

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

E. CHAUSSEBOURG

MAI 2006

78. LA VERRIERE.

Le débat public sur le prolongement de l'A12 est organisé sur le choix d'un tracé, ce qui suscite inévitablement des réactions polémiques entre les tenants de tel ou tel tracé en fonction des intérêts des uns et des autres.

Le dossier présenté au débat n'est pas pour autant particulièrement transparent sur les véritables objectifs de ce projet. Pourquoi un morceau d'autoroute d'une quinzaine de km ? Quelle est sa finalité ?

Les observations et remarques ci-après mettent en relief ces questions.

Analyse critique des éléments justificatifs du projet.

Le projet de prolongement de l'A12, tel qu'il est présenté dans le dossier du débat public, est justifié par leurs auteurs selon des éléments pour le moins contestables, par exemple ;

La saturation de la RN 10.

Elle est évoquée à de nombreuses reprises dans le dossier et présentée comme étant un critère nécessitant une solution de contournement. Ainsi en page 11, il est dit « De fait, elle est aujourd'hui totalement saturée » et en page 19 « La RN10, une voie proche de la saturation au débouché de l'A12 ».

Habituellement, une infrastructure routière saturée est une voie qui ne peut plus écouler le trafic qu'elle reçoit en continu, ce qui n'est pas le cas de la RN10 qui n'est encombrée qu'aux heures de pointes du matin et du soir comme la plupart des infrastructures routières de la région Parisienne. Dans la journée la circulation est parfaitement fluide et le serait encore plus s'il n'y avait les feux entre Trappes et Coignères. Il n'est pas démontré qu'une déviation autoroutière en parallèle de la RN10 ne reporterait pas les difficultés d'accès vers Paris, le matin notamment, plus en amont.

D'autre part, un prolongement autoroutier de l'A12 ne réduira pas la nécessité du trafic local pour desservir toutes les zones d'activités socio-économiques présentes de part et d'autre de la RN10 entre Trappes et Les Essarts.

Le trafic de transit.

Il constitue un des éléments justificatifs majeurs de la nécessité de disposer d'un prolongement de l'A12, étant précisé que la RN10 n'assure pas correctement cette fonction.

« Dans ce cadre, aucune fonction n'est correctement assurée et la desserte locale particulièrement perturbée ; il n'existe actuellement aucun autre itinéraire susceptible d'accueillir le trafic de transit » (page 20 du dossier du débat).

Cette affirmation est un peu courte si on considère que le transit en question n'est pas identifié, ni en origine ni en destination.

Le trafic poids lourds en particulier est avancé comme étant une cause importante des difficultés actuelles d'encombrement de la RN10. Les chiffres annoncés sont, pour la partie considérée, de 5 300 PL en 2003 (page 34), mais de l'ordre de 14% de 69 600 véhicules/jour à l'entrée de Trappes, soit 9 744 PL.

La cohérence entre les deux chiffres n'est pas évidente, d'autant qu'en page 59 il est dit que le trafic PL dans la traversée de Trappes atteindrait 7 000 unités par jour en 2020 !!! Il n'est rien dit par contre du trafic PL entre Les Essarts et Rambouillet, pratiquement inexistant.

En fait, la RN10 est relativement peu utilisée par les poids lourds par rapport à d'autres axes de desserte de la région Parisienne. Un observateur placé à l'entrée de Trappes ne compte guère plus de 2 PL à la minute, soit 120 PL à l'heure et environ 1 500 sur la journée. Et encore il s'agit d'un trafic PL surtout à destination locale, ce qui est d'ailleurs souligné dans le dossier puisque ce trafic décroît de 14% à 9% au droit de Maurepas et de La Verrière, pour croître à nouveau à 12% dans la traversée de Coignières (page 20). Il est donc peu crédible de dire que « la RN10 attirera toujours plus de poids lourds » (page 30), sauf à développer énormément les zones d'activités. Mais on restera toujours dans ce cas sur un trafic local.

Le trafic PL en transit ne peut pas augmenter sur la RN10 en l'état actuel de cette infrastructure, mais deviendra considérable sur l'A12 si le prolongement est réalisé.

Les fonctionnalités routières régionales. Incohérences du projet.

L'ambition du prolongement de l'A12, tel qu'annoncé en page 37 du dossier, est de constituer un élément de développement routier régional permettant de rejoindre les autoroutes A11 et A10 à partir de l'Ouest Parisien. On a toutefois oublié d'intégrer le rôle de la RN 286 qui dirige le trafic de transit de l'A12 actuelle vers l'A11 et l'A10 via la N118.

