

CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES

Année 2012

COMPTE RENDU ANALYTIQUE N°941 SEANCE DU VENDREDI 26 OCTOBRE 2012

La séance est ouverte à 9 heures 40 sous la présidence de M. Alain SCHMITZ, président.

M. OLIVE, *l'un des secrétaires de séance, procède à l'appel nominal.*

Présents : Mme Aubert, MM. Barth, Bel, Mme Boutin, MM. Brillault, Colin, de La Faire, Delaporte, Deligné, Desjardins, Mme Di Bernardo, MM. Fond, Fournier, Gourdon, Joly, Jouy, Lebrun, Lequiller, Loison, Mme Mary, MM. Olive, Pivert, Planchenault, Richard, Saint-Amaux, Schmitz, Solignac, Sylvestre, Tétart, Vandewalle, Vialay, Vignier, Wane.

Excusés : Mme Ervera, M. Level (pouvoir à M. Lequiller), M. Mallaé (pouvoir à M. Gourdon), M. Raynal (pouvoir à M. Schmitz), M. Tautou (pouvoir à M. Solignac), M. Tissier (pouvoir à M. Deligné).

Communications de Monsieur le Président du Conseil général

M. LE PRÉSIDENT – Je salue Madame Catherine Bobin, le payeur départemental, qui part à la retraite. Elle avait pris ses fonctions dans les Yvelines en juillet 2012. Je voulais lui dire combien nous l'avons appréciée et lui souhaiter une retraite heureuse (*Applaudissements*). Son successeur, madame Fourmestraux, prendra ses fonctions début novembre.

André Sylvestre accueillera un groupe de seniors de Magnanville et de tout le Mantois qui assiste à la séance, dans le cadre de la semaine bleue, semaine nationale des retraités et personnes âgées.

Je vous recommande l'exposition « Recto-Verso », qui se déroule à l'orangerie du Domaine, sur les cartes postales des communes des Yvelines entre 1880 et 1920, à l'âge d'or de la carte postale. La très belle scénographie est l'œuvre de nos services. Cette exposition dure jusqu'au 3 février.

Vous êtes également invités au salon nautique, où pour la première fois, la base de plein air de Moissons-Mousseaux sera présente.

La deuxième rencontre en Yvelines de territoires en projets se déroulera le 11 avril 2013 au palais des Congrès de Versailles. Nous attendons vos projets.

Vous avez aussi à votre disposition une petite plaquette éditée par l'Etablissement Public Foncier des Yvelines sur les réalisations de l'EPFY auquel nous sommes très attachés.

Vous avez également le calendrier prévisionnel des séances du Conseil général et de la Commission permanente de l'année prochaine.

Enfin, je félicite Karl Olive et la maman pour la naissance de Paco. (*Applaudissements.*)

Représentation du Conseil général dans des organismes extérieurs

M. LE PRESIDENT – Daniel Level et Marie-Hélène Aubert nous représentent au conseil des pupilles de famille de l'Etat des Yvelines. Daniel Level en est membre depuis 2006 et son mandat expire le 8 décembre prochain. Comme y autorise le code de l'action sociale et de la famille, je vous propose de le renouveler dans cette fonction et de confirmer Marie-Hélène Aubert dans la sienne.

Il en est ainsi décidé.

M. LE PRESIDENT – Monsieur le Préfet nous demande de désigner un représentant titulaire et un suppléant pour prendre part aux travaux de la commission de suivi de site de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy qui sera prochainement mise en place. Je vous propose de nous y faire représenter par Philippe Tautou en tant que titulaire et Jean-François Raynal en tant que suppléant.

Il en est ainsi décidé.

Marchés à procédure adaptée

M. LE PRESIDENT – En application de l'article L3321-11 du code général des collectivités territoriales, j'ai fait distribuer sur vos tables, pour votre information, la liste des marchés notifiés entre le 20 septembre 2012 et le 17 octobre 2012 conformément à la délégation que vous avez bien voulu me donner.

Dotation de fonctionnement des collèges

M. LEQUILLER, *rapporteur* – J'ai présenté ce rapport au conseil départemental de l'éducation nationale, qui a émis un avis favorable à l'unanimité.

Comme chaque année, il vous appartient de vous prononcer sur la participation du Département aux charges de fonctionnement des collèges publics et lycées internationaux. Il vous est proposé d'arrêter à 12,8 millions d'euros le montant de ces dotations pour 2013. Elles sont en baisse de 21 %, par rapport à celles de 2012, en raison de la prise en charge directe par le Département, à compter du 1er juillet 2012, des frais de fourniture de gaz, après adhésion au syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Ile-de-France. Cette mutualisation permet des gains tarifaires de l'ordre de 20 %. Les charges sont évaluées pour 2013 à 4,5 millions d'euros. Les collèges avaient reçu une dotation normale pour l'année pleine, mais savaient qu'à compter de juillet il leur faudrait rendre la partie correspondant au gain de la mutualisation.

Compte tenu de ces 4,5 millions d'euros, ce sont 17,3 millions d'euros au total qui sont consacrés aux dotations aux établissements, soit une hausse de 2,9 %. La hausse des effectifs est de 0,8 %, soit 520 élèves et les chapitres « pédagogie » et « entretien » sont indexés sur une inflation de 1,9 %.

Enfin, selon la procédure appliquée pour le calcul des dotations 2010 et 2012, les dotations ont été modulées en fonction du niveau des fonds de réserve des établissements. Désormais, nous récupérons les fonds de réserve excessifs. 21 établissements disposent en réserve d'une somme supérieure à la moitié de leur dotation 2012, dont 8 malgré la mesure d'écrêtement dont ils furent l'objet pour l'exercice 2012: ces établissements n'ont pas tenu compte de la mesure, mais l'an prochain il n'y en aura certainement plus aucun dans cette situation. Enfin, les mesures qui s'appliquaient les années précédentes aux SEGPA et aux établissements en ZEP sont maintenues.

La commission Enseignement, Culture, Jeunesse et Sport a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – Nous maintenons une politique très active de construction de collèges. Je viens de procéder à l'inauguration de plusieurs établissements, comme le collège Auguste Renoir à Chatou en présence de Ghislain Fournier, le collège « Philippe de Champagne » au Mesnil-Saint-Denis, et, dans le cadre de notre politique exceptionnelle pour faire disparaître les préfabriqués, nous avons aidé à hauteur de 50 % à la reconstruction d'une école à Bréval.

Par ailleurs, nos efforts pour les lycées internationaux ont réussi : le lycée franco-allemand de Buc et le lycée international de Saint-Germain-en-Laye sont bien intégrés dans le plan pluriannuel de la Région. Merci donc à ceux qui se sont dépensés sans compter pour y parvenir, notamment Pierre Lequiller. Nous n'avons pas de calendrier précis, mais c'est une victoire essentielle que d'avoir obtenu de la Région la reconnaissance de la nécessité d'engager des travaux lourds dans ces deux établissements.

M. LEQUILLER – Pour Saint-Germain-en-Laye, le montant des travaux est de 60 millions d'euros, dont 36 millions à charge du Département puisqu'il s'agit d'une cité scolaire, et 24 millions pour la Région. Pour Buc, notre participation est de 24 millions.

M. LE PRESIDENT – Pour les deux établissements, notre apport de 60 millions équivaut au coût de construction de trois collèges.

M. LEQUILLER – Cela dit, le plan régional est sur dix ans. Reste à savoir si la Région inscrira ces crédits au début ou à la fin du plan, ce qui est assez différent.

M. LE PRESIDENT – De toute façon, nous pourrions difficilement faire les deux en même temps, donc un échelonnement dans le temps est à prévoir.

M. DELIGNE – J'ai bien compris que nous aurons une séance très "anti-Région".

M. LE PRESIDENT – Pas du tout, je viens de la remercier !

M. DELIGNE – J'anticipais sur d'autres sujets. Mais mon propos est tout à fait positif, comme ce fut le cas au CDEN. En effet le Département maintient les crédits pédagogiques. Qu'il y ait des efforts de bonne gestion, c'est normal et il est inutile que des établissements conservent des fonds de réserve trop importants. S'ils ont un problème à affronter un jour, le Département saura les aider.

Au CDEN, plusieurs intervenants ont souligné qu'il fallait porter une attention particulière à certains points, comme les SEGPA. Peut-être leur forfait annuel mériterait-il d'être revu à la hausse. Je ne doute pas que Pierre Lequiller ait entendu ces remarques. Mais globalement, le maintien des crédits pédagogiques et les efforts portés plutôt sur les crédits administratifs nous conduisent à voter cette délibération.

M. LEQUILLER – Je remercie François Deligné d'avoir soutenu notre proposition au CDEN et ici-même. Les crédits pédagogiques ne sont pas seulement maintenus, ils augmentent de 2,9 %. Pour les SEGPA, outre la dotation prévue ici, nous apportons aussi des crédits importants en investissement.

M. LE PRESIDENT – Le CDEN a également apprécié l'effort particulier fait par le Département pour l'équipement en tableaux numériques interactifs et les technologies de la communication. Nous ne nous contentons pas de le faire lors de la construction d'un collège. Nous aidons également les communes à acquérir ces matériels pour leurs écoles primaires et nous avons même reçu des demandes de TNI pour des maternelles.

M. DELIGNE – On a souligné l’effort du Département pour la construction de collèges. Mais étant donné le coût d’un établissement, il est important de bien anticiper, en partenariat avec les communes, les évolutions de la population scolaire, afin d’éviter au Département de se trouver dans une situation préjudiciable en raison de fluctuations ultérieures. Dans mon canton, j’ai demandé que ce travail soit fait et nous avons eu une réunion en début d’année. C’est ainsi que nous assurerons les équilibres de demain. Je remercie les services qui s’y consacrent. Je sais que travailler en partenariat n’est pas facile et qu’il peut y avoir ici ou là des réticences. Pour ma part, je m’inscrirai toujours dans ce travail d’anticipation.

M. LE PRESIDENT – Et pour conclure, bravo à Pierre Lequiller d’avoir obtenu l’avis favorable unanime du CDEN.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Aménagement d’une salle à Vélizy-Villacoublay

M. PIVERT, *rapporteur* – Il vous est proposé d’attribuer une aide exceptionnelle de 500 000 euros à la commune de Vélizy-Villacoublay, pour son projet d’aménagement de la petite salle de « l’Onde », théâtre et centre d’art au rayonnement régional, dont le coût s’élève à 2 300 000 € H.T. Le Conseil régional d’Ile-de-France octroie une subvention de 461 785 euros à cette opération, ce qui représente environ 20 % du montant des travaux H.T.

La commission Enseignement, Culture, Jeunesse et Sport a émis un avis favorable à l’unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – Cette seconde salle pour Vélizy, le long de l’A 86, est du même genre que celle qui sera réalisée, à terme, pour le centre national dramatique de Sartrouville.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

M. LOISON – Je vous remercie d’avoir voté cette subvention. « L’Onde » a déjà une salle de 662 places. La seconde salle sera modulable, y compris la partie scénique, et permettra de faire de la création et des spectacles pour les jeunes.

Aide aux festivals professionnels de musique et de danse

M. DESJARDINS, *rapporteur* – Une première délibération concernant 14 festivals et 3 associations de valorisation des orgues a déjà été votée en commission permanente du 15 juin dernier pour un montant global de 106 235 euros. Un second rapport vous est aujourd’hui proposé, incluant 10 festivals professionnels de musique et danse et 2 associations de valorisation des orgues yvelinoises, pour un montant global de 64 288 euros.

La commission Enseignement, Culture, Jeunesse et Sport a émis un avis favorable à l’unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Chauffage urbain de bâtiments départementaux

M. DE LA FAIRE, *rapporteur* – Le tribunal administratif, la ville de Versailles et le Département se partagent en copropriété le centre administratif situé 56, avenue de Saint-Cloud à Versailles. Ce bâtiment est actuellement chauffé par le chauffage urbain de la ville de Versailles. Le contrat SVCU

est arrivé à expiration en octobre 2011 et la ville a confié à VERSEO cette délégation de service public pour une durée de douze ans, jusqu'au 30 juin 2023 inclus.

Il convient donc de procéder à la signature d'une police d'abonnement avec ce nouveau concessionnaire et une convention de cession à titre gratuit des équipements.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Déclassement d'un délaissé au Pecq

M. SAINT-AMAUX, *suppléant*, M. TAUTOU, *rapporteur* – Il vous est proposé d'opérer le déclassement d'un délaissé d'environ 446 m² du domaine public routier départemental, situé dans l'emprise de la bretelle B2 de la route départementale n°7 à Le Pecq en vue de son classement dans le domaine public de la commune du Pecq. Le Département a procédé aux travaux de remise en état de la surface de ce délaissé au cours de l'année 2009.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Aide aux communes en matière de voirie

M. TETART, *rapporteur* – Il vous est proposé d'intégrer le dispositif d'aide à l'insertion des réseaux électriques et de télécommunication dans l'environnement au programme triennal 2012-2013-2014 d'aide aux communes et structures intercommunales en matière de voirie.

Depuis 1995, le Conseil général propose aux communes et intercommunalités un dispositif d'aide à l'enfouissement simultané des réseaux électriques et de télécommunication, localisés en agglomération et sur le domaine public. Il a été très efficace, puisque 20 millions d'euros ont été engagés jusqu'en 2011, ce qui a permis l'enfouissement de réseaux sur 500 km.

Les critères de ce dispositif ont évolué et récemment, ERDF a cessé d'être notre partenaire. On s'est aperçu également de la difficulté de faire coïncider l'attribution des subventions à ce titre sollicitées par les communes et les travaux sur voirie dans le cadre de notre plan de soutien triennal. C'est pourquoi on a voulu harmoniser le tout en mutualisant l'instruction des dossiers. Nous accordons chaque année un million d'euros pour l'enfouissement. Les deux millions pour 2013 et 2014, les deux dernières années du programme triennal en cours, seront inclus dans l'enveloppe de ce plan pour permettre de procéder à cette harmonisation. Les dossiers d'enfouissement seront examinés en priorité dans cet ordre : d'abord, l'enfouissement des réseaux sur routes départementales, en agglomération ; ensuite, les travaux d'enfouissement réalisés simultanément avec des travaux du programme triennal de voirie ; enfin, les autres travaux.

