

Les VERTS Ile de France



Les Verts des Yvelines et de la Région Ile de France participent à ce débat public en affirmant que ce n'est pas du choix entre 4 familles de tracés dont il est question, mais bien de la politique des déplacements et des transports de l'Ile de France.

Cette région-capitale a choisi, sur proposition de la gauche et des Verts, lors des dernières élections régionales de faire de l'Ile de France la première éco-région d'Europe.

Pour une véritable politique d'avenir en matière de transports et d'aménagement du territoire

L'Etat nous ressort aujourd'hui, 40 ans après, le vieux projet de prolongement de l'autoroute A12. De prolongement d'autoroute en prolongement d'autoroute, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, c'est bel et bien à la relance du « *tout-à-la-route* » à laquelle on assiste.

La Direction Régionale de l'Equipement est la représentante de l'Etat dans ce débat et le dossier qu'elle défend à cette occasion n'est rien d'autre que la traduction directe d'un choix politique : celui de privilégier le « *tout routier* » au détriment de solutions respectueuses des engagements pris par le pays (Charte de l'Environnement) et par la région (éco-région).

Ces engagements concernent la santé publique, la sécurité, le respect de l'environnement, la diminution des émissions de gaz à effet de serre (la part transport représente près d'un tiers du total), et la décroissance nécessaire de la consommation d'énergies fossiles (et en particulier celle du pétrole).

Les Verts de la région Ile de France souhaitent donc ouvrir les yeux de leurs concitoyens en attirant leur attention sur le fait qu'une autre politique existe, la seule acceptable en regard des enjeux, une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des camions et des poids lourds !

Une solution inadaptée aux objectifs

Deux objectifs principaux sont évoqués dans le dossier de la Direction Régionale de l'Equipement (DRE) :

- décharger le réseau routier local (RN10) et améliorer la qualité de vie des riverains,
- offrir une liaison nationale aux caractéristiques autoroutières.

Par ailleurs, les critères suivants sont évoqués :

- améliorer la sécurité routière,
- desservir les zones d'activité économique.

Nous ne pensons pas que le prolongement de l'A12 permette d'atteindre ces objectifs et de répondre à ces critères.

Décharger le réseau routier local (RN10) et améliorer la qualité de vie des riverains :

Cependant il est faux d'affirmer que l'ajout d'une autoroute va permettre d'alléger le trafic local. L'ajout de nouvelles routes draine de nouveaux véhicules.

De nombreux exemples, partout en Ile de France et ailleurs, ont montré que, même si les premiers mois une très légère amélioration a pu être constatée, les bouchons réapparaissent très rapidement, accompagnés d'autres embouteillages dus aux goulets d'étranglement nouveaux créés par la nouvelle configuration du réseau routier. **Plutôt que d'alléger le trafic local, le prolongement de l'A12 ne servirait qu'à générer de nouvelles nuisances le long d'un éventuel tracé neuf sans résoudre les problèmes actuels des riverains de la RN10.**

Si l'encombrement actuel de la RN10 est lié au trafic interne et au trafic d'échange à hauteur de 80%, en quoi la construction d'une autoroute qui sera utilisée par les véhicules en transit, a fortiori si elle est payante, permettra-t-elle d'améliorer la situation de la RN10 ?

D'autant que les travaux évoqués dans le dossier (page 33) pour réduire les nuisances supportées par les riverains de la RN10 ne sont pas à la hauteur des besoins.

Un aménagement de la RN10 et des voies qui la traversent est indispensable pour créer les conditions d'un meilleur partage de l'espace au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun et donc d'une meilleure utilisation de ces modes de déplacement.

Offrir une liaison nationale aux caractéristiques autoroutières :

Il faut attendre la page 37 du dossier pour y trouver l'objectif principal du projet : « *Il constitue un axe nord-sud alternatif qui contribue à une meilleure répartition des flux de transit en périphérie de l'agglomération parisienne et s'inscrit à ce titre dans le réseau national* ». **Le transit n'a aucune raison de passer sur les routes au cœur de l'Ile de France.** Pour les déplacements des personnes, les contournements existent déjà et il est inutile d'en construire un nouveau qui

constituera de manière certaine un générateur de trafic. Pour les transports de marchandises, le feroutage et le fret ferroviaire délaissés doivent prendre l'avantage sur le transport routier aujourd'hui hégémonique (82% des transports de marchandises).

Améliorer la sécurité routière :

Le risque individuel moyen est diminué, certes... **Mais davantage d'accidents au total, puisque la construction de l'autoroute va augmenter le trafic global**, sans compter les risques générés sur les voiries secondaires (RD36, F12, RD58) desservies par des échangeurs !

Le dossier de la DRE passe aussi sous silence l'impact grandissant du trafic des poids lourds, premiers responsables des accidents mortels. Elle se garde bien également d'évoquer le risque majeur que fera prendre aux riverains l'augmentation inéluctable, faute de feroutage, des transports par la route de matières dangereuses...

