

Catherine ANER

APNEM (Association pour la protection de la nature et de l'environnement au Mesnil Saint Denis)

Le Mesnil Saint Denis, le 15 juin 2006

DEBAT PUBLIC – PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A12

CONTRIBUTION

Dans ses études sur le trafic de transit et d'échange en Ile de France du mois de novembre 2005, (*) la Direction régionale de l'Equipement de l'Ile de France (la DREIF) dévoile très clairement ses objectifs, à savoir doubler le trafic de transit et d'échange et augmenter le trafic global de 78%.

L'autoroute A12 a pour but de faire face à l'augmentation du trafic de transit prévue à l'horizon 2020 par le modèle de la Direction régionale de l'Equipement. Il est à noter qu'une partie de cette augmentation résulte d'un redéploiement du trafic qui serait sinon absorbé par l'autoroute A10 et surtout que les prévisions de trafic dépendent des hypothèses de travail retenues par les services de l'Etat qui utilisent un modèle éprouvé par le temps mais par essence conservateur puisqu'il s'appuie sur le passé. Or le monde change.

Les études précitées, et en admettant que ces prévisions de trafic soient exactes, et ce de façon improbable puisque les chiffres produits par la DDE elle-même prouvent que la circulation sur la RN10 est en baisse constante ces dernières années, nous donnent à connaître les éléments suivants :

- en 2005, total du trafic de la RN10 = 54 577 932 véh x Km, dont 19% d'échange et 3% de transit
- en 2020 (pages 41 et 42 du document joint de la DREIF),
 - en cas d'aménagement de la RN10, à l'heure de pointe du soir (HPS) total du trafic de la RN10 = 64 352 200 véh x Km, dont 25% d'échange et 8% de transit
 - en cas de prolongement de l'autoroute A12, à l'HPS, total du trafic de la RN10 = 22 781 702 véh x Km, dont 4% d'échange et 1% de transit, total du trafic sur le prolongement de l'A12 = 91 180 675 véh x Km, dont 37% d'échange et 14% de transit.

Les résultats sont éloquentes/consternants puisqu'ils induisent à l'HPS 113 962 377 véhicules avec le prolongement de l'A12, contre 64 352 200 avec la RN10 aménagée in situ sans prolongement de l'A12, soit une augmentation de 78% du trafic total en cas de prolongement de l'autoroute.

De la même façon, le prolongement de l'autoroute augmenterait le trafic de transit dans le champs d'étude de la DREIF en 2020 puisque ce dernier serait de 15% à l'HPS, alors qu'il serait de 8% à cette même HPS en l'absence d'autoroute (contre 3% actuellement).

A l'identique, le trafic d'échange en 2020 à l'HPS (actuellement de 19%) serait de 41% avec le prolongement de l'A12 et de 25% en l'absence d'autoroute.

L'augmentation du trafic total permettrait donc logiquement une progression des trafics d'échange et de transit, indépendamment des besoins des habitants de la région sud/ouest de l'Ile de France, qui en revanche subiraient une cohorte d'inconvénients pour la santé publique, l'environnement, le développement durable, l'agriculture, le climat, la qualité de la vie...

La DREIF envisage une augmentation fulgurante de la circulation routière au détriment de notre objectif de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (objectif réaffirmé le 16/2/2005 par le Président de la République), et sans tenir compte de l'épuisement des ressources en pétrole et de l'impossibilité de remplacer massivement le pétrole comme source d'énergie pour les transports.

Tout ceci assorti d'un coût financier exorbitant pour les finances publiques qui, en l'occurrence, seraient mieux employées en matière de recherche fondamentale sur les énergies de substitution (hydrogène, par exemple).

Selon le maître d'ouvrage, dans son dossier complémentaire sur les estimations des coûts, la transformation de la RN10 en voie express avec une couverture urbaine de Trappes et la dénivellation des carrefours coûterait 425 M€, alors que le tracé dit par le vallon du Pommeret, le moins onéreux selon le maître d'ouvrage, reviendrait à un coût total de 501 M € en raison de la requalification de la RN10.

Aussi, la solution la moins coûteuse permettrait, de surcroît, de protéger la ville de Trappes grâce à une couverture urbaine de 1.800 mètres, au lieu des 280 mètres seulement prévus dans le GPV.

Si besoin était, il serait envisageable de dévier la circulation par la zone d'activité de Trappes ou par Elancourt par la RD12 et la RN12.

La question fondamentale est de savoir quelle est l'utilité du prolongement de l'autoroute A12 : augmenter le trafic ou désengorger la RN10 ? Le maître d'ouvrage a clairement choisi.

(*) Source : « Etudes de déplacements en préparation des débats publics A12 et A104
Trafic de transit et d'échange en Ile de France
Novembre 2005 »
De la Direction régionale de l'Equipement Ile de France.