

Consultation préalable du SDRIF-E - Pour un moratoire sur les projets routiers

L'ADEME, le CEREMA et l'Autorité environnementale sont unanimes : la construction de nouvelles routes ne fluidifie pas le trafic mais crée un trafic induit, qui vient rapidement engorger les nouveaux axes routiers. La région Ile de France précise d'ailleurs à propos du plan régional « anti-bouchons et pour changer la route », voté en mars 2017 qu' « il ne s'agit pas de construire des kilomètres de nouvelles routes pour aspirer des voitures »¹.

L'accroissement de trafic provoqué par de nouvelles routes conduirait à :

- une augmentation de la pollution atmosphérique
- une augmentation des émissions de CO₂
- une augmentation de la pollution de l'eau
- une augmentation de la pollution sonore
- l'artificialisation d'espaces naturels.

La construction de nouvelles routes est donc en contradiction avec les engagements nationaux et régionaux (SNBC, loi climat et résilience, objectifs ODD, COP Ile de France, Plan « qualité de l'air » d'Ile de France) de réduction de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre et de l'artificialisation pour tendre vers le Zéro artificialisation net.

L'Autorité environnementale² est aussi très critique vis-à-vis des projets routiers : « Les projets sur le réseau routier non concédé correspondent à des projets anciens, parfois très anciens, pour lesquels l'AE ne peut que réitérer ses constats : des périmètres de projets très partiels, dont la justification n'est pas réévaluée pour tenir compte des évolutions du contexte et des enjeux environnementaux, des études d'impact actualisées à minima, voire pas du tout, sur plusieurs sujets pourtant essentiels (trafic, bruit, air, gaz à effet de serre), l'absence d'analyse des effets induits sur l'urbanisation, etc. Surtout, les effets à l'échelle du projet peuvent ne plus se justifier en matière d'artificialisation et de destruction de milieux naturels à enjeu. »

Malgré les objectifs ambitieux fixés par le parlement dans la mise en oeuvre des politiques de mobilités sur le territoire, malgré la multiplication des stratégies nationales, rien n'arrête les politiques de développement d'infrastructures routières, alors même que le réseau routier français est l'un des plus denses d'Europe et que la justice peine de plus en plus à justifier l'utilité publique de ces projets. La diversité des acteurs publics responsables (Etat et collectivités territoriales), l'encadrement normatif insuffisant et la priorité donnée par le juge aux objectifs économiques ne permettent pas de se rapprocher des objectifs évoqués³.

En Ile de France, les projets routiers actuels coûteraient entre 4 à 5 milliards d'argent public et exposerait à une forte pollution de l'air plus de 20 000 enfants dont les établissements scolaires se trouvent à proximité du tracé de ces axes routiers.

Ces nouvelles routes en Ile de France développeraient inéluctablement le trafic routier, la consommation d'espaces, de marchandises et d'énergie dont le prix ne cessera de croître, nous enfermant dans un modèle insoutenable. Les routes ne sont pas seulement des infrastructures : ce

¹ [La politique régionale pour l'environnement et le cadre de vie des Franciliens](#)

² [Rapport annuel de l'Autorité environnementale 2021](#)

³ [Quelle application du droit de l'environnement face aux politiques routières ? - Notre Affaire à Tous](#)

sont des choix d'aménagement du territoire et d'organisation socio-économique, qui déterminent nos modes de vie sur le long terme et impactent durablement nos paysages et notre environnement.

Ces projets, qui semblaient autrefois apporter des réponses, n'en sont plus aujourd'hui. Nous sommes au bord d'une crise sociale et environnementale majeure, et une crise du pouvoir d'achat des foyers. Continuer à faire comme si nous étions dans un monde perçu aux ressources infinies nous semble irresponsable pour la planète comme pour les citoyen-nes. Nous devons sortir de la dépendance à la voiture individuelle, préserver l'environnement et restaurer des équilibres territoriaux brisés par notre modèle d'aménagement pensé autour de la route.

Pour protéger la santé de nos enfants et tenir les engagements de l'Etat et de la région, un moratoire doit être mis en place sur les projets routiers en Ile de France, et les investissements de la région doivent se concentrer sur l'amélioration des axes routiers existants, le développement des alternatives au transport routier de marchandises et l'augmentation de l'offre de transport en commun et d'infrastructures bénéficiant aux mobilités actives.

NOS DEMANDES

Nous demandons que soient inscrits dans le SDRIF-E :

- **un moratoire sur les projets routiers en Ile de France.** Un appel à un moratoire sur tous les projets routiers en France a été initié en 2022 par le collectif "La déroute" rassemblant une trentaine de collectifs et signé par 40 parlementaires et 60 élu-es locaux ;
- **l'amélioration des axes routiers existants ;**
- **le développement des alternatives au transport de marchandise** (fluvial et ferroviaire) ;
- **l'augmentation d'une offre de transports en commun de qualité et de mobilités actives sur les axes existants.**

Cet avis est signé par les associations suivantes : FNE IDF, COPRA, FCPE Pleyel-Anatole France, Sequena, collectif Vivre sans BIP.

Les projets contre lesquels nos associations sont mobilisées concernent 600 000 franciliens habitant les communes traversées (voir tracés en annexe) :

- Projet A104 de "Prolongement de la Francilienne" : projet de 2x3 voies sur 22 km dans le Val d'Oise et les Yvelines avec 3 franchissements de Seine. Seize communes et 300 000 habitants seraient impactées. L'arrivée prévue à Orgeval, serait en "cul de sac" sur un échangeur de 55 ha (quatre fois la surface de Rocquencourt).
- Projet de "Liaison RD30-RD190-Pont d'Achères" : projet de 2x2 voies dans les Yvelines, sans aucune protection pour les riverains, traversant la plaine de Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes et comprenant un pont enjambant l'île de la Dérivation (île habitée).
- Projet d'Avenue du Paris (BIP) : projet de 2X2 voies de 11 km dans le Val d'Oise visant à connecter l'A1 et l'A15, détruisant des dizaines d'hectares d'espaces naturels et agricoles et traversant des zones urbanisées, avec à proximité de nombreux établissements scolaires.
- Projet d'échangeur Pleyel : aménagement à Saint-Denis de deux nouvelles bretelles à Pleyel (A86) en remplacement de deux bretelles à Porte de Paris (A1). Le groupe scolaire Pleyel - Anatole France serait pris en étau au centre d'un triangle formé par trois axes routiers connectés aux 5 bretelles de cet échangeur.

