

« TRAFIC, INTERMODALITE »

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEUX, Mme Galiène COHU,
M. Alain MECHINEAU

MAITRES D'OUVRAGE :

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
Mme ANNE-SOPHIE VETRO, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

<u>QUALITÉ DES PRÉVISIONS DE TRAFIC</u>	2
<u>M. AMBROSIUS BAANDERS, ECORYS RESEARCH AND CONSULTING :</u>	5
<u>M. SÉBASTIEN LANZA, SPIM, POISSY :</u>	9
<u>M. PIERRE ESTRADES, HABITANT DE POISSY :</u>	13
<u>M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRÉSIDENT DU C.I.R.E.N.A. :</u>	13
<u>M. IAN ROBERTSON, ANDRÉSY, QUALITÉ POUR TOUS :</u>	14
<u>MME CHRISTIANE PARADIS, HABITANTE DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u>	14
<u>M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A.184 :</u>	15
<u>M. MICHEL THOUZEAU, CONSEILLER MUNICIPAL DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u>	16
<u>M. FRANCK BOEHLY, CONSEILLER MUNICIPAL D'ORGEVAL :</u>	17
<u>M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :</u>	18
<u>M. PERRIAU, MAURECOURT :</u>	18
<u>M. JEAN-MICHEL COUPANNEC, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRÉSY :</u>	18
<u>M. CLAUDE LANCELLE, HABITANT D'ÉRAGNY :</u>	19
<u>M. JEAN-MARC LE CORRONC, HABITANT DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u>	19
<u>M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :</u>	25
<u>LA MULTIMODALITÉ</u>	26
<u>LE TRANSPORT DES MARCHANDISES</u>	27
<u>M. JEAN GADENNE, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT ET DU PATRIMOINE DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE :</u>	27
<u>MME BACOT, DIRECTRICE DU PORT AUTONOME DE PARIS :</u>	29
<u>M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT, RFF :</u>	31
<u>M. DANIEL LOUVET, MAIRE ADJOINT D'ORGEVAL :</u>	35
<u>M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHÈRES :</u>	39
<u>M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRÉSIDENT DE LA CCI VERSAILLES, VAL D'OISE/YVELINES :</u>	43
<u>LE TRANSPORT DES VOYAGEURS</u>	45
<u>M. OLIVIER NALIN, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET TARIFAIRES, STIF :</u>	46
<u>M. DANIEL ALLO, PRÉSIDENT COLLECTIF GRANDE CEINTURE :</u>	48

La séance est ouverte à 20 h 50, sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vous propose que nous commençons, bonsoir à toutes et à tous.

Tout d'abord, je souhaitais vous dire où nous en étions de ce débat public. Je pense que vous n'avez pas perdu de vue que notre finalité est de présenter au décideur un compte rendu de tous les échanges qui ont eu lieu, à la fois sur l'opportunité de ce projet de prolongement de la Francilienne et sur les options qui pourraient être retenues, s'il était décidé de donner suite au projet.

Nous avons donc monté un dispositif permettant d'échanger sur ces deux sujets et de fournir au décideur un panorama complet des positions possibles sur ces deux thèmes.

Pour ce faire, nous avons d'abord organisé un certain nombre de réunions de proximité qui sur le terrain nous ont permis de mesurer les opinions sur ce que pourrait apporter dans la résolution d'un certain nombre de problèmes locaux cette nouvelle infrastructure, et les problèmes que soulèverait sa réalisation sur les territoires concernés.

Si l'on inclut la réunion d'ouverture, nous avons déplacé plus de 9 000 personnes dans cette première vague de réunions.

Nous sommes maintenant dans les réunions thématiques, qui visent à compléter par des approfondissements par grands thèmes ce que ces réunions de proximité nous ont apporté de spontané et de vécu sur le terrain.

Pour l'organisation de ces réunions thématiques, nous avons en fait suivi le cheminement intellectuel du maître d'ouvrage, qui est parti d'une réflexion sur les besoins de déplacement, ce qui nous a conduits à examiner dans une première réunion thématique les perspectives de développement des populations, de l'emploi et des projets émanant des territoires.

Dans la thématique d'aujourd'hui, nous allons concrétiser ces hypothèses en termes de perspectives de trafic, en examinant successivement la méthodologie des prévisions de trafic, les questions fondamentales d'intermodalité, aussi bien pour le fret que pour les voyageurs, susceptibles de peser sur ces perspectives de trafic.

Bref, nous allons rassembler des éléments très importants pour l'appréciation de l'opportunité du projet.

Nous esquisserons ensuite une réflexion générale sur les tracés permettant, dans l'hypothèse où l'on donne suite au projet, de trouver la solution du meilleur compromis possible entre l'économie et la protection des populations.

En fait, cette réflexion sur les tracés prendra toute son ampleur dans une seconde partie de réunion thématique que nous organiserons le 19 juin.

J'indique tout de suite que nous avons un changement de lieu concernant cette deuxième partie de thématique, qui se déroulera à l'Institut Polytechnique St-Louis de Cergy-Pontoise, car il s'est avéré que l'organisation prévue initialement n'était pas possible. Tout ceci sera confirmé sur le site Internet.

Bien entendu avec les réflexions sur les trafics et sur les tracés, on n'épuise pas le sujet, d'où la nécessité de réunions thématiques complémentaires. Nous en avons déjà eu une sur le bruit et sur l'eau, qui sera complétée ultérieurement par une réflexion sur la pollution atmosphérique et les problèmes de sécurité routière.

Cette réunion nous a permis d'y voir clair sur certains sujets importants : la problématique du bruit, les protections, la façon dont le maître d'ouvrage a conduit sa réflexion et ce que l'on peut en penser, et éclaircir également les problèmes de l'eau, aussi bien s'agissant des ressources en eau potable que de protections contre les inondations (PPRI).

Nous avons donc bien avancé sur ces sujets, et je pense que nous aurons l'occasion de compléter par les problèmes de pollution atmosphérique et les problèmes de sécurité routière, ainsi que l'insertion des ouvrages dans leur environnement, qu'il s'agisse des paysages du cadre de vie ou de l'écologie au sens plus strict du terme.

Nous aurons ainsi un panorama complet. J'insiste sur le fait que notre réunion de ce soir et celle du 19 juin sont véritablement au cœur des préoccupations qui, complétées par les deux autres thématiques, nous permettront d'arriver à un rapport final qui sera très important pour éclairer la décision du Ministre, qui interviendra à l'automne.

L'expérience nous montre que, passé minuit, sur des sujets arides, l'assistance ne tient plus vraiment le coup, et nous allons donc essayer ce soir de tenir un horaire qui nous amènera aux environs de minuit et pas beaucoup plus tard, sachant que l'on va répartir les sujets entre ce soir et le 19.

Voilà donc comment nous allons gérer cette rencontre.

Il me reste, bien entendu, à remercier le Président de l'Université de Cergy-Pontoise, site de Saint-Martin, qui nous offre ce soir cette belle salle, merci donc à Monsieur COULHON.

Cette réunion a été préparée par Yves DESROUSSEAUX et Galiène COHU, et je donne tout de suite la parole à Yves DESROUSSEAUX pour introduire le premier thème.

QUALITE DES PREVISIONS DE TRAFIC

M. YVES DESROUSSEAUX, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Bonsoir à tous. Le premier thème concerne la qualité des prévisions de trafic. Lors des différentes réunions, à plusieurs reprises, la méthodologie utilisée par le maître d'ouvrage pour les prévisions de trafic a été mise en doute. On peut d'ailleurs lire

dans une contribution d'un habitant d'Herblay, Monsieur LANTOINE, qui figure sur le site de la CPDP ce qui suit :

« Il me paraît nécessaire et même primordial de revenir sur les chiffres concernant les trafics relatifs aux différents scénarios. En effet, il me semble que c'est sur ces quantifications numériques que repose une grande partie de l'étude du maître d'ouvrage portant en premier lieu sur l'opportunité du prolongement de la Francilienne, et dans un second temps sur le choix du tracé à réaliser le cas échéant. »

Et plus loin : « Il est donc de la plus haute importance d'analyser correctement le texte de la page 49, établi par la Cour des Comptes. Ce dernier stipule que : *cette étude a conclu que près de 25 % des prévisions peuvent être considérées comme excellentes, et plus de 40 % comme correctes.* »

Dans ces conditions, la CPDP a fait appel à un expert étranger pour faire une analyse critique de la méthodologie du maître d'ouvrage, il s'agit de Monsieur Ambrosius BAANDERS qui peut d'ores et déjà monter à la tribune s'il le souhaite. Mais, pour bien comprendre son exposé, le maître d'ouvrage va rappeler en quelques mots sa méthodologie.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs.

Quand on envisage de réaliser une route qui sera mise en service, au plus tôt en 2015, il nous est apparu absolument nécessaire de se projeter en 2015, et donc d'imaginer certaines caractéristiques de la Région Île-de-France en 2015 ou en 2020.

Parmi ces caractéristiques importantes, tout d'abord : combien d'habitants en 2020 ? Nous avons repris les prévisions de l'INSEE, l'Institut National de la Statistique, qui considère qu'il y aura 11,8 millions d'habitants dans la Région Île-de-France en 2020.

De même, nous avons repris le chiffre de l'INSEE d'accroissement du nombre d'emplois, considérant que par rapport à aujourd'hui, il y aura 200 000 emplois de plus.

Une fois que l'on a le nombre d'habitants et le nombre d'emplois, quelle va être l'offre de transport que les gens vont pouvoir emprunter ? Nous avons imaginé un réseau routier en fonction des projets qui sont en cours ou qui sont prévus, qui sont essentiellement des accroissements de capacité, notamment pour le contournement de Paris, pour l'A86.

De même, nous avons pris en compte les projets de transports en commun qui sont connus, principalement sous la direction du STIF, qui sont pour le Nord-Ouest de l'Île-de-France essentiellement la Tangentielle Ouest en transport en commun ferré, et pour le transport de marchandises, le développement du ferroutage et le développement du fluvial, avec la mise en gabarit du canal Seine Nord. C'est à partir

de ces chiffres de projections de l'année 2020 que l'on a fait ensuite des études de trafic selon une méthodologie qu'Anne-Sophie VETRO va maintenant vous décrire.

MME ANNE-SOPHIE VETRO, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je fais partie de l'équipe chargée des études de déplacements à la Direction Régionale de l'Équipement. Pour réaliser ces études de trafic, nous avons d'abord recueilli une série de données et travaillé sur des enquêtes que nous réalisons avec l'INSEE tous les dix ans pour comprendre le comportement de déplacements des Franciliens.

Nous avons également utilisé les enquêtes réalisées en continu auprès des transporteurs routiers pour savoir quels sont leurs besoins en matière de transports de marchandises, recueilli des données de comptage des temps de parcours ou encore des enquêtes origine-destination, soit auprès des Collectivités Territoriales, soit à partir de mesures que nous avons spécialement réalisées pour ce débat.

Ensuite, nous avons utilisé des outils que l'on appelle « modèle de trafic » dont je vais vous expliquer le fonctionnement.

Dans ce modèle de trafic, vous avez d'un côté un réseau schématisé qui représente les principales routes de l'Île-de-France, de l'autre côté vous avez une représentation de la répartition de la demande en déplacements. Pour cela, on divise l'Île-de-France en 1 303 zones et on estime combien de personnes se déplacent entre chaque zone. Cette estimation est faite à partir du nombre d'habitants et d'emplois de chaque zone.

On met ensuite en relation ce réseau schématisé et cette répartition de la demande et on obtient la répartition des flux de trafic sur l'ensemble du réseau routier de l'Île-de-France.

On vérifie que ce modèle représente correctement la réalité à l'aide de toutes les données de terrain que l'on a recueillies auparavant et on ajuste le modèle si besoin est.

Une fois que l'on a une bonne représentation de la situation actuelle, on peut à l'aide des perspectives d'évolution en 2020, dont vient de vous parler Éric DEBARLE, estimer le trafic en 2020 et on en tire des évaluations spécifiques qui portent notamment sur le trafic moyen sur les axes routiers, sur le gain d'accessibilité, le gain de temps ou encore l'estimation de la répartition entre le trafic interne, de transit ou d'échange. Cela nous permet d'avoir des moyens de comparaison entre les différentes variantes.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur Ambrosius BAANDERS va maintenant nous présenter son analyse critique de la partie du dossier correspondant au maître d'ouvrage. Monsieur BAANDERS est un expert hollandais - qui parle très bien français - appartenant au Bureau d'Études ECORYS depuis cinq ou six ans. Antérieurement, il était fonctionnaire au Ministère des Transports en Hollande.

M. AMBROSIUS BAANDERS, ECORYS RESEARCH AND CONSULTING :

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Bonsoir, Messieurs, Mesdames.

Je vais donc parler de ce que j'ai trouvé dans les prévisions qui sont à la base du rapport, mais j'aimerais d'abord dire dans le contexte de ce que l'on m'a demandé de faire ici, je peux être considéré, tout au long de ma carrière, en tant que qu'acheteur de prévisions de transport. Quand j'étais au Ministère des Transports, cela m'est souvent arrivé de commander auprès des bureaux d'études des prévisions avec des modèles dans le genre de celui qui a été utilisé ici, et dans ma carrière actuelle également, j'achète aussi en sous-traitance des prévisions auprès de ces bureaux pour des clients.

Je me suis posé quatre questions :

1. Est-ce que les méthodes utilisées sont à la hauteur de ce qui est pratiqué dans d'autres pays d'Europe pour ce type d'études, en utilisant mon expérience aux Pays Bas, mais aussi dans le contexte international ?
2. Les hypothèses essentielles utilisées sont-elles plausibles ?
3. Les résultats des prévisions sont-ils plausibles ?
4. Les prévisions peuvent-elles répondre aux questions de l'étude ?

Mon approche a d'abord été d'étudier des documents et de discuter avec le maître d'ouvrage, et tout cela a été assez technique, mais j'essaierai de l'être le moins possible dans ma présentation.

La première question : la méthode est-elle à la hauteur de la pratique européenne ? Cette méthode ressemble bien à ce qui est pratiqué ailleurs et j'ai reconnu tout ce que j'ai lu dans les différents documents. Il s'agit d'une approche traditionnelle, qui n'est pas très innovante, qui est assez complète et faite sérieusement. Elle est fondée sur une bonne analyse, sans erreur apparente, mais je peux toutefois apporter certaines remarques.

Ma réponse à la première question serait : oui, c'est à la hauteur de ce qui est pratiqué ailleurs mais des améliorations sont toujours possibles.

La deuxième question : les hypothèses essentielles sont-elles plausibles ? Le modèle et les structures, la façon dont on représente le comportement transport est une chose, et le modèle calcule le trafic en fonction de l'hypothèse. Ces hypothèses sont aussi importantes que le modèle lui-même. La chose la plus importante est d'abord le nombre d'habitants et d'emplois par zone en fonction de leurs caractéristiques, comme on vient d'en parler, et puis le coût d'usage par kilomètre des voitures, des transports en commun, des poids lourds qui sont estimés pour l'étude, ensuite le revenu réel des ménages et enfin le nombre de voitures possédées par les ménages.

Il y a d'autres hypothèses, mais les quatre hypothèses que je viens d'évoquer sont essentielles et elles influencent fortement le résultat du rapport. Nous allons les reprendre en détail.

D'abord le nombre d'habitants et d'emplois par zone avec leurs différentes caractéristiques. Je trouve que ces hypothèses sont plausibles.

Ensuite le coût d'usage par kilomètre des différents modes de transport. Là aussi, je les trouve plausibles. Je ne dis pas sûres et certaines. Je dis bien : plausibles.

Quant au revenu réel des ménages et au nombre de voitures en leur possession, ces hypothèses ont eu pour résultat que les chiffres sont constants pour cette période. J'ai donc eu quelques doutes sur la plausibilité de ces résultats. J'ai ici des chiffres qui viennent de Global Transport d'Île-de-France. Ils montrent que Paris reste constant sur une longue période, alors qu'on note une hausse en Petite Couronne et une hausse plus prononcée en Grande Couronne.

Le niveau à Paris représente un cas très spécial. C'est une ville très dense, avec très peu de possibilités à circuler en voiture, et cela se voit dans les chiffres. Par contre, ces chiffres que je vous montre à l'écran correspondent à la norme retrouvée dans d'autres pays européens. Vous pouvez noter qu'ils accusent une hausse. Si j'extrapole, je dirais que sur 15 ans ils passeront de ce niveau à ce niveau, c'est-à-dire augmenteront sérieusement. Or l'hypothèse nous dit qu'ils devraient rester à ce même niveau, ce qui contredit mon extrapolation. Cela m'amène à dire que l'hypothèse n'est pas correcte.

On peut l'accepter et l'utiliser dans les calculs, c'est d'ailleurs ce qui a été fait. Mais si l'on suit mon raisonnement, les chiffres apparaissent plutôt sous-estimés. Quand il y a plus de voitures, même si chaque nouvelle voiture roule moins, au final on aura toujours plus de roulants.

La troisième question : les résultats sont-ils plausibles ? Je vous présente les résultats de l'étude sur ce tableau. Vous y voyez les différents types de liaisons : Paris à Paris, Paris à Couronne, Couronne à Couronne, le total interne à l'Île-de-France et les échanges et le transit Île-de-France avec le reste du monde.

Vous voyez dans la dernière colonne qu'il y a une diminution à Paris de 3 % sur une période de dix-sept ans. On note une augmentation dans les déplacements de Paris à Couronne, et une nette augmentation, de 27 % dans les déplacements de Couronne à Couronne. Voilà donc la région dans laquelle nous nous trouvons. Paris est très spécial. Si je compare la structure géographique de cette région avec de nombreux autres centres à la structure polycentrique auxquels je suis habitué, comme par exemple des études que je conduis actuellement dans différents centres des Pays Bas où les prévisions sont de l'ordre de 25 à 35 %, j'en conclus que les résultats sur l'Île-de-France sont assez plausibles.

Comme je l'ai dit, la structure de l'Île-de-France est très caractéristique, avec son grand centre et la façon dont beaucoup des transports sont centrés sur ce point central. La part modale des transports en commun est très importante. Mais concernant l'évolution pour les voyageurs de Couronne à Couronne, j'estime qu'elle est du même ordre de grandeur que ce que l'on trouve ailleurs.

