

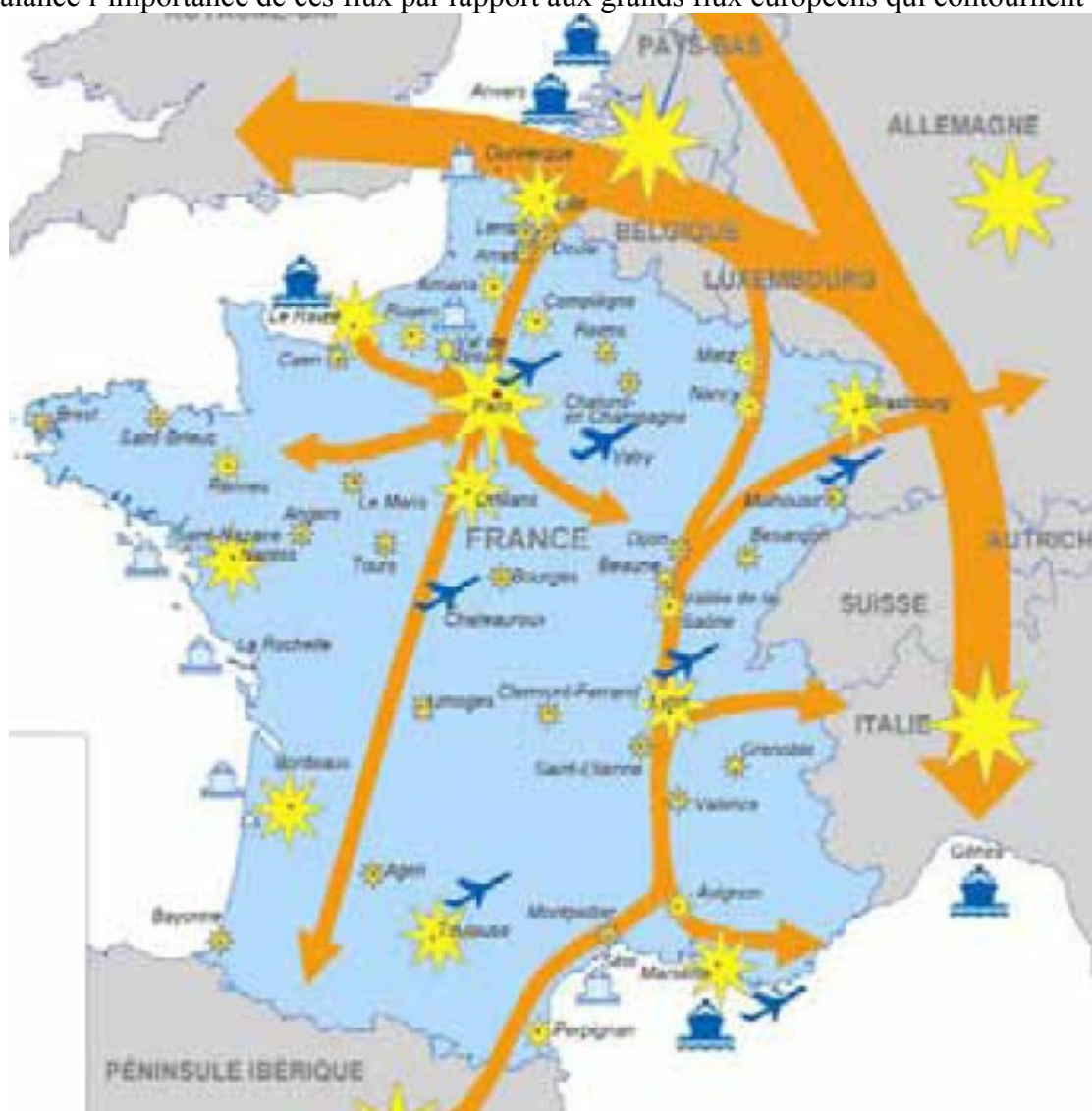
Trafic de transit dans les Yvelines par l'A12

Lors de la réunion du débat public du 9 mai à Trappes, réunion dite d'étape, nous avons été particulièrement surpris d'entendre la DREIF affirmer que la future A12 ne supporterait pratiquement pas de trafic de transit national et européen, expliquant qu'il était plus logique pour les poids-lourds de passer par l'autoroute des estuaires (Rouen) plutôt que par Paris.

Or ceci est inexact. Et les preuves proviennent de documents établis par DREIF elle-même.

Une étude de la DREIF intitulée « Etude des déplacements en préparation des débats publics A12 et A104 » réalisée dans le cadre du débat public sur la Francilienne affirme (page 55 et 56) :

« Les principaux flux de transit à travers la France passent d'une part dans le « couloir de l'axe rhodanien » et d'autre part dans le « couloir A1-A10 », avec traversée de l'Ile-de-France. La carte ci-dessous permet de mettre en balance l'importance de ces flux par rapport aux grands flux européens qui contournent la France. »

