

Réseau de transport et développement économique

Commission particulière du débat public A12

Ont participé à la réunion du débat public :

Gilbert CARRERE, président de la Commission particulière du débat public A12

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Elizabeth PELEKHINE, membre de la Commission particulière du débat public A12

Yves LALIN, Direction départementale de l'Équipement des Yvelines (DDE)

Michel LABROUSSE, directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines

Bjorn DESMET, Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF)

François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacement DREIF

Michel FEVE, président de la Commission transport, CESR Ile de France

Bernard QUETIER, président de l'ARDIES 78 et membre du groupe A12

Nicolas DELATTRE, agriculteur aux Essarts le Roi, représentant Monsieur HILLAIRET, président de la Chambre d'agriculture

Monsieur VINCENT, Direction régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France

Céline CARPENTIER

Anne-Sophie METRO

Yves FOUCHET, président de la délégation des Yvelines de la CCI Versailles, Val d'Oise-Yvelines

Robert DELOROZOY, président de la commission du développement économique du parc naturel régional

Pierre LEPELIER, représentant des présidents de l'entreprise Fixel

Daniel JOUANNEAU? élu de « Mesnil Autrement »

Madame PELLETIER

Monsieur GIRARDON, Groupe Valeo, responsable du syndicat CGT, secrétaire du Comité d'Entreprise de Valeo, secrétaire du Comité d'Entreprise Européen de Valeo

Monsieur CHAPATTE, 1^{er} adjoint au maire de Maurepas, président de Paris Ouest

Thierry MASNOU, Conseil général des Ponts et chaussées

Monsieur Jean Créno, Maire du Mesnil Saint-Denis

Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le président de la CNDP, (*inaudible*), et vos membres syndiqués que vous nous présenterez tout à l'heure, bienvenue dans cette salle des sports Guy Lefébure. C'est la seconde fois qu'un débat public est organisé dans cette salle sur l'éventuel prolongement de l'A12, et qui a pour thème ce soir : « Le réseau de transport et le développement économique ».

Comme je l'ai dit lors de la première réunion à ce même endroit, le Mesnil Saint-Denis est concerné par tous les enjeux. L'avenir nous inquiète grandement puisque tous les tracés touchent plus ou moins le Mesnil Saint-Denis, son environnement, c'est-à-dire l'ensemble du territoire communal.

Le développement économique fait partie de nos soucis, aussi bien la vie commerciale, les zones d'activités, la riche plaine agricole, l'environnement bien entendu, sans oublier le facteur humain qui est au cœur de toutes nos préoccupations et au cœur de tous les débats.

Il y a également l'économie de proximité développée par le Parc Naturel Régional, un sujet qui sera traité tout à l'heure par Monsieur (*inaudible*), président de la Commission Vie Economique et président du (*inaudible*).

Comme lors de la précédente réunion, je souhaite un débat serein, en évitant apostrophes personnelles, impulsivités inutiles, le respect des uns et des autres devant être privilégié pour un bon déroulement de la séance, ce que je souhaite (*inaudible*). Monsieur le président. Je confie le micro.

Gilbert CARRERE, Président de la Commission particulière du débat public A12

Merci Monsieur le Maire. Merci de votre accueil.

(*Applaudissements*)

Et merci d'avoir rappelé tout de suite tout ou partie, en tout cas une partie des règles du jeu du débat public : naturellement le respect des uns et des autres, le souci de laisser chacun autant qu'il le peut – et que la Commission le peut – s'exprimer. (*inaudible*) de nos interventions réciproques, et cette transparence édictée par le souci d'éclairer chaque fois et si possible d'une façon nouvelle différente les éléments de débat.

Le second principe, faut-il le rappeler, c'est le principe d'équivalence. Ici chacun vaut chacun, ou chacune vaut chacun, comme vous voudrez, dans l'expression de ses opinions. Toutes les questions, comme vous le rappeliez, Monsieur le Maire, elles sont exprimées dans le souci du respect et de correction, elles sont exprimées sous la houlette de la condition du débat public, dont j'ai à peine besoin de rappeler qu'elle ne prend pas position. Elle est chargée d'animer le débat, d'aller jusqu'aux questions qu'on ne voudrait pas ou qu'on ne pourrait pas ou qu'on n'imaginerait pas devoir poser, d'amener chacun et d'abord le maître d'ouvrage à pousser ses réflexions, à répondre aux questions posées. Chacun – encore une fois – est maître de son opinion et au nom du débat, nous essayons de voir sous quelle facette (*inaudible*) un peu différente, les sujets que nous avons en tête se présentent, en sachant les impatiences des uns et des autres, en sachant aussi que si ce débat arrive à son terme comme il convient – nous ne dirons pas « Il a réussi », ça n'a pas de sens. Nous dirons simplement « un débat complet », débat duquel seront apparues les dominantes

– je dis bien « les dominantes – des opinions exprimées et ceci pour permettre à l'autorité qui aura à décider de le faire vraiment en toute connaissance de la cause, de la cause soutenue par les uns et les autres, avec les arguments les plus appropriés et de la manière que chacun voit de son côté.

Je voudrais ce soir excuser un de nos collègues, Francis Beausire qui est retenu à Dijon par une réunion universitaire, de haut niveau d'après ce que je comprends. Et puis si vous voulez bien, je voudrais aussi dire deux mots d'un sujet qui nous intéresse qui concerne des études complémentaires.

Vous savez, vous vous souvenez tout au moins, tout au moins ceux qui sont des fidèles du débat – on verra tout à l'heure dans quelle proportion ils sont ici – que la Commission nationale de débat public admet qu'en complément du dossier du maître d'ouvrage – ou même en contestation du dossier du maître d'ouvrage – puissent être préconisées, autorisées et réalisées ce que nous appelons des études complémentaires ou ce que certains appellent des contre-expertises, à la manière dont vont le faire d'autres pays, notamment au Québec.

Nous étions, nous sommes toujours sur deux hypothèses d'études, même plus que des hypothèses. L'une et l'autre ont été admises par le président de la Commission nationale. La Première concerne les prévisions de trafic. Etude complémentaire destinée à aller au-delà – ou aller contre, je ne sais pas ce qu'il faut dire d'ailleurs – des prévisions faites par le maître d'ouvrage.

Deuxième étude sur les conséquences du caractère social, humain, économique du projet tel qu'il est soutenu par le maître d'ouvrage. Il se trouve que les deux études complémentaires ayant été admises par la Commission nationale, nous avons découvert que le responsable de l'étude retenue pour la première se trouvait en quelque sorte déjà en charge d'une recherche sur un sujet qui touche la nationale 10. Et par conséquent la Commission particulière et la Commission nationale à la suite ont considéré que le fait de confier à ce Cabinet Conseil cette étude-là n'aurait pas permis d'avoir des résultats équitables, sincères, objectifs. Et par conséquent nous avons renoncé à présenter cette étude complémentaire telle qu'elle était présentée.

Mais comme le sujet reste d'actualité et garde son importance, et si les responsables, les auteurs de la demande en sont d'accord – c'est ce que nous verrons demain – notre suggestion est celle-ci : elle consiste à organiser une réunion spéciale d'un certain nombre d'experts, y compris ceux qu'aura choisi l'auteur de la demande d'étude complémentaire. Experts qui viendront du ministère de l'Équipement, qui viendront aussi d'ailleurs. Et devant le public, pendant le temps qu'il faudra, de débattre de ces prévisions de trafic de façon à aller aussi loin que possible dans le sujet, sauf d'ailleurs à arriver à la conclusion proche, ou lointaine, ou éloignée, de celle du maître d'ouvrage. Ceci, nous le verrons. Voilà la première proposition que nous faisons et elle sera réglée très vite après que nous ayons eu demain une consultation avec celui ou ceux qui ont demandé cette étude complémentaire.

La deuxième, qui elle va être confirmée et va être conduite, concerne les conséquences économiques, sociales, humaines, en termes de santé compris, du projet d'autoroute A12. Cette étude-là a été admise. Elle sera conduite jusqu'au bout et dans la dernière ou l'avant-dernière réunion que nous aurons, c'est-à-dire sans doute le 8 juin, nous en rendrons compte publiquement. Elle figurera ensuite parmi les documents importants – comme d'ailleurs les conclusions de la première, de la précédente – qui accompagneront le compte-rendu de la Commission particulière.

Voilà ce que je voulais dire d'entrée de jeu pour que d'abord on voit que le sujet n'est pas oublié, que nous sommes dans des délais restreints pour mener ces études complémentaires, que nous voulons le faire dans des conditions de fiabilité absolue, donc par conséquent sans qu'il puisse y

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
avoir contestation sur l'objectivité du sujet tel qu'il sera rendu. Et puis nous verrons ensuite ce qu'il en sera.

Nous entrons ce soir, effectivement, comme le maire de la commune nous l'a dit tout à l'heure, dans une soirée un peu différente d'objectifs qui concernent les réseaux de transport et évidemment le projet de l'A12, entre autres, tels que nous pourrions les voir dans leurs conséquences économiques. Ceci est évidemment important, donc chacun le voit tout de suite, il s'agit de savoir ce que, à l'horizon de 2020, puisque c'est l'horizon qui a été déjà fixé pour ce débat public, à cet horizon-là, comment on pourra voir, on pourra imaginer, plutôt, d'ores et déjà, ce que seront les développements économiques de cette région, selon que le réseau de transports aura été ou non modernisé, que le projet autoroute A12 aura été ou non accepté, réalisé, etc. C'est un vaste sujet que nous pensons intéressant. Et tout au long de cette soirée, vous pourrez poser des questions. Les membres de la Commission en ont quelques-unes aussi, de leur côté, à poser devant vous, puisque le débat, je le rappelle, se fait non pas seulement devant mais avec vous.

Nous aurons pour nous assister dans cette soirée, à côté du maître d'ouvrage, les personnalités qu'il a choisies, et parmi lesquelles je signale la présence de Monsieur Masnou, du Conseil général des Ponts et chaussées. Le directeur de l'Équipement des Yvelines, naturellement, est ici, et puis Monsieur Labrousse dont vous savez qu'il est le chef des projets, celui qui est non seulement chef de projet mais qui est sous le feu des projecteurs. Il est assisté ici ce soir, de Monsieur Vincent de la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France, de François Bertrand qui est un habitué maintenant de nos soirées, d'Anne-Sophie Métro, et puis nous aurons Monsieur Lalin, de la Direction départementale de l'Équipement et Monsieur Desmet, de la Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt, des mêmes Yvelines. Ceci pour la maîtrise d'ouvrage.

Et puis nous avons pensé à quelques grands témoins qui interviendront dans le cours du débat ! Monsieur Michel Fève, qui est, après une haute fonction dans l'État, président de la Commission des transports du Conseil économique et social régional d'Ile-de-France. Bernard Quétier qui est président de l'ARDIES 78 et Monsieur Nicolas Delattre, qui représente ici Monsieur Christophe Hillairet, président de la Chambre d'Agriculture des Yvelines, ou interdépartementale, pardon.

Voilà un peu avec quelles personnalités nous allons jouer si j'ose dire mais nous aurons aussi, (*inaudible*), Monsieur Yves Fouchet, qui est vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Yvelines-Val d'Oise. Monsieur Claude Delorozoy qui je pense ne va pas tarder à arriver à moins qu'il ne soit déjà là. Pardonnez-moi. Monsieur Delorozoy est président de la Commission Développement économique du Parc naturel régional. Il est président d'honneur de la Chambre de commerce et d'industrie des Yvelines. Nous avons des relations anciennes, que nous allons rafraîchir ce soir, renouveler ce soir, si vous le permettez, Monsieur le président, et que votre concours va être évidemment apprécié sur un certain nombre de points. Monsieur Pierre Leperlier, va intervenir – je vais lui demander – représente les présidents de l'entreprise Fixel. Nous lui demanderons un témoignage. Et puis Monsieur Daniel Jouanneau a demandé à intervenir aussi, nous lui laisserons la parole.

Voilà à peu près les différentes formes d'interventions que nous aurons, pour ce qui est de la table ici, naturellement, vous aurez toute latitude, et j'essaierai – j'essaierai – nous essaierons tous les trois d'être à votre écoute autant que nous le pourrions, à votre regard aussi, parce qu'il arrive que plusieurs mains se lèvent, nous avons du mal à les discerner tout autour. Et d'entrée de jeu, je vais, pour introduire le débat selon l'habitude que nous avons maintenant, je vais demander à Monsieur Labrousse, en quinze minutes, d'engager le sujet. Auparavant, Madame Pelletier, que vous connaissez bien maintenant, aussi bien que moi, me rappelle, parce qu'elle a le souci des trous de mémoire de son président, qu'il est convenu de demander, si ça n'est pas indiscret, sous forme de

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
mains levées, ceux qui sont nouveaux ce soir, dans ce débat public, ou s'il s'agit au contraire d'une relation déjà bien établie. Qui sont les nouveaux dans ce débat ? Merci beaucoup. Ceci nous permet de voir un peu, chaque fois, les diversifications de notre auditoire, et puis vous permettra à vous de vous rappeler, nous souvenir, parmi les intervenants, les nouveaux intervenants, et par conséquent avec les mêmes droits que les autres à prendre la parole.

Monsieur Labrousse, pour le moment, la parole est à vous. Quinze minutes.

Michel LABROUSSE, Directeur adjoint départemental de l'équipement des Yvelines, chef de projet

Merci Monsieur le président.

Mesdames et Messieurs, le thème qui nous réunit ce soir est l'occasion pour le maître d'ouvrage de rappeler que l'infrastructure est au service du territoire. L'introduction choisie ce soir par le maître d'ouvrage vous propose d'échanger sur l'opportunité du projet, parce que nous sommes toujours dans une phase où nous discutons de l'opportunité du projet, au regard du développement économique, en exposant préalablement trois points :

- le premier thème général, qui est de rappeler quels sont les liens et les effets aujourd'hui mesurés d'une autoroute sur le développement économique ;
- ensuite nous rappellerons brièvement les éléments du diagnostic qui ont été faits par le maître d'ouvrage et qui figurent dans son dossier ;
- et enfin dans une troisième partie, nous vous proposerons des pistes pour une réflexion collective sur ce thème.

Quelques rappels généraux ne seront pas inutiles pour dégager trois idées qui émergent aujourd'hui de l'ensemble des bilans qui sont systématiquement réalisés à la suite des grands projets d'infrastructures et également tirés de l'Observatoire particulier qui ont été mis en œuvre par notre ministère, avec d'autres partenaires : les collectivités, les sociétés d'autoroute, pour mesurer les effets environnementaux, les effets économiques sur les territoires traversés par ces projets.

Première idée : une autoroute, mais plus généralement une infrastructure de transport, peut être un déclencheur dans le développement économique. Nous avons exposé lors de la précédente réunion qui était consacrée au trafic, que la structure du trafic qui était attendue sur le prolongement de l'autoroute A12 serait constituée de 25 % de trafic dit interne dans la zone d'étude élargie du projet, et de 25 % de trafic d'échanges entre cette zone et le reste du territoire de l'Ile-de-France et plus généralement le reste du territoire. Des fonctions importantes du projet sont donc destinées au territoire. Il convient donc de les analyser plus précisément.

La deuxième idée, deuxième fait assez général qui ressort des bilans et des observatoires est que certains secteurs d'activité économique bénéficient plus particulièrement, en tout cas c'est visible, mesurable, de manière importante, de l'effet d'une infrastructure. Il s'agit

- du domaine des transports ;
- du domaine de la distribution, on pourrait dire aussi plus généralement du secteur de la production, des biens de production ;
- et aussi du tourisme.

Le tourisme paraît peut-être décalé, mais il ne l'est pas tellement que ça puisque sur notre zone d'étude, il y a la base de loisirs de Saint-Quentin, il y a un certain nombre d'équipements de loisirs, récréatifs, qui ont une importance régionale et qui donc peuvent bénéficier d'une meilleure desserte.

Troisième idée – et j'ai envie de dire « enfin et surtout » - la cohérence du projet, donc ses fonctions, ses effets, ses caractéristiques physiques, cette cohérence avec les projets locaux, les projets territoriaux, est la condition indispensable de l'efficacité d'infrastructures au service du territoire. Tous les projets dont l'évaluation a pu dire qu'ils étaient réussis ont réuni en amont tous les acteurs : le maître d'ouvrage, les élus, les acteurs économiques, pour pouvoir mettre en œuvre des plans d'action cohérents entre eux.

Après ce rapide rappel du retour d'expérience et d'évaluation des effets des grandes infrastructures de transport et des autoroutes en particulier, je voudrais – toujours là en (*inaudible*) introductif – rappeler quelques éléments forts du diagnostic du territoire, réalisés par le maître d'ouvrage et qui ont été développés et présentés dans son dossier.

Tout d'abord ce territoire est constitué de secteurs d'activités très diversifiés : les activités à caractère industriel, les activités à caractère tertiaire, les activités à caractère commercial.

Un trait sans doute aussi du territoire est l'organisation spatiale de ces zones économiques, qui est très marquée par les principes d'organisation de la ville nouvelle dans son périmètre initial, avec le principe d'un pôle central, autour de Saint-Quentin, et de zones d'activité principale et ensuite de zones d'activité secondaire, et puis de tissus économiques plus diffus pour mailler l'ensemble du territoire, mais un principe de fonctionnalisation.

Il ressort aujourd'hui de ce territoire un caractère reconnu de pôle de compétitivité au niveau national et international. C'est bien la raison pour laquelle deux pôles de compétitivité labellisés par le Comité interministériel d'aménagement et de (*inaudible*) des territoires concerne le secteur d'étude. Et tous les acteurs s'accordent également à reconnaître qu'il y a, sur le périmètre, un fort potentiel d'emplois.

La carte qui est projetée actuellement et que vous trouvez dans le dossier du maître d'ouvrage visa simplement à rappeler, à figurer ces grands principes d'organisation spatiale et les grands pôles que j'ai rapidement remis en mémoire.

Quelques chiffres aussi, quelques chiffres-clés. Ce n'est pas exhaustif mais il est bon quand même de comparer la zone au travers de quelques grands critères. Sur la zone d'étude du projet, 66 000 emplois, une population qui croît de 0,5 % par an, un chiffre légèrement supérieur à la moyenne du département. 67 % des actifs ont un emploi. C'est aussi un pourcentage qui est légèrement supérieur à la moyenne départementale, et un taux de chômage de 9,1 % qui malheureusement rejoint la moyenne. Sur le périmètre de l'agglomération de Saint-Quentin qui ne recouvre pas exactement le périmètre d'étude du projet, 86 000 emplois. C'est le deuxième pôle économique de l'ouest parisien derrière La Défense. Le secteur automobile, très fortement implanté, représente 50 établissements, 15 000 emplois. Une dynamique de création d'entreprises : 1 300 entreprises créées en quatre ans, sur la période de référence que nous avons prise, avec un rythme qui varie entre 800 et 1 900 emplois par an.

J'ai extrait cette carte d'un document qui s'intitule « Dynamisme et activité du tissu productif yvelinois » qui a été établi par le Conseil général des Yvelines avec l'INSEE et qui a été présenté et rendu public début 2005. L'ensemble de ce document est d'ailleurs consultable sur le site du

Conseil général. Cette carte représente des sièges d'entreprises, donc un petit peu les localisations des sièges de décision pour des entreprises qui ont une certaine taille. Il est assez intéressant de noter – c'est pour ça que je l'ai retenu – que les communes qui sont en sombre sont d'autant plus sombres que le nombre de sièges est important – cette cartographie permet presque de deviner le tracé de la RN10, depuis Saint-Quentin en Yvelines jusqu'aux sud des Yvelines. C'est une manière de montrer de quelle manière les pôles sont reliés entre eux et où se situent, par cet indicateur, une dynamique de territoire.