Un seul dossier est recevable par commune pendant la durée du programme ce qui permettra à un plus grand nombre d'entre elles de bénéficier d'une subvention.

Une délibération attribuant des subventions sera proposée pour les dossiers arrivés au Département avant le 31 mars de chaque année par la commission permanente. Une délibération complémentaire sera proposée, en tant que de besoin, pour les dossiers parvenus ultérieurement à la date précitée.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – Cela devrait permettre aux communes de faire plus de travaux avec notre aide.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Déclassement d'un délaissé à Port-Marly

M. DE LA FAIRE, *rapporteur* – Dans le cadre du transfert des routes nationales au bénéfice du Département des Yvelines, la RN 186, entre la RN 13 à Saint-Germain-en-Laye et Chatou est aujourd'hui devenue Route Départementale 186.

Le groupe scolaire Saint-Dominique, membre de la SCI Guzman, au Pecq souhaite acquérir une emprise du domaine public départemental de 1 725 m² située en bordure de la RD 186 à Port-Marly. Afin d'y aménager une aire de jeu. Elle a déjà acquis les parcelles mitoyennes et obtenu une autorisation d'urbanisme pour son projet et accepté le prix de 55 200 euros conformément à l'estimation de France Domaine.

Ce terrain n'ayant pas d'utilité pour la voirie routière départementale, il vous est proposé d'approuver le principe de déclassement du domaine public routier départemental ainsi que son aliénation au bénéfice de la SCI Guzman.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Aménagement de la RD 113 à Chambourcy

M. LE PRESIDENT – Voilà que s'achèvent enfin des travaux qui ont duré six ans pour supprimer un gros bouchon sur ce qu'on appelait la route de quarante sous.

M. VIALAY, *suppléant*, M. RAYNAL, *rapporteur* – Ce chemin de Mantes en avait en, effet bien besoin et la circulation est devenue plus fluide. Il s'agit cette fois d'une opération de mise de la chaussée en sens unique à Chambourcy pour 1 900 000 euros. Elle s'inscrit dans des travaux globaux sous maîtres du Département. Le montant des travaux que la commune remboursera est de 2 230 953 euros et il convient de signer une nouvelle convention, qui réévalue le montant de l'opération à 4 150 000 euros TTC.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Gendarmerie de Mantes-la-Jolie

M. VIALAY, *rapporteur* – Nous ne parvenons pas à acheter un terrain avec pavillon jouxtant la gendarmerie de Mantes-la-Jolie nécessaire pour la construction d'un bâtiment de 25 logements avec sous-sol enterré et pour le réaménagement de la caserne. Après de longues négociations, il est proposé désormais de l'acquérir au prix des domaines soit 500 000 euros.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Gendarmerie d'Ecquevilly

M. VIALAY, *suppléant*, M. RAYNAL, *rapporteur* – Le Conseil général a réhabilité, il y a quelques années, la gendarmerie d'Ecquevilly. En vue de l'implantation du peloton de surveillance et d'intervention de la Gendarmerie, qui est actuellement à Saint-Germain-en-Laye, il est proposé d'acquérir un terrain voisin de 5700 mètres carrés au prix estimé par France Domaine de 1 150 000 euros assortie d'une marge de négociation de 15 %, et en indemnisant la commune qui a dû déplacer des vestiaires qui y étaient construits.

La commission Equipement a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et des Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – J'ai demandé aux services de voir comment il est possible de conserver ces vestiaires sur le site. C'est une opération importante pour la sécurité dans cette zone. Mais il était difficile de faire comprendre à la population que nous supprimions un équipement sportif. Le Département fait un très gros effort financier. La gendarmerie attend beaucoup ce renfort.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Avis du Département sur le PDUIF 2020 (Projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France 2020)

M. TETART, *rapporteur* – Le plan de déplacement régional est un élément important pour la vie quotidienne des Yvelinois et pour la prospective des déplacements jusqu'en 2020 et au-delà.

La réalisation du PDUIF est confiée au STIF. Après avis favorable du conseil d'administration de ce syndicat, il est arrêté par la Région avant les procédures de concertation. Le document est difficile à réaliser, puisqu'il doit être compatible avec d'autres documents, le SDRIF, le plan climat par exemple, alors que ceux-ci sont également en pleine évolution, voire même en cours de production ou soumis à l'avis des collectivités locales, selon des calendriers qui ne concordent même pas. Or, en même temps, ce PDU s'imposera à des documents d'urbanisme de niveau inférieur comme les SCOT, les PLU et même des POS.

Les objectifs généraux de la nation – transition énergétique, maîtrise de la pollution et des gaz à effet de serre, moins de congestion urbaine, une circulation plus apaisée, plus de transports collectifs – sont ici déclinés dans le contexte de l'Ile-de-France. Ces objectifs prennent la forme de 9 défis, eux-mêmes déclinés en 34 actions identifiées.

Nous ne pouvons que partager les objectifs généraux et les défis décrits dans ce PDU. Si notre assemblée avait élaboré elle-même un tel document, elle les aurait tous repris. Quant aux actions identifiées, on peut certes en regrouper ou en segmenter. Mais globalement, nous sommes d'accord et sur les défis et sur les actions. Cela étant, on peut faire un certain nombre de constats, qui ne sont pas encore des réserves.

D'abord, on peut quand même regretter que dans l'élaboration de ce document, en ce qui concerne l'ouest de l'Ile-de-France, on ait ignoré le schéma de déplacements des Yvelines adopté en mars 2007, qui traçait des perspectives jusqu'en 2012 en essayant de prendre en compte les attentes de l'État et de la Région. On ne voit même pas clairement dans ce PDU qu'il y a eu une lecture attentive, peut-être critique, de notre schéma départemental.

Ensuite, s'agissant des hypothèses prises en compte, en raison même de la longueur de l'élaboration d'un tel document, se pose toujours le problème de l'actualisation des données. Il est dommage que ce ne soit pas les données de l'enquête globale de transport de 2010 qui soient prises en compte. Le PDUIF essayant de réduire la part de la voiture et d'augmenter celle des déplacements dits actifs – marche et vélo – et celle des transports collectifs, il est important de constater les évolutions depuis l'enquête de 2001. Au terme du PDU précédent, qui affichait des objectifs de même nature tout en

étant moins coercitifs, on constate une hausse de la mobilité individuelle de 11 %, une augmentation de l'usage de la voiture en grande couronne de 7 %.

En troisième lieu, et je pense que tous les représentants de grande couronne, en privé du moins, le reconnaissent, on ne prend pas en compte de manière satisfaisante les moyens d'appliquer ces objectifs communs en grande couronne – une fois de plus, si je puis dire. Ces objectifs du PDU peuvent sans doute provoquer une baisse de la part de la voiture dans Paris, mais provoquent aussi naturellement une augmentation de cette part en grande couronne. Il est dommage que celle-ci ne fasse pas, dans le PDU, l'objet d'une réflexion particulière.

De même, on a le sentiment que le port Seine-métropole et les deux OIN ne sont pas totalement intégrés dans ce document. Aux incertitudes concernant le SDRIF et autres documents d'ensemble, s'ajoutent celles concernant Eole ou le réseau automatique.

Quatrièmement, on peut certes dire que la grande couronne doit participer à l'effort commun de changement de mode de transport, mais sans infrastructures routières, elle ne pourra pas participer à cette mutation vers les bus et les réseaux cyclables. Or, entraîné par l'ardente envie d'atteindre les objectifs généraux que j'ai indiqués, le PDU se dédie entièrement aux modes de transport qui en sont le symbole, en oubliant que l'infrastructure routière doit être sécurisée pour permettre le transport collectif et même se développer car il n'y aura pas de zone apaisée dans les centres-villes, ni de zones 30, sans construction, dans un minimum de cas, de déviations. Or on semble les considérer comme des ouvrages d'un autre âge ; les maires pourtant aimeraient y recourir.

En cinquième lieu, parmi nos réserves, il y a le fait qu'on ne tient pas suffisamment compte, pour la grande couronne, de ce que sera la multimodalité dans sa spécificité. On met beaucoup d'argent pour l'intermodalité, les changements de train de quai à quai, des ajustements très précis dans le réseau de transport dense. Mais en milieu moins dense, cette multimodalité qui doit alors faire appel à la route n'est pas assez prise en compte. Cette réserve s'étend à l'aménagement des transports en site propre sur le réseau routier.

Enfin, on ne prend pas assez au sérieux les formes de mobilité adaptées à la zone la moins dense de la grande couronne – et cela vaut à l'est comme à l'ouest de la région. Il s'agit ici des lignes d'intérêt local, du covoiturage, des transports à la demande, dont on reconnaît l'intérêt sans leur donner de portée opérationnelle.

De même, on dit qu'il faut augmenter de 15 % l'offre de transports en commun. Mais le schéma de transports des Yvelines prévoit des lignes de pôle à pôle si possible en site propre. Dès lors, demander à notre assemblée départementale de se prononcer sur une telle augmentation sans savoir comment elle se déclinera sur son propre territoire, c'est en rester à un vœu général. On peut être solidaire des grandes ambitions pour l'Ile-de-France, mais il nous faut savoir comment elles se déclinent dans notre département.

Ces réserves peuvent ensuite se décliner plus localement. Ce que nous vous proposons, c'est de dire que nous partageons les objectifs généraux du PDU et les défis qui sont posés. Mais ces défis doivent être réactualisés pour prendre en compte les dernières données sur l'évolution des déplacements. Ils doivent être mieux déclinés sur notre territoire et mieux prendre en compte notre spécificité. Si donc nous ne pouvons pas être opposés à un document qu'il est urgent d'élaborer, il est en même temps nécessaire de s'assurer que ses prescriptions sont adaptées à nos besoins. L'avis que nous proposons est donc de nous déclarer solidaires des objectifs, des fiches actions aussi, avec des réserves pour certaines, mais d'émettre une série de réserves pour prendre date ou nous assurer que pendant la période de mise au point définitive, nous aurons la possibilité d'infléchir certaines des données opérationnelles. C'est aussi un appel à poursuivre un travail en commun de façon plus efficace.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable à l'unanimité des votants avec une abstention de vote.

M. LE PRESIDENT – Merci pour cette analyse d’un document complexe et pour avoir rappelé la spécificité de notre département, comme de la Grande Couronne.

M. BARTH – Il ne m’est pas apparu clairement quel vote la majorité va émettre sur le PDU. Dans son exposé, pratiquement favorable au projet, Jean-Marie Tétart a surtout parlé de réserves. Mais est-ce pour conclure par un oui avec réserves ou par un non en raison de ces réserves ?

M. LE PRESIDENT – C’est oui avec des réserves : un avis réservé, ce qui veut dire que nous ne votons pas contre.

M. BARTH – Bref, une réponse de normand, ni oui ni non. Mais le rapport écrit a une tonalité moins ouverte que l’exposé que vient de faire Jean-Marie Tétart.

M. TETART – Je suis d’un tempérament optimiste.

M. BARTH – Nous avons élaboré notre position à partir du rapport écrit.

La saturation et la dégradation des transports en Ile-de-France sont d’abord le résultat de trente ans d’abandon par l’Etat, qui gérait seul ces transports avant 2006. Il porte donc une énorme responsabilité dans l’embolie du réseau, pour avoir donné la priorité aux grandes lignes de TGV en négligeant les réseaux de proximité et de banlieue. Je n’oppose pas les deux, car le TGV est aussi un outil de structuration du territoire et de progrès.

C’est un constat que nous partageons tous, voire que nous vivons au quotidien, que celui de l’asphyxie des réseaux. Mais nous ne pouvons sous-estimer les efforts considérables entrepris par la région Ile-de-France : elle a fait plus en six ans que l’Etat en trente ans ! Les audits s’accordent pour reconnaître que le STIF a eu « une gestion plus efficace » et a apporté « de meilleures réponses aux attentes des usagers ». Rattraper les retards accumulés nécessite de rénover les réseaux et de créer de nouvelles infrastructures. Cela représente des dépenses importantes et requiert de longs délais, et plus encore dans le contexte économique actuel.

Dans ce cadre, les projets de la Région dans les Yvelines sont importants : la mise en service en 2016 de la tangentielle ouest, le prolongement du RER E à l’ouest d’ici 2020, avec trois millions d’euros de crédits, la modernisation du RER C à laquelle 500 millions seront consacrés d’ici 2017, le tramway T6 Viroflay-Chaville-Montrouge, qui bénéficiera de 400 millions d’ici 2015, le renouvellement de 60 rames du RER A en 2014 et de 130 rames d’ici 2017, la ligne nouvelle Paris-Normandie à l’horizon 2020-2025 et la mise en service en 2018 de la tangentielle Nord de Sartrouville au Bourget via Epinay.

Cette remise à niveau ne peut se faire en un jour et il faudra certes du temps pour que les usagers en perçoivent les effets positifs. Mais il faut aussi rappeler le contexte défavorable des négociations qui avaient abouti à transférer la responsabilité des transports d’Ile-de-France. L’Etat, pour des raisons qui n’étaient pas toutes économiques, avait beaucoup « mégoté » sur le montant des transferts, en comparaison de ce qui avait été consenti lors du transfert aux autres régions, alors même que les transports d’Ile-de-France étaient très dégradés en certains endroits et insuffisants dans tous les cas.

On peut donc comprendre le mécontentement croissant des usagers, qui sont de plus en plus nombreux à souffrir de la dégradation du service et de la saturation du réseau, mais on ne peut faire fi des travaux entrepris pour les infrastructures et pour la rénovation afin d’adapter les transports aux nouvelles formes de mobilité.

Il faut y insister, le PDU 2012 est un document incitatif, non un catalogue à la Prévert. Il vise à impulser et accompagner des changements de comportement qui sont nécessaires pour équilibrer la place du transport collectif et celle du transport individuel afin de répondre aux objectifs environnementaux et donner accès au plus grand nombre aux transports en commun. Mais il le fait

en poursuivant l'idée qu'il faut encore faciliter l'usage de la voiture pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que de l'utiliser, en raison de leur profession ou de leur lieu de résidence.