La quatrième question : les prévisions peuvent-elles répondre aux questions de l'étude ? J'ai ici les objectifs du prolongement de la Francilienne :

- desservir et relier les pôles,
- répondre aux besoins des déplacements,
- décharger les routes,
- améliorer la sécurité.

Ces objectifs sont extraits du rapport. Pour ce qui est des deux premiers objectifs, je crois que les facteurs les plus importants sont la durée du trajet et les heures perdues par rapport à des conditions de trafic fluide. Dans toutes les études réalisées dans mon pays, ou encore en Angleterre ou en Allemagne, ces éléments sont très importants. Nous calculons donc ces heures perdues par rapport aux conditions de trafic fluide, et cela nous montre combien les embouteillages sont négatifs pour l'économie et pour le développement territorial.

Voici à l'écran deux exemples d'études auxquelles je participe actuellement. Prenons la province de Gelderland aux Pays Bas. Vous voyez ici les heures perdues durant l'heure de pointe matinale. Sur le réseau autoroutier figure en rouge le plus grand nombre d'heures perdues. Ce graphique représente la situation en 2005, et le suivant représente 2020. Vous pouvez constater l'évolution. C'est ainsi que nous discutons de l'impact que peuvent avoir certaines mesures d'infrastructure ou autres sur le développement.

Pour ce qui est des deux derniers objectifs, décharger les routes et améliorer la sécurité, les résultats sont clairement utilisés dans le rapport aux pages 50 et suivantes, où vous trouverez le schéma qui explique comment le trafic est reporté d'une variante à l'autre sur les différentes parties du réseau.

J'en viens à ce qui, à mon avis, manque dans le rapport. Il s'agit principalement du rôle potentiel du transport en commun. On y trouve en effet très peu de références alors que c'est constamment fait chez nous. Le modèle étant multimodal, il est important de réaliser ce type de calcul, mais dans ce rapport, voire dans les études qui lui sont sous-jacentes, il est pratiquement absent. J'en conclus qu'il reste du travail à faire dans ce domaine. Merci.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur BAANDERS. Le maître d'ouvrage a-t-il des réactions immédiates à ce qui vient d'être dit ?

Dans la salle : C'est une étude faite à sa demande !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Attendez, je vous prie de m'excuser. C'est totalement faux. C'est nous qui avons choisi un expert indépendant. Vous vous êtes plaints suffisamment qu'il n'y avait pas d'expertise indépendante. Nous avons choisi Monsieur BAANDERS qui est un expert international reconnu, qui n'a aucun intérêt à faire plaisir à quiconque ici et

qui a porté un jugement objectif, compte tenu de sa pratique, qui est une pratique internationale. Il a non seulement travaillé sur les Pays Bas, mais également participé à de multiples études et congrès internationaux, et il vous a dit objectivement ce qu'il pensait de l'étude. C'est très synthétique, mais il est entré dans le détail et il a discuté des hypothèses et des méthodes du maître d'ouvrage.

Je vous prierai donc, une fois pour toutes, de savoir que Monsieur BAANDERS est l'expert de la Commission Particulière du Débat Public, qu'il n'est en aucun cas l'expert du maître d'ouvrage, et que la Commission Particulière du Débat Public lui fait toute confiance dans son objectivité.

Le maître d'ouvrage a la parole.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Sur les éléments manquants dans le rapport, alors que Monsieur l'Expert a bien souligné que le modèle utilisé par la DRE prend bien en compte l'ensemble des modes de déplacement et que c'est effectivement un modèle multimodal, qui inclut donc les transports en commun.

Nous n'avons pas obligatoirement utilisé cette partie-là du modèle dans ce rapport, même si au début nous avons mis le nombre de déplacements et la manière dont ils se répartissent, en voiture, transports en commun, à pied etc. Mais pour les transports en commun, nous sommes partis des projets dont nous avons connaissance.

Il est vrai que parmi ces projets, une grande partie des transports en commun tels que le ferré lourd intéresse la proche couronne ou certains secteurs de la grande couronne, mais assez peu certains autres secteurs de la grande couronne comme le Nord-Ouest, qui est précisément le secteur qui nous concerne. Dans la zone d'étude, nous avons souvent parlé de la Tangentielle Ouest qui sera présentée plus tard dans la soirée.

Nous sommes donc partis sur une approche plutôt pragmatique consistant à prendre en compte les projets qui étaient décidés par d'autres que nous-mêmes, puisque le développement des transports en commun est désormais organisé par le STIF.

En terme d'heures de temps gagné ou de temps perdu par rapport aux conditions de trafic fluide, nous avons suivi les circulaires qui indiquent comment doit être établi le bilan socio-économique et nous travaillons plutôt en heures gagnées par rapport à une situation de référence. C'est indiqué dans la partie de l'équation du bilan socio-économique, qui d'ailleurs prend en compte plusieurs coûts - pas seulement le coût du temps gagné -, en fonction des tracés. Le nombre d'heures se situe un peu en dessous de 20 000 heures gagnées quotidiennement durant chaque période de pointe du soir.

Le troisième point concerne une critique sur une prise en compte de la motorisation des ménages qui serait inférieure à celle d'autres pays européens. Je vais laisser la parole à Madame VETRO puisque cela fait partie du modèle.

(Applaudissements)

MME ANNE-SOPHIE VETRO, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je souhaite apporter une précision sur le choix qui a été fait de considérer un certain nombre de paramètres comme étant constants d'ici l'horizon 2020, et en particulier le taux de motorisation ou nombre de véhicules par ménage.

Monsieur BAANDERS a montré une évolution croissante de ce taux-là depuis 25 ans. On peut cependant constater un infléchissement de cette croissance si on compare les dix dernières années aux dix années qui les ont précédées, ce qui nous a amenés à considérer comme plausible d'estimer ce paramètre comme étant constant.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. J'aimerais entendre Monsieur Sébastien LANZA.

M. SEBASTIEN LANZA, SPIM, POISSY :

Nous allons entrer directement dans le vif du sujet. Nous pensons pour notre part que le scénario de référence et les prévisions de trafic de l'État sont l'un comme l'autre douteux.

Nous allons faire un peu d'histoire, car la question que nous nous posons est : « comment croire ce dossier trafic qui est présenté par la DREIF ». Prenons un exemple précis : la RN184, au sud d'Éragny, dans les deux sens de circulation, en nombre de véhicules à l'heure de pointe du soir.

Ce qui est important c'est que lorsque l'État a souhaité relancer le dossier de l'autoroute, appelée aujourd'hui A104, et A184 à l'époque, il a produit des chiffres extravagants dans le seul but de justifier le projet. Ainsi, les prévisions de trafic fournies à l'horizon 2015 pour Éragny, selon les paramètres que j'ai évoqués, se sont toujours, toutes les années, situées aux alentours de 4 000 véhicules par heure.

Je ne vous donne pas les chiffres à l'unité près, mais vous les voyez à l'écran pour 1993, 1995, 1998. Toujours 4 000, sauf en 1994, l'année de remise en route du projet autoroutier où le chiffre passe à quasiment 9 000 véhicules par heure. Vous trouverez tout cela dans les documents annexes que j'ai joints aux originaux.

Le deuxième point est que ces prévisions ont été démenties par la réalité des comptages. Donc les prévisions de l'État sur la RN184 à Éragny, qui n'est qu'un exemple parmi beaucoup d'autres similaires, ont été démenties par des observations réelles effectuées au même endroit. En effet, deux comptages que vous trouverez également en annexe, réalisés non par nous-mêmes, mais par la DDE, en septembre 1998 et en septembre 2004, donc des périodes exactement comparables, montrent une baisse du trafic à l'heure de pointe du soir de plus de 7 %. Vous voyez les chiffres ici de 3 760 et 3 491 respectivement. Ce chiffre est par ailleurs corroboré par le chiffre réel figurant dans le dossier du Maître d'Ouvrage pour 2003 et qui se situe à 3 685.

A partir de là, comment peut-on croire à un scénario de référence à l'horizon 2020 qui prévoit une hausse de 45 % du trafic à cet endroit alors que sur six ans on a constaté une baisse de 7 % ?

Un deuxième et dernier exemple : le Pont de Poissy. Il s'agit de l'impact d'un nouveau pont départemental à Achères sur le trafic du Pont de Poissy, avec une contradiction absolument inexplicable. Comme le montre la lettre, également en annexe, écrite par Jean POULIT en septembre 1994 alors qu'il était Préfet Directeur Régional de l'Équipement, l'État soutenait que : « le trafic sur le Pont de Poissy est très largement indépendant de celui de l'autoroute qui assure préférentiellement des échanges Nord-Sud », et surtout, c'est là où je veux en venir : « la réalisation du pont départemental à Achères soulagerait le Pont de Poissy de 40 % à l'heure de pointe du soir ». Cela fait environ 22 000 véhicules de moins par jour.

Ce raisonnement, qui tend à montrer que tout nouveau franchissement non-autoroutier de la Seine à proximité est bon pour le Pont de Poissy, a été confirmé par la mise en service du nouveau Pont de Triel qui a soulagé le Pont de Poissy de 6 886 véhicules par jour, que vous voyez en vert sur le graphique. On a donc sorti les comptages entre 1994 et 2004.

Encore une fois, que penser de la simulation 2006 que nous avons récemment reçue après demande auprès de la DREIF, qui voudrait nous faire croire que l'ajout d'un troisième pont départemental à Achères et le raccordement du Pont de Triel à l'A13 rajouteraient cette fois 9 000 véhicules sur le Pont de Poissy à l'horizon 2020 au lieu de créer la décharge à laquelle tout le monde pouvait s'attendre ? Il nous semble que cela ne sert qu'à justifier la présence d'une autoroute en rive droite, c'est-à-dire sur le tracé S1 rouge ou vert, mais ne correspond à aucune réalité de terrain.

Un dernier point, brièvement : de l'aveu même de la DREIF, le modèle qui est utilisé pour les simulations subit, entre autres, un gros recalage en moyenne tous les trois ans. Recaler un modèle veut dire qu'on le remet en phase avec la réalité qui a été constatée. Autrement dit, quand on a un décalage, on le recalcule. Je pose la question : quel intervalle de confiance peut-on accorder aux prévisions du dossier à un horizon de quinze ans, quand on sait que pour rester exact à cette échéance le modèle aura dû être recalé près de cinq fois ?

Il est donc essentiel de prendre un recul minimum par rapport à ce scénario de référence et aux diverses simulations, sous peine de tomber dans le piège qui consisterait à faire prendre une décision à notre Ministre, sur la base d'une confiance aveugle dans des résultats de calculs informatiques discutables. Car cela nous mènerait à des catastrophes futures que le simple bon sens aurait pu éviter, et on va y venir. Alors voilà : tracé rouge, tracé vert, tout ce qui arrive sur Orgeval, c'est la catastrophe annoncée.

Les chiffres qui sont présentés par le Maître d'Ouvrage pour les scénarii qui finissent en S1, à travers Achères, Carrières, Poissy et Orgeval, peuvent paraître très acceptables au premier regard, pour l'A13. Parce qu'en moyenne annuelle écrêtée, ils se situeraient miraculeusement au débit optimum de 4 200 véhicules par heure, à l'heure de pointe du soir, dans le sens Paris-Province. Mais cela cache une réalité qui est complètement différente, parce qu'à cet endroit-là, l'A13 est en deux fois deux voies. Or l'État nous assure que le débit maximal pour deux voies est de

4 200 véhicules par heure, reflétant la norme de 2 100 véhicules par heure par voie. Mais il est impossible que la moyenne soit égale au chiffre maximum de 4 200 véhicules par heure, à moins que le trafic n'y soit jamais inférieur.

L'exemple est simple. Si vous êtes en classe et que vous voulez avoir une moyenne de 20 sur 20, vous ne devez jamais avoir un 19 sur 20. Si vous obtenez un 19, votre moyenne descend, donc pour avoir une moyenne de 20, il ne faut jamais descendre en dessous. Or ce chiffre de 4 200 représente le maximum possible. Nous en concluons que cette étrange constance de trafic à l'heure de pointe sur l'A13 à son débit maximum paraît plus que douteuse.

En fait, ce chiffre ne correspond pas à la réalité. Le modèle est seulement paramétré pour le placer par défaut quand il se trouve dans cette situation qu'il ne sait plus gérer. Ce paramétrage permet de masquer un problème, et dans ce cas précis d'amoindrir les effets dramatiques qu'auraient les tracés rouge ou vert, le S1, sur tout le sud de la zone d'étude et en particulier sur l'A13. Nous allons voir pourquoi.

Ce chiffre écrêté à 4 200 véhicules par heure indique le maximum que la voie peut absorber, c'est-à-dire l'offre, et il n'indique pas du tout le nombre réel de véhicules qui souhaitent l'emprunter, c'est-à-dire la demande. Ainsi, la taille du bouchon correspond au temps qu'il faut pour l'écouler. Par conséquent, dans le modèle de la DREIF, si vous avez 2 millions de Franciliens qui décident de tous prendre l'A13 au même moment, le modèle continue à vous annoncer 4 200 véhicules par heure.

Pour connaître la demande réelle sur l'A13, dans les cas toujours du tracé rouge et vert S1 car il va à Poissy et Orgeval, nous avons demandé une simulation à la DREIF en cas d'élargissement de l'A13 pour voir combien de gens souhaitent la prendre. On voit alors dans ce cas que 6 038 véhicules par heure et non plus 4 200 y circuleraient dans le sens Paris-Province, au sud d'Orgeval à l'heure de pointe du soir en 2020. Or avec un trafic de 3 526 véhicules par heure en 2003, les usagers perçoivent déjà cette autoroute comme étant saturée.

Nous allons revenir sur ce chiffre de 4 200, parce que nous avons obtenu de l'INRETS, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, un certain nombre de courbes débit-traffic. Je vous en montre une ici qui est très révélatrice, vous indiquant combien vous pouvez passer de véhicules en fonction de leur vitesse.

On constate deux choses : la première est que l'on n'atteint jamais 2 100 mais plutôt 2 000 - on ne va pas se battre pour 100 véhicules - mais on se rend surtout compte que c'est une courbe en équilibre instable. C'est-à-dire que pour atteindre le débit maximum, il faut que les véhicules roulent en vitesse moyenne à 60 kilomètres par heure. S'ils roulent au-dessus de cette vitesse, il y a moins de débit, s'ils roulent en dessous, il y a également moins de débit. Ainsi, lorsque l'autoroute sature, le débit chute très rapidement : à 30 kilomètres par heure, vous n'avez plus que 1 500 véhicules par heure qui passent, et à 20 kilomètres par heure, vous n'en avez plus que 1 000.

Dans le cas du scénario S1, avec 6 038 véhicules par heure - il y en aura peut-être moins dans la réalité, mais beaucoup plus que 4 200 - dans le sens Paris-Province, vous ne roulez pas à 60 kilomètres par heure. Nous avons donc fait un petit calcul,

et en gros le résultat indique qu'il faudrait entre une heure et demie et deux heures pour rejoindre Orgeval depuis Paris en 2020. Nul doute qu'un grand nombre d'automobilistes se rabattra sur les routes locales pour éviter ce gigantesque bouchon quotidien.

Mais cela n'est pas le plus grave. Le plus grave est que tout le dossier du maître d'ouvrage nous est présenté à l'heure de pointe du soir qui, on s'en est rendu compte tardivement, concerne le sens Paris-Province, c'est-à-dire dans le sens où l'A13 passe de deux voies à beaucoup plus de voies, un sens qui pose bien moins de problèmes. Le vrai problème se situe dans le sens Province-Paris. Je vous sou mets un schéma : dans ce sens, l'A13 passe de trois voies à deux voies. Et l'A104 dans le tracé rouge ou vert est également en trois voies sur le viaduc de l'Île de Migneaux et puis se jette ensuite dans les deux voies de l'A13. On a constaté empiriquement que l'A14 n'absorbait qu'un quart du trafic cumulé A14-A13. Cela ne rend ainsi qu'une voie disponible pour le délestage.

Nous avons donc au total six voies qui vont se jeter dans trois voies, avec des conséquences qui seront absolument insupportables, pour les voies locales évidemment car cela va s'épancher partout, dans Poissy, dans Orgeval, sur la RN13, sur la RN184, sur la RD30 etc, mais aussi pour le développement économique. Je me permets à ce sujet de citer l'ARDIES qui indique que 23 % des chefs d'entreprise se disent prêts à déménager si les conditions de trafic deviennent insupportables.

(Applaudissements)

Pour conclure maintenant : on nous dit qu'il faut mesurer la validité d'un projet en comparant les avantages et les inconvénients. Donc avec le tracé rouge ou vert S1, on voudrait faire accepter aux populations un nombre incalculable de nuisances, de destructions, de risques, voire de dangers. Nuisances par le bruit du trafic densifié, risques sur l'eau potable en implantant par exemple à Poissy une pile de pont dans un périmètre de captage, risques d'entrave à l'expansion de la Seine en cas de crues comme en 1910 ou supérieures, destructions de sites rares et sites classés, anéantissement de nos derniers espaces verts urbains, danger réel pour la santé des populations provoqué par la pollution de l'air que l'État n'a même pas cru bon d'évaluer, mais nous y reviendrons.

Tout cela pour quels bénéfices ? Pour des conditions de trafic qui deviendraient insupportables sur l'A13, au point d'empêcher les populations jusqu'à Mantes-la-Jolie même, d'aller travailler en voiture en empruntant cet axe, alors même que les réseaux de transports en commun de rocade sont indigents et que les trains vers Paris sont bondés aux heures de pointe. Mais en plus, ce tracé S1 engorgerait toutes les voies locales de Poissy, Carrières-sous-Poissy, Chambourcy, Orgeval, Villennes, Médan, je n'ai pas le temps d'entrer dans le détail, mais croyez-moi.

Y aurait-il des conséquences économiques positives, même si lors de la réunion thématique sur le sujet, les acteurs dont c'est pourtant le métier n'ont pas réussi à nous le démontrer ? La réponse est non. Les conséquences économiques seraient en réalité négatives du fait même de cette dégradation majeure du trafic.

Nous vous le disons : qu'il soit rouge, qu'il soit vert, ne prenez pas le risque de mettre le feu au sud. Merci.

