



**L'ÉCOLOGIE CITOYENNE avec Corinne LEPAGE**  
**Ex-Ministre de l'Environnement**

## **CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC SUR LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A12**

En tant que mouvement politique d'environnement et de développement durable, **Cap21** souhaite porter l'éclairage du rapport de la cour des comptes de 1999 sur la politique autoroutière Française (résumé) à la commission particulière du débat public (CPDP) concernant l'A12.

**Nota :**

La conclusion suivante est extraite du document de référence complet, disponible sur le site internet de la cour des comptes à l'adresse :

<http://www.ccomptes.fr/FramePrinc/frame-rapports.htm>

Cette conclusion est complétée par les commentaires de **Cap21** relatifs au cas de l'A12, après lecture du texte complet.

Les données économiques et financières doivent être considérées pour ce qu'elles étaient lors de l'élaboration de ce rapport, l'Etat ayant depuis décidé de céder la totalité de ses participations dans les sociétés d'autoroutes.

### **LA POLITIQUE AUTOROUTIÈRE FRANÇAISE (RÉSUMÉ) CONCLUSION (DE LA COUR)**

Poursuivie depuis plus de 40 ans, la politique autoroutière de la France atteint aujourd'hui une étape décisive car deux facteurs agissent pour imposer un changement.

Le premier, à l'œuvre depuis longtemps, aurait justifié à lui seul une réflexion plus précoce.

En effet, les besoins ont évolué dans le domaine routier. On peut aujourd'hui raisonnablement considérer que la constitution du réseau autoroutier de rase campagne est en voie d'achèvement ; seuls quelques compléments pourraient éventuellement être nécessaires à l'avenir. A l'inverse, de nouveaux besoins sont apparus. Les problèmes routiers, aujourd'hui, sont en effet, différents. Ils concernent en priorité les zones urbaines, le dégagement et le contournement des agglomérations, l'entretien du réseau routier national pour lequel un retard important a été pris, enfin la régulation d'un trafic routier de plus en plus dense sur les grands axes.

Plus largement, l'urgence de définir et de mettre en œuvre une politique d'ensemble des transports, fondée sur une réflexion intermodale, reconnue par des textes déjà anciens, s'impose désormais.

Le second facteur appelant un changement est plus récent mais aussi plus contraignant. Les obligations juridiques auxquelles la France doit à présent se plier amènent à une évidence : tel qu'il est pratiqué, le système autoroutier a vécu.

Le bilan dressé par la Cour confirme les constats et les mises en garde formulées depuis de nombreuses années. Il la conduit aussi à réitérer ses recommandations.

Il n'est pas contestable que la politique autoroutière a doté la France d'infrastructures de qualité indispensables à son développement. Il n'est pas douteux non plus qu'un tel résultat a été obtenu grâce à la mobilisation aisée de financements que le budget de l'Etat aurait peine à assurer.

Mais ceci n'a pas été acquis sans risques ni inconvénients. Ainsi, des autoroutes ont été construites et mises en exploitation alors qu'il aurait mieux valu parfois faire des routes ou mieux utiliser ou aménager celles qui existaient déjà.

De même, les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévues alors que leurs incidences sur l'environnement ont été souvent sous-évaluées.

Enfin, les dettes contractées par l'ensemble des sociétés concessionnaires ont continué à croître et leur remboursement repose sur des hypothèses fragiles dont la confirmation est d'autant plus aléatoire qu'elle est éloignée dans le temps.

Imposée par des circonstances extérieures et encore mal dessinée dans ses modalités, l'inéluctable réforme de la politique autoroutière doit conduire l'Etat à agir dans deux directions. Il lui faut élaborer et faire accepter une politique des transports où la progression du mode routier sera mieux maîtrisée. Il devra aussi assurer, pour l'ensemble du réseau national, la cohérence de la programmation des équipements, celle des choix des financements, de l'exécution des investissements, de l'exploitation et de l'entretien. Il instaurera, ainsi et enfin, l'unité de la décision, mission qui lui incombe en propre.

La mise en œuvre d'une politique globale des transports fondée sur une approche intermodale et une logique de services implique un arbitrage d'ensemble, tant au sein du mode routier qu'entre les différents modes. Il convient en conséquence de faire en sorte que les choix ne soient plus principalement déterminés par les conditions de financement.

## **COMMENTAIRES DE Cap21 A PROPOS DE L'A12**

Tel qu'il est présenté aujourd'hui au public, le dossier du maître d'ouvrage concernant la prolongation (ou non) de l'autoroute A12 porte encore les stigmates de ce que déplore la cour des comptes en matière de politique autoroutière (voir le texte complet sur le site internet de la cour).

