

L'évolution du trafic et des nuisances en 2020 tenant compte les politiques publiques en matière de transport des marchandises.

Par le Comité non à l'A12 contact : nona12@free.fr

Le dossier de prolongement de l'A12 est basé sur des prévisions d'augmentation du trafic de transit. En effet le trafic local n'utiliserait pas l'A12 et le trafic d'échange l'utiliserait peu.

Selon la DDE 78 le trafic de transit actuellement mesuré sur la RN10 représente 20% des véhicules et évoluerait jusqu'à 30% en 2020. Le trafic de poids lourds, utilisés pour du trafic international, expliquerait cette augmentation par une capture du flux de camions de l'Est francilien et un report de trafic de l'A10. Ces prévisions pèchent par deux omissions :

- La prise en compte de la crise énergétique sur l'évolution des comportements
- La mise en œuvre des politiques publiques, notamment pour traiter le flux de poids lourds de transit.

Sur le premier point, **le consensus des experts est que la crise énergétique entraîne une augmentation des prix qui induit une baisse de la circulation routière**, de l'ordre de 20%, par une optimisation des ressources sans conséquence économique. Une baisse plus importante aurait des conséquences économiques qui nécessitent des investissements dans les offres de substitution, et que l'on doit anticiper pour préparer notre pays à une crise inévitable.

Sur le second point le dossier **DDE ne prend pas en compte les décisions du Ministère des Transports et du gouvernement concernant le développement du feroutage** (cf le schéma ci dessous). C'est extrêmement choquant de la part d'un service déconcentré de l'Etat.

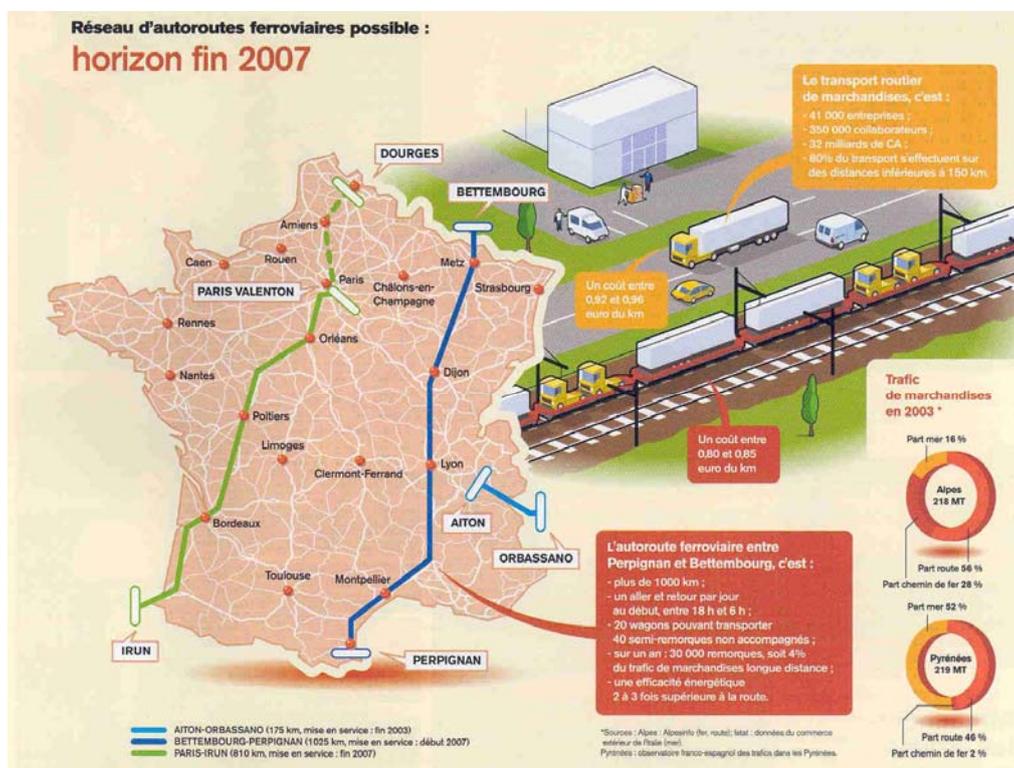


Schéma des projets en cours. Origine : revue du Ministère des Transports et de l'Équipement février 2006

Copie du magazine officiel du Ministère sur le site du comité non à l'A12 <http://nona12.free.fr>



Les projets de ferroutage soutenus par la Commission Européenne

Flux de transit des marchandises Nord/Sud : ferroutage ou autoroute trans-européenne ?

