

Le prolongement de l'autoroute A 12

Les enjeux du projet

Juin 2006

La synthèse du dossier établi par la DDE des Yvelines dans le cadre de la procédure de débat public concernant le projet de prolongement de l'autoroute A 12 entre St Quentin en Yvelines et Les Essarts-le-Roi appelle plusieurs remarques :

1. Son préambule nous dit qu'il « tente de fournir les clés d'une analyse comparative la plus complète possible », alors qu'il met en avant une seule solution présentée comme valable, le scénario 3C dit « du vallon du Pommeret ».
L'ensemble des données permettant une approche objective du débat n'est pas exposé de manière équilibrée : en particulier l'écart des estimations financières entre la transformation de la RN 10 (sans que l'on sache s'il s'agit du scénario 1A ou 1B) et le scénario 3C ne paraît pas crédible.
2. Le dossier parle de la RN 10 comme « coupant littéralement le territoire en deux » (page 2). Pourquoi n'est-il pas mentionné que ce problème se pose aussi pour la voie ferrée à laquelle la RN 10 est parallèle sur la quasi-totalité du tronçon concerné ? La DDE envisagerait-elle par la même occasion la suppression ou le détournement de la voie ferrée ?
3. Le dossier revient sur ce point au sujet de l'accessibilité des gares (page 3) ; de fait le passage de la RN 10 en tranchée couverte au droit des agglomérations riveraines libèrerait les emprises de surface permettant le remodelage des circulations locales et la création des espaces de stationnement nécessaires pour le succès de la formule P + R, ce que la seule réalisation de l'A 12 ne permettra pas.
4. Il apparaît que personne ne veut de l'A 12 prolongée, si elle ne s'accompagne pas de la transformation de l'actuelle RN 10 ; ceci signifie que la comparaison financière n'est pas entre l'A 12 et la transformation de la RN 10, mais entre l'A 12 + la transformation de la RN 10 et la seule transformation de cette dernière. Qui pourra nous faire croire que ce dernier scénario est plus onéreux ?
5. Outre le fait que l'argument selon lequel « les caractéristiques physiques de la RN 10 –grands alignements droits, rares courbes, pas de rampe importante – incitent à des vitesses élevées et augmentent le risque d'accident » (page 3) est assez surprenant, il semble qu'il existe à présent des systèmes fixes ou mobiles de contrôle de la vitesse qui sont très dissuasifs pour réduire l'occurrence de ce genre de comportement.
6. Le dossier cite à juste titre le problème de « la pollution atmosphérique imputable au trafic routier » (page 3) ; pourquoi ne pas appliquer et/ou chercher les solutions pour la réduire, et non vouloir la déplacer chez les autres ?

Compte tenu de la problématique, parce qu'il est mobile dans l'espace géographique, du transport de surface, le traitement du dossier du prolongement de l'A 12 doit prendre en compte au moins quatre dimensions :

- la dimension locale, elle-même composée de deux sous-groupes : les riverains et les utilisateurs locaux,
- la dimension régionale associée à la notion de bassin économique,
- la dimension nationale visant à l'équilibre du développement pour les différentes régions constitutives du pays,

- la dimension européenne applicable aux pays membres de l'UE qui se sont donnés des règles communes pour leur politique de transport.
- Les riverains : concernés au premier chef, ils attendent du projet qu'il résolve leur problème environnemental tout en maintenant leur accès au réseau de desserte locale et, s'il y a lieu, en facilitant l'utilisation des transports en commun, ce que le seul prolongement de l'A 12 ne fait pas, en créant par ailleurs des dégâts à l'environnement des communes voisines.
Le pari fait par certains élus des communes riveraines de la RN 10 de penser que le prolongement de l'A 12 sera suivi de la transformation de la RN 10 semble bien risqué ; une fois le prolongement de l'A12 réalisé, il existera toujours de bonnes raisons, notamment financières, de ne jamais faire l'aménagement de la RN 10 ou de le repousser aux calendes grecques ; ils auront alors perdu et fait perdre les communes voisines sur tous les plans.
 - Les utilisateurs locaux : parce que leur demande de transport est multidirectionnelle et fragmentée, le prolongement de l'A 12, présentée par la DDE comme visant à résoudre le problème du trafic de transit et de son accroissement, ne leur apportera que peu d'avantages, tout en dégradant l'environnement d'une région de grand intérêt naturel, dont ils ne sont pas les seuls à bénéficier ; engager une procédure de classement du massif forestier de Rambouillet en forêt de protection et simultanément la ceinturer et la morceler encore davantage par des tronçons autoroutiers ne semble pas très cohérent.