POURQUOI UN MORATOIRE SUR LES PROJETS ROUTIERS ?

- **Les nouvelles routes ne fluidifient pas le trafic mais au contraire l'accroissent en créant un trafic induit qui congestionne ces nouveaux axes routiers, un phénomène reconnu par l'ADEME, le CEREMA et l'Autorité environnementale.** Cet effet rebond (effet d'aspirateur à voitures) est scientifiquement démontré⁴, et reconnu par des organismes officiels comme le CEREMA⁵ (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Dans un rapport⁶, le CEREMA (anciennement Setra) indique que le trafic induit résulte du fait que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin, voire à plus long terme pour localiser leur emploi ou leur logement à une distance plus importante.

Ce trafic induit vient ainsi rapidement engorger les nouveaux axes routiers⁷ comme le souligne l'ADEME : "la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic"⁸ et "les études de cas étudiées ont montré que les avantages d'une réduction de congestion de trafic et du temps de trajet n'ont pas été observés, car la nouvelle capacité du réseau routier est rattrapée par la croissance du trafic induit"⁹. C'est ce que l'on nomme "le Paradoxe de Braess". D'ailleurs, l'Autorité environnementale recommande de tenir compte de ce phénomène¹⁰.

Une étude d'un organisme de transport américain précise que "les déplacements induits contribuent à créer des systèmes de transport plus dépendants de l'automobile. [...] L'augmentation de la capacité génère du trafic, ce qui entraîne une nouvelle congestion avec des volumes de trafic plus élevés et des modèles de transport et d'utilisation des sols davantage axés sur l'automobile. Ce cycle se poursuit jusqu'à ce que les coûts d'expansion de la capacité routière deviennent inacceptables."¹¹

- **En accroissant le trafic, de nouvelles routes augmenteraient la pollution atmosphérique, notamment à proximité des habitations et des écoles** (oxydes d'azote, particules fines...) ¹². Dans son plan "Qualité de l'air", la région IDF déclare que "la qualité de l'air figure parmi les premières préoccupations environnementales des Franciliens. Préoccupation légitime puisque les effets sur la santé sont avérés et reconnus dans les plus hautes instances sanitaires internationales. Le nouvel exécutif souhaite replacer les questions de santé environnementale en tête de ses priorités, et l'intégrer dans l'ensemble de ses politiques"¹³.

Or selon l'ADEME¹⁴ "le lien entre l'importance du trafic routier et la mauvaise qualité de notre air est aujourd'hui clairement établi" ; "80 % de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils) provient du seul transport routier" ; "la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic et, en conséquence, des émissions associées".

Dr Maria Neira, Directrice du Département Environnement, changement climatique et santé de l'OMS déclarait en avril 2022 : « Après avoir survécu à une pandémie, il est inacceptable de continuer à enregistrer sept millions de décès évitables et d'innombrables années en bonne santé perdues évitables du fait de la pollution de l'air. Voilà ce qui ressort de la montagne de

⁴ [Pourquoi supprimer des autoroutes peut réduire les embouteillages](#)

⁵ [Cerema](#)

⁶ [L'induction de trafic - Revue bibliographique](#)

⁷ [La plus large autoroute du monde est déjà bouchée](#)

⁸ [Modifier le trafic routier : une nécessité pour améliorer la qualité de l'air | Particuliers](#)

⁹ [mesures pour modifier le trafic routier en ville et qualité de l'air extérieur](#)

¹⁰ [Note de l'Autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières](#)

¹¹ [Generated Traffic and Induced Travel](#)

¹² [2 à 5 fois plus de particules ultrafines dans l'air à proximité des axes routiers](#) - AirParif - 2022.

¹³ <https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/rapports/RAPCR114-16RAP.pdf>

¹⁴ [Modifier le trafic routier : une nécessité pour améliorer la qualité de l'air | Particuliers](#)

données, de bases factuelles et de solutions disponibles en matière de pollution de l'air. Pourtant, trop d'investissements sont encore consacrés à un environnement pollué plutôt qu'à un air propre et sain »¹⁵.

L'Île-de-France fait partie des cinq régions de France dans lesquelles les seuils de pollution sont dépassés de façon chronique et le Conseil d'Etat vient de condamner le gouvernement à payer 20 millions d'euros d'astreintes pour "non-respect de la Directive européenne sur la qualité de l'air"¹⁶. Rappelons que la pollution de l'air occasionne de 48 000¹⁷ à 100 000¹⁸ décès prématurés par an selon les études. Le coût sanitaire annuel total de la pollution de l'air en France est de 100 milliards d'euros, évalué par la commission d'enquête du Sénat¹⁹. En Ile-de-France, la pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix²⁰. Les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air²¹.

Exemples

Sur l'ensemble de nos projets, plus de 20 000 élèves seraient impactés par une augmentation importante de la pollution de l'air à proximité de leur établissement scolaire.

Projet d'échangeur Pleyel : Avec ce projet, de 8 à 9000 véhicules/jours circuleraient à proximité de la Maison de la Petite Enfance les Sonatines (72 enfants de 3 mois à 3 ans). Entre 12 et 13000 véhicules circuleraient à proximité du groupe scolaire Pleyel - Anatole France (600 enfants 3 à 12 ans). A proximité se trouve aussi le collège Dora Maar (600 élèves). Les seuils définis par l'OMS en ce qui concerne les polluants réglementés que sont le NO₂, les PM_{2,5} et PM₁₀ seront très largement dépassés avec ce trafic routier.

Projet d'Avenue du Parisis : Cette nouvelle voie rapide augmenterait la concentration de NO_x de 2,5%, de PM_{2,5} de 4% et de PM₁₀ de 4,2% dans l'aire d'étude (zone impactée par la modifications de circulation due à l'infrastructure). Le projet impacterait 10 000 élèves dont les écoles sont situées à moins de 500 mètres de l'axe routier, dont 3 000 à moins de 100 mètres.

Projet A104 : cet axe routier affecterait près de 9 000 élèves dont les établissements scolaires sont situés à moins de 500 mètres du tracé. Ce projet augmenterait la concentration des oxydes d'azote (NO_x) de 13%, celle du benzène de 16% et celle des particules fines (PM₁₀) de 12%.

Projet RD190/RD30 (du Pont d'Achères) : Les données du projet indiquent une augmentation par rapport à leur évolution au "fil de l'eau" de 14% pour les NO_x, de 16% pour les PM₁₀ (15,8 Kg/J). Cette pollution impacterait au minimum 2000 enfants. Le projet répertorie 3 écoles maternelles, 2 écoles, 3 collèges, 3 groupes scolaires, 1 lycée, 5 terrains de sport, 1 résidence de personnes âgées impactées.