Au cours des dernières années, la notion de développement du territoire s'est effacée devant la notion de compétitivité des territoires. Les territoires, les villes, les grands pôles d'emploi se font aujourd'hui concurrence. La desserte par les transports et par les routes en particulier constitue, pour les décideurs, toujours un critère important de choix d'implantation et de développement des activités.

C'est la raison pour laquelle nous retrouvons dans le projet du maître d'ouvrage ce double objectif qui a déjà été présenté au regard d'autres aspects : le premier qui est de réaliser le prolongement de l'autoroute A12 pour contribuer à une meilleure desserte de la zone d'étude et ce deuxième objectif, qui est directement relié au premier, qui est de requalifier la RN10 en boulevard urbain, avec une circulation qui permettrait davantage de déplacements suivant les différents modes : transport en commun, modes doux, marche à pied, pour revitaliser et requalifier les activités et l'urbanisation le long de la RN10.

Après ce rapide diagnostic, en guise de conclusion, quelques pistes pour la réflexion collective à laquelle nous allons, je l'espère, nous livrer ce soir et qui bien évidemment se prolongera dans la vie de ce projet.

Nous suggérons que cela se fasse sur deux questions :

- la première : comment accompagner les opportunités offertes à l'économie par le projet ?
- et la seconde : comment maîtriser la découverte des effets négatifs du projet ?

Accompagner les opportunités. Nous avons identifié trois thèmes qui pourraient être très certainement déclinés. Le premier : accessibilité des zones économiques. Prenons un exemple : l'échangeur, le système d'échange entre le prolongement de l'autoroute A12 et la RD58, dont on parle souvent. Comment peut-il concilier l'objectif d'amélioration de la desserte de la zone industrielle de Trappes-Elancourt avec les problèmes identifiés et dont vous avez déjà parlé ici notamment : la proximité du Mesnil Saint-Denis.

Mutation d'activités. Prenons l'exemple de la ville de Coignières, caractérisée par un tissu commercial ancien et important, et donc pour lequel la pérennité, l'évolution de ce tissu commercial se pose complètement dans le cadre de notre objectif de requalification de la RN10 avec des niveaux de trafic significativement plus faibles.

Troisième interrogation : plus généralement, l'aménagement des zones urbanisées ou à urbaniser. Exemple : la commune de La Verrière pour laquelle la zone des Bécanes et le quartier de la gare constituent des projets qui doivent être regardés de manière très liées, très intimes, avec les projets de la RN10 et du prolongement de l'autoroute A12.

Enfin la maîtrise et la réduction des effets négatifs, nous les mesurons, nous les évaluons aussi.

La coupure et la consommation d'espaces, il en a été question lors des réunions précédentes, pour l'agriculture. Je pense qu'on en reparlera aujourd'hui. Mais plus généralement une coupure et une consommation d'espaces qui se fait sur une parcelle, sur un terrain qui est voué à une production économique, constitue un handicap. Il faut donc que ce soit évalué, mesuré, pour être compensé le plus en amont possible.

La pression foncière, dont on peut dire simplement que c'est un phénomène qui tend, par l'attractivité qui pourrait être reconnue au projet d'augmenter les coûts des terrains à l'acquisition et à la location, et qui pourraient constituer un handicap à la compétitivité des entreprises, quelle que soit leur nature, notamment les petites et moyennes qui voudraient s'implanter sur le territoire.

Et le troisième thème naturellement, c'est la gêne pendant la durée du chantier. Quelle que soit la solution qui pourrait être retenue, la durée du chantier serait importante, elle varie entre quatre ans et huit ans dans l'hypothèse d'une (*inaudible*) transformation sur la RN10. Pendant cette période-là – et ça a déjà été dit dans des réunions précédentes – cela constitue un frein à l'accessibilité au pôle économique et au système de production même des activités économiques.

En conclusion, nous vous proposons – c'est la démarche du maître d'ouvrage – le plus en amont possible, dans le cadre de la discussion sur l'opportunité du projet, d'avoir une vision partagée des objectifs du projet avec les objectifs territoriaux. C'est de cette manière que le projet pourrait être au service du territoire.

J'en ai terminé. Merci de votre attention

Gilbert CARRERE

Merci Monsieur Labrousse de votre intervention liminaire.

Mesdames et Messieurs, si vous voulez bien, nous allons demander à deux personnes leurs témoignages, avant d'en venir à des considérations de caractère général sur le sujet du développement économique.

Deux témoignages qui sont des témoignages à caractère personnel. Je vais demander à chacune des deux personnes d'être brèves si elles le veulent bien. Je demanderai en premier à Monsieur Leperlier, qui est président de la Fixel, s'il veut nous dire son témoignage, très rapidement, son expérience de son entreprise dans cette région. Monsieur Fixel n'est pas là ?

Nous allons demander un deuxième témoignage à Monsieur Girardon, qui a travaillé ou travaille toujours au groupe Valeo, qui est secrétaire de syndicat et qui, dans les cinq minutes que nous lui accordons, si le veut bien, nous dira ce qu'il retient, lui, de son expérience personnelle. Monsieur Girardon, vous avez la parole, brièvement, synthétiquement si vous voulez bien.

(Si Monsieur Fixel arrive, qu'il soit bon de se signaler.)

Monsieur GIRARDON, groupe Valeo

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, bonsoir. Je ne serai pas très long. J'interviens en tant que secrétaire du Comité d'Entreprise Valeo, responsable du syndicat CGT également et également secrétaire du Comité d'Entreprise Européen de Valeo.

Valeo est le premier équipementier français avec 70 000 emplois à travers le monde dont 20 000 en France et 1 000 à La Verrière. La Verrière est une vitrine technologique du Groupe. Les plus grands constructeurs visitent nos installations équipées d'une soufflerie pour les essais climatiques.

Valeo est implanté depuis 1971. Elle était à l'origine Sofica qui est une division de la Société Anonyme française du Ferodo qui s'est implanté sur le site de la Zone Artisanale de (*inaudible*) il y a 35 ans aujourd'hui.

A l'époque 300 salariés, aujourd'hui un millier, avec trois branches d'activité et de directions fonctionnelles décentralisées : la Branche thermique, habitat et climatisation, où je suis, la Branche thermique moteurs et la Branche systèmes (*inaudible*).

Je n'ai pas noté, mais je voudrais dire qu'il y a aussi deux sites de Valeo à Montigny-le-Bretonneux et deux directions de branches également.

De plus, nombre d'entreprises de maintenance, entreprises annexes, prestataires etc., travaillent directement et indirectement pour l'entreprise sur ou près du site de La Verrière. La composition sociale est de forte technologie puisqu'elle est composée de trois directions fonctionnelles et de Recherche et Développement uniquement. Aucune production n'est effectuée sur le site. 80 % sont des ingénieurs et cadres, 20 % des techniciens.

Il est clair que le tracé 2A et 2A' passeraient sur le parking de notre entreprise. Elle serait délocalisée ainsi que le (*inaudible*) de Saint-Quentin en Yvelines, avec toutes les conséquences que cela provoquerait sur l'emploi de La Verrière et de la ville nouvelle.

Le tracé 2D et 2C', comme celui du réaménagement de la RN10 aurait des conséquences néfastes pour la population où bon nombre de salariés y vivent. La Zone d'Activité de la (*inaudible*) est loin d'être en jachère. Les entreprises y cohabitent, des restaurants, hôtels, etc. Il est impensable qu'une population avec ses activités, ses emplois – près de 2 000 dépendant de l'agglomération nouvelle – puissent être sacrifiés, alors que depuis 40 ans un tracé avait été programmé à cet effet par le Vallon du Pommeret.

Le syndicat CGT de l'entreprise s'oppose fermement à ces tracés. Le CE consulté en séance plénière le 25 avril dernier émet un avis totalement défavorable à ces propositions dans l'intérêt des emplois, des salariés et de la population.

Sans (*inaudible*) activité, pour parler au nom de la Direction, son souhait est identique, afin de préserver notre entreprise à la pointe de la technologie dans le domaine de l'équipement automobile. La plus grande partie du personnel habite la ville nouvelle, elle souhaite y conserver son emploi, vivre décemment, sans les nuisances environnementales qu'ils ont déjà en tant que citoyen. Personnellement j'habite à Trappes et j'ai toutes les nuisances depuis 35 ans, 36 ans maintenant que j'habite à Trappes. Donc j'ai doublonné en tant que citoyen de Trappes et en tant qu'employé et salarié du site de La Verrière, qui pour l'instant est sauvegardé mais qui peut être menacé.

Je vous remercie de votre attention.

(*Applaudissements*)

Gilbert CARRERE

Si Monsieur Leperlier n'est toujours pas arrivé – je ne pense pas – je vais demander à Monsieur Chapatte, qui a demandé à intervenir... Il est président du Paris Ouest, sauf erreur, et c'est à ce titre du chef d'entreprise... Il a peut-être des choses à nous dire, s'il le veut bien, synthétiquement. Monsieur Chapatte, allez-y.

Monsieur CHAPATTE, 1^{er} adjoint au maire de Maurepas

Merci Monsieur le président. Je vais me présenter. Je suis président de Paris Ouest dans la Zone d'Activité de Maurepas Coignièrès, sur lequel je dirai quelques mots dans un instant. Et je suis parallèlement premier adjoint au maire de Maurepas.

Je voudrais Monsieur le président vous remercier de nous avoir associés à ce débat, puisque vous m'avez écrit personnellement, vous me permettez de m'exprimer, vous nous avez permis de vous rencontrer. C'est une première puisque c'est la première fois que des représentants d'activité sont associés à un projet d'aménagement dans le secteur.

Quand j'ai posé la question de prendre notre avis sur un certain nombre de projets d'aménagement, en particulier quand j'ai écrit à Monsieur le préfet des Yvelines, on m'a dit que ce n'était pas le moment, que c'était entre les élus. J'intervenais en tant que représentant d'entreprise et pas en tant qu' élu. Donc c'est une première et j'en suis, au nom de l'ensemble des entreprises de (*inaudible*) tout à fait...

C'est quoi Paris Ouest ? C'est environ, probablement plus maintenant, plus de 150 entreprises, sur environ 130 hectares, avec probablement plus de 10 000 emplois – je dois dire que j'ai du mal à les dénombrer. Plus de 10 000 emplois partagés entre des emplois industriels – il y a la société Tissen Krup Matériel France, il y a la société Hachette, il y a une société qui vient de s'installer et qui fabrique des prototypes industriels qui va probablement créer 200 ou 300 emplois sur place. Et il y a à côté de cela quelques bureaux, pas beaucoup, et beaucoup de commerces, en particulier l'hypermarché Auchan qui je crois nous offre plus de 400 emplois permanents.

C'est donc une zone d'emploi extrêmement importante. C'est aussi une zone d'attrait puisque – pour compter cela il suffit de compter le nombre de tickets de caisse à Auchan, tous les jours, c'est facile, on a l'indicateur – il y a en moyenne de l'ordre de 15 000 mouvements sur la zone. Ce sont des gens qui viennent, qui repartent. Ça fait en moyenne 15 000 par jour. Ça paraît énorme mais c'est ainsi. Et donc je voudrais dire aussi que la position que je vais exprimer aujourd'hui, elle a été validée par l'assemblée générale le 29 mars dernier, elle avait fait l'objet de discussions à l'intérieur du Bureau de l'association, et donc ça n'est pas un avis personnel que je vous donne.

Je voudrais dire aussi qu'à ce titre, je suis bien entendu favorable à la croissance économique, au cas où il y aurait des doutes là-dessus, une croissance raisonnée bien entendu, on ne fait pas n'importe quoi, il faut respecter les principes du développement durable en particulier en matière de consommation d'énergie, de consommation des matières premières, consommation des matières tout court d'ailleurs. Bien entendu, mais sans croissance il n'y a pas d'enrichissement du pays, sans croissance le pays perd pied par rapport aux autres pays dans le monde et sans croissance c'est l'appauvrissement et donc la perte d'emploi, donc bien entendu, je suis favorable à la croissance.

Maintenant revenons à ce dossier sur le prolongement de l'A12. Je suis précis dans les termes parce que moi j'ai reçu un dossier et nous avons travaillé sur ce qu'il y a dans le dossier. J'ai vu,

Monsieur le président, que vous aviez déjà commandé des études complémentaires, ce qui prouve que le dossier est incomplet. En particulier le dossier ne prend pas en compte ce que je viens de vous dire sur Paris Ouest. A aucun endroit il apparaît les 15 000 circulations quotidiennes, à aucun endroit il apparaît les 10 000 emplois. Je tiens à le dire. A aucun endroit non plus n'apparaissent les projets de Coignières de créer des nouvelles implantations commerciales. Monsieur Labrousse a cité la zone des Bécanes, je ne suis pas sûr qu'on dise dans le dossier : « L'impact de la zone des Bécanes quand elle sera créée, en termes d'emploi et de circulation », et c'est bien dommage.

Dans ce dossier, on nous présente la prolongation de l'A12 comme la panacée universelle pour régler les problèmes des riverains de la Nationale 10. J'ai entendu, vous-même aussi, dans les précédentes conférences, des bilans, aux représentants politiques, dire : « (*inaudible*) l'A12 (*inaudible*) pour nous débarrasser de la circulation de la RN10 ». Ce n'est pas ce qui écrit dans le dossier. Dans le dossier, il est écrit, page 35, très précisément que « L'utilité, l'usage de ce prolongement de l'A12 », que ce soit d'ailleurs par (*inaudible*) ou autre chose « (*inaudible*) de 30 % de la circulation future, c'est-à-dire à l'horizon 2020 ». Moi quand je compte, 100 % moins 30 %, restent 70 % de la circulation future, sur la Nationale 10, c'est-à-dire 80 % de la circulation actuelle, et cette circulation actuelle, c'est celle de la desserte, c'est-à-dire des gens qui viennent de Paris à l'extérieur et qui habitent ou qui viennent travailler dans cet endroit, ou qui viennent de Rambouillet, et les personnes qui habitent ou travaillent à l'intérieur de cette grande conurbation et qui veulent circuler à l'intérieur, comme d'ailleurs l'a dit tout à l'heure Monsieur Labrousse. Moi je n'utiliserai pas de grands termes de boulevard urbain ou autre, parce que je crois que chacun donne une définition soi-même, qui n'est pas toujours la même. Je considère donc, nous considérons donc que cette déviation, cette prolongation de l'A12 ne règle absolument pas une nécessité absolue immédiate qui est d'améliorer la desserte de cette conurbation qui va en venant de Paris (*inaudible*).

(*Applaudissements*)

Il y a une urgence absolue à traiter la Route Nationale 10, à l'aménager, pour protéger les riverains qui sont pris en otage – je vais le dire dans un instant –, à la sécuriser. Il y a encore des accidents mortels, et ce n'est pas la déviation (*inaudible*) par où qu'elle passe, qui règlera ces problèmes. Donc il y a une urgence absolue, c'est d'aménager la Route Nationale 10 quoi qu'il arrive en prolongation de l'autoroute A12.

Je voudrais dire quand même que quand je lis dans la presse : « A12 par le progrès sinon aucun aménagement de la Nationale 10 », je trouve ça parfaitement déplacé. C'est prendre les riverains, que ce soient les habitants ou les entreprises riveraines de la Nationale 10 en otage. Et quand j'entends dans les précédentes conférences qu'on s'oriente vers une densification du croissant Saint-Quentin en Yvelines (*inaudible*). Quand on s'oriente vers une densification pour faire face au besoin de logements – je le dis, c'est à titre personnel, je n'ai pas vérifié que tous les chefs d'entreprises de Paris Ouest étaient d'accord avec moi là-dessus – je ne me prononcerais jamais pour le déclassement d'un site protégé parce que nous en avons besoin.

(*Applaudissements*)

Donc je suis complètement contre.

Gilbert CARRIERE

Nous ne quittons pas, si vous voulez bien, le sujet qui est celui des éléments, des conditions, notamment en matière de *(inaudible)* du développement économique. C'est peut-être pour ça, je vais demander à Monsieur *(inaudible)*, s'il le veut bien, de nous dire en quelques mots les positions de son groupe.

Bernard QUETIER, président de l'ARDIES 78

Merci président.

Je n'insisterai pas sur la corrélation précise entre l'investissement public en matière de transport et la création de richesse, conséquence du développement économique. D'ailleurs si la CPDP souhaite de telles informations, l'application par la DDE des méthodes d'évaluation de localisation de cette richesse décrites dans l'annexe 2 de la circulaire ministérielle du 24 mars 2004 aurait *(inaudible)*. *(inaudible)* Monsieur Labrousse.)

L'ARDIES souhaite que la pondération des enjeux du projet puisse être un des éléments essentiels du débat public. Je pense à tous les enjeux envisagés dans le cadre d'un développement durable – comme disait Monsieur Chapatte, enjeux environnementaux, enjeux sociologiques et enjeux économiques, même si dans le cadre du débat de ce soir, je n'analyserai que ces derniers.

Quelles sont en effet les priorités d'une entreprise installée depuis plusieurs années dans la zone d'étude ou la zone d'étude élargie de ce projet, projet annoncé depuis des dizaines d'années : le prolongement de l'A12. Parmi les préoccupations que j'ai recueillies, j'en retiendrai seulement trois ce soir que je classerai par ordre inverse des citations les plus nombreuses.

Premièrement : le projet à réaliser doit coûter le moins cher possible, sinon l'Etat ne pourra jamais le financer. Les entreprises sont convaincues que quel que soit le nombre de véhicules à l'heure de pointe du soir, à l'horizon 2020, la part, *(inaudible)* dans l'instant, de la circulation actuelle sur la RN10, transférée aujourd'hui sur l'autoroute justifie parfaitement le taux de rentabilité économique interne des projets d'infrastructure tels qu'ils sont définis dans la circulaire que je citais précédemment, surtout si l'Etat, dans cette affaire, retient le tracé le moins onéreux.

Le projet à réaliser doit être le plus cohérent possible avec les attentes des entreprises. Certes les entreprises ne sont pas toutes localisées autour de Paris Ouest, mais ce que demandent les entreprises que j'ai rencontrées, c'est « une circulation fluide sur une voirie primaire et sur les voiries secondaires, une desserte efficace des Zones d'Activité et des gares, une sécurité routière améliorée pour leur personnel en déplacements professionnels ou en trajets domicile-travail ».

De ce point de vue, un simple aménagement de la RN10 en VRU – je crois que c'est bien comme ça qu'on dit –, Voirie Rapide Urbaine, n'est pas acceptable. Vous avez certainement noté que je n'ai pas employé le terme « requalification » que je réserve à l'aménagement d'un boulevard urbain après construction de l'autoroute.

La priorité des priorités c'est le délai de réalisation. L'horizon de mise en service annoncé par le maître d'ouvrage, rappelé tout à l'heure par le préfet Carrère, 2020, est inacceptable pour les entreprises. Après des années d'attente, l'ouverture d'un débat public leur avait fait espérer une issue rapide à leurs problèmes quotidiens. Alors vous pensez ! 14 années de plus à attendre !

Ces délais de réflexion, d'étude, de concertation, empilés les uns sur les autres, ne sont vraiment pas compatibles avec la nécessaire compétitivité des mondes économiques soumis à la concurrence nationale, européenne et même mondiale.

Les infrastructures de transport existantes ou absentes créent une nouvelle compétitivité, dont parlait tout à l'heure Monsieur Labrousse, la compétitivité des territoires.

