

Associations des Usagers des Transports – Fnaut Ile-de-France



CONTACT

AUT FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand
75014 Paris

Tél. : 01 43 35 22 23

Fax : 01 43 22 32 85

mail : aut@aut-idf.org

site : aut-idf.org

Délégué des Yvelines

Tél. : 06 12 85 58 63

Pour l'Association des Usagers des Transports, le prolongement de l'autoroute A12 serait un facteur de régression durable

La mobilité des personnes et des biens est une liberté publique à défendre. Le prolongement de l'A12 au Sud-Ouest de l'Ile-de-France comme remède aux difficultés de déplacement sur la route nationale 10 et dans son voisinage est à juste titre l'objet d'un débat public ardent. Celui-ci n'a pu ignorer le nouveau contexte des déplacements urbains : à la pression traditionnelle des urbanistes s'est ajoutée celle des écologistes puis celle des citoyens soucieux du futur en matière de climat, de santé et d'énergie, pour remettre en cause la place de la voiture dans nos villes. Poursuivre la réalisation du réseau d'autoroutes rêvé en Ile-de-France il y a 40 ans irait à contresens de l'histoire. D'autres pistes, qui ont montré ailleurs leurs pertinence, sont à étudier.

L'AUT Ile-de-France agit au sein de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, ruraux, interurbains, régionaux et nationaux,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien et de l'environnement.

La FNAUT représente les usagers des transports publics auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

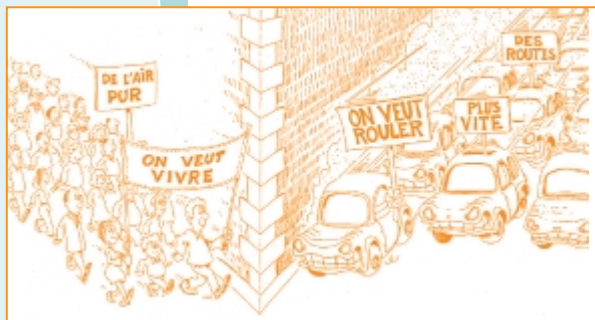
Celle-ci, créée en 1978, rassemble aujourd'hui des associations implantées dans toutes les régions françaises et des fédérations. Elle est membre du Conseil National de la Consommation, de France Nature Environnement et de la Fédération Européenne des Voyageurs.

L'AUT regroupe les adhérents franciliens (personnes morales ou physiques) de la FNAUT. Elle connaît bien le type de situation en débat ici. Elle propose aux responsables de l'aménagement du territoire d'autres solutions que l'autoroute pour rétablir, dans les communes concernées par ce projet archaïque, une mobilité durable au plan économique, social et environnemental.

Dans le cadre du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

L'objet et les ressorts du débat public



Dessin paru dans le bulletin de novembre 89 de l'Association Suisse des Transports (et pour mémoire dans le bulletin 75 mars 2006 de l'AUT)

Sur saisine du ministre de l'Équipement, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le prolongement de l'A12. Celui-ci est prévu depuis longtemps, pour satisfaire des objectifs locaux et régionaux, voire nationaux, liés à l'exercice du droit de se déplacer qui est une liberté publique.

Comme le préfet de la région et le préfet du département l'ont souhaité, le débat a été l'occasion de mettre à plat les solutions aux problèmes de saturation de la RN10, de déplacements, de desserte et de qualité de vie urbaine et rurale entre Montigny-le-Bretonneux et Les-Essarts-le-Roi. Deux circonstances particulières ont alimenté le débat : la coupure des villes par la RN10 est accentuée par la conjonction de la voie ferrée Paris-Chartres dans un même couloir, et la création du parc naturel régional de la Haute vallée de la Chevreuse a rendu plus contestable le tracé rural privilégié dès les années 60.

Les 7 premiers cahiers d'acteurs se prononcent tous contre le principe d'une autoroute.

LES NOUVELLES DONNÉES DE LA MOBILITÉ

Les transports sont les principaux responsables des pollutions atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre. Les transports en Ile-de-France représentent plus des trois quarts de la consommation des produits pétroliers.