Le déploiement autoroutier Français est arrivé à maturation et certains tronçons construits au titre d'un maillage systématique du territoire se sont avérés ensuite non rentables.

Si seuls certains projets de contournements urbains semblent encore pertinents aux yeux de la cour, elle émet de grandes réserves quant à l'utilité de les établir en tracés neufs, privilégiant la rénovation de l'existant (dans notre cas, la RN10).

Les retombées économiques locales sont très aléatoires en cas de nouvel autoroute et ce n'est pas le premier critère d'installation des entreprises. Si la congestion routière est pénalisante pour leurs activités, fluidifier le trafic par simple aménagement peut s'avérer suffisant. Ce qui n'a pas échappé à la direction de l'AZACOMA (Zone d'activité Pariwest), qui ne voit pas d'amélioration de sa desserte locale en cas de contournement autoroutier, craignant même une baisse de ses activités. La cour constate également un manque de profondeur dans les études socio-économiques préalables.

Ces études préalables manquent fréquemment de rigueur et de transparence car elles sont souvent confiées à ceux qui sont partie prenante dans la future réalisation (bureaux d'études BTP, sociétés d'autoroutes...). Notamment, les impacts environnementaux sont généralement supérieurs à ceux annoncés lors des enquêtes publiques (remembrement agricole, appauvrissement biologique et naturel, extension urbaine, remembrement induit égal à 25 voire 30 fois l'emprise !). Les demandes d'études complémentaires d'impact sur l'environnement, la santé publique et le trafic à venir le montrent bien au sujet de l'A12. On ne peut que déplorer la pauvreté de l'avant projet sommaire (APS) sur ces sujets, ce qui doit pourtant conduire à la décision du ministre...

La cour préconise une approche intermodale des moyens de transports qui mettrait fin au maillage à dominance routière du territoire réalisé jusqu'ici, conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (LOTI). Ceci afin, notamment, de respecter les engagements de la France en terme de réduction d'émission de CO2 (conférence de Kyoto sur le climat). Des études de « corridors » routiers de 1992 et 1996 montrent que la construction d'infrastructures autoroutières n'apporte qu'une solution temporaire aux problèmes de congestion du réseau. Le dossier de l'A12 ne nous propose qu'une vision routière des transports, sans cohérence avec les autres modes.

La cour constate un manque de consultation parlementaire et de concertation lors des projets de tracés qui ne sont d'ailleurs pas forcément liés à des schémas directeurs. Et c'est bien le cas pour l'A12 : La décision du ministre fera suite aux rapports de la commission particulière puis nationale du débat public, quid des députés, dont ceux des circonscriptions concernées ? La CPDP A12 n'est pas reliée à celle de l'A104 plus au nord, l'opération d'intérêt nationale du plateau de Saclay n'est que trop tardivement évoquée et le dossier A12 tombe alors que le nouveau schéma directeur de la région île de France (SDRIF) n'est pas encore terminé...

### **EN CONSEQUENCES, Cap21 DEMANDE :**

L'aménagement de la RN10 actuelle « in situ », conformément au tracé « 1A » qui propose de mettre la RN10 en simple 2x2 voies express, et d'assurer :

- La fluidité du trafic avec un passage en dénivelé pour les carrefours difficiles.
- La facilité d'accès aux gares et activités économiques.
- La sécurité des usagers, une limitation de vitesse adaptée et unique.
- La diminution des nuisances pour les riverains sous forme de tranchées couvertes, cheminées filtrantes et murs anti-bruits efficaces, voire envisager le relogement.

Un réel projet novateur et global autour d'autres modes de déplacements que la route (transports en communs, ferroutage, maritime), de façon à rendre notre développement économique durable.

Un bilan socio-économique rendu public au plus tard cinq ans après la mise en service des infrastructures, comme le prévoit la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (LOTI).

Cap21 Yvelines



#### **Cap21 National :**

Site internet : [www.cap21.net](http://www.cap21.net) / Téléphone : 01 44 30 07 21

#### **Cap21 île de France :**

Site internet : <http://idf.cap21blog.com/>

#### **Cap21 Yvelines :**

François VISSAC au 01 30 55 16 06 après 19 heures en semaine ou le week-end  
courriel: [vissac@cegetel.net](mailto:vissac@cegetel.net)

**Cap21** soutient le collectif d'associations [www.a12non.org](http://www.a12non.org) / Téléphone : 01 30 52 56 25