Si on ne réalise pas le prolongement de l'A12 dans un délai que les entreprises estiment raisonnables, trois à quatre ans, combien d'entreprises, asphyxiées, découragées, décideront-elles de se localiser ? Des locaux vides actuellement, à Trappes, à La Verrière, ne seront pas réhabilités ni réoccupés. D'autres se videront. Le président Fouchet tout à l'heure vous parlera d'une perte de 4 000 emplois en ville nouvelle entre 2001 et 2004. A ce rythme-là, combien d'emplois seront encore perdus d'ici 2020 ? 12 000 ? 15 000 ?

Président d'une association d'aide au reclassement de cadres chômeurs en ville nouvelle, je connais bien les situations douloureuses créées par les fermetures totales ou partielles de sites. La réalisation rapide de l'autoroute A12 représenterait pour la zone d'étude une aide indirecte de l'Etat à la pérennisation des emplois, donc à la lutte contre le chômage.

Et je n'ai pas parlé des 5 400 logements que la ville nouvelle prévoit de construire dans les six prochaines années. Leurs habitants auront-ils un emploi localement ou à l'extérieur ? Quoi qu'il en soit, c'est une population supplémentaire à prendre en compte dans les calculs et les estimations.

L'urgence de la réalisation est bien une nécessité économique mais elle est aussi justifiée, cette urgence, par les conditions de vie actuelle précédemment évoquées, des riverains de la Route Nationale 10.

La semaine passée, Monsieur Fourgousse évoquait son récent voyage à Shanghai. Le maire de notre commune, qui nous accueille ce soir, Monsieur Créno, m'a dit qu'il avait fait aussi récemment le voyage à Shanghai. J'espère que l'un et l'autre auront pu voir la voie nouvelle, la caractéristique autoroutière récemment ouverte entre l'ancien port et le nouveau port construit au large de la côte. La longueur de l'ouvrage : 32,5 km, largeur : 6 voies de circulation et 2 bandes d'arrêt d'urgence, coût : 1 milliard d'euros. Délai prévu par les bureaux d'étude : 7 à 8 ans. Délai constaté : 3,5 ans. Et contre vents et marées, puisque c'est un projet à la mer.

Notre autoroute n'a que 18 km. Pour conclure en paraphrasant un grand chinois, Mao Tsé Toung, qui disait : « Où il y a une volonté il y a un chemin », je conclurai en disant : « Où il y a une volonté politique, il peut y avoir une autoroute ».

(Protestations de la salle)

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît... Nous allons prendre deux questions, nous demanderons à *(inaudible)* s'il peut répondre, s'il ne peut pas y répondre, il le fera un peu plus tard. Ces deux questions sont destinées à éclairer un peu notre sujet d'une autre façon. Je demanderai à un grand témoin s'il veut bien ensuite nous faire part de ses impressions au moins quant au départ de ce débat, et peut-être un élargissement du sujet, comme Monsieur Fève peut le faire. Je lui demande quelques minutes et ensuite je lui donne la parole.

Deux questions intéressantes je crois. La première est celle-ci, de Monsieur Patrick Mahé de Trappes : « Les prévisions de hausse de trafic poids lourds sont-elles de 15 % d'ici 2020 ? » Monsieur Labrousse devra dire si c'est ça sa prévision. « Quelle est l'hypothèse de croissance économique qui sous-tend ce chiffre et quel serait l'effet d'une croissance plus importante ? »

Qui peut répondre du côté de la DDE ? Monsieur Bertrand

François BERTRAND, responsable des études du pôle déplacement DREIF

Je peux répondre rapidement. Je ne vais pas pouvoir donner des chiffres précis puisque la question : quel serait l'effet d'une croissance plus élevée ? On peut peut-être essayer de reprendre les cadrages généraux, en tout cas nous on a bien une certaine croissance du trafic poids lourds. Evidemment une hausse de la croissance économique générerait un peu de poids lourds puisqu'il y aurait plus de consommation des ménages et plus de consommation des entreprises et parallèlement plus de dessertes de produits soit de distribution finale soit de produits intermédiaires. Donc oui, un développement économique, c'est significativement relié à une hausse du trafic poids lourds. En tout cas pas ce soir, mais je pourrais creuser si vous voulez un tout petit peu sur les cadrages nationaux pour vous donner la sensibilité du trafic de poids lourds (*inaudible*) croissance du PIB. L'élément que je peux apporter, c'est qu'il y a une relation mais qui n'est plus aussi directe que celle qui était autrefois, qu'on a connue dans les périodes précédentes. C'est pour ça que je préfère me retourner vers des cadrages..., enfin pas forcément directement ce soir.

Gilbert CARRERE

Monsieur Bertrand, est-ce que nous pouvons convenir qu'on donnera à Monsieur Mahé une réponse plus complète ? Est-ce que nous pouvons convenir que, s'il le veut bien, nous l'incitons à venir à cette soirée qui n'est pas encore datée mais qui va l'être très vite, au cours de laquelle plusieurs experts essaieront, confronteront leurs positions sur les prévisions de trafic 2020, et je crois que nous ne sommes pas loin de son propre sujet. Nous gardons l'adresse de Monsieur Mahé pour l'inviter.

La deuxième question posée est celle-ci : « D'après la maîtrise d'ouvrage, la création du prolongement de l'A12 détournerait une partie du trafic de la Nationale 10. Ceci permettra sans doute de détourner une partie de la clientèle des zones commerçantes de Coignières et Maurepas. Les commerçants impactés, concernés par les conséquences possibles de ce projet, ont-ils été consultés ? Si oui, quelle est leur position ? » La question est de Monsieur Jérôme Bougeault du Mesnil Saint-Denis. Qui répond ?

François BERTRAND

Je vais donner quelques éléments de réponse sur les aspects techniques. Ça me permet de rebondir sur les remarques de Monsieur Chapatte tout à l'heure.

Premièrement on prend en compte les trafics pour achat, les destinations domicile-achats ou travail-achats, en tout cas dans les modélisations c'est pris en compte. Peut-être pas de façon aussi précise qu'en comptant les tickets de caisse d'Auchan, mais en tout cas à partir des éléments de notre modèle. Ça c'est une première chose.

Deuxième chose, dans notre modèle, ce n'est pas parce qu'on détourne une partie du trafic sur l'A12 que les lieux d'intérêt n'existent plus. Globalement s'il y a des zones d'intérêt commercial le long de la RN10, elles existent toujours. C'est d'ailleurs pour ça qu'on ne détourne pas 100 % du trafic de la RN10 en prolongeant l'A12, mais qui reste un trafic de desserte, comme ça a été signalé tout à l'heure.

Là aussi je me permets de rectifier un tout petit peu un chiffre : il ne reste pas 70 % du trafic actuel de la RN10, du trafic prévu dans le futur de la RN10. Si on consulte le dossier, les chiffres qu'on a introduits, c'est plutôt : il reste un trafic autour de 40 % du trafic prévu en 2010. C'est sur ces éléments-là.

Si je résume, les zones d'intérêt commercial ou d'attractivité aujourd'hui seront les mêmes dans le futur, qu'il y ait ou non une autoroute.

Gilbert CARRERE

Monsieur Bougeault dont je n'ai cité qu'une partie de la question, parce qu'elle avait deux temps, demandait aussi s'il y avait relation connue entre un réseau de transport en commun performant et de qualité et la performance économique d'un territoire. Est-ce que le maître d'ouvrage peut répondre à cette question ou préfère répondre par écrit ?

François BERTRAND

Pour revenir sur la présentation de Michel Labrousse, globalement on a une relation entre tout système de transport qu'il soit une autoroute ou qu'il soit un système de transport en commun performant, on peut dire que ça offre, comme le disait Michel Labrousse, des opportunités d'aménagement de territoire, de développement économique ou de développement du logement. Ça n'attire pas tout à fait les mêmes activités, que ce soit un système de transport en commun performant ou un système routier performant, là aussi Michel Labrousse en a donné quelques éléments. On peut dire qu'il y a un effet. Je pense que c'était le point important de la présentation de Michel Labrousse : ce n'est pas un effet systématique. Il faut que ça soit accompagné d'un développement cohérent de l'urbanisation pour bien profiter du système de transport offert et pour justement par exemple faire des activités qui peuvent utiliser les transports en commun ou qui peuvent utiliser la route de façon cohérente en fonction de ce qu'on offre.

Gilbert CARRERE

Encore une question, s'il vous plaît et puis nous arrêtons un petit moment, nous y reviendrons) ensuite, de Joël Le Boutier du Mesnil Saint-Denis également qui demande : « La dégradation du cadre naturel et des zones de loisir rejaillit-elle sur la réalisation de l'autoroute A12 et ne risque-t-elle pas de nuire à l'attractivité de Saint-Quentin en Yvelines auprès des entreprises ? Les grandes entreprises, dans le choix de leur site, sont sensibles à l'argument de cadres de vie importants pour leurs salariés ». Monsieur ARDIÈS a une réponse à donner ? Monsieur le président ? Ou Monsieur Fève veut le faire. Monsieur le président.

Bernard QUETIER

Je veux bien essayer de répondre à cette question. C'est vrai que s'installer à Saint-Quentin en Yvelines, c'était, dans la définition des créateurs de la ville, c'était la ville à la campagne. Finalement, à part les salariés qui habitent en ville nouvelle et qui peuvent opter quotidiennement et chaque week-end à la fois du cadre de vie et des installations qui sont construites grâce en partie, en très grande partie, à la taxe professionnelle payée par les entreprises, par contre les salariés qui viennent de l'extérieur de la ville nouvelle, simplement dans la ville nouvelle pour travailler, ne profitent absolument pas du cadre de vie auquel vous faites allusion.

Gilbert CARRERE

Quand j'étais président d'une autre association qui s'appelait l'ADUC, j'ai dû lutter lourdement avec Monsieur Nanos qui était alors président du syndicat d'amélioration urbaine, pour obtenir l'autorisation d'accès des salariés des entreprises du centre ville aux gymnases et aux piscines.

(Protestations de la salle)

Une question sur la représentation de la ville nouvelle de Saint-Quentin, de Madame Mermet, d'Elancourt, qui demande : « Pourquoi n'y a-t-il aucun représentant de la Communauté d'agglomérations de Saint-Quentin en Yvelines en tant que grand témoin ? » Saint-Quentin est en effet le deuxième pôle économique d'Ile-de-France, qui a été indiqué tout à l'heure par le maître d'ouvrage. Donc c'est vrai, mais il est évident que les représentants de la Communauté d'agglomération (*inaudible*) sont évidemment à même, s'ils le souhaitent tout au moins, de (*inaudible*) quand ils le pourront, (*inaudible*) tout à fait la séance.

Cette première question étant posée, avec la première réponse, je voudrais vous demander si vous voulez bien donner quelques minutes, avec moi, à Monsieur Fève, dont j'ai rappelé qu'il est président de la Commission de développement économique du Conseil économique et social d'Ile-de-France, après tant d'autres activités qu'il a eues. Je voudrais le remercier de sa venue et puis de son attention à ce débat.

Michel FEVE, Président de la commission transport, CESR Ile-de-France

Merci Monsieur le président, Mesdames, Messieurs.

D'abord, le thème qui a été choisi pour ce débat, « Les réseaux de transport et le développement économique », est un thème très général. Améliorer les réseaux, qu'il s'agisse de la route, des transports collectifs, des voies ferrées, de l'aérien voire des liaisons fluviales, c'est faciliter les déplacements des personnes et des biens, c'est accroître les échanges et c'est par conséquent favoriser le développement économique, et ceci quelle que soit l'échelle territoriale, locale, nationale, mondiale.

Aujourd'hui, s'agissant du prolongement de l'A12 et compte tenu de la position qui est la mienne, c'est-à-dire le niveau régional, je m'en tiendrai donc au réseau et à l'Ile-de-France.

J'évoquerai, si vous le permettez Monsieur le président, aussi quelques positions du Conseil économique et social de l'Ile-de-France, quelques positions générales, quelques principes qui sont susceptibles d'éclairer les choix qui seront à faire dans ce débat local dont je m'aperçois, en vous

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 écoutant, qu'il est partout pareil. Il y a toujours les mêmes réactions des gens directement concernés par un projet de cette nature.

S'agissant des transports, j'aborderai successivement le transport des personnes puis des transports de marchandises.

S'agissant du transport des personnes, j'aborderai deux questions liées : d'une part celle de l'attractivité de l'Ile-de-France et celle de l'accessibilité de ses habitants à toutes les possibilités qui leur sont offertes dans la région.

La qualité de l'activité des principaux pôles de la région corrélée à l'existence de liaisons régionales, nationales et internationales, terrestres, aériennes ou fluviales, figure parmi les premiers critères de sélection des chefs d'entreprises dans leur choix d'implantation. Ils considèrent que pour assurer cette attractivité et sa compétitivité, la Région Ile-de-France doit se placer au sein des grands réseaux d'échanges européens, l'organisation de son réseau interne de transport ayant des répercussions interrégionales, nationales, internationales. Donc favoriser l'adaptation de l'offre de transport à l'évolution de la demande vis-à-vis des flux internationaux et nationaux mais aussi par rapport aux attentes plus locales nous permettant une meilleure qualité des échanges s'impose comme une des clés de l'attractivité, du développement du territoire francilien.

Revenons plus précisément sur les besoins des franciliens. Je dirai que sur un territoire déjà bien desservi comme l'Ile-de-France, les transports permettent aux hommes d'échanger entre eux, de coopérer, d'échanger leurs savoir-faire et par conséquent d'améliorer la qualité de leur (*inaudible*) individuelle. Ils permettent aussi d'accéder plus facilement aux emplois et aux services et par conséquent ils sont un élément fort de l'efficacité économique et sociale d'une ville. Ils permettent aussi d'accéder plus aisément aux espaces naturels, sources de bien-être pour les riverains.

En Ile-de-France, au niveau global, le nombre de déplacements quotidiens des Franciliens est considérable : 35 millions de déplacements par jour pour les Franciliens au niveau de la région – j'intègre la marche à pied. Ces déplacements augmentent beaucoup. En 1990 ils étaient de 20 millions. On observe d'ailleurs qu'avec le développement des pôles de la périphérie ou des villes nouvelles comme Saint-Quentin en Yvelines, ce sont les déplacements périphériques, les déplacements de banlieue à banlieue – il n'y en a pas beaucoup – qui croissent le plus aujourd'hui, les déplacements (*inaudible*) deviennent beaucoup plus stables.

On constate que sur un territoire donné, au cours des années, pendant longtemps, le temps moyen consacré par les habitants dans leurs déplacements reste constant. En Ile-de-France, c'est en moyenne une heure et demie. Dès lors les améliorations de l'offre et la performance d'un système de transport permettent à chacun d'aller plus vite dans un temps donné, dans ce temps donné, et par conséquent d'atteindre une destination plus lointaine, plus variée, et susceptible de mieux répondre à ces propres attentes. On assure ainsi une accessibilité plus grande à des emplois, à des services. On trouve mieux, si j'ose dire, chaussure à son pied. En effet les gens convertissent en possibilités nouvelles le temps qu'ils ont, le temps gagné qu'ils ont par une augmentation de vitesse. Toutes les enquêtes le révèlent.

En quelque sorte, les employeurs et les employés accroissent leurs possibilités de choix, et cela permet d'assurer une meilleure adéquation entre les hommes et les emplois. Cet accroissement de la mobilité est donc bien favorable à l'efficacité de la ville. Il participe de la richesse d'une ville.

Des économistes ont montré que d'une part l'utilité économique des déplacements se traduisait par des suppléments de salaires et un supplément de Produit intérieur brut sur la zone considérée.

D'autre part, ils ont montré que la valeur ainsi créée est très supérieure au coût social des transports, au coût des nuisances qu'ils engendrent, ce qui autorise à consacrer davantage de moyens à la réalisation d'infrastructures de transports bien insérées dans l'environnement.

Pour tirer parti de toutes les possibilités offertes par la ville, il faut donc favoriser la mobilité. Il y a aussi des déplacements inutiles mais enfin globalement il faut une ville où on puisse commodément se déplacer. Et ceci vaut aussi bien pour les routes que pour le transport collectif.

Mais aujourd'hui des éléments nouveaux sont à prendre en compte. En effet, la vision que je viens de décrire est celle des schémas successifs qui ont été les schémas d'aménagement du territoire de la région Ile-de-France et en dernier lieu celui de 1994 qui est en vigueur aujourd'hui.

Cette vision est cohérente avec la notion de polycentrisme de la région, du développement des villes nouvelles et d'autres pôles de la périphérie ayant permis un rééquilibrage et une redistribution des emplois. Dans le dernier schéma d'aménagement, le développement des routes et des transports collectifs était prévu de façon équilibrée et complémentaire, mais dans les faits, c'est la route surtout qui s'est développée, donc l'usage de la voiture, faute de transports collectifs satisfaisants. Il est vrai que les déplacements en voiture prennent souvent moins de temps que par transport collectif. Ça dépend. S'il y a un axe majeur de transport collectif, le transport collectif devient (*inaudible*). Mais en moyenne, la vitesse sur un déplacement de longueur comparable est une fois et demie plus grande en voiture qu'en transport collectif. Et il y a eu de ce fait ces derniers temps une certaine tentation à développer le réseau routier pour améliorer l'accessibilité.

Aujourd'hui la considération qui prime au niveau d'une région comme l'Ile-de-France, c'est celle du développement durable, c'est-à-dire le développement qui favorise l'économie tout en préservant notre planète d'une évolution néfaste de notre environnement. Une loi de 1996, qu'on appelle la loi LAURE, la Loi sur l'air et l'organisation rationnelle de l'énergie, a même invité les responsables d'agglomérations à donner la priorité aux transports collectifs. Il faut éviter dans une certaine mesure l'allongement des trajets synonymes d'étalement urbain, car cet étalement urbain est générateur d'abord de consommation d'espace et de coûts élevés pour la collectivité. Par exemple le coût des déplacements aux Etats-Unis est une fois et demie supérieur à celui qui est observé en Europe et deux fois supérieur au Japon. (*inaudible*) en dernier cas de villes très concentrées.

Cet étalement urbain est générateur de consommation d'énergie et de pollution. Les déplacements urbains par exemple aux Etats-Unis sont trois fois plus énergivores, c'est-à-dire consommateurs d'énergie, qu'en Europe, quatre fois plus qu'au Japon. Toujours pour les mêmes motifs, (*inaudible*) une ville étalée qu'une ville concentrée.

J'ai parlé d'un schéma d'aménagement de la région 1994. Sa révision est engagée depuis un peu plus d'un an au niveau des régions et je crois, au stade où nous en sommes, que deux grandes tendances marqueront cette révision. D'une part il faudra accroître l'offre des transports pour accroître la mobilité – c'est le cas notamment en proche couronne. Il faudra assurer la mobilité autrement, par un renforcement des transports collectifs et une adaptation au niveau besoins. Et il faudra structurer mieux l'offre pour renforcer un peu l'organisation des déplacements au sein de (*inaudible*) et organiser le service d'une mobilité maîtrisée.

Je pense là à cinq grands territoires, que la DRE connaît bien, qui sont des territoires qui concentrent autour de la zone centrale, essentiellement les secteurs résidentiels et les secteurs d'activité. Un premier secteur, c'est celui des vallées de la Seine et de l'Oise, qui va de Mantes jusqu'à Cergy. Un autre secteur très important autour de Roissy. Un autre autour de Marne-la-

Vallée, justement la vallée de la Marne. Un autre qui va d'Evry à Melun et puis un secteur sur Saint-Quentin en Yvelines qui demain, dans le cadre d'une opération internationale dont vous avez entendu parler, doit gagner, (*inaudible*) par une restructuration autour du plateau de (*inaudible*).