En outre, il paraît indispensable

- d'interdire la construction d'établissements scolaires en particulier, et de tout site sensible en général, à proximité immédiate d'axes à fort trafic d'au moins 10 000 véhicules/jours (source : Fondation Du Souffle).
- d'interdire la construction ou la déviation d'axes routiers à fort trafic à proximité des établissements scolaires et des autres sites sensibles.
- d'instaurer une surveillance de la qualité de l'air sur les sites sensibles situés actuellement à proximité de très denses axes routiers

¹⁵ [Des milliards de personnes respirent toujours un air pollué : nouvelles données de l'OMS](#)

¹⁶ [Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer deux astreintes de 10 millions d'euros](#)

¹⁷ [Pollution de l'air : origines, situation et impacts](#)

¹⁸ [La pollution de l'air provoquerait près de 100.000 morts prématurées par an en France](#)

¹⁹ [Tome 1 pollution \(15 juillet\) \(senat.fr\)](#)

²⁰ [La pollution de l'air responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France](#)

²¹ [Les enfants, premières victimes de la pollution de l'air](#)

- de limiter la vitesse à 70 km/h sur des portions de voie rapide ou d'autoroute traversant des quartiers urbanisés.
- améliorer l'offre de transport en commun partout en île-de-France et en la rendant plus accessible financièrement.
- Coorganiser l'application des ZFE pilotées par l'Etat en veillant à l'accompagnement des ménages à faibles revenus dans l'acquisition de véhicules récents les moins émetteurs en polluants atmosphériques et en gaz à effet de serre.

Il est important de noter que, si cet argument est souvent avancé par les promoteurs de projets routiers, l'électrification du parc automobile ne pourra à elle seule améliorer la qualité de l'air. Selon l'ADEME, les émissions de particules "hors échappement", provenant de l'abrasion des freins, des pneumatiques et des chaussées correspondraient à plus de la moitié des particules générées par le trafic routier. Toujours selon l'ADEME, "si les véhicules électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, elles émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante. Ainsi, les études récentes ne montrent pas un écart significatif d'émissions totales de particules entre les véhicules électriques à forte autonomie et les véhicules thermiques neufs actuels, qui continuent à émettre des particules de plus en plus fines (PM1 et PM 0.75) à l'échappement"²². De plus, ces particules ultrafines - plus petites donc potentiellement plus toxiques - échappent à toute observation puisqu'elles ne sont pas encore réglementées.

- **Ces projets routiers augmenteraient les nuisances sonores, avec d'importantes conséquences sur la santé des populations impactées.** Selon Bruitparif²³, au sein de la zone dense francilienne, la population est déjà fortement exposée au bruit routier puisque 85% des habitants, soit 8,6 millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS pour éviter les conséquences sanitaires du bruit". Le bruit provoque des effets cardiovasculaires (augmentation du rythme cardiaque et de la tension artérielle, AVC...) et métaboliques (troubles endocriniens et immunitaires, notamment), des effets sur le sommeil, des troubles des apprentissages, des effets indésirables pendant la grossesse ainsi que des effets sur la santé mentale²⁴. D'après Bruitparif³⁰, 6,5 mois de vie en bonne santé sont perdus du fait du bruit routier par individu au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne, et jusqu'à 18 mois pour les territoires les plus exposés. "Le bruit apparaît ainsi comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique". L'ADEME a comptabilisé le coût social du bruit qui inclut les coûts sanitaires, les pertes de productivité et les dépréciations immobilières. Le trafic routier est le premier responsable du coût social du bruit des transports : au total, 80,6 milliards d'euros de coûts sociaux sont générés par ce seul mode de transport²⁵.

Exemples

Projet d'Avenue du Parisis : ce projet traverse le Val d'Oise, déjà fortement impacté par un niveau de bruit aérien qui dépasse les mesures fixées par l'OMS²⁶, et alors que jusqu'à 3 années de vie en bonne santé sont déjà perdues sous les couloirs aériens³⁰. 3 000 élèves dont les établissements scolaires sont situés à moins de 100 mètres du tracé seraient fortement exposés au bruit, gênant leur concentration et donc leur apprentissage.

²² [Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent pas de l'échappement](#)

²³ [IMPACTS SANITAIRES DU BRUIT DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DENSE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE](#)

²⁴ [Les impacts sanitaires du bruit](#)

²⁵ [Coût social du bruit en France - La librairie ADEME](#)

²⁶ https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf

Échangeur Pleyel : le boulevard Anatole France accueillera près de 18000 véhicules/jour. C'est un accroissement du trafic routier sans précédent qui induira une forte augmentation de bruit au cœur de ce quartier et pour les écoles maternelles et primaires longées par ce boulevard, avec un impact sur les capacités d'apprentissage et la santé des enfants.

Projet A104 : le flux de circulation a été estimé à 120 000 véh./jour, par le maître d'ouvrage, lors du débat public de 2006. Ce flux est très nettement supérieur aux différents flux actuels, dans le secteur, ce qui induirait une augmentation très significative du niveau sonore actuel, en pleine zones urbanisées.

- **En accroissant le trafic, de nouvelles routes augmenteraient les émissions de CO₂, en contradiction avec les objectifs nationaux (SNBC) et ceux de la COP Région Ile de France 2020**, qui s'est engagée à répondre aux enjeux de la lutte contre le réchauffement climatique sur tout le territoire francilien, alors que la région et la France ont subi de plein fouet cet été les conséquences du changement climatique : canicules à répétition, sécheresse, feux de forêt... Le transport routier représente 93 % des émissions du secteur des transports, premier émetteur national (31 %) de gaz à effet de serre. La Stratégie Nationale Bas Carbone²⁷ prévoit pour le secteur des transports une réduction de 28 % des émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 2015, et une décarbonation complète en 2050. Elle invite ainsi à favoriser le report vers les modes de transport les moins émetteurs (transports en commun, train, vélo...).

Exemples

Les émissions de GES projetées pour les nouveaux projets routiers ne prennent souvent pas en compte ou sous-estiment les émissions liées au trafic induit. Elles ne comptabilisent pas non plus les émissions provoquées par la construction de l'infrastructure, ni par l'artificialisation des sols et notamment de certains milieux tels que les forêts, les prairies et les zones humides qui constituent d'importants puits de captage naturels. Le bilan carbone des projets routiers est ainsi très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules. La construction et l'entretien des routes, ainsi que la construction de véhicules supplémentaires induits, représentent également des émissions de GES conséquentes.