Desservir et relier pôles régionaux et zones d'activité économique :

On commence à comprendre, au niveau de l'Europe, que lorsqu'il s'agit de desservir et relier pôles régionaux et zones d'activité, le tout camion n'est pas une solution d'avenir.

Le feroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial combinés seront bien plus efficaces et économiques dans les années à venir. Seul le lobby du « *tout-à-la-route* » et du tout camion ose encore affirmer le contraire. Même au sein des grandes entreprises logistiques, de nouvelles stratégies de dessertes moins consommatrices d'énergie donc moins coûteuses sont à l'étude. Les principes de « *flux tendu* » et de desserte « *point à point* » sont remis en question.

Les vraies conséquences du projet, quel que soit le tracé

Quelles sont les conséquences auxquelles il faut s'attendre en cas de construction du prolongement de l'A12 ?

Une Intensification du trafic global

La nouvelle autoroute attirera de manière certaine un nouveau trafic de transit de véhicules légers et, surtout, de poids lourds. Elle incitera, par la probable fluidification des trafics, les habitants à prendre davantage leur véhicule au détriment des transports en commun.

Les trafics globaux sur la zone augmenteront d'autant plus que les échangeurs situés aux carrefours avec les voies F12, RD36 et RD58 draineront des trafics en augmentation.

Un budget transports « phagocyté » au détriment d'une réelle politique d'avenir

De 350 à 1310 millions d'euros. Autant de fonds qui ne serviront pas aux autres postes budgétaires des transports franciliens. Rappelons qu'en moyenne, 1 km de construction d'autoroute coûte l'équivalent de 10 km ou plus de construction d'une voie ferrée.

Une pollution accrue

Seule la diminution globale du trafic permettrait de diminuer la pollution due aux camions et aux voitures. Construire de nouvelles autoroutes n'engendrera qu'une incitation à une augmentation du trafic routier,

principalement celui des poids lourds, majoritairement de type diesel, cause principale des émissions de particules fines (cause de près de 30000 décès par cancer et par an d'après l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale (AFSSE - 2002). Et quant aux progrès techniques permettant de diminuer les taux d'émissions de polluants des moteurs, ou aux biocarburants, il est maintenant prouvé (par l'observation des faits) que ce qui est communément appelé « *effet rebond* » annihile toute amélioration dans ce domaine. Bien au contraire, cela aggrave dramatiquement la situation. En effet, aucune des améliorations apportées ces dernières années sur les moteurs n'a réellement permis de réduire les émissions de polluants et de CO₂. On a bien au contraire constaté la hausse des ventes des véhicules les plus polluants (4X4, grosses berlines) ainsi qu'une utilisation accrue de la voiture individuelle (déculpabilisation des comportements polluants). Et tout

cela sans avoir encore parlé des écoulements de polluants liquides emportés par les eaux de ruissellement...

Des nuisances sonores insupportables pour les populations limitrophes

Le dossier de la Direction régionale de l'équipement parle de niveaux de bruits de l'ordre de 60 décibels le jour pour 55 décibels la nuit. Faut-il rappeler que 60 décibels, cela correspond au niveau sonore perçu à proximité d'une conversation normale. Et cela en permanence.

Des dégradations définitives de l'environnement naturel local

Il est nécessaire de rappeler ici que, quel que soit le tracé, la forêt de Trappes/Port-Royal, lieu de promenade et de détente des habitants de St-Quentin-en-Y sera amputée de manière irrémédiable.

Les enjeux majeurs de la politique des transports de demain

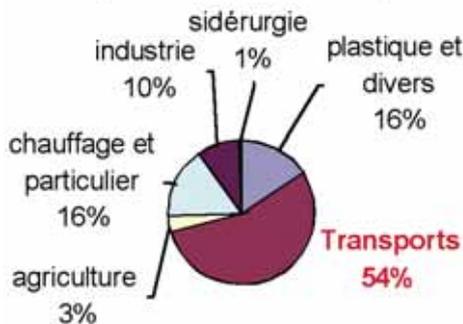
Faire face à la crise énergétique actuelle et à venir

Toutes les analyses de la Direction Régionale de l'Équipement sur ce dossier reposent sur une seule hypothèse : l'augmentation inéluctable du trafic routier dans les années à venir.

Cette hypothèse ne tient absolument aucun compte de la crise énergétique à venir, résultant de la hausse des prix du pétrole que nous constatons déjà (le prix du pétrole a déjà doublé depuis 2003, lequel avait déjà été multiplié par 3 entre 1999 et 2003). Le fameux « peak oil » (date à partir de laquelle la demande pétrolière mondiale sera durablement supérieure à l'offre) annoncé par de nombreux experts avant la fin de la décennie, ou encore les tensions géopolitiques, ne pourront qu'amplifier cette hausse. Rappelons qu'il n'y a, à ce jour, aucune alternative avérée en quantité suffisante et rentable pour assurer le remplacement des énergies fossiles.