Ces territoires deviennent de plus en plus autonomes. La DRE a montré par exemple que 75 % des déplacements qui intéressent ces territoires, hors domicile-travail, sont des déplacements internes. Cela veut dire qu'on va encore travailler en dehors, et notamment à Paris, mais pour tous les autres services, les autres fonctions, on fonctionne de plus en plus sur le territoire.

Quelques mots sur le transport des marchandises. Le constat est aujourd'hui assez largement partagé que l'activité transport de marchandises qui conditionne la vie quotidienne des Franciliens et participe au développement économique constitue un danger majeur pour (*inaudible*) n'a pas toujours été le cas. Les élus par exemple ont longtemps sous-estimés – les élus dans la salle – l'importance du problème des marchandises (*inaudible*). Au Conseil économique et social nous avons l'habitude de dire : « Les marchandises ne votent pas mais quand on les oublie, elles se rappellent à nous ».

L'Ile-de-France occupe une place centrale, dans les statistiques de transport et de la logistique à l'échelle européenne. La logistique, c'est ce qu'a dit Michel Labrousse, c'est-à-dire ce qui concerne l'approvisionnement des usines et la distribution à partir des usines aux lieux de consommation.

Cette importance de l'Ile-de-France tient à deux choses : d'une part à son poids démographique et économique. L'Ile-de-France, c'est près de 20 % de la population nationale, 30 % du Produit intérieur, du Produit national, sur 2,2 % du territoire.

Dans notre région, les marchandises qui traversent, qui partent et arrivent dans la région, c'est 365 millions de tonnes actuellement, 1 million de tonnes par jour. On distingue des flux internes d'un point à un autre de la région. C'est à peu près 40 %. Des flux entrant et sortant de la région, c'est à peu près aussi 40 % et des flux de transit qui ont tendance à croître très vite. Ils sont aujourd'hui de 22 %. Dans le dossier il est dit que sur la RN10, le transit c'est 50 % en 2020. Le transit mis à part, le trafic de marchandises en Ile-de-France représente un semi-remorque par habitant et par an.

Ces transports de marchandises se font malheureusement beaucoup par la route parce que surtout pour le trafic intra-régional, les distances de transport ne sont pas suffisantes. 85 % en gros du trafic se fait par la route et est surtout écoulé par les voies rapides urbaines, 70 % je crois. Ils ne présentent d'ailleurs, rapporté au trafic global, qu'une part assez faible de 5 à 20 % (*inaudible*) autoroutes.

J'ai parlé tout à l'heure du flux majeur de transport national qui est le flux nord-sud, qui vient donc des pays du nord et qui va vers la vallée du Rhône, vers le sud-ouest. Ce flux majeur intéresse surtout l'est de l'Ile-de-France, mais aussi à un degré moindre l'autoroute A10, plus au sud d'ici, pour les poids lourds qui vont dans le sud-ouest par exemple. Vous avez vous aussi, avec l'A12 et la RN10, un trafic poids lourds important.

Ces flux importants dès lors qu'ils comportent beaucoup de camions s'accompagnent généralement, dans une région où l'industrie décroît et où le tertiaire et les services s'accroissent, de développement de plates-formes plus logistiques. Il se crée en Ile-de-France 300 000 m² par an d'entrepôts. Ces plates-formes se sont beaucoup développées dans l'est, le long de la Francilienne, mais vous l'avez aussi dans votre secteur et elle devrait, dans les années qui viennent, les décennies qui viennent, se développer un peu au nord de Saint-Quentin en Yvelines, dans les vallées de la

Seine et de l'Oise, du fait du nouveau port à containers, Le Havre Port 2000, du fait de la liaison à grand gabarit, fluviale, Seine nord-Europe. Et nous assisterons au développement de plates-formes multimodales, qui cherchent à faire passer du trafic d'un mode à un autre, moins nuisant, par exemple au nord (*inaudible*).

Nous estimons (*inaudible*) qu'il serait d'ailleurs souhaitable qu'à l'occasion de la révision du schéma de l'aménagement de l'Ile-de-France, on se penche davantage sur ces problèmes de logistique, la logistique se développant aujourd'hui de façon quelque peu anarchique. Et nous préconisons et nous avons quelques avancées dans ce domaine que soit élaboré, en liaison avec les collectivités et les professionnels, un schéma régional de logistique de l'Ile-de-France, qui devra être établi en liaison avec les autres régions du bassin parisien et qui fasse une large place aux installations intermodales.

Quelques idées auxquelles tient le CESR qui vient de rappeler, à l'occasion de l'étude engagée pour la révision du schéma d'aménagement de l'Ile-de-France. Etude engagée depuis plus d'un an. Cette réflexion d'ailleurs sur le schéma d'aménagement de l'Ile-de-France, d'aménagement du territoire de l'Ile-de-France est menée dans un nouveau contexte. Désormais c'est la Région et non plus l'Etat qui élabore ce nouveau schéma. L'Etat est toujours présent dans ce genre de choses, c'est lui qui ouvre la procédure, c'est lui qui donne au départ sa vision de la région capitale dans l'espace national et c'est lui qui approuve le document final.

La vision de l'Etat sur l'Ile-de-France a beaucoup changé depuis 10-15 ans. A l'époque, la croissance de notre région devait être maîtrisée au profit des capitales régionales, du reste du territoire. C'était un peu la résonance, la réaction par rapport à un livre de Gravier qui s'appelait « Paris et le désert français ». Aujourd'hui l'Etat considère que l'Ile-de-France est essentielle au rayonnement de la France parce que nous sommes dans une compétition internationale. Il faut maîtriser l'Ile-de-France, il faut conforter l'Ile-de-France en tant que métropole internationale en compétition avec d'autres grandes métropoles, comme Londres, comme la (*inaudible*). Notre région va donc, dans cette vision, désormais, jouer en quelque sorte un rôle de locomotive, d'entraîneur, pour la France, dans la compétition mondiale.

Dans cette perspective, le transport doit bien sûr être encore renforcé et il est renforcé (*inaudible*) la colonne vertébrale de la région. Il faut renforcer le rôle de l'Ile-de-France de communication et les transports internes doivent être encore facilités.

Au Conseil économique et social, nous avons commencé à réfléchir à ces problèmes depuis un peu plus d'un an. Qu'est-ce que c'est que le Conseil économique et social, c'est la deuxième assemblée régionale. Il y a le Conseil national qui constitue l'assemblée politique. Nous sommes la deuxième assemblée placée auprès de lui pour donner des avis sur tout ce qui ressort du domaine économique et social, soit que le Conseil régional nous demande notre avis, soit que nous nous saisissons d'une question quand il n'y a pas d'actualité, quand il n'y a pas d'autres questions.

Nous sommes à peu près 120. Il y a un Collège (*inaudible*) catégories, ce sont les chefs d'entreprises : le MEDEF, la (*inaudible*), les associations d'artisans, les professions libérales, les entreprises publiques, les Chambres de commerce. Il y a ensuite le Collège des organisations syndicales et puis il y a le Collège des associations, toutes les associations, aussi bien pour les handicapés que pour le logement, les parents d'élèves, la défense de l'environnement. En quelque sorte, nous représentons ainsi la société civile organisée.

Nous avons il y a un an donné un avis, fait un rapport qui est relatif au transport et à la révision du schéma directeur : « Bilan, orientations, et premières propositions ». Que peut-on en dire qui serve

pour éclairer des débats comme celui qu'on a ici ? D'abord le Conseil économique et social considère qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause le volet transport du schéma de 1994, sauf sur quelques points. Il y avait par exemple, dans ses grands développements, les autoroutes à péage, qui ne paraissent plus de mise. Il faut l'adapter au contexte actuel. Dans le souci d'inscrire le nouveau schéma dans une logique d'aménagement et de développement durable, nous insistons bien sûr sur la nécessité d'organiser en Ile-de-France une véritable priorité aux transports collectifs. Je passe sur toutes nos propositions, le rapport est fait comme ça et je ne peux pas les aborder.

S'agissant des routes, nous n'avons pas préconisé de nouveaux développements du réseau de voies rapides urbaines sauf – mais c'est un problème (*inaudible*) parisien – à examiner à nouveau l'opportunité d'une liaison de transit nord-sud au-delà de la Francilienne dans l'est, compte tenu de l'importance des flux. Il n'y a qu'à regarder l'état d'encombrement à Paris tous les jours, vous voyez que c'est l'A86 et la Francilienne Est qui sont très saturées matin et soir. Cette zone est saturée par le grand flux de trafic nord-sud.

Par contre pour le réseau routier, nous avons insisté sur la nécessité d'achever et d'adapter les grandes rocade A86 et A104. A86, c'est bientôt fait. A104 ça concerne surtout le débat sur la liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Et puis nous avons demandé d'homogénéiser le réseau principal, de le mailler, de réaliser des opérations de fluidification des principaux goulots d'étranglement de la circulation routière en Ile-de-France et là le prolongement de l'A12 participe de cet objectif.

Quelle sont nos motivations quand nous disons ça ? D'une façon générale, première motivation, le Conseil économique et social soutient l'idée d'organiser une hiérarchisation du réseau routier qui permette d'assurer une meilleure efficacité au fonctionnement des territoires à différentes échelles. Le réseau des voies rapides urbaines est le support du parti régional d'aménagement. Il a été conçu initialement pour soutenir l'aménagement polycentrique de la région. Il permet d'acheminer dans de bonnes conditions les déplacements à longue portée, donc d'assurer des échanges au niveau régional, d'écouler aussi le trafic poids lourds. Il assure la liaison entre le sous-bassin d'emploi, les pôles résidentiels et les centres plus lointains.

Sa réalisation permet de libérer les voies plus locales, même s'il faut les aménager. Quelqu'un a dit tout à l'heure : « Il va rester beaucoup de trafic », oui, il va rester quand même pas mal de trafic. Mais il faut libérer les voies plus rapides, les voies plus locales, pour les réserver pour les échanges internes aux agglomérations et territoire. Il offre ainsi des opportunités pour le renouvellement urbain où le développement local des transports collectifs.

En tout état de cause, une bonne articulation entre le réseau majeur et le réseau au niveau de l'intérieur est indispensable pour assurer globalement une bonne qualité de service. Cette stratégie, nous insistons au Conseil économique et social – on appelle ça une stratégie « gagnant/gagnant », c'est-à-dire que tout le monde y gagne, aussi bien le niveau régional que le niveau local.

Ces considérations sur la hiérarchisation s'appliquent aussi bien sur l'A104 dans le nord, Cergy-Pontoise, Poissy, qu'ici sur l'A12. Je pense qu'ici, une voie RN10 dégagée – prolongement de l'A12 – aménagée pour les besoins locaux et pour le développement de transports collectifs, peut être utile. Il faut réfléchir à cette question.

Considération générale, aussi. L'ensemble qui est constitué par l'A104 au nord, par l'A13 et par l'A12, permettra de mieux relier entre elles les agglomérations des vallées de la Seine et de l'Oise, des villes nouvelles, de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin en Yvelines. Il facilitera l'accès par la

Francilienne des habitants de l'ensemble de l'ouest de la région, pour d'autres pôles de grande couronne, par exemple (*inaudible*) Roissy ou aux (*inaudible*) d'intérêt national, puisqu'elles existent ou qu'elles sont en voie de constitution comme c'est le cas à l'est d'Issy.

Toujours pour cette partie ouest et plus au nord, le territoire de cette région est caractérisé au nord par une desserte fluviale, (*inaudible*) de qualité, ce qui autorise, avec le canal Seine nord-Europe de nouvelles possibilités de développement par la présence d'installations ferroviaires. La réalisation de cet itinéraire fournira aussi une opportunité dans le temps de favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire le transfert de mode à mode pour les marchandises.

Enfin, nous considérons que la séparation des (*inaudible*) peut participer à la solution, à la résolution des problèmes d'environnement, dès lors que l'insertion de la voie nouvelle est bien réalisée, que la protection contre les nuisances est bien assurée, et que les effets de coupure sont limités. Et elle permet certainement de redonner aux riverains de l'ancienne voie une qualité de service à laquelle ils aspirent.

S'agissant du choix des solutions (*inaudible*), le Conseil économique et social n'est pas engagé dans le débat local et par conséquent je me garderai bien d'avoir un avis sur tel ou tel tracé. Il y a quand même quelques principes que je voudrais mettre en évidence.

La solution à choisir doit se trouver dans une liaison aussi directe que possible de façon à décharger le plus possible la voirie locale. Ceci est vrai surtout sur l'A104. L'A104 qui a un grand tracé qui passe en aval de Mantes et qui ne change en rien... Elle s'appelle l'A184, je crois... Par conséquent il faut essayer de pomper le trafic local (*inaudible*).

Quand même un petit point, qui concerne aussi, dans le même esprit, une solution qui est pourtant un chantier excessivement long : (*inaudible*) sur la voirie actuelle perturberait je crois fortement la vie locale et probablement n'est pas à recommander.

Deuxième principe qui est impératif aujourd'hui : le choix d'une solution présentant toutes les garanties que j'ai évoquées sur le plan de l'environnement et de la limitation des nuisances, en recourant aux dispositions techniques les mieux appropriées.

Troisièmement, le Conseil économique et social estime qu'il faut apporter en Ile-de-France une attention particulière à la protection et à la valorisation des espaces naturels. Dans cet esprit, les forêts et Parc naturels régionaux doivent être préservés.

(*Applaudissements*)

Il faut aménager la voie actuelle. Il faut avoir présent à l'esprit le meilleur aménagement possible pour éviter les nuisances sur les habitants.

(*Applaudissements*)

Quatrièmement, l'importance des investissements. Mon voisin de droite a évoqué cette question tout à l'heure. En Ile-de-France, aujourd'hui, nous ne consacrons pas assez à nos investissements quand nous nous comparons aux autres grandes métropoles européennes. Il faudrait que nous consacrons deux fois plus d'argent. Par conséquent le problème du coût d'un projet doit être aussi pris en considération.

Pour terminer, je voudrais dire que nous avons ici deux débats : un au nord sur l'A104 et un ici sur l'A12. Ils intéressent les territoires disjoints et par conséquent ils font l'objet de débats publics

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 séparés. Si la liaison Cergy-Pontoise / Poissy-Orgeval a principalement une fonction (*inaudible*), le prolongement de l'A12 a une fonction (*inaudible*) pénétrante en Ile-de-France par exemple, (*inaudible*) vers l'ouest, pour le trafic en provenance de l'A12.

En fait ces deux projets sont liés par l'intermédiaire de l'A13 et ils assurent une double fonction au service de l'ouest francilien, qui est aussi (*inaudible*) d'une fonction de raccordement avec l'A10.

Cette situation amène à poser le problème qui me paraît suffisamment abordé dans les deux dossiers des maîtres d'ouvrage, c'est celui du bouclage de l'A104 entre Poissy-Orgeval d'une part et Saint-Quentin en Yvelines d'autre part, qui dans l'avenir doit être relié à l'A (*inaudible*), dans les intersections (*inaudible*) dans le schéma. Le Conseil économique et social demande à l'Etat de se saisir de cette question, de ses conséquences sur l'A12 et l'A13. S'il faut élargir l'A13, comment le fait-on ? Que faut-il faire ?

En tout cas, si nous disons ça, c'est qu'on souhaite qu'on ne se retrouve pas dans l'ouest parisien dans une situation que l'on observe aujourd'hui dans l'est parisien où il y a des trafics en baïonnette, des troncs communs, entre l'autoroute A4 par exemple et l'autoroute 86, qui est le siège aujourd'hui du premier bouchon européen, et le tronc commun qui existe entre l'A4 et l'A104. Si on peut éviter dans ce secteur de renouveler ces erreurs, qui vont se régler je pense, mais ça nous paraît intéressant d'y réfléchir assez vite.

Je vous remercie.

(*Applaudissements*)

Gilbert CARRERE

Dans le propos de Monsieur Fève, que je voudrais beaucoup remercier de son intervention de façon directe (*inaudible*), plusieurs sujets sont venus, et s'il y a deux ou trois questions à lui poser, c'est le moment. Il y a trois mains déjà qui se lèvent.

De la salle

Ce n'est pas une question particulièrement à Monsieur Fève. Ce soir on a entendu plusieurs orateurs talentueux qui nous expliqué que la finalité principale de l'A12 était d'améliorer l'économie de la région, donc que ça allait créer de l'emploi etc. Moi, il n'y a pas longtemps, j'étais à une autre réunion (*inaudible*) Saint-Denis, il y a des gens qui avaient étudié les dossiers de la DDE, moi je n'ai pas regardé ça de près mais ils sont arrivés avec une conclusion tout à fait différente qui est de dire que (*inaudible*), ça va être un tronçon d'un axe de circulation majeure entre le nord et le sud de l'Europe et que donc la finalité ce ne serait pas d'améliorer l'économie de la région mais de permettre à des milliers de poids lourds de transiter entre le nord et le sud de l'Europe. Qu'est-ce que vous pouvez répondre à ça ?

(*Applaudissements*)

Michel FEVE

L'axe majeur du transport national, il ne passe pas par ici, il passe dans l'est de la région.

Mais il y a aussi un trafic en direction du sud-ouest qui emprunte l'A10 plus au sud. Il y a inévitablement des poids lourds. Aujourd'hui il y a combien de poids lourds ? 5 000 par jour ici ? Sur l'A10 ?

Un intervenant

4 500.

Michel FEVE

4 500. Il y a évidemment des poids lourds qui correspondent aussi à des flux de grandes distances qui ne sont pas, me semble-t-il, les principaux flux européens. Ils sont ailleurs. Ceci dit il y a un développement économique, il y a un développement parfois (*inaudible*), il y a forcément un trafic poids lourds. Si on pouvait les passer sur le train, ce n'est pas mal mais (*inaudible*) pas mécaniquement possible.

Vous aurez du trafic, oui, mais vous n'avez pas le grand flux de Londres ou du Benelux ou de Rotterdam à Hendaye, il ne passe pas ici.

De la salle

On l'aura. Demain.

Gilbert CARRERE

Deuxième question, là-bas, toujours. Monsieur Labrousse veut intervenir. Oui, rapidement.

Michel LABROUSSE

Une question qui revient régulièrement. Je voudrais alors à nouveau répéter une réponse qui a été faite dans les précédentes réunions sur la structure du trafic de poids lourds. Lorsque l'on considère la région Ile-de-France et que l'on s'intéresse au trafic dit de transit, donc les poids lourds qui ont une origine ou une destination en dehors de l'Ile-de-France. Cette proportion de trafic de transit par rapport au total représente 15 %. Dans ces 15 %, nous avons à faire à des poids lourds qui ne viennent pas tous du nord de l'Europe pour aller au sud de l'Europe. Il y en a qui viennent de départements du bassin parisien pour aller sur les départements du sud du bassin parisien.

Donc la proportion à l'intérieur de ces 15 %... On estime à environ 15 ou 20 % du trafic international au sens où vous l'entendez. En réalité, on pourrait estimer à environ 5 % ce qui est du trafic international transeuropéen tel que vous le qualifiez.

Cette question revient régulièrement à toutes les séances. Elle est très présente dans les questions qui nous sont posées sur le site. Cela fait totalement partie des points essentiels sur lesquels, Monsieur le président, je souhaite que l'expertise, que les modalités que vous avez exposées en

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
début de réunion nous permettent de comparer nos approches avec des arguments chiffrés,
pourquoi pas ?