Projet A104 : il est précisé, dans le dossier du maître d'ouvrage, que les émissions de CO₂ seraient augmentées de 28 %.

Projet RD190/RD30 (Pont d'Achères) : le dossier d'étude d'impact²⁸ montre qu'une évolution au fil de l'eau sans le projet conduirait à une baisse des émissions de CO₂ de 16%, alors qu'avec le projet les émissions augmenteraient de 9%.

Projet d'Avenue du Parisis : le dossier de concertation du projet de 2012 annonce une augmentation des émissions de gaz à effet de serre du projet de 13% dans les zones concernées par une modification des flux de circulation, soit une hausse nette de 3 460 tonnes de CO₂ par an.

Projet d'aménagement du système d'échangeur à Pleyel (A86) et à Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93) : 1,8 tonnes d'émission de CO₂ de plus par jour entre le scénario avec projet et le scénario fil de l'eau, c'est-à-dire de 657 tonnes de CO₂ par an.

²⁷ [Stratégie nationale bas-carbone](#)

²⁸ [15 - Piece G Etude d'impact - Conseil départemental des Yvelines](#)

- **Ces projets entraîneraient l'artificialisation d'espaces naturels, en contradiction avec les objectifs de la COP Région Ile de France 2020²⁹ et de la loi climat et résilience³⁰ qui vise une division par deux du rythme de la consommation d'espaces naturels d'ici 2030 pour atteindre Zéro artificialisation nette en 2050.** D'après une étude³¹, la construction des 32 segments autoroutiers en cours consommeraient déjà près de 17 000 hectares, soit un an du budget alloué par l'objectif ZAN à l'ensemble des projets d'artificialisation en France, sans prendre en compte la construction de nouveaux logements et d'infrastructures de transport collectif. Cette étude démontre ainsi que la construction routière à elle seule rend impossible l'atteinte des objectifs nationaux.

Selon ce même rapport, la surface artificialisée pour les infrastructures de transport pèse 27,8 % du total de la surface totale artificialisée en France. Le réseau routier français représente plus de 1,11 million de km, soit plus de 20 mètres linéaires par habitant, c'est-à-dire plus de 100 m², plus que la surface habitable (30 m² en moyenne). Les réseaux routiers représentent 16% des nouvelles surfaces artificialisées entre 2006 et 2014 (78 000 ha).

Selon l'INSEE³², l'Ile de France est la région la plus artificialisée - près de quatre fois plus qu'au niveau national - or "l'artificialisation des sols exerce une pression forte sur la biodiversité, car elle entraîne la destruction de milieux naturels et la fragmentation du territoire." Zones humides, prairies, forêts, lieux de ponte, de nidification, aires de reproduction, sources d'alimentation, sont parmi les milieux et espaces vitaux pour les espèces animales et végétales qui sont détruits lors de la construction de routes. Les mesures de compensation ne permettent pas de retrouver les états écologiques initiaux ni de compenser réellement les conséquences de l'érosion de la biodiversité. Cette artificialisation a déjà un grave impact en Ile de France car la biodiversité s'y effondre encore plus rapidement que dans d'autres régions³³.

De plus, il est essentiel de préserver les espaces naturels pour de nombreuses autres raisons : îlot de fraîcheur dans un contexte de réchauffement climatique, préservation des trames vertes et bleues et des dernières terres agricoles d'Ile de France (deux tiers des surfaces cultivées ont disparu en Ile de France³⁴).

Exemples

Projet d'Avenue du Parisis : destruction de plus de 40 ha d'espaces naturels riches en biodiversité et de terres agricoles (dont la Ferme Lemoine à Garges et Arnouville qui serait transpercée par l'avenue). Le projet impacterait les nombreuses zones naturelles sur le tracé et, notamment, les zones humides du petit Rosne et de la prairie de la ferme Lemoine qui sont des « réservoirs de biodiversité » tant d'un point de vue faunistique que floristique. Ainsi 4 espèces de plantes rares à très rares y ont été observées. De même, y ont été recensées nombre d'espèces protégées : 4 d'insectes, 46 d'oiseaux, 2 de reptiles, 2 d'amphibiens ainsi que 2 de chiroptères.

Projet RD190/RD30 (Pont d'Achères) : artificialisation de 40 ha, destruction du paysage des berges de Seine pourtant incluses dans les projets promouvant les Yvelines, et forte perturbation du territoire des oiseaux qui nichent sur les îles d'Andrézy et de Carrières Sous Poissy.

Projet A104 : destruction d'environ 60 ha de zones boisées, de trames vertes et de terres agricoles.

²⁹ [192 propositions dans le cadre du Plan de relance pour la reconstruction écologique de l'Île-de-France](#)

³⁰ [Accompagner l'objectif zéro artificialisation nette dans les territoires - ADEME Infos](#)

³¹ [Projet local, impact global : \(in\)compatibilité entre les objectifs de transition écologique et la réalité de terrain](#)

³² L'ONU a adopté 17 objectifs de développement durable (ODD) pour la période 2015-2030. Ces objectifs constituent pour les États une feuille de route commune de la transition vers un développement durable. Un tableau de bord de 98 indicateurs suivis par l'INSEE constituent le cadre national pour le suivi des progrès de la France dans l'atteinte des 17 ODD. [Objectif n°15 : l'Île-de-France, région la plus artificialisée de France métropolitaine](#)

³³ [La biodiversité de l'Ile-de-France en danger | Les Echos](#)

³⁴ [En Ile-de-France, 2/3 des terres agricoles ont déjà disparu](#)

- **Ces projets routiers entraveraient le respect des trames bleues et vertes**

“La trame verte et bleue est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d’échanges pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l’homme, circuler, s’alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. La trame verte et bleue porte l’ambition d’inscrire la préservation de la biodiversité dans les décisions d’aménagement du territoire, contribuant à l’amélioration du cadre de vie et à l’attractivité résidentielle et touristique”³⁵. Les aménagements, notamment l’expansion urbaine et la réalisation de nouvelles voies routières constituent des barrières aux continuités écologiques, nuisant de ce fait à la biodiversité.

Exemples

Projet RD190/RD30 (Pont d’Achères) : il est essentiel de pouvoir relier le massif de l’Hautil à la Seine. Or le corridor écologique de Triel-sur-Seine est menacé par des constructions de logements, la liaison “RD30 / Pont d’Achères /RD190” coupe les deux passages Hautil/Seine du côté de Triel-sur-Seine et du côté d’Andrézy.