Cela dit et en toute objectivité, il ne nous est pas possible de laisser sans réponse un certain nombre des remarques qui figurent dans le document écrit. D'abord, c'est une mauvaise querelle que de reprocher, comme vous le faites à plusieurs reprises, aux auteurs du PDU de ne pas avoir pris en compte les premiers résultats de l'enquête générale sur les transports de 2010, publiés partiellement en juillet 2012, alors que c'est du 16 février 2012 que date la délibération du Conseil régional pour arrêter le PDUIF.

Vous insistez en boucle sur l'insuffisance de l'offre de transports et même sa grave carence en grande couronne. Nous le constatons tous. Mais vous reconnaissez par ailleurs « les retards accumulés ces 20 dernières années ! »

Rappelons quand même que le plan de mobilisation des transports de 2008 affecte 20 milliards d'euros d'ici 2020 à la remise à niveau du réseau vétuste et à la création de nouvelles lignes. Rappelons aussi que sur le projet du Grand Paris express, la Région a arraché un compromis à l'Etat. Initialement, ce projet était en concurrence avec les études faites auparavant par la Région et le Président Huchon a eu le grand mérite de négocier un compromis pour sortir de l'imbroglio créé par l'irruption du Grand Paris, sans guère de concertation. Il a vocation à répondre aux enjeux de mobilité de banlieue à banlieue non seulement en améliorant l'existant mais en créant un réseau complémentaire.

Dans votre rapport, vous indiquez avoir demandé « le développement d'un réseau Trans'Yvelines », liaison de pôle à pôle sur lequel nous avons voté en 2007. Le STIF n'aurait « répondu qu'en partie à la demande en renforçant à la marge le réseau structurant Mobilien. » Est-ce bien juste ? Renseignements pris auprès du STIF, on n'a pas l'impression que le Conseil général ait réellement agi pour créer ce réseau départemental après l'adoption de la délibération qui lui donne un nom. Manifester une vraie volonté aurait consisté à travailler avec le STIF sur ce dossier pour être en position de négocier avec lui ; d'autres départements – un département voisin notamment – l'ont fait et bénéficient aujourd'hui de véritables réseaux de transports en commun. Sans vouloir être désagréable, convenez que cela donne l'impression de se défausser un peu facilement sur la Région. D'autre part, vous insistez sur la nécessité d'investir sur le réseau magistral et structurant. Le sujet fait débat partout, y compris dans notre groupe. Reste qu'il est en effet nécessaire de disposer d'un réseau routier à la mesure des besoins, qu'il s'agisse du développement économique ou de la desserte des zones non desservies par les transports en commun, grâce au transport à la demande même si celui-ci n'est pas la solution dans tous les cas. Ce réseau est en tout cas nécessaire pour, comme l'a dit Jean-Marie Tétart, faire transiter les transports en commun, dont une bonne partie resteront routiers, c'est évident. Pour autant, c'est à juste titre que le PDU encourage les déplacements alternatifs et le multimodal – vélo, marche, transport fluvial, ferroviaire – ainsi que les pratiques de partage des véhicules et covoiturage. Mais dans un tel document, il n'est pas possible de dire où l'on développera les choses. C'est aussi l'initiative locale qui doit se manifester, en s'inspirant du document général.

Dans le rapport, on reproche également au PDU de ne pas inscrire les projets du schéma de déplacements des Yvelines, de ne pas en proposer de déclinaisons territoriales et de souffrir d'une absence d'évaluation prospective des déplacements. Je rappelle donc que le PDU est un document programmatique pour toute l'Ile-de-France et n'a pas vocation à s'aligner sur la politique départementale, ni à être exhaustif en ce qui concerne les opérations à mettre en œuvre, territoire par territoire, collectivité par collectivité, notamment en raison de sa programmation à l'horizon 2020. Nous ne pouvons qu'encourager les collectivités départementales, et d'abord la nôtre, à solliciter l'élaboration d'un diagnostic précis des besoins, ce qui, peut-être, n'a pas encore été demandé.

Le PDU prend en compte une croissance des déplacements de 7 % d'ici 2020, en fonction des prévisions d'augmentation de la population et des emplois – prévisions qui, néanmoins, connaissent des fluctuations étonnantes. Ce document n'est nullement définitif : adopté en février 2012, il doit

faire l'objet d'une enquête publique au premier semestre 2013. Les responsables locaux, dont nous sommes, auront donc le temps de faire remonter leurs suggestions et pourront se prononcer en toute connaissance de cause.

Le rapport demande aussi que le projet de ligne verte du Grand Paris soit inscrit dans le PDU, avec un calendrier d'études et de réalisation, pour une mise en service entre 2018 et 2025. Le PDU prend bien en compte le décret du 24 août 2011 relatif au schéma de transport du Grand Paris qui a été voulu et piloté par le précédent gouvernement. Seulement, la précédente majorité n'a jamais trouvé les financements de ces projets, et en particulier de la ligne verte. La Région est fortement mobilisée et François Hollande et Cécile Duflot ont rappelé dans la presse leur attachement à la réalisation de ce réseau. Les financements étant colossaux, un phasage est incontournable. Il nous appartient à tous d'exercer les pressions nécessaires pour que ce projet soit réalisé dans les temps voulus.

Dans ce rapport, vous reprochez à la Région de se désengager financièrement, les crédits étant « en retrait par rapport à ceux du PDU 2000 » et « en baisse de 25 % au détriment des collectivités locales. » Selon vous, les modalités des aides régionales ne sont pas claires et la Région se reposerait de plus en plus sur les départements. Effectivement, elle ne pourra pas tout faire toute seule. Faut-il le rappeler que les réformes mises en œuvre par le précédent gouvernement, suite à la suppression de la taxe professionnelle, ont très largement réduit les marges de manœuvre financière des régions autant que des départements. Le cofinancement sera donc nécessaire et cela nous forcera à hiérarchiser nos priorités – il est simplement raisonnable de le constater.

Vous vous félicitez par ailleurs de ce que le Conseil général mène « une politique volontariste en dehors de toute obligation légale de soutenir les personnes âgées, handicapées et les anciens combattants par des aides financières et un service de transport dédié, le PAM 78 ». Pourtant, à y bien regarder, le Conseil général se désengage progressivement : les personnes âgées, handicapées et les anciens combattants devraient désormais payer un forfait de 30 euros pour la carte Améthyste, gratuite jusque là, et le Conseil général va cesser de financer le PAM 78 et supprimer les aides aux communes pour les lignes régulières.

Vous êtes également sceptiques sur la tarification unique programmée par la Région et vous demandez un délai. Pourtant, la Région fait ainsi le choix de ne pas pénaliser les personnes et surtout les familles résidant en grande couronne et désavantagées par le système de zonage des prix, qui rendent ceux-ci prohibitifs. Le Conseil général a un représentant au conseil d'administration du STIF : il peut y faire valoir son avis et être force de proposition.

Enfin, dans ce rapport, vous souhaitez que l'utilisation du réseau ferré pour le transport de marchandises ne pénalise pas l'offre pour les voyageurs, qui est insuffisante. Rappelons donc que c'est en application de la logique libérale au détriment du service public que la SNCF a cédé aux opérateurs ferroviaires privés plus de 60 % de la gestion du fret, lequel occupe de plus en plus de sillons au détriment des circuits publics de fret et de voyageurs.

Cela étant, nous pouvons partager un bon nombre des réserves que vous émettez ;

Ainsi, vous indiquez que le PDU impose « un partage de voirie incompatible avec la libre administration des collectivités territoriales. » Globalement, le PDU est incitatif. Mais il comporte quelques mesures contraignantes pour les collectivités, comme la création d'une proportion minimale de stationnements et places de vélos dans les nouvelles constructions et opérations de bureaux. Dans toutes les communes, les PLU sont soumis à la pression de la densification, qui fait peu de cas du problème du stationnement. On construit sans se demander où l'on mettra les voitures. Incrire dans les programmes de logement un volet obligatoire pour le stationnement est une contrainte à laquelle, tous ici, nous adhérons.

Vous dites que le PDU ne prendrait pas suffisamment en compte les besoins de la Grande Couronne, en particulier des zones rurales et périurbaines, au profit de la Petite Couronne. Sur ce point, nous partageons votre préoccupation. L'offre en bus, en particulier dans le sud et l'ouest des Yvelines, est à améliorer fortement, quand elle n'est pas à créer. Cependant, juger comme vous le faites que le

bilan du PDU 2000 est « décevant en direction des transports collectifs en Grande Couronne et de moyens financiers conséquents » est excessif. La moitié des objectifs du PDU 2000 ont été réalisés. Finalement, le Département aurait, sur le PDU 2012, un avis réservé, quand il avait exprimé un avis défavorable sur le PDU 2000. C'est là une démarche positive. On pourrait considérer que votre majorité reconnaît qu'il y a des avancées dans le PDU 2012, qui propose un rééquilibrage entre transport collectif et individuel. Dans les considérants de la délibération, on précise d'ailleurs que « le Département partage l'enjeu de rééquilibrage des besoins de mobilité et de protection de l'environnement ». Mais la longue liste de réserves, voire de critiques, nous laisse un peu songeurs sur ce que signifie cet avis « réservé. » Ces réserves penchent quand même beaucoup vers le négatif, même si l'exposé oral donnait à entendre un autre son – cela permet, je pense, de couvrir l'éventail des opinions dans la majorité.

Vous qualifiez les enjeux du PDU de « consensuels » tandis que les actions qu'il comporte seraient « insuffisantes. » Le plan régional est un outil qui définit des principes d'aménagement de tout le territoire francilien et une vision de la société sur les grands projets d'aménagement compatibles avec le SDRIF et le Grand Paris.

Vous reprochez au PDU de ne proposer de renforcer les transports que de 30 % d'ici 2020 alors que le trafic aurait progressé de 50 %. En fait, il s'agit d'augmenter de 20 % l'usage des transports collectifs et de 10 % les modes actifs, mais de diminuer de 2 % le trafic routier, pour répondre aux objectifs environnementaux et réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre. Aménager la RN10 dans la traversée de Trappes et Elancourt, par exemple, serait une bonne contribution sur ce dernier point.

Le groupe des élus de gauche soutient votre demande d'établir un recensement des besoins : gares routières, parcs relais, espaces vélos, renforts de lignes avec déclinaisons territoriales... Les rencontres entre les responsables départementaux et le vice-président de la Région aux transports et la présidente de la commission « offre de transports », ainsi que la tournée des élus locaux, programmées pour l'automne 2012 vont justement dans ce sens et seront l'occasion de consulter tous les acteurs locaux des territoires. Ces rencontres seront croisées avec les analyses techniques du STIF afin d'aboutir à une connaissance fine des besoins et de renforcer les lignes qui seront reconnues prioritaires et financées grâce à une rallonge budgétaire de 10 millions d'euros, votée en juillet par la Région.

Pour conclure, nous constatons avec satisfaction que vous partagez les défis et les actions proposées. À ce stade, en ce qui nous concerne, nous ne pouvons qu'émettre un vote négatif sur la délibération que vous proposez, puisque c'est sur le texte écrit et non sur ce qui vient d'être dit, que nous devons voter. Cela signifie que nous approuvons le PDU présenté par la Région, tout en conservant la liberté de développer des observations sur des réserves qui sont aussi les nôtres sur un certain nombre de points lors de l'enquête publique, afin de faire évoluer le projet dans un sens positif. Nous ne voulons pas, même si nous avons des réserves, que le bébé soit jeté avec l'eau du bain.

M. JOLY – À titre personnel, je ne peux qu'être solidaire des propos de Jean-Marie Tétart. Localement, nous avons pris une position beaucoup plus tranchée en émettant un avis défavorable. Ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain, comme vient de le dire Jean-Louis Barth, c'est exactement la position du Département, qui souligne un certain nombre de choses positives et reconnaît les efforts consentis. La question des transports dépasse les clivages et c'est bien le sentiment de nos concitoyens, que nous sommes chargés de défendre. Mais la déclinaison de ce PDU au niveau local pose des problèmes. On peut bien dire que ce qui a été fait dans le passé n'a pas répondu à nos attentes. Force est cependant de constater qu'aujourd'hui, cela ne s'améliore pas dans certains secteurs. Dans la boucle de Seine, très enclavée et urbanisée, il y a une détérioration des transports sous prétexte d'apporter des améliorations ailleurs. Car, comment sont choisies les priorités ? Les gares de Houilles et de Sartrouville voient passer 40 000 voyageurs chaque jour. Après Saint-Lazare et la Défense, ce sont les plus fréquentées de tout l'ouest de la région. Or à mesure des

« améliorations », on détériore les conditions dans ces endroits, tout en demandant une organisation renforcée.

Parmi les améliorations, le T2 va être inauguré le 19 novembre et arrive à Bezons. Nous nous en réjouissons, tout en regrettant, puisque le passage du pont de Bezons, qui a coûté très cher, était réalisé, que l'on n'ait pas poursuivi jusqu'à la future gare de la tangentielle à Sartrouville. Il va falloir assurer la liaison vers celle-ci depuis les gares de Houilles et Sartrouville par des lignes de bus, qui entraînent des dépenses pour les collectivités locales, et qui seront bloquées dans la circulation. Plutôt que de supporter les bouchons dans un bus, il n'y a pas de raison de ne pas prendre sa voiture. De plus, il était prévu un passage en site propre pour le bus et il n'a pas été réalisé. Je me réjouis aussi des améliorations apportées au réseau à Paris, je le dis sans jalousie, mais quand même la question des priorités se pose.

Autre exemple, celui de l'arrêt dans la boucle d'un certain nombre de trains vers Saint-Lazare. Les informations techniques qui ont présidé à ces choix ont été démenties par les syndicats, notamment la CGT, qui nous avait épaulés dans notre démarche.

M. BEL – Dans ce débat, le clivage n'est pas entre la droite et la gauche, mais entre la banlieue et le centre de Paris. Notre sentiment, en tant qu'habitants de grande banlieue, est qu'on a toujours mieux servi le centre, et cela depuis plus de 20 ans. En privilégiant presque exclusivement le transport ferré, c'est encore le centre que l'on sert. Dans une zone dense, le ferré est effectivement la meilleure solution pour l'avenir. Mais on ne fera jamais passer une voie ferrée au Tarte-Gaudran, nous le savons bien. Plus on s'éloigne de Paris, plus le transport routier est important. Or on n'y affecte pas un montant de crédits, et c'est un désavantage massif pour les banlieusards.