Pour ces deux groupes, la solution pertinente est celle du remodelage de l'actuelle RN 10: mise en tranchée couverte à 2x2 voies au droit des agglomérations riveraines et réaménagement du réseau de surface et des accès locaux à la RN 10. C'est la solution la moins chère et la plus utile ; son seul handicap est la gêne des travaux sur l'activité locale, mais les compétences de la DDE 78 trouveront là un terrain pour s'exprimer.

- La dimension régionale : très sommairement évoquée dans la synthèse du dossier avec la mention du pôle scientifique international de Massy-Saclay¹, elle n'est malheureusement pas traitée, faute de dire clairement dans quel ensemble autoroutier le prolongement de l'A 12 s'insère ; ce qui n'est pas dit dans ce document et qu'ont mis en évidence des Associations et certains élus est le bouclage Ouest de Paris par une 4^{ème} rocade.
Cette ceinture autoroutière est-elle nécessaire pour la Région Ile de France et ses habitants ? Parce que cette Région est un lieu de vie et non un carrefour des transits routiers nationaux et transeuropéens, on peut douter de la pertinence de certains projets (A 88, A 126 et d'autres non numérotées sur le schéma directeur routier à long terme) et considérer que des solutions beaucoup moins onéreuses et plus respectueuses de l'environnement existent, telles que :
 - l'amélioration des dessertes ferroviaires Mantes – Plaisir – Versailles – Massy et Mantes – Plaisir – St Quentin – Rambouillet
 - la restauration du service voyageurs sur la totalité de la ligne St Cyr – Noisy le Roi – St Germain
 - la réalisation d'un réseau de tramway irriguant la ville nouvelle de St Quentin (avec extension possible à l'Ouest vers Elancourt et Maurepas comme à l'Est vers Saclay, le plateau du Moulon et Massy-Palaiseau et au Nord vers Versailles)
 - le contournement de proximité des villages agressés par la circulation des poids lourds
 - des améliorations ponctuelles du réseau routier.

Il faut réfléchir à des solutions autres que le tout routier urbain et suivre l'exemple des pays qui se félicitent d'avoir gardé et su faire évoluer leurs réseaux ferrés urbains et périurbains et des villes françaises qui ont réintroduit le tramway ou s'appêtent à le faire.

Il faut enfin cesser de jeter l'anathème sur les habitants ou riverains des zones menacées, fréquemment qualifiés d'égoïstes et de rétrogrades ; la vallée de Chevreuse n'est pas réservée à ses habitants, pas plus que la forêt de Rambouillet aux Rambolitains ; ils sont juste les gardiens d'un bien public, dont tous peuvent profiter s'ils respectent les règles de protection du milieu naturel.

¹ - dont il semble que la desserte autoroutière Est-Ouest (A 126) initialement envisagée ait été au moins temporairement abandonnée, les flux de matière grise n'ayant peut-être pas besoin de camions !