Les comportements vis-à-vis de l'automobile et de la vitesse ont évolué au profit de la sécurité routière. De multiples documents : loi sur l'air, Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA), Plan pour la Protection de l'Air (PPA), rapport du 12 avril 2006 de la Mission d'information de l'assemblée nationale sur l'effet de serre et les changements climatiques, concluent à la nécessité d'une sobriété énergétique incompatible avec l'augmentation du trafic routier. L'élaboration de Plans de Déplacements Urbains (PDU), tels que le PDU d'Ile-de-France*, est devenue obligatoire.

La réduction de l'usage de la voiture a d'ailleurs commencé depuis quelques années dans la zone dense d'Ile-de-France. Même en grande couronne, les comptages récents révèlent un plafonnement des trafics sur beaucoup de grands axes.

Il est possible et souhaitable d'accélérer le mouvement. La croissance de la mobilité, de la longueur des déplacements, du recours à l'automobile et au poids lourd a de moins en moins sens de liberté et de progrès, et de plus en plus sens de nuisance. Une majorité d'habitants souhaitent minimiser ses déplacements et pouvoir disposer d'un véritable choix du mode. Elle est séduite par le tramway et les circulations douces.

Ce que les Franciliens réclament aujourd'hui, ce sont non pas de nouveaux « *aspirateurs à voitures* », mais :

- la requalification de l'espace urbain au profit du piéton et, dans une autre mesure, du vélo,
- une meilleure coordination entre l'offre de transport collectif et les nouvelles urbanisations,
- l'intégration rationnelle des transports de marchandises et des livraisons dans l'environnement urbain,
- la mise en place, au sein de structures participatives, de comités locaux de déplacements et de plans de déplacements d'entreprises.

* plan approuvé par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000, mais boudé par le Conseil général des Yvelines.

La priorité aux autoroutes est à contre sens de l'histoire

Le passé : si les transports collectifs ont connu des avancées importantes avec la construction des RER dans les années 70, les travaux d'infrastructure routière ont pris ensuite largement le pas sur ceux de transports collectifs. Le SDRIF de 94 recommandait d'entreprendre les deux, le Contrat de plan Etat Région de 2000 a voulu donner l'avantage aux TC, et le résultat reste affligeant en termes de réalisation.

La comparaison des dépenses d'investissement en Ile-de-France est édifiante : le rapport est de 10 à 1 ! On décèle cependant une petite évolution entre 2001 et 2003 : la part de la route a baissé de 11 Mds € à 9,3, tandis que celle des TC passait de 1 Md à 1,1 (chiffres recueillis par le STIF).

Une autoroute ne peut répondre aux besoins de tous les citoyens aux heures de pointe sans dégrader considérablement son avantage de vitesse sur les transports collectifs. D'où l'idée des péages sur les autoroutes urbaines, qui rétablit la fluidité avec une certaine équité. Mais le même montant perçu par l'impôt puis investi dans les transports collectifs a un effet encore plus équitable puisque accessible à tous. Entre l'autoroute souterraine A14 à péage et la grande halle d'échanges de La Défense, s'il fallait choisir, il n'y aurait aucune hésitation.

Le futur : réduire l'emprise de l'automobile dans nos sociétés est devenue une ardente obligation pour l'environnement, la santé, le climat et la préservation des générations futures. Elle s'ajoute en milieu urbain aux considérations d'économie publique et même les supplante.

L'élargissement du réseau autoroutier d'Ile-de-France n'est pas qu'une mauvaise allocation de ressources d'investissement rares, il est d'abord une action publique schizophrène dès qu'il crée un nouveau trafic.