Projet d’Avenue du Parisis : les espaces naturels situés sur le tracé constituent une précieuse trame verte dans le Val d’Oise qu’il est essentiel de préserver.

- **La construction de nouvelles routes augmenterait la pollution de l’eau.** Selon l’ADEME³⁶, “les eaux de pluie ou de lavage lessivent les surfaces asphaltées en zones urbaines. Elles entraînent ainsi dans les réseaux d’assainissement de l’eau chargée de microparticules de caoutchouc et d’éléments métalliques, chlorés et soufrés provenant notamment de l’abrasion des freins, des pneumatiques et de la chaussée qui peuvent perturber les traitements utilisés dans les stations d’épuration. Cette pollution est ensuite piégée dans le sol lorsque les boues d’épuration sont utilisées comme fertilisants. En zones non imperméabilisées ou rurales, cette pollution, via les eaux de ruissellement, atteint les sols, les nappes phréatiques et les cours d’eau voire les océans où l’on retrouve des microparticules de pneus. Ainsi, 28 % des microparticules de plastique rejetées par an dans les océans proviendraient des pneus (du caoutchouc synthétique), ce qui en ferait la deuxième source après le lavage des textiles synthétiques. Les effets à long terme sur les écosystèmes sont peu documentés et l’accumulation de cette pollution dans la chaîne alimentaire pose question.” Toujours d’après l’ADEME, les mesures nécessaires à la réduction des émissions de CO2 - réduction du trafic, de la vitesse autorisée, de la taille des voitures etc - permettraient de réduire la pollution de l’eau due au trafic routier.

Exemples

Projet RD190/RD30 (Pont d’Achères) : son tracé sur des terrains non urbanisés, mais bien en zone urbaine, longe la Seine puis remonte sur le plateau de Chanteloup/Carrières. La pollution des particules fines des pneus et freins sera entraînée vers la Seine par lessivage de l’asphalte.

Projet A104 : En zone urbanisée, le lessivage entraînerait les particules fines vers le réseau d’assainissement. Pour sa partie non urbanisée, comme pour le tracé du Pont d’Achères, le lessivage des sols entraînerait les particules fines vers la Seine.

³⁵ [Trame verte et bleue | Ministères Écologie Énergie Territoires](#)

³⁶ [Emission des véhicules routiers. Ademe. 2022.](#)

- **Ces projets routiers engendreraient des dépenses publiques très élevées, alors que la crise énergétique va fortement entamer les budgets, et que des investissements massifs sont nécessaires pour réaliser la transition écologique.** Les projets routiers entraînent d'importantes dépenses d'argent public. Le coût total de 55 projets routiers en France s'élève à 18 milliards d'euros, dont 12 milliards de fonds publics³⁷. En 2020, l'État et les collectivités locales ont dépensé 13,5 milliards pour l'entretien des routes³⁸. Le CEREMA indique par ailleurs que les coûts réels d'un projet routier sont sous-estimés de 20 % en moyenne par rapport aux coûts prévus au moment de la DUP³⁹. Cette sous-évaluation s'explique principalement par des dossiers d'enquête publique et des études ne prenant pas assez en compte les impacts environnementaux nécessitant des compensations, une sous-estimation du trafic de poids lourds et des dégradations associées, de l'inflation et des redimensionnements d'ouvrages par rapport au prévisionnel des projets. Ces différentiels importants sont selon nous à prendre en compte avec d'autant plus d'attention dans le contexte général d'augmentation du coût de l'énergie et des matières premières que nous connaissons actuellement. Dans un contexte de réduction de la capacité d'investissement et de dépenses de fonctionnement des collectivités locales liées à la crise énergétique, et alors que les investissements réalisés pour la décarbonation des transports devraient être des priorités, ces dépenses apparaissent peu cohérentes avec l'intérêt général et une action publique responsable.

Exemples

Au total, entre 4 milliards et 5 milliards d'argent public seraient dépensés pour réaliser l'ensemble de ces projets.

Projet A104 : le coût fut estimé à 3,2 milliards d'euros, en 2006, pour les 22 km du projet. Coût à évaluer à plus de 4 milliards d'euros, en 2022, ce qui en fait l'autoroute la plus chère de France, au kilomètre.

Projet de l'Avenue du Parisis : le coût total a été estimé de façon conservatrice à 500 M€ en 2012, et serait sans doute plus proche du milliard aujourd'hui pour 11 km de 2X2 voies. La portion Est de Groslay à Bonneuil en France était estimée à 150 M€ en 2015.

Projet RD190/RD30 (Pont d'Achères) : le coût estimé par le département des Yvelines est de 120M€ pour 6 km de 2x2 voies, dont un pont d'une portée de 600 mètres.

Échangeur Pleyel : le coût de l'aménagement du système d'échangeurs à Pleyel (A8) et à Porte de Paris (A1) à Saint-Denis coûterait 95 millions d'euros financé par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO). La participation de l'Etat est de 75% contre 25% pour la Région d'Île-de-France.

AMÉLIORER LES AXES ROUTIERS EXISTANTS

Au lieu de créer de nouvelles routes, il est prioritaire de rénover et d'améliorer le réseau existant. 98% du réseau routier français est géré par les communes et les départements. Or les investissements à réaliser pour l'entretien et la sécurisation de l'existant sont considérables. En 2018, la Ministre des transports Elisabeth Borne évoquait les résultats alarmants d'un audit qui révélait que **50% des surfaces de chaussée sont à rénover, et un pont sur dix sont en mauvais état** dans notre pays⁴⁰. Sur l'ensemble du réseau français, 50 % des routes n'ont pas de marquage au sol, et 40 % des panneaux ne sont plus conformes.

³⁷ [Routes, autoroutes : un gâchis à 18 milliards d'euros](#)

³⁸ [Faits et Chiffres 2021 - Union Routière de France](#)

³⁹ [Synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants](#)

⁴⁰ [Un « plan de sauvegarde » pour les routes nationales | Les Echos](#)

Dans un rapport de mars 2022⁴¹, la cour des comptes alerte sur le piètre entretien du réseau et détaille les axes d'amélioration. Selon elle, "les risques de dégradation sont devenus importants du fait, par le passé, d'un effort financier insuffisant (...) Les travaux prospectifs commandés pour le réseau national montrent pourtant que cet effort ne pourrait au mieux que ralentir un processus de dégradation déjà amorcé. L'absence ou les limites d'une telle réflexion, dans le cas des routes départementales, constituent un manque auquel les collectivités concernées doivent remédier prioritairement".