Ce flux existe et se développe : utilisera-t-il la voie routière ou la voie ferrée (et les solutions alternatives comme le merroutage) ?

Face à la réalité des crises énergétiques et environnementales, le ferroutage est apparu comme une solution opérationnelle qui renforce l'attractivité et la compétitivité des territoires. **L'autoroute ferroviaire**, concept marketing associant route et rail, **est désormais une réalité et symbolise les transports du XXI^{ème} siècle.**

La Suisse et l'Autriche ont donné l'exemple. Aujourd'hui les projets et travaux se multiplient.. L'Europe a lancé un vaste programme trans-européen qui pour la France permettra l'interconnexion des ports **et détournera une partie du flux de transit routier de l'Île de France.** L'autoroute alpine franco-italienne fonctionne depuis 2004 et vise à transporter plus de 300 000 poids lourds en 2007.

Le gouvernement a décidé la création de deux axes majeurs :

- Luxembourg/Perpignan, ouverture début 2007
- Lille/Irun, ouverture en 2008 **avec une première tranche dès fin 2007** Irun/Paris-Valenton.

Le ferroutage, gagnant-gagnant

Pour une entreprise l'utilisation d'une autoroute ferroviaire fait économiser, selon le Ministère des Transports, 60% du coût d'exploitation par rapport à l'utilisation de la route. Les chauffeurs ne stressent pas, ne se fatiguent pas et sont donc plus attentifs dans leurs phases de conduite. Environnement et riverains des autoroutes et autres voiries sont également gagnants.

Les conséquences sur notre région

Le trafic international Nord-Sud est l'objectif prioritaire des autoroutes ferroviaires **ce qui soulagera l'A10 et la RN10 de son trafic de transit**. Démarrant dès 2007 l'axe Paris-Irun puis Lille-Irun sera pleinement opérationnel avant que le premier m³ de béton d'un éventuellement prolongement de l'A12 ne soit coulé, **la rendant par la même inutile**.

Il apparaît judicieux de profiter des équipements ferroviaires existants dans notre région pour mettre en service une branche Sud Yvelines – Saint Cyr – Le Havre qui permettra de capter le flux de poids lourds généré par le port du Havre, diminuant ainsi la circulation du trafic de transit sur l'ensemble des voiries de notre région (RN10 et vallée de la Mauldre). Cette branche renforcera le potentiel économique des Yvelines par une zone logistique au nord de Trappes desservant la proche banlieue parisienne.

Les riverains de la RN10 soulagés

Notre étude des évolutions du trafic (cf dernière page) prend en compte ces projets et **en étudie l'impact sur la congestion de la RN10 et les nuisances que subissent les riverains**. Les colonnes 5 et 6 du tableau des conséquences de l'évolution du trafic dans la zone d'étude montrent l'amélioration que permet le ferroutage. Elle peut être renforcée par une politique volontariste en faveur des transports alternatifs, en commençant par les bus et trains.

La situation des riverains peut être améliorée en mettant en œuvre un programme d'actions tel que celui proposé par le comité non à l'A12 (cf <http://nona12.free.fr>). Comme le reprofilage de la voirie, la mise en place d'un enrobé drainant (baisse du bruit) etc ...

Conclusion

Plutôt que de continuer des polémiques stériles **il serait plus efficace que les élus de la ville nouvelle, du PNR et les associations se mettent autour d'une table pour trouver une solution résolvant réellement la situation des riverains de la RN10 qui en sont les principales victimes**.