Le cas débattu ici

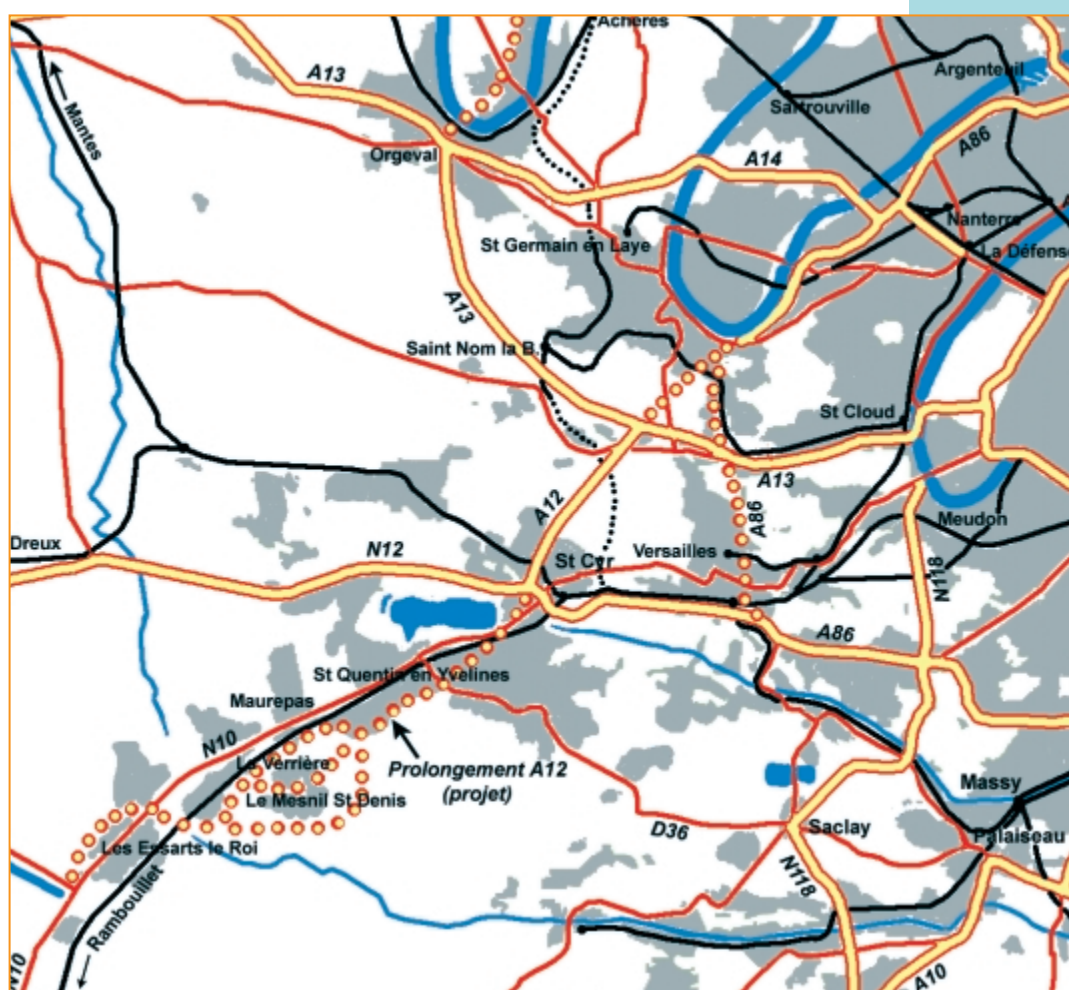
- Le trafic compté sur la RN10 a plafonné autour de l'an 2000, et a déjà baissé de 5% en 2006.
- une capacité routière nouvelle sur l'axe A12 - RN10 induira un nouveau trafic national et international, surtout lorsque le deuxième tunnel de la A86 accessible aux PL sera réalisé, et plus encore si la branche nord ouest de la A104 devait voir le jour.
- Les villes concernées se sont développées en favorisant l'usage de la voiture. Une autoroute à leur porte augmentera encore son attraction, sa part modale des déplacements, le taux d'équipement automobile des ménages et toutes les nuisances présentes et futures associées.

Pistes pour des aménagements favorables à une mobilité durable

Le diagnostic sur les dysfonctionnements du système de déplacement est clair : pour celui qui compte son temps ou ses efforts la voiture est un mode quasi obligé (... à condition d'en disposer!), mais la coupure par la RN10 et les voies ferrées rendent certains trajets particulièrement tortueux.