En tout état de cause, la continuité entre le débouché du futur prolongement de l'A12 entre Les Essarts et le Sud de l'agglomération de Rambouillet pour rejoindre l'A11 et l'A10 n'est pas résolue. On a occulté l'actuel passage à une seule voie dans le sens Paris-province au niveau de Rambouillet qui constitue un goulot d'étranglement incapable d'écouler un trafic autoroutier. Or ce passage n'est non seulement pas programmé par la DDE, mais encore fortement hypothéqué par le classement prochain de la forêt de Rambouillet en forêt de protection, lequel empêchera toute infrastructure nouvelle (article de presse ci-joint). Quid alors de cette continuité de liaison recherchée par les auteurs du projet ?

Au demeurant, si l'ambition du prolongement de l'A12 est de constituer une partie d'infrastructure à caractéristiques autoroutières destinée à relier l'Ouest de Paris aux autoroutes A11 et A10, cela doit être annoncé et prévu comme tel, faute de quoi l'étude d'impact qui sera à produire lors de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera prise en défaut. La réglementation fait en effet obligation d'analyser l'impact de l'ensemble du programme lorsque celui-ci est réalisé par étapes. Contentieux garanti.

Les tracés proposés au débat public.

Les différents scénarios envisagés pour le prolongement de l'A12 peuvent être synthétisés en deux familles ; les tracés urbains sans distinction de parcours et le tracé rural.

Les tracés urbains.

Le principe même de proposer des tracés urbains pour créer une infrastructure autoroutière est en soi étonnant. Quelle obstination à vouloir en France faire passer les autoroutes dans les villes. Il y a pourtant de nombreux exemples de retours en arrière qui se sont révélés indispensables.

Le pire des scénarios est celui de l'A12 sous la RN10 dont il faudra bien justifier l'utilité publique en regard de son coût lors de l'enquête publique préalable à la DUP, étant rappelé que le coût final de ce genre d'opération se situe entre 15% et 100% du coût prévisionnel. Ceci sans compter les problèmes de sécurité.

Dans tous les cas et quel que soit le tracé urbain retenu, celui-ci sera mis en cause sur le fondement de l'article 1 de la Charte de l'Environnement qui reconnaît à chacun le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. C'est l'aspect santé qui sera retenu, de nombreuses études démontrant de manière indiscutable l'impact d'une circulation automobile intense sur la santé des riverains dans un fuseau de plusieurs centaines de mètres.

La démonstration physique est d'ailleurs facile à faire, il n'est que de voir la couleur des arbres qui bordent l'A13 dans la traversée de la forêt de Marly pour imaginer que dans le contexte du projet de prolongement de l'A12 en tracé urbain ce seront les poumons des riverains et particulièrement des enfants qui seront concernés.

Le tracé rural par le vallon du Pommeret.

Si la décision de prolonger l'A12 à partir des hypothèses formulées devait être retenue, le tracé par le Pommeret est le seul qui présente des caractéristiques les moins préjudiciables aux populations riveraines. De plus, c'est de très loin le moins coûteux, ce qui est un paramètre non négligeable pour les finances publiques, donc les contribuables.

Au plan environnemental, il y a quelques exagérations à présenter ce tracé comme une atteinte intolérable à l'environnement et un traumatisme pour le parc naturel de la haute vallée de Chevreuse alors que celui-ci est simplement écorné dans sa partie Nord, ce qui n'a rien à voir avec une coupure transversale.

Au plan réglementaire, l'existence d'un site classé qui interdirait toute réalisation d'infrastructure, sauf à déclasser le site, pose question.

En effet, l'article L. 341-10 du code de l'environnement précise :

« Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent être détruits ni être modifiés dans leur état ou dans leur aspect sauf autorisation spéciale », article ainsi commenté par les juristes :

« Les sites classés ne peuvent être détruits ou modifiés qu'avec l'agrément du Ministre chargé des sites après avis de la commission départementale des sites »

Plus précise, la jurisprudence du Conseil d'Etat dit :

« Le classement d'un site n'a ni pour objet ni pour effet d'interdire toute réalisation d'équipement dans le périmètre classé, mais seulement de soumettre à autorisation tout aménagement susceptible de modifier l'état des lieux »

Par conséquent, à partir du moment où toutes les précautions environnementales sont prises, ce tracé est objectivement le moins pénalisant des scénarios proposés.

Le véritable objectif du projet de prolongement de l'A12.

Sans méconnaître les problèmes de circulation sur la RN10, il est évident que ceux-ci constituent un bon prétexte pour mettre en place dans cette partie du département un élément autoroutier d'une future liaison nationale et internationale à l'Ouest de Paris.

Cet objectif est clair. Il est même annoncé dans le dossier du débat public. Ainsi en page 5 de la synthèse du dossier il est dit « Offrir une liaison nationale à caractéristiques autoroutières ».