Le Débat Public sur l'éventuel prolongement de l'A12 ne prend pas d'évidence en compte l'ensemble des éléments disponibles. Le dossier réalisé par le maître d'ouvrage est partiel et partial. Il ne saurait être considéré comme un document de référence, comme il l'est jusqu'à présent par la Commission. **Il est de la responsabilité de la Commission du Débat Public de tirer les conclusions de cet état de fait**.

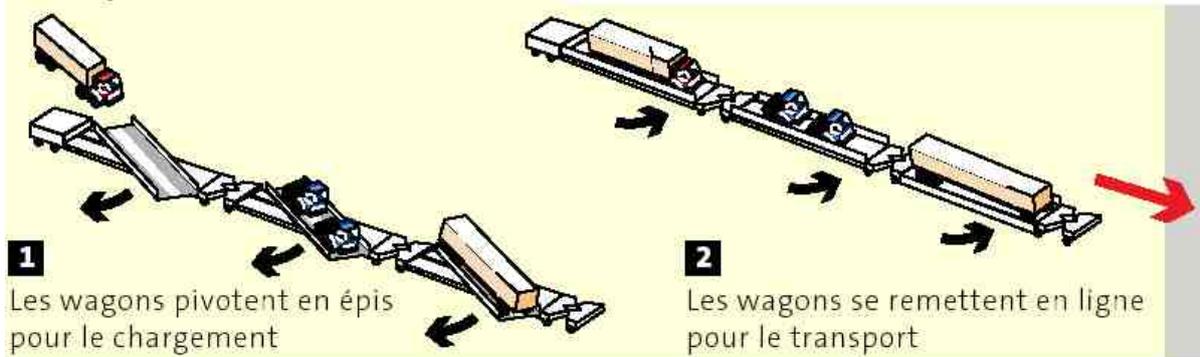
Le comité non à l'A12 contribue à ce débat et à l'information objective des citoyens en organisant, avec les élus et les associations, en parallèle un débat citoyen, seule possibilité d'assurer l'expression de toutes les opinions.

Contactez le comité via son site Internet <http://nona12.free.fr> ou nona12@free.fr

L'autoroute ferroviaire : une solution développée par une société française

Les progrès récents de cette technologie sont dus à une société française. L'autoroute ferroviaire crée des emplois en France tant pour la fabriquer que pour l'exploiter, contrairement à l'option A12 qui facilite les délocalisations et l'activité des sociétés de transports exploitant des chauffeurs à bas prix.

Principe du matériel « Modalohr »



Qu'en pensent les acteurs politiques ?

PS : ... réaffirme son engagement d'un effort majeur de l'État en matière d'infrastructures avec notamment un triplement des crédits consacrés au ferroutage

PCF : ...appelle à rompre avec cette politique libérale ... une autorité publique chargée d'organiser le transport du fret dans l'agglomération parisienne ... des millions de personnes souffrent du sous-investissement dans les modes de transport alternatifs à la route.

...apporte son soutien à la lutte des cheminots qui se mobilisent pour la défense de l'emploi ... du ferroutage, du rééquilibrage rail-route...pour le développement des plates-formes multimodales dans la perspective de réduire le trafic routier.

Communiqués du Conseil des Ministres du 29 mars 2006 (extraits)

... Le développement de l'offre de transport complémentaire au transport routier de marchandises ...

... Le rail et la voie d'eau présentent, pour des flux importants de marchandises, des avantages en termes de moindre pollution, de réduction de la congestion routière et de sécurité...

... Les travaux en cours permettant à l'autoroute ferroviaire alpine de transporter tous types de remorques ainsi que son prolongement jusqu'à Lyon, seront accélérés. Le projet d'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan d'une longueur de 1 000 km, dont la mise en service est prévue au début de l'année 2007, traduit la volonté gouvernementale de créer un réseau de ferroutage économiquement pertinent...

... Développer les modes de transport de marchandises pertinents et complémentaires à la route (tels que le fret rapide et express qui connaît une forte croissance, et les autoroutes ferroviaires) ...