Gilbert CARRERE

C'est pour cela si vous voulez que j'évoquais tout à l'heure, en début de réunion, une réunion à venir d'experts, selon la formule, que nous aurons spécialement sur ce sujet des prévisions, autant qu'on peut les faire, de trafic sur l'autoroute A12 à l'échéance à peu près du débat public 2015-2020. Je croyais que ce serait une réunion un peu confidentielle et puis je m'aperçois qu'elle va avoir un tel intérêt qu'il faut que je réfléchisse à la salle qu'on pourra trouver... Je vous dirai et la salle et le lieu en temps utile.

Autre question à Monsieur Fève ? Oui.

Willy MARLEY

(J'habite à *(inaudible)*.) Une question pour Monsieur Fève. J'aimerais savoir où en est le CESR dans la prise en compte de l'opération internationale de Massy *(inaudible)*. On en avait un peu parlé mais je crois quand même qu'une opération internationale comme ça, ça va avoir un enjeu énorme dans les prochaines années pour ce territoire. Il va de Saint-Quentin en Yvelines jusqu'à Massy. Je crois que ça va être 5 000 logements par an qui sont prévus dans ce territoire et ça va être un espace *high tech*. Donc j'aimerais savoir si le CESR a pris en compte et prend en compte, réfléchit actuellement sur cette donnée-là. Je crois qu'il faut fournir les documents à la Commission particulière parce que je crois que c'est quand même lié au développement du territoire dans sa globalité.

Je pense que c'est quand même très important, dans le territoire, réfléchir à sa globalité, non pas seulement déconnecté de l'A12, de cette opération d'intérêt national

Gilbert CARRERE

Monsieur Fève.

Michel FEVE

Ma réponse sera rapide parce que le CESR n'a pas encore travaillé sur cette affaire-là qui est une affaire récente. Nous avons comme vous écouté la volonté de l'Etat et du préfet de Région d'organiser ici une opération à l'est *(inaudible)*, une opération d'intérêt national. A cet effet, l'Etat est en train de constituer, si je me rappelle bien, un organisme qui gèrera les terrains qui dépendent de lui dans cette zone – je pense que les maîtres d'ouvrage en savent plus que moi. Le préfet de Région a la volonté d'examiner cette question avec les élus locaux pour voir comment monter dans ce secteur une opération qui sera porteuse effectivement d'avenir mais aussi de compétitivité basée sur un territoire scientifique. Maintenant, nous n'avons pas travaillé, nous lisons, comme vous, ce qui est dit par les autorités dans ce domaine. Nous ne nous sommes pas encore saisis de cette question.

Gilbert CARRERE

Merci. Est-ce que le président Fouchet a quelque chose à dire ou souhaite intervenir sur ce sujet-là ? Un petit peu plus tard, très bien. Autre question, en réponse à Monsieur Fève ?

Monsieur TURY

Bonsoir. Merci pour ces brillants exposés. Toutefois, je me sens un peu le candide dans cette affaire. J'ai entendu de brillants exposés faisant des projections à l'horizon 2015-2020. On n'a jamais parlé du cours du pétrole qui est aujourd'hui à 75 dollars le baril. On ne sait pas où il va monter. Donc *quid* de l'avenir du transport routier ?

Je m'interroge aussi au sujet de la cohérence de notre politique nationale qui privilégie le long terme et les transports en commun. Nous avons à Trappes une des plus grandes gares de la région. Personne n'en a parlé.

(Applaudissements)

Dans cette soirée, personne, je regrette, personne n'a évoqué l'utilisation du transport ferroviaire qu'il serait intéressant de développer à partir de Trappes. Nous avons dans cette région besoin de transports locaux. Il a bien été soulevé par l'étude de la DDE que l'essentiel du trafic est un trafic interne et d'échanges. Ce n'est pas le prolongement de l'A12 qui soit s'arrête à *(inaudible)*, auquel cas c'est un non-sens car on débouche déjà sur une A13 et une A86 qui sont totalement saturées, donc ça ne fera qu'entretenir la longueur du bouchon, soit on a l'intention de prolonger jusqu'à l'A10 et l'A11, mais alors là ce n'est plus du tout le même débat. C'est effectivement le trafic sud, nord, et nord-sud qui là vient passer par l'ouest de Paris au lieu de continuer à saturer l'est, c'est un autre débat.

(Applaudissements)

Ensuite, s'agissant du trafic local, l'A12, à la place de la Route Nationale 10, parce que s'il y a des crédits sur l'A12, pouvez-vous me dire ce qui sera consacré à la Route Nationale 10 ? Personne n'en parle.

Actuellement, qu'est-ce que vous voulez faire ? Est-ce que vous voulez que le trafic qui passe par Trappes, Elancourt, sur la Nationale 10, vienne saturer les villes de Coignières, Les Essarts le Roi, Le Mesnil Saint-Denis ? Parce que le trafic passera forcément par là puisqu'il ne passera plus par la Nationale 10.

Quant à l'échangeur et au diffuseur qui sera situé à côté de l'étang des Noé, qui va amputer également la forêt de Trappes, avec le *(inaudible)* de Port-Royal, ce sont tous les riverains qui vont en souffrir.

Voilà. Ce sont des réflexions que je voulais faire et je ne prétends pas avoir la solution.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Je voulais juste dire que le sujet que vous venez d'évoquer a été effleuré, plus qu'effleuré, la fois précédente. Je voulais vous dire aussi que ce qui nous gêne, gêne un peu la Commission c'est que, il y a bientôt un mois, nous avons écrit au président de la SNCF et au président du Conseil régional en tant qu'il est président du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour leur demander s'ils voulaient apporter leur concours à ce débat. Jusqu'ici nous n'avons eu aucune réponse de fond sur ces sujets-là. Simplement, il faut que je le dise, comme j'avais évoqué – mais c'était tout à fait mineur, c'était tout à fait circonstanciel – la situation de ne pas prolonger les escaliers mécaniques de la gare de Saint-Quentin en Yvelines. Quelqu'un d'ailleurs m'a écrit en me disant : « Ah, si vous dites ça c'est que vous êtes pour la voiture ». (*inaudible*) prendre le train.

Mais enfin, sur ce petit sujet, très modeste, la SNCF répond. Je vous dis en deux minutes la réponse : « Chargé par le président Valois de l'évolution du dossier », c'est le directeur régional de la SNCF qui écrit, « j'ai le plaisir de vous informer que la pose des nouveaux escaliers mécaniques d'accès aux quais devrait intervenir avant la fin d'octobre 2006 ».

(*Applaudissements*)

« La solution technique de réparation ou de remplacement de ces machines n'était pas simple et les choix que nous avons arrêtés avec RFF, propriétaire de ces appareils, nous redemandait une instruction plus longue que notre établissement avait imaginée au départ. » Voilà, vous avez la réponse sur ce petit sujet.

Encore une question à Monsieur Fève.

Michel FEVE

Une des premières questions que vous avez évoquée, c'est celle du coût de l'énergie. C'est effectivement un problème extrêmement préoccupant. Il y a au il n'y a pas longtemps un débat sur l'énergie qui était en particulier (*inaudible*) par quelqu'un (*inaudible*), c'est Monsieur Jean-Claude Vichy. La plupart des experts estiment qu'on aura un baril à 100 dollars – je rappelle qu'il est à 75 – dans un délai de 5 à 15 ans. On pourrait être surpris d'ailleurs, ça pourrait peut-être aller plus vite.

Ceci dit, il faut savoir que pour qu'un choc pétrolier ait le même effet que celui que nous avons connu en 1979, il faudrait un baril à 170 dollars. Nous avons déjà connu une situation comparable à celle d'aujourd'hui, avec un baril à 170 dollars. Donc je pense que les pays ont une certaine capacité d'adaptation à ces phénomènes.

Mais de toute façon, nous savons bien que la production pétrolière passera par un maximum qui pourrait être vers 2020-2025. C'est d'ailleurs une de nos préoccupations quand on fait un schéma d'aménagement de territoire de l'Ile-de-France à 2020. On est obligé aussi de prendre en compte ce genre de considérations.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire et la gare de Trappes, je dirai qu'aujourd'hui, pour que le ferroviaire se tienne dans la compétition, il faudrait des aides publiques. Par exemple le transport combiné, il faudrait des aides publiques. Ces aides publiques se sont rétrécies petit à petit et le transport ferroviaire est maintenant complètement ouvert à la concurrence. Il y a encore un petit peu d'aides publiques mais ça n'est plus le cas. Et il y a du mal à se maintenir et il n'est pas

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 aujourd'hui en croissance au niveau des parts de marché. Par conséquent, à part un miracle dans les politiques européennes et nationales, il faut vivre avec l'idée qu'aujourd'hui, contrairement à ce qu'on a pu dire dans le passé, où il fallait mettre les camions sur les trains, aujourd'hui on met plutôt les trains sur les camions.

Gilbert CARRERE

Merci. J'ai si vous voulez deux questions qui ont été posées depuis déjà un moment. L'une vient de Madame Thérèse Hossein de La Verrière qui pose la question : « Pensez-vous que le tracé 2A' soit compatible avec le développement économique ? » Monsieur Labrousse, c'est pour vous, ça.

Michel LABROUSSE

Sans doute pour le maître d'ouvrage mais sans doute aussi pour les entreprises qui sont sur la zone. Dans l'analyse qui a été faite des effets de ce scénario – puisque c'est comme ça que nous l'appelons – 2A' c'est le scénario qui consiste à être en jumelage le long de la voie ferrée, mais au nord de celle-ci, alors que le scénario 2A est au sud de la voie ferrée et a un effet sur un tissu urbanisé des habitations riveraines. Les effets ont été très clairement mesurés par le maître d'ouvrage et qui ont fait l'objet de réactions et d'arguments à son encontre, porte – ça a été dit je crois tout à l'heure – par le fait que, au moins pendant la durée du chantier, nous avons besoin, nous aurions besoin d'emprise pour réaliser la tranchée couverte et qui serait de nature à perturber, peut-être même plus, remettre en cause l'activité qui est sur cette zone.

En clair, nous avons compris que les emprises qui sont nécessaires pour le stationnement des employés, pour des espaces de livraison etc., ne pourraient plus être assurées ou devraient être recherchées sur des zones non identifiées à ce jour, distantes du siège de la société, qui constituerait donc un très lourd handicap.

Donc dans notre analyse des effets, cela a bien été mesuré. Le débat doit nous servir à l'écoute de chacun, comme cela a été dit, à pondérer ces effets et à en prendre plus juste mesure si le maître d'ouvrage dans son dossier initialement ne l'a pas fait de manière totalement complète.

Gilbert CARRERE

Nous avons une question de Monsieur Laurent Dani qui demande : « Comment peut-on parler de développement économique quand un tracé propose ni plus ni moins la disparition d'une Zone d'Activité de Lagloite ? », je crois, « implantée sur La Verrière.

Michel LABROUSSE

Dont nous parlions à l'instant.

Gilbert CARRERE

Nous allons si vous le voulez bien changer – tout en restant dans le sujet – d'interlocuteur. Nous reviendrons vers Monsieur Fève, s'il le veut, après, en demandant à Monsieur Delattre qui

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
représente la Chambre d'agriculture ce que lui inspire ce débat sur « Développement économique
et réseau de transport ». A vous Monsieur Delattre.

Nicolas DELATTRE, représentant de la chambre de l'agriculture

C'est vrai qu'en région Ile-de-France, parler d'agriculture et d'économie, on a l'impression qu'on est un petit peu décalé, surtout après tout ce qu'on vient d'entendre.

Je vais essayer de vous parler justement d'agriculture et de développement économique.

Les agriculteurs ont une fonction économique, sociale et environnementale. L'agriculture est devenue un élément incontournable de la politique d'aménagement cohérente des zones urbaines. Cette reconnaissance est récente. Après des décennies d'expansion de la ville devant laquelle l'agriculture reculait normalement sans qu'il y ait de réels conflits fonciers, tant l'usage urbain s'imposait.

En Ile-de-France, 100 000 hectares de terres fertiles ont disparu en l'espace de 50 ans au profit des expansions urbaines. Mais aujourd'hui la libre (*inaudible*) du foncier agricole par les divers usages urbanistiques n'est plus unanimement admise.

L'agriculture est une activité économique de production. La mission de l'agriculture a toujours été de nourrir les hommes, mais aujourd'hui les productions agricoles voient s'ouvrir un nouveau et très riche débouché, il s'agit de leur utilisation à des fins non alimentaires.

Le végétal doit donc s'ouvrir des nouvelles carrières devant lui. Il s'agit d'une part de la production de biocarburants. La France s'est engagée à y consacrer 2 millions d'hectares à l'horizon 2010 ; et d'autre part de ce que l'on appelle maintenant la « chimie verte », (*inaudible*) de l'amidon, du textile, de la chimie et des fibres utilisés dans le bâtiment, l'automobile et d'autres secteurs industriels. Ces filières permettent d'obtenir des produits de structures et d'applications variées qui sont biodégradables à court terme et renouvelables. Plusieurs milliers d'hectares sont actuellement consacrés en France aux cultures industrielles hors carburant. Ce sont donc des besoins en surfaces agricoles productives importantes qui se profilent.

Mais un agriculteur a également un rôle d'entretien du paysage. Sans lui, la collectivité ne pourra pas gérer le territoire périurbain. L'entretien par un bataillon de fonctionnaires verts des friches et des espaces aménagés coûterait beaucoup plus cher que les soutiens que l'on pourrait apporter aux exploitations agricoles des zones périphériques de nos villes. On peut les chiffres dans un rapport qui est de 1 à 10 dans l'entretien d'une friche simple, et de 1 à 50 sur un espace aménagé.

L'agriculture et les infrastructures routières. Depuis de nombreuses années, un simple (*inaudible*) se déplaçant régulièrement sur une carte à grande échelle vient troubler toute la région qu'il traverse par l'incertitude de sa réalisation, la planification de son exécution, l'implantation possible du tracé définitif, avec les ambiguïtés ou les contradictions qui peuvent survenir dans chaque élément du plan, sans oublier les spéculations foncières qu'il provoque.

Trop souvent le (*inaudible*) routier ou d'urbanisme s'impose brutalement en territoire agricole, sans aucune concertation. Cette grande instabilité impacte directement l'activité agricole. Bien plus que les autres professions, le métier d'agriculteur a besoin d'une vision à long terme. Le drainage, les abondements, l'assolement des cultures sont planifiés pour plusieurs années. Les très lourds investissements en matériels agricoles s'amortissent en de longues échéances et sont ajustés au plus

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
près à la taille de l'exploitation. Une réduction de la surface cultivée déséquilibre l'ensemble de la structure de l'entreprise.

Pour réaliser pleinement ce métier, les agriculteurs ont besoin de sérénité. Déjà tributaires des incertitudes météorologiques, économiques et politiques, il est nécessaire de les soustraire à la pression de l'urbanisme. Tous les promoteurs d'urbanisation guettent la déprime agricole qui pourrait résulter d'un découragement puis de l'abandon des terres agricoles par les exploitants.

L'agriculture dans les espaces classés. Les agriculteurs ont toujours été perplexes et inquiets de voir leur exploitation intégrer des sites classés, craignant de se trouver bloqués dans leur projet d'évolution. On les a toujours rassurés en leur expliquant que c'était un moyen de les pérenniser dans leur activité, le classement devenant une (*inaudible*) de sérénité en incluant ainsi les contraintes à la définition des projets d'urbanisation.

Il serait dommage qu'à chaque nouveau projet, ce classement soit remis en cause, lui faisant perdre toute crédibilité.

(Applaudissements)

Préserver les conditions indispensables à l'activité agricole. Valoriser l'agriculture vivante implique de préserver les conditions indispensables à son fonctionnement, pérenniser des exploitations, dimensions et accès des parcelles, circulation d'engins agricoles dans un environnement économique adapté, possibilité d'approvisionnement et de livraison, fourniture de services à un prix compatible avec l'activité agricole. Présence de l'artisanat et des entreprises de transformation et ce avec un nombre suffisant d'exploitations.

Les territoires agricoles concernés par les différents tracés du prolongement de l'A12 sont constitués de plaines de cultures céréalières. Trop d'exploitations occupent aujourd'hui ces territoires d'un peu plus de 2 000 hectares répartis sur le plateau du Mesnil pour 1 000 hectares, le ballon du Pommeret et le plateau des Néfliers sur 360 hectares, et enfin la plaine de Montmaure sur 730 hectares.

Cet ensemble agricole est fragile et vit en marge des grands bassins de production qui l'entourent, ne possédant pas de structures d'approvisionnement ni de transformation.

Le schéma directeur régional d'Ile-de-France en vigueur depuis 1994 considère que la masse critique pour un espace agricole formé d'un ensemble d'exploitations est au moins de 2 000 hectares, pour une agriculture de plaine. En-dessous de ce seuil, la question de la viabilité de cet espace doit être posée. C'est pourquoi nous sommes inquiets sur l'avenir de ces exploitations en cas de passage autoroutier sur leur territoire. Il nous paraît plus sage d'aménager les axes routiers existants en limitant au strict minimum la consommation de terres agricoles.

(Applaudissements)

N'amputons pas notre patrimoine agricole au moment où de nouveaux défis sont lancés à l'agriculture.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Monsieur Delattre, une première question qui arrive maintenant. Elle vient de Dominique Dario qui demande : « Pouvez-vous nous indiquer combien d'agriculteurs et de salariés agricoles vivent sur les quelques hectares concernés par le prolongement par le Pommeret ? Même question pour les (*inaudible*). » Qui veut répondre ? Monsieur le directeur de l'Agriculture.

Bjorn DESMET

Quelques éléments de précisions. Il y a quatre communes qui sont concernées par les espaces agricoles. Et au total c'est 15 exploitations sur ces quatre communes qui sont concernées, avec une totalité de 1 300 hectares. Voilà pour les réponses directes à la question.

Gilbert CARRERE

Monsieur Delattre, vous pensez que c'est ça ?

Nicolas DELATTRE

Je dirai environ 2 000 hectares, mais il est difficile de déterminer le périmètre exact. Nous on a pris la région agricole complète. Tous les hectares ne sont pas forcément impliqués sur le tracé. Quant à l'emploi, c'est vrai que j'aurais du mal à faire peser l'emploi agricole face à l'emploi industriel du service en région Ile-de-France. Une exploitation céréalière en général compte deux actifs sur un territoire de 100 à 150 hectares. Seulement en agriculture on a énormément d'emplois induits qui sont des industries en amont ou en aval : des fournisseurs, voire des services. A ce moment-là, à un emploi agricole correspond je crois, à cinq emplois. Mais effectivement ça ne fait pas le poids par rapport à l'emploi en région Ile-de-France.

Gilbert CARRERE

Très bien. D'autres questions à Monsieur Delattre ?

J'ai deux questions qui s'adressent à Monsieur Quétier. Une de Monsieur Thierry Posevara qui dit : « Vous avez très fortement insisté qu'il fallait aller vite pour construire l'A12 car de nombreux chefs d'entreprises piétinent d'impatience. Peut-on connaître le nom de ces sociétés et le nombre des salariés employés ? »

(Applaudissements)

Bernard QUETIER

Il faudrait reprendre une analyse statistique que je n'ai pas là sous la main.