Exemples

Projet A104 : le collectif COPRA184 réclame, depuis plusieurs années, des "Travaux d'amélioration", le long de certains axes, en particulier le long de la RN184, car cet axe routier, très accidentogène, n'a bénéficié d'aucune amélioration, jusqu'à présent (passages en souterrain, passage en dénivelés de certains carrefours, protections pour les riverains...). Le COPRA184 a participé, dans ce cadre, à des réunions avec des élus et des associations locales du Val d'Oise. De plus, il vient d'écrire au Préfet de Région et à la Présidente de la Région IDF afin que ces "Travaux d'amélioration" soient inscrits dans la "Liste des travaux prioritaires" qui sera établie, dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. Cela est d'autant plus urgent que ces améliorations ont déjà été intégrées, par plusieurs collectivités locales, à leurs projets urbains.

Projet d'échangeur Pleyel : il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles liaisons entre les autoroutes mais plutôt d'améliorer les échangeurs existants en protégeant les riverains par des murs anti-bruit.

Projet RD190/RD30 (Pont d'Achères) : ce projet est mis en place pour permettre un trafic routier entre l'A15 et l'A13 et dévier le trafic routier traversant Poissy. Sequana et Non au Pont d'Achères ont proposé d'autres solutions, comme améliorer la RN184 et relier cette route à l'A14, elle-même déjà reliée à l'A13. Le lien entre l'A13 et l'A15 serait ainsi mis en place à moindre coût.

DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISE

La France s'est engagée à développer les transports de marchandises alternatifs à la route. La loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite « Grenelle I » précise les engagements pris en faveur du transport de marchandises non routier et non aérien. Face aux défis environnementaux et d'engagements internationaux de la France, il est nécessaire pour l'Ile de France de développer l'offre de transport fluvial et ferroviaire.

- Développement du transport de marchandise fluvial

Les investissements actuels sont essentiellement dirigés vers la route et de grands ports fluviaux. Les grands ports comme celui de PSMO ne participent pas à réduire le trafic en Ile de France, car un port de cet ampleur a besoin d'utiliser le réseau routier pour une desserte d'un très grand périmètre. **Un maillage de petits ports fluviaux doit être mis en place afin de réduire au maximum l'utilisation du réseau routier.** Paris intra-muros en possède un certain nombre, et permet de livrer sur le "dernier kilomètre". Il faut reproduire ce système le long de la Seine, de l'Oise et de la Marne.

⁴¹ <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/lentretien-des-routes-nationales-et-departementales>

- Développement du transport de marchandise ferroviaire

La part modale en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradée, passant de 30 % en 1984 et à 9% en 2018⁴². Le déclin du mode ferroviaire a profité au transport routier qui a plus que doublé, passant de 126 milliards de tonnes.km en 1984 à 308 milliards en 2018. Dans le même temps, les tonnes.km ferroviaires ont chuté de 58 milliards à 33 milliards. **Construire de nouvelles infrastructures routières favoriserait la poursuite de la croissance du transport routier, à l'encontre de la stratégie nationale visant à reporter le fret sur le ferroviaire et le fluvial.** En septembre 2021 l'Etat lançait sa stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire⁴³ afin de doubler l'offre modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

AUGMENTER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN DE QUALITÉ ET LES MOBILITÉS ACTIVES SUR LES AXES EXISTANTS

Développer l'offre de transports en commun et les mobilités actives est nécessaire pour

- Atteindre les objectifs nationaux et régionaux en termes de qualité de l'air, protégeant ainsi la santé des franciliens ;
- Atteindre les objectifs nationaux et régionaux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Protéger les plus précaires, mis en difficulté par une dépendance à la voiture dans un contexte de prix de l'énergie durablement à la hausse.
- Anticiper le développement des ZFE, qui limitera la circulation des véhicules les plus polluants, dans la mesure où l'achat de véhicules électriques ne sera pas accessible à tous.

Dans son dernier rapport, le GIEC appelle à une "réaffectation de l'espace urbain" au profit de la "mobilité active". Il recommande aux gouvernements de soutenir les transports « non motorisés » tels que la marche et le vélo, mais également les transports publics.

- **Développer une offre de transport en commun de qualité**

Après une situation dégradée en 2022, il est nécessaire de revenir rapidement à l'offre de transport en commun pré-Covid, et cela sans augmentation de tarif du pass navigo, qui éloignerait les franciliens les plus précaires de ce mode de transport⁴⁴.

Le Grand-Paris Express et la liaison Eole devraient contribuer à éviter l'usage de la voiture entre Paris et la banlieue et entre banlieues. Il faut néanmoins éviter que cela encourage l'étalement urbain et augmente les distances domicile-travail. La construction de gares sur des espaces naturels ou les terres agricoles est à proscrire.

Il convient aussi de développer les liaisons locales pour permettre aux Franciliens de ne plus utiliser la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. Les transports en commun doivent être étudiés par bassin de vie, et les transports à la demande doivent être développés. Cela doit s'accompagner d'un renouvellement de la flotte de bus en faveur de véhicules décarbonés.

En parallèle à ce développement de l'offre, il convient d'inciter la population à utiliser les transports en commun. Des campagnes de communication, mais aussi une baisse du coût de ces transports doivent y contribuer.

⁴²[Le marché français du transport ferroviaire de marchandises](#)

⁴³[Fret ferroviaire | Ministères Écologie Énergie Territoires](#)

⁴⁴[Transports en Ile-de-France: un budget 2022 sous le signe de l'austérité](#)

Exemples

Le Tram-train T11, un transport en rocade qui traverse le Val d'Oise : au lieu d'investir dans l'Avenue du Parisis, la région devrait financer l'achèvement du tram-train T11. A partir d'Epinay-sur-Seine, un tronçon de 11 km est aménagé jusqu'au Bourget depuis juillet 2017. La ligne simplifie la vie de 33 000 voyageurs, avec un trajet de 15 mn sans passer par la capitale. Elle répond aux besoins grandissants des populations de bénéficier d'une solution de desserte rapide et fine en petite couronne. Il faudrait rapidement finaliser cette ligne jusqu'à Cergy à l'Ouest et Noisy le Sec à l'Est. Le T11 utilise les voies existantes de l'ancienne ligne ferroviaire de Grande ceinture qu'il suffit d'aménager, elle est programmée depuis une trentaine d'années.