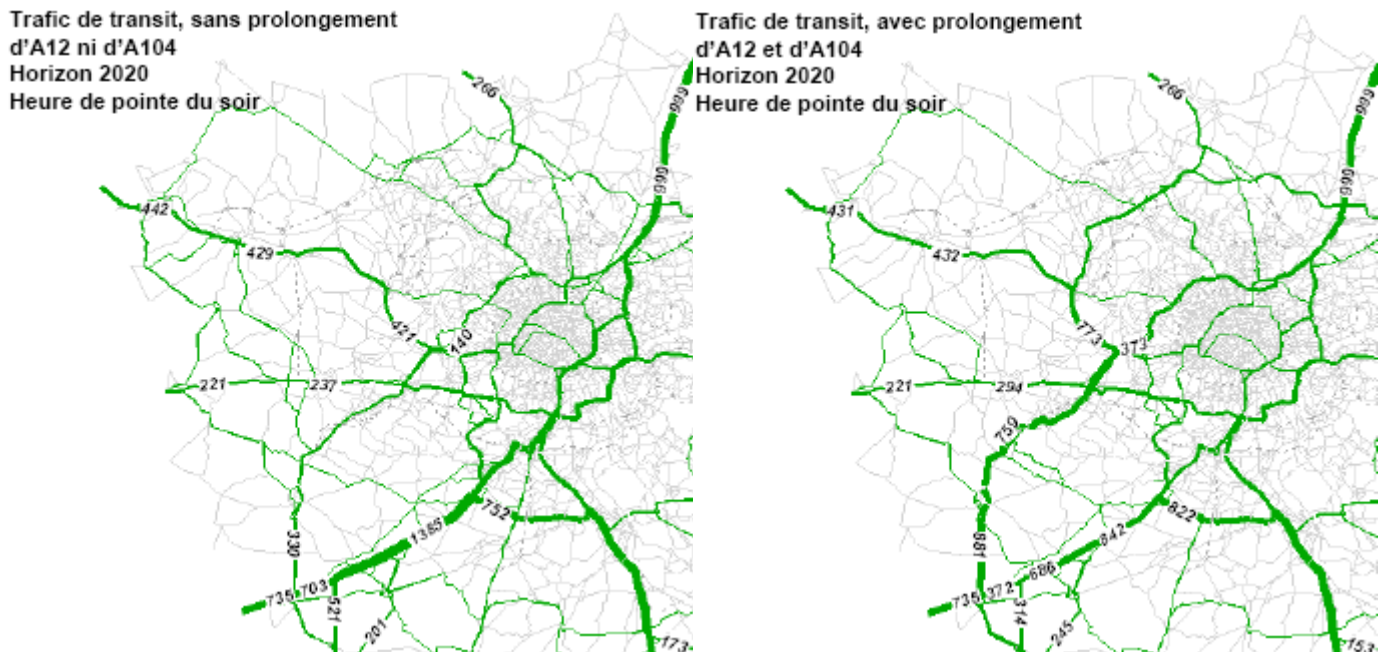


« Les flux en transit représentent tout de même une part importante des flux de marchandises, à savoir 22% du trafic total de marchandises (tous modes) en Ile-de-France, contre 39% pour l'ensemble des trafics d'échange et 39% pour le trafic interne à l'Ile-de-France. »

Lien : <http://www.debatpublic-francilienne.org/docs/pdf/etudes-traf/1--diagnostic-de-deplacements-web2.pdf>

Une A12 faite pour « dégonfler » le trafic de transit supporté par l'Est Parisien

Une autre étude complémentaire, aussi réalisée par la DREIF, cette fois-ci dans le cadre du débat sur le prolongement de l'A12, permet de mieux comprendre le passage de ce flux en Ile de France. Ce document, intitulé « Trafic de transit et d'échange en Ile de France, Analyse à partir du modèle de trafic de la DREIF », présente un comparatif intéressant en pages 18 et 20 :



On y voit clairement le principe des **vases communicants** dont serait victime tout le sud des Yvelines : Sans A12 : 330 véhicules par heure (v/h) sur la RN10 (Rambouillet) et 1385 v/h sur vers l'Est parisien. Avec A12 : 881 v/h sur la RN10 et 842 v/h sur vers l'Est parisien.

La vocation de l'A12 est donc bien de « **dégonfler** » le trafic supporté par l'Est Parisien où la DREIF s'efforce de résoudre « le plus grand bouchon européen » (A4-A86) pour le transférer vers l'Ouest Parisien entre Bois d'Arcy et Rocquencourt (A104-A12-A13).

Source : http://www.debatpublic-a12.org/docs/pdf/etudes/dreif_janv2006/tome3/trafic_de_transit_et_dechange_en_IdF.pdf

Conclusion

Il ne faut pas oublier que dans le dossier de présentation du prolongement de l'A12, la DDE affirme (page 38) que la liaison par l'A12 entre l'A13 et l'A10 constitue un axe de contournement « **pour capter le trafic de transit Nord-Sud** » et que dans le débat public sur le contournement Est de Rouen, le Service technique des routes et autoroutes précise que le prolongement de l'A12 « permet d'avoir une liaison des autoroutes A16-A10-A11 » (compte-rendu gestion des flux de transit, pages 33 et 34).

Il est clair qu'un objectif majeur du prolongement de l'A12 est de détourner vers les Yvelines le trafic de transit qui passe actuellement à l'Est de Paris .

Est-il acceptable que les problèmes de **trafic de transit de l'Est de Paris** soient résolus en les **déplaçant à l'Ouest** ?

Les habitants des Yvelines doivent savoir que ce projet d'autoroute apportera un **trafic de transit nouveau** dans le sud de leur département.