

Yvelines Environnement



YVELINES Environnement

Association reconnue
d'utilité publique

CONTACT

20, rue Mansart
78000 Versailles
Tél : 01 39 54 75 80

E-Mail
yvelines.environnement@wanadoo.fr

Site internet
www.yvelines-environnement.org

De fait, nous ne pouvons plus continuer à nous déplacer comme nous l'avons toujours fait. Notre qualité de vie en dépend. La pollution de l'air affecte notre santé et, en premier lieu celle des plus fragiles.

Nous connaissons par ailleurs quels enjeux représentent le changement global du climat et la lutte contre l'effet de serre. Et nous savons à quel point l'impact des transports individuels dans les émissions de gaz à effet de serre peut être important. Heureusement, nous pouvons encore changer les choses.

Nelly OLIN,
Ministre de l'Écologie et du Développement Durable

Rouler dans les Yvelines

Un camion ou une voiture qui circule du sud vers le nord, ou vers l'est ou l'ouest de la France est obligatoirement canalisé vers la région parisienne.

Cette dépendance à l'itinéraire date de l'époque où la capitale (voire Lutèce et la Gaule) centralisait une grande partie du commerce et de l'industrie française. Depuis les années 1950, l'expansion des transports routiers et le nombre croissants de véhicules ont conduit les responsables de l'aménagement du territoire à doubler voire tripler les capacités des axes principaux tout en conservant leur convergence vers Paris et l'Île de France.

Ces réalisations ont généré l'élément principal des difficultés actuelles de circulation de la région parisienne. La preuve est faite que l'augmentation des capacités routières ne résout pas les problèmes, elle les accentue.

La DATAR, par son étude « *Aménager la France en 2020* » et l'IAURIF par ses notes rapides ont bien traduit ce dysfonctionnement puisqu'ils proposent des nouveaux concepts et principes de relations entre les territoires basés sur la solidarité et la subsidiarité par la réalisation d'un polycentrisme maillé. Ce système assimilable à une toile d'araignée routière, permet les continuités recherchées de villes à villes, de centres économiques en centres économiques, jalonnant les

grands itinéraires en vue de répartir les flux de circulation sur la majeure partie du territoire, déchargeant les grands axes et désenclavant ainsi des régions moins favorisées. Déjà, le contournement autoroutier de la région parisienne se déploie entre Le Mans et Alençon A28 ; Le Havre et St Quentin A29 ; A5 et A6 à la hauteur de Sens.....Le contournement du transport de marchandises et transport de personnes par voies ferroviaires s'intensifie également.

Dans ce contexte, le projet de réalisation d'une nouvelle voie radiale comme le prolongement de l'autoroute A12 serait une erreur de stratégie quelle qu'en soit l'objectif.

Le département des Yvelines et les générations futures subiraient cet handicap sur la croissance et la qualité de la vie.

La fragmentation des espaces agricoles conduirait à la déprise des exploitations et à l'urbanisation des terres ainsi délaissées ce qui amplifierait le phénomène de saturation.

Le débat entre l'aménagement de la RN10 et le Prolongement de l'autoroute A12

Notre association, Yvelines Environnement, a suivi avec assiduité les différentes phases de ce projet depuis plus de 20 ans et a comparé les 4 familles de tracés objet du débat public

Le tableau ci dessous mentionne pour chaque tracé les distances en km des répartitions de zones

Tracé	Distance Km	Espaces naturels	Habitat	Commerces	Entreprises	Emprises nouvelles	Voies aménagées	Voie conservée	Tranchée couverte viaduc
2A	16,9	1	5,2	0	10,7	16,9	0	0	3,75
2D	16,5	8,4	2,8	0	5,3	16,5	0	0	3,430
3C	17,7	11,9	2,8	0	3	17,7	0	0	2
RN10	13,7	5,1	2,6	4	2	0	6	5,1	2,6

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Ce constat comparatif montre que :

- le tracé 3C est le plus long ;
- les tracés 2D et 3C sont très consommateurs d'espaces naturels et agricoles ;
- le tracé 2A traverse de nombreuses zones habitées ;
- les tracés 2A et 2D traversent des zones d'entreprises sans les desservir ;
- les tracés 2A, 2D et 3C se réalisent par création de voies sur des emprises nouvelles ;
- les tracés 2A et 2D nécessitent beaucoup de tranchées couvertes ;
- le tracé 3C impose la réalisation d'un viaduc dans un site classé ;
- les tracés 2A, 2D et 3C traversent deux fois la voie ferrée.

La route nationale RN10, entre les Essarts-le-Roi et Montigny-le Bretonneux, (13,7 Km en deux fois deux voies séparées) dispose de tous les atouts pour satisfaire au besoin du trafic local et commerçant des villes comme Rambouillet, St Quentin en Yvelines et Versailles.