(Applaudissements nourris)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur LANZA. Vous avez un peu débordé sur le thème des mérites respectifs des tracés. On y reviendra. Je vais prendre une intervention de la salle. Monsieur demandait la parole.

M. PIERRE ESTRADES, HABITANT DE POISSY :

On nous parle d'augmentation de trafic. Aujourd'hui le baril de pétrole est à un peu plus de 66 dollars et les recettes de l'État devraient augmenter, car en matière de TVA, c'est assis sur le baril, n'est-ce pas ? Le prix augmente, les recettes devraient augmenter. Or aujourd'hui on s'aperçoit que les recettes baissent. Pourquoi les recettes de TVA baissent-elles ? Parce que le trafic baisse.

Il semble que ce type de données n'est pas vraiment pris en compte dans les perspectives.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Excusez-moi Monsieur, ce n'est pas parce que le trafic baisse mais parce que les voitures consomment moins d'essence. La consommation a diminué en Île-de-France, les chiffres montrent que le trafic n'a pas baissé. Je n'y peux rien, c'est du constat, je ne suis pas en train de faire des projections, je suis en train de faire du constat.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous y reviendrons tout à l'heure. Continuez Monsieur.

M. PIERRE ESTRADES, HABITANT DE POISSY :

Mon interrogation était de savoir si ce type de scénario était pris en compte. Je comprends que ce n'est pas le cas.

Claude PIEPLU vient de décéder il n'y a pas longtemps, les Shadocks continuent de pomper.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU C.I.R.E.N.A. :

Je souhaite juste faire quelques remarques suite à l'exposé de Monsieur BAANDERS, un expert donc venu des Pays Bas. Cela a déjà été évoqué dans l'exposé précédent, vous avez parlé de l'utilisation de l'autoroute par les ménages mais je pose la question : les ménages vont-ils en fait utiliser l'autoroute, d'autant plus que l'on sait qu'il y a de grandes chances pour que cette autoroute soit à péage ?

Vous avez d'autre part dit que les embouteillages sont très ennuyeux. Nous sommes parfaitement d'accord, Monsieur. Et avant sa construction même, on sait que cette autoroute est déjà saturée, cela a été expliqué à l'instant, car c'est une voie sans issue débouchant sur une autoroute A13 qui est déjà totalement saturée. J'ignore si ce sont des choses que vous avez prises en compte dans votre exposé, mais j'ai le sentiment que cela ne ressortait pas.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Nous enregistrons les questions. Monsieur, vous avez la parole.

M. IAN ROBERTSON, ANDRESY, QUALITE POUR TOUS :

Je ne sais pas combien de temps Monsieur BAANDERS a consacré à son expertise, et nous ne pouvons donc pas évaluer son contenu, ne voyant que des conclusions dont on ignore les fondements. Je trouve que de qualifier l'hypothèse du maître d'ouvrage comme étant plausible n'est pas convaincant du tout. « Plausible » est un mot faible quand même, et cela ne nous intéresse guère de savoir que des hypothèses soient « plausibles », des hypothèses doivent être « bonnes ».

J'aimerais bien que Monsieur BAANDERS développe le sujet des transports en commun. Ici, nous sommes conscients du fait que les trains sont bondés aux heures de pointe, on l'a déjà entendu ce soir, et c'est un fait. Je reprends les mots de Monsieur Pierre JOUATTE figurant dans le document qu'il a remis pour ce débat, où il est question de la demande suivant l'offre.

Si on applique cette idée aux transports en commun, on ne peut plus prendre le train le matin car les wagons sont remplis à bloc. Je trouve donc très choquant que l'expert dise au maître d'ouvrage qu'il a oublié les transports en commun dans son étude. Cela paraît quand même inacceptable. Tous les citoyens d'Île-de-France demandent plus de transports en commun. Comment est-il possible qu'un expert de renommée internationale puisse dire que vous les avez quasiment oubliés, Monsieur le maître d'ouvrage ?

Pour ma part, j'aimerais bien que cette expertise continue pour voir comment les transports en commun devraient être intégrés dans l'étude.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Sur cette question de transports en commun, nous aurons tout à l'heure le STIF qui va donner des éléments d'information qui, je le crois, seront très utiles.

Y a-t-il d'autres interventions dans la salle ? Madame, vous avez la parole.

MME CHRISTIANE PARADIS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je souhaite poser une question à Monsieur BAANDERS au sujet de la modélisation des camions par rapport aux automobiles. Monsieur BAANDERS semblait dire que la

modélisation était correcte, que les paramètres étaient choisis correctement par la DREIF, mais je voulais savoir ce qu'il en était sur le plan international.

Si je me souviens bien, dans le document de la DREIF un camion est assimilé à deux voitures. Lorsque l'on sait que la consommation d'un camion est énorme par rapport à celle de la voiture, lorsque l'on connaît l'usure de la route, lorsque l'on connaît l'encombrement, cela me paraît un peu douteux comme comparaison. J'aimerais donc que Monsieur BAANDERS nous dise ce qu'il en pense sur le plan international, s'il y a des comparaisons possibles.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Madame. Monsieur BLOT, vous avez la parole.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A.184 :

Je suis enclin à présenter un certain nombre de données qui font preuve qu'en fait avec cet échangeur invraisemblable d'Orgeval on arrivait à une saturation. Je crois que le citoyen lambda, à travers les vérités qui sont dites comme étant la réalité, ne le sait pas. Moi personnellement, je ne le sais pas. Je suis comme tout le monde, je suis un citoyen qui observe, et j'observe plusieurs choses.

Je constate que le projet de transports en commun qui est réclamé par 9 000 personnes à travers ce Débat Public, vous l'avez entendu dans des salles qui vous demandent une mixité du ferroutage, du fluvial, du commun etc., n'est pas pris en compte. Ce n'est pas la faute des hauts fonctionnaires, c'est la faute des politiques qui ne veulent pas entendre cette demande constante pour mettre un terme aux souffrances que les Franciliens vivent au quotidien. Donc quand j'apprends que la Tangentielle Ouest ne sera pas terminée, que pas un centime ne sera octroyé jusqu'au Contrat de Plan 2012, cela pose quand même un réel problème. On a le droit, nous citoyens, de s'interroger sur la volonté politique de trouver une solution en Île-de-France.

Deuxième remarque, je suis étonné que le dossier actuel nous donne des chiffres que Villexpress ne donnait pas. Il y a notamment pratiquement 48 000 véhicules qui ont fondu comme neige au soleil. Je voudrais savoir où ils sont passés.

Ma troisième remarque concerne la vision. Tout le monde a vu la difficulté du fonctionnement de l'A15. Tout le monde a vu que le viaduc de Gennevilliers avait été doublé, et tout le monde voit que ce viaduc est saturé matin et soir. Tout le monde a vu la RN184 être la solution de déviation de Conflans-Sainte-Honorine, d'Éragny, de Saint-Ouen-L'Aumône pour devenir vingt ans après une souffrance importante.

Je voudrais terminer mon propos sur l'exemple que j'ai déjà cité et que je vais vous redonner encore ce soir, d'une réalisation identique de la Francilienne en Seine-et-Marne. Que lit-on ? « Souriez, vous êtes sur la Francilienne » A 30 kilomètres par heure, les Franciliens continuent à s'installer en masse dans le 77, les embouteillages aussi. Cherchez l'erreur. Voilà le titre de l'article. On lit alors : « le trafic a augmenté de 60 % entre 1990 et 1999 sur la portion de 7 kilomètres la plus chargée, promise à d'interminables travaux d'élargissement fin 2015 ». Je continue

encore un peu la lecture : « l'A104, tronçon commun avec l'A4, 140 000 véhicules par jour, le tout bouchonne de 3 à 6 heures par jour ».

La question que je pose est : puisqu'on a cet exemple dans l'Est, pourquoi cette volonté farouche de le reproduire dans l'Ouest ? Puisque l'on dit que cela va se reproduire de la même façon et que jusqu'à présent on n'a jamais démontré le contraire. Monsieur LANZA par ses chiffres, vient également de démontrer que ce serait comme cela.

Je pose alors la question : quand sera-t-il pris conscience de cette difficulté majeure pour notre qualité de vie dans l'Ouest parisien ?

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. MICHEL THOUZEAU, CONSEILLER MUNICIPAL DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Bonjour. Je voudrais faire quatre remarques.

En écoutant Monsieur l'Expert, j'essayais d'imaginer ce qu'il aurait dit il y a trente ans. A mon avis, il aurait produit des chiffres, avertissant que ce serait la catastrophe si on devait ne rien faire. Or l'autoroute n'a pas été réalisée, et ce n'est pas la catastrophe. Je ne dis pas qu'il n'y a aucun problème, mais ce n'est pas la catastrophe. C'est une chose dont il faut tenir compte. Je crois qu'il faut faire quelque chose. Il est normal que l'on se pose la question sur l'augmentation prévisible du trafic, j'en conviens tout à fait. Mais je pense qu'il faut revoir la méthode utilisée et surtout demander l'avis des populations, et je crains que la Commission ne prenne pas tellement en compte leur avis.

Pour résoudre les problèmes, peut-être faut-il faire d'autres hypothèses. On nous assène depuis le début : « On prend en compte l'avis des communes pour leur développement etc. », mais l'opinion et les décisions des communes peuvent être revues à la baisse. On pourrait aussi mieux prendre en compte les améliorations des transports en commun, la politique des entreprises, la politique du flux tendu des entreprises qui amène énormément de camions sur les routes. Il faut sérieusement considérer tous ces éléments.

Je terminerai par une chose qui me paraît extraordinaire et qui va stupéfier les gens ici présents. Beaucoup d'entre vous ont suivi ces réunions, connaissent l'opinion des maires des communes affectées par les tracés, notamment celle du Maire de Carrières-sous-Poissy qui était jusqu'à présent favorable au tracé de l'autoroute, jusqu'à maintenant c'est connu. Nous autres, membres du CO.P.R.A. de Carrières-sous-Poissy, y étions opposés. Sachez qu'un tract a été distribué aujourd'hui par le Maire de Carrières-sous-Poissy. Je vous en lis deux phrases : « le tracé rouge historique est un tracé folklorique, véritable injure faite aux Carriérois ». Je remercie la Commission de Monsieur BERGOUGNOUX d'avoir démontré au Maire de Carrières-sous-Poissy que le tracé qu'il présente est un tracé folklorique et qu'il ne tient pas compte de l'avis des habitants. Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Encore une intervention ?

M. FRANCK BOEHLY, CONSEILLER MUNICIPAL D'ORGEVAL :

Je voulais donner mon impression suite à l'expertise présentée par Monsieur BAANDERS. J'avoue que j'ai rarement entendu une expertise aussi vague, ne s'appuyant sur aucune démonstration chiffrée. Monsieur BAANDERS s'est contenté de nous dire que, globalement, tout était plausible, voisin de ce qui se passe dans les pays étrangers. Honnêtement, cela ne me rassure pas du tout sur la qualité de l'étude réalisée pour le tracé de l'A104. Cela m'inquiète plutôt pour ce qui est fait à l'étranger, d'ailleurs.

Je m'étonne de ce que Monsieur BAANDERS n'ait pas noté quelques contradictions flagrantes dans les chiffres donnés. Je me reporte à la page 20 du dossier initial, sur laquelle figurent un certain nombre de chiffres quant aux évolutions prévisibles des différents trafics, en dehors de ce qu'on appelle le bouclage de l'A104. On y indique donc que d'ici l'horizon 2020, le trafic de l'A13 devrait augmenter de 16%. Les gens qui se trouvent le matin sur l'A13 doivent se poser la question : comment est-il possible d'augmenter le trafic de 16 % quand ils sont « cul-à-cul », excusez-moi, sans bouger. Il faudra quand même que l'on m'explique cela.

Dans le même temps, on indique que l'A14 va voir son trafic augmenter de 94 %. Monsieur DEBARLE nous a expliqué que les autoroutes à péage avaient pour conséquence de freiner de 50 % la capacité d'utilisation des autoroutes par leurs utilisateurs potentiels dès l'existence d'un péage. Vous avez ainsi une démonstration en creux que, de toute façon, si le trafic de l'A14 augmentait de 94 % d'ici 2020, c'est que plus personne ne pourra rentrer sur l'A13, parce qu'à l'évidence une autoroute à péage ne devrait pas voir son trafic augmenter 3 ou 5 fois plus qu'une autoroute qui n'a pas de péage.

Avec cette démonstration que le trafic de l'A13 ne peut plus rien absorber, même en étant gratuite, en comparaison avec une autoroute à péage, comment peut-on imaginer d'y amener un trafic supplémentaire en provenance de l'A104 ? Cela même si, par cette magie que Monsieur DEBARLE ne nous a pas vraiment bien expliquée, les 130 000 véhicules d'origine ne seront plus que 10 000 à l'arrivée sur l'A13.

Honnêtement, j'aimerais savoir comment Monsieur BAANDERS a pu trouver plausible cette hypothèse.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Je m'adresse à Monsieur BAANDERS. Vous présentez un tableau avec des pourcentages d'évolution de trafic sur des zones macro-géographiques : Paris, Petite Couronne, Grande Couronne. Pensez-vous que les précisions d'évolution du trafic puissent se faire dans une mini-zone comme la zone d'étude ? Le fait de faire tourner les modèles fournit effectivement des chiffres sur les grandes zones, mais j'ai des doutes quant aux toutes petites.

Par ailleurs, comment justifier des différences de trafic entre quatre tracés aux distances quasi-identiques ? Il y a des différences de plus de 10 % de trafic, ce qui est énorme.

Enfin, avez-vous eu l'information de tracé supplémentaire qui supprime la congestion sans créer de voies additionnelles, tout simplement par une requalification du réseau actuel ? On dirait que cela vous surprend.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. PERRIAU, MAURECOURT :

Bonjour. On arrive à la fin des débats et je suis quand même étonné qu'on n'arrive pas à nous dire si le péage ou le non-péage sera choisi. Parce que selon le choix, les chiffres avec lesquels on travaille ne sont pas du tout les mêmes. Nous connaissons à peu près le niveau de coût, de 2 à 3 milliards d'euros. Qu'on nous dise donc ce soir, une bonne fois pour toutes, qui va payer et si, oui ou non, il y aura un péage. Il faut le dire. Ce ne sont pas du tout les mêmes hypothèses.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. JEAN-MICHEL COUPANNEC, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY :

Merci. Je voudrais poser une question que j'ai déjà posée à Monsieur DEBARLE deux fois, pour laquelle nous n'avons toujours pas eu de réponse semble-t-il. Avez-vous intégré dans votre réflexion sur l'organisation des transports dans la région parisienne :

- la discussion menée actuellement sur le prolongement de l'A12,
- comme je vous l'ai indiqué à Andrésy puis à Maurecourt, la discussion sur la mise en place de la voie nouvelle de la Mauldre pour décharger les circulations sur les RD191, sur la RD983 ou dans Mantes, sur la RD928 Anet-Mantes et qui relierait l'A13 à hauteur semble-t-il d'Épône pour rejoindre l'A12 à hauteur du Pontel ?

En effet, je vous avais indiqué à l'époque qu'il s'agissait d'un projet du Conseil Général des Yvelines. On est beaucoup plus que dans le projet, puisque Monsieur BEDIER, dans un article qu'il a consacré dans le Courrier des Yvelines du 24 mai, indique très clairement que la déviation de la vallée de la Mauldre va se faire. Il parle même, dans le cas du projet d'organisation économique de la Vallée de la Seine, de la nécessité d'un désengorgement de la région de Mantes vers la région de Cergy par la liaison C13-F13. Est-ce qu'une autoroute ne peut pas en cacher une autre ? C'est-à-dire qu'en plus de l'A104, nous aurons dans le futur la grande rocade qui permettra de désengorger Mantes vis à vis de Cergy.

Avez-vous intégré ces réflexions dans votre étude ? Merci.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, vous avez la parole.

M. CLAUDE LANCELLE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Merci. Je voudrais revenir aux hypothèses qui sont à l'origine des études de trafic. Vous n'avez pas parlé, Monsieur l'Expert, des hypothèses visant le nombre de déplacements par ménage ou par personne qui sont quand même au cœur des modèles de trafic. En particulier, je voudrais si c'est possible, savoir quel est le nombre de déplacements par ménage et comment il est censé évoluer dans le temps.

Profitant aussi du fait que vous êtes ressortissant d'un pays du Nord qui a sensiblement développé les transports en commun, j'aimerais savoir quelle est la différence qui existe entre la grande région parisienne ou sa grande couronne, toujours en nombre de déplacements par ménage, et les grandes capitales du Nord de l'Europe, celles qui utilisent les transports en commun. Ce que je vous demande, c'est d'éclater le nombre de déplacements par ménage entre voitures particulières et transports en commun. Ceci permettrait de savoir si vraiment, dans nos hypothèses, nous chargeons la bagnole exagérément sans aucun esprit prospectif par rapport aux transports en commun.

Est-il possible d'avoir une réponse rapide, claire et précise sur ce sujet ? Merci.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur, s'il vous plaît.

M. JEAN-MARC LE CORRONC, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Bonsoir. Je vois plusieurs commentaires concernant ce qui a été dit, notamment par l'expert venu de Hollande. J'aimerais bien qu'il nous dise quels seront les revenus dans quinze ans, quel sera le prix de l'essence dans quinze ans. J'aimerais aussi

savoir si cet expert ou d'autres experts avaient prévu l'augmentation du nombre de deux-roues. Il semble qu'aucun expert n'ait prévu ce dernier aspect.

Comme l'actualité nous le rappelle, un expert en radioactivité nous avait assuré que le nuage venant de Tchernobyl s'était arrêté aux frontières. Il est aujourd'hui mis en examen. Je ne vous souhaite pas le même sort.

Un commentaire sur ces réunions pour finir. Je ne suis pas spécialiste de ces chiffres, mais j'ai le sentiment que ce n'est pas un Débat Public mais plutôt une pseudo-concertation. Il n'y a effectivement pas eu de consultation des populations riveraines, ce qui est très dommageable. Je me demande enfin quel est le poids d'un riverain par rapport à Peugeot, parce que je pense que cette autoroute est surtout destinée à servir les intérêts de Peugeot.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Je réponds instantanément sur ce dernier point. Si nous avons fait dix-neuf réunions de proximité pour aller dans toutes les communes qui pouvaient éventuellement être concernées par un tracé, c'est précisément pour écouter les riverains. Évidemment, l'avis des riverains sera pris en compte. C'est évident.