Beaucoup plus évocatrice est la phrase du bas de la carte de la page 12 du dossier du débat, ainsi rédigée « à l'échelle nationale, il constitue (le projet) un itinéraire alternatif pour le trafic de transit, contribution importante au délestage de l'axe A6-A10 saturé »

L'objectif est donc bien de créer, à l'Ouest de Paris, une liaison autoroutière internationale Nord-Sud, en direction de la façade atlantique, l'équivalent de la liaison autoroutière Nord-Sud-Méditerranée à l'Est de Paris.

C'est une option, mais il faut avoir le courage de le dire et surtout de présenter un tel projet dans son ensemble et non le « faire passer » par petits tronçons car l'impact n'est pas le même. Une liaison autoroutière Nord-Sud à l'Ouest de Paris constituera indiscutablement un axe particulièrement attractif pour le trafic routier international entre le Nord de l'Europe et la façade atlantique, puis vers l'Espagne, le Portugal et le Maroc.

Ce n'est pas de cette façon que le prolongement de l'A12 est présenté et on imagine bien que s'il en était ainsi les réactions des populations riveraines seraient différentes. A cet égard, le dossier du débat public sur le prolongement de l'A12 ne fait pas état de ce projet dans un programme d'aménagement du territoire, en tous cas pas de manière transparente, ce qui permet d'échapper aux dispositions réglementaires qui s'appliquent aux grands projets. Ainsi, le débat public qui devrait se dérouler sur la base de la circulaire du 15 Décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures est limité au débat d'un morceau d'autoroute de 17 km, non identifié comme partie intégrante d'un plus vaste projet. Le champ d'application de la circulaire ci-dessus est pourtant clair « Lorsque le projet constitue un maillon d'une liaison plus importante, le débat portera sur l'ensemble de l'itinéraire ».

Pour résumer.

1. Il n'est pas démontré qu'en l'état actuel du trafic constaté sur la RN10, une voie autoroutière parallèle réduise de manière significative le trafic de la RN10 dont la plus grande partie dessert l'ensemble des activités riveraines entre Trappes et Rambouillet.

Ainsi, la forte augmentation du trafic de transit annoncée à l'horizon 2020 dans le dossier du débat (60% de trafic de transit et 40% de trafic interne) ne trouve pas

sa justification dans les éléments produits au dossier. Les 66% de déplacements internes au territoire indiqués en page 16 n'ont pas de raison de diminuer. Cette hypothèse pourrait par contre se vérifier en cas d'infrastructure de transit au niveau national.

2. A l'appui de la thèse ci-dessus, il n'est produit au dossier du débat aucune indication sur la situation des trafics routiers dans l'environnement du projet (carte régionale des trafics), si bien que le citoyen concerné est incapable de connaître la répartition des flux avec ou sans projet de prolongement de l'A12 dans son contexte local et régional.

3. L'autoroute actuelle A12 est un embryon d'autoroute de quelques km entre le triangle de Rocquencourt et Bois d'Arcy, dont on peut s'interroger d'ailleurs sur la justification des 130 km/h autorisés sur une aussi courte distance. Prolonger l'A12 jusqu'aux Essarts constitue un élément d'un programme annoncé de relier l'A11 et l'A10.

4. Si pour diverses raisons on peut admettre que ce programme soit réalisé par sections, notamment pour des motifs budgétaires, son impact doit réglementairement être évalué pour l'ensemble du programme et non par tranches. Contentieux à prévoir.

Si l'un quelconque des tracés urbains proposés au débat devait être retenu, cette décision ferait l'objet d'un recours au titre de la charte de l'environnement. Il n'est pas à exclure également un contentieux sur le caractère d'utilité publique d'un tracé urbain en regard de son coût.

5. Dans la mesure où le projet constituerait un élément d'un axe routier à vocation internationale à l'Ouest de Paris, c'est l'ensemble de cet axe qui doit être étudié et faire l'objet d'un débat sur différents scénarios

6. Il y a nécessité absolue de configurer la RN10 en artère urbaine fonctionnelle en supprimant tous les feux et en aménageant les dessertes locales en fonction des activités actuelles et futures (ZI de Trappes, Zone commerciale de Coignières, etc...). Un éventuel prolongement de l'A12 doit se situer dans une autre configuration et pour d'autres usages, en tenant compte de paramètres qui ne sont pas exposés dans l'actuel dossier du débat public.

En conclusion, toute infrastructure à caractéristiques autoroutières à l'Ouest de Paris ne peut être étudiée et proposée que dans un contexte régional et national pour rechercher une solution cohérente et consensuelle et non par petits tronçons difficiles à justifier et qui seront nécessairement sujets à polémiques (débat francilienne actuel et autres projets de 2x2 voies entre Orgeval au Nord et Ablis au Sud).