



LES VERTS YVELINES  
Jean-Jacques Mercier Secrétaire Départemental  
22, Orée de Marly 78590 NOISY LE ROI  
Tel. : 01 72 56 24 47 et 06 60 70 56 29  
Adresse e-mail : [sd.les-verts78@tiscali.fr](mailto:sd.les-verts78@tiscali.fr)  
Site : <http://www.yvelines.lesverts.fr>

## **Débat public sur le prolongement de l'A12 Quels déplacements à l'horizon 2020 ? L'A12 dans les déplacements Franciliens Contribution**

### **Introduction**

Par cette contribution, les Verts Yvelines entendent porter à la connaissance de la Commission Particulière du Débat Public ainsi qu'à l'ensemble des habitants des zones concernées par le projet leur point de vue sur les déplacements à l'horizon 2020 ainsi que sur la place de l'A12 dans les déplacements Franciliens.

Le choix de prolonger ou non l'autoroute A12 doit s'inscrire dans une stratégie globale d'aménagement du territoire, de construction d'infrastructures de déplacement et de transport qui doivent prendre en compte les enjeux actuels ainsi qu'une prospective sur les enjeux des prochaines décennies.

En effet, pour ce type d'infrastructures, déterminantes pour l'avenir, qui concernent des dizaines de milliers de riverains et des centaines de milliers d'usagers, il convient de démarrer la réflexion par les enjeux et de la continuer par des objectifs qui sont ensuite déclinés en plan d'action à court, moyen et long terme

C'est la démarche de cette présente contribution nous amenant à proposer des solutions répondant aux besoins des trafics de transit, d'échange et local.

### **Rappel des enjeux et des objectifs en matière de déplacement et de transport :**

Aujourd'hui, force est de constater que les déplacements des personnes et le transport des marchandises sont contraints par les enjeux suivants :

- Les engagements pris au niveau international (protocole de Kyoto), au niveau national (charte de l'environnement) et au niveau régional (éco-région) ne doivent pas être ignorés.
- Les ressources énergétiques fossiles, à partir desquelles fonctionnent aujourd'hui la quasi-totalité de la circulation routière, ne sont pas inépuisables. La réduction de l'offre provoque déjà une augmentation du coût pour les consommateurs. Cet effet ne peut que croître avec le « peak-oil ».
- Il n'y a, à ce jour, aucune alternative avérée en quantité suffisante et rentable pour assurer le remplacement des énergies fossiles.
- Dans le même temps, la circulation routière est déterminante sur l'effet de serre et les conséquences des pollutions induites par cette circulation deviennent un problème de santé publique qu'il n'est plus possible de nier.

Par ailleurs, une politique de déplacement des personnes et de transports de marchandises doit respecter les enjeux sociaux suivants :

- Les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs, et ceci à moindre coût.
- Les nuisances occasionnées aux riverains des voies de circulation doivent être atténuées par les moyens nécessaires prenant en compte l'ensemble des nuisances : visuelles, sonores, émanations nuisibles à la santé.

En augmentant le trafic de transit, donc le trafic total, avec ses nuisances et ses pollutions induites, en créant une nouvelle coupure de Saint-Quentin-en-Yvelines, en favorisant l'utilisation des véhicules individuels, en ne traitant pas les nuisances existantes de la RN10, en ne favorisant pas l'offre de transports en commun et de circulations douces, le projet de prolongement de l'A12 va à l'encontre de tous ces enjeux.

Pour tenir compte de tous ces enjeux, nous proposons de fixer les objectifs prioritaires suivants :

- Permettre le déplacement à moindre coût des personnes vivant dans les banlieues éloignées de Paris, en particulier celles qui ont un revenu modeste.
- Diminuer globalement la circulation routière afin de tenir compte des problèmes environnementaux.
- Diminuer les nuisances pour les riverains des voies à grande circulation.
- Optimiser la gestion de l'espace dans le but de concilier préservation de l'environnement fragile en grande couronne, activité économique et bien être des habitants.

La présente contribution détaillera les propositions liées aux deux premiers objectifs. Les deux autres seront détaillés dans une prochaine contribution à propos de l'environnement naturel et rural ainsi que du cadre de vie urbain.