Sur le référendum, c'est assez clair. Si on demande aux 700 000 habitants de la zone s'ils veulent qu'on supprime les bouchons de l'A184, vous allez avoir la réponse. Donc un référendum est inadapté à ce problème. C'est-à-dire que selon l'endroit où on fait le référendum, on trouvera une réponse ou une autre. Alors soyons clairs : ce n'est pas par référendum qu'on aborde un problème comme celui-ci, c'est en écoutant les gens qui sont concernés par le projet, positivement ou négativement, et en faisant une balance équitable. Un référendum est par contre une méthode inefficace, et illégale de toute façon.

J'aimerais maintenant écouter Monsieur BAANDERS sur la façon dont il a conduit cette expertise, et s'il veut apporter quelques éléments de réponse aux questions qui s'adressent directement à lui.

M. AMBROSIUS BAANDERS, ECORYS RESEARCH AND CONSULTING :

Il y a toute une liste de questions. Je m'excuse par avance de n'avoir pas pu, à cause de la sonorisation, comprendre tout ce qui a été dit, mais je crois avoir saisi l'essentiel.

On m'a posé des questions sur l'utilisation de l'autoroute faite par les ménages. Dans ce genre d'exercice, on ne raisonne jamais à partir de l'utilisation par les ménages d'une autoroute ou d'une infrastructure similaire. Les ménages font des déplacements pour leurs besoins, par les moyens qui sont disponibles et via les infrastructures existantes, que ce soit des autoroutes, des routes ordinaires, des transports en commun, en voiture, en deux-roues. Il est intéressant de soulever ce point car je viens d'un pays où l'utilisation des deux-roues est beaucoup plus importante qu'elle ne l'est ici.

Le modèle a une manière de calculer quelle route choisir si une certaine qualité des infrastructures est possible. Je peux vous dire que la façon dont on a calculé cela dans l'étude présente est comparable à ce que nous faisons dans mon pays, dans d'autres pays et à tout ce qui est publié à l'international.

Nous définissons la qualité en fonction des temps de trajet. Il faut éviter d'encourager la tendance qu'ont les gens à faire un plus grand détour pour emprunter un axe plus rapide. Il s'agit d'évaluer la manière la plus rapide d'arriver à destination.

S'il y a un péage, il y aura bien évidemment plus de circulation sur les routes locales et parallèles. Absolument. Le modèle le calculera, parce que le coût impliqué par le péage est intégré dans le modèle. Il est tout à fait possible, en utilisant le modèle, de faire une optimisation en demandant : quel serait le résultat à tel ou tel niveau de péage ? Il est certain qu'un péage soulagera d'autant moins les routes avoisinantes qu'il sera plus élevé.

On m'a demandé ce que je voulais dire par le mot « plausible ». Ce mot reflète le fait que dans le monde des modèles, rien n'est sûr. Un modèle restera toujours une représentation simplifiée du présent. Il faut en être conscient. Le modèle n'est pas non plus sacré. Il ne vous dit pas la vérité. Il faut toujours continuer à penser. Certes, le modèle aide à structurer la pensée, mais au final je crois que vous devez passer un jugement basé sur ce que vous éprouvez personnellement. Le modèle n'est pas sacro-saint.

On m'a également demandé d'élaborer sur les transports en commun. Comparé à mon pays, le taux total des déplacements par transports en commun en Île-de-France est très élevé. Sur les liaisons banlieue-Paris, la part des transports en commun est de 85 %. Paris est un cas exceptionnel qui nous fait rêver. Chez nous, les décideurs seraient ravis si nous arrivions à une proportion de 20 % sur les transports en commun. La cause en est que les trajets sont beaucoup plus dispersés chez nous. Quand on a un grand centre concentré comme vous l'avez ici, il est facile de mettre en place un réseau de bonne qualité. Je viens de prendre le RER, et même s'il était bien chargé en passagers, il impressionne par sa qualité du point de vue de la vitesse, de la fréquence, etc.

Ce genre de réalisation est possible quand vous avez assez de flux, de voyages et de déplacements concentrés sur une même direction. Quand vous êtes en grande couronne, et c'est aussi le cas dans mon pays, vous êtes dans une structure où il y a des centres multiples. Les déplacements vont donc dans tous les sens, rendant beaucoup plus difficile la mise en place de transports en commun qui puissent concurrencer la voiture. C'est ce qui se passe régulièrement dans mon pays : on investit lourdement dans les transports en commun, et pourtant les gens calculent toujours si cela sera plus rapide de prendre la voiture. Ainsi dans les structures moins denses chacun veut avoir une voiture et quand on l'a, on veut l'utiliser.

On m'a posé une question sur la modélisation des camions. Vous avez raison : dans la pratique du modèle des résultats que vous avez, la modélisation du trajet des camions est très simplifiée. C'est la fonction des flux. Dans ce genre de modèle, et c'est le même cas dans les autres pays, on estime que comme les camions ne

représentent qu'une faible partie du total des déplacements, de l'ordre de 10 %, on peut le faire d'une façon simple.

Il existe des modèles qui le font d'une façon beaucoup plus sophistiquée, raisonnant par l'intégration des entreprises qui produisent des marchandises, et des systèmes logistiques gérant la distribution des marchandises du point de production au point de vente final, tels que les principes de flux tendus. Il faut savoir que ces nouveaux principes logistiques conduisent à plus de transport par kilogramme produit qu'auparavant. Il est clair que le transport par camion a énormément augmenté durant les vingt dernières années. Toutefois, ces modèles sont incapables d'indiquer une affectation sur un réseau tel que celui qui nous intéresse ici.

C'est la raison pour laquelle ce genre de calcul n'est pas utilisé. Il y a deux raisonnements différents :

- une estimation basée sur la structure de production et la conséquence sur le transport dans certaines zones où les marchandises sont produites et traitées,
- un chiffre global de ce qui entre et ce qui sort d'une région donnée.

Mais vu le niveau de détail recherché, par exemple qu'est-ce qui passe sur telle ou telle route ? Ces genres de modèles ne sont pas utilisables. Cette séparation est faite chez nous, et je crois que la même logique prévaut ici.

On a qualifié mon expertise de vague et non-chiffrée. Ma réponse sera simple : on m'a invité à analyser la méthode, et non pas les détails de l'application. J'aurais pu le faire, peut-être, mais c'est là une toute autre mission qui prendrait vraiment beaucoup de temps. Je me suis donc contenté d'accomplir la mission demandée.

(Applaudissements)

Comment recense-t-on le nombre de déplacements par ménage ? Il serait intéressant aussi de savoir si c'est différent dans les autres pays. Si l'on entend par déplacement le fait de quitter son domicile et d'arriver à sa destination, et vice-versa, le nombre de déplacements est très stable. On constate le même ordre de grandeur dans tous les pays, à savoir un peu plus de trois déplacements par jour par personne. Ce chiffre reste stable dans le temps. Ce qui varie, c'est la distance, car plus on peut voyager vite, plus on voyage loin. Avec les moyens disponibles actuellement, la vitesse augmente et par conséquent la distance augmente.

Le nombre de déplacements est assez stable. Quand il existe un bon service de transports en commun, comme dans la ville de Zurich qui est souvent citée en exemple, sachant que l'Île-de-France jouit d'une bonne réputation aussi, on constate que les gens voyagent assez loin. Ici, le RER a rendu possible le fait d'habiter en banlieue Ouest et de travailler en banlieue Est ou l'inverse. Ce n'était pas possible auparavant. La variance est donc dans la distance, alors que le nombre de déplacements reste assez stable. Ce comportement a été étudié par le biais d'enquêtes dont la méthode me paraît tout à fait convenable. Je n'ai rien à ajouter sur cette question.

On m'a parlé du prix de l'essence dans quinze ans. Si je le connaissais, je ne serais pas ici ; je ferais de la spéculation sur le marché. Personne ne sait quel sera son prix. Tout ce que l'on peut faire pour ce genre d'exercice, c'est de faire des tests de sensibilité. Cela consiste à mettre différentes hypothèses à ce niveau dans le modèle, le faire tourner, et observer les différents résultats. Cela a été fait plusieurs fois dans des études qui montrent que la sensibilité par rapport à cette variance n'est pas énorme. Sur une intersection précise, cela peut évidemment accuser une différence de temps en temps, mais dans l'ensemble on ne constate pas d'effets importants.

On a évoqué les deux-roues. Je crois savoir qu'il existe des endroits en Île-de-France où les deux-roues sont très praticables. La seule chose manquante, c'est l'habitude chez les gens ainsi que l'infrastructure. Les manques sont flagrants autour des stations de RER. Une station de RER attire les résidents dans un rayon de 800 mètres, correspondant à une distance de marche. Dans mon pays, de nombreuses stations de banlieue offre un gardiennage des vélos. Il existe des endroits où le pourcentage de gens qui viennent à la gare pour prendre un train de banlieue est supérieur à 50 %, et beaucoup sont entre 50 et 40 %. Ces stations-là ont un rayon de captage de 4 kilomètres.

Cela influe donc très sensiblement sur l'utilité des transports en commun. Il y a des pays où les bicyclettes sont acceptées dans les wagons, ce qui rend les choses encore plus faciles parce que le vélo peut être utilisé à l'arrivée. C'est strictement interdit chez nous car le nombre de vélos rend cela impossible. Il faudrait enlever tous les sièges. Cela est permis en Allemagne, durant les heures creuses uniquement, pour la même raison. La clé repose donc sur le gardiennage de vélos en station. Merci.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le maître d'ouvrage sur certains points qui vous tiennent à cœur, on ne va peut-être pas répondre à tout.

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je vais essayer de répondre dans l'ordre.

Monsieur COUPANNEC, le prolongement de l'autoroute A12 est bien prévu dans le scénario de référence comme étant réalisé en 2020. En ce qui concerne la réalisation de la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre, ce n'était pas pris en compte dans nos estimations de départ puisque la décision politique a été prise plus tardivement ; par contre, cette simulation a été faite depuis, notamment à la demande du Syndicat de propriétaires que représente Monsieur LANZA et de mémoire, l'allègement de trafic qui serait escompté sur l'A13 est de l'ordre de 5 000 véhicules par jour.

En ce qui concerne l'évaporation des véhicules à Orgeval : sur les 100 000 véhicules qui arrivent par le prolongement de la Francilienne sur l'échangeur d'Orgeval, en parlant de 10 000 véhicules, cela signifie qu'il y aurait 10 000 véhicules de plus qui emprunteraient l'A13 si le prolongement était réalisé. Il y a des gens qui proviennent du secteur géographique irrigué par le prolongement de la Francilienne,

et dans la mesure où ce prolongement permettrait de mieux circuler, il y aurait 10 000 véhicules par jour qui viendraient s'ajouter.

En ce qui concerne la saturation : quand on dit qu'on ne peut pas augmenter la capacité de l'A13, je reviendrai sur les chiffres qui ont été donnés de 4 200 véhicules à l'heure : quand on parle d'augmentation de trafic, il s'agit d'augmentation de trafic journalier et pas uniquement à l'heure de pointe. Donc, on peut avoir une augmentation du trafic journalier.

Sur le premier exposé de Monsieur LANZA, concernant les chiffres pour le sud d'Éragny : nous travaillons avec des chiffres moyens annuels parce qu'à un moment de l'année, on peut avoir des perturbations dans le trafic ne serait-ce qu'en raison de travaux, et pour nous le trafic moyen annuel au sud d'Éragny est passé, d'après le comptage, de 42 000 en 1997 à 45 000 en 2004, donc nous n'avons pas de baisse de trafic en moyenne annuelle sur ce secteur-là. Il faudrait que l'on puisse rediscuter des chiffres.

En ce qui concerne les différentes hypothèses, notamment en ce qui concerne le Pont de Poissy et le Pont de Triel, il s'agit de l'ensemble des projections dans l'avenir. S'il y a aujourd'hui une baisse de trafic et si nous prévoyons ensuite une augmentation de trafic, c'est parce l'augmentation des habitants et des emplois a été localisée en Île-de-France dans les secteurs où les Collectivités Locales avaient prévu d'ouvrir des terrains à l'urbanisation. Tel est bien le cas de la boucle de Chanteloup où un certain nombre de terrains sont ouverts à l'urbanisation pour accueillir des habitants et des emplois nouveaux, ce que nous avons pris en compte et ce qui explique l'augmentation du trafic sur les Ponts de Poissy et de Triel.

Je dirais accessoirement que c'est également ce qui explique le dimensionnement du Pont de Triel fait par le Conseil Général aujourd'hui en deux fois deux voies.

La région a participé au financement peut-être, mais la maîtrise d'ouvrage appartient au Conseil Général puisqu'il s'agit d'une route départementale.

En ce qui concernait la prise en compte des transports en commun, sauf si je ne l'ai pas compris, Monsieur l'expert a dit que nous n'avons pas utilisé notre modèle qui pourtant permettait de faire de la simulation pour les transports en commun, mais par contre nous avons choisi de prendre en compte les projets prévus notamment par le STIF. Plutôt que d'avoir fait une projection à partir d'un modèle, nous avons comme je l'ai déjà dit, été pragmatiques en connaissant les projets qui pouvaient émerger.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons en parler dans la deuxième partie de cette réunion : on va parler maintenant de la multimodalité.

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRÉSIDENT DU C.I.R.E.N.A. :

Vous venez des Pays Bas et je pense qu'il est très intéressant de profiter de votre expérience. Pouvez-vous nous dire quel est l'intérêt de la construction d'une

autoroute nouvelle qui va aller se déverser sur une autoroute existante saturée ?
Pouvez-vous répondre à cette question, Monsieur BAANDERS ?

M. AMBROSIUS BAANDERS, ECORYS RESEARCH AND CONSULTING :

Je ne connais pas la situation exacte dont vous parlez, mais la réponse à votre question me paraît simple : vous déplacez les bouchons.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Peut-on passer à la multimodalité maintenant de manière à ne pas mélanger tous les sujets ? Vous restez sur les méthodes de prévisions de trafic.

Je ne peux vous dire qu'une seule chose là-dessus - et on en a parlé à toutes les réunions de proximité - il y a eu unanimité pour dire : si on fait cet investissement coûteux, il faut l'utiliser au maximum mais nous sommes opposés au péage. Je mettrai donc dans mon rapport que j'ai recueilli l'unanimité contre le péage. Maintenant, quelle décision sera prise ? Je ne sais pas si du côté du Maître d'ouvrage, on a une décision arrêtée ou si on enregistre cette position ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je peux dire qu'effectivement dans la commande du ministre, il y avait le fait que le débat public porte non seulement sur ces sujets de tracés, mais sur cette question de l'opportunité d'un péage. Je peux savoir qu'à la fin il y aura bien une synthèse faite par la Commission Particulière du Débat Public, y compris sur ce sujet, mais ensuite le Ministre prendra la décision qu'il considèrera devoir prendre en la matière.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pour moi la synthèse est faite : j'ai entendu partout que l'on ne voulait pas de péage, parfois au nom de l'équité, parfois au nom de l'efficacité économique.

Monsieur LOISEAU, très brièvement.

(Brouhaha dans la salle).

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Actuellement, on est en train de reprendre les travaux sur le nouveau SDRIF, or tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut totalement changer de politique en matière de transport et en particulier en matière d'aménagement du territoire.

On parle beaucoup des trajets domicile-travail, mais il y a aussi d'autres trajets qui concernent par exemple les surfaces commerciales et les zones de loisirs, et là aussi, tout le monde est pratiquement d'accord pour dire qu'il faut absolument que toutes ces zones soient reliées correctement à des transports collectifs, et surtout qu'il y ait un meilleur aménagement du territoire.

Tout le monde est d'accord pour dire que si c'était fait, il y aurait non pas une augmentation mais une diminution sensible du trafic automobile. J'aimerais bien que ce soit vraiment pris en compte.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je propose que l'on passe maintenant au sujet de la multimodalité. On va remercier Monsieur BAANDERS d'être venu nous faire part de son expérience.

(Applaudissements).

Monsieur DESROUSSEAUX, à qui avez-vous demandé de parler pour nous entretenir de ce sujet ?

LA MULTIMODALITE

M. YVES DESROUSSEAUX, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

La multimodalité est un sujet récurrent tout au long des différentes réunions et encore ce soir.

Pour l'illustrer, je vais vous citer quelques questions des habitants que j'ai prises sur le site :

« Pourquoi les autres modes de transport n'arrivent pas à lutter à armes égales contre le lobby routier ? »

« Pourquoi les transports collectifs de voyageurs sont-ils aussi peu développés ? Pourquoi n'est-on pas prêt à y consacrer autant de moyens qu'aux autoroutes ? »

« Le fleuve et le fer peuvent-ils, et à quelles conditions, apporter une alternative aux transports de marchandise et de biens, à destination et au départ de l'Ouest francilien ? »

J'ai également deux questions de personnes qui sont dans la salle :

« *Citation de l'étude* : les transports collectifs ne pourront apporter une réponse suffisante à l'augmentation du nombre de déplacements, pourquoi ? Où sont les études ? »

« Quel est le prix pour la réouverture complète de la Francilienne ferrée entre Cergy Pontoise et Versailles hors matériels roulants ? »

Pour traiter tous ces domaines, la multimodalité va être séparée en deux sous-chapitres : le transport des marchandises d'abord, puis le transport des voyageurs. Pour traiter le transport des marchandises, j'appelle d'abord Monsieur GADENNE, Directeur du Développement et du Patrimoine de VNF (Voies Navigables de France), qui va traiter des perspectives du fluvial en Île-de-France.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

M. JEAN GADENNE, DIRECTEUR DU DEVELOPPEMENT ET DU PATRIMOINE DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE :

Je suis le Directeur du Développement des Voies Navigables de France pour l'ensemble du réseau français, c'est un petit mode qui monte et qui est un mode durable, bien loin de tous vos soucis d'engorgement. Nous sommes dans un mode où quelquefois on aime bien que l'on se trompe sur les prévisions d'augmentation de trafic, ce qui a été notre cas, puisque nous avons déjà atteint certains objectifs de l'horizon 2025.