Les riverains, et plus insidieusement tous les habitants du bassin, subissent les nuisances induites par les embouteillages, les transits vagabonds et les parcours locaux rallongés.

Le schéma actuel des transports collectifs - train et bus - peut faire croire à l'Équipement que leur desserte est satisfaisante.



Le constat d'un taux d'occupation moyen des trains de 58 % lui fait même dire que leur qualité de service est élevée. Evidemment il n'en est rien. Le taux d'occupation des voies d'une autoroute, même urbaine, est habituellement bien inférieur, ce qui n'empêche pas d'horribles bouchons à certaines heures.

Le potentiel d'attractivité des trains et des bus, un jour des tramways, est considérable dans cette zone urbaine de 200000 habitants où leur part modale dans les déplacements n'est que de 14 % (et même 8 % pour les déplacements internes). Pour s'en convaincre il suffit d'observer ce qui se passe dans nos villes de province qui comme Strasbourg et plus récemment Bordeaux découvrent le tram.

L'AUT propose de mettre ce potentiel au service des habitants et de la vie économique des villes concernées par le projet en visant quatre objectifs.

Objectifs	Moyens	Échéance des 1 ^{er} effets
Améliorer les liaisons grandes distances par voies ferrées	- renforcer la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines aux heures creuses, en week-end et le soir avec des semi-directs et l'arrêt de quelques TER Paris - Chartres ;	2 ans
	- créer une ligne locale omnibus Versailles - Rambouillet à haut niveau de service (régularité, fréquence, amplitude) pour les correspondances avec les directs et les besoins locaux ;	4 ans
	- achever la mise à 4 voies de la ligne jusqu'à Rambouillet (pour la fréquence et la régularité de tous les trains) ;	6 ans
	- mise en service de trois nouvelles liaisons régionales express vers : Massy-Palaiseau TGV, Achères et Epone-Mantes.	3 à 10 ans
Développer les moyens d'échange locaux sans voiture	- construire un tramway entre Élancourt et l'ouest de Montigny-le-Bretonneux via les gares de Trappes et SQY ;	8 ans
	- concevoir un nouveau réseau de bus pour les besoins de proximité et pas seulement pour le rabattement sur les gares ;	2 ans
	- prévoir systématiquement des cheminements piétons confortables et, sur la chaussée, des aménagements cyclables sûrs ;	1 an
	- préparer ensemble un nouveau Plan local de déplacements jusqu'aux Essarts-le-Roi, et accroître les incitations à la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).	1 an
Remédier à la coupure des villes par la RN 10 et la voie ferrée	- recentrer les projets d'aménagement de la RN 10 sur son usage principal : les échanges locaux ;	1 an
	- procéder aux travaux de voirie qui feront une bonne place aux bus, aux tourner à gauche (éventuellement par mini souterrain), aux piétons et au cyclistes ;	3 ans
	- réaliser de nouveaux franchissements par les voies transverses.	8 ans
Accompagner la réduction du trafic routier sans dégrader les temps de parcours	- sur les sections les plus urbaines, dévier, surélever ou enfouir le transit dans des ouvrages à 2 fois 1 voie (leur capacité est de 40 mille véhicules par jour) ;	5 ans
	- favoriser le transfert modal des marchandises vers le fer, dans le cadre de schémas territoriaux cohérents, par des liaisons avec les grandes plates formes multi-modales ;	2 ans
	- cantonner les transporteurs nationaux et internationaux sur les itinéraires de contournement sous contrôle satellitaire ;	5 ans
	- développer le co-voiturage dans les entreprises (avec les PDE) ;	1 an
	- exiger de nos élus la priorité financière pour les transports collectifs et les circulations douces les mieux adaptés.	2 ans



Aujourd'hui Strasbourg... demain peut-être Saint-Quentin...

CONTACT

AUT Fnaut Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand
75014 Paris

Tél. : 01 43 35 22 23

Fax : 01 43 22 32 85

mail : aut@aut-idf.org

site : aut-idf.org

Délégué des Yvelines

Tél. : 06 12 85 58 63

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers 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

endp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12