

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



> La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines

> FAVORISER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, AMÉLIORER LE CADRE DE VIE -----

Le tracé rouge au service du développement de nos territoires

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines assure des missions de service public envers les 65 000 entreprises ressortissantes de ces deux départements. Elle assure un rôle de représentation, conseil, information des entreprises, et contribue à aménager ce territoire. Elle intervient à ce titre dans le présent débat public, afin de promouvoir la réalisation d'un ouvrage au service du plus grand nombre.

La région Île-de-France connaît un problème général de désindustrialisation. Il en résulte un tissu d'activité de plus en plus dominé par des entreprises de services, qui s'implantent essentiellement en petite couronne et dans Paris intra-muros. Cette mutation du tissu économique de l'industrie vers le tertiaire est génératrice d'une nouvelle concentration alors même que la Région affiche depuis 1965 une volonté de développement de pôles d'équilibre en grande couronne.

Une des raisons majeures de cet échec provient de la politique des transports qui s'est limitée à accompagner les évolutions du trafic (on attend la réalisation des pôles stratégiques avant d'investir en matière de transports).

Dans l'ouest de l'Île-de-France, la création de deux pôles (Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines) n'a pas été accompagnée des infrastructures de transport indispensables. La croissance rapide de ces pôles tant en termes de population que d'emplois, a développé de façon considérable le trafic, engendrant la situation actuelle, très difficile pour la population et les entreprises de la zone considérée.

C'est pourquoi le prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, doit être réalisé dans les plus brefs délais, conformément aux orientations stratégiques fixées depuis plusieurs dizaines d'années dans les schémas directeurs régionaux.

> CONTACT -----

Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines

23, avenue de Paris 78000 Versailles

Tél. : 01 30 84 78 78 • Fax : 01 30 84 73 87

www.versailles.cci.fr • eveiga@versailles.cci.fr

> Une autoroute demandée par tous

> **73% des habitants** de la zone d'étude sont favorables au prolongement de la Francilienne (sondage BVA réalisé en avril 2006).

> **Interrogées sur la réalisation du projet**, seules 5,5% des personnes estiment que celui-ci ne se réalisera jamais (sondage BVA réalisé en avril 2006).

> **Selon un autre sondage BVA**, commandé par les ARDIES en 2001, auprès des usagers de la RN184, 78,1% des sondés considéraient qu'une liaison routière rapide entre l'A15 et l'A13 était nécessaire.

> Une situation inacceptable, l'urgence de prendre une décision

Des encombrements à répétition

60% de la population de la zone d'étude de la Francilienne estime que la circulation est globalement trop chargée. 49% évoquent des points noirs particulièrement difficiles à traverser (extrait du sondage BVA d'avril 2006). L'utilisation de la RN184 est aujourd'hui particulièrement difficile. Trafic surchargé, voirie inadaptée et dangereuse, provoquent des encombrements à répétition, aggravés dès que survient le moindre incident de circulation. Ces problèmes se reportent également sur les routes secondaires.

Des nuisances pour les habitants

Le trafic actuel sur la RN184 passe actuellement dans des zones habitées, où la qualité de vie est gravement menacée. Le dossier du maître d'ouvrage fait

état d'un trafic de l'ordre de 43 000 à 73 000 véhicules/jour à quelques mètres seulement d'habitations, générant pollution atmosphérique, sonore et insécurité forte: la RN 184 a connu entre 1999 et 2003, 22 accidents mortels et 50 graves. Elle est l'une des voiries les plus dangereuses de la région Ile-de-France.

Les problèmes posés aux entreprises

L'absence de liaison autoroutière représente un handicap qui nuit à la croissance des entreprises. Les trajets entre zones d'activité sont en permanence encombrés. Les approvisionnements, les livraisons sont retardés, les transports pour les salariés sont laborieux. Conditions de travail pénalisantes pour les entreprises, mauvaise image vis-à-vis des investisseurs, lourdes pertes de productivité, les maux sont importants.

Une baisse des emplois dans les grands pôles de la zone d'étude

Selon le maître d'ouvrage, la croissance des emplois a été moins forte dans le secteur d'étude que sur l'ensemble de la grande couronne entre 1999 et 2003. A ce titre, les secteurs de Mantes, Poissy et Cergy Pontoise ont été plus ou moins affectés sur cette période. Entre 1999 et 2003, la croissance du nombre d'emplois de la zone d'étude a été seulement de + 0,66% contre + 1,51% en grande couronne. Dans ce cadre, les pôles de Poissy et de Mantes ont connu une baisse de leurs emplois entre 1990 et 2003.

