

Paris, le mardi 24 octobre 2006

Dominique PERBEN,

ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Prolongements de l'A12 et de la Francilienne

ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer

Discours

Messieurs les préfets,
Mesdames, Messieurs les journalistes,

Comme vous le savez sans doute deux projets importants pour l'Île-de-France ont fait l'objet d'un débat public : le prolongement de l'A12 dans les Yvelines et celui de la Francilienne entre Cergy et Poissy.

Ces débats ont été particulièrement suivis par des milliers de participants et ont donné lieu à des échanges souvent vifs.

Je tiens à saluer les services de l'État qui y ont participé et tout particulièrement les 2 chefs de projets ici présents : Michel LABROUSSE (A.12) et Eric DEBARLES (Francilienne).

Les compte-rendus de la commission nationale du débat public partagent une même conclusion : ces deux projets ont été envisagés depuis plusieurs décennies ; la situation actuelle est insupportable ; il faut maintenant une décision.

L'autre point commun à ces deux projets est qu'aucune solution ne s'est imposée à l'issue des 4 mois de débat public.

Il m'appartient donc, au terme de la loi, de d'indiquer, comme le dit la code de l'environnement, «la suite que je donne à ces débats» en commençant, si je puis dire, par le plus simple : l'A12.

Le prolongement de l'autoroute A12 est prévu depuis près de 40 années pour accompagner la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin.

Ce projet doit mettre fin à une situation très difficile : aujourd'hui l'autoroute A.12 entre Rocquencourt et Trappes s'arrête brutalement sur une route qui traverse la ville nouvelle de part en part : la RN10.

La RN.10 est la colonne vertébrale de l'agglomération. Elle supporte tous les types de trafic : le transit en direction de Rambouillet et des autoroutes, les échanges avec la ville nouvelle notamment pour ceux qui viennent travailler à Saint-Quentin mais aussi les liaisons entre les quartiers de l'agglomération.

Il en résulte un trafic très dense compris entre 45.000 et 70.000 véhicules par jour qui mélange des usagers qui n'ont pas le même objectif ce qui crée une insécurité. La RN10 génère aussi beaucoup de nuisances, de bruit et de pollution.

Comme je l'indiquais, le débat a conclu clairement sur ce point : la situation de la RN10 est intolérable et il est nécessaire d'agir.

Nous avons donc 4 objectifs pour ce projet :

- 1) améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains de la RN10,
- 2) répondre aux enjeux de sécurité,
- 3) créer les conditions d'un meilleur accueil des transports en commun,
- 4) et soutenir le dynamisme économique.

L'État a donc conduit une analyse pour déterminer, tout d'abord, si les transports en commun permettaient, seuls, de répondre à ces objectifs. Le débat a montré les fortes attentes dans ce domaine. L'État et les collectivités devront y répondre mais cela ne suffira pas.

Comment développer des transports en commun si la colonne vertébrale de la ville nouvelle est congestionnée ? Comment la ville peut-elle retrouver un équilibre si les bouchons, le bruit et la pollution sont en plein cœur de la ville ?

C'est donc vers un prolongement de l'autoroute que les réflexions nous ont conduits. Plusieurs familles de solutions ont été exposées : en empruntant la route actuelle (soit en la réaménageant, soit en l'enfouissant), en contournant l'urbanisation par le Sud ou en trouvant une solution intermédiaire.

Aucune solution ne s'est définitivement imposée à l'issue du débat mais j'en tire trois enseignements :

- 1) il y a nécessité d'agir et de décider le prolongement de l'autoroute pour réduire les nuisances et l'insécurité,
- 2) le réaménagement de la RN10 n'est pas une solution : même en imaginant qu'on enfouisse la route pour créer un tunnel d'une dizaine de kilomètres avec des échangeurs en pleine ville et en dépensant un milliard 600 millions d'euros, ce chantier colossal durerait une dizaine d'années et créerait en surface une situation plus difficile encore, alors qu'elle est déjà jugée intolérable,
- 3) il faut savoir préserver en Île-de-France les poumons verts. Le tracé par le vallon du Pommeret a le défaut rédhibitoire de traverser un site naturel classé. Il ne peut donc pas être retenu car il mettrait en péril l'équilibre que nous tentons de maintenir dans la région.