Afin d'évaluer l'atteinte de ces objectifs, nous demandons que soit mis en place un système de mesure incluant :

- le nombre d'utilisateurs de transports en commun (train, bus, par ligne),
- le nombre d'utilisateurs de circulations douces,
- le trafic automobile (enquête origine/destination) à différents points névralgiques de la zone d'étude,
- la satisfaction des utilisateurs des transports en commun et des modes de circulations douces,
- la qualité de l'air,
- le nombre d'habitants exposé au bruit routier,
- le nombre d'accidents ...

Il est en effet important que les choix politiques et techniques puissent être évalués. Ces évaluations, communiquées régulièrement à la population pourront être facteurs de motivation afin d'infléchir les comportements individuels en matière de déplacements.

## **Solutions préconisées :**

### **1 – Aménagement du territoire**

La solution préconisée consiste à promouvoir un aménagement du territoire polycentrique avec une urbanisation proche des infrastructures de transport en commun. L'étalement urbain devra être évité et, chaque fois que cela est possible, il sera procédé à des réhabilitations de logements existants et à la construction de nouveaux logements sur des terrains restés vacants sans empiéter sur les terres agricoles ou les espaces naturels. Un rapprochement domicile-travail est indispensable, il nécessite une adéquation de l'offre de logements et une accessibilité des logements au plus grand nombre.

## 2 – Le trafic de transit

Au fur et à mesure de l'augmentation du prix des énergies fossiles, le trafic de transit Nord-Sud des véhicules légers lié aux migrations estivales diminuera au profit des déplacements par rail. Son passage par l'Île de France n'est pas inéluctable, la liaison autoroutière Nord-Sud par l'A28 étant désormais disponible.

Le trafic de marchandises doit progressivement être transféré par voie d'eau (mer, canaux et rivières) ainsi que sur le rail. Le transit des marchandises à travers les infrastructures routières de l'Île de France diminuera significativement dès lors que les premières infrastructures de ferroutage auront été mises en service. La décision a été prise concernant le lancement du premier axe de ferroutage Luxembourg/Perpignan qui devrait ouvrir d'ici une quinzaine de mois.

Le trafic de marchandises nécessaire à l'activité économique de l'Île de France sera impacté à la baisse par les facteurs suivants :

- La consommation des Franciliens devra prendre en compte une nécessaire relocalisation de l'économie permettant de minimiser les transports de marchandises. A ce titre, il est important de préserver les terres agricoles Franciliennes de manière à accroître l'autonomie alimentaire de la région, actuellement fortement dépendante des autres régions françaises.
- Il est possible d'utiliser les axes radiaux de voies ferrées afin d'acheminer au cœur de l'Île de France les marchandises indispensables à son activité économique et à la vie des Franciliens. L'axe ferré Chartres – Paris, actuellement réservé aux déplacements des populations et notoirement sous employé pourrait aisément irriguer tout le sud ouest de l'Île de France. Seul le transport de marchandises terminal sur des courtes distances doit utiliser le réseau routier.
- Les grandes entreprises logistiques établissent d'ailleurs de nouvelles stratégies de desserte moins consommatrices d'énergie donc moins coûteuses : en matière d'approvisionnement la théorie du « flux tendu » est désormais remise en question, les dessertes de type « tournée du laitier » sont privilégiées sur le « point à point »

Ni l'A12, ni la RN10 n'ont donc vocation à accueillir un trafic routier de transit supplémentaire.

## 3 – Les trafics d'échange

(sont ainsi qualifiés les trafics dont une des destinations est en dehors de la zone d'influence)

Dans ce trafic, le trafic domicile-travail entre St Quentin en Yvelines et Paris, compte tenu de sa régularité, pourrait être réduit considérablement de la manière suivante :

- amélioration de l'offre de transport en commun SNCF, en particulier prolongation du RER C vers la Verrière, arrêt en gare de St Quentin des TER en provenance d'Eure et Loir, fréquence plus importante aux heures de pointe, fiabilité, régularité et confort accrus,
- amélioration des liaisons entre bus et trains : fréquence des bus, temps de trajet, correspondance train/bus, plages horaires de couverture ...
- incitation pour les automobilistes à utiliser les transports en commun plutôt que leur véhicule par un tarif couplé parking/SNCF,
- meilleures interconnexions banlieue/banlieue par les transports en commun : bus et train, vers Massy, St Germain et Cergy par exemple
- favoriser l'intermodalité vélo – voiture – bus – SNCF, par exemple : parkings à vélo couverts et sécurisés, liaisons cyclables vers les gares.

Chaque entreprise devra rapidement mettre en œuvre son plan de déplacement d'entreprise afin de minimiser les déplacements des salariés en véhicule individuel.