Je suis, moi, jaloux des milliards qui ont été investis dans la construction du tramway sur les boulevards des Maréchaux dans la ville qui a la plus forte densité ferrée au monde. C'est du luxe, pour desservir les bourgeois parisiens et non les banlieues qui brûlent. C'est un choix en faveur du centre, contre la périphérie où l'on met les usines d'incinération et tous les autres équipements. C'est révoltant pour nous.

Un autre sujet grave est celui des RER qui desservent nos banlieues. J'en suis d'accord, il y a plus de 20 ans que les budgets de fonctionnement et d'entretien ne sont pas suffisants, d'où le vieillissement prématuré de ces infrastructures majeures.

Dans le projet qu'on nous soumet, il y a bien quelques rustines à apposer dans les endroits où le RER, notamment le RER A, fonctionne le moins bien. Mais tous les techniciens savent que quand une ligne devient obsolète, il ne sert à rien de réparer sur les points qui ont lâché, puisque demain d'autres lâcheront aussi faute d'entretien suffisant. Ce projet, en l'état, ne suffit pas pour rendre aux RER leur fiabilité. Aujourd'hui, pour aller dans Paris à un rendez-vous impératif, on prend sa voiture, plus le RER A. Les investissements augmentent sans cesse, mais le nombre de pannes aussi, car on n'a pas pris la pleine mesure de ce qui est un véritable drame.

Enfin, je suis très solidaire du propos d'Alexandre Joly. La boucle de Montesson compte 180 000 habitants. On nous demande de construire plus et en échange, on diminue le service public de transport ! C'est inacceptable. Je vous laisse juges : le RER E doit passer par les gares de Sartrouville et de Houilles. Pour cela, on supprime, pendant les heures de pointe, trois navettes par heure vers la gare Saint-Lazare. Mais le RER E ne s'arrête pas dans la boucle de Montesson. On nous promet de corriger cela, beaucoup plus tard, avec la ligne Paris-Normandie. Mais nous savons très bien que les 9 milliards nécessaires ne sont pas trouvés et, dans le contexte actuel, on ne nous fera pas croire qu'un financeur va se manifester : c'est du pipeau. C'est pourquoi le conseil municipal de Montesson a voté contre ce plan de déplacement. On est en train de déshabiller le service public du transport dans notre boucle en nous demandant de faire des logements. Dans le mille-feuille étatique, il y a des gens d'un côté qui raisonnent « transports », d'autres gens ailleurs qui raisonnent « logement », mais ils ne se rencontrent pas, ce qui rend la situation impossible pour les élus locaux. Aussi, émettre un avis réservé de la part du département des Yvelines est-ce déjà, à

mes yeux, un effort considérable. Par solidarité je vais voter la délibération en ce sens. Mais j'étais plutôt partisan de voter contre le PDU et de laisser la population s'exprimer, lors de l'enquête publique début 2013, sur ces dysfonctionnements, pour bien les mettre en évidence et obtenir les mesures correctrices qui me paraissent indispensables.

M. VANDEWALLE – Mon propos portera sur le développement des opérations nationales et plus particulièrement l'OIN de Paris-Saclay. Le premier ministre devrait intervenir le 30 octobre pour, autant qu'on le sache, soutenir ce projet. Tous les experts sont d'accord pour dire que cette OIN ne peut pas réussir sans le bouclage de la ligne verte, avec un calendrier urgent, à savoir pas après 2018-2025. Sinon, on aura investi des milliards d'euros sans produire les effets escomptés.

Or nous avons beaucoup de motifs d'inquiétude. J'ai rencontré beaucoup de partenaires de ce projet ces derniers jours et certains paraissent tentés de faire un mini-tronçon d'Orly à Saclay. Ce serait une profonde erreur que de transformer ainsi une boucle en cul-de-sac. On compromettrait la fonctionnalité même de l'OIN, qui comprend une partie significative des Yvelines, avec notamment Saint-Quentin-en-Yvelines, qui est une locomotive économique pour le département. Par exemple, on compte 700 brevets dans les Yvelines, contre 200 brevets dans l'Essonne : cela montre bien la complémentarité entre recherche privée, essentiellement dans les Yvelines, et recherche publique, essentiellement dans l'Essonne. Il est nécessaire de les faire travailler ensemble, et pour cela il faut les relier. Ensuite, au moment où ADP annonce la modernisation de l'aéroport d'Orly, il est quand même dommage de ne pas avoir une liaison directe vers Orly.

On me parle de financement. Je ne veux pas entrer dans une polémique. Mais quand il y a une volonté politique, on trouve les moyens. Cela fait sourire certains, alors je précise ma pensée : quand je vois qu'on consacre 400 millions d'euros pour la rentrée scolaire, comme si les enfants n'étaient pas habillés le 31 août et qu'il fallait d'un seul coup les habiller pour le 1^{er} septembre, je me dis qu'il aurait mieux valu consacrer ces 400 millions à moderniser le réseau de transports de l'Ile-de-France. Ce serait plus utile pour lancer la dynamique économique dont on a besoin pour créer des emplois. Ce dont il s'agit, c'est des conditions de la croissance de demain. Il faut agir résolument avec cette ambition en vue et j'espère que le Gouvernement va effectivement agir résolument.

M. LE PRESIDENT – Avec cette déclaration très résolue, les choses sont claires.

M. DELIGNE – Jean-Louis Barth a déjà fait une analyse pertinente de l'ensemble des questions, importantes, qui se posent à nous. J'ajouterai d'abord une remarque sur la forme. On devrait nous soumettre une délibération comportant un avis favorable ou défavorable sur le PDU. Mais cette délibération n'est pas sur le PDU, elle a un contenu en soi, avec un avis extrêmement négatif. Comme Jean-Louis Barth l'a fait observer, le texte proposé est bien différent de ce qu'a exposé oralement Jean-Marie Tétart. C'est à ce point que, si nous devons voter sur cet exposé oral, notre vote serait peut-être différent de celui que nous allons devoir exprimer sur la délibération écrite – à moins que vous ne la modifiez. Cela pose quand même un problème de forme. Nous pourrions émettre un vote favorable et, ensemble, présenter les réserves que nous souhaitons exprimer, compte tenu des impératifs qui se posent à notre territoire. Encore une fois, nous partageons certaines de ces réserves. Mais d'un point de vue formel, c'est sur le texte écrit que nous devons nous prononcer. Il est vraiment dommage qu'il en soit ainsi le jour même où nous allons accueillir Paris Métropole, qui permet aux élus, de Paris, de Petite Couronne ou de grande couronne, de travailler ensemble pour donner de la cohérence au projet stratégique à l'échelle de ce grand territoire. Paris Métropole est en train de nous apprendre que, sur des sujets majeurs, il faut parvenir à définir des orientations qui soient à la mesure des enjeux, de ces grands enjeux sur lesquels Jean-Marie Tétart s'est très bien exprimé. En même temps, chacun peut, comme le maire de Houilles, avoir des réserves en raison de ce qui se passe sur son propre territoire. A l'échelle locale, nous avons tous des impératifs, des préoccupations et des réserves.

Le PDUIF n'est pas un document prescriptif, il présente de grandes orientations. Le document prescriptif sera le SDRIF. Vous énumérez tous les aspects qui manquent dans ce PDUIF. Comme ils seront dans le SDRIF, document prescriptif, je ne doute pas que nous pourrions voter le SDRIF ensemble, après l'avoir amendé là où des améliorations sont nécessaires. La ligne verte, dont a parlé Yves Vandewalle, est l'exemple même d'un impératif que nous devons soutenir ensemble, pas en menant une petite guerre. Ainsi, le conseil municipal de Guyancourt a émis un vote positif, assorti de cette réserve qu'il faut prendre en compte la ligne verte dans les Yvelines et son intégration urbaine à Guyancourt. Voilà comment nous pouvons agir ensemble. Mais le jour même où nous recevons Paris Métropole, on va faire l'inverse de ce qu'il faudrait. Nous devrions plus nous réunir et travailler ensemble.

Quant au schéma voté dans les Yvelines, au-delà du nom que le Conseil général lui avait donné, pourquoi ne pas organiser le travail nécessaire pour négocier le contenu avec la Région et le STIF ? Pour revenir sur la ligne verte, nous sommes dans la période où les décisions doivent se prendre, où il faut trouver les financements : Mobilisons-nous ensemble. Je ne le dis pas pour rassurer, mais parce que c'est ainsi que je perçois les choses : cette semaine encore des responsables de la société du Grand Paris sont venus à Guyancourt nous proposer un calendrier pour faire des sondages. Sauf à croire qu'on fait des sondages après avoir abandonné un projet, cela signifie quand même qu'il y a encore de l'espoir. Faisons ensemble en sorte que les financements, qui n'ont jamais, absolument jamais, été indiqués par le précédent gouvernement, soient trouvés. Mais soyons responsables. Quand Valérie Pécresse était ministre du budget, il était prévu des partenariats public-privé. Mais avant le 6 mai, Valérie Pécresse indiquait qu'il serait impossible de trouver des crédits pour enterrer la ligne verte puisque déjà les financements initiaux n'étaient pas réunis. Cela ne l'a pas empêchée le 12 mai de venir manifester à Châteaufort pour demander qu'on enterre la ligne sur l'ensemble des terres agricoles. Ce que je demande, c'est de la constance, un travail en commun, et que l'on dépasse, qui le niveau du Département, qui celui de la Région, pour faire progresser ces grands dossiers. Je prends en tout cas rendez-vous en ce qui concerne la ligne verte, car, quelles que soient les difficultés à trouver des financements, nous avons besoin de faire entendre la voix des Yvelines avec cet impératif : il faut créer des transports structurants. Je ne sais pas ce qu'ils seront exactement. On a mis la charrue avant les boeufs en choisissant la technologie avant de trouver les financements et de se mettre d'accord avec les territoires sur la réalisation. Remettons les choses dans l'ordre. L'important, c'est cet objectif de créer des transports structurants. Si c'est par une autre technologie, j'y suis ouvert, tout comme je le suis, avec mes collègues, pour travailler sur les financements dans cette perspective, puisqu'il s'agit de l'intérêt des Yvelinois.

M. LE PRESIDENT – Le travail a commencé et on le poursuit en équipe. Ce n'est pas une nouveauté.

M. LEBRUN – Travailler ensemble, c'est déjà le cas. L'avis proposé aujourd'hui est certes un avis réservé, mais pas défavorable. Il était difficile d'émettre un avis favorable en ayant une liste de réserves importantes. Mais il l'était tout autant d'émettre un avis défavorable alors que nous partageons un certain nombre d'éléments positifs sur la nécessité de développer les transports en Ile-de-France. Ce travail en commun, on l'a vu à l'œuvre à propos de la ligne verte. A partir du tracé initial, beaucoup de personnes, Valérie Pécresse puisque vous la citez, ou Alain Schmitz, se sont mobilisés pour en infléchir le tracé vers Guyancourt. Nous avons, au cours de ces derniers mois, bien travaillé ensemble et je peux affirmer très clairement que nous continuerons.

Le Conseil général propose d'émettre un avis réservé. C'est exactement la position prise par la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, qui n'a voulu émettre ni un avis favorable ni un avis défavorable, mais une liste de réserves en espérant qu'elles seront intégrées dans le PDU ultérieurement.

Une des actions de ce PDUIF, la 6.2, s'intitule « rendre les transports accessibles ». En page 10 de l'annexe, une carte présente l'accessibilité de l'ensemble des gares d'Ile-de-France. On y oublie

celle de Viroflay-rive droite, ce qui est assez étonnant puisqu'elle a été choisie pour être le terminus du tramway T 6. La loi sur la mise en accessibilité des lieux publics précisait initialement que toutes les gares devaient être accessibles aux personnes à mobilité réduite en 2015. Des reports ont eu lieu. Mais le projet du T6 existe depuis pas mal d'années : on a commencé à en parler en 1994, il a été inscrit au contrat de plan État-Région 2000-2006. En 2015, nous aurons deux gares de tramway parfaitement accessibles, connectées à deux gares SNCF assez importantes puisqu'elles desservent trois lignes vers Paris. Mais une seule de ces gares sera accessible en partie. Le STIF, la SNCF, la Région, instances organisatrices des transports, n'ont pas été en mesure de répondre à l'objectif du maillage entre train et tramway. On dit dans le PDU que ces deux gares seront rendues accessibles entre 2011 et 2015. Je ne sais pas comment, car pour l'instant il y a très peu d'études sur l'accessibilité directe des quais SNCF depuis le parvis de la gare ou depuis la gare de tramway. La SNCF rencontre des difficultés financières car rendre les gares accessibles coûte très cher. Mais je trouve dommage de ne pas profiter de la réalisation de projets pour faire l'interconnexion et d'inscrire dans des documents de programmation des engagements dont on sait parfaitement qu'ils ne seront pas tenus.

En raison de ce point, j'aurais été tenté de voter un avis défavorable. Mais je voterai l'avis réservé car les autres points me conviennent. Sur l'accessibilité tout particulièrement, ce ne sont pas la droite et la gauche qui doivent travailler ensemble, ce sont les différentes instances concernées pour chercher comment améliorer l'accessibilité et le confort de tous les usagers. C'est cette lacune que je reproche surtout au travail menée par les différentes instances.

M. TETART – Apparemment, mon mode de présentation a fait que nos réserves sont apparues moins « réservées » qu'elles ne le sont. Il n'en est rien, mais je suis dans une démarche optimiste qui doit permettre, à partir d'une énonciation claire des réserves que nous avons, d'entamer ce qui est indiqué en page 5, « le travail nécessaire des collectivités locales entre elles pour améliorer l'ensemble des propositions faites dans ce PDU. » Dès lors que l'on part d'une liste de réserves, on peut ensuite habiller la délibération différemment, avec un avis favorable ou défavorable, selon l'amitié ou les sentiments qu'on veut y mettre. Mais en soi, la liste des réserves est un élément objectif à partir duquel le travail peut se faire, et ce d'autant plus qu'à côté de nos réserves, nous avons fait des propositions sur les 34 « fiches-action ». Qu'on nous dise comment on les prend en compte. Les six mois d'enquête publique doivent permettre d'améliorer les choses. A ce moment-là, les collectivités locales s'exprimeront et l'assemblée départementale le fera également et on verra ce qui est pris en compte.