Délaissé pendant 20 ans, ce tronçon comporte 13 carrefours dont 7 équipés de feux tricolores, il est rythmé par 14 zones où la vitesse est limitée à 110, 90, 70, 50. Ces éléments qui perturbent la fluidité et la sécurité sont facilement aménageables sans arrêter la circulation avec les techniques nouvelles employées par les Travaux Publics (ponts, dénivelés....)

La traversée des zones d'habitation (seulement 2,6 Km) est aussi aménageable par des tranchées couvertes, des souterrains pour atténuer les nuisances sonores et surtout supprimer les coupures urbaines.

Les zones de commerce et d'activité (6 Km) avec quelques modifications aux accès pour la sécurité conservent ainsi le passage de leur clientèle.

La traversée des zones d'espaces naturels et agricoles (5,1 Km) est conservée en l'état.

Lorsque le maillage du contournement du bassin parisien, comme le préconise la DATAR, sera terminé par la réalisation des autoroutes A19 ; A28, A29, A34, A85 et A88, la RN10 améliorée tant en fluidité qu'en sécurité par des souterrains et des dénivelés entre Trappes et Les Essarts le Roi correspondra parfaitement aux trafics locaux et de chalandise des villes de Rambouillet, St Quentin en Yvelines et Versailles.

Il faut aussi noter que la RN10 dans ce parcours parallèle à la voie ferrée dessert directement trois gares ferroviaires qui profiteraient de son aménagement pour moderniser leur accès et augmenter le stationnement afin d'encourager l'utilisateur à une plus grande utilisation des transports en commun.

L'aménagement de la RN10 in situ répond à une amélioration de la qualité de vie des riverains, de la fluidité du trafic local, de l'accès aux gares et du respect des espaces naturels et agricoles. Il est complémentaire au **contournement autoroutier de la région parisienne.**

Les terres agricoles et le projet A12

« On aurait dû mettre les villes dans les campagnes. »

A plus d'un siècle de distance, la boutade d'Alphonse Allais est en train de prendre forme, au grand dam des agriculteurs, qui voient l'urbanisation rampante guetter leurs terres. Extension des villes, développement des autoroutes et du réseau ferré, « la ruée » des citadins ou d'étrangers aisés dans les petits villages de la « douce France », multiplication des projets de « zones d'activité » par les collectivités locales : La « pression urbaine » s'accroît au fil des ans.

Cette orientation traduit une importante consommation d'espaces pour des usages non agricoles. Or le sol est une matière non renouvelable et cette consommation est définitive. Elle détruit des espaces naturels et agricoles. L'État, les Collectivités et les particuliers qui achètent des espaces pour leurs projets acquièrent des terres qui, loin d'être disponibles, sont occupées et mises en valeur par l'agriculture ou par des forêts. D'autre part, cette consommation est effrénée; elle se fait à un rythme supérieur à ce que connaissent les autres pays développés : à titre de comparaison, l'Allemagne consomme deux fois moins d'espaces que la France à taux de croissance économique et démographique égaux.

Contrairement à la fable de La Fontaine, la lutte entre « rats des villes » et « rats des champs » est, sur ce point, inégale.

(Extrait du Rapport annuel de la SAFER Mai 2004)

L'Ile-de-France en quelques chiffres :

- 20 % de la population nationale sur 2 % du territoire
- 45 % de la superficie occupée par l'agriculture 253 000 ha en culture dont 67 % en céréales
- 100 000 hectares de terres fertiles disparues en l'espace de 50 ans au profit de l'expansion parisienne
- 3296 chefs d'exploitation en 2000 (5298 en 1988, 6589 en 1979)

La pollution et le projet A12

La Pollution du trafic routier

Parmi les différentes incidences des transports routiers, les effets sur la santé humaine seraient à l'origine des coûts les plus élevés pour la collectivité, en particulier ceux qui résultent de la mortalité liée aux particules fines. Différents travaux montrent que les coûts sanitaires des effets à court terme de la pollution atmosphérique sont en fait modestes comparés aux effets à long terme.

Les diverses conséquences indirectes qu'engendre le trafic automobile sont supérieures aux montants payés via les péages et la fiscalité sur les carburants. La répercussion est insuffisante dans les deux cas :

- le transport routier des marchandises (l'intégration des coûts externes de la route dans la tarification des infrastructures routières est l'une des conditions pour l'essor du transport combiné et donc une meilleure équité de concurrence avec la route)
- les voitures particulières en agglomération (consommation de l'espace urbain, congestion etc.). Le tout donne l'impression fautive aux usagers que la voiture particulière (coûts externes forts non intégrés) revient bien moins cher que les transports en commun (coûts externes faibles).
- Notre avis : il faut avant tout fluidifier la circulation pourquoi ne pas interdire le stationnement en centre ville en créant des parking en périphérie. Le centre ville étant desservi par des mini bus.