... 27 % des émissions de gaz à effet de serre en France sont produits par les transports, dont près de 50 % par les transports de marchandises.

... Les réseaux ferroviaire et fluvial, modes de transport complémentaires à la route, sont développés afin de réduire l'émission en gaz à effet de serre ...

**Droite, Gauche, Ecologistes : tous d'accord pour le ferroutage.
Que les élus de ces partis s'engagent en ce sens à la place de l'A12**

Annexe : Conséquence de l'évolution du trafic dans la zone d'étude

Données à hauteur de Coignières	Aujourd'hui	2020 - Trafic de référence	2020 avec tunnel à camions	2020 sans tunnel, avec ferroutage	2020 sans tunnel, avec ferroutage + dev alt	
Poids lourds (PL)	6 396	11 000	16 000	3 300	3 300	
Autres véhicules	46 904	53 250	53 250	53 250	37 275	
Total véhicules	53 300	64 250	69 250	56 550	40 575	
% poids lourds	12,00%	17,12%	23,10%	5,84%	8,13%	
Occupation chaussée par PL	29,03%	38,26%	47,41%	15,68%	20,99%	
Indice de congestion (occupation chaussée)	100	131	155	95	71	
Nuisances PL	50	86	125	26	26	
Nuisances VL	50	57	57	57	40	
Indice nuisances	100	143	182	83	66	
Trafic de référence : trafic théorique liée aux évolutions selon scénario DDE (pas de crise énergétique, continuation des tendances existantes)						
2020 : on suppose que le % de poids lourds dans le trafic de transit - qui évolue de 20% à 30%, donnée DDE - reste constant						
2020 avec tunnel : + 5 000 camions par rapport aux données précédentes, apportés par la mise en service du tunnel Saint Germain / Le Chesnay						
2020 sans tunnel avec ferroutage : 70% du trafic de référence PL - correspondant au transit international - utilise le ferroutage						
2020 ... + dev alt : précédent + amélioration des transports en commun et autres alternatives influant le trafic des VL						
Occupation chaussée par PL : 1 poids lourd = 3 VL						
Indice de congestion (occupation chaussée) : Valeur 100 aujourd'hui pour la RN10. Plus il augmente, plus la circulation est difficile						
Indice nuisance PL : valeur 50 aujourd'hui, reprise du chiffre officiel du Ministère des transports PL = 50% des émissions de gaz polluants						
Indice nuisance VL : valeur 50 aujourd'hui						
Indice nuisances : somme des deux. Permet de mesurer l'impact de l'évolution du trafic. Plus il augmente, plus les riverains sont incomodés						

Ce tableau représente la situation à hauteur de Coignières, de manière à exclure une grande partie du trafic local et d'échange.

Reprenant les données de la DDE 78, ce tableau présente les conséquences des politiques menées en matière de choix de développement des modes de transport. Il introduit deux notions importantes pour les usagers et les riverains : la **congestion** qui est liée à l'occupation de la chaussée par les véhicules et l'**indice des nuisances** corrélé avec celui des émissions de gaz à effet de serre (cf le communiqué du conseil des Ministre du 29 mars 2006). Les nuisances dues au bruit ne sont pas prises en compte, on estimera en première approximation qu'elles évoluent comme celles dues aux polluants.

La colonne 2 correspond à la situation d'aujourd'hui. La colonne 3 est le trafic de référence, sans préjuger d'une solution pour traiter le trafic. Il correspond à une synthèse des données DDE – qui n'intègre pas la crise énergétique et sont donc trop élevées. La colonne 4 tient compte de l'apport de camions amenés par le tunnel Cofiroute Saint Germain / Le Chesnay. La colonne 5 suppose pas de tunnel et tient compte du développement du ferroutage, la colonne 6 prend en compte la crise énergétique et la mise en œuvre des offres de mobilité alternatives (amélioration des Transports en commun ; liaisons douces ; accès aux gares ...) permettant une baisse de 30% du trafic VL par rapport au trafic de référence 2020. Il s'agit d'une estimation prudente.