

Jean-Pierre Merle
23 rue de la mare
78320 La Verrière

Le prolongement de l'autoroute A12 est-il opportun?

Habitant de La Verrière, je suis un usager régulier de la RN 10, mais également des transports en commun, principalement des lignes S. N. C. F. Rambouillet - Paris et La Verrière - La défense.
Devant un tel projet il est difficile de se départir du syndrome NIMBY qui consiste à trouver que ce qui peut gêner serait mieux chez le voisin, et de se comporter en citoyen prêt à accepter quelque servitude pour un projet utile à la collectivité. Aussi cette contribution n'apportera que quelques éléments de réponse à la première question posée à l'occasion du débat public lancé sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 :

Le projet de prolongement de autoroute A12 est-il opportun?

Que nous dit le dossier ?:

Que la R. N. 10 est "une coupure urbaine au cœur d'un territoire riche en potentiels" où les "conditions de circulation sont des facteurs de risque et de nuisances multiples " et que les choses ne feront qu'empirer puisque le trafic devrait augmenter de 15 % d'ici 2020 selon les modèles utilisés par la Direction des Routes. Face à cette situation le prolongement de l'A 12 est la solution qui répond à l'ensemble des problèmes posés.

Le dossier présente donc le prolongement de A 12 aux habitants du secteur comme la seule possibilité d'améliorer leur qualité de vie face aux désagréments engendrés par l'actuelle RN10. Une telle sollicitude de la part de l'État est peu habituelle.

Il est vrai que la R. N. 10, mais également la voie ferrée constituent des coupures et provoquent des nuisances qui auraient mérité depuis longtemps un peu plus d'attention de la part des pouvoirs publics. Cependant régler cette question de coupure et de nuisances par une autre coupure qui apportera également ses nuisances propres est pour le moins paradoxal.

Pourquoi donc ce dossier est-il ressorti après avoir figuré depuis plus de trente ans dans de multiples schémas d'aménagement? Le dossier n'apporte pas de réponse très claire à cette question mais on peut en deviner la raison: parce que ce prolongement est considérée comme un complément indispensable au bouclage de l'A 86. Le dernier maillon manquant d'A86 est en cours de réalisation. Un premier tunnel, réservé aux véhicules légers, de 10 km de long est en cours de forage entre Rueil Malmaison et le Pont Colbert par le concessionnaire, la société Cofiroute (coût : 1,7 milliards d'euros). Un second tunnel devrait compléter ce premier dispositif, de Rueil Malmaison jusqu'à l'A 12. Ce second ouvrage sera ouvert à tous les véhicules. Voilà les véritables intentions du maître d'ouvrage : il faut un exutoire aux poids lourds qui seront déversés sur A 12 par le second tunnel de bouclage de A86. Voilà également qui explique pourquoi le trafic de la R. N. 10, stagnant de 1997 à 2003, doit augmenter de 15 % selon le dossier.
Nous voilà rassurés, l'intention du maître d'ouvrage n'est pas véritablement d'améliorer la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN10, mais la présentation tendancieuse du dossier justifierait que le débat public soit réengagé sur un dossier plus sincère et plus complet.

Quoi qu'il en soit, bien que la présentation soit biaisée, les problèmes sont bien réels.

Pour se faire une idée sur l'utilité du prolongement d'A 12 il est intéressant de se référer au dossier qui identifie 3 types de trafic :

- Un trafic de transit : 20 % actuellement il doit passer à 30% à l'horizon 2020.
- Un trafic d'échanges de 30% qui n'évolue pas .
- Un trafic interne de 50 % actuellement qui devrait passer à 40% en 2020.

Qu'est-ce que le prolongement d'A 12 apportera à la gestion de ces 3 types de trafic?

On gardera présent à l'esprit que les professionnels du transport automobile affirment qu'un faible déplacement de trafic, de l'ordre de 10 % pour fixer les idées, suffit à transformer une circulation figée en une situation relativement fluide.

Le cas du trafic de transit :

Ce trafic a son origine et sa destination hors de la zone. Il eut été intéressant que le dossier détaille un peu plus les origines et destination de manière à évaluer si le prolongement de l'A 12 est la solution opportune pour ce trafic.
Une bonne partie des poids lourds que l'on rencontre sur A 12 dans le sens province-Paris tourne à gauche au niveau de

l'échangeur de Roquencourt et se dirige par conséquent vers la vallée la Seine. De même les poids lourds de l'autre sens proviennent également pour la plupart de l'ouest. Le dossier évoque également succinctement la nécessité d'un grand axe nord-sud qui permettrait d'écouler le trafic provenant du Nord, probablement en provenance des autoroutes A 1 et A 16, en direction du sud et des autoroutes A 10 et A 11 .

