



LES VERTS YVELINES
Jean-Jacques Mercier Secrétaire Départemental
22, Orée de Marly 78590 NOISY LE ROI
Tel. : 01 72 56 24 47 et 06 60 70 56 29
Site : <http://www.yvelines.lesverts.fr>

Débat public sur le prolongement de l'A12 Réunion inaugurale du 23 mars : Les enjeux du projet Contribution

Introduction

Par ce cahier d'acteur, les Verts Yvelines entendent porter à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public ainsi qu'à l'ensemble des habitants des zones concernées par le projet leur analyse sur les enjeux du projet.

Le choix de prolonger ou non l'autoroute A12 doit s'inscrire dans une stratégie globale d'aménagement du territoire, de construction d'infrastructures de déplacement et de transport qui doivent prendre en compte les enjeux actuels ainsi qu'une prospective sur les enjeux des prochaines décennies.

En effet, pour ce type d'infrastructures, déterminantes pour l'avenir, qui concernent des dizaines de milliers de riverains et des centaines de milliers d'usagers, il convient de démarrer la réflexion par les enjeux, de la continuer par des objectifs qui seront ensuite déclinés en plan d'action à court, moyen et long terme

Toute autre démarche qui consisterait à imposer une solution pour la seule raison qu'elle est prévue et planifiée depuis 30 ou 40 ans, qui consisterait à considérer comme hypothèse d'entrée des conclusions résultant d'extrapolation de la situation actuelle (extrapolation du trafic) ou encore qui poserait le prolongement de l'A12 en préalable à toute réflexion (page 27 du rapport DDE) ne serait à notre avis pas adaptée à l'importance de la situation et serait politiquement irresponsable vis-à-vis des citoyens d'aujourd'hui et des générations futures.

Les enjeux présentés par le maître d'ouvrage

Deux enjeux principaux sont évoqués dans le dossier de la DDE :

- Soulager la RN10 dont le trafic est saturé et résoudre ainsi les nuisances dont sont victimes les riverains (pollutions et coupure de la ville en deux) et les usagers (nombre d'accidents élevés et temps de trajet trop longs).
- Assurer la continuité de l'ensemble de la liaison entre les autoroutes A13 et A12 avec les autoroutes A11 et A10, « constituer 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 » (extrait du dossier de la DDE, page 37).

Les enjeux à prendre en compte d'après les Verts Yvelines

Tout d'abord, une rapide analyse des enjeux cités par la DDE :

Le premier enjeu : Nous sommes d'accord, la situation actuelle de la RN10 n'a que trop duré, nous y reviendrons plus loin.

Nous contestons le second :

Pour nous, il n'y a aucune raison pour que le transit nord-sud de l'Europe passe au cœur de l'Île de France, d'autre part, le transit de marchandise doit être progressivement transféré sur le rail. Créer une autoroute pour 20% du trafic actuel serait une aberration (chiffre DDE, page 20). Il s'agit bien évidemment de drainer vers Saint-Quentin-en-Yvelines un nouveau trafic de transit, en particulier de marchandise qui n'a rien à y faire !

Pour nous, les principaux enjeux actuels sont des enjeux sociaux (solidarités, prise en compte des détreesses et des inégalités) et des enjeux environnementaux (en particulier, diminution des pollutions, solution aux problèmes de l'effet de serre et de la diminution des ressources énergétiques fossiles).

Enjeux sociaux :

- Toutes les populations ont le droit à un environnement de qualité.
- Les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs, et ceci à moindre coût.
- Les nuisances occasionnées par les riverains des voies de circulation doivent être atténuées par les moyens nécessaires prenant en compte l'ensemble des nuisances : visuelles, sonores, émanations nuisibles à la santé.

Enjeux environnementaux :

- Les engagements pris au niveau international (protocole de Kyoto), au niveau national (charte de l'environnement) et au niveau régional (éco-région) ne doivent pas être ignorés.
- Les ressources énergétiques fossiles, à partir desquelles fonctionnent aujourd'hui la quasi-totalité de la circulation routière, ne sont pas inépuisables. La réduction de l'offre provoque déjà une augmentation du coût pour les consommateurs. Cet effet ne peut que croître avec le « peak-oil ».
- Il n'y a, à ce jour, aucune alternative avérée en quantité suffisante et rentable pour assurer le remplacement des énergies fossiles.
- Dans le même temps, la circulation routière est déterminante sur l'effet de serre et les conséquences des pollutions induites par cette circulation deviennent un problème de santé publique qu'il n'est plus possible de nier.
- Il est nécessaire de prendre en compte l'impact des décisions actuelles sur les cinquante prochaines années.