(Protestations de la salle)

Je crois que Monsieur, tout à l'heure, il a dit « compter les agriculteurs ». Je connais le nombre de nos membres. Actuellement c'est une centaine de sociétés qui vont représenter 10 000 salariés qui s'inquiètent de cette situation.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Autre question également à Monsieur Quétier : « Est-ce le manque d'infrastructures qui cause les délocalisations des entreprises de Saint-Quentin en Yvelines ou le taux trop élevé de la taxe professionnelle ? Entre parenthèses la ville nouvelle est en déficit financier. »

Bernard QUETIER

Bien entendu je ne répondrai pas pour la ville nouvelle. Je dirai que quand une entreprise est dans une situation de compétitivité, tous les éléments qui contribuent à cette compétitivité, à l'amélioration de sa productivité, entre en ligne de compte. Par conséquent la taxe professionnelle – j'en ai parlé tout à l'heure – est un élément qui entre en ligne de compte. Mais les difficultés d'arriver des approvisionnements en matières premières, d'écoulements des produits finis, d'arrivée des salariés, tout ce qui était la fluidité des transports entre aussi en ligne de compte. Donc c'est un conglomérat de conséquences diverses. C'est un peu ce que disait Monsieur Labrousse. Finalement il y a une synthèse, une sorte d'alchimie qui fonctionne dans le cerveau du chef d'entreprise et à un moment donné il suffit d'une dernière goutte, celle qui fait déborder le vase, et à ce moment-là il dit : « Je délocalise ».

(Protestations de la salle)

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît. Nous revenons si vous le voulez bien sur le sujet qu'évoquait Monsieur Fève tout à l'heure. C'est un membre de la Commission qui a une question à lui poser, une question qui s'adresse à Monsieur Fève mais aussi, s'il le veut bien, à Monsieur Fouchet, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles, et peut-être aussi à Monsieur Masnou, du Conseil général des Ponts et chaussées qui est venu ici en auditeur.

Elisabeth PELEKHINE

Il y a quelque chose qui me préoccupe, qui avait d'ailleurs été évoqué dans des réunions précédentes, c'est le développement autour du plateau de Saclay, avec l'opération d'intérêt national. C'est le lien entre Saint-Quentin en Yvelines, Saclay et bien entendu nous avons là un aéroport. Cela risque tout de même d'interférer grandement avec les services routiers à créer, l'urbanisation qui risque de ne pas se faire tout à fait de la même manière, des logements qu'il faudra peut-être créer pour héberger des cadres, des cadres peut-être de dimension internationale – nous le souhaitons – et puis la contre-maîtrise, les salariés, avec des logements qui offriront des qualités on va dire exceptionnelles pour être attractives et faire ce que j'ai entendu tout à l'heure de cette Ile-de-France, au sens le plus large, un territoire à dimensions européenne. On ne sera jamais la Chine. Je rappelle quand même le chiffre de la Chine : 1,4 millions d'habitants et ça grandit très vite. Pitié, j'espère qu'on n'arrivera jamais à ça, en tout cas pas sur le territoire français.

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
Cette question s'adresse aussi bien à Monsieur Masnou qu'à Monsieur Fouchet et à Monsieur Fève.
Lequel d'entre vous ? Là vous êtes obligé de prendre la parole.

Yves FOUCHET, président de la délégation des Yvelines de la CCI Versailles, Val d'Oise-Yvelines

(Je ne fais que répondre à la question, Monsieur le président, ou j'en profite pour... ?)

Gilbert CARRERE

Comme vous voulez.

Yves FOUCHET

Merci Monsieur le président, Mesdames Messieurs les élus, Mesdames Messieurs.

Je vais répondre à cette question parce qu'en fait le débat auquel la Chambre de commerce et d'industrie que je représente ce soir, sur l'éventuel prolongement de l'A12 se développe et la relation entre les transports et l'économie, ce débat n'est évidemment pas que localo-local. Il ne s'inscrit pas que sur le territoire des 11 communes qui sont dans le périmètre défini aujourd'hui.

En fait le problème est au minimum régional – Monsieur Fève le disait tout à l'heure – et il est à l'évidence national, c'est clair. La zone des 11 communes auxquelles si vous permettez j'ajouterai les 3 communes isolées de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines, c'est 3 800 entreprises ou établissements. C'est à peu près une centaine de milliers d'emplois. Et ce sont 50 000 personnes qui viennent tous les jours sur ce territoire pour y travailler.

Ça veut dire que ce territoire, ces entreprises, ce développement économique, c'est un intérêt pour nous et c'est un intérêt pour la région que de voir autour ces opérations se développer : les opérations d'intérêt national, mais aussi – j'y reviendrai – des pôles de compétitivité.

Pour essayer de répondre à votre question sur les opérations d'intérêt national, d'abord modestement, pardonnez-moi je ne suis que le président de la délégation des Yvelines de la Chambre de commerce, assez éloigné du Premier ministre et je ne connais pas encore à l'heure qu'il est le contenu de ces opérations, sauf à savoir qu'il s'agit, sur le territoire du plateau de Saclay (*inaudible*) jusqu'au Saint-Quentin en Yvelines de développer l'économie. Et on ne développe pas l'économie si on n'y fait pas travailler des êtres humains et on ne fait pas vivre des êtres humains si on ne les loge pas. Donc par conséquent le développement économique de ce territoire ne viendra pas sans infrastructures et sans logements, qu'on le veuille ou qu'on le veuille pas.

Mais bien au-delà d'une opération d'intérêt national qui va de Saclay à Saint-Quentin en Yvelines, parce que c'est la plus proche de nous, mais je voudrais vous dire quand même une autre, qui est (*inaudible*) et qui remonte jusque vers (*inaudible*). Donc qu'on ne nous fasse pas dire que c'est l'autre bout du monde. Par conséquent cette autre opération d'intérêt national aura sûrement – et je le souhaite vivement – des avantages et un intérêt pour le développement économique de la région.

Au-delà de ça, nous avons la chance... Monsieur Labrousse parlait tout à l'heure de deux pôles de compétitivité, ce n'est pas deux, c'est trois pôles de compétitivité que nous avons puisque nous

avons le pôle de compétitivité qui en fait va s'inscrire dans l'opération d'intérêt national de Saclay / Saint-Quentin en Yvelines qui est le pôle dit Systematic dédié au développement de logiciels et de systèmes complexes. En fait ça s'inscrit dans cette immense richesse de cette région qui va jusqu'à Saint-Quentin, de plus de 1 000 chercheurs qui seront installés là, et il faudra que demain il y en ait d'autres. La recherche et les entreprises de haute technologie sont la source de création d'emplois et de création de richesses de demain. Par conséquent l'opération d'intérêt national plus le pôle de compétitivité, c'est la richesse pas seulement des salariés qui y travaillent, pas seulement des entreprises qui dégagent des profits, c'est votre richesse aussi car la richesse développée par les entreprises, c'est la richesse du territoire sur laquelle ces entreprises sont installées.

Au-delà de ce pôle de compétitivité Systematic, il y en a deux autres. Un qui, partant de Versailles ira jusqu'à Rouen, c'est (*inaudible*) polis qui après une fusion avec un pôle qui est à Rouen qui s'appelait Normandie Moteur Vallée, l'ensemble est devenu Mobéo.

A cet égard, je voudrais dire à l'un des intervenants de tout à l'heure que probablement peut-on imaginer que demain on ne circulera plus en voiture, ce dont personnellement je doute, parce que nous avons des agriculteurs qui pourront nous faire des biocarburants et que la pile à combustible ne semble pas être totalement, maintenant, une prévision à l'infini mais quelque chose à dix ans, donc je pense entre ce qui nous restera de pétrole – et même à 170 dollars le baril – et ce que nous aurons comme biocarburants, nous permettra d'avancer vers ces nouvelles possibilités de consommation de demain.

L'autre pôle de compétitivité est le domaine de l'automobile, c'est 75 000 emplois directs sur la région des Yvelines. 75 000 emplois directs, ça veut dire le double en emplois indirects et ça veut dire pratiquement 500 000 personnes qui vivent, travaillent de l'industrie automobile dans notre secteur. Alors je veux bien que demain on ne roule plus mais je ne sais plus ce que feront ces 75 000 salariés.

Bref, ce que je crois, c'est que notre territoire – je ne voudrais pas être trop long – a des atouts tout à fait considérables, et je pourrais en développer d'autres.

J'avais un troisième – pardonnez-moi – pôle de compétitivité, j'en ai besoin pour la démonstration, qui est celui de Cosmetic Vallée qui me concerne moi car il est plutôt sur la Région Centre, sauf qu'il commence sur le territoire de Rambouillet et la Chambre de commerce y est intéressée par l'une de ses écoles.

La difficulté, c'est quoi ? C'est que nous avons une richesse qui se développe au nord de ce territoire, nous avons une richesse qui se développe au sud de ce territoire. Nous avons une autoroute, des autoroutes, A12 et A13, nous avons une voie rapide, l'A86 qui est au nord et nous avons en projet une mise à quatre voies de l'A10 au sud vers Rambouillet et Audin et au milieu, rien. Comment voulez-vous que les 50 000 personnes qui viennent tous les jours à Saint-Quentin, comment voulez-vous que les 50 000 autres qui travaillent à Saint-Quentin en Yvelines aient ce territoire ? Comment voulez-vous que les 150 000 habitants survivent dans cette asphyxie au sens propre pour les riverains de l'A10 et au sens figuré, mais un peu propre, pour ceux du temps qui passent, qui sont dans les embouteillages ?

Je pense que dans ces conditions on ne pourra pas ne pas développer des infrastructures. Car les entreprises ne se sont jamais développées sans moyen de transport pour elles, pour leurs collaborateurs, pour leurs clients et pour leurs fournisseurs, à proximité d'elles.

Et même si l'A12 n'enlève que 50 %, 60 %, 40 % du trafic direct, c'est quand même déjà un soulagement tout à fait considérable pour ceux qui seront dans ce trafic disons local qui sera fait probablement sur le boulevard urbain, sur en tout cas l'aménagement de l'autoroute A10.

C'est la raison pour laquelle – et j'en terminerai sans avoir véritablement suivi mon propos mais en ayant dit quand même l'essentiel de ce que je pense – la Chambre de commerce et d'industrie, vous l'avez compris, s'est fortement impliquée pour un prolongement de l'A12.

Ce soir, de quoi parle-t-on ? De développement économique et de transport. Je ne parlerai pas de tracé. Ce que je pense vraiment, c'est qu'il faudra trouver le tracé le plus habile, le plus correct, le moins onéreux et le plus acceptable pour tout le monde. Mais je dis fermement qu'il faudra que le prolongement de l'A12 se fasse. Vous avez le choix entre un cercle vicieux : s'il n'y a pas de transport, il n'y a plus d'entreprises, s'il n'y a plus d'entreprises, il n'y a plus d'emplois...

(Protestations de la salle)

... et ceux qui vivent là prendront leur voiture pour aller travailler à Paris et continueront d'engorger l'A12. Si nous acceptons un prolongement de l'A12, si nous acceptons un aménagement de l'A10, il y aura sur le territoire plus d'entreprises, s'il y a plus d'entreprises, il y aura plus de richesses, il y aura plus d'emplois et je ne vois pas au nom de quoi, en tout cas si la position de la Chambre de commerce – et c'est aussi la mienne car à titre personnel je suis *(inaudible)* car j'y vis et je suis Saint-Quentinois car j'y travaille. C'est aussi la raison pour laquelle je pense qu'il faut que nous le fassions car ce développement économique et ce complément de richesse pour l'ensemble de la population peut très bien aller avec disons un confort raisonnable pour tous. Il faudra que nous fassions cela ensemble. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements et protestations de la salle)

Gilbert CARRERE

Monsieur Masnou, vous voulez dire un mot ? Sur cette question-là, qui a été posée, en deux mots, si vous voulez, sur ce que signifie pour l'avenir, et notamment sur le réseau de transport, le développement conjugué ou concomitant plutôt de l'ensemble Saint-Quentin et sa communauté de départ et le vaste ensemble de Saclay, *(inaudible)*, plus Orly. Voilà la question posée par Madame Pelekhine, c'est bien ça ? Monsieur Masnou, si vous avez quelque chose à indiquer là-dessus...

Thierry MASNOU

Question complexe. Je vais rappeler les quelques chiffres pour préciser ce qu'on vient de dire. Sur ce territoire, vous avez 12 000 chercheurs publics. C'est une des concentrations européennes les plus importantes en Europe et dans le monde. Il n'y a pas d'autre endroit en Europe où 12 000 chercheurs publics sont réunis. Vous connaissez le CEA, l'INRIA, l'INRA, le CNRS. Vous avez une série de grandes écoles très reconnues, HEC, Polytechnique, SUPÉLEC, deux universités, 22 000 étudiants dans l'enseignement supérieur, et vous avez des entreprises. Il y a de l'ordre de 100 000 emplois dans les entreprises de haute technologie dans l'ensemble de ce secteur, qui va de Massy, Palaiseau jusqu'à Saint-Quentin, Versailles et Vélizy. C'est un territoire qui aujourd'hui compte près de 700 000 habitants.

C'est un secteur dans lequel il y a un potentiel absolument extraordinaire. On continue à y construire des très grands équipements de recherche. Vous avez le Synchrotron Soleil, mais aussi d'importantes installations privées, comme le Centre de recherche de Thalès qui s'est installé sur le plateau, ou le Technicentre Renault installé depuis quelques temps, à Saint-Quentin.

Et puis il y a le pôle de compétitivité qui a été cité, Systematic, mais aussi Meditech Santé et MOVE'O. Le plateau sur lequel nous sommes est le cœur du pôle Systematic. Il est aussi le cœur de ce qu'on appelle la convergence de technologies, parce qu'on a toutes les technologies à un niveau d'excellence. Ce sera un moteur pour le développement économique de la région et pour la France, parce qu'on y trouve l'économie de la connaissance, et comme le dit Christian Blanc, l'écosystème de la croissance. C'est là qu'on peut le faire.

Donc ici dans ce secteur, il y a un potentiel absolument fabuleux, unique en Europe, que jusqu'à présent, on n'a pas su suffisamment valoriser. On a mal su faire l'articulation entre la recherche, l'enseignement supérieur et l'entreprise, et c'est cela l'enjeu de l'opération d'intérêt national. Cette opération créera les ressources de demain, apportera des emplois aux habitants de la région.

Les objectifs, ils sont trois : tirer la croissance de l'Ile-de-France, conforter la compétitivité au plan européen et mondial, constituer un moteur pour le développement de l'agglomération.

Je vois dans la salle le président du Parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. Ce parc mais aussi les espaces agricoles des plateaux sont de nature à conforter la compétitivité de ce territoire. Il faudra trouver une logique d'articulation entre l'urbain et le rural et rechercher les complémentarités.

Maintenant je vais passer à la question précise : comment articuler ce projet au réseau de transport ? Nous sommes sur un plateau, ce plateau est bordé de vallées, et on connaît un certain nombre de difficultés.

Comment faire ? On va parler politique des déplacements. L'axe central du dispositif, est le transport en commun en site propre qui va de Massy à la gare de Saint-Quentin. On n'a pas parlé de gares paraît-il, je vais parler de la gare de Saint-Quentin. Depuis Massy à la gare de Saint-Quentin, il y a un TCSP dont une partie est déjà réalisée sur Saint-Quentin. Une nouvelle section va être prochainement réalisée entre Saclay et Palaiseau.

L'essentiel est de trouver la bonne articulation entre projet urbain et développement de transports collectifs, essayer d'articuler l'urbain autour du transport collectif, de façon à ne pas dépendre trop de la voiture particulière. Il est évident que si les densités sont trop faibles, on gaspille des espaces et on devient prisonnier de la voiture individuelle. Pour en être moins dépendant, il faudra une véritable politique de structuration de l'urbain autour du transport collectif. Réaliser d'abord l'opération d'urbanisme et ensuite les transports collectifs c'est très bien mais il vaudrait mieux prévoir les transports collectifs avant d'aménager.

(Applaudissements)

Donc sur ce territoire et pour lui donner une visibilité internationale, il y a une double réflexion. Il y a une réflexion sur les transports collectifs comme élément structurant de l'urbanisme, et puis une deuxième réflexion sur la densité. Une densité faible – comme je l'ai dit tout à l'heure – conduit à la consommation d'espace. Réfléchissons à la densité. Je suis à Saint-Quentin, je sais qu'à Saint-Quentin la densité est relativement faible. Il faut que collectivement nous réfléchissions à ces sujets, parce que l'aménagement conditionne les déplacements, qu'on le veuille ou qu'on ne

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
le veille pas. C'est la double réflexion sur laquelle nous sommes engagés : la densité et le transport collectif qui permettra de structurer l'aménagement.

Sur cette ville nouvelle, le taux d'utilisation de la voiture individuelle est élevé. On ne peut donc pas oublier qu'il y a un certain nombre de déplacements routiers, et donc de liaisons routières qui seront indispensables.

Je vais aller jusqu'au bout de mon propos si vous le permettez – vous savez qu'il y a un projet d'autoroute A126 qui a quand même un certain nombre d'inconvénients. Monsieur Fève a parlé tout à l'heure de ce projet. Il passe sur les sources de la Bièvre et il coupe le territoire en deux parties. Ce sont deux inconvénients qui sont majeurs. La réflexion que nous avons, c'est de dire : si on arrive à faire une véritable politique de transport collectif, pour augmenter de manière importante l'utilisation du transport collectif, articulé sur les deux gares de Massy et de Saint-Quentin, on aura peut-être un peu moins besoin de l'autoroute 126. On étudie actuellement cette problématique. C'est une question d'apprécier l'opportunité de ce que l'on peut faire, car la façon dont on pourrait desservir le territoire par voie routière est importante, parce qu'il y aura malheureusement – ou heureusement – des déplacements qui utilisent la voiture.

Nous examinons s'il serait possible, en alternative au projet de A 126, qui a aussi l'inconvénient de consommer des espaces agricoles, de desservir ce territoire au nord par l'A 86, au sud par le CD 36, selon une logique de desserte latérale en rectangle. Comment le CD 36, peut-il être éventuellement réaménagé pour avoir moins d'encombres ? J'étais il y a quelques jours encore sur ce CD 36, il faut reconnaître que la circulation n'y est pas facile à l'heure de pointe, ce n'est quand même pas une situation très commode. Donc c'est la réflexion qu'il faut avoir. Mais cette réflexion doit être multimodale, elle doit porter à la fois sur les transports collectifs et sur la circulation routière. On ne peut pas oublier ni l'un ni l'autre, surtout si on veut répondre à ce qui va se passer dans les prochaines années.

Dans la logique de l'opération d'intérêt national, des emplois vont être créés. Ces emplois seront la conséquence directe de la qualité de notre recherche et de notre enseignement supérieur. Ce seront des emplois pour toutes les catégories socio professionnelles, parce qu'il faut aussi prévoir les services rendus à la population et aux entreprises.

Il faudra également des logements pour loger les chercheurs, pour loger les employés des entreprises, pour loger des personnes qui apportent des services aux entreprises. Donc il faut articuler la politique du logement à la politique des transports et à la politique de l'aménagement. C'est l'ensemble des trois préoccupations qu'il faut prendre en compte. C'est tellement plus facile de faire uniquement du développement économique. Mais ne pas faire de logements, cela crée davantage de besoins de déplacements.

Donc il ne faut pas oublier la voiture, il ne faut pas oublier les transports collectifs, il faut articuler logements, emplois, et savoir valoriser la richesse qu'il y a à côté de chez nous, celle de ce superbe territoire, Massy, Saclay, Saint-Quentin, Versailles.

Voilà ce que je voulais dire.

Gilbert CARRERE

Merci.

Monsieur Fève, vous vouliez ajouter quelque chose à ce qui a été dit ? Tout a été dit. Très bien.

Mesdames, Messieurs, j'ai une question qui m'est posée par Monsieur Daniel Jouanneau, s'il a une question à poser ? Oui, allez-y.