L'utilisation du pétrole en France

(Source: ministère de l'Économie)



Cette crise énergétique majeure aura pour conséquence l'entrée du monde dans l'ère du pétrole cher, qui impliquera

la nécessité de réduire drastiquement notre consommation d'énergie fossile, dont les transports routiers représentent une proportion très importante.

Faire face à cette crise passe donc aujourd'hui par la prise de conscience que nous devons :

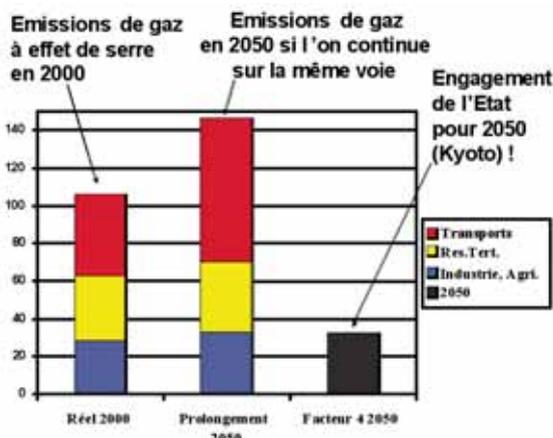
- d'une part, nous inscrire dans une volonté politique de **relocalisation de l'économie** induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distance ;
- et d'autre part **doter notre région d'une infrastructure de transports économe en énergie**, donc basée essentiellement, pour les marchandises, sur le feroutage et la voie d'eau, et pour les personnes, sur les transports collectifs et les modes de circulation douce (le vélo et la marche à pied - en réalisant comme cela existe déjà au nord de l'Europe, des voies et chemins confortables, adaptés et sécurisés).

Préparer l'avenir, d'un point de vue économique, c'est tout faire aujourd'hui pour encourager les moyens de transports non routiers pour demain !

Lutter contre l'effet de serre

Le réchauffement climatique n'est plus à démontrer. Nous en constatons déjà les premiers signes. Les gaz à effet de serre, qui en sont responsables, ne sont recyclés par la planète qu'à un rythme très largement insuffisant par rapport à celui des émissions issues des différentes activités humaines.

Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, aujourd'hui, représentent près d'un tiers du total émis dans l'atmosphère ! Les réduire est donc une absolue priorité !



Comment, avec la construction de nouvelles autoroutes, l'Etat sera-t-il en mesure de respecter les engagements qui sont les siens dans le cadre du protocole de Kyoto ? Ce protocole impose la division par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre

pour 2050, la France devant être revenue en 2010 à un niveau d'émission similaire à celui de 1990 !

Faire face aux enjeux sociaux

Les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie, doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins, de banlieue à banlieue et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs, et ceci à moindre coût.

Les nuisances subies par les riverains des voies de circulation doivent rapidement être atténuées par tous les moyens nécessaires, et pour tous les types de nuisances : visuelles, sonores, émanations, et tout ce qui est nuisible à la santé.

Toutes les populations, quel que soit leur quartier ou leur commune, ont droit à un environnement de qualité.

Propositions concrètes

Sur le plan général, les propositions des Verts de la région Ile de France sont donc :

- le développement du ferroutage et du fret ferroviaire,
- la revitalisation du transport fluvial,
- une forte amélioration du réseau de transport en commun ;
- la mise en œuvre d'une politique de relocalisation de l'économie.

Sur le plan local :

- aménager la RN10, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains,
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus, par exemple avec l'achèvement de la Grande Ceinture Ouest entre Cergy-St Germain-Versailles-Massy ou encore le prolongement du RER C jusqu'à Coignières et Rambouillet) et diminuer les tarifs d'accès (dont la gratuité pour les chômeurs),
- favoriser les modes de circulation douce (vélo et marche à pied) pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares (pistes cyclables, parkings à vélo sécurisés),
- développer pour les marchandises l'inter modalité rail /voie d'eau / route.

Le bien être des populations actuelles et des générations futures requiert des décisions politiques courageuses tournées vers le long terme. Compte tenu des enjeux sociaux et environnementaux actuels et pour les prochaines décennies, il ne nous semble pas opportun de financer une nouvelle portion d'autoroute au cœur de l'Ile de France alors que les besoins en matière d'infrastructure de communication prenant en compte le protocole de Kyoto et la Charte de l'environnement sont nombreux, et prioritaires.

Nous réfutons donc l'opportunité de prolonger l'autoroute A12.



Dans le cadre du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

Les Verts Ile de France - 5, rue d'Arcueil - 75 014 PARIS - Tél : 01 45 65 33 60 - Télécopie : 01 45 65 41 50
<http://idf.lesverts.fr> - <http://www.yvelines.lesverts.fr>