D'autres itinéraires que celui suivi pour le prolongement de la 12 ne seraient-il pas susceptibles d'apporter un service analogue au prix de moindres nuisances ? On pourrait penser par exemple à une liaison empruntant au départ le tracé de la D 191 à la hauteur des Essarts puis se dirigeant vers Orgeval. Un tel itinéraire pourrait, grâce à l'A 14 , desservir les itinéraires nordiques et l'A 13 en direction de l'ouest et cela sans traverser une ville nouvelle ni un parc régional. Aboutissant à Orgeval, il permettrait dans l'avenir une liaison avec l'A 104 qui constitue un prolongement naturel de la RN 10 en direction du Nord.

Le dossier présent, n'est donc pas à l'échelle du problème posé ce qui est tout à fait dans les habitudes de la Direction des Routes qui, en tronçonnant les dossiers de déclaration d'utilité publique, permet de faire passer son dossier, le Vulgum pecus n'étant admis qu'à faire des observations de détail (...merci à la commission du débat public de permettre aux représentants de cette catégorie de pouvoir s'exprimer sur de telles questions). Un ancien ministre avait, autant que je me souviens à l'occasion de la construction d'A 83, demandé à ses services d'abandonner la politique de tronçonnage au profit d'une logique d'itinéraire. Cette sage recommandation a semble-t-il été perdue de vue.

Le dossier présenté ne permet donc pas de déterminer si le prolongement de l'A 12 est la meilleure solution pour le trafic de transit.

Le trafic interne :

Il serait probablement possible de distinguer dans ce trafic les déplacements dont le point de départ ou le point d'arrivée sont sur la RN 10 ou à proximité immédiate et ceux dont le point de départ et le point d'arrivée sont en dehors de la RN 10. Seule la première catégorie a besoin d'emprunter une portion de RN 10. Les déplacements de la seconde sont justiciables, pour une partie d'entre eux de " tangentielles " perpendiculaires à la RN 10. Si les usagers de cette seconde catégorie sont contraints d'emprunter la RN 10 c'est peut-être parce que les liaisons avec les voies transversales sont difficiles d'accès en raison des coupures que constituent la RN 10 et la voie ferrée. On voit mal comment la coupure supplémentaire que constituerait l'A 12 prolongée pourrait résoudre la question du trafic transversal.

Quel que soit le sort réservé au prolongement de l'A 12 il sera nécessaire de mettre en place (ce qui aurait dû être fait depuis longtemps) des croisements dénivelés, d'améliorer la capacité de ceux déjà existants et d'aménager les voiries transversales ce qui permettra de soulager d'autant le trafic de la RN10.

Le trafic d'échange

Ce trafic a son origine ou sa destination hors de la zone étudiée. Une bonne partie de ce trafic concerne probablement les déplacements pendulaires avec l'agglomération parisienne et se trouve par conséquent directement en concurrence avec les transports en commun dont la zone est bien dotée puisqu'une voie ferrée longe l'ensemble du tracé des Essarts à Montigny.

Ce point n'a pas échappé aux concepteurs du projet qui exécutent le transport ferroviaire concurrent au moyen de quelques arguments fallacieux :

- " l'offre de transports en commun est considérée par le syndicat des transports d'Ile de France (STIF) comme quantitativement satisfaisante dans la zone étudiée ". Mais par ailleurs le dossier nous dit exactement le contraire dans la même page : " de nombreux projets de transports collectifs sont envisagés afin de mieux répondre à la demande en matière de déplacement et notamment l'extension du RER C jusqu'à La Verrière ". Alors, mauvaise appréciation du STIF ?

- " la charge des trains offre une qualité de service élevée dans la mesure où les places assises sont loin d'être occupées (taux moyen d'occupation : 58 %) ".

Il n'est pas précisé si ce taux moyen est le taux au départ de La Verrière ou sur l'ensemble de la ligne et de la journée. Les usagers de la SNCF pourront témoigner qu'aux heures de pointe si, au départ de La Verrière ou de La Défense il y a effectivement des places disponibles, il n'en a plus dès que l'on atteint Versailles ou Saint Quentin en Yvelines. Par ailleurs, si avec un taux de 58% de remplissage on considère qu'il n'est pas utile d'améliorer les transports en commun, il paraîtrait équitable de considérer qu'il n'est pas non plus utile de se préoccuper du sort des automobiles dont le taux de remplissage ne doit guère être supérieur à 25 %.