Daniel JOUANNEAU, élu de « Mesnil Autrement »

Moi je me suis installé au Mesnil en 1974. Je suis un membre fondateur du groupe de travail « A12 par le vallon du Pommeret ». Je vais essayer de vous expliquer pourquoi.

Lorsqu'en 1977, on a commencé à remettre en cause le tracé de l'autoroute... même pas le tracé de l'autoroute A12, la nécessité de l'autoroute A12, moi l'analyse que j'ai faite, elle a fait beaucoup rire. J'ai dit : « J'habite à Champ Mesnil, le quartier qui est ici, si nous n'avons pas cette autoroute prévue avant toute la construction dans le vallon, dans la campagne, nous l'aurons chez nous », ça a fait beaucoup rire.

Lorsqu'en 1985, le président du Conseil général a sorti une lettre aux élus disant : « Il faut faire passer l'autoroute au milieu de Champ Mesnil, sur une ancienne voie abandonnée », on a commencé à moins rire mais on ne l'a pas pris au sérieux.

Et depuis – je vous ai parlé dates – on revient régulièrement sur cette autoroute au milieu de la ville.

Voilà mon cas personnel, ce n'est pas plus. Je vais vous donner quelques exemples vécus. Pour enchaîner avec mon prédécesseur, je connais une jeune femme qui est du Mesnil, qui maintenant habite en Eure-et-Loir. Elle vient prendre le train tous les jours à la gare de La Verrière pour aller à La Défense parce qu'elle travaille à Saint-Cloud. Ceci pour faire la liaison avec le transport en commun, parce que l'un et l'autre se complètent, on ne peut pas les séparer, et aussi avec autre chose. Si elle est allée là-bas, c'est parce qu'en Yvelines, et notamment au Mesnil Saint-Denis, on ne peut pas se loger à n'importe quel prix.

Une jeune femme, 37 ans, habite au Mesnil Saint-Denis, travaille à Saint-Cyr, aux limites de Montigny, durée du trajet aux heures creuses par la RN10 : 25 minutes. Comme on ne peut pas passer le matin et le soir, elle passe par le centre du Mesnil, le trajet peut aller jusqu'à 40 minutes, lorsque le centre du Mesnil est bouché, ou alors elle passe par Maurepas Elancourt, R12, N12, également 40 minutes.

Un autre exemple, Jean-Louis, 42 ans, habite à Orphin et travaille au Centre Renault à Billancourt. Il rencontre le bouchon RN10 au niveau des Essarts, il utilise deux itinéraires différents matins et soirs. Il sort de la N10 à Coignières, traverse Le Mesnil, il va d'abord à la Zone d'Activité des Broderies à Coignières, ensuite traverse Le Mesnil par la route de Coignières, la rue Emile Fontanier, le centre-ville, et vers Chevreuse pour aller un peu plus loin après. Et il retourne par Cernay la ville et Dampierre le soir.

C'est-à-dire que la Nationale 10 ne joue pas son rôle. Dans les deux cas c'est la voirie communale ou départementale, c'est-à-dire Maurepas, Elancourt, Le Mesnil ou Voisins-le-Bretonneux dans les cas cités. Pour éviter une asphyxie économique et développer l'emploi, il faut fluidifier la circulation.

Dans notre agglomération, tout ce qui est sorti de terre depuis 1970, les milliers de logements, les emplois, des centaines de kilomètres de voies communales, a été conçu selon le système prévisionnel suivant : effectivement transformation de la RN10 en boulevard urbain – je vais en dire un mot tout à l'heure –, Routes Départementales de desserte d'une part et prolongement de l'autoroute pour écouler le transit d'autre part.

Qu'est-ce qu'un boulevard urbain ? C'est très facile à voir. Vous allez à Versailles, avenue de Paris à Versailles, c'était la Nationale 10 auparavant. C'est devenu un boulevard urbain, et si vous regardez cette Nationale 10, dans la traversée de Saint-Cyr et jusqu'à Montigny, c'est devenu une Départementale 10 et ça assure la desserte. Et pourquoi ça a été fait ? Lorsque la voiture a commencé à se développer en région parisienne et en France, l'Etat à l'époque a fait l'A13 et l'A12 est allée jusqu'à la campagne pour précisément que la circulation allant vers Dreux n'aille pas sur la Nationale 10. Et vous pouvez bien penser que si on fait une agglomération de l'importance qu'on a dite, les uns et les autres, quand même tout à l'heure quand le délégué de la Chambre de commerce a parlé du cercle vertueux ou du cercle vicieux d'un développement économique, on peut essayer de travailler ces idées-là et de ne pas tourner en dérision, comme j'entends trop souvent dans ce débat.

Maintenant que l'urbanisation s'est étendue, qu'est-ce qu'il faut faire ? Effectivement faire la même opération qui a été faite pour Versailles lorsqu'on a fait A13 et A12. Il faut arriver à distribuer les flux dans la zone d'activité particulièrement fournie qui sert tous les habitants de la zone urbaine ou rurale, qui ne fait à mes yeux qu'un seul bassin de résidence et d'emploi. Je crois que ce point de vue, il ne faut pas opposer les uns et les autres.

Moi j'aime bien regarder un peu sous ce qui est dit. J'énonce quelque chose : quoique certains feignent de dire ou de publier, tout le monde sait que la solution ne passera pas par l'aménagement de la RN10.

(Protestations de la salle)

Je vais essayer de vous en donner une preuve. Vous allez voir, je vais citer tout le monde. Lorsque le 27 avril 2004, le ministre des Transports a reçu les élus nationaux, régionaux, départementaux et les maires des villes concernées, on ne lui a pas présenté la revendication de l'aménagement de la Nationale 10. Si vous voulez, Monsieur le président, je vous fournirai le compte-rendu de ce débat. Que dit le président du Conseil général précédent ? « Ça va être difficile mais le prolongement de l'A12 est une nécessité ». Il s'est prononcé, ainsi qu'une série de personnalités : la députée de la circonscription, la députée de Rambouillet etc., pour un tracé d'autoroute. (Si je ne cite pas Madame Pequeresse c'est que je crois que dans ce débat, la règle ce n'est pas de citer parce que ça peut être désobligeant. Quand on critique ça peut être désobligeant et je ne veux pas le faire.)

(Protestations de la salle)

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît, laissez Monsieur Jouanneau finir.

Daniel JOUANNEAU

Je m'arrête si vous parlez...

De la salle

Oui !

(Applaudissements)

Daniel JOUANNEAU

Je m'arrête mais je continue...

Le président du Parc naturel régional : « Il y a encore l'aménagement de la RN10 et que l'A12 sera prolongée ». Il demande qu'au *(inaudible)*, l'autoroute serve la Zone d'Activité démarrée au plus près », il a bien raison, « pour protéger les habitants des *(inaudible)* et des nuisances sonores ». Chez le ministre, on est dans la logique et on demande qu'un tracé soit fait. Alors quand même, le débat a changé de nature. Tant qu'on disait : « Il n'y a pas besoin d'autoroute », il y avait un débat d'opinion. Mais si chez le ministre on dit : « C'est celui-ci » et en l'occurrence les opposants ont tracé l'A12, on n'a pas demandé qu'on ne fasse pas l'A12, ils ont demandé que ça passe sur le tracé à La Verrière, en face des habitations de cette ville. Voilà ce qui a été demandé.

(Protestations de la salle)

Gilbert CARRERE

Si vous voulez conclure rapidement.

Daniel JOUANNEAU

En fait, ma conclusion, c'est qu'il y a autre chose qui se prépare. Vous lisez sur le site du Débat public que le Conseil général des Yvelines a demandé l'étude de faisabilité du tracé intermédiaire, 2C', *(inaudible)* au Mesnil, au sud de l'étang des Noé et du parc des sports Cousteau à La Verrière. La menace se précise donc sur le tracé intermédiaire, menace pour Le Mesnil et La Verrière car non seulement ce 2C' est très pénalisant pour ces deux communes, mais les difficultés juridiques de sa réalisation peuvent conduire l'Etat à choisir à nouveau l'autre variante du tracé intermédiaire. Je le dis à tous et notamment à mes concitoyens du Mesnil : si nous voulons écarter ce risque, il faut travailler ensemble à un compromis et je pose des questions à la DDE pour le compromis.

Je demande : étudiez les propositions d'aménagement du tracé 3C, le moins nuisant, notamment avec la couverture de l'autoroute à travers Montigny.

De la salle

Du Mesnil !!

Daniel JOUANNEAU

Et si l'échangeur est indispensable, qu'il soit éloigné à la limite du Mesnil et de la Zone d'Activité de Trappes-Elancourt. Est-ce qu'on ne peut pas le placer de l'autre côté du bois, dans un espace inhabité ? Les entreprises y trouveraient avantage sans pénaliser le hameau de (*inaudible*).

A l'est du Mesnil, ne peut-on pas creuser le tracé ? Je propose également que les zones qualifiées de « délaissées » soient cédées à l'ONF et plantées afin de rendre l'urbanisation définitivement impossible.

(*Applaudissements et protestations de la salle*)

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît. Il reste deux questions dont une est celle-ci, elle est de Madame Françoise Pellisolo de Maurepas qui demande : « La délocalisation (*inaudible*) actuelle est facilitée par des transports maritimes, aériens, basés sur le pétrole. La (*inaudible*) et le coût de l'énergie pourraient provoquer un retour de productions plus proches des consommateurs. Ce mouvement de relocalisation a-t-il été pris en compte dans les prévisions de circulation et dans les études économiques ? » C'est une question pour Monsieur Bertrand.

François BERTRAND

Avant de prendre en compte un tel effet, il faudrait pouvoir le quantifier. C'est quelque chose qu'on entend assez souvent. J'ai évoqué un élément pour déterminer les possibilités de relocalisation des entreprises suite à l'augmentation du coût du transport. En revanche j'ai un élément en tête, c'est que mettez en rapport les augmentations probables du coût du pétrole et le différentiel de salaires entre la Chine et la France, et je ne pense pas que l'effet soit un effet majeur pour nos préoccupations. Pour répondre : non, ce n'est pas pris en compte, parce que non, ce n'est pas quantifié, en tout cas pas à ma connaissance. Si des éléments peuvent être apportés, je suis tout à fait preneur.

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière de débat public A12

Je voudrais compléter un petit peu la réponse de Monsieur Bertrand. Il y a en ligne sur notre site des éléments de réflexion sur une démarche prospective des transports en 2050. Ne rions pas. Vous y verrez des scénarios où en particulier le pétrole est à 180 dollars le baril. Je vous invite à méditer ce document parce qu'il est extrêmement riche et il y a – on ne peut pas dire des conclusions – des pistes qui s'ouvrent qui sont peut-être un peu étonnantes. Je vous invite vraiment à regarder ce document.

J'ai une autre question, c'est au maître d'ouvrage. Moi tout ça : l'OIN, il y a une chose, et ça revient dans les questions que le public nous pose, Monsieur Labrousse, je sais que vous allez avoir du mal à me répondre. *Quid* des échangeurs ? Où sont-ils ? Quelles sont les fonctionnalités que vous allez chercher ? Avec qui allez-vous travailler ? Est-ce que les élus sont des partenaires pleins et entiers dans cette démarche ? Parce qu'entre nous, n'importe quelle infrastructure routière, si c'est un simple tuyau, ça ne sert pas à grand chose. Alors qu'est-ce qu'on fait pour en sortir ? Et sur le développement économique en particulier, est-ce que vous avez déjà quelques éléments de réponse, échangeurs et éléments ?

Michel LABROUSSE

Monsieur Merlette, votre interrogation est composée finalement en deux questions. La première qui porte sur les localisations des échangeurs. D'ailleurs on a pu noter que nous préférons l'expression « système d'échange », pourquoi ? Parce que nous ne sommes pas, aujourd'hui à la phase du dessin géométrique de l'échangeur. Nous décrivons les principes, les objectifs et les principes qui sont recherchés avec ces échangeurs qui sont d'opérer des échanges locaux avec le territoire, de répondre effectivement à des fonctions que l'on pourrait qualifier de purement routières – assurer un échange routier entre une route principale et une route secondaire. Ce que nous cherchons aussi à analyser, à approfondir, et il me semble avoir – en tout cas c'était mon objectif dans l'introduction – bien susciter l'idée que les fonctions de ces échanges, leur localisation, leur dimensionnement, l'analyse des effets qui seraient induits, jugés positifs ou négatifs, devaient être conduits avec les acteurs, les acteurs économiques, les élus. Nous sommes je dirai une (*inaudible*), un domaine de géométrie routière pour être sur un domaine d'aménagement du territoire.

Dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage, les localisations qui restent à ce stade-là imprécises sont figurées sur la carte qui vous est actuellement projetée. Dans le cas des familles, des trois familles qui sont hors emprise de la RN10, les familles 2, 3 et 4, qui comportent un tronçon commun entre l'extrémité actuelle de l'autoroute A12 et puis la RD58, nous envisageons actuellement deux échangeurs. Un avec la voie dite N12 et l'autre avec la RD36. Et la localisation peut effectivement différer et peut encore être précisée. L'échangeur avec N12, l'échangeur de côté, je pense qu'il est par là avec la RD36, l'échangeur avec la RD36.

Ensuite un échangeur qui est figuré, dont la localisation peut être travaillée avec la RD58, et ensuite un échangeur avec la RN10 à l'extrémité du projet et un autre échangeur au site des Essarts-le-Roi dans l'éventualité où la déviation des Essarts-le-Roi serait réalisée comme variante, comme sous-variante du prolongement de l'autoroute A12.

Lorsque l'on est sur la famille 1 avec un scénario de transformation de la RN10... Je rappelle que cette famille comporte deux scénarios. Un premier scénario que l'on appelle aménagement de la RN10 en route express. Là, tous les échanges sont conservés avec les routes départementales mais sont systématiquement dénivelés et dans le scénario 2, sur lequel nous reviendrons sans doute plus largement lors de la réunion consacrée au tracé, là nous sommes dans l'hypothèse de la réalisation d'une tranchée couverte sous la RN10 avec des (*inaudible*) d'échanges qui sont espacés et on n'aurait plus la possibilité d'avoir un échangeur direct avec la voie N12 ou la RD36 puisqu'il y a tout un espace et la voie ferrée qui sont entre la RN10 et l'arrivée de ces voies, qui n'en permettent pas le prolongement. On retrouverait simplement un point d'échange avec la RD58 au niveau de (*inaudible*) et on retrouverait ensuite les échanges au sud de Coignières, au sud des Essarts-le-Roi, comme pour les trois familles.

Les principes de localisation de ces échangeurs sont au stade actuel définis dans le dossier du maître d'ouvrage. Après le maître d'ouvrage est tout à fait ouvert à la discussion sur l'utilité, les fonctions de ces échangeurs, au-delà des simples échanges routiers. C'est bien la suggestion qui a été faite au début de cette réunion et j'ai pu aussi le mentionner lors de réunions précédentes : la question de la géométrie, la question de la localisation exacte, la question aussi de l'insertion paysagère de ces échangeurs dont on ne peut nier les consommations d'emprise qu'ils représentent, j'avais indiqué lors de réunions précédentes et c'est bon de le dire à l'échelle (*inaudible*) que ça se fait, pour se fixer les idées, dans un carré de 200 mètres de côté, qui crée aussi des petits barreaux de coupure supplémentaire, qui assurent la jonction entre l'échangeur et la voie, la Route Départementale qui est desservie, ça serait le cas pour la RD58. Je crois que ce sont des données que j'ai parfaitement exposées les fois précédentes. Et une fois que l'on s'est accordé sur les

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
fonctions de l'échangeur, les caractéristiques qu'il faut lui donner, on peut à ce moment-là
travailler dans son insertion dans le milieu. Ça c'est pour la première partie de votre question.

Sur la deuxième partie de votre question, est-ce que vous pourriez me préciser, Monsieur
Merlette, la nature de la réponse que vous attendez ?

De la salle

Je voudrais remercier ce monsieur pour la clarté de ses propos.

Gilbert CARRERE

Il n'échappe à personne que le problème des échangeurs n'est pas un problème seulement
technique, Monsieur Labrousse. C'est un problème qui (*inaudible*) un peu une partie du projet. Il
est vraisemblable que dans telle ou telle région suivante – je ne sais pas laquelle, je ne vais pas le
savoir ce soir – c'est un sujet qui reviendra et donc je crois qu'il faut que le maître d'ouvrage s'y
prépare. Voilà le sens des interventions.

(*Applaudissements*)

Michel LABROUSSE

La desserte du plateau de Saclay (*inaudible*), nous avons là aussi expliqué que l'échangeur de la
RD36, puisque cette voie constitue, en tant que voie sud du plateau, un axe important qui est en
cours d'aménagement notamment dans l'Essonne, un axe contribuera à la desserte du plateau et
l'éventuel échangeur avec le prolongement de l'autoroute A12 constituerait un atout
supplémentaire pour la desserte du plateau à partir de voies (*inaudible*).

Gilbert CARRERE

Le président Delorozoy veut intervenir ? Si vous voulez dire un mot, oui, allez-y.

Robert DELOROZOY, président de la commission du développement économique du parc naturel régional

Je serai bref, compte tenu de l'horaire.

Il m'avait été demandé de vous parler, puisque le sujet était du jour, de l'économie dans le Parc
naturel de la haute vallée de Chevreuse.

Je résumerai, et vous me pardonnerai, nous pourrions reprendre si vous êtes intéressés par ce sujet
une réunion ultérieure que très certainement le président Roseval accepterait de tenir. L'économie
dans le Parc naturel dans la haute vallée de Chevreuse n'a pas de comparaison, c'est évident, avec
celle qui a été évoquée dans le début de cette réunion concernant le développement industriel, les
grands équipements commerciaux qui existent dans la périphérie et dans la ville nouvelle.

Pour autant, nous ne nous sommes pas contentés de voir des entreprises en difficulté. Nous avons mis en œuvre des moyens pour les aider à vivre, à rendre service à la population dans cette zone et ces sites exceptionnels que sont ceux de la vallée de Chevreuse.

Il a été examiné depuis disons à peu près deux ans et demi trois ans 125 dossiers, 25 séances de travail, apporté des appuis financiers et des aides techniques pour un certain nombre de reprises de (*inaudible*). Je ne vous citerai que des exemples. 31 entreprises artisanales ont été par exemple aidées. On a pu moderniser plus d'une soixantaine d'entreprises du secteur du (*inaudible*). Il a été créé 83 emplois dans cette même période et il en a été sauvegardés 40 et 210 modernisés. Donc l'action économique dans le Parc n'est pas nulle, c'est évident.

Dans le secteur de l'hôtellerie et restauration, puisque je vais venir dans un instant à ce qui sont les points forts de l'économie dans un Parc naturel régional. On bénéficie également de soutiens des travaux du Parc. Des emplois ont été créés, des emplois ont été modernisés, il y a eu deux créations dont à l'hôtel de 12 chambres qui ont été créées dans un passé récent.

Je voudrais simplement ajouter que par exemple – c'est encore un autre exemple – dans le secteur des boulangeries, de (*inaudible*) à porter sur la modernisation de 10 boulangeries dans le PNR. Ça n'est quand même pas neutre ni nul. Et le maintien de 40 emplois qui ont ainsi pu travailler avec des méthodes et des équipements plus modernisés ont été maintenus ou créés.

Nous apportons également des aides à la coopération du commerce avec les agriculteurs du Parc, puisque nous avons des entretiens, des conversations fréquentes – et puisque je viens de vous parler de boulangeries, c'est pour ça que ça me vient à l'esprit – deux boulangeries dans le Parc préparent un pain exclusivement avec de la farine issue des productions locales. Une marque « Parc » commence à se développer dans le secteur – et ça n'est pas une plaisanterie – des fromages, à partir de l'utilisation des produits laitiers de tous les troupeaux qui sont dans le Parc. Et puis ça sera un mot, mais ce n'est pas pour rire, car c'est une réalité, également un éleveur d'escargots qui n'arrive pas à fournir suffisamment la demande dans sa production.