Seules les familles de tracés intermédiaires peuvent donc répondre aux objectifs du projet. J'ai voulu choisir celui qui réduit le plus possible l'impact sur les populations : c'est donc le tracé 2C' qui s'impose.

Je sais que les attentes sont très fortes notamment sur les communes concernées. Les études qui figurent dans la décision devront donc nous permettre d'améliorer le projet.

Il faudra déterminer les protections à réaliser notamment à Montigny-le-Bretonneux et à la Verrière ; il faudra aussi être exemplaire car nous traversons des zones très sensibles du point de vue de l'environnement.

Il nous faudra également tenir compte de l'opération d'intérêt national (OIN) de Massy–Saclay–Versailles Saint-Quentin. C'est notamment pour cela que la décision demande à définir le système d'échange.

Il nous faudra enfin poursuivre les travaux sur la RN10 : les opérations dites d'attente notamment sur Trappes ; mais aussi les opérations qui nous permettront à terme de donner un nouveau visage à la RN10.

Pour conduire ces projets, un comité de suivi regroupant l'État et les collectivités territoriales sera mis en place ainsi qu'un dispositif d'information et d'échanges avec le grand public. J'ai demandé au directeur général des routes de me faire une proposition pour la fin d'année.

La prochaine étape importante sera l'enquête publique. Compte tenu des études et des échanges qui doivent se tenir sur ce projet, elle devrait intervenir d'ici 2012 pour permettre une mise en service de ce projet vers 2020, car les travaux seront longs et délicats.

Venons-en maintenant à un sujet délicat aussi, celui du prolongement de la Francilienne.

Comme pour l'A12, ce projet est ancien. Lors de la création des villes nouvelles on avait décidé de réaliser des RER pour assurer les liaisons vers Paris et de relier les villes nouvelles par une grande rocade, la Francilienne. Elle n'a pas été encore achevée dans le Nord-Ouest francilien.

Pourtant ce secteur a connu une très forte croissance et les déplacements sont devenus particulièrement difficiles. Ce secteur est vital pour la région tout entière. C'est pourquoi l'État a décidé de créer l'opération d'intérêt national Seine-Aval. Le prolongement de la Francilienne est essentiel pour permettre à cette zone de prendre son plein essor.

Enfin, un autre enjeu explique ce projet : des sites économiques majeurs s'y sont implantés et certains poursuivent leur développement. Mais l'engorgement des routes fait peser un risque majeur sur l'activité, sur des milliers d'emplois. Les études socio-économiques réalisées pour ce projet ont mis en évidence qu'il permettrait de générer chaque année un gain économique de plusieurs centaines de millions d'euros.

Il génère aussi des nuisances. Le débat, de ce point de vue, a mis en évidence qu'il fallait mettre fin à une situation intolérable pour les riverains l'actuelle RN184.

Comme pour l'A12, le développement des transports en commun sera nécessaire mais ne permettra pas de répondre à tous les objectifs et notamment pour sauver les emplois de la vallée de la Seine.

L'État a donc mis au débat ce projet pour vérifier son opportunité et présenter 4 solutions à laquelle la commission du débat public a souhaité qu'on ajoute un tracé plus long passant près de Mantes.

Ces tracés sont désormais connus par leur couleur : rouge, vert, bleu, noir et violet. D'autres encore ont été présentés pendant un débat «bouillonnant» qui a connu, d'après les propos même de la commission nationale du débat public, une participation exceptionnelle.

J'en tire une première conclusion : le prolongement de la Francilienne est nécessaire. Il faut que ce secteur soit enfin doté d'une infrastructure qui rapprochera les pôles de l'Ouest francilien et évitera qu'un trafic trop important n'ait que des «rues» pour s'écouler.