« Les progrès technologiques ne suffiront pas à corriger les méfaits de la croissance économique sur l'environnement et la santé. Il faudra en passer par une « vérité des prix » qui reflète, dans les pays industrialisés, la prise en compte des coûts environnementaux et sociaux externes »

(Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale Rapport Mars 2004)

L'effet de serre

Nombreux sont ceux qui pensent que les questions d'environnement les concernent de très loin ou restent un sujet de débat voué aux sommets internationaux.

Pourtant, le développement de l'activité économique a conduit à augmenter les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et à rompre ainsi les équilibres climatiques.

Les conséquences sont aujourd'hui prévisibles et manifesteront avec d'autant plus d'intensité que nous continuerons à accumuler ces gaz. Les générations futures auront à gérer ce lourd héritage si nous ne savons d'ici là inverser la tendance. Tels sont les messages issus des conférences et protocoles internationaux.

Pour ne pas léguer les dégradations engendrées par les activités dont nous tirons profit, à nous d'agir :

- Agir en tant qu'industriel dans la recherche de conditions de production moins polluantes ;
- Agir en tant que responsable de collectivité territoriale ou de patrimoine bâti pour dresser un bilan des consommations d'énergies et traquer toute forme d'économie et de réduction des émissions atmosphériques ;
- Agir pour promouvoir et développer des moyens de production et de distribution d'énergie alternatifs comme les énergies renouvelables, les réseaux de chaleur...
- Agir également pour des déplacements plus propres ;
- Agir grâce à un comportement individuel citoyen soucieux d'économies en privilégiant les énergies et transports propres.

Par ses conseils, interventions et aides multiples, l'**ADEME** accompagne tous les acteurs franciliens dans leurs efforts et initiatives pour réduire les émissions de polluants. L'enjeu, c'est l'effet de serre mais aussi la qualité de l'air que nous respirons. Des efforts importants ont été engagés et doivent être intensifiés, afin de laisser à nos enfants un monde où il fait bon vivre.

Gérald OUZOUNIAN
Délégué Régional ADEME

La défense de l'environnement a un coût : nous devons l'intégrer.

Les alternatives au projet A12

Le TGV et l'environnement

Les émissions de gaz carbonique (CO₂) ont une conséquence directe sur le réchauffement de la planète en contribuant à l'effet de serre.

- Une personne qui effectue la liaison Paris Marseille émet 97kg de CO₂ en avion, 85 kg en voiture, et 3,3 kg avec TGV
- En une heure, une ligne à grande vitesse permet d'écouler un trafic équivalent à 2 autoroutes à 2 x 3 voies
- L'insertion environnementale des infrastructures de transport consiste à minimiser l'impact des réalisations sur le paysage, sur l'équilibre de la faune, de la flore et des milieux humains. En terme d'occupation au sol, si une autoroute de 6 voies représente une largeur de 35 mètres, une ligne à grande vitesse occupe 15 mètres

Le transport combiné rail-route

La solution pour répondre aux besoins du transport international. L'aménagement des couloirs ferroviaires garantissent l'enlèvement de 300 à 600 000 camions par an et par axe.

Elle permet enfin de résoudre l'équation jusqu'alors insoluble d'un coût économique performant pour le transport de semi-remorques standards sur courtes, moyennes et longues distances sur le réseau ferroviaire existant.

Le transport Fluvial

Le transport par voie fluviale jusqu'à présent sous-exploité dispose d'un potentiel élevé susceptible de désengorger certaines zones les plus encombrées de transport.

Il s'agit d'un réseau qui vise à dessiner les infrastructures de demain pour proposer des alternatives à la route.

Les trois principaux ports maritimes et fluviaux nationaux (Le Havre, Rouen, Paris) constituent une opportunité exceptionnelle pour le bassin Parisien et ses 22 millions de consommateurs tout en offrant de réelles perspectives en terme de **développement durable**.

Dans une Europe élargie, l'avenir du transport fluvial passe par un réseau transeuropéen de transports.

Il s'agit d'un réseau qui vise à dessiner les infrastructures de demain pour proposer une alternative à la route (lire équipement Magazine du N° 158 de février 2005).

Sur le plan fluvial nous rappellerons simplement le projet de canal à grand gabarit Seine-Escaut qui reliera la France à l'Europe du nord-ouest, alors que la France s'est déjà engagée dans la réalisation de Seine-Nord qui à plus long terme offrira un large débouché vers l'est.

Mais il faut moderniser les flottes et les équipements portuaires. C'est à ce prix que la voie d'eau jouera son rôle au cœur de la politique intermodale européenne

Le transport Maritime

Une autre priorité de l'UE est le développement du transport maritime.

Ce transport représente une énorme potentialité, comme « les autoroutes de la mer » autrement dit le « *merouting* » qui est en fait l'équivalent maritime du ferroutage.