Pour l'heure, je ne trouve pas que faire des réserves soit si dramatique. Dire qu'il faut penser à l'aménagement de la RN 10, reprendre toutes les infrastructures, c'est quelque chose à quoi, me semble-t-il, on peut aisément s'associer. Mais je n'ai pas à l'esprit que le réseau structurant, je continue à penser au maillage de la zone rurale peu dense.

M. LE PRESIDENT – je suis heureux que ce débat ait eu lieu, en raison de la place que les infrastructures tiennent dans nos délibérations et des difficultés que connaissent les habitants des Yvelines.

J'aime également l'appréciation qu'a faite Jean-Louis Barth de l'intervention du rapporteur. Celui-ci a parlé d'optimisme. Pour ma part, j'ai tenu à ce que, en aucun cas, nous ne donnions un avis défavorable. Comme beaucoup l'ont dit, il ne s'agit pas du clivage droite-gauche, mais de la spécificité de la grande couronne par rapport à Paris et à la petite couronne. Il était donc important que nous exprimions notre avis, tout en reconnaissant la qualité du travail fait par la Région. Jean-Louis Barth a perçu, dans l'exposé oral, cette approbation du travail réalisé et j'en suis satisfait. Jean-François Bel a aussi souligné qu'il ne s'agissait pas d'un clivage politique et François Deligné combien il importait de travailler ensemble.

Jean-Marie Tétart a, à juste titre, parlé de solidarité avec les objectifs définis par la Région et de solidarité pour faire face aux défis énumérés dans le PDU. L'expression a assez de force, je crois, pour prouver notre adhésion réelle à ces objectifs.

Simplement, comme plusieurs autres orateurs l'ont souligné, il appartient à chacun d'apporter sa vision locale dans un document global. Je conçois la difficulté de l'exercice au niveau régional. Mais nous, Conseil général, avons à apporter une vision départementale et à insister pour que l'on prenne en compte la spécificité des Yvelines. Ce territoire est en effet très différent selon qu'on se trouve dans la boucle, en zone urbaine très dense, ou en zone rurale.

Nous avons élaboré notre document, le schéma de déplacements des Yvelines. Il n'est pas question de demander à la Région de s'aligner sur les documents ainsi produits par différents départements, mais il est important qu'elle en tienne compte.

Le meilleur exemple de cette solidarité que nous entendons manifester est le sujet qu'ont évoqué et Yves Vandewalle et François Deligné : la ligne verte, sur laquelle je vous proposerai en fin de séance un vœu à examiner lors de notre réunion de novembre. Cette liaison de Versailles à Massy et Orly est fondamentale pour le succès de l'OIN du plateau de Saclay et pour l'emploi. Il y a là un travail d'équipe que nous allons devoir réaliser, non seulement dans les Yvelines – cela va de soi et c'est aisé – mais aussi avec la Région et je conçois bien que le financement est la clé de la réussite. Mais il ne me semble pas du tout choquant que nous puissions, tout en reconnaissant la qualité du document qui nous est fourni, non pas énumérer une longue liste de récriminations, mais appeler l'attention sur les spécificités des Yvelines. C'est là l'état d'esprit qui est le mien et que partage Jean-Marie Tétart. Je suis heureux que son exposé oral ait permis de mieux le faire sentir et même d'emporter l'adhésion de ceux qui, ici, ont dit leurs réticences en raison du manque de solution pour le problème qu'ils connaissent localement.

Il y a une dizaine d'années notre assemblée avait émis un avis défavorable sur le précédent PDU. Aujourd'hui, l'important est d'émettre ces réserves tout en soulignant la qualité du document qui nous a été fourni.

Nous aurons l'occasion d'en reparler et de travailler avec la Région ainsi qu'avec le STIF, où siège Jean-Marie Tétart. Reste que nous avons l'impression que, pour l'instant, les départements de la grande couronne sont moins bien traités que Paris et la Petite Couronne. De plus, et même si le rééquilibrage vers l'est était nécessaire, en raison des difficultés financières l'ouest de la grande couronne en subira le poids. La ligne verte sur le plateau de Saclay en est un exemple sur lequel il va vraiment falloir se battre. Ce qu'il faut avant tout retenir de notre démarche, c'est que cette délibération que nous présentons est un effort pour améliorer le PDU.

Je vous propose donc d'émettre un avis qui consiste en cette liste de réserves.

M. BARTH – Cela ne changera rien à notre vote, mais je me permets une suggestion. Il va y avoir une enquête publique. Les réserves présentées, nous les partageons pour l'essentiel. Ne pourrait-on dire qu'on va élaborer un texte susceptible de recueillir une approbation unanime de notre assemblée et qui serait remis au commissaire-enquêteur ? Cela aurait beaucoup plus de poids que le vote que nous allons émettre maintenant.

M. LE PRESIDENT – Je pense qu'au moment de l'enquête publique, on pourra se réunir pour émettre des avis plus consensuels puisque des élus de gauche partagent plusieurs de nos analyses et réserves.

M. TETART – C'est une piste possible. Mais attendons de voir quelles voies d'amélioration du document sur lequel nous émettons un avis réservé vont nous proposer ses auteurs. Rediscuter sur le même texte du PDU sans que le STIF fournisse déjà des éléments de réponse ne permettra pas d'avancer.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées avec dix voix contre (groupe des élus de gauche).

M. TETART – Je tiens à remercier l'équipe de la direction des transports pour l'important travail d'analyse qu'elle a mené.

M. LE PRESIDENT – Je m'associe à ces remerciements.

Espaces naturels sensibles

M. COLIN, *rapporteur* – il est proposé d'acquérir deux petits terrains dans le futur parc du peuple de l'herbe pour un montant de 6 915 euros, et en second lieu de céder un petit terrain situé à Chevreuse pour un montant de 3 000 euros à un couple d'exploitants agricoles qui y fera un verger.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Pollution par les nitrates

M. JOUY, *rapporteur* – Une directive européenne du 12 décembre 1991 prévoit la délimitation de zones vulnérables à la pollution par les nitrates et la révision de ce zonage au moins tous les quatre ans. Par ailleurs, le décret du 30 mai 2005 prévoit la consultation des conseils généraux. La totalité du territoire des Yvelines a été classée en zone vulnérable à la pollution par les nitrates d'origine agricole lors de la révision de 2007.

Le dernier programme d'actions mis en place sur les zones vulnérables a imposé l'implantation des cultures intermédiaires pièges à nitrates et la création des bandes enherbées le long des cours d'eau, dans le but de lutter contre les pollutions par les nitrates d'origine agricole. De 2004 à 2011, le Département a aidé à l'implantation de ces cultures. En 2012, cette mesure étant devenue obligatoire, nous avons décidé, par délibération du 13 juillet dernier, de faire évoluer notre aide. C'est ainsi qu'une subvention 2012 de 100 000 euros a été attribuée à la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France en vue de la mise en place d'une agriculture de type « intégré » de la culture du blé, l'objectif étant de limiter les traitements chimiques. Selon une campagne de mesures réalisée entre 2010 et 2011, afin d'évaluer l'impact du programme d'actions mis en place durant les 4 dernières années, globalement, sur le bassin Seine- Normandie, on observe une très légère baisse des teneurs en nitrates dans les eaux souterraines comme dans les eaux superficielles. Malgré les réels efforts entrepris par la profession agricole du département et compte tenu du fait que les concentrations en nitrates des rivières en sortie du bassin Seine-Normandie sont supérieures aux objectifs recherchés, la Préfecture propose de conserver toutes les zones vulnérables déjà existantes sur le bassin Seine-Normandie et de poursuivre le programme d'actions visant à réduire les apports d'azote. Il vous est proposé de donner un avis favorable à cette proposition.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et Affaires générales un avis conforme.

M. VIGNIER – C'est sans doute une bonne chose pour l'environnement et cela nous est demandé par la Chambre d'agriculture. Je constate néanmoins qu'on dépense vraiment beaucoup d'argent. Mais quand on voit les résultats, je me demande si l'on consacre bien l'argent à ce qu'il faut pour être efficaces.

M. JOUY – J’avais indiqué la dernière fois que la subvention que nous donnons permet de traiter 1 600 hectares sur les 45 000 hectares de blé des Yvelines. Il est vrai qu’il y a longtemps qu’on lutte contre les nitrates en « rinçant » le sol et que cela paraît très long. Mais les agriculteurs sont confrontés à une autre difficulté : Selon les exigences du commerce mondial, le blé doit avoir une teneur en protéines obligatoire. Cette teneur n’est obtenue que par l’ajout de nitrates dans le sol. Cela repose sur des ajustements difficiles. Dans les années très sèches comme l’an dernier, dans la mesure où les rendements sont faibles, les teneurs en protéine sont très fortes et les nitrates ne sont pas tous utilisés ; dans les années humides comme cette année, tout ce qui est captable est utilisé et les teneurs en protéines restent insuffisantes, ce qui rend la commercialisation difficile. Je comprends bien que cette question des nitrates est une sorte de serpent de mer, mais là est la difficulté.

M. LE PRESIDENT – A terme, a-t-on l’espoir de voir la situation s’améliorer et les nitrates disparaître progressivement des sols ?

M. JOUY – On l’espère, mais cela repose sur des analyses très fréquentes et précises pour que la distribution des nitrates se fasse de la façon la plus raisonnée en fonction de la pluviométrie. Il y a une quinzaine d’années, l’apport en azote se faisait en une fois, désormais il est fait en trois ou quatre fois.

M. BEL – Si vous permettez au chimiste de relayer l’agriculteur, lorsqu’une farine n’a pas suffisamment de protéines, elle n’a pas de force suffisante et le pain ne lève pas. Autrefois, nos farines n’avaient pas une teneur suffisante et on importait du blé des Etats-Unis et du Manitoba pour couper nos propres farines et faire monter le pain. Actuellement, grâce aux apports d’azote, nos farines lèvent. Mais pour qu’elles soient vendables, elles doivent obéir à un certain nombre de critères.

M. LE PRESIDENT – Si ce sont des protéines et pas des produits chimiques qui font lever le pain, cela va.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Schéma régional éolien

M. BEL, *rapporteur* – Sujet passionnant ! Suite au Grenelle 2, on nous a demandé d’analyser quelle pouvait être la place de l’éolien sur le territoire français. Ce Grenelle de l’environnement applique les règles du développement durable, à savoir les qualités environnementales du dossier, sa portée sociale et son réalisme économique. S’agissant des éoliennes, il va de soi qu’il vaut mieux les placer là où il y a le plus de vent pour dégager le maximum d’électricité. Pour la France, c’est sur la côte du Cotentin à la frontière belge ainsi que dans le couloir rhodanien.

Ici, sans que nous ayons pu en discuter, ce qui est bien le problème majeur, on nous propose d’en implanter en Ile-de-France, région qui ne représente que 2 % du territoire français. Appliquer un quota d’éoliennes chez nous est en soi une aberration. Certes, le dossier a été corrigé. On ne met pas une éolienne sur la tour Eiffel – encore qu’elle serait très productive ! –, on évite les centres urbains importants, on dit qu’on ne les met pas là où il n’y a pas de couloir de vent. Leur localisation est donc principalement en Seine-et-Marne et dans le sud des Yvelines, du côté de Rambouillet. Mais la force du vent y est moyenne, par rapport à d’autres endroits en France.

Le reproche principal que je fais à cette proposition est bien que l’on n’a pas eu le temps de discuter de ce qui est quand même un enjeu majeur. Dans les endroits où on nous les met dans les Yvelines, on ne tient pas compte des plans des lignes du réseau, des obligations de vue, du paysage, de l’éloignement des habitations – on sait qu’il faut plus que les 500 mètres retenus ici. Or on nous

demande de prendre position entre le 20 juillet et le 20 septembre. C'est une parodie de concertation. C'est pourquoi nous proposons d'émettre un avis négatif.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable avec une abstention.

M. GOURDON – Ce schéma de l'éolien est en réalité une annexe du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Il détermine les zones où l'on ne peut pas implanter d'éoliennes. C'est par déduction que l'on a les zones où elles pourront l'être. L'éolien est une énergie que l'on ne peut négliger et nous sommes favorables à son développement. Toutefois, l'étude de la liste des zones où son développement est proposé suscite plusieurs interrogations, dont la première concerne l'équilibre territorial.

A moins de considérer les éoliennes comme une nuisance a priori, il est indispensable de veiller à la compatibilité entre l'implantation du parc éolien et le maintien des surfaces agricoles dans les Yvelines au titre du développement d'une agriculture raisonnée.

Compte tenu de l'importance de ce dossier, nous regrettons comme vous que les délais de consultation imposés – entre le 20 juillet et le 20 septembre – soient incompatibles avec la tenue d'un débat dans le cadre de l'assemblée départementale. En conséquence, le groupe des élus de gauche s'abstiendra sur cette délibération.

M. LE PRESIDENT – C'est-à-dire que vous partagez en grande partie notre analyse, même si votre conclusion est un peu différente.

M. GOURDON – Il est indispensable de multiplier les sources d'énergie et non de se concentrer sur une seule source comme c'est le cas actuellement, d'où l'importance de ce schéma de l'éolien. Mais nous regrettons la méthode adoptée pour le présenter.

M. BEL – Mais dans la région de Houdan par exemple, on peut proposer de dégager une certaine masse d'énergie « verte » sans proposer l'éolien mais plutôt la méthanisation de la biomasse. De toute façon, il faut mettre les éoliennes là où il y a beaucoup de vent, c'est la seule façon de les amortir.

M. LE PRESIDENT – Sans trop les concentrer non plus. De toute façon, les jours de tempête, les éoliennes ne peuvent pas fonctionner. On les met en berne, sinon les pales sont arrachées.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées avec dix abstentions (groupe des élus de gauche).

Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

M. LOISON, *rapporteur* – Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou SRCAE d'Ile-de-France, recoupe divers documents de planification comme le plan régional pour la qualité de l'air, le plan de protection de l'atmosphère, le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France et le schéma de l'éolien dont nous venons de parler. Comme pour ce dernier, nous avons reçu le document très tardivement, pour avis avant le 20 septembre. On nous a néanmoins indiqué que notre avis serait pris en compte même si nous le donnions maintenant.