La deuxième conclusion que je tire est qu'il faut savoir préserver la forêt de Saint-Germain, déjà enserrée par l'urbanisation. Nous ne pourrions pas assurer un développement soutenable de l'Île-de-France si nous ne savons pas protéger un bien aussi précieux.

La troisième conclusion que j'en tire est qu'il n'est pas possible, et le débat l'a bien montré, de retenir le tracé violet trop éloigné pour être efficace.

Je crois qu'il faut aussi savoir tirer les enseignements du passé : le tracé rouge, même s'il peut présenter des avantages techniques, n'est guère envisageable.

J'ai donc choisi de retenir le tracé vert, mais j'ai aussi compris que le projet soumis au débat public n'était pas suffisant. J'ai donc aussi décidé de l'améliorer.

Des protections phoniques étaient prévues dans la traversée de Conflans-Sainte-Honorine. La future liaison sera réalisée en tranchée couverte. J'ai également demandé qu'on étudie comment ajouter des protections au pont actuel. La situation sera donc améliorée et les nuisances moins importantes qu'actuellement pour un certain nombre de riverains.

La traversée de la Seine à Achères pose aussi question. J'ai demandé de prévoir un franchissement sous le fleuve ce qui protégera les habitations les plus proches.

Ces améliorations s'ajoutent naturellement aux couvertures de Carrières-sous-Poissy et d'Eragny mais aussi aux protections envisagées sur les autres communes. Le débat a mis en évidence des demandes fortes et mes services sont chargés, à chaque fois, d'optimiser le projet.

Il nous faudra aussi répondre aux interrogations sur l'autoroute A13 : je veux qu'on détermine les mesures qui permettront d'accueillir les véhicules dans les meilleures conditions pour que ce projet soit une réussite.

Enfin, une dernière réponse doit être apportée : même si ce projet est d'une ampleur considérable, je crois qu'il ne sera pleinement efficace que s'il n'est pas à péage. La décision qui est prise aujourd'hui ne retient donc pas le recours à la concession. Il faudra donc que tous se mobilisent pour que ce projet indispensable et prioritaire se réalise.

Je crois que tous ces éléments démontrent la volonté de l'État et du Gouvernement d'avancer mais aussi sa capacité d'écoute et de réponse.

Bien sûr un comité de suivi sera mis en place avec les collectivités concernées car les enjeux de ce projet ne concernent pas, loin de là, que l'État. Bien sûr, un dispositif d'information et d'échange sera mis en place et j'ai demandé au directeur général des routes de me faire une proposition conjointe avec le préfet de région.

Il nous faut maintenant avancer pour permettre que ce projet soit soumis à l'enquête publique d'ici 2009 afin que les travaux s'engagent en 2011 et que la mise en service intervienne en 2015.

Ces deux décisions, rendues publiques aujourd'hui et qui paraîtront dans les tous prochains jours au Journal Officiel, marquent une étape importante dans la vie de deux des projets les plus anciens et les plus importants de l'Île-de-France.

Bien sûr il faudra développer les transports en commun et ces projets y contribuent. Il nous faudra aussi apporter des réponses dans les contrats de projets pour améliorer encore le RER et le Transilien.

Je crois que les débats publics ont montré l'importance de ces projets pour les Franciliens et tout particulièrement pour les riverains et les utilisateurs quotidiens de ces infrastructures.

Mais il nous faut maintenant tourner la page des hésitations pour nous inscrire dans une nouvelle période afin de construire ces projets essentiels et de préparer l'avenir.

Je pense que les décisions que je vous ai présentées y contribuent. Elles traduisent le souci de l'écoute et du respect des grands équilibres. J'appelle donc les uns et les autres à se mettre autour de la table pour que ces projets améliorent la qualité de vie des Franciliens et pour sauver des milliers d'emplois.

Je vous remercie et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.