On parle de multimodalité et récemment j'ai essayé un mot qui commence à faire florès, qui est le mot « co-modalité ». Il ne faut pas s'amuser à opposer les modes et pour répondre à un besoin de la société qui est le développement économique, qui est le fait d'arriver à avoir un développement durable, mot qu'on emploie, il faut essayer d'utiliser au mieux tous les moyens.

Le transport fluvial est un mode de massification. Il n'y a pas de complot pour dire qu'on veut l'utiliser ou qu'on ne veut pas l'utiliser. Pour qu'un mode de massification soit pertinent, il faut réussir à créer des conditions pour atteindre ce seuil de massification. Depuis à peu près 1994, date de la mise en route effective de l'Établissement Public Voies Navigables de France, nous avons essayé de construire une politique un peu globale de développement de ce mode, de façon à réunir toutes les conditions pour qu'il puisse réellement se développer.

En Île-de-France, vous avez quelque chose de merveilleux qui est la Seine, largement sous utilisée. On peut faire toutes les simulations mais je crois que vous avez déjà eu beaucoup de chiffres et je vais vous en épargner, on dit qu'on peut multiplier le trafic par huit sur la Seine, pour autant faut-il créer les conditions pour l'utiliser au mieux. Vous n'entendez jamais personne dire du transport fluvial qu'il va vous régler votre problème pour aller au supermarché ou pour aller jusqu'à l'entreprise de Carrières sous Poissy qui serait au fin fond d'une impasse.

En revanche, il faut s'organiser pour pouvoir l'utiliser. Pour cela, il faut organiser des nœuds, il faut réfléchir à créer toutes les conditions de développement de ce transport et Marie-Anne BACOT parlera des plates-formes, mais il faut aussi un réseau efficace et un réseau maillé. Le hasard des calendriers fait que nous sommes, nous aussi, en plein dans un processus de débat au sens large, avec le projet de canal Seine Nord Europe que vous voyez projeté qui est un petit tronçon rouge, pas vert - c'est rouge stratégique, cela aurait pu être vert de l'espoir - qui passe quelque part dans les plaines de l'Artois et qui relie l'Oise au réseau à grands gabarits de l'ensemble de l'Europe et lorsque ce réseau sera réalisé, il y aura une liaison à grands gabarits qui ira grosso modo de la Manche à la Mer Noire, et parallèlement à cela, nos amis Autrichiens, ont des projets d'aménagement du Danube.

C'est très important non seulement pour cette liaison entre l'Île-de-France et le Nord de l'Europe, mais aussi pour l'ensemble du système, et ce sont les quelques propos compte tenu de l'heure tardive que je voudrais tenir : c'est tout le système de transport de l'Île-de-France. A travers ce réseau-là, vous avez effectivement quelque chose de très important : une dynamisation de tout l'axe Seine qui est

parallèle à l'A13 dont on a beaucoup parlé et donc la capacité pour l'A13 de voir moins de camions, notamment pour tous les trafics venant du Havre.

Quelques chiffres qui parlent un peu : quand vous voyez passer un convoi poussé de 4 400 tonnes sur un réseau à grand gabarit toutes les demi-heures, c'est comme un semi-remorque tous les dix secondes.

(Applaudissements).

Simplement, par rapport à votre débat, et je ne suis pas là pour me positionner par rapport à quelque opportunité que ce soit, j'ai un simple message à faire passer dans ce débat, c'est que quels que soient les tracés, quels que soient les aménagements que vous faites, réfléchissez pour les rendre possible, de la même façon que quelqu'un disait, il y a quelques minutes, de bien positionner les hypermarchés pour ne pas créer des flux anormaux de trafic, il faut bien réfléchir sur le positionnement de ces voies par rapport à la capacité d'utiliser intelligemment la voie d'eau, tant pour les trafics de grande distance que pour les trafics domestiques. Il faut avoir cela en tête, contrairement peut-être à mon cousin, le mode ferré, le trafic par voie fluviale, est pertinent de quatre kilomètres à des milliers de kilomètres. La distance moyenne pratique en France aujourd'hui est de 120 kilomètres. Souvent, on nous dit qu'en dessous de 500 kilomètres ce n'est pas possible, ce n'est pas le cas.

L'autre message que je souhaiterais également faire passer, c'est qu'il convient de se positionner aussi dans le temps. Souvent, quand on fait des projections, on est dans une logique où on imagine qu'à un moment donné, toutes les décisions sont prises et puis d'un seul coup cela va basculer.

Il faut savoir qu'un chargeur, un transporteur, quelqu'un qui a besoin de transporter des marchandises, se positionne en fonction de choses crédibles. Aujourd'hui, je crois avoir entendu parler de Peugeot, Peugeot peut sans doute basculer sur le fleuve mais pour cela - il n'utilise pas la route seulement parce qu'il aime bien les camions - il faut qu'il ait une efficacité économique sur le fleuve. Cette efficacité économique, nous la construisons progressivement, à travers la mise en valeur de la Seine. Il faut savoir qu'une chose très importante est l'efficacité des ports maritimes : il y a aujourd'hui une grande anomalie en France sur laquelle nous travaillons, c'est que deux containers sur trois consommés par les Français rentrent par un port maritime qui n'est pas un port français. Le container en question a tendance à revenir sur un camion pour rejoindre l'Île-de-France.

Je pense qu'il n'y a pas de solution miracle, ni le tout camion, ni le tout transport alternatif, ce n'est pas vrai. Toute personne qui vous raconterait que demain matin on peut se passer des camions, serait quelqu'un qui ne connaîtrait pas le mécanisme des entreprises.

Notre enjeu principal c'est de montrer que le transport fluvial est possible et qu'il marche. Depuis 1997, nous avons un taux d'augmentation de trafic de l'ordre de 42 %, ce qui nous place parmi les premiers modes terrestres. Aujourd'hui en Europe, l'évolution est à peu près la même dans tous les pays. Depuis le 16 janvier 2006, l'Europe s'est dotée d'un programme de développement du transport fluvial, c'est le programme NAIADE c'est quelque chose qui est doux y compris dans le nom.

C'est quelque chose qui est aujourd'hui crédible et ce n'est plus « l'homme du Picardie », parce que souvent, on nous explique que le transport fluvial ne transporte que les cailloux et quelquefois, dans les meilleurs cas, les céréales. Un jour, dans une conférence comme celle-ci, j'ai dit que cela transportait tout sauf des produits frais, et une personne hollandaise qui était dans la salle m'a dit « ce n'est pas vrai, Monsieur, il y a des péniches qui transportent 100 000 tonnes de lait frais par an ».

Le transport combiné du container, par exemple, va bientôt représenter la moitié du combiné en France alors qu'on n'existait quasiment pas avant 2000.

Par rapport à notre débat, il faut sans doute fluidifier les routes, mais il faut réfléchir à tout prix aux connexions avec les modes : ce qui est vrai sans doute pour les voyageurs est vrai aussi pour le trafic des marchandises.

(Applaudissements).

M. YVES DESROUSSEaux, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons entendre maintenant Madame BACOT qui est Directrice Générale du Port Autonome de Paris et qui va nous parler de la plate-forme multimodale d'Achères.

MME BACOT, DIRECTRICE DU PORT AUTONOME DE PARIS :

Pour commencer, je voudrais resituer un peu le Port de Paris.

Le port est un acteur économique important. Sa mission est évidemment le développement du transport fluvial et nous sommes maintenant à 20 millions de tonnes, soit le deuxième port européen en matière de transport fluvial.

Nous mettons à la disposition des différents acteurs économiques, notamment les entreprises, différents types d'installations portuaires : des grandes comme celle du Port de Gennevilliers avec 380 hectares, le Port de Bonneuil avec pas loin de 200 hectares, ou des installations de tailles plus réduites, voire très petites comme en plein centre de Paris qui voit passer environ 80 000 tonnes.

Nous essayons en même temps d'améliorer les conditions environnementales de nos ports et donc d'introduire à travers les ports, les différentes préoccupations, pas seulement le trafic fluvial mais aussi les circulations douces que demandent les populations qui sont en arrière des ports.

Vous pouvez voir un aménagement qui est prévu dans Paris pour pouvoir faire une circulation piétonne aux heures où les ports ne fonctionnent plus.

Nous sommes en train de saturer pratiquement toutes les plates-formes d'une certaine importance. Sur l'aval de Paris, nous avons la plate-forme de Gennevilliers et celle de Limay, nous arrivons à peu près à saturation et il faut un certain délai pour pouvoir développer les plates-formes et nous allons envisager le développement de la plate-forme d'Achères.

Des études ont montré effectivement les évolutions de besoins en plates-formes domestiques sur cet aval de Paris, et notamment avec des taux de croissance en matière de containers qui sont absolument énormes, 7 à 10 % par an. Il est prévu que cela dure au moins dix ans.

Je rejoins tout à fait ce qu'a expliqué à l'instant Jean GADENNE : le transport fluvial fonctionne sur le mode de la massification, nous avons de gros succès en matière de terminaux importants à containers sur Gennevilliers, et nous commençons à développer des plates-formes un peu intermédiaires, mais pour l'instant c'est encore expérimental, et nous poursuivrons nos efforts pour aller au-delà de la massification, c'est-à-dire faire un transport un peu plus diffus.

Il faut avoir conscience qu'autant sur les marchandises traditionnelles comme les granulats, les céréales, nous avons déjà une forte massification, à la fois dans l'approvisionnement et dans la distribution fine à l'intérieur des agglomérations, autant aujourd'hui sur la question des containers, nous sommes à une phase de très forte massification sur l'approvisionnement, c'est-à-dire sur la venue des containers en provenance du Havre, et demain sur la venue des containers en provenance d'Europe du Nord. En revanche, la distribution fine des containers qui irriguerait et permettrait de distribuer effectivement au sein de l'agglomération dense, l'élément de massification est beaucoup plus ténu.

Nous sommes plutôt dans une phase expérimentale pour tout ce qui est logique de distribution fine de marchandises au sein de l'agglomération.

J'ai cité la question des granulats à l'instant pour dire que nous restons encore sur ce sujet-là sur une massification importante à la fois dans l'approvisionnement et en terme de distribution dans l'agglomération dense. Le gros avantage du fleuve de ce point de vue-là dans l'agglomération parisienne, c'est finalement d'avoir un méandre. Grâce à ce méandre et grâce aux canaux, nous pouvons irriguer l'ensemble de l'agglomération et aller au cœur de l'agglomération à partir de plates-formes d'éclatement et d'approvisionnement des granulats.

Le projet de plate-forme d'Achères s'inscrit complètement dans cette évolution, à la fois en terme d'approvisionnement en granulats, et pour faire suite aux prévisions de trafic que l'on envisage en matière de containers, et avec une desserte en logistique qui fonctionnerait à la fois avec l'activité autour d'Achères, des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Ouest parisien plus généralement. Il profiterait des expériences que nous avons mises en place en terme d'aménagement des plates-formes.

Nous sommes plus en amont dans ce projet d'Achères que pour le débat de ce soir au sujet de l'A104, mais déjà un certain nombre d'études nous donnent des évaluations en termes de créations d'emplois et de valeur ajoutée dans le secteur. On considère que l'on pourrait accueillir un potentiel de 50 à 80 entreprises, de 500 à 1 000 emplois dans la phase de démarrage, et plus tard jusqu'à 3 000 emplois directs et 15 000 indirects.

Comme pour tous les développements que nous faisons en terme de transport fluvial, le mode fluvial est nettement moins consommateur, surtout dans sa partie massifiée, cinq fois moins consommatrice d'énergie et donc minore la production de CO2.

En terme de trafic fluvial, l'idée est que ce secteur va être exploité par les carriers pour les prochaines années et au fur et à mesure que l'exploitation sera achevée, de prendre possession des parties qui seraient exploitées et mettre en place cette plate-forme. Dans une première phase qui est à l'horizon d'environ 2020, nous serions à 30 hectares, et dans la deuxième phase, en 2030, à 60 hectares.

Pour vous donner une idée, la plate-forme de Limay est de l'ordre de 120 hectares et celle de Gennevilliers de 380. Vous voyez que la fourchette du trafic attendu reste assez large parce que, encore une fois, nous sommes en amont et nous avons intérêt à être prudents compte tenu du fait que nous avons de bonnes surprises dans nos prévisions. L'idée serait que l'on puisse atteindre 1 à 2 millions de tonnes à l'horizon 2030.

Cela dit, je souhaite véritablement reprendre ce qui a été dit par Jean GADENNE à l'instant, c'est que ce développement de 1 à 2 millions de tonnes suppose que les entreprises s'installent et trouvent un intérêt économique à cette massification. Certes le transport fluvial nous permet d'éviter une bonne partie du trafic en approvisionnant en quelque sorte par la voie fluviale, mais dans la redistribution des produits qui arrivent sur la plate-forme, il faut bien que cela reparte vers toutes les destinations finales et une bonne desserte routière est une condition de bon fonctionnement.

(Applaudissements).

M. YVES DESROUSSEAUX, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Toujours dans le chapitre du fret, je donne la parole à Monsieur LAROSE qui est Directeur Adjoint Stratégie et Développement de RFF.

M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT, RFF :

RFF, Réseau Ferré de France, est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire Français. En quelques courts transparents, je vais essayer de préciser le contexte du fret ferroviaire en France pour répondre notamment à la question de M. DESROUSSEAUX, il y a une érosion du fret : pourquoi ?

Je dresserai ensuite quelques perspectives sur le ferroutage.

Un rappel sur le trafic ferroviaire de fret, cette courbe présente depuis les années 70 la disproportion entre la croissance du trafic routier de marchandises et l'érosion continue du trafic de fret ferroviaire. Cette érosion a été accentuée dans les années récentes par le plan fret SNCF qui se veut une rationalisation de l'appareil de production du ferroviaire qui se traduit par une chute jusqu'à un peu plus de 40 milliards de tonnes/kilomètres alors qu'on était en 2000 à 55 milliards de tonnes/kilomètres mais qui prépare un rebond, j'insiste là-dessus.

Pourquoi cette disproportion ? On le voit, compte tenu de la majorité des trafics réalisés par la route, les prix aujourd'hui sont ceux de la route. Lorsque les clients du ferroviaire viennent nous consulter, ils ont en tête les prix de la route.

Le mode ferroviaire prend appui sur des coûts de production qui, pour des raisons spécifiques à l'organisation de la production ferroviaire, ont été plutôt en augmentation ces dernières années, durablement depuis les années 80, ce qui implique un effet de ciseaux entre la pression à la baisse des prix routiers et la pression à la hausse des coûts du ferroviaire.

Face à cela, nous constatons depuis quelque temps de très fortes attentes. Les chargeurs aujourd'hui ont des attentes très fortes en termes de fiabilité du service. C'est le rendez-vous au départ et à l'arrivée, c'est également vrai pour la voie d'eau. Ils ont également des attentes en termes de diversification de leurs modes d'approvisionnements et nous partageons le terme de co-modalité évoqué par Jean GADENNE. De plus en plus nous rencontrons des industriels, des chargeurs qui ne souhaitent pas tout miser sur le mode routier mais qui entendent diversifier leurs modes d'approvisionnements avec du routier, du ferroviaire, de la voie d'eau.

Face à ces fortes attentes, il faut mentionner que depuis le 31 mars, ou le 1^{er} avril 2006, nous sommes en France dans un milieu totalement ouvert en terme de fret ferroviaire sur la totalité du réseau à tous les opérateurs qui possèdent leur licence et leur certificat de sécurité pour circuler en France. Leur part de marché est encore assez faible, de l'ordre de 0,002% mais nous avons quelque espoir de développement.

Le ferroviaire s'appuie sur plusieurs techniques d'acheminement, des techniques historiques, les trains entiers, un ensemble de wagons homogènes pour un seul et même produit entre un point de production et un point intermédiaire de retraitement, nous sommes là sur des masses de plusieurs centaines de tonnes et également le wagon isolé ou des lots de wagons, nous sommes dans des unités qui vont de 20 à 100 tonnes, ils passent par des triages qui permettent de constituer des trains.

Depuis un passé récent, avec les containers d'abord, puis le transport des poids lourds est apparue la notion de ferroutage. Cela a trait à un contenant qui circule à la fois sur la route et sur le rail, et le premier élément de ferroutage a été le container ou la caisse mobile.

Récemment est apparue la notion de transport de poids lourds sur des wagons, soit les tracteurs avec leurs remorques, soit remorques seules.

Concernant le combiné, nous avons deux approches, le combiné terrestre qui permet de transporter le container à l'intérieur des terres du continent Européen et pour lequel les études économiques indiquent que le niveau de pertinence est d'environ 700 km pour lequel on arrive à justifier de volumes suffisants et d'équilibre sur le plan de l'exploitation. Je me dois d'indiquer que partout en Europe de l'Ouest, le transport combiné terrestre est aujourd'hui soutenu par les pouvoirs publics, quelle que soit la façon dont ce soutien s'exerce, que ce soit auprès des opérateurs par des aides aux investissements ou par tout autre cadeau possible.

Ce combiné a subi très récemment en France une érosion et a connu une période de déclin par recomposition du paysage des opérateurs ferroviaires français en termes de containers terrestres, par contre de grands espoirs sont fondés sur le combiné maritime. Il existe des masses importantes, des lignes internationales avec l'Asie et

avec l'Amérique qui font que les ports qui sont les points d'entrée sur le territoire ont besoin de transports terminaux, fluviaux, routiers et ferroviaires pour pénétrer l'ensemble du continent Européen.

Ce combiné maritime est un enjeu de développement extrêmement important avec un fort potentiel et il donne lieu au projet de « FOS 2XL » à Marseille de « Port 2000 » au Havre, projets sur lesquels le ferroviaire est bien évidemment présent pour capter le maximum possible du développement du trafic.

Les prévisions de « Port 2000 » au Havre sont de 4 millions d'équivalent 20 pieds. L'équivalent 20 pieds est, en termes de containers, une sorte d'unité de mesure standardisée, il en tient deux sur une remorque routière. Au port du Havre, il y a aujourd'hui 10% de part de marché ferroviaire, c'est peu en comparant aux ports de la mer du Nord d'une manière générale, mais nous, RFF, envisageons le quasi doublement de cette part de marché ce qui signifie, en termes de trafic son doublement en 2010 et son quintuplement à l'horizon 2025.