Il vise à offrir des dessertes régulières alternatives au transport routier de marchandises en créant un réseau de liaisons maritimes intégrées dans les chaînes logistiques, à haute fréquence et haute qualité de services et de sécurité, permettant de capter une part importante du trafic des poids lourds afin de soulager les grands axes routiers et de soutenir ainsi la cohésion et liaisons dans une Europe élargie.

Une première, à vue le jour entre Toulon et Civavecchia aux portes de Rome.

Reste à promouvoir :

- l'autoroute de l'Europe occidentale, reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et à la mer d'Irlande via l'arc Atlantique .
- L'autoroute de la mer de l'Europe du sud-Est reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et la Méditerranée-Est .
- L'autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée-ouest) reliant l'Espagne, la France, et l'Italie (y compris Malte) et rejoignant l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est.

Les effets réducteurs du trafic et le projet A12

La pénurie des carburants

La pénurie de carburant interviendra au « Peak oil » c'est-à-dire au point culminant de la production mondiale au-delà duquel l'or noir commencera à manquer. Les pronostics vont de quelques décennies à quelques années.

Cette pénurie programmée à terme, et les prix qui en découleront seront la cause de très grands et graves désordres sociaux et techniques, que la biodiversité des carburants ne couvrira pas. En 2015, malgré des efforts importants, 10 % des besoins seront couverts avec 2 millions d'hectares mobilisés pour ces cultures non alimentaires.

On notera ici l'importance, pour l'avenir, de la protection et de la conservation des terres agricoles menacées par ce projet.

Les Effets du « e- Commerce »

Dans 20 ans, l'implication d'Internet, dans le commerce et les ménages, sera un facteur minorant dans le trafic local. Pour imaginer cette future situation, au lieu d'avoir 1 000 voitures, sur les routes avec leurs allers et retours vers un super marché, nous aurons 10 livreurs en navette pour livrer les produits commandés.

Internet dans l'activité « Travaux à domicile »

La télé-distribution, la télé-conférence, les planifications à distance, les activités décentralisées trouveront là encore un facteur minorant de la circulation routière.

Le co-voiturage

Une expérience positive, déjà fonctionnelle aux Essarts-le-Roi, regroupe à ce jour 45 000 adeptes de ce transport solidaire. Le site : 123envoiture.com

Système maillé national

Dans cette nouvelle étude demandée il doit être tenu compte des recommandations de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) et du MIIAT (Mission Interministérielle et Interrégionale de l'aménagement du Territoire du Bassin Parisien), qui en terme de déplacement des personnes et des marchandises préconisent de substituer au système radioconcentrique actuel, un système maillé assurant les continuités de villes à villes de pôles à pôles, jalonnant les grands itinéraires avec le but de répartir les flux de circulation sur la majeure partie du territoire.

La remise en cause du « juste à temps »

Cette philosophie, adoptée par les industriels afin de limiter les stocks en amont et aval, oblige des approvisionnements journaliers de milliers d'éléments constituant leurs produits.

Or, à ce jour ces grandes unités industrielles et productives remettent en question cette méthode parce que trop onéreuse, les coûts de transports devenant prohibitifs. L'anticipation et la réorganisation seront un gage de survie.

Par exemple le principe du « Milk-Run » qui récupère les pièces constitutives en une seule tournée, devrait trouver ici un minorant sur le plan de la circulation routière et de la lutte contre les effets de serre et de la pollution.

En 2003, le nombre moyen de kilomètres parcourus chaque jour sur l'ensemble des réseaux de l'agglomération parisienne s'élevait à 31 381 050 et le temps moyen quotidien passé à circuler, à 484 670 heures.

Ces chiffres, fournis par les services de la Direction Régionale de l'Équipement, traduisent une baisse de la croissance des flux routiers amorcée au début des années 1990.

Sur un plan local le comptage de la DDE sur la RN10 en 2000 donne 72 306 véhicules/ jour et 69 685 véhicules/jour en 2003 soit une baisse de 4 %.

Contournement du bassin parisien



« L'important, c'est déjà de ne plus engager d'investissements contre-productifs pour les années qui viennent »

Dominique DRON
Professeur à l'École des Mines



**Yvelines
Environnement**
Association reconnue
d'utilité publique

CONTACT

20, rue Mansart
78000 Versailles
Tél : 01 39 54 75 80

E-Mail

yvelines.environnement@wanadoo.fr

Site internet

www.yvelines-environnement.org

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

CPDP Prolongement de l'A12 - 41, boulevard Vauban - 78280 Guyancourt - Tél : 01 39 30 46 46 - Fax : 01 30 57 10 93
Horaires d'ouverture sur rendez-vous : du lundi au vendredi : 9h00 / 12h00 - 14h00 / 16h30

Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12