Un réseau de bus renforcé entre les communes traversées par le projet d'Avenue du Parisis : à la place d'un projet routier, un renforcement du réseau de bus local permettrait de faciliter les trajets entre les communes traversées par le projet d'avenue du Parisis et serait beaucoup moins onéreux.

Le Tram 13 Express, alternative au projet A104 : le cheminement du Tram 13 est similaire à celui du projet A104, avec une direction à peu près nord-sud. En juillet 2022, une portion supplémentaire du trajet du Tram 13 Express a été inaugurée et il circule, actuellement, entre Saint-Cyr-L'Ecole et Saint-Germain-en-Laye. Il est urgent que les travaux se poursuivent vers le nord, entre Saint-Germain-en-Laye et Cergy (à travers Poissy et Achères) et vers le sud, jusqu'à Versailles et Saint-Quentin.

Un tramway entre Porte de Paris et porte de Saint-Ouen : il serait nécessaire d'ouvrir une ligne de tramway qui connecte Porte de Paris (Saint-Denis) au T3b à Porte de Saint-Ouen en passant par le quartier Pleyel et la mairie de Saint-Ouen sur Seine. Cette nouvelle offre de transport en commun avec la ligne 14 qui arrivera à Pleyel, désengorgera la ligne de métro 13 et permettra de desservir des lieux d'habitation de la ville de Saint-Denis et de Saint-Ouen sur Seine qui ne le sont pas encore.

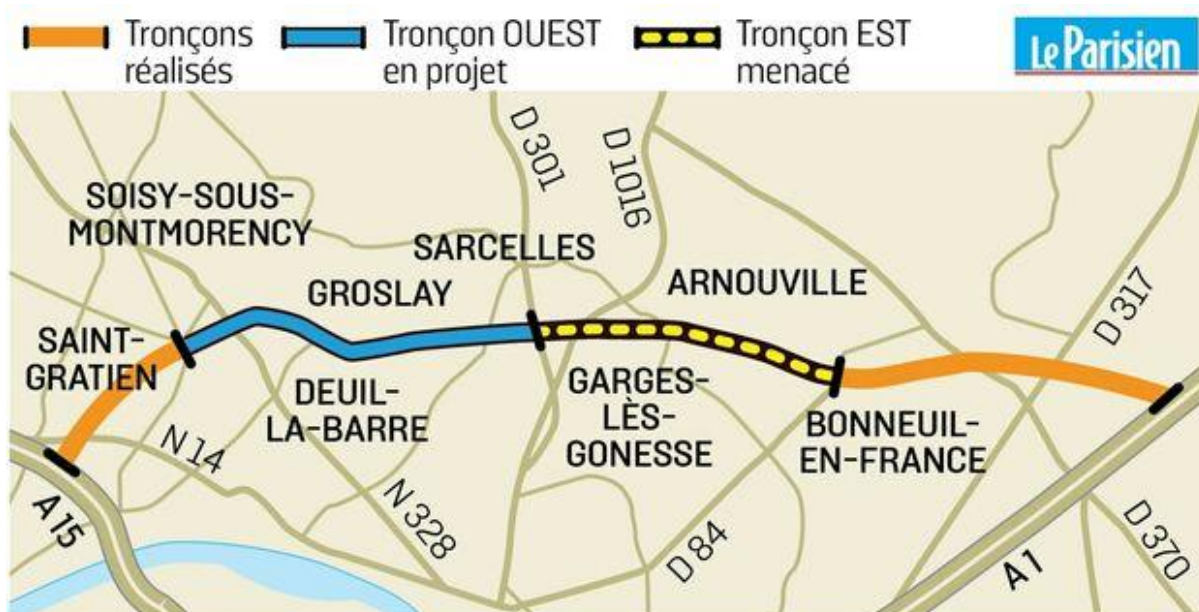
- **Développer les mobilités actives sur les axes existants**

Considéré désormais comme un mode de déplacement à part entière (au-delà de son aspect ludique ou sportif), le vélo (traditionnel ou à assistance électrique) fait partie des solutions pour se déplacer sans polluer et pour désengorger les voies de circulation, tout en apportant des bénéfices pour la santé. En plus des RER-Vélo, des plans vélo locaux doivent favoriser l'usage quotidien du vélo grâce aux mesures suivantes :

- Aménagement d'un réseau cyclable pérenne et sécurisé (pistes séparées de la chaussée, chanfreins et séparateurs visibles) avec continuité cyclable inter-communes,
- Apaisement de la circulation (zones 30 km/h, transformation des double sens voiture en sens unique, transformation des sens uniques en double sens cycliste, zones partagées à 20km/h, zones piétonnes) pour favoriser le partage des rues entre les automobiles et les modes actifs lorsque l'aménagement de pistes sécurisées n'est pas réalisable
- Accroissement des possibilités de stationnement des vélos à la fois en accès libre et en accès sécurisé, (devant les lieux de vie: bâtiments administratifs, commerces, centre villes...)
- Jalonnement des parcours avec une signalétique spécifique vélo
- Création/accompagnement d'initiatives citoyennes d'ateliers de réparation coopératifs ou privés
- Installation de garages à vélo sécurisés proches des quais de gare