Parmi ces trafics, seuls 10% sont à destination de l'Île-de-France car l'axe de la Seine constitue le mode privilégié de relation avec l'Île-de-France vue du port du Havre car nous sommes plutôt dans une configuration fluvio-maritime.

Le ferroviaire capte plutôt des destinations qui se répartissent de façons équivalentes vers le Sud-Est, le Sud-Ouest et l'Est de la France.

Compte tenu de la massification des trains, nous évaluons ce surcroît de trafic à une vingtaine de trains supplémentaires dont la majeure partie passera pendant un certain temps par l'Île-de-France même si nous avons des itinéraires complémentaires à mobiliser dans les années à venir.

Donc de forts espoirs sur le combiné maritime, la mobilisation de l'axe existant par l'Île-de-France et des itinéraires complémentaires.

Pour nous, gestionnaires de l'infrastructure, le transport de poids lourds représente un enjeu de développement relativement fort à un certain nombre de conditions. Il existe des techniques différentes en termes de transport des poids lourds.

Nous avons historiquement deux exemples assez proches de nous : la Suisse avec l'Autriche et Eurotunnel pour le trafic trans-Manche.

La Suisse, pour le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, sur environ 420 km, utilise une technique de chargement sur des wagons à plancher continu, le dernier camion monté est le dernier sorti, et les camions circulent sur des wagons particuliers à petites roues, d'un peu plus de 300 mm, qui permettent d'assurer ce plancher bas continu.

Contrairement à cela, Eurotunnel a retenu l'option du plancher continu avec chargement latéral mais sur des roues normales de 920 mm ce qui implique un gabarit nécessaire notablement supérieur aux gabarits des lignes qui existent.

Le pari du développement n'est en France ni sur les wagons à petites roues, ni sur les wagons de type Eurotunnel, mais sur une démarche intermédiaire qui consiste à

essayer de passer dans le gabarit des lignes existantes moyennant un minimum d'aménagements. On arrive ainsi à un concept de wagons à planchers discontinus, il y a des ruptures entre les wagons, ceux-ci constituent des poches dans lesquelles viennent se mettre les remorques ou les tracteurs. Cette technique est de type MODALOHR, du nom du constructeur, ou ARBEL FAUVET RAIL autre constructeur, mais il existe d'autres projets en la matière.

Il faut transporter les camions de 4 m, sinon on limite les possibilités de transport de poids lourds, et il est nécessaire de retravailler sur le gabarit haut et le gabarit bas notamment dans les tunnels, ce qui implique que pour développer des autoroutes ferroviaires, des travaux préalables sont à réaliser et ce indépendamment des plates-formes.

Aujourd'hui la technique porteuse est de type chargement latéral et si possible remorque seule ou si nécessaire, remorque et tracteur parce que nous avons à capter des trafics qui répondent à plusieurs exigences. Un grand groupe a une logistique importante et peut être intéressé au transport des remorques seules, auquel cas, les tracteurs doivent se détacher des remorques, rayonner autour de la plate-forme puis d'autres tracteurs autour d'autres plates-formes viendront prendre les remorques et les accompagner jusqu'à leurs destinations.

Cette technique de chargement latéral est également nécessaire pour optimiser le temps de chargement sur les trains qui doit être le plus court possible.

En France, avec l'aide des pouvoirs publics, le ministère, nous sommes partis sur le choix d'une technologie MODALOHR ou similaire plutôt de type chargement individuel des wagons permettant de transporter remorques seules ou remorques avec tracteurs et également d'optimiser les temps de chargement.

Où en sommes-nous en France des services d'autoroutes ferroviaires ? Nous avons actuellement en cours une expérimentation d'un type un peu particulier de franchissement des Alpes, sur 175 km. L'AFA, Autoroute Ferroviaire Alpine offre aujourd'hui 4 allers-retours quotidiens sur un emport de 2 000 poids lourds par semaine.

Nous sommes en train de dégager les gabarits sous le tunnel ferroviaire actuel et nous avons des perspectives avec le Lyon-Turin. A partir de septembre 2008, le gabarit sera dégagé et nous pourrons aller très nettement au-delà avec une dizaine d'allers-retours quotidiens pour aller, quand le tunnel de base du Lyon-Turin sera réalisé, vers une soixantaine d'allers-retours en 2020, ce qui signifie 1 à 1,5 millions de poids lourds par an et 15 millions de tonnes.

Dans la salle : Pourrait-on revenir à l'A104 ?

M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT, RFF :

Si vous le permettez, je pense qu'il est nécessaire de considérer que l'ensemble des services d'autoroute ferroviaire diminuerait le transit en Île-de-France, je pense qu'il est important de l'indiquer.

Les services entre la Catalogne et le Benelux vont démarrer début 2007 avec un aller-retour puis progressivement avec des perspectives de 40 allers-retours en 2020 soient 3 000 poids lourds par jour.

Enfin, l'autoroute ferroviaire entre le Pays Basque et le centre de la France qui intéresse directement l'Île-de-France et la région Centre démarrera début 2008, avec 20 allers-retours prévus à l'horizon 2013 sur la base des trafics possibles entre l'Espagne et l'Île-de-France ainsi que le Benelux et l'Angleterre, en allant vers 30 allers-retours en 2020 dont 10 prolongés au-delà de l'Île-de-France par un itinéraire de contournement, soient 2 000 à 2 500 poids lourds par jour.

Ces services d'autoroute ferroviaire sont faits pour une distance relativement longue, entre 500 et 700 km. Cela signifie également des services fréquents, il faut arriver à une dizaine d'allers-retours par jour, l'idéal étant des dessertes à la demi-heure. Ces deux conditions font que l'équilibre d'exploitation peut être atteint mais des investissements sont à faire dans les plates-formes et en attendant, le soutien des pouvoirs publics est nécessaire sous une forme ou sous une autre.

Voilà qui permet de tracer une perspective globale sur le dispositif de ferroutage.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Madame, Messieurs pour cette mise en perspective de la multimodalité dans le transport des marchandises.

M. DANIEL LOUVET, MAIRE ADJOINT D'ORGEVAL :

Je profite de la présence du Directeur de RFF pour lui demander où en est la liaison LNVS (Liaison Normandie Vallée de Seine) qui doit passer à Orgeval et dégager les voies ferrées de Villennes et cette espèce d'engorgement entre Épône et Poissy. On pourrait faire passer un peu mieux les voyageurs et les trains subiraient moins de retards. Quand un train de marchandises est sur cette voie, les trains de voyageurs s'en trouvent retardés et la qualité de service devient mauvaise.

M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT, RFF :

Effectivement, le projet de liaison rapide Normandie/Vallée de Seine est toujours en étude, avec différentes options. RFF veut dire (mais les représentants de l'État pourraient le dire aussi bien que moi) que dans les Contrats de Projets de la période 2007-2012, nous comptons bien aller de l'avant pour, avec l'ensemble des collectivités concernées, retenir l'option qui satisfera aux attentes des Normands, puisqu'il ne faut pas oublier que les Normands ont de fortes attentes en la matière.

A ce jour, aucune option n'est arrêtée.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur ROL-TANGUY.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je voudrais dire que quand même, dans ce Contrat de Plan, a été effectuée une série de travaux de plusieurs dizaines de millions d'euros, financée par l'État, la Région et le Conseil Général des Yvelines notamment, qui va permettre d'améliorer la capacité de la ligne existante, par une reprise complète de la signalisation. Les choses sont en cours.

Ces travaux ont été faits aux Mureaux et seront également faits à Mantes, pour permettre un meilleur fonctionnement des trains. Cela doit permettre à un horizon, environ 2010, d'augmenter d'ores et déjà la capacité de la ligne.

Autre chose : les réflexions, pour se redonner de la capacité ferroviaire ; soit sur une nouvelle ligne Epône/Achères qui a été évoquée mais ne figure pas aujourd'hui au Schéma Directeur de la Région Île-de-France ; soit utiliser ce qui existe en réserve au Schéma Directeur de la Région Île-de-France depuis longtemps, sur Mantes-Cergy (réserve ferroviaire qui figure au Schéma Directeur depuis très longtemps).

Donc les études sont en cours, pour essayer de faire le meilleur choix en la matière, et de dégager de la capacité ferroviaire qui doit, naturellement, être aussi bien utilisée pour les lignes normandes (comme son nom l'indique) que pour les lignes de banlieue parisienne, et que pour les trafics de fret.

Dans la salle : On demande des actes.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Les actes, je vous dis, c'est que plusieurs dizaines de millions d'euros ont été dépensés dans ce Contrat de Plan, et permettront d'améliorer la capacité : on fera passer plus de trains, du fait d'un changement en matière de signalisation.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur HOUBART, vous avez la parole.

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU C.I.R.E.N.A. :

Merci Madame et Messieurs, pour la qualité de vos exposés. Je voulais faire le lien avec ce qui a été dit tout à l'heure, et revenir un petit peu sur notre projet A104.

Tout à l'heure, M. BAANDERS, expert venu des Pays-Bas, nous a confirmé que le projet de prolongement A104 envisagé, qui, on le sait bien, va saccager nos villes, permettra de déplacer un bouchon. Donc on va saccager nos villes pour déplacer un bouchon !

Or vous, Messieurs, Directeurs des développements fluviaux et ferrés, vous nous apportez d'autres solutions et je vous en remercie. Nous sommes nombreux ici à y croire. Nous avons dès le début indiqué dans les différentes réunions que le développement du fluvial et du ferré nous semblait primordial et n'avait pas été assez pris en compte dans cette étude.

Or vous êtes en train de nous dire, l'un comme l'autre : avant éventuellement de développer de nouveaux réseaux routiers, réfléchissez bien à l'utilisation du fleuve et du ferré.

Je prends un exemple : l'entreprise Peugeot. On sait bien tous ici que l'entreprise Peugeot pousse ce projet de prolongement. Monsieur DEBARLE nous a parlé de 2 000 camions par jour, rien que pour l'entreprise Peugeot !

Nous n'avons pas vu les directeurs de Peugeot. Ils devaient venir nous exposer leur politique de transport ; on ne les a jamais vus. Ils n'ont pas eu le courage de le faire, ni à Poissy, ni ailleurs. Mais, Messieurs, est-ce que raisonnablement vous ne pourriez pas rencontrer les dirigeants de Peugeot, qui sont situés à un endroit stratégique en matière de transport, puisqu'ils ont, à l'endroit où ils sont à la fois le fleuve et le ferré ? Pourquoi n'allez-vous pas voir les dirigeants de Peugeot pour leur expliquer tout l'intérêt qu'ils auraient à utiliser le fleuve et le ferré ? Ce qui éviterait de construire ce prolongement d'autoroute ! On pourrait peut-être mettre leurs 2 000 camions par jour !

(Applaudissements).

C'est une question de bons sens ! On peut peut-être mettre ces 2 000 camions par jour sur le fleuve et sur le ferré. Et on règle le problème ! Et on ne parle plus de ce prolongement, qui va déboucher sur une A13 saturée.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur LOISEAU, vous avez la parole, puis Monsieur GADENNE répondra.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORTS :

Je voudrais savoir si le port va être relié à la voie ferrée, si l'intermodalité est prévue, en particulier à Achères.

Et j'ai une deuxième question, pour RFF : où en est la décision de la plate-forme logistique au Nord de Paris, qui est absolument indispensable ?

M. JEAN GADENNE, DIRECTEUR DU DEVELOPPEMENT ET DU PATRIMOINE DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE :

Je ne connais pas spécifiquement les responsables du site de Peugeot Poissy. Le groupe Peugeot, aujourd'hui, est utilisateur de la voie d'eau, et notamment de façon importante sur le Rhin. Donc ce n'est pas un groupe qui a, a priori, une opposition à l'utilisation du mode voie d'eau. Aujourd'hui, le mode voie d'eau pour les voitures fonctionne bien, mais il faut savoir qu'en matière de transport de marchandises, la desserte terrestre est souvent conditionnée par des choses qui se passent beaucoup plus loin.

Aujourd'hui, les ports maritimes les plus performants dans l'import et l'export de véhicules sont les ports du Benelux, notamment Zeebrugge, etc.

L'un des enjeux majeurs, sans doute, n'est pas d'expliquer à Peugeot qu'il doit partir de la Seine alors qu'il n'a pas de schéma logistique installé au Havre. Ces

choses-là sont longues à déclencher. Il y a de grands débats sur la fiabilité des prévisions, nous avons la chance de ne pas les respecter, mais dans le bon sens. C'est un peu normal, nous étions partis d'une situation où, je me souviens, quand je suis arrivé, il y a 12 ans, je devais expliquer que je n'étais pas Syndic de faillite, mais Directeur du Développement. Personne n'y croyait. Aujourd'hui, cela fonctionne. C'est beaucoup plus facile de doubler sa part de marché quand on est à 4 % que lorsqu'on est déjà dans des positions dominantes. Donc il faut avoir une certaine modestie.

Aujourd'hui, je n'ai aucun élément d'expertise pour savoir si l'A104 est nécessaire uniquement pour Peugeot, pas pour Peugeot ; si elle est ne serait pas nécessaire, d'ores et déjà, indépendamment de toute prévision de trafic, pour l'alléger. Je suis venu malheureusement en voiture depuis le boulevard Magenta jusqu'ici, vers 18 heures, et j'ai mis une heure et demie. Je ne fais ni prévisions, ni statistiques, mais du constat humain personnel.

Aujourd'hui, il ne faut pas enfermer un chargeur dans un seul mode de transport. Quand vous discutez avec les chargeurs sérieux, ils vous disent « nous voulons avoir une palette, des modes de transport crédibles, et sachez Monsieur le gestionnaire d'infrastructure, que nous sommes suffisamment intelligents et attentifs à notre compte d'exploitation pour utiliser les modes de transport durables ».

Nous n'avons pas non plus parlé d'un point qui, à mon avis, va changer beaucoup les modes de décision des transporteurs et est en train de se préciser, mais n'est pas encore tout à fait dans les champs : l'intégration sur les droits d'émission de la façon dont les industriels organiseront leurs transports. A 30 dollars la tonne de CO₂, par exemple, je peux vous dire que lorsque le groupe Lafarge (un client très important du Port de Paris) fait ses schémas logistiques et réfléchit à ses modes de transport, même s'il sait qu'il n'y a pas encore de droits d'émission pour les transports, il intègre déjà le CO₂ à des horizons 2020.

Il faut bien avoir en tête que la Seine est une autoroute reliée aux autres autoroutes par un chemin de terre. Donc on a un vrai problème. Lorsqu'on doit gérer un développement, les entrepreneurs fluviaux hésitent à faire venir des matériels sur la Seine, en se disant que s'il y a un peu moins de travail, cela va leur coûter 150 000 euros pour les ramener sur le Rhin. Chaque aller-retour leur coûte cela. Donc il est important d'avoir des réseaux maillés, qui fonctionnent dans tous les sens, de ne pas imposer les modes.

La voie d'eau sur le Rhin fonctionne bien. Une ligne de ferré fret est en cours de développement, et n'est pas en opposition. Lorsqu'on a signé une charte de développement commune avec RFF, qui en est encore aux balbutiements parce qu'on se cherche, c'est réellement pour imaginer des schémas logistiques complexes dans lesquels on arrive à trouver des solutions.

Alors, faites-vous des routes qui fonctionnent bien ? Si vous en faites, ce n'est pas mon propos de juger, je n'ai aucun élément. Simplement, dans vos schémas (rouge, vert, bleu mauve, etc.) réfléchissez aux interfaces, sinon vous aurez sans doute des nuisances et, de plus, cela risque de ne pas être tout à fait utile.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Madame BACOT voulez-vous répondre ?

MME BACOT, DIRECTRICE DU PORT AUTONOME DE PARIS :

Ma réponse va être très brève. Effectivement, nous avons bien prévu de nous connecter.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Donc la réponse est « oui ». Monsieur LAROSE...

M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT, RFF :

J'allais simplement réagir sur le même sujet. Aujourd'hui, il faut d'abord dire qu'on raccorde nos plates-formes logistiques quelles qu'elles soient, s'il y a des trafics à la clé. D'une manière générale, la position du gestionnaire d'infrastructure n'est pas de faire de l'aménagement du territoire pour le plaisir de faire des voies ferrées, mais pour faire du trafic. Donc fondamentalement, partout où il y a du trafic en perspective, nous raccordons les plates-formes et les installations.

Peugeot, en l'occurrence, est un groupe qui est, partout dans ses usines, raccordé au ferroviaire, ce qui ne veut pas dire que l'on fait forcément le choix du ferroviaire quand il y a des alternatives.

On vient de le dire, la voie d'eau est aussi présente dans certains sites, et il faut bien penser que les logisticiens du groupe Peugeot ou d'ailleurs s'organisent sur les différents modes et organisent l'ensemble des approvisionnements et des livraisons en fonction des opportunités et de la pertinence de chacun des modes sur les différents secteurs. Mais il n'y a aucune raison que le ferroviaire ne soit pas présent sur les ports, chez Peugeot ou ailleurs. Partout où il y a potentiellement du trafic.

Aujourd'hui, nous, gestionnaires d'infrastructures, fondons beaucoup d'espoirs sur l'arrivée de nouveaux opérateurs qui ont une logique qui peut être différente de la SNCF en termes de captation des trafics et de propositions au groupe Peugeot, ou à d'autres.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. D'autres interventions dans la salle ? Monsieur...

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Effectivement, nous accueillons favorablement l'installation et l'arrivée prochaine sur Achères d'une plate-forme multimodale, puisque nous sommes au confluent de la Seine et de l'Oise, donc dans le projet Seine-Escaut.

On ne peut pas non plus s'opposer au tout routier, sans accepter la multimodalité.

A ceux qui disent qu'il faut absolument l'autoroute parce qu'il va y avoir la plate-forme multimodale à Achères, et les usines Peugeot, et qu'il faudrait peut-être même la faire passer sur Achères au plus près, je dirais qu'il faudra quand même des voies de dégagement, que le tracé soit rouge, noir, vert ou bleu. L'autoroute n'arrivera pas directement chez Peugeot, ou directement sur le port autonome.

Et je voudrais dire une deuxième chose que n'a pas dite Madame BACOT, mais je crois savoir que dans le cadre du Débat Public on a demandé au port autonome d'être discret là-dessus, c'est l'incidence de la circulation des véhicules, par rapport à l'arrivée de cette plate-forme multimodale.

