

# Francilienne

*Les cahiers d'acteurs* DU DÉBAT PUBLIC



## > Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Paris - Ile-de-France

> PRÉPARONS L'AVENIR DE NOTRE TERRITOIRE ET DE SES HABITANTS -----

### **Le bouclage de la Francilienne (A104), un projet stratégique pour la région Ile-de-France et ses habitants**

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) Paris-Ile-de-France s'exprime au nom des **Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'ensemble de la région Ile-de-France** : la CCI de l'Essonne, la CCI de Paris, la CCI de Seine-et-Marne et la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines. A travers elles, ce sont ainsi 450 000 entreprises franciliennes et leurs salariés qui sont représentés auprès des pouvoirs publics régionaux.

La région Ile-de-France, forte de ses 11 millions d'habitants et de plus de 5 millions d'emplois, bénéficie d'un rayonnement qui la place parmi les **métropoles de rang mondial**. Mais elle doit aussi faire face à une **concurrence européenne et internationale** de plus en plus vive.

Pour pouvoir garder sa position de région capitale attractive, dont les retombées économiques profitent à l'ensