlé des flux tendus. On peut faire du flux tendu en matière

de mobilité avec une gestion temps réel d'une flotte de taxis collectifs en grand nombre pour les agglomérations. J'ai proposé ce projet à la région Haute Normandie, il a été élu au Pôle de compétitivité, je l'ai appris il y a une semaine. Ce projet ne nécessite pas, et là ça va faire plaisir à Monsieur Merlin, de constructions d'infrastructures supplémentaires. On optimise le réseau existant en remplissant les voitures, elles ne sont jamais arrêtées et elles roulent tout le temps, voilà l'objectif. Et là ça m'inquiète un peu ce que vous dites parce que sur l'A12 on ne gère que les flux mais on ne gère jamais le stationnement. Et comme on va augmenter le trafic, où on va les stocker les voitures ? On va faire des parkings et des parkings et des parkings, et ça c'est un vrai problème technique que vous n'avez pas traité.

Francis BEAUCIRE

Merci. Bon il nous reste 5 minutes. Merci d'avoir été bref, je connais Dominique Bied et je redoutais un discours façon Fidel Castro.

Françoise PELISSOLO

J'habite Maurepas, je m'appelle Françoise Péliissolo de l'association Pamp'A12. Ma question a évolué au fil du débat, c'est normal parce qu'on a dit beaucoup de choses. Ma première était dans le domaine virtuel mais je pense que maintenant c'est trop tard avec le temps qu'il nous reste. J'aurais voulu savoir si on avait calculé l'impact d'internet sur les déplacements, c'est-à-dire sur tout ce qui était commandes, livraisons, est-ce que ça prenait la place d'autre chose ?

Je vais aller donc plus au matériel. J'ai entendu des suggestions très intéressantes qui intéresseront tous les usagers. Par exemple Monsieur le Professeur Merlin suggérant la gratuité des transports, je crois que ça a été souvent demandé et d'autre part des investissements nécessaires pour mieux équiper les transports en commun. Comment peut-on rendre ces demandes compatibles avec le fait de baisser les impôts d'une part et de réduire le financement des organismes publics qui sont censés les gérer ?

Francis BEAUCIRE

Bien, en deux mots ?

Un intervenant

J'ai cru comprendre que la question était : « *Comment peut-on concilier la gratuité avec la stabilité des impôts ?* »

Françoise PELISSOLO

La baisse des impôts.

Non, la réponse est non. Actuellement, les usagers paient environ le quart du coût des transports en commun, c'est donc ce quart qu'il faut financer et qu'il faut financer en Ile-de-France. Il n'est pas question de faire ce qu'on fait déjà de façon très contestable de faire payer en partie l'ensemble de la France pour les transports en commun. Ce quart c'est par l'impôt qu'il faudra le trouver mais la contrepartie – et il y a beaucoup d'aspects indirects que je n'ai pas le temps de développer – ce sera d'offrir un service public gratuit, à tout le monde et égalitaire. Il me semble que la contrepartie vaut largement ce que ça représentera. Quant à la baisse des impôts, chacun peut penser ce qu'il en veut, personnellement j'ai un avis réservé sur la baisse des impôts sachant à qui elle profite.

Francis BEAUCIRE

Autre question ? Si vous êtes très bref, on pourra prendre une autre question.

Jean-Paul ANDRE

Jean-Paul André, Montigny-le-Bretonneux. Par rapport à ce qui a été exposé tout au début et je m'en excuse mais je n'avais pas le micro avant, concernant les modèles. Il a été dit que la révision et de l'évolution de la population, c'est ce qui nous a été montré sur les graphes, sont en nette diminution par rapport à ce qui avait été fait en 1995 je crois. Je le confirme. Saint-Quentin-en-Yvelines qui avait été prévu pour 11 communes au départ, a plus de 400 000 habitants à l'échéance de l'an 2000, est aujourd'hui avec le même périmètre, parce que Saint-Quentin a diminué, mais avec le même périmètre, aujourd'hui on est à 215 000 habitants.

Autres choses qui peuvent évoluer et là c'est une question dont je n'attends pas la réponse tout de suite, on nous oppose à Montigny : « *Oui, l'autoroute était prévue chez vous, il y a une réserve qui est faite* ». Oui, ok mais à l'époque où elle a été prévue quelles étaient les règles qui affectaient cette autoroute en termes d'éloignement, en termes de zones non oedificandi et en termes de confort. Les confort qu'on supposait auprès d'une autoroute ou qu'on voulait accorder aux habitants il y a 30 ou 40 ans ne doivent plus être les mêmes aujourd'hui, donc je voudrais avoir la comparaison.