Les chiffres sont aujourd'hui de 300 à 400 camions supplémentaires par jour, avec un maximum annoncé de 1 000 camions. Or cette plate-forme multimodale va s'installer en lisière de la RD30, dont le trafic est aujourd'hui de 13 000 véhicules par jour, et son doublement ne peut s'imaginer qu'à partir du moment où l'on aurait 30 000 véhicules par jour. Donc on est loin de la nécessité d'une autoroute, et on peut en tout cas vivre encore longtemps avec la RD30 dans l'état actuel avec l'arrivée du port autonome sur Achères.

Peugeot s'est un peu trahi aujourd'hui, dans le cadre d'une réunion que nous avons eue sur le Plan Global d'Aménagement. Ils commencent à parler un peu de délocalisation. C'est vrai que Peugeot, qui se trouve près d'Achères, n'a pas dans sa culture aujourd'hui d'essayer de s'orienter vers le transport fluvial et ferroviaire. On l'a bien vu quand ils ont installé, en violation complète des règles du PPRI, leurs bâtiments GEFCO dont le permis de construire vient d'être annulé par le tribunal administratif.

Et même les carriers, et nous avons 30 ans d'exploitation du sable sur Achères, le transport par voie fluviale n'est pas entré dans leur culture. Ils auront leur plate-forme, leur criblerie à l'intérieur du port autonome, et cela les fera peut-être changer un peu de culture.

Revenant au port fluvial et à la multimodalité, n'est-il pas aussi contradictoire aujourd'hui, en même temps que l'on nous annonce l'arrivée de cette plate-forme multimodale, de fermer l'activité triage à la Gare d'Achères Grand Cormier ?

(Applaudissements).

Cela prouve que dans les débats, dans les questions de transport, notamment en Île-de-France, il faudrait peut-être retrouver une certaine cohérence et avoir une vue à beaucoup plus long terme, comme il a été dit, sur l'ensemble des transports de la région parisienne, et non pas de réagir au coup par coup.

Aujourd'hui, c'est l'autoroute. On a abandonné, il est vrai, la grande ceinture. J'ai entendu dire le SMERG, un Syndicat qui milite pour la réouverture de la grande ceinture, j'ai entendu dire aujourd'hui que pour le tronçon qui a coûté la peau des fesses entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi, il n'y aurait plus de crédits avant une dizaine d'années. Je trouve que là aussi il y a une certaine incohérence.

Si ce débat sur le prolongement de la Francilienne pouvait au moins permettre d'aller beaucoup plus loin et de réfléchir à une meilleure cohérence des transports

en Île-de-France, en y intégrant la multimodalité qui est aussi un peu le thème de ce soir, cela ferait peut-être avancer les choses dans le bon sens.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire. Monsieur LAROSE, je crois que vous êtes interpellé.

M. JEAN-MARIE LAROSE, DIRECTEUR ADJOINT STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT, RFF :

Je rappelle que les triages sont de la responsabilité de l'opérateur ferroviaire, puisque le gestionnaire d'infrastructure a pour objet de fournir les supports, mais l'organisation des triages relève de la SNCF.

Je voudrais insister sur le fait que nous avons aujourd'hui, par rapport à d'autres pays européens, un appareil de production du wagon isolé, puisque les triages d'Achères en font partie, trop complexe, avec un nombre de nœuds trop important. Donc avec la SNCF, nous travaillons pour rationaliser d'abord l'appareil de production. Cela veut dire aussi trouver des solutions de collecte/distribution régionale plus efficaces et plus performantes. Peut-être aussi avec de nouveaux opérateurs, mais pas uniquement.

Il faut retenir que ce n'est pas en conservant l'intégralité des installations que l'on progressera. Il faut, sur le plan du ferroviaire, s'adapter aux exigences des chargeurs, des transporteurs et en permanence, comme ont su le faire très bien les routes, que le ferroviaire s'adapte, par exemple avec des trains plus longs, parce que la productivité du ferroviaire vient aussi de trains plus longs et plus lourds. C'est d'ailleurs l'exemple de la massification sur la voie d'eau. Là-dessus, nous travaillons avec la SNCF et d'autres opérateurs, pour offrir des acheminements sur des trains plus longs et plus lourds, qui représentent autant de productivité possible.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur LAROSE. Madame BACOT ?

MME BACOT, DIRECTRICE DU PORT AUTONOME DE PARIS :

Juste quelques précisions pour dire que je n'ai reçu aucune directive en quoi que ce soit, mais je confirme complètement les chiffres de Monsieur OUTREMAN sur les trafics de camions associés aux évolutions de trafics prévues pour la plate-forme d'Achères.

Mais je mesurerai un peu les propos, et redirai ce que j'ai dit tout à l'heure : en effet, pour que l'on puisse faire ce trafic fluvial et pour que l'on puisse extraire une certaine partie du trafic à la route, il faut que les conditions dont les entreprises ont besoin soient réunies, et notamment qu'il y ait une bonne desserte routière.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Madame. Monsieur ROL-TANGUY.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Juste deux éléments. Monsieur LOISEAU demandait tout à l'heure : où en est-on dans la recherche d'implantation de ce que l'on appelle la plate-forme Nord-Est en matière de transport combiné ?

Je pense que vous le savez, il y a un Comité de Pilotage, qui associe le Conseil Régional d'Île de France et l'État, pour arriver à déterminer la suite. Petit à petit, un certain nombre de sites ont été envisagés. Il en reste trois. Je pense que l'on est à même, aujourd'hui, d'aboutir à la conclusion, donc on est en train de monter un Comité de Pilotage avec la Région, pour faire cela, je l'espère, avant l'été, et que cela puisse trouver sa place dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

C'est vrai, le secteur de Roissy est très important pour la logistique, et il a effectivement besoin d'une plate-forme moins urbaine qu'un certain nombre de plates-formes de transports combinés.

La deuxième chose est qu'il y a des évolutions importantes, c'est pourquoi la Direction Régionale de l'Équipement qui a ses responsabilités de maître d'ouvrage routier, travaille aussi sur les autres modes, et donc avec les invités de ce soir, de manière quotidienne.

On a montré par une étude que l'on a réalisée avec un chargeur qui s'appelle Monoprix que le ferroviaire peut être pertinent sur des distances beaucoup plus courtes que ce qui est dit habituellement, à savoir qu'il faut faire 500 ou 700 kilomètres. Il y a des capacités en termes de distribution (notamment dans l'étude que l'on a réalisée, entre la Seine-et-Marne et Paris intra muros), il y a matière en la matière. Vous l'avez peut-être constaté, car le journal Libération y a consacré encore une page ce week-end.

La seule conclusion que je voulais apporter, là, non pas par rapport à ces débats car il y a beaucoup de choses à dire encore, était simplement de rappeler que le rôle des ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement n'est pas seulement de s'occuper de routes et d'autoroutes, c'est aussi de travailler sur la nécessité d'une meilleure utilisation des autres modes. C'est pourquoi je voulais apporter quelques informations de ce type.

M. JEAN BERGOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci, Monsieur ROL-TANGUY. Monsieur DEVERGIES, vous souhaitez intervenir sur la multimodalité dans le transport de marchandises.

Après, je poserai évidemment la question au Maître d'Ouvrage : avez-vous tenu compte des perspectives évoquées ici, dans vos études ?

Monsieur DEVERGIES, brièvement s'il vous plaît, parce que l'heure avance.

M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI VERSAILLES, VAL D'OISE/YVELINES :

Ce sera très bref !

Nous venons d'aborder les trafics à l'horizon 2020. Nous avons entendu qu'ils augmenteraient plus ou moins, selon les uns et les autres. Quoi qu'il en soit, même s'ils augmentaient peu, la situation est d'ores et déjà critique.

A ce titre, nous voudrions vous parler des trafics actuels, ceux que la population et les utilisateurs de la zone d'étude supportent tous les jours. Nous sommes tous, Mesdames et Messieurs, dans le même bain !

Un sondage BVA a été réalisé en 2001, à l'initiative des ARDIES. Il en est ressorti que 78 % des usagers de la RN184 souhaitaient le raccordement A15/A13, en raison de l'importance du trafic. Un second sondage BVA, réalisé en avril dernier, à la demande de la CCIV, relève que 60 % de la population de la zone d'étude estiment la circulation trop chargée. De plus, 73 % des habitants réclament la réalisation de la Francilienne. Une note de synthèse sur ce deuxième sondage sera adressée, dans les jours qui viennent, à la CPDP.

La demande de la population est donc forte, tout comme celle des entreprises.

Concernant l'intermodalité, la CCI est persuadée que la nécessité de la complémentarité entre les différents modes de transport s'impose. Un programme d'amélioration et d'inter-connexion très volontariste des transports alternatifs à la route est indispensable.

C'est pourquoi la CCIV est très favorable au projet Canal Seine Nord Europe, et à la création de la plate-forme multimodale d'Achères.

Le développement du port du Havre devrait permettre de capter des milliers de containers qui arrivent actuellement dans les ports du Nord de l'Europe. Lorsque ces milliers de containers seront acheminés à Achères, il faudra bien les dégrouper, pour diffuser les marchandises vers les entreprises et les commerces.

Contrairement à ce que l'on entend dire trop souvent, nous ne pensons pas qu'opposer la voiture aux transports collectifs, et pour la route, le fret au ferroviaire et à la voie fluviale, soit une réponse judicieuse. Il est urgent de développer leur complémentarité.

Une étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées, sur l'avenir des transports à l'horizon 2050, montre cette nécessité de soutenir cette complémentarité. Cette étude, dont les résultats sont parus en mars 2006, fait apparaître en effet, dans tous les scénarios, que le report vers les modes autres que la route sera faible.

Malgré une amélioration significative des réseaux de transports collectifs, le véhicule particulier resterait le mode de déplacement largement privilégié.

Concernant les véhicules particuliers, une simulation a montré que l'augmentation de 50 % du coût des carburants entraînerait une baisse de seulement 6,4% du trafic.

Pour ce qui concerne le fret, une croissance significative du trafic ferroviaire et fluvial de 28 % ne diminuerait que de 4,5 % le transport routier, à cette époque.

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées conclut donc que force est de constater que ces modes de transport n'apporteraient une offre alternative à la route que pour une part limitée de la demande globale de déplacements.

Au-delà des discours convenus, aujourd'hui, il apparaît ainsi clairement qu'il faut également poursuivre nos efforts pour développer le maillage du réseau routier francilien, et en particulier de l'A104.

Merci.

(Applaudissements et sifflets).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci, Monsieur DEVERGIES. Le Maître d'Ouvrage, aussi brièvement que possible.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ceux qui nous suivent depuis un certain nombre de soirs ont entendu dans ma bouche à peu près les mêmes termes que les exposés de ce soir, sur le développement du fluvial et du ferré. Donc je ne vais pas les reprendre.

Ce sont effectivement des hypothèses que nous avons prises en compte. On a vu tout à l'heure sur un tableau repris par l'expert, M. BAANDERS, une certaine croissance du trafic automobile des véhicules légers. Par contre, concernant le trafic poids lourds, la prise en compte de ces hypothèses fait que le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds dans la région Île-de-France en 2020 est prévu comme étant le même que celui de 2003.

Ceci étant, nous n'avons pas une baisse de ce trafic, parce qu'il faut ramener les chiffres et les comparer. Le trafic de marchandises en région Île-de-France, c'est 365 millions de tonnes par an. On a vu dans les courbes du fluvial que même si cela était multiplié par 4 ou par 10, on oscillait entre une quinzaine de millions de tonnes et une quarantaine de millions de tonnes. Et concernant le développement des autoroutes ferroviaires, il a bien été dit que pour que les entreprises les utilisent, il fallait que ce soit sur des distances de 600 ou 700 kilomètres, alors que pour le trafic des poids lourds : 80 % des poids lourds font un trajet inférieur à 150 kilomètres.

Voilà l'ensemble des hypothèses que nous avons prises en compte et qui nous ont conduits au résultat de notre étude.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci, Monsieur DEBARLE.

Dans la salle : M DEVERGIES vient d'intervenir sur la complémentarité entre les moyens de transports alors que dans les publications de la CCI, il annonce qu'il est favorable au tracé rouge. Il doit assumer !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Attendez, Monsieur ! Monsieur DEVERGIES n'a pas parlé de tracé. Si l'avait fait, je lui aurais dit qu'il était hors sujet.

(brouhaha et altercation verbale)

Peut-on parler un peu de voyageurs, maintenant ? C'est un sujet important, que vous réclamez depuis longtemps.

On commence par le représentant du STIF, Monsieur Olivier NALIN, qui va nous parler de la problématique des transports en commun en Île-de-France.

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA :

Juste une petite remarque à Monsieur DEVERGIES au sujet du sondage, suite à un vécu personnel, de personnes de ma famille qui ont subi le questionnaire téléphonique dont il nous a exposé les résultats avec des chiffres très éloquentes et favorables à l'autoroute.

Je peux vous dire que le questionnaire était composé de questions très insidieuses, avec des gens qui poussaient la personne interrogée dans la réponse souhaitée. Je peux vous dire que de nombreuses personnes ont été scandalisées par cette façon de faire.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEVERGIES, vous avez un droit de réponse.

M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI VERSAILLES, VAL D'OISE/YVELINES :

Il faut quand même voir les choses avec un peu d'objectivité.

Nous avons fait appel à un organisme reconnu qui, suivant les méthodes classiques, a fait ce sondage. Si les résultats ne vous satisfont pas, nous sommes désolés. Nous apporterons à la CPDP des choses précises et concrètes. Monsieur BERGOUGNOUX, vous aurez cela sur votre bureau, dans très peu de temps.

On ne peut pas remettre en cause le travail de gens objectifs, dont c'est le métier !
Merci !

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Peut-on passer aux voyageurs, s'il vous plait ? Monsieur NALIN, vous avez la parole.

M. OLIVIER NALIN, DIRECTEUR DU DEVELOPPEMENT ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET TARIFAIRES, STIF :

Je vous remercie de l'accueil. Je représente le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Monsieur BERGOUGNOUX a souhaité que le Syndicat soit représenté ce soir, pour dire quelques mots sur le transport, et peut-être répondre à vos questions.

Je pense qu'il n'est pas complètement inutile de rappeler un peu ce que nous sommes et ce que nous faisons.

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, c'est l'organisme qui finance l'ensemble des moyens de transport, que ce soit le train, le métro à Paris, les bus, ou les tramways, puisqu'en général ces modes de transport ne sont pas suffisamment financés par ce que payent les usagers. Une part, de l'ordre des deux tiers, est apportée par la collectivité.

Le STIF, depuis quelques mois, est passé sous la responsabilité des collectivités locales, principalement la Région Île-de-France présidée par Jean-Paul HUCHON, chacun des 8 départements d'Île-de-France, dont Paris, ayant au STIF un représentant désigné par son Conseil Général.

Donc l'autorité des transports en Île-de-France, est une responsabilité locale, décentralisée, alors que précédemment, c'était encore l'État qui dominait le Conseil d'Administration du STIF. Il était utile de le rappeler.

Dans la Région Île-de-France, comme l'a dit Monsieur BAANDERS, d'une manière générale, les transports collectifs ont une part assez importante. En réalité, c'est ce qu'il a dit, les choses sont très contrastées entre ce qui concerne le centre (les déplacements au sein de la Ville de Paris et de la proche couronne) ou les échanges entre la banlieue, la grande couronne, et le centre, où les transports collectifs sont dominants.

En revanche, dans le secteur qui nous intéresse, en grande couronne, la part des transports collectifs est beaucoup plus faible. En particulier quand on est en déplacement en rocade (c'est un peu l'orientation du projet de la Francilienne), on a une offre relativement limitée, principalement faite par des bus ou des cars, et le taux d'utilisation des transports collectifs est inférieur à 10 %, contre environ 70 % dans la zone centrale.

Les déplacements banlieue/banlieue en transports collectifs se font souvent en direction radiale, et ils bénéficient des infrastructures radiales historiques, mais leur fonctionnement est largement lié aux trajets entre le centre de l'agglomération et la banlieue.

Je vais vous dire un mot de la manière dont fonctionnent principalement les autobus, autocars, dans votre secteur. Ces transports sont l'initiative du STIF, mais qui travaille avec des entreprises privées, rémunérées actuellement en fonction du nombre de voyageurs transportés.

Sommairement, j'indique des moyennes, un transporteur trouve sa rentabilité quand il transporte dans un bus de l'ordre de 12 à 15 personnes. Donc vous n'avez de transports qu'aux endroits et aux heures où il y a suffisamment de voyageurs.

Les bus de Cergy, qui desservent la Gare de Poissy, s'arrêtent de fonctionner à partir de 21 heures. Au-delà, on ne trouve pas un trafic suffisant pour rentabiliser le transport.

C'est un système que le STIF a l'intention de faire évoluer, pour que l'offre de transport soit plus importante, mais cela ne se fera pas du jour au lendemain. Je pense qu'en matière de transports publics, l'enjeu principal pour le secteur qui nous intéresse est le développement des réseaux de bus.

Comme le disait également l'expert de tout à l'heure, les besoins de transport en grande couronne peuvent rarement être servis par une seule ligne. Les points d'origine et de destination sont nombreux, et vous n'aurez jamais une ligne qui permettra de satisfaire tout le monde. Donc vous avez de nombreuses correspondances, et le transport public est malheureusement rarement une alternative aux déplacements en voiture.

Je voudrais vous présenter un projet important, dans le secteur, que vous connaissez : le projet de la Tangentielle. Il est étudié par le STIF, qui a ce rôle, en amont, de la réalisation des infrastructures et d'en réaliser l'étude.

Je vais vous présenter (il y a des diapositives) le projet du STIF. Ensuite, Monsieur ALLO vous en dira plus, puisqu'il connaît très bien le projet. Je peux vous le présenter, comme peut en parler le STIF, qui est l'organisme chargé de mener ces études.

Au Schéma Directeur, nous avons un projet de Tangentielle Ouest, qui a connu un début de réalisation, avec l'ouverture en 2004 d'un tronçon central : la Grande Ceinture Ouest, qui va de Saint-Germain à Noisy-le-Roi, en passant par Saint-Nom-la-Bretèche, où vous avez une correspondance qui vous permet de rejoindre Saint-Cloud, La Défense, et Saint-Lazare. Cette ligne est relativement peu utilisée, principalement parce qu'elle ne relie pas encore de pôles importants.