Selon le SRCAE, les acteurs franciliens devront atteindre d'ici 2020 les objectifs suivants : réduire de 17 % les consommations du secteur du bâtiment ; de 20 % les consommations énergétiques des transports ; de 33 % celles de l'industrie ; de 10 % celles du secteur agricole ; de recourir aux énergies renouvelables à hauteur de 11 % de la consommation régionale.

Pour ce faire, l’Île-de-France devra orienter ses choix d’aménagement en vue de limiter les besoins de déplacement, donner la priorité aux transports en commun, préserver les espaces naturels et agricoles, limiter l’étalement urbain en densifiant les centres urbains.

Le Département ne peut qu’adhérer aux préoccupations d’un schéma qui oriente le territoire régional vers la maîtrise de ses impacts sur le climat, l’air et l’énergie. Cependant, nous appelons l’attention sur plusieurs points.

Ainsi, la densification des espaces urbains ne doit pas favoriser le développement exclusif de l’agglomération centrale au détriment des territoires périphériques. Les objectifs de rénovation thermique dans le secteur du bâtiment ne dégagent pas de priorités pour les propriétaires confrontés à la précarité énergétique.

La subordination de la constructibilité de nouvelles zones à des critères de performance énergétiques et environnementaux renforcés pourrait bloquer le développement des territoires. La mise en œuvre de critères de performances énergétiques et environnementales dans les opérations d’aménagement doit s’appuyer sur des objectifs partagés, territorialisés, compatibles avec l’équilibre économique de ces opérations. La réalisation de centrales photovoltaïques devrait être privilégiée sur le bâti existant, afin de ne pas consommer d’espaces supplémentaires. La volonté de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans le cœur dense de l’agglomération parisienne doit s’accompagner d’une anticipation de ses conséquences pour le reste de l’agglomération et en particulier la grande couronne. Cela suppose notamment une amélioration significative de l’offre ferroviaire et des conditions de rabattement sur les pôles gares de la grande couronne.

En matière de déplacement, le Conseil général des Yvelines soutient une vision alternative par l’appui au développement du véhicule décarboné, il insiste également sur le déséquilibre de l’offre de transport entre la première et la deuxième couronne et rappelle les besoins en infrastructures et offres nouvelles de transport, en particulier de transport en commun sur le territoire yvelinois. L’ambition de performances élevées pour la rénovation des logements et des bâtiments tertiaires, privés et publics, est irréalisable sur les plans financier et technique pour les propriétaires, en absence de politiques publiques et d’aides.

Enfin, le document transmis aux collectivités pour consultation indique que le Conseil régional, dans le cadre de sa politique d’établissement de critères, pourra réserver tout ou partie de ses aides aux seules collectivités dont le plan climat-énergie territorial aura été validé comme « compatible » avec le SRCAE, par les services de l’Etat et ceux de la Région. Si cette dernière disposition aboutissait à priver des collectivités de tout ou partie des aides de droit commun permettant d’assurer l’aménagement et le développement de leurs territoires, cela constituerait une entrave au principe constitutionnel de libre administration des collectivités.

Compte tenu de tous ces éléments, il vous est proposé d’émettre un avis défavorable au projet de SRCAE, même si nous adhérons aux objectifs, en toute cohérence avec les avis du Conseil général sur le plan de protection de l’atmosphère, le schéma régional éolien, le plan de déplacement urbain d’Île-de-France, ainsi que sa contribution au schéma directeur de la région Ile-de-France.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable avec une abstention de vote.

M. LE PRESIDENT – Merci d’avoir simplifié au maximum l’analyse de ce rapport complexe et très technique.

M. GOURDON – Le groupe des élus de gauche m’a confié le soin d’exposer sa position sur ce schéma régional en tentant de convaincre la majorité départementale de voter pour. Mais le vote est fait, puisque l’avis défavorable et inscrit dans le délibéré. Je vais quand même exposer les arguments qui nous conduisent à approuver ce schéma et donc à voter contre la délibération proposée.

Le schéma régional du climat, de l’air et de l’énergie vise à atteindre les objectifs européens du protocole de Kyoto et à appliquer la loi Grenelle 2 portant engagement pour l’environnement.

Il doit donc concrétiser la transition énergétique du « trois fois vingt » à savoir, à l'horizon 2020, améliorer de 20 % l'efficacité énergétique, réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 et augmenter de 20 % les énergies renouvelables dans la consommation finale.

Pour atteindre ces objectifs en 2020, ce qui n'est pas garanti, l'effort doit être considérable. Mais il y va de notre avenir économique et social. Rappelons de plus que l'Ile-de-France concentre 20 % de la population française sur 3 % du territoire.

L'échec de la conférence de Rio plus 20, l'an dernier, a montré que les sommets internationaux ne sont plus adaptés aux enjeux et à l'urgence en matière d'environnement et d'énergie. Quant à l'action des Etats, elle est loin d'être la panacée. Ainsi, en attendant plus d'un an pour publier les décrets d'application du Grenelle de l'environnement, le précédent gouvernement a montré que les annonces non suivies d'exécution et le *greenwashing* n'étaient pas l'exclusivité des rencontres internationales.

Dès lors, l'échelon régional nous offre un cadre d'action pour opérer la nécessaire transition énergétique vers un modèle moins consommateur et ayant moins d'impact sur l'environnement.

La région Ile-de-France est dépendante à plus de 90 % pour son approvisionnement en énergie. Réduire cette dépendance est une action de bon sens économique et social. Parallèlement à un accroissement de l'efficacité énergétique, il est indispensable de développer les énergies renouvelables locales qui permettront à la fois de dynamiser le tissu économique et de diminuer les capitaux qui sortent du territoire.

Au-delà des émissions de gaz à effet de serre, l'enjeu social est de taille. Le nombre de ménages en situation de précarité énergétique ne cesse d'augmenter et le phénomène pourrait s'accélérer avec le renchérissement prévisible du prix de l'énergie et une tendance accrue à la précarisation sociale en général.

Un document comme ce schéma régional apporte des éléments de cadrage et un accompagnement indispensable aux collectivités désireuses de s'engager vers une plus grande maîtrise énergétique. Il leur offre une grille de lecture compréhensible et pratique pour leur permettre d'agir afin de limiter l'impact du territoire sur le climat.

Il explicite les enjeux, secteur par secteur, pour atteindre les objectifs en matière de climat, d'énergie et de qualité de l'air. Il apporte des recommandations détaillées aux collectivités et à tous les acteurs de la région Ile-de-France afin de concrétiser la transition énergétique.

Toutes les filières renouvelables doivent être mobilisées. La biomasse, le biogaz et la géothermie sont des priorités à moyen terme. L'éolien, malgré les précautions à prendre, est nécessaire. Le solaire a un gros potentiel qui doit être mobilisé à long terme. Les réseaux de chaleur, lorsque cela est possible, doivent être développés massivement et rapidement. Or ces atouts ne seront optimisés que dans le cadre d'une stratégie globale concertée.

Nous ne comprenons pas la position de la majorité départementale à propos de ce schéma, étant donné la volonté affichée des Yvelines de revendiquer le label d'écodépartement. Dans la situation actuelle, aucun plan de cette nature ne peut être satisfaisant. Mais la situation dans laquelle nous risquons de nous retrouver sera moins satisfaisante encore. Lors du débat sur la politique départementale de l'environnement en novembre 2008, je conclusais au nom du groupe des élus de gauche en rappelant que nous ne devons pas oublier de remettre l'humain au cœur de toutes nos actions. Certes, l'homme est le principal responsable, mais c'est aussi lui qui sera la première victime des dégâts écologiques et économiques qui s'annoncent. Il est donc de notre responsabilité d'agir dès maintenant pour tenter d'inverser cette tendance.

M. LOISON – Si l'on peut en effet adhérer aux objectifs, il ne faut pas qu'ils restent incantatoires. Les moyens pour appliquer cette politique n'étant pas prévus, elle n'aboutira pas et on n'atteindra pas ces objectifs.

M. LE PRESIDENT – Dans les attendus, nous rappelons la politique menée par le Département en faveur du développement des véhicules propres urbains, les écofilères de construction comme la Fabrique 21 que j'ai inaugurée récemment à Carrières-sous-Poissy, l'expérimentation de constructions comme le collège de Chatou. Nous progressons de notre côté. Nous adhérons sans doute à l'analyse, mais encore faut-il se donner les moyens d'agir. Plus de déplacements ferroviaires, moins de trafic de voitures, moins de gaz à effet de serre, d'accord. Mai va-t-on moderniser à temps les lignes ferroviaires pour favoriser le transport en commun ? Tout se tient.

M. LOISON – N'oublions pas les aides à accorder aux propriétaires privés pour qu'ils aillent dans le sens recommandé, car ils ne pourront pas le faire seuls.

M. LE PRESIDENT – Cela supposerait des incitations fiscales, mais ce n'est certainement pas le moment.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées avec dix voix contre (groupe des élus de gauche).

M. DELIGNE – Finalement, aujourd'hui, il faut voter pour lorsque l'on est contre et contre lorsque l'on est pour ! (*Sourires.*)

Prêt participatif de développement à la société AMDP

M. LE PRESIDENT – Ce soutien, dans le cadre de la filière automobile, prend bien la forme d'un prêt.

M. OLIVE, *rapporteur* – Dans le cadre de sa convention avec OSEO, le Conseil général a effectué, le 27 octobre 2009, un premier versement de 250 000 euros à cet organisme, lui permettant d'attribuer aux entreprises yvelinoises un certain nombre de prêts d'un montant maximum de 100 000 euros par bénéficiaire. La décision d'octroi des prêts participatifs de développement par OSEO est prise en séance du Conseil général, sur présentation du rapport d'instruction réalisé par OSEO Financement comportant son avis.

Dans ce cadre, la société AMDP a sollicité un PPD. Cette société est spécialisée dans le négoce d'outillages industriels et la conception/fabrication de « machines spéciales » pour les industries de l'automobile et de l'aéronautique. Au cours des deux dernières années, l'activité « conception a connu une forte progression de 20% en 2010 et 113% en 2011.

Afin de soutenir financièrement l'entreprise dans sa phase de développement et de diversification, il est proposé la mise en place d'un PPD d'un montant de 100 000 euros et d'une durée de 7 ans, au côté d'un prêt bancaire de 400 000 euros et d'un prêt PPE OSEO de 150 000 euros. Ce PPD permettra la prise en charge des dépenses de l'entreprise pour le développement à l'export, comprenant l'embauche d'un cadre export. La participation du Conseil général dans le cadre de ce PPD est de 20 %.

La commission Urbanisme, Environnement et Affaires rurales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission des Finances et Affaires générales un avis conforme.

M. VIGNIER – Il s'agit d'un prêt et nous voterons pour. Mais je suis toujours surpris par ce que nous propose OSEO. Notre soutien à la filière automobile visait la recherche-développement. Or on s'en éloigne toujours plus. Il me semble que, dans cette entreprise de 25 personnes, 15 sont des représentants de commerce.

M. LE PRESIDENT – C'est exact.

M. VIGNIER – Ils cherchent des acheteurs plutôt qu’ils ne font de la recherche pour l’automobile.

M. LE PRESIDENT – OSEO fait une analyse des dossiers et nous agissons ici dans le cadre de la convention qui nous lie depuis 2009. On peut peut-être appeler leur attention à ce sujet. L’analyse des dossiers se fait-elle en liaison avec le Département ?

M. VIGNIER – Je pense qu’il n’y a pas de sélection en amont, car sur chacun des dossiers proposés par OSEO, c’est lors de l’examen en séance qu’on constate que sa pertinence est discutable. J’ai donc l’impression que lorsqu’on reçoit un dossier d’OSEO, on dit oui, comme on le fait pour la chambre d’agriculture.

M. LE PRESIDENT – Cela étant, c’est quand même une bonne chose que de maintenir l’emploi dans les Yvelines.

M. VIGNIER – C’est pour cela que notre groupe votera pour.

M. LE PRESIDENT – Nous sommes maintenant touchés de plein fouet et le chômage augmente proportionnellement plus dans les Yvelines que dans les autres départements d’Ile-de-France, car notre situation initiale était meilleure.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Contrats ruraux

M. PLANCHENAU, *rapporteur* – Il vous est proposé d’accorder cinq contrats ruraux, concernant donc des communes de moins de 2 000 habitants. Aulnay-sur-Mauldre compte améliorer ses équipements publics, notamment les services techniques, et améliorer l’accueil des associations. Breuil-Bois-Robert veut requalifier la place du village et ses alentours. Herbeville veut adapter les locaux communaux. Jumeauville veut agrandir et réaménager l’école. Ponthévrard souhaite restructurer le groupe scolaire et créer un garage pour les services techniques. Ces cinq contrats représentent 2 547 000 euros d’engagement, avec une participation départementale de 449 500 euros sur la période 2013 à 2016.

La commission des Contrats avec les communes et leurs établissements publics a émis un avis favorable à l’unanimité.

M. LE PRESIDENT – Le vote de ces contrats ruraux est très attendu.

MME DI BERNARDO – En particulier dans mon canton, dont deux communes sont concernées. Je vous remercie de bien vouloir les adopter.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Complément à trois contrats eau

M. BEL, *rapporteur* – Dans le cadre du présent rapport, vous sont proposés les compléments aux contrats eau des communes des Clayes-sous-Bois et de Rocquencourt, de la communauté de communes du Pays Houdanais pour un montant total de subventions d’investissement et de fonctionnement qui n’est que de 1 261 986 euros. Je voudrais en effet souligner combien, désormais, les montants engagés dans la politique de l’eau sont plus modestes. Dans le passé, il nous fallait réhabiliter les stations d’épuration, ce qui était très coûteux et ces dépenses grèvent les budgets

jusqu'en 2014. A partir de 2015, la plupart des stations d'épuration auront été mises à jour conformément aux normes que l'Union européenne nous demande de respecter, et ces dépenses baisseront. Reste que la moitié des dépenses concerne la tuyauterie qui mène aux stations d'épuration, et que cela demande un effort continu. Ce dossier porte surtout sur le réseau d'assainissement de la communauté du pays houdanais. Le Conseil général apporte 22 %, soit 917 000 euros sur un total de dépenses supérieur à 4 millions d'euros. Pour la restauration des collecteurs d'eaux usées, nous apportons 236 000 euros aux Clayes-sous-Bois et 55 000 euros à Rocquencourt. La commission des Contrats avec les communes et leurs établissements publics a émis un avis favorable à l'unanimité.