Le pôle de Cergy-Pontoise a connu une progression du nombre de ces emplois entre 1990 et 1999. Il en perd depuis cette date (voir page 30 du dossier du maître d'ouvrage).

> Un potentiel territorial à développer par une desserte performante

Un tissu industriel riche, levier en matière de création d'emplois et de richesses.

Il est vital de faciliter la desserte de ce territoire à l'ouest de l'Ile-de-France en raison du fonctionnement en flux tendus d'un tissu industriel dynamique qui représente 26% des emplois du secteur marchand contre seulement 16% à l'échelon régional.

La liaison nécessaire de pôles régionaux - bassins de vie

Il est nécessaire de relier entre eux les pôles de développement franci-

liens. Il s'agit ici de Cergy-Pontoise, Poissy, et, plus largement le Val d'Oise avec les Yvelines. La région doit se doter d'une infrastructure routière à la hauteur du développement nécessaire de ces pôles.

Toutes les études et les sondages le montrent : la très grande majorité des chefs d'entreprises placent en tête de leurs critères d'implantation, la proximité d'une liaison routière rapide.

La séparation trafics interne-trafics d'échange-trafics de transit

Aujourd'hui tous les types de trafic se mélangent et saturent une voirie

non adaptée, la RN184. Ainsi l'autoroute remplit trois fonctions : de déviation des trafics locaux, de liaison entre les départements des Yvelines et du Val-d'Oise et enfin d'infrastructure régionale.

La liaison entre les zones d'activités

25 zones d'activités ont été référencées le long du tracé rouge du projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

1 739 entreprises y sont implantées représentant 36 870 emplois.



Zones d'activités

que, améliorer le cadre de vie

> Nos arguments concernant le meilleur tracé : le tracé rouge

Le tracé rouge : c'est celui qui répond le mieux aux objectifs de la Francilienne

Il facilite les échanges, et s'inscrit dans un développement durable du territoire, à différents niveaux :

Economique

➤ Le tracé rouge permet de raccorder le plus rapidement les pôles économiques du nord et de l'ouest francilien entre eux. (voir carte ci-dessous).

Les principaux parcs d'activités situés le long du tracé rouge

➤ Il offre les meilleures performances en termes de gain de temps et d'accessibilité aux pôles de développement (voir page 52 du dossier du maître d'ouvrage).

➤ 1 282 entreprises ont déjà signé la pétition en faveur du tracé rouge représentant plus de 20 000 salariés.

➤ Son coût est réduit : 1,5 milliard d'euros. C'est le moins cher après le noir.

Environnemental

➤ Il permet de ne pas élargir l'empreinte écologique de l'homme sur ces territoires : préserver les forêts et le parc naturel régional du Vexin de toute infrastructure supplémentaire.

➤ Il est le projet qui assure le meilleur délestage du réseau local de la zone d'étude pour soulager les riverains notamment de la RN184.

➤ Un grand nombre de garanties, protections environnementales (tranchées couvertes, viaduc couvert, tunnels...) a été ajouté au projet depuis 1992. Le coût total de l'infrastructure en 1997 était de 815 millions d'euros. Aujourd'hui, il est de 1,5 milliard d'euros.

Social

➤ Le tracé rouge améliore significativement les conditions de circulation pour tous les habitants, améliore la sécurité routière, raccorde à un réseau d'envergure régionale les populations locales...

➤ Les emprises sont inscrites depuis plus de 30 ans et les riverains étaient informés. Dans l'hypothèse d'un autre tracé, comment faire accepter aux riverains et élus locaux des servitudes non prévues à l'origine ? Il en va ainsi de l'équité de l'Etat vis-à-vis de ses citoyens.

➤ Il offre un potentiel réel de désenclavement, de la boucle de Chanteloup et de ses populations les plus fragilisées.

Trafic

➤ C'est le tracé qui assure le plus grand délestage des voiries secondaires qui, ainsi libérées, pourront accueillir des transports en commun plus performants.

➤ Le tracé rouge est le scénario dans lequel l'infrastructure accueille les volumes les plus importants de trafic de poids lourds, soulageant d'autant les voiries locales (RN184 et RD30).