Encore deux minutes, quelques exemples tout de même dans le secteur d'entreprises beaucoup plus importantes. Beaucoup connaissent la fonderie de Coubertin à Saint-Rémy-lès-Chevreuse qui est une entreprise exceptionnelle et qui n'a pas de concurrence si l'on peut dire, même en France, par ce qu'elle réalise.

L'activité de transport de voyageurs que nous avons aussi dans ce secteur, c'est une entreprise qui a fait couler beaucoup d'encre à un certain moment concernant sa localisation. Il s'agit de la SAVAC à Chevreuse qui est parmi les plus importantes entreprises d'Ile-de-France en matière de transport voyageurs.

Et enfin je ne voudrais pas manquer de signaler dans le PNR l'activité importante que j'avoue j'ai moi-même découverte : des artisans d'art que nous aidons. Il y a plus de 45 artisans d'art qui travaillent dans le Parc, chez eux, ou dans des ateliers. Une exposition annuelle est organisée pour valoriser leur travail et faciliter des contacts avec les acheteurs. Cette exposition qui dure pratiquement sur 24 heures, en dehors de la soirée d'inauguration, reçoit, selon les années, entre 1 300 et 1 600 visiteurs, qui sont autant de retombées pour tous les artisans d'art.

La qualité des sites exceptionnels de la vallée de Chevreuse favorise évidemment un développement important du tourisme. Ce secteur économique reçoit chaque année – j'ai contrôlé les chiffres – plus de 200 000 visiteurs. Il y a plus de 200 000 visiteurs répartis dans la fréquentation de Port-Royal, des monts de Cernay, du château de Breteuil, du château de

Dampierre, et puis il commence à y avoir aussi des visiteurs au Parc, au château de Madeleine mais jusqu'à maintenant dans un nombre beaucoup plus limité.

Il me faudrait aussi vous signaler l'importance qu'ont les pépinières, les jardinerie, l'existence d'une vingtaine de centres équestres qui fonctionnent de plus en plus avec un grand succès, et puis le golfe de Rochefort-en-Yvelines. Toutes ces activités sont le ressort des problèmes du Parc de la vallée de Chevreuse, et tout ça se déroule dans des conditions normales de travail.

Je voudrais tout de même encore ajouter un mot qui est important et il est pour tout le monde. Il s'agit des efforts qui ont été développés sous l'impulsion du président Roseval, président du Bel Air comme chacun le sait. Depuis plus d'un an, nous avons mené, en liaison là encore avec les élus locaux, avec le Conseil général et le Département, des études pour un équipement de toute la vallée de Chevreuse et dans les secteurs encore inaccessibles du haut débit, pour l'internet bien entendu. Nous touchons presque au bout maintenant et avant la fin de l'année, nous espérons que vous aurez une surprise dans ce domaine.

J'arrêterai mon propos pour rester bref après cette longue séance. Il y aura encore beaucoup à dire sur l'économie du PNR qui s'adapte chaque jour pour son développement dans ces sites merveilleux de la haute vallée de Chevreuse qu'il faut faire connaître dans leur caractère exceptionnel. C'est ainsi qu'il y a une organisation du tourisme qui est en train de se développer. Le Parc travaille à la mise au point, sur les bases du schéma directeur de l'urbanisme d'autres secteurs, une organisation de développement des visiteurs dans le Parc qui devraient voir le jour maintenant dans quelques mois, en tout cas vraisemblablement au cours de cette année.

J'en ai ainsi terminé parce que je veux rester bref, à propos du Parc. Il a été mis à plusieurs reprises, ce soir, en cause, mais tout à fait normalement, des tracés des déviations. On a parlé d'un tracé « historique ». Moi je n'ai jamais retrouvé dans aucun document un tracé « historique » qui aurait été prévu il y a quelques décennies pour la déviation de l'A12.

Le président du SCOT, du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la haute vallée de Chevreuse, 14 communes considèrent que le vallon du Pommeret est classé. Il le restera. Nous ne sommes pas coupables ni responsables des erreurs qui ont pu être commises au moment de la création de la ville nouvelle, notamment de Saint-Quentin en Yvelines où il y avait toute possibilité et capacité pour trouver les voies indispensables, mais nous ne laisserons jamais détruire les valeurs de la haute vallée de Chevreuse, de ce patrimoine vivant et irremplaçable.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît, Mesdames, Messieurs. Je ne sais pas si c'est l'évocation des échangeurs ou des escargots, mais je sens une émotion gagner la salle et je voudrais limiter beaucoup les interventions, en tout cas que ceux qui vont intervenir le fassent de façon la plus brève possible. Monsieur. Allez-y, s'il vous plaît, brièvement s'il vous plaît.

Jean-Michel JAPIN, La Verrière

Je voudrais demander au monsieur qui était là, responsable important du Parc naturel, comment il peut tolérer l'agriculture qui n'a rien de naturel dans son Parc, une agriculture syndicalisée, avec

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12 des pesticides, avec des engrais chimiques. C'est un gros secteur économique du Parc, comment pouvez-vous défendre un Parc naturel qui comporte une telle chose ? L'écosystème...

Gilbert CARRERE

S'il vous plaît, on attendait votre question. Monsieur le président, un mot s'il vous plaît pour répondre mais pas plus d'un mot.

Robert DELOROZOY

Merci. Vous rendez hommage aux efforts considérables qui sont à faire. Nous les faisons. Nous avons une coopération avec les agriculteurs dans le Parc naturel dans la haute vallée de Chevreuse. Nous avons maintenant trois d'entre eux qui commencent à utiliser des engrais naturels, de restitution de compost. Le Parc naturel ne peut pas tout faire mais en tout cas il fait et il faut chaque jour pour aller dans le sens que vous souhaitez.

Gilbert CARRERE

Très bien, merci.

(Applaudissements)

Une question ici. Monsieur, posez votre question.

Jean-Paul ANDRE, maire adjoint de Montigny-le-Bretonneux

Excusez-moi Monsieur le président, mais je crois que ce soit on a eu beaucoup de monologues d'experts et que la parole est rarement donnée à la salle.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Excusez-moi de vous interrompre. Vous avez le droit de contester ce qui a été fait. Ce que je veux dire, c'est qu'il s'agissait ce soir d'une réunion d'un caractère particulier et je trouve que ce qui relève des analyses d'experts était bienvenu. Voilà ce que je voulais dire, maintenant je vous écoute.

Jean-Paul ANDRE

Je veux intervenir sur ce thème. L'activité économique qu'elle soit industrielle, artisanale ou commerciale implique le transport des hommes et des marchandises. Les modalités de ces besoins en déplacements sont (*inaudible*) très difficiles et (*inaudible*) matins et soirs, ce qui perturbe un maximum les moyens de locomotion. Les transports en commun sont toujours saturés aux heures de pointe, les structures routières sont inappropriées : trop juste pour faire face aux pics de circulation et trop vastes pour générer un respect des règles de sécurité en période de trafic normal.

Il y a peut-être là l'explication du taux annoncé de suraccidents dans les embouteillages, (*inaudible*) risque (*inaudible*) de froissement de tôles.

Le pôle d'emploi du secteur, en particulier de la communauté d'agglomération impliquerait comme suggéré en 2002 dans un dossier (*inaudible*) études, pôle d'échange structurant sur le réseau ferroviaire du bassin parisien, élaboré sous l'égide d'associations des villes du grand bassin parisien, la mission interministérielle, interrégionale d'aménagement du territoire et la SNCF, un aménagement des trains, de desserte des trains TER en gare de Saint-Quentin en Yvelines. Il faut pour cela une volonté politique entre les collectivités décisionnelles, (*inaudible*) les régions Ile-de-France via (*inaudible*) et la région Centre. Pour mémoire je crois qu'il y avait aussi le souhait de tous de voir les réseaux de La Défense d'une part et RER C d'autre part prolongés jusqu'à Rambouillet, que le confort gagné par les utilisateurs et que de voitures laissées au garage...

(*Applaudissements*)

Livraisons, achats, loisirs etc., (*inaudible*) rotation est assurée par la route, quoique les transports en commun suffisamment (*inaudible*) sont en mesure de permettre une bonne prise en compte.

Le dynamisme de notre secteur – nous ne sommes pas une gigantesque cité-dortoir – fait que ces besoins sont nombreux et se cumulent aussi avec le trafic pendulaire. Que faire ? Les « Tout voiture » répondent : « (*inaudible*) sur le tracé E », mais voilà, ce tracé-là est contesté par les uns ou par les autres selon le tracé envisagé. Tracé qui concerne toujours la zone urbaine de Montigny-le-Bretonneux.

(*Applaudissements*)

Quel sera le résultat ? Selon le représentant du maître d'ouvrage, à supposer que les financements soient et restent disponibles, la mise en service serait en 2020. C'est sans doute sans appliquer de retard inhérent toujours à ce type d'opération. Dans la réalité, les opposants au tracé qui sera soumis ne manqueront pas... On ne déplace pas un secteur protégé, on ne passe pas sous une ville, quelle qu'elle soit, sans susciter des réactions. Il y aura des recours, des procès. Au mieux le délai sera prolongé de quelques 5 à 10 ans complémentaires. 20 à 25 ans, même après 40 premières années, c'est encore une attente qui pourrait être acceptable à l'échelle d'une ville ou d'un département. C'est bien long à l'échelle d'une vie humaine mais c'est nullement viable pour une entité commerciale.

Les commerces desservis par la RN10 ont une nécessité : disposer rapidement d'un réseau routier aussi fluide que possible. Ce sont les commerçants qui l'affirment. Vous avez entendu Monsieur Chapatte, président de (*inaudible*) Paris Ouest. De mon avis, cette desserte devra aussi être pérenne et non (*inaudible*) par une autoroute qui ignorerait le périmètre commercial et éloignerait le chaland. (*inaudible*) de la concurrence par des implantations (*inaudible*) des accès. Utilisons au mieux le (*inaudible*) public. Les financements qui pourront être obtenus ne doivent pas être dispersés. Il faut les consacrer à l'amélioration de la fluidité de la circulation sur la RN10 et la protection rapide et efficace des riverains.

(*Applaudissements*)

De la salle

Une question, ça fait quand même deux réunions, deux débats auxquels j'assiste, non seulement c'est ma question mais un peu la question de tout le monde. A chaque fois qu'on parle de l'aménagement de la RN10, à chaque fois : « Ce n'est pas possible », et il faut se contenter de cette réponse. Moi je trouve que c'est extrêmement court, quand on sait que l'A1 a été enterrée dans le nord de Paris et qu'une autoroute à 120 000 véhicules/jour, c'est quand même autre chose qu'une route à 70 000 véhicules, comment est-ce que ça se fait qu'on nous réponde que ce n'est pas possible chez nous, ce qui a été fait ailleurs ? J'aimerais bien savoir

(Applaudissements)

Pourquoi, dans le cadre du débat économique ? Tout simplement parce que moi je fais la même règle de trois que le monsieur qui est intervenu en tout début de débat, à savoir que 70 000 véhicules/jour multipliés par 70 %, ça fait 56 000 véhicules par jour. Ça ne passe pas sur un boulevard urbain. Donc on va faire en plus une autre solution immédiatement saturée.

(Applaudissements)

Gilbert CARRERE

Si vous avez bien vu le dossier du maître d'ouvrage, vous avez vu qu'il ne conclut pas du tout qu'il ne faut rien faire sur l'A10. C'est *(inaudible)* et c'est un élément du débat. Point.

Dernière intervention.

Monsieur DEROUSSE, Mesnil Saint-Denis

Merci de me donner la parole.

Nous sommes tous évidemment d'accord pour préserver les emplois et l'activité économique de notre région, c'est une évidence.

Je voudrais répondre à Monsieur Fouchet. Concernant le projet d'aménagement, le prolongement de l'A12 : est-il bien crédible par rapport à la raison qu'on nous présente, à savoir améliorer la circulation sur la Nationale 10 ? Alors que cette Nationale 10 n'a jamais été aménagée, *(inaudible)*, au carrefour, ce qui est complètement aberrant d'un point de vue sécurité et fluidité.

(Applaudissements)

Effectivement, je suis tout à fait d'accord pour reconnaître que les tracés proposés ne sont pas du tout intéressants, aucun tracé. Ne croyez-vous pas que *(inaudible)* améliorer la circulation sur l'A10 ? Depuis pas mal de temps, on avait pensé requalifier la circulation au nord de l'A10, de Bois-d'Arcy, Pontchartrain et puis aux Essarts. On n'a jamais imaginé cette éventualité. *(inaudible)* qui crée des problèmes pour l'environnement et *(inaudible)*. On se pose beaucoup de questions.

Et pourquoi ce projet forcené de l'aménagement de l'A12 ? Pourquoi effectivement insister pour aménager cette A12, si ce n'est peut-être pour effectivement – et plus on se pose la question – pour créer un appel de transit régional, qui vraiment serait pénalisant et *(inaudible)* pour notre région ?

Gilbert CARRERE

Très bien. La question a été posée.

S'il vous plaît. Oui ?

Monsieur (*inaudible*), de (*inaudible*)

J'ai entendu bon nombre d'expert du Comité économique et social, et par contre (*inaudible*) un peu, simplement pour lire trois lignes : « (*inaudible*) a posteriori les investissements autoroutiers (*inaudible*) qu'il n'y a pas de relation d'automatisme entre la mise en service d'autoroutes et le développement local et (*inaudible*) sur l'économie, sont soit moins favorables qu'annoncés à l'échelle du territoire (*inaudible*). Cependant l'incidence sur l'environnement dépasse généralement les prévisions de l'étude d'impact présentée à l'enquête publique ». Et ça, ça vient de la Cour des comptes...

(*Applaudissements*)

... sur le (*inaudible*) française. Alors moi je voudrais savoir, j'ai entendu des discours, (*inaudible*), qui croire ?

Gilbert CARRERE

Venez aux réunions suivantes et vous serez plus informé.

Dernière question. S'il vous plaît, nous continuons.

De la salle

Je voudrais d'abord, avant de (*inaudible*) la question, faire une remarque à Monsieur Labrousse. Vous avez parlé des échangeurs en disant qu'on pouvait éventuellement les repositionner. Je ne vois franchement pas comment vous pourrez repositionner celui de la R12 puisque la R12 existe, et celui de la RD36 puisque la RD36 existe. Donc je ne parlerai pas les autres. Je ne connais moins (*inaudible*).

Ma question est plutôt vis-à-vis de Monsieur le président. Je n'ai pas du tout entendu ce soir parler du tracé nord, c'est-à-dire celui qui passe par Pontchartrain. On a là une voie rapide, à quatre voies, qui générerait beaucoup moins les populations et qui permettraient le projet d'aménagement de la Nationale 10 pour que les habitants de Trappes puissent vivre et respirer, et la zone économique également vivre. Pourquoi ne parle-t-on pas du tracé du nord ? Voilà ma question.

Gilbert CARRERE

Cher Monsieur, pardonnez-moi, on a voulu parler ce soir du développement économique induit par le réseau de transport, sans préciser de quel type de réseau il s'agit. C'est délibéré. C'est pour

Commission particulière du débat public - Débat public sur le projet de prolongement de l'A12
essayer de *(inaudible)* sur ce point-là. Lorsqu'il sera question des tracés, c'est-à-dire dans quelques réunions, très exactement le 22 mai – et ceci se fera à La Verrière – vous aurez toute latitude pour intervenir. *(inaudible)* il y aura des nouveautés là-dessus, je n'en dis pas plus.

Mesdames, Messieurs, nous sommes à la fin de cette réunion. *(inaudible)* pour dire l'intérêt du sujet de ce débat *(inaudible)*. Je vous livre quelques chiffres *(inaudible)*. D'une part, le site internet de la Commission a reçu plus de 18 000 visites à ce jour. 51 contributions ont été mises en ligne sur le même site internet. 9 *(inaudible)* sont en cours de validation. 1 070 avis ont été reçus. 838 questions ont été posées, il en a été validées jusqu'ici et envoyées 417, validées par la Commission puisque c'est elle qui valide la qualité des réponses du maître d'ouvrage, et donc à peu près un peu plus de la moitié. Et je vous prie de croire que la Commission ne perd pas son temps à regarder, qu'elle regarde de près et qu'elle passe le temps qu'il faut pour le regarder.

Je voulais vous dire ceci et vous inviter, si vous le voulez bien, à la prochaine réunion qui aura lieu le 9 mai et qui aura un caractère bien particulier, ce sera une réunion d'étape, parce qu'il n'y aura pas qu'une étape. En particulier, il s'agira pour la Commission et pour le public, et pour vous, de dire un peu où nous en sommes, si on a ou pas avancé, si on a fait comparaître quelques idées, ou pas, nouvelles ou pas, bref, de savoir comment, après plus d'un mois de débat, les choses se profilent, se décantent, ou au contraire s'obscurcissent. *(inaudible)* ce n'est pas à moi à le faire. Mais je vous invite à y venir, très *(inaudible)* et là-dessus, si vous le permettez, je vous souhaite, pour ce qu'il en reste, une très bonne soirée. Merci.

(Applaudissements)

Jean Créno

Merci Monsieur le président. Pardonnez-moi, je pense que vous l'avez fait, mais je pense que pour la clarté des débats futurs, et notamment lorsque l'on discutera des tracés..., je ne vois plus la carte exposée sur les différents tracés, mais il y a pour nous, commune du Mesnil Saint-Denis, quel que soit le tracé, deux échangeurs, ces deux...

En raison d'un problème technique à la toute fin de la réunion publique, l'enregistrement a été interrompu prématurément. La dernière intervention n'est donc pas complète pour le moment. Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour ce manque et nous vous remercions d'avance de votre compréhension.

Index

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

Anne-Sophie METRO.....	1	Madame Pequeresse.....	38
Anne-Sophie MÈtro.....	3	Minitech SantÈ.....	35
Audin.....	33	Monmaure.....	29
BÈcanes.....	6, 10	Monsieur ARDIES.....	14
Bel Air.....	44	Monsieur DEROUSSI.....	47
Broderies.....	37	Monsieur Fourgousse.....	12
ch,teau de Madeleine.....	44	Monsieur Leperlier.....	7, 9
Christian Blanc.....	35	Monsieur MahÈ.....	13
Cosmetic VallÈe.....	33	Monsieur Nanos.....	15
Dominique Dario.....	30	Monsieur TURRY.....	25
Fixel.....	1, 3, 7	Normandie Moteur VallÈe.....	33
FranÁoise Pellisol.....	40	OIN.....	40
Francis Beausire.....	2	Patrick†MahÈ.....	13
Jean-Claude Vichy.....	26	PCSP.....	35
Jean-Michel†JAPIN.....	44	Pierre Leperlier.....	3
Jean-Paul ANDRE.....	45	Pierre LEPELIER.....	1
JoÎl Le Boutier.....	14	plateau des NÈfliers.....	29
Lagloite.....	27	Pommeret.....	8, 29, 30, 37, 44
Laurent Dani.....	27	prÈsident Valois.....	26
líADUC.....	15	prÈsident†Roseval.....	42
Madame Mermet.....	15	R12.....	37, 48
Madame Pelletier.....	3	Systematic.....	33, 35
Madame PELLETIER.....	1	Thierry Posevara.....	30

Willy MARLEY..... 24

Ètang des NoÈ..... 25, 39