M. BARTH – En commission déjà, Jean-François Bel a émis cette idée qu'il faudra moins de crédits à l'avenir pour les investissements. Je suis pour ma part confronté depuis longtemps à la gestion des stations d'épuration des eaux usées, en régie d'ailleurs. Certes, l'investissement de départ est très important. Mais ensuite, ces équipements se dégradent relativement vite car ils traitent des produits très agressifs. Notre aide sera donc encore nécessaire.

D'autre part, nous avons tenu hier une réunion de notre syndicat d'exploitation d'eau potable, géré en régie depuis 1935. Il fonctionne très bien. Nous constatons une baisse très importante de la consommation d'eau, donc une baisse des recettes provenant des usagers. Or l'exploitation coûte aussi cher avec 20 % d'eau à traiter en moins. Le prix au mètre cube va augmenter, et si, pour poursuivre l'entretien, le Département, dont il faut saluer l'effort de solidarité depuis le début, diminuait sa participation, ce serait catastrophique pour les usagers.

M. LE PRESIDENT – Voici donc une source d'économies prévisibles tarie avant même de nous avoir irrigués.

M. TETART – Je remercie l'Assemblée de son vote pour le pays houdanais – il n'a pas encore eu lieu, mais en ce moment, toutes les annonces se font de manière anticipée ! (*Sourires.*) Il s'agit d'une expérience originale. La communauté de communes a sur son territoire 2 500 habitations pourvues d'un système d'assainissement individuel. D'après les diagnostics que nous avons effectués, 80 % de ces systèmes ont besoin d'une réhabilitation lourde, d'un coût moyen de 12 000 euros. La communauté de communes a décidé d'assumer le rôle de maître d'ouvrage des travaux qui seront faits chez les particuliers, ce qui permet d'obtenir, au bénéfice de ces derniers, des subventions de 80 % des travaux de l'agence de l'eau et du Département. Les particuliers ont, pour le reste, droit au prêt à taux zéro. Par cette action, nous différons le besoin de construire un réseau collectif en milieu peu dense et je remercie le Département d'avoir bien voulu financer ces réhabilitations lourdes en maîtrise d'ouvrage communautaire chez des propriétaires privés.

M. LE PRESIDENT – C'est aussi une lourde tâche qu'a prise en charge la communauté de communes.

M. TETART – En effet, quand, en premier lieu, on annonce à quelqu'un que son installation ne vaut rien, il réagit très mal. Puis quand on annonce la bonne nouvelle : on va trouver des subventions et faire les travaux chez vous, il réagit très bien. Mais quand on réalise les travaux, les cris recommencent, parce qu'on a abimé ceci ou cela. Mais il faut prendre ce risque, ne pas se contenter de jouer le gendarme auprès des particuliers, et on en récolte les fruits.

M. BEL – Je partage le point de vue de Jean-Louis Barth. Je ne dis pas que nous allons cesser les aides du Département, mais simplement que nous avons fait un effort exceptionnel depuis quelques années. Cela engage des dépenses importantes pour 2012-2014. Mais à l'évidence, avec les dossiers sur lesquels nous nous engageons maintenant, il y aura une baisse de la contribution du Département en 2015 et elle sera plus marquée encore en 2016 et en 2017.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Contrats de développement de l'offre résidentielle

M. JOUY, *rapporteur* – Les objectifs des contrats de développement de l'offre résidentielle des communes de Mézy-sur-Seine, Rolleboise et Rosny-sur-Seine ont été dépassés à la fin de l'année 2011. Les modalités de calcul de l'aide impliquent une réévaluation de l'engagement financier du Conseil général. Le complément à prévoir pour ces contrats, qui sera versé avec le solde, est de 530 000 euros. Pour Mézy, le complément de 80 000 euros porte le montant définitif de l'aide à 380 000 euros. Pour Rolleboise, ces montants sont de 10 000 euros et 110 000 euros. Pour Rosny-sur-Seine, le complément de 440 000 euros porte l'aide totale à 4 170 000 euros.

Par ailleurs, l'Office public de l'habitat interdépartemental de l'Essonne, du Val d'Oise et des Yvelines sollicite la prorogation d'une subvention du Fonds éco-départemental pour l'environnement et l'innovation de 150 000 euros pour une opération de logements locatifs sociaux à Emancé. La complexité technique de cette opération a nécessité la prolongation de la période d'études et la rédaction d'un nouveau dossier de consultation des entreprises. En conséquence, et en accord avec le comité de pilotage du projet, l'OPIEVOY a sollicité une prorogation de la validité de la subvention départementale. Il est proposé, à titre exceptionnel, de proroger la validité du délai de la subvention jusqu'au 30 septembre 2015.

La commission des Contrats avec les communes et leurs établissements publics a émis un avis favorable à l'unanimité.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Contrats départementaux

M. LEBRUN, *rapporteur* – Il vous est proposé de consacrer 1 913 592 euros dans le cadre de quatre contrats départementaux à conclure avec Chanteloup-les-Vignes, Conflans-Sainte-Honorine, Noisy-le-Roi et le Syndicat Intercommunal des Etablissements pour Handicapés du Val de Seine, le SIEHVS. Ces contrats portent essentiellement sur des écoles et des équipements sportifs ainsi que des équipements pour les handicapés. Le montant de nos subventions est de 525 000 euros pour Chanteloup-les-Vignes, de 525 000 euros également pour Conflans-Sainte-Honorine, de 390 000 euros pour Noisy-le-Roi et de 473 000 euros pour le SIEHVS dont le siège social s'installerait à Verneuil-sur-Seine.

La commission des Contrats avec les communes et leurs établissements publics a émis un avis favorable à l'unanimité.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Association « Avenir APEI »

MME MARY, *rapporteur* – Le 18 juin 2011, l'association « Avenir APEI » a signé un traité de fusion avec l'association Vivre parmi les autres en vue de regrouper leurs activités. De ce fait, l'association VPLA a été dissoute et liquidée de plein droit à l'issue de son assemblée générale du 18 juin 2011.

Il vous est proposé d'autoriser le président du Conseil général à signer une convention avec Avenir APEI, nouveau gestionnaire, et à honorer le calendrier des versements prévus auparavant. La commission Emploi, Affaires sanitaires et sociales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission Finances et Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

M. LE PRESIDENT – Olivier Delaporte vous en remercie.

EHPAD « Les Oiseaux » à Sartrouville

M. VIGNIER, *rapporteur* – A la suite du rapport de vérification des installations électriques, l'EHPAD « Les Oiseaux » à Sartrouville doit réaliser des travaux de mise aux normes et remplacer les armoires électriques. Il sollicite notre aide. Le coût prévisionnel de l'opération est estimé à 59 680 euros TTC. La subvention du Département, de 40 %, serait de 23 872 euros. La commission Emploi, Affaires sanitaires et sociales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission Finances et Affaires générales un avis conforme.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Convention avec la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse

MME AUBERT, *rapporteur* – L'aide aux personnes âgées en perte d'autonomie est une compétence majeure du Département et la CNAV est un interlocuteur important. La convention « Allocation Personnalisée à l'Autonomie », l'APA, signée avec la CNAV, le 15 juillet 2002 a été dénoncée en janvier 2011 par le Conseil général car elle était devenue obsolète. Une nouvelle convention articule de manière plus précise les moyens mis en œuvre par chaque partenaire – pour le Département, il s'agit essentiellement des coordinations gérontologiques locales. Elle acte également les modalités de prise en charge des personnes âgées à domicile. Elle est prévue pour 5 ans et n'a pas d'incidence financière. Il vous est proposé de l'adopter.

La commission Emploi, Affaires sanitaires et sociales a émis un avis favorable à l'unanimité.

M. SYLVESTRE – Notre groupe votera bien sûr cette délibération. Mais à cette occasion, je voudrais appeler l'attention sur le remboursement que le Département demande parfois à ces personnes. Dans le passé, il n'exigeait de récupérer que la part excédant 1 525 euros des intérêts capitaux placés. Avec le nouveau règlement, c'est presque la totalité des intérêts de l'épargne appartenant à ces personnes que le Conseil général récupère. Cela paraît excessif de reprendre leurs petites économies à ces personnes, surtout si ce sont des handicapés encore jeunes. Nous aimerions qu'on revoie ce point.

M. LE PRESIDENT – J'en prends note. Mais il faut examiner ce que cela représente comme montant pour le Département que cette récupération des intérêts des sommes placées dès le premier euro, afin de voir s'il y a lieu de modifier le règlement voté en mars 2010.

M. VIGNIER – Nous sommes tous pour le maintien à domicile des personnes âgées. Cela coûte moins cher que de construire un EHPAD. Mais cela coûte plus cher à la famille et cela demande aussi plus d'efforts aux accompagnants. Donc il faudrait tenir compte de ce point particulier, qui n'engage certainement que des petites sommes.

M. LE PRESIDENT – J'en suis d'accord et c'est pour cela que je veux connaître les sommes en jeu pour prendre une décision.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Club hippique de Versailles

MME MARY, *rapporteur* – Il est proposé d'attribuer une subvention de 4 575 euros au Club Hippique de Versailles en faveur d'un stage d'équithérapie à l'attention de personnes handicapées résidant dans des établissements des Yvelines. Le stage d'une durée de trois heures en demi-journée, comporte des ateliers de pansage, de monte ou de voltige.

La commission Emploi, Affaires sanitaires et sociales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission Finances et Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – Cette belle initiative apporte beaucoup aux enfants en situation de handicap.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

M. LEBRUN – Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir proposé cette délibération. Ce stage, d'une durée de trois semaines, a eu un grand succès : en une semaine, il était complet. Les établissements apprécient beaucoup l'équithérapie car ils constatent une amélioration des comportements et une baisse de l'usage de médicaments chez ceux qui la suivent.

M. LE PRESIDENT – L'équithérapie est née il y a une quarantaine d'années et le Conseil général a alors joué un rôle pionnier.

Contrat social de territoire de Chatou

M. FOURNIER, *rapporteur* – Il vous est demandé d'accorder un contrat social de territoire à la ville de Chatou pour la période 2013-2015. Les axes en sont de développer la prévention envers les adolescents à propos des addictions ; rédiger une charte des valeurs citoyennes et des métiers de l'animation car on manque de titulaires de BAFA pour les centres de loisirs ; développer la mixité sociale pour lutter contre la précarité, avec notamment une conférence communale du logement social pour mieux en faire comprendre la nécessité aux habitants, ce qui n'est pas toujours simple ; maintenir le lien social à l'égard des personnes âgées notamment avec des activités intergénérationnelles. Le montant total est de 117 000 euros, dont 50 % à charge du Conseil général sur trois ans.

La commission Emploi, Affaires sanitaires et sociales a émis un avis favorable à l'unanimité et la commission Finances et Affaires générales un avis conforme.

M. LE PRESIDENT – J'accorde beaucoup d'importance à ces contrats sociaux de territoire, qui sont un soutien important à ceux qui travaillent dans ce domaine dans les communes. Nous avons signé 16 contrats, dont récemment avec Trappes, La Verrière et Chatou. D'autres sont en préparation.

M. FOURNIER – D'ici la fin de l'année, il y en aura encore deux, dont Jouy-en-Josas.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Vœu concernant la ligne verte et Eole

M. LE PRESIDENT – J’ai fait distribuer sur table une proposition de vœu concernant la ligne verte du Grand Paris Express, dont nous avons parlé à propos du PDUIF ainsi que le projet Eole, colonne vertébrale de l’OIN Seine-aval. De la sorte, nous pourrions voter à ce sujet lors de la séance de novembre. En effet, le Gouvernement a confié en septembre dernier à Pascal Auzannet une mission de réflexion sur la réalisation progressive du métro automatique du Grand Paris Express. Il doit en rendre les conclusions le 30 novembre prochain. Il est donc très important de lui connaître notre position – unanime, je l’espère – avant cette date.

M. BEL – Il faudra qu’Eole s’arrête dans la boucle de Montesson. Or cela ne figure pas dans le texte.

M. LE PRESIDENT – Ce vœu suivra la procédure classique de l’examen en commission réglementaire. De mon côté, je peux avertir M. Auzannet que notre assemblée est saisie de ce vœu (*texte joint en annexe*).

Enfin, avant de clore la séance, je voudrais remercier en votre nom à tous Alain Monteil qui va rejoindre Voies Navigables de France. Cela lui permettra de continuer à travailler aussi avec notre département. Je tiens à souligner la qualité des relations qui se sont établies entre nous et l’image extraordinaire qu’il a su donner du Département, dans de nombreuses réunions de concertation pas toujours faciles, sur les routes et transports. (*Applaudissements.*)

La séance est levée à 12 heures 30.

Prochaine séance : vendredi 23 novembre 2012 à 9 heures 30.

La Secrétaire :
Karl OLIVE.

Le Président :
Alain SCHMITZ.

ANNEXE :

Eléments pour un vœu sur la ligne verte du Grand Paris Express et sur le projet EOLE à l'occasion de la séance départementale du 26 octobre 2012

Le Gouvernement a confié le 2 septembre dernier à M. Pascal Auzannet une mission de réflexions sur la réalisation progressive du métro automatique du Grand Paris Express dont les conclusions doivent être rendues le 30 novembre prochain.

Dans ce contexte, il importe que le Conseil général des Yvelines rappelle son attachement à la réalisation prioritaire de la ligne verte du métro automatique et notamment du tronçon complet compris entre Versailles et Orly.

Le tronçon Versailles-Orly, d'une longueur de 37,5 km, comprend 11 gares dont 4 gares sur les Yvelines : Versailles Chantiers, Satory, Saint-Quentin Université, Saint-Quentin Est. L'obtention de ces quatre gares, avancée majeure pour le territoire, est le résultat d'une détermination très forte de l'ensemble des acteurs locaux. A l'unisson, ils ont ardemment défendu l'absolue nécessité d'optimiser la desserte de la partie ouest de l'OIN. Aujourd'hui cette détermination collective doit être réaffirmée. La réalisation de l'intégralité de la ligne verte est la réponse au saut qualitatif indispensable à l'accessibilité du territoire.