> Créer une complémentarité routes-transport collectifs

Un programme d'amélioration et d'interconnexion très volontariste des transports alternatifs à la route est indispensable. La CCIV est très favorable au projet de canal Seine-Nord Europe et au développement de la plate-forme multimodale d'Achères, afin d'exploiter la voie navigable dans ce territoire structuré par la Seine. Mais ces actions ne seront pas suffisantes. Lorsque les milliers de conteneurs seront acheminés à Achères, il faudra bien transporter les marchandises dans les entreprises et les commerces !

Aussi, plutôt que d'opposer la voiture aux transports collectifs, et, pour le fret, la route au ferroviaire et à la voie fluviale, il est préférable de développer leurs complémentarités.

> Une étude IGN sur les retombées économiques des différents tracés à l'horizon 2020

Une étude de l'IGN (Institut géographique national) de juin 2006, réalisée selon l'instruction cadre ministérielle du ministère de l'Équipement et des Transports du 25 mars 2004, témoigne du puissant effet de la Francilienne en termes de création de richesse et d'augmentation de la qualité de vie des résidents. Ses résultats indiquent que

le tracé rouge est celui qui induit l'augmentation des performances économiques la plus élevée, avec une zone de retombées fortes allant de Poissy jusqu'à l'Isle-Adam au nord, Ermont à l'est. Les augmentations maximales concernent la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et la boucle de la Seine (Triel-sur-Seine-Chanteloup-les-Vignes-Andrézy-Carrières-

sous-Poissy). Le tracé historique est, au vu de cette étude, celui qui présente le plus d'avantages économiques et qui offre les meilleures conditions d'amélioration du bien-être des habitants tout en offrant des conditions d'insertion remarquables. Le tracé vert présente quant à lui une performance proche mais inférieure de 11%.

Ainsi, à l'horizon 2020, et calculé en euros 2000, le total des avantages annuels du tracé rouge est estimé à 440,9 millions d'euros. Ces avantages rapportés au coût de l'ouvrage permettent d'évaluer un temps de retour sur investissement de 3 ans. (voir tableau ci-dessous)
Référence : étude IGN 2006, contribution Débat Public Francilienne.

	Tracé rouge (historique)	Tracé vert (variante du tracé historique par Achères)	Tracé bleu (avec passage par la forêt de Saint-Germain)	Tracé noir (aménagement de la RN184)	Tracé violet (par le Vexin)
Total des avantages annuels	452,7 millions €/an	402,5 millions €/an	311,8 millions €/an	279,4 millions €/an	188,2 millions €/an
Coût estimé de l'ouvrage	1,5/1,127 = 1,331 milliard €	1,5/1,127 = 1,331 milliard €	2,1/1,127 = 1,863 milliard €	1,1/1,127 = 0,976 milliard €	2,1/1,127 = 1,863 milliard €
Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	34%	30,2%	16,7%	28,6%	10,1%
Temps de retour	2,9 ans	3,3 ans	6 ans	3,5 ans	9,9 ans

> Conclusion

Une autoroute urbaine dotée de tous les moyens de protection ad hoc (visuels, phoniques, atmosphériques), desservant les agglomérations riveraines par des échangeurs bien positionnés bénéficie aux entreprises mais également à la population locale. Les intérêts convergent.

> Bilan par tronçon

Le tronçon N1 : indispensable, il fait consensus

C'est le meilleur tracé économique pour desservir les ZAE de Cergy-Pontoise tout en délestant la RN184. Ce tracé présente également de fait l'avantage de devenir la rocade de l'agglomération.

Le tronçon C1

C1 : ce tracé a fait l'objet d'améliorations très sensibles en termes d'environnement. Les riverains sont pour beaucoup dans cette évolution positive. Néanmoins, il fait l'objet du principal blocage sans contre-arguments clairement énoncés. Le maître d'ouvrage pourrait

peut-être ici envisager une solution technique qui permettrait aux riverains de s'approprier les espaces ouverts en modifiant la solution du remblai couvert.

Alternative C2-C3 : En terme économique, notre étude d'impact démontre que ce tronçon présente des performances quasi-équivalentes au C1.

Le tronçon S1

Ce tracé nous semble ici encore apporter le meilleur résultat en termes d'impact économique d'une part et de délestage du centre de Poissy d'autre part.

> Un consensus

La Francilienne ne doit pas s'arrêter à Orgeval, il faut achever le bouclage !

La plupart des participants aux débats publics s'accordent sur un point :

le prolongement de l'A104 ne doit pas se terminer sur l'A13. Il doit se prolonger pour constituer un véritable bouclage de cette Francilienne, rocade régionale dédiée au mieux-vivre de 11 millions de Franciliens.