En augmentant le trafic de transit, donc le trafic total, avec ses nuisances et ses pollutions induites, en créant une nouvelle coupure de Saint-Quentin-en-Yvelines, en favorisant l'utilisation des véhicules individuels, en ne traitant pas les nuisances existantes de la RN10, en ne favorisant pas l'offre de transports en commun et de circulations douces, en détruisant des zones d'environnement naturel déjà fragiles comme la forêt de Trappes/Port-Royal, le projet de prolongement de l'A12 va à l'encontre de tous ces enjeux.

Objectifs prioritaires et plans d'action

Pour tenir compte de tous ces enjeux, nous proposons les objectifs prioritaires suivants :

- Diminuer les nuisances pour les riverains des voies à grande circulation.
- Permettre le déplacement à moindre coût des personnes vivant dans les banlieues éloignées de Paris, en particulier celles qui ont un revenu modeste.
- Diminuer globalement la circulation routière afin de tenir compte des problèmes environnementaux.
- Optimiser la gestion de l'espace dans le but de concilier préservation de l'environnement fragile en grande couronne, activité économique et bien être des habitants.

Dès lors que ces objectifs sont déterminés, les plans d'action suivants peuvent être mis en oeuvre.

- Aménager la RN10 pour un trafic en diminution de manière à supprimer les nuisances pour les riverains (en particulier enfouissement sur toute la traversée de Trappes).
- Augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus) et diminuer les tarifs d'accès,
- Augmenter l'offre de circulation douce (vélo et marche à pied) pour les trajets de proximité.
- Transférer le trafic de transit de marchandises hors des routes de l'Île de France en développant notamment le ferroutage des marchandises.

Ces propositions seront détaillées dans nos futures contributions.

Analyse de la situation actuelle de la RN10

La première partie du dossier de la DDE (état des lieux) met bien en exergue la faiblesse des transports en commun (8% des déplacements locaux) et la faible proportion des déplacements en deux-roues (2% des déplacements totaux). Ces deux constats soulignent l'importante marge de progression possible pour ces deux modes de transport.

La partie « Etat des lieux » du rapport insiste aussi sur les difficultés de franchissement de la RN10 : « ils (les franchissements) n'ont pas évolué depuis la construction de la ville nouvelle ». Nous sommes complètement en accord avec ce constat.

Pourquoi ces franchissements n'ont-ils pas été améliorés ?

Pourquoi Saint-Quentin-en-Yvelines est-elle restée coupée en deux avec des gares SNCF situées au Sud de la RN10 et de nombreux quartiers d'habitation situés au nord ?

Pourquoi n'y a-t-il aucun franchissement de la RN10 par un site propre de bus ou par un itinéraire de circulation douce ?

Au-delà du constat, il conviendra d'identifier au cours de ce débat public les causes de ces blocages et y remédier rapidement car les priorités sont là : réaliser rapidement les investissements nécessaires pour soulager ainsi de milliers de véhicules par jour le trafic sur la RN10 et réduire de manière radicale les nuisances supportées par les riverains.

Préalables à la poursuite du débat

Ce débat public, pour être mené de manière optimale doit intégrer des études de trafic origine-destination détaillées, une étude portant sur les évolutions de comportement des Franciliens en matière de mobilité ainsi qu'une étude prospective portant sur les risques en matière d'approvisionnement énergétique, de pollutions, d'effet de serre et de santé publique.

Par ailleurs, il conviendra d'enrichir les tracés étudiés par une réelle alternative d'aménagement de la RN10 in situ en menant la comparaison entre les différentes solutions jusqu'à la conclusion. En effet, la solution 1a, qui ne prend pas en compte la nécessaire suppression des nuisances lors de la traversée de Trappes, n'est pas, à juste titre, étudiée jusqu'au bout et la solution 1b prévoyant l'enfouissement d'une autoroute sur 7 kms n'est pas crédible.

Enfin, dans l'approche socio-économique des différents tracés, si les éléments de coûts avancés par la DDE peuvent être aisément vérifiés par des professionnels, il n'en est pas de même de l'évaluation financière des avantages attendus du projet de prolongement de l'A12. Nous demandons donc que soient publiés les paramètres et hypothèses pris en compte dans cette évaluation.

Conclusion

La première urgence est de revenir à une situation vivable et acceptable pour les riverains et les usagers de la RN10. Pour ceci, les actions sont connues et identifiées en matière d'aménagement de la RN10 ainsi que de développement des transports en commun et des circulations douces. Elles doivent être mises en œuvre rapidement après concertation et implication des populations concernées.

Compte tenu des enjeux sociaux et environnementaux actuels et pour les prochaines décennies, il ne nous semble pas opportun de financer une nouvelle autoroute au cœur de l'Île 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. Nous réfutons donc l'opportunité de prolonger l'autoroute A12.

Contribution rédigée par le Groupe Local des Verts de Montigny / Voisins
Contact : Jean-Luc Manceau 06.13.54.05.72
www.vertsbretonneux.com