Le trafic de loisirs, compte tenu de son imprévisibilité, est plus difficile à prendre en compte par une offre de transport en commun. Il est principalement dû, le week-end, au trafic généré à la belle saison par la base de loisirs et par les zones de chalandise situées de part et d'autres de la RN10. Ce trafic restera donc sur la RN10 quelle que soit la solution retenue.

## 4 – Le trafic local

Il s'agit de trafic de courte distance, souvent de l'ordre de 1 à 2 kms pour lesquels seule une politique volontariste d'offre de circulations douces sécurisées conjuguée à l'effort de chaque citoyen sera efficace.

Les déplacements en deux roues ne représentent à l'heure actuelle que 2% des déplacements totaux ! Ce n'est pas étonnant compte tenu de la faiblesse de l'offre. A titre d'exemple, il est surprenant de constater que la liaison existante entre Montigny et la base de loisirs soit si peu aménagée. Pourtant, le territoire de notre agglomération, présentant un relief peu prononcé, est adapté aux modes de circulation doux, en particulier le vélo. D'ailleurs les tronçons de pistes cyclables existent mais il convient de les relier entre eux pour en faire des itinéraires complets. Le modèle d'équipement de villes Belges (Bruges), Hollandaises (Amsterdam) ou même françaises (Strasbourg où 10% des déplacements se font en vélo) pourrait être suivi.

La signalisation, la sécurisation des parcours cyclables ainsi que la sécurisation des parkings à vélo devront être développés suivant des itinéraires prioritaires reliant les principaux équipements de St Quentin ainsi que les quartiers entre eux. C'est un véritable réseau cyclable qui doit être mis en place de manière à desservir en toute sécurité les lieux administratifs, (mairies, poste ...), les lieux de loisirs et de culture (gymnase, stades, piscines, maisons de quartier, cinémas ...), les centres commerciaux, les collèges et les lycées.

Les transports en commun ne représentent à l'heure actuelle que 8% des déplacements locaux. Ce chiffre indique bien la marge de progression possible si l'offre de transport en commun répondait mieux aux attentes en matière de déplacements locaux : des zones d'habitation vers les lieux de travail et les gares SNCF, des zones d'habitation vers les principaux équipements de l'agglomération, entre les quartiers (en particulier entre les deux côtés de la RN10).

Le réseau de bus a peu été retouché depuis la construction de la Ville Nouvelle dont l'urbanisation et la démographie ont profondément évolué. Il doit donc être mis en adéquation avec l'urbanisation et la démographie actuelles, en terme de trajet, de temps de trajets, d'horaires. La détermination des trajets et des fréquences doit être réalisée en fixant des objectifs vus de l'utilisateur : par exemple, tout habitant doit être à moins d'un 1/4h de la gare, 10 min du lycée, 5 min du collège ...

Aujourd'hui, les traversées de la RN10 (Pont Cachin, Pont de la Villedieu, souterrain de la Verrière) peu aménagées (absence de site propre pour les transports en commun et absence de circulations douces), réduisent les possibilités de circulation transversales à la RN10 et rendent le passage par la RN10 quasiment obligatoire pour passer du Nord au sud et réciproquement.

Le trafic local, qui représente 50% du trafic de circulation sur la RN10 diminuera donc avec la mise en œuvre des propositions ci-dessous et soulager ainsi le trafic total de la RN10.

### Conclusion

Les modes de déplacements des personnes et de transport de marchandises de demain ne seront pas ceux d'aujourd'hui. L'énergie abondante de la fin du siècle dernier a laissé sa place à une énergie rare et chère qui contraindra à trouver des solutions de déplacement des personnes et de transport de marchandises adaptées à la nouvelle réalité de ce début de siècle.

Chaque citoyen devra être réactif et des politiques inventives et ambitieuses devront être mises en place. La mise en place de politiques ambitieuses en matière de déplacements alternatifs doit s'accompagner d'une politique de communication en vue d'emporter l'implication et l'adhésion des citoyens.

Le prolongement de l'A12, projet datant de plus de trente ans, n'a pas sa place dans ces politiques. Une RN10 aménagée afin d'en diminuer les nuisances, permettra d'écouler un trafic routier en diminution.

Contribution rédigée par le Groupe Local des Verts de Montigny / Voisins

Contact : Jean-Luc Manceau 06.13.54.05.72

[www.vertsbretonneux.com](http://www.vertsbretonneux.com)