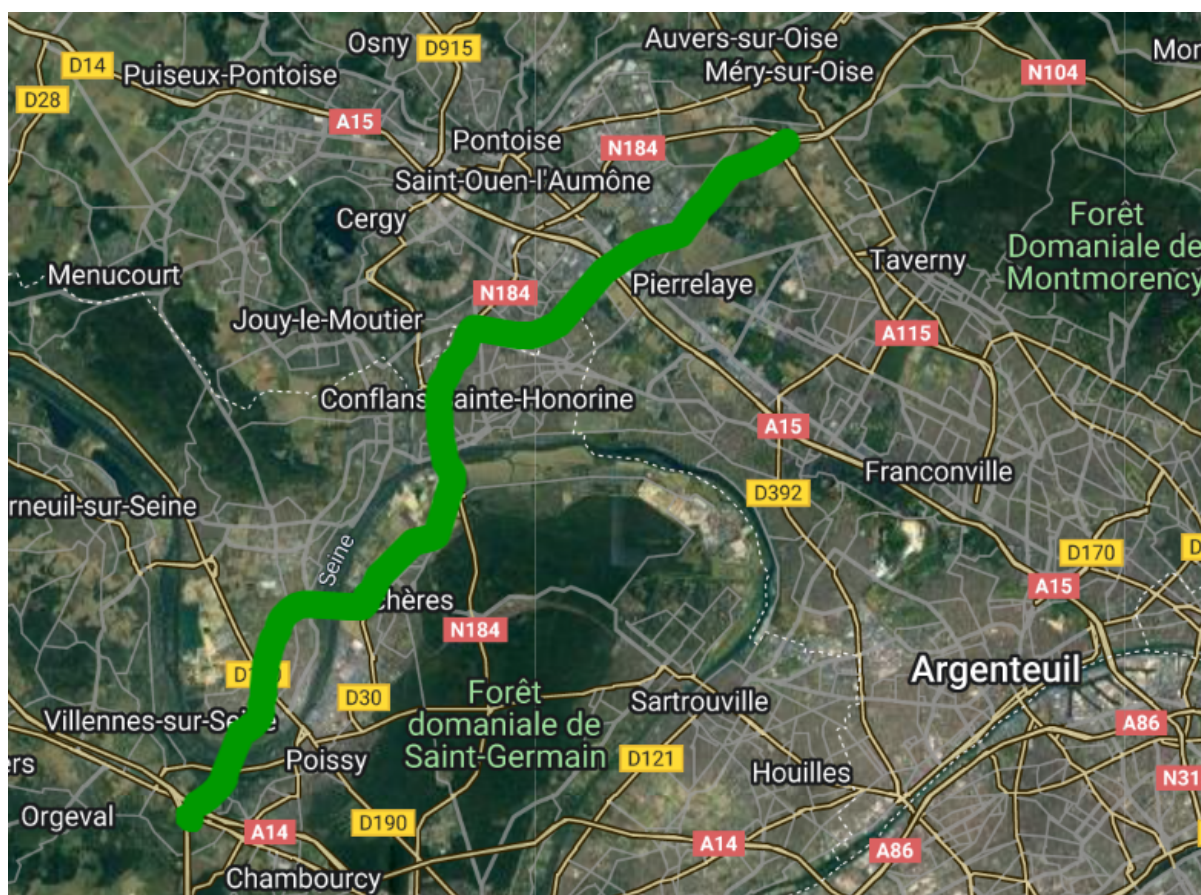
ANNEXE - Tracés des projets routiers en Ile de France

Tracé du projet de l'Avenue du Parisis

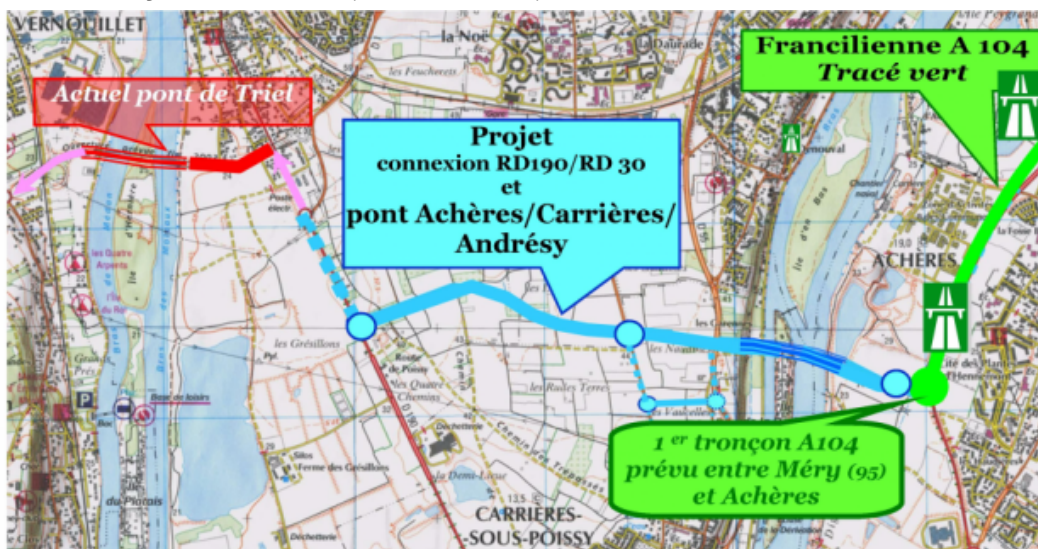


LP/INFOGRAPHIE.

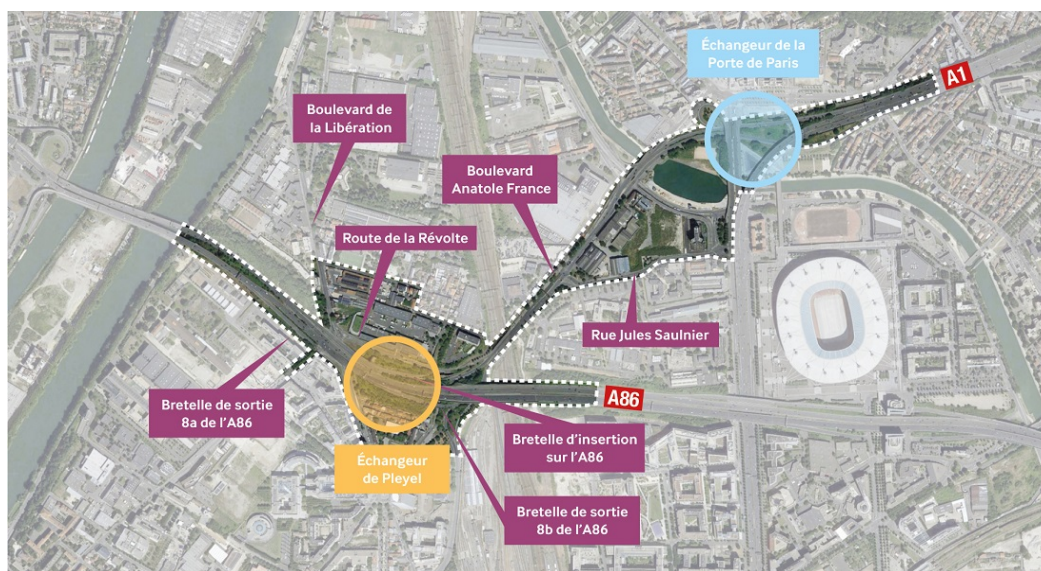
Tracé du projet d'A104



Tracé du Projet RD190/RD30 (Pont d'Achères)



Tracé du projet de l'échangeur Pleyel



Situation du groupe scolaire Pleyel - Anatole France une fois l'échangeur autoroutier de l'A86 de la DIRIF réalisé