Il existe un projet, inscrit au contrat de plan, qui consiste à relier Achères au Nord, à Versailles au sud. La liaison avec Cergy est un peu plus compliquée, puisque les voies ferroviaires n'existent pas et on passe dans un projet un peu plus ambitieux. Donc le contrat de plan est limité au projet entre Achères et Versailles.

Des études plus détaillées, notamment en tenant compte d'une enveloppe financière de l'ordre de 70 millions d'euros au contrat de plan, ont prévu de commencer (notamment parce que cela présente un intérêt important pour de nombreux voyageurs) par relier vers le Nord la gare de Saint-Germain Grande Ceinture à la gare de Saint-Germain RER, en faisant une liaison par le Nord de l'agglomération de Saint-Germain.

Vers le Sud, le projet tel qu'il a été étudié, aboutirait à Saint-Cyr, principalement parce que les liaisons avec lesquelles il offre une correspondance sont à peu près du même niveau que celles de Versailles, mais surtout la raison est que la liaison

jusqu'à Versailles posait des problèmes techniques et de coût qui ont conduit à se limiter à Saint-Cyr.

Sur ce projet, on envisage des fréquences d'un train (on parle plutôt de tram-train puisqu'on sort de l'infrastructure proprement ferroviaire) toutes les 10 minutes.

Puis, une deuxième phase peut être envisagée, elle correspond au projet initial, qui irait jusqu'à Achères. Je ne vous cache pas que l'intérêt économique de cette deuxième phase est moins important, mais pour l'instant c'est toujours une perspective envisagée.

Avec les deux phases du projet, les deux branches, avec chacune une fréquence de desserte de 10 minutes aux heures de pointe, on aurait une desserte très intéressante en section commune, d'un train toutes les 5 minutes.

Avec ce nouveau projet, beaucoup plus important et fonctionnel que la grande ceinture actuelle, on multiplierait par 10 les trafics, on arriverait à un trafic de l'ordre de 18 000 voyageurs par jour, ce qui reste assez modeste pour une ligne de transport public.

Le calendrier possible (je crois que c'était une question) : le STIF envisage de présenter le document contenant les orientations générales du projet, en vue d'un Débat Public, lors de son Conseil d'Administration de juillet, donc c'est relativement proche. Si le Conseil du STIF le décide, les orientations du projet pourraient être adoptées et le projet ferait l'objet d'une publication.

La totalité du coût du projet est inférieure à 300 millions d'euros, donc le STIF n'est pas obligé de le soumettre à un débat CNDP. Mais si une collectivité le souhaite, ou si la CNDP le juge utile, ce projet pourra faire l'objet d'un débat.

Sinon, le coût actuel du projet ne rentrant pas dans l'enveloppe du Contrat de Plan, l'opportunité de son financement devra être rediscutée lors de la préparation du prochain Contrat de Plan, a priori dans les mois qui viennent. Techniquement, il y a une faisabilité du projet, en tout cas de la première phase, d'ici 2010, 2011 ou 2012, c'est-à-dire avant l'horizon de mise en service du prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. Monsieur Daniel ALLO, vous avez la parole.

M. DANIEL ALLO, PRÉSIDENT COLLECTIF GRANDE CEINTURE :

Bonsoir, et merci d'être restés pour m'écouter. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs.

Je suis le Président du Collectif de Grande Ceinture. A ce titre, je représente 14 associations de riverains et d'utilisateurs. Je voudrais compléter un peu l'information que vous avez eue.

La première chose est que tout au long des débats sont revenus des projets ferrés pour les voyageurs. Le premier projet qui existait était une Tangentielle de Cergy à Melun, qui s'appelait « Projet Tangentielle Ouest-Sud » (excusez-moi de faire un peu d'historique, mais sinon on aura du mal à comprendre). Maintenant, soyons très clairs, ce projet n'existe plus : il a été découpé en Tangentielle Ouest d'une part, et Tangentielle Sud d'autre part.

Ce soir, nous avons uniquement évoqué la Tangentielle Ouest, la ligne GCO (je vais être un peu ironique), a été inaugurée avec éclat en décembre 2004. Avec éclat, parce que tout le monde était là ! C'est même la seule fois où j'ai vu le train rempli. Au dire des discours officiels, cela constituait le premier tronçon de la Tangentielle Ouest. Il y avait des violons, comme dans tous les discours.

Il y a normalement une présentation sur laquelle j'avais fait figurer un tout petit tronçon sur une grande carte. En fait, c'est simplement une ligne qui va de Saint-Germain Grande Ceinture (tout près de la forêt) à Noisy-le-Roi, avec une rupture de charge pour Paris, à Saint-Nom-la-Bretèche, comme on vous l'a expliqué tout à l'heure.

Ce tronçon, cette ligne, plus personne ne revendique la paternité de l'avoir ouverte ! Elle va de nulle part à ailleurs.

(Applaudissements).

C'est tellement simple qu'il n'y a que 1 700 voyageurs par jour, et là nous sommes bien loin de tous les standards de trains, de tramways, ou de bus ! Elle ne dessert personne ! Il y a un problème tarifaire avec le STIF, et aussi un problème d'ascenseur, si bien que les gens à mobilité réduite ne peuvent pas l'emprunter pour aller à Paris. Donc, débat terminé !

Simplement, je tiens à signaler que nous, collectivités (puisqu'on nous a rappelé que nous financions) avons dépensé 90 millions pour ce tronçon, que le déficit aujourd'hui est de 9 millions d'euros par an ! Il faut le savoir. Quand le Collectif a vu cela (nous sommes attachés au développement des transports en commun dans cette banlieue, et surtout en rocade), nous avons joué un rôle incitateur et développé des études, et travaillé en parfaite collaboration avec les élus, les cabinets d'ingénierie commandés par le STIF.

Aujourd'hui, tout le monde est d'accord. Premièrement, nous avons de bonnes études. Deuxièmement, il faut prolonger cette ligne.

Il ne peut pas y avoir d'autre issue que la prolongation. Sinon, ce sont 9 millions d'euros fichus en l'air, par an. Je ne vais pas faire de statistiques sur l'augmentation ou la diminution du nombre de voyageurs.

Aujourd'hui, on trouve la cohérence du fonctionnement avec cette prolongation. Il y a 3 interconnexions possibles : 1- avec le RER A à Saint-Germain, pour le premier tronçon ; 2- à Saint-Nom-la-Bretèche et 3- à Saint Cyr, ce qui cette fois-ci amènerait des voyageurs tant vers Saint Quentin que vers Versailles. Mais, avec une rupture de charge (et nous savons tous que ce n'est pas le moyen idéal), nous perdons des voyageurs et il y a une rupture du service.

Néanmoins, ce prolongement constitue la seule issue honorable pour sauver un projet qui pourrait vraiment devenir un scandaleux exemple de gaspillage de fonds publics, si la ligne devait rester en l'état.

Tout à l'heure, j'ai entendu de ferventes réflexions ; j'y reviendrai plus tard, mais il nous appartient aussi, à nous, de faire bouger les choses.

Où en sont les études du STIF, auxquelles je souscris complètement ? Elles ont été absolument remarquables. Le mode de transport qui aurait été choisi, qui serait choisi, qui sera présenté au Conseil d'Administration le 5 juillet prochain, c'est le tram-train, dont je ne vais pas énumérer toutes les vertus. Sachez simplement qu'il fonctionne comme un tramway en ville, et comme un train sur les voies ferrées. Il est nettement moins onéreux (- 30 %), il y a des possibilités d'accélération et de décélération, une proximité des dessertes. Je suis un convaincu. Ce projet a été retenu, après de multiples études. Et nous sommes d'accord.

Sur la carte qui vous est présentée, j'ai fait figurer 3 urgences.

La première urgence est l'extension de la ligne de Noisy (souvenez-vous, Noisy, c'est le « ailleurs » de la GCO), vers Saint-Cyr. Simplement parce qu'on capte tous les flux, on peut drainer l'ensemble des voyageurs, vers un bassin d'emploi qui, je le répète est d'environ 100 000 emplois à Saint Quentin, mais aussi des Universités. Cela manque cruellement. Aussi, c'est enfin un raccordement vers Versailles, et une possibilité de prolongement ensuite (on n'en a pas parlé) par une ligne de bus, en site propre dans un premier temps et de tram-train dans un deuxième temps, vers la création du pôle de compétitivité à Versailles. Je vous donne les chiffres que m'a donnés l'adjoint au maire. C'est environ 15 000 personnes et 10 000 emplois. Quand on regarde le nombre de déplacements par jour, qu'on nous a cités, même si on n'est pas d'accord, nous voyons tout de suite qu'il y a là une captation de trafic extrêmement importante.

La seconde urgence est vers le RER A à Saint-Germain. C'est une urgence parce que c'est aussi le chemin d'Achères, sur laquelle je vais revenir. Là aussi, c'est le seul moyen de désengorger l'automobile, par rapport au ferroviaire. Un tram-train arriverait pratiquement près du château, donc avec une connexion extrêmement rapide vers le RER mais aussi amènerait des milliers de lycéens pratiquement aux portes des lycées.

L'ensemble de ces deux projets, urgence 1 et urgence 2, coûterait 108 millions d'euros.

L'urgence 3, pour nous et dans le cas de cette conférence sur la multimodalité, c'est le développement vers Achères, Achères Ville étant raccordée à Poissy.

Cette solution ne serait pas extrêmement heureuse, parce que pour aller à Cergy, il faudrait changer à Achères Ville, prendre le RER, etc. Mais c'est au moins une solution. Aujourd'hui, il n'y en a aucune.

J'ai fait, malheureusement, personnellement, le test, aussi. J'ai essayé d'aller de Saint-Germain-en-Laye jusqu'à Saint Quentin, et il m'a fallu 1 heure 25. Plus Cergy, on avoisine 2 heures, 2 heures et quart. Là, nous pourrions relier en à peu près 30,

35 minutes Achères à Saint-Cyr, avec des trafics express ou du cabotage. Donc vous voyez que tout ceci est ou plutôt était extrêmement encourageant.

Vous voyez aussi sur cette carte que le développement des transports en commun n'a pas grand chose à voir avec tous les projets de tracés d'autoroutes. C'est complètement à côté. Donc, ce sont deux projets qui ne sont pas concurrents, ils sont complémentaires, dans le sens où l'un s'adresse aux trajets routiers ; et l'autre à un transport de voyageurs sur une rocade, dans une perspective qui est le développement d'un trafic banlieue à banlieue, qui n'existe pas. C'est le néant.

J'ai écouté aussi tous nos édiles, qui sont très fiers de leur département et disent que les Yvelines sont un département technologique, donc j'y suis allé de la vitrine technologique, des transports collectifs modernes. Ceci dit, le tram-train est un projet qui pourrait, de banlieue à banlieue, rejoindre nos deux pôles, Cergy et Saint Quentin.

Tous ces projets ne sont pas nouveaux, ils figuraient déjà dans le Plan DELOUVRIER dans les années 1960. La personne qui avait dessiné les créations des villes nouvelles avait très bien vu qu'en plus, il fallait les rejoindre.

Aujourd'hui, cette ligne serait uniquement « voyageurs ». Pendant longtemps, il y a eu le débat avec le fret. Aujourd'hui, le STIF et RFF ont reconnu qu'il ne devait pas passer sur cette ligne, et ils veulent simplement s'assurer d'une possibilité, à terme, de compatibilité.

Toutes les diapositives que je vous ai présentées synthétisent les objectifs fonctionnels de la Tangentielle. Quand on reprend les objectifs de la Francilienne, vous voyez que ce sont pratiquement les mêmes ! Entre les pôles de développement, les villes, les tracés, les circulations impossibles, etc.

Je voudrais insister sur une chose. J'ai beaucoup écouté toutes les prévisions de trafic. J'ai bien écouté aussi que d'un côté, on retire du trafic, et d'un autre, on additionne du trafic. Je suis allé voir chaque maire de chaque ville, pour voir avec eux quels étaient les projets. Je peux vous assurer que tant les prévisions de trafic de 18 000 voyageurs par jour du STIF, Maître d'Ouvrage, sont extrêmement pessimistes, parce que les mairies foisonnent de projets de développement d'emplois tertiaires, tout au long d'une ligne de tram-train, et cela doit être signalé.

Que nous manque-t-il ? Une décision, maintenant. Pourquoi maintenant ? Monsieur OUTREMAN et Monsieur BLOT, tout à l'heure, ont pris la parole pour dire « les dernières rumeurs, etc. ». C'est vrai, malheureusement. Ce projet qui fait l'unanimité des élus, des associations, du STIF, à ma connaissance aujourd'hui, ne verra sans doute jamais le jour. Donc arrêtons de parler de projets de substitution du ferroviaire par rapport à la route ou l'autoroute ; c'est une décision qui appartient à nos Élus, qu'ils ne veulent pas prendre, parce que ne pas prendre de décisions est la décision la plus facile !

Ce projet coûte 108 millions d'euros, donc 58 millions supplémentaires par rapport au Contrat de Plan. C'est inadmissible ! 9 millions de déficit, par rapport à 108 millions, c'est 12 ans de fonctionnement. Je vous parie que dans 12 ans, le train

GCO avec 1 700 voyageurs par jour fonctionnera toujours avec 9 millions de déficit par an !

Donc je m'insurge.

Je vois les Maires, mais vous aussi, si vous voyez vos élus, c'est à chacun d'entre nous de dire que l'on préfère le transport par voie ferrée. Ils en ont les moyens, alors qu'ils votent, et dans le bon sens, avant septembre !

(Applaudissements).

Entre Tangentielle et Francilienne, pour moi, il y a beaucoup d'objectifs en commun (presque tous). Les tracés sont complémentaires. Enfin, jamais, un tram-train ne pourra prendre en charge les 8 000 camions par jour (peut-être plus, avec le développement du port autonome). Soyons clairs, pour développer la ville et pour la qualité de la vie aussi, le meilleur gain est de rapprocher les emplois des habitats. Donc pour moi les deux projets ne sont pas antinomiques mais complémentaires (comme le sont d'autres points) mais les voies traditionnelles sont saturées et la demande va s'aggraver. Il faut réagir, en édifiant des projets structurants, gages de développement et de qualité de la vie.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur, vous souhaitez intervenir ?

M. DANIEL LOUVET, MAIRE ADJOINT D'ORGEVAL :

Concernant la liaison à Saint-Germain-en-Laye, entre la Gare de Grande Ceinture et la Gare RER, cette voie existait puisque, avant, je l'ai connue, les « vapeurs » passaient. On en a gentiment comblé une grande partie, dans les années 70, et maintenant on va la recréer. On a des gens, je pense, dans les établissements publics, qui ont bien réfléchi à cette époque-là. Et on va faire encore la même bêtise !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur ROL-TANGUY, vous souhaitez répondre ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Monsieur ALLO a voulu faire un peu d'histoire, alors je voudrais qu'il fasse l'histoire jusqu'au bout. Dans le Contrat de Plan actuel, ce qui a été ouvert l'a été sans financement de l'État, qui n'a pas voulu financer dans ces conditions. C'est pourquoi le financement a été strictement régional et local.

Deuxième point : naturellement, ce qui est un jour déclaré d'utilité publique peut être modifié demain par de nouveaux projets, c'est normal. Mais la vérité historique doit être faite. Il y a aujourd'hui un projet, déclaré d'utilité publique, qui prévoit la réouverture de la grande ceinture, puisque ces emprises ont toujours existé,

d'Achères à Versailles. Son utilité publique est fondée sur une double utilisation : fret et voyageurs. C'est ce qui en faisait effectivement la rentabilité économique.

On peut peut-être, demain, changer ce projet déclaré d'utilité publique, mais l'histoire voudra qu'aujourd'hui on a un projet qui ne prévoit pas de fret (on l'a entendu deux fois) alors que je pense que c'est contraire à tous les débats que l'on a eus jusqu'à présent, sur ces questions d'intermodalité.

Cette grande ceinture, comme toute la grande ceinture en Île-de-France, doit être accessible au trafic de voyageurs et de fret. Je pense que Monsieur ALLO peut dire ce qu'il veut, mais il ne peut pas y avoir d'accord sur ce sujet ; en tout cas, tant qu'il n'y aura pas eu de nouvelle enquête d'utilité publique qui permettra à un nouveau projet de déclarer que ce projet est inaccessible au fret.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je crois que nous allons arrêter là cette réunion, mais je voudrais très brièvement introduire la réunion du 19 juin, au cours de laquelle je souhaiterais que l'on aborde prioritairement la question des tracés qui n'a pas pu, évidemment, être abordée avec suffisamment de profondeur aujourd'hui.

Sur la question des tracés, j'ai dit déjà plusieurs fois que le moment était venu que l'imagination prenne un peu le pouvoir. Nous avons eu un certain nombre de propositions, qui ont été chiffrées, évaluées, discutées. Nous sommes maintenant dans une situation où il convient d'examiner s'il n'y a pas d'autres hypothèses à étudier.

Nous avons déjà reçu 5 ou 6 propositions, que le Maître d'Ouvrage s'est engagé à chiffrer et je crois qu'il a déjà commencé largement. Je suis prêt à accueillir d'autres propositions, dans les jours qui viennent. L'e-mail de la Commission Particulière est à votre disposition pour faire des propositions. Pour vous aider à y réfléchir, on vous a distribué à l'entrée un papier qui s'appelle « Estimations » et dans lequel le Maître d'Ouvrage a chiffré, tronçon par tronçon le coût des différentes hypothèses considérées. On vous a donné des coûts unitaires, et d'autres éléments de comparaison.

Vous pouvez l'utiliser pour étoffer vos réflexions, sachant, bien entendu, que si vous soumettez au Débat Public un projet à 4 milliards d'euros, il y a peu de chances que le Ministre le retienne. Il faut rester dans le domaine du raisonnable. Vous avez tous les éléments pour travailler.

Donc, envoyez vos propositions, si vous en avez. Nous en avons déjà reçues. Le 19 juin, nous allons en discuter, nous traiterons également le thème des financements.

Merci à tous ceux qui sont restés avec nous jusqu'à maintenant. Bonne fin de soirée, et à bientôt !

La séance est levée à 0 H20