Concernant toujours le modèle, parce que sur le conseil de la DDE je suis allé voir dans les dossiers les comptages, etc... Concernant les modèles, parfois j'ai un peu des doutes parce que dans les dossiers faits par la DDE, enfin de la Direction Régionale, on trouve dans la conception des modèles parfois des choses qui disent : « *On l'a révisé parce que le comptage qu'on a mesuré était supérieur à la capacité de la route* », je vous passe les détails.

Après, il a été montré sauf erreur de ma part que l'évolution estimée du trafic était de 1,5 % l'an, or en page 57 de votre dossier il est prévu 4 200 avec une évolution à 4 550, ce qui fait une évolution de 0,5 % l'an et quand on regarde – et j'ai fait le calcul sur toutes les routes A13, A10, A11 qui évoluent autour de la zone d'étude, en fait l'évolution sur la dernière année c'est 0 %. A 100 voitures près on est au même taux et ça c'est des relevés faits par la DDE.

Enfin pour les 1000 poids lourds que l'on veut dévier de l'A10 et qui représentent 20 % du trafic actuel, la question a déjà été posée.

Concernant maintenant ce que vous avez montré, la ligne TCSP qui est prévue ou dont vous avez tenu compte pour lier, zoner, la gare de Saint-Quentin Montigny à la gare de la Verrière, je vous rappelle à votre dossier diagnostic pour la RN10 de 2002 où il est dit : « *Un tracé de transport collectif en site propre est envisagé entre Montigny gare SNCF et la Verrière gare SNCF* » il s'agit plus d'une idée que d'un projet à l'heure actuelle. Merci.

François BERTRAND

Je vais essayer de répondre, on est sur des éléments très techniques. En particulier vous avez extrait de notre dossier une phrase. Quand on dit « *Les comptages sont supérieurs à la capacité* » c'est qu'on dit « *Le modèle on l'a changé parce que justement on n'était pas...* » et c'est justement bien ce qu'on a essayé de montrer dans les dossiers, c'est partout où on a ajusté le modèle.

Sur la question des évolutions, les chiffres que je vous ai présentés sont des chiffres globaux sur l'Ile-de-France, il faut regarder de plus près. Moi j'étais parti sur plutôt une présentation des grands cadrages pour voir si on était cohérent avec nos grands cadrages. Je pense qu'on peut sans aucun problème regarder de plus près ce qu'on a écrit.

Francis BEAUCIRE

Je rappelle la séance « L'A12 dans le déplacement francilien ». Effectivement on a passé notre temps à faire le yoyo entre l'échelle locale et l'échelle régionale voire plus, ça s'est bien passé. On ne va pas abandonner la question en l'état. François Bertrand a répondu à la commande comme nous l'avions passée.

Alors une dernière question en tout et pour tout et ensuite nous sortirons de la salle à 18 heures par le haut s'il vous plaît, selon les consignes qui m'ont été données.

Patrick DEROUIN

Patrick Derouin de Lévis-Saint-Nom. Ma question s'adresse au représentant de l'Équipement. Concernant la séparation des trafics, dans vos calculs, avez-vous pris en compte le transfert vers l'autoroute de l'ensemble du trafic de transit ou seulement des propriétaires de véhicule en transit acceptant de payer le péage afférant à l'utilisation de cette autoroute ?

François BERTRAND

Dans les études que l'on vous présente A12 n'a pas de péage donc cette question n'est pas posée. Elle est posée dans d'autres points du réseau, en particulier pour l'A14 par exemple mais pas là. A12 est en tout cas pour la présentation de ce dossier, n'est pas considérée comme étant une autoroute à péage.

Francis BEAUCIRE

Bien je vous remercie. Toutes les questions que vous avez posées par écrit vont nous aider à structurer, à organiser le débat des séances à venir et puis il y aura des réponses. Merci à tous les participants, à nos invités et aux services de l'État et à la prochaine réunion.

Index

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

Madame VÈronique Baron..... 19

Monsieur Jean-Louis Baudouin..... 23

Monsieur Luc Fayard..... 19