Il faut rappeler que cette ligne verte permet de relier le territoire du projet Paris Saclay, l'un des 10 territoires stratégiques du Grand Paris, aux autres pôles économiques majeurs franciliens. Or, contrairement à ce que son nom laisse penser, le territoire du projet Paris Saclay est exactement à cheval sur les Yvelines et l'Essonne, et la partie yvelinoise représente en l'occurrence 60% des emplois de l'OIN. Constituant le premier pôle de recherche privée en Ile de France, il est évidemment capital que la partie yvelinoise de l'OIN Paris Saclay soit connectée par le métro aux autres parties du projet et au-delà, aux pôles économiques majeurs, d'aujourd'hui et de demain.

Comme tous les territoires de grande couronne en Ile-de-France, ce territoire est aujourd'hui dominé par une utilisation massive de la voiture particulière. A l'heure où le PDUIF pose le défi d'une diminution de 2% des circulations automobiles, la ligne verte Versailles-Orly apporte une réponse concrète en permettant un transfert modal significatif. Elle allégera en effet le trafic routier de 10.000 déplacements par jour sur les autoroutes urbaines congestionnées - A86 entre Orly et Versailles, N12 entre Versailles et Saint-Quentin, N118 entre Vélizy et Saclay- et sur les routes départementales. Sans la ligne verte dans les Yvelines, ce sont des milliers d'usagers qui seront quotidiennement condamnés à utiliser leur voiture particulière pour circuler à l'intérieur de l'OIN Paris-Saclay.

Le bouclage complet de la ligne verte permettra de répondre à la fonction de rocade régionale assignée à l'origine au projet de Grand Paris Express. Les études de trafic montrent que le tronçon Versailles-Orly, une fois bouclé jusqu'à Nanterre, double sa fréquentation et le situe à un niveau de trafic comparable à certains tronçons de la ligne rouge (Pleyel-Le Bourget-Roissy). Elles ont également prouvé que le plus fort gisement de report modal se situait pour les déplacements Grande-Couronne/Grande-Couronne et Grande-Couronne/Petite-Couronne : les gains de part modale sont trois fois plus élevés que pour les liaisons Paris-Banlieue. Le cœur de cible du projet sera manqué si le projet n'est pas bouclé dès le départ sur le pôle de Versailles, relié à Massy et à Orly.

L'un des objectifs fondamentaux de la rocade automatique est d'alléger la charge des RER et Transilien saturés afin d'améliorer les conditions de déplacements sur le réseau existant de transports collectifs ; or la ligne verte, complète, permet précisément de réduire de 20% la charge de la branche Saint-Rémy du RER B.

Le métro automatique doit répondre au double enjeu d'offrir une infrastructure nouvelle pour répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue aujourd'hui supportés par la route, et d'améliorer en même temps les conditions de déplacements sur les infrastructures radiales existantes en désaturant le réseau ferré existant ; une réalisation partielle d'un tronçon mettra en échec ce double objectif et affaiblira la rentabilité générale du Grand Paris Express : sans bouclage, le projet ne serait plus rentable.

En termes d'accessibilité à l'emploi par les transports collectifs, la ligne verte apporte dans les Yvelines un gain compris entre 150.000 et 500.000 emplois supplémentaires atteints en moins d'une heure de trajet. De même, le projet bouclé sur Versailles permet d'améliorer de 20 mn l'accès aux habitations et aux emplois situés sur 75% de l'agglomération parisienne. Ces parts de marché seront partiellement conquises par la route dans les dix ans qui viennent sans la réalisation de la ligne verte avec des conséquences désastreuses sur le cadre de vie, la pollution atmosphérique et sur l'attractivité économique d'un territoire dépourvue de desserte capacitaire.

Aujourd'hui, le plateau de Saclay est desservi par des routes embouteillées, des RER bondés et des lignes de bus en pointillé. Le dynamisme du plateau de Saclay ne peut se concevoir qu'en connexion avec les centres de recherche de Paris, les aéroports de Roissy, Le Bourget, Orly et les entreprises de la Défense. La croissance de population et d'emplois ne saurait être absorbée par une réalisation partielle du tronçon Versailles-Orly qui créerait un déséquilibre de desserte entre les deux départements qui unissent l'OIN Paris-Saclay et mettrait *de facto* en échec l'opération d'intérêt national.

Enfin, il faut rappeler que nouveau métro est payé notamment par les entreprises, via une fiscalité additionnelle sur les bureaux, en vigueur depuis déjà deux ans. Or ce sont les entreprises yvelinoises qui subissent la plus forte hausse de cet impôt : +162% contre +60% en moyenne en Ile de France. Pour les entreprises de Saint Quentin en Yvelines, cette fiscalité, rapportée au salarié, a même triplé !

Avec un si lourd tribut payé au métro Grand Paris Express, l'attente des Yvelines et de ses entreprises n'en est que plus légitime.

L'enquête publique du tronçon Versailles – Orly était annoncée pour la mi-2013. Les Yvelines demandent que ce calendrier ne soit pas modifié.

Parallèlement aux réflexions du Gouvernement sur le projet du Grand Paris Express à court terme, il importe de rappeler à une échéance plus immédiate l'importance d'engager dans les Yvelines le projet de prolongement d'EOLE à l'Ouest dès 2013 conformément aux engagements de calendrier pris par les maîtres d'ouvrage à l'occasion de l'enquête publique qui s'est achevée début 2012.

En effet, la mission Auzannet sur la réalisation progressive du Grand Paris ne doit pas ralentir la mise en œuvre des autres grandes opérations ferroviaires décidées de longue date sur le territoire yvelinois, mais au contraire, s'attacher à garantir un déploiement équilibré et homogène des grands projets de transports collectifs sur l'ensemble de la région Ile-de-France en tenant compte du besoin de rattrapage sur les territoires de grande couronne où il convient à présent de ré-équilibrer

significativement les investissements publics pour combler une vingtaine d'années sans réalisation nouvelle.

Aussi, avec la Tangentielle Ouest, la mise en service rapide du projet EOLE jusqu'à Mantes constitue une priorité absolue pour le Conseil général des Yvelines.

Alors que le premier tronçon d'EOLE est opérationnel à l'Est de Paris depuis plus de dix ans, il s'agit aujourd'hui de permettre aux quelques 600.000 habitants et 250.000 emplois de la Vallée de la Seine yvelinoise d'accéder enfin au reste de la région parisienne par un service public de transport capacitaire, rapide, fréquent et performant.

Elevée au rang d'Opération d'Intérêt National (OIN) en 2006, la Seine Aval représente l'un des pôles majeurs d'aménagement en région Ile-de-France. Le protocole de l'OIN établi en 2008 entre l'Etat, la Région et le Département ainsi que les 51 communes et les 5 intercommunalités du territoire, engage les signataires à améliorer le réseau de transport en parallèle du doublement du rythme de la construction de logements (2.500 logements neufs par an) et de l'amélioration du taux d'emploi. Le projet EOLE représente un véritable moteur de croissance pour la Seine Aval, seule la liaison complète et directe reliant ce territoire à La Défense et aux quartiers d'affaires de la capitale garantira l'avenir économique et social de ce territoire en pleine revitalisation.

Il s'avère donc indispensable que le prolongement du RER E à l'Ouest réponde non seulement aux demandes actuelles de déplacements quotidiens tant à l'intérieur de la Seine Aval que dans sa relation avec les quartiers d'affaires de la Défense et de la capitale, mais également aux besoins futurs liés au développement des bassins de vie et d'emploi de l'OIN, qui généreront des migrations quotidiennes supplémentaires significatives qui ne seront pas absorbées sans cette nouvelle infrastructure. Si l'on se réfère au schéma de principe, aujourd'hui, à l'heure de pointe du matin, ce sont 7 000 voyageurs qui fréquentent la ligne Mantes – Poissy – Saint-Lazare, et en 2020, ce sont pas moins de 20 000 voyageurs qui sont attendus sur le tronçon Mantes – Hausmann-St-Lazare – Évangile.

Le prolongement d'EOLE apportera également depuis la gare de Mantes une desserte sans correspondance sur le quartier d'affaires de La Défense, qui jusqu'à maintenant nécessite un changement en gare de Poissy. L'amélioration de la desserte de Mantes sera significative et génératrice de report modal, puisque le temps de parcours entre Mantes et La Défense s'effectuera en 35 minutes au lieu de 52 minutes actuellement. Un gain de temps très important est également attendu à partir de Poissy puisque le parcours jusqu'à La Défense s'effectuera en 14 minutes au lieu de 22 minutes. Ces réductions notables des temps de trajets par des transports collectifs performants (suppressions de ruptures de charges, accélération de la vitesse commerciale, amélioration de la robustesse) sont la clé de la réussite d'un transfert modal massif, la désaturation réelle de l'autoroute A13 et du réseau routier local se fera à ce prix à l'intérieur de la Seine Aval et dans la relation de ce territoire à Paris et La Défense.

Dans le cadre d'un développement équilibré de ce territoire, il s'agit bien de privilégier les transports en commun, préserver l'environnement et la sécurité de ce territoire tout en maîtrisant le développement résidentiel et en poursuivant une politique raisonnable de densité, de diversification et de qualité environnementale. Ces objectifs de développement durable ne pourront être atteints si le projet Eole était une fois de plus retardé.

A l'heure où les maîtres d'ouvrage examinent les réserves de la commission d'enquête et à trois mois de la déclaration d'utilité publique du projet, le Conseil général des Yvelines tient à rappeler solennellement qu'il a toujours été annoncé un commencement des travaux d'EOLE dans les

Yvelines dès 2013, et que le dossier d'enquête publique s'engageait précisément sur les dates de réalisation suivantes qu'il convient de confirmer définitivement et sans ambiguïté :

- ✓ 2013 : début des travaux sur la ligne existante Mantes-la-Jolie / Paris St-Lazare via Poissy.
- ✓ 2014 : début des travaux souterrains entre Haussmann St-Lazare et La Défense Nanterre.
- ✓ 2020 : mise en service de la branche Ouest du RER E.

EOLE est devenu une urgence dans les Yvelines sauf à vouloir mettre en péril l'opération d'intérêt national en Seine Aval et faire chuter l'attractivité d'un territoire en cours de revitalisation économique.

Tout retard ou réalisation partielle d'EOLE serait synonyme de déclin économique, social et environnemental de la Seine Aval et romprait les engagements de l'Etat dans cette Opération d'Intérêt National.

Aussi, les élus du Conseil général des Yvelines, réunis en Assemblée le 26 octobre 2012 demandent instamment à M. Pascal Auzannet, qu'il intègre dans sa mission de réflexion, qui lui a été confiée par le gouvernement :

- une réalisation complète du projet EOLE conforme au calendrier des maîtres d'ouvrage présenté à l'occasion de l'enquête publique, soit un démarrage des travaux dans les Yvelines dans les plus brefs délais ;
- Le lancement de l'enquête publique du tronçon Versailles – Orly en première phase, à savoir dès 2013.

Communication des marchés notifiés entre le 20 septembre et le 17 octobre 2012 en vertu de la délégation donnée au Président du Conseil général (art. 3221-11 du Code Général des Collectivités Territoriales)

Politique : A03 Mobilité déplacements

Description de la famille (référence à la nomenclature des achats publics utilisée par le Conseil Général)	Nombre de marchés	Montant total maximum des marchés en HT
Services de téléphonie et de transmission de données	1	14 380,00 €
somme :	1	14 380,00 €

Politique : A08 Promotion et rayonnement

Description de la famille (référence à la nomenclature des achats publics utilisée par le Conseil Général)	Nombre de marchés	Montant total maximum des marchés en HT
Services de production de films cinématographiques et de vidéos et services connexes	1	190 000,00 €
somme :	1	190 000,00 €

Politique : C03 Formation des jeunes

Description de la famille (référence à la nomenclature des achats publics utilisée par le Conseil Général)	Nombre de marchés	Montant total maximum des marchés en HT
DBD - Collèges	2	206 709,45 €
Services associés - travaux de bâtiment	2	10 736,00 €
somme :	4	217 445,45 €

Politique : C05 Culture et patrimoine

Description de la famille (référence à la nomenclature des achats publics utilisée par le Conseil Général)	Nombre de marchés	Montant total maximum des marchés en HT
Appareils émetteurs de radiotéléphonie, radiotélégraphie, radiodiffusion et télévision	1	25 083,60 €
Services de création et d'interprétation d'oeuvres artistiques et littéraires	3	30 303,93 €
Services lié à la restauration des archives	1	9 430,00 €
Services de conservation des sites historiques	1	45 000,00 €
Services d'exposition et d'organisation de manifestation culturelle	1	66 832,00 €
somme :	7	176 649,53 €

SOMMAIRE

Communications de Monsieur le Président du Conseil général.....	1
Représentation du Conseil général dans des organismes extérieurs	2
Marchés à procédure adaptée	2
Dotation de fonctionnement des collègues	2
Aménagement d'une salle à Vélizy-Villacoublay	4
Aide aux festivals professionnels de musique et de danse.....	4
Chauffage urbain de bâtiments départementaux.....	4
Déclassement d'un délaissé au Pecq	5
Aide aux communes en matière de voirie.....	5
Déclassement d'un délaissé à Port-Marly.....	6
Aménagement de la RD 113 à Chambourcy	6
Gendarmerie de Mantes-la-Jolie.....	6
Gendarmerie d'Ecquevilly	7
Avis du Département sur le PDUIF 2020 (Projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France 2020)	7
Espaces naturels sensibles	18
Pollution par les nitrates	18
Schéma régional éolien	19
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie	20
Prêt participatif de développement à la société AMDP	23
Contrats ruraux.....	24
Complément à trois contrats eau	24
Contrats de développement de l'offre résidentielle	26
Contrats départementaux	26
Association « Avenir APEI »	26
EHPAD « Les Oiseaux » à Sartrouville	27
Convention avec la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse.....	27
Club hippique de Versailles.....	28
Contrat social de territoire de Chatou.....	28
Vœu concernant la ligne verte et Eole.....	29
Communication des marchés notifiés entre le 20 septembre et le 17 octobre 2012 en vertu de la délégation donnée au Président du Conseil général (art. 3221-11 du Code Général des Collectivités Territoriales).....	34