Le point positif de cette partie du dossier est cependant que l'auteur reconnaît implicitement que l'utilisation des transports en commun est une alternative pour ce type de trafic, au transport routier. La marge de progrès est importante puisqu'il est précisé que la voiture représente 62% des déplacements et les transports en commun 14 %.

Alors pourquoi les automobilistes n'empruntent-ils pas les transports ferroviaires? On citera simplement les quelques raisons suivantes qui sont autant de pistes d'amélioration à rechercher :

- *le manque de parkings relais :*

Beaucoup d'usagers de la SNCF sont contraints d'utiliser leur voiture pour prendre un train. On lit sur le site internet du syndicat des transports d'Île de France ce qui suit :

"Les Parcs Relais sont des éléments importants de l'intermodalité, ils contribuent à favoriser l'usage des transports collectifs conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France.

Ils visent à encourager le rabattement des voitures particulières sur les stations de métro et les gares d'Île-de-France notamment en grande couronne."

Les seuls parking relais d'une certaine dimension à proximité de la voie ferrée sont à Rambouillet et à Saint Quentin en Yvelines. Celui de La Verrière, réalisé par le syndicat d'agglomération, est insuffisant, ceux de Coignères et de Trappes quasi inexistantes et difficiles d'accès à partir de la RN10.

- la qualité des transports ferroviaires :

Le confort : malgré les affirmations du dossier il n'y a pas de place assise pour chacun aux heures de pointe.

La ponctualité : la SNCF ne comptabilise que les retards de cinq minutes (bien qu'il suffise de 2 à 3 minutes pour manquer une correspondance de bus). Malgré cela, la ligne C et la ligne La défense - La Verrière sont parmi les plus mauvaises de la banlieue parisienne : le taux hebdomadaire d'irrégularité est très souvent supérieur à 15 % et atteint 35 %. Bien entendu ces irrégularités se situent la plupart du temps aux heures de pointe, ce qui décourage le maximum d'utilisateurs possibles.

Améliorer la qualité des transports collectifs et notamment ferroviaires permettrait d'offrir une alternative crédible aux usagers de la voiture .

En conclusion :

-Le dossier présenté ne permet pas d'affirmer que seul le prolongement de A 12 traversant une ville nouvelle et un parc naturel régional est la solution la plus adaptée pour écouler le trafic de transit.

-L'amélioration des transports collectifs ferroviaires et la création de parkings relais près des gares, permettraient de diminuer la demande de transport routier entre la zone d'études et la région parisienne.

-L'A 12 prolongée ne peut apporter de solution au trafic interne.

Le prolongement de l'autoroute A 12 ne me paraît donc pas un projet opportun.

Cela ne signifie par qu'il faut se contenter de la situation actuelle. Ci-dessous figurent trois propositions d'action.

Proposition 1 :

Je propose de reprendre la question du trafic de transit nord -sud à une échelle adaptée. Le prolongement de l'A 12 était déjà prévu dans des schéma datant d'une trentaine d'années. Depuis cette époque l'occupation du territoire a changé et ce qui était envisageable ne l'est plus maintenant. Le problème à résoudre est : comment écouler le trafic longue distance provenant d'A 1 et d'A 16 en direction de A 10. La solution est à rechercher dans l'examen de fuseaux ayant leur origine très au nord de Paris et aboutissant très au sud de Paris . L'un de ces fuseaux pourrait naturellement inclure le tronçon présenté mais il n'est pas acceptable de considérer à priori que celui ci est l'unique solution.

Proposition 2 :

Mettre en œuvre l'intermodalité. Elle est peut-être difficile pour les marchandises mais tout a fait abordable pour les voyageurs et cela rapidement. L'État est le patron de Voie Ferrée de France et de la SNCF. Il n'est pas admissible qu'il ne joue pas son rôle auprès de ces organismes pour qu'ils appliquent la politique qu'il a lui-même défini dans le domaine des transports(cf. loi d'orientation des transports intérieurs de décembre 1982).

Pour commencer il serait intéressant, si cela n'a déjà été fait, de confier à un organisme indépendant une étude d'opinion pour évaluer combien d'automobilistes de la zone seraient prêts à abandonner l'usage partiel de leur voiture pour les trajets domicile travail et à quelles conditions.

Proposition 3 :

Mettre en œuvre sans tarder l'amélioration de la RN 10 pour améliorer le trafic local et surtout diminuer les nuisances causées aux habitants. Ces améliorations seront à faire quel que soit le sort réservé au prolongement d'A 12 et ne sont pas conditionnées par celui-ci.