- Les dimensions nationale et européenne : ces dimensions sont à considérer ensemble, tant la politique européenne d' « organisation (?) » des transports conditionne les décisions nationales. On parle de 30 % de trafic de transit pour la RN 10, essentiellement lié à l'axe « Péninsule ibérique – Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Royaume Uni) », comme d'une fatalité. Or le transport routier à longue distance est une triple aberration :
 - économique : il bénéficie d'une distorsion de concurrence en ne payant pas les infrastructures pour les investissements qu'il induit et leur entretien dû à la dégradation qu'il leur fait subir (un camion 38 T / 5 essieux = 10000 voitures particulières)
 - environnementale : il génère trois nuisances principales : la pollution atmosphérique, le bruit, les atteintes à l'écosystème du fait de son faible rendement énergétique
 - sociale : il représente un danger important pour les autres usagers de la route, accapare abusivement des infrastructures financées par la collectivité et génère des conditions de vie difficiles pour les chauffeurs routiers.

Alors que la politique européenne de libéralisation des échanges a été considérée comme le levier du développement économique, l'Europe est en panne de croissance et l'environnement des européens est toujours plus dégradé ; le théorème de l'efficacité économique absolue du transport routier reste donc à démontrer.

Il ne s'agit pas de diaboliser le transport routier, mais de le replacer à la place qui lui convient, celle des trajets terminaux de collecte et de distribution ; la France a la chance d'avoir (encore !) des infrastructures ferroviaires de qualité avec en particulier un potentiel de trafic libéré grâce au développement présent et à venir du réseau TGV : faudra-t-il attendre, comme pour le tramway dans les villes, que le réseau ferroviaire classique ait réduit comme peau de chagrin pour s'apercevoir que le ferroutage est la solution du transport de surface à longue distance en France et en Europe ? Les Suisses sont-ils moins intelligents que nous pour avoir refusé de devenir le carrefour routier de l'Europe et appliqué le principe du ferroutage pour les flux de transit à travers leur pays ? Quant aux Allemands, ils ont choisi, en établissant une taxe sur les poids lourds, d'envoyer les camions empoisonner la vie des habitants de la plaine d'Alsace plutôt que celles du Bade-Wurtemberg.

Des mesures incitatives ou, s'il le faut, contraignantes sont nécessaires pour que le transport des marchandises à longue distance soit reporté sur des principes applicables sans délai, tels que le ferroutage pour les trajets de plus de 300 kms, les voies navigables et les « autoroutes maritimes » ; ceci rendra inutile le gaspillage annoncé des fonds publics et renforcera l'idée que le développement durable n'est pas un vain mot.

Au delà du projet emblématique de la liaison transalpine Lyon – Turin, l'Europe doit promouvoir un maillage de ferroutage entre les ports, les points de passage transfrontaliers et les grandes conurbations, inciter l'Espagne à adapter son réseau ferroviaire au standard d'écartement européen, encourager le développement de plate-formes logistiques multi-modales (route, fer, voie d'eau, voire fret aérien), développer les autoroutes maritimes entre la péninsule ibérique et l'Italie, le Royaume-Uni et l'Europe du Nord, c'est à dire avoir une vision pour résoudre un problème dont il importe de saisir la dimension et l'urgence.

Ceci paraît loin du débat pour quelques kilomètres d'autoroute ; ce n'est pourtant rien d'autre qu'une application supplémentaire du principe physique selon lequel une action locale d'ampleur apparemment limitée peut avoir des incidences considérables à de grandes distances. Le bon sens, la sagesse et l'optimisation de l'utilisation de nos ressources commandent que :

- *le problème local soit résolu par l'aménagement de la RN 10 ,*
 - *l'action régionale s'écarte délibérément du tout routier et mise sur le développement des solutions de transport alternatives : optimisation du réseau ferré existant, tramway urbain et périurbain,*
 - *la planification nationale vise à l'équilibre du développement économique entre les Régions par la modération des infrastructures lourdes en région parisienne,*
 - *enfin l'Europe adopte une vision moderne de l'harmonisation des transports transeuropéens par le développement de solutions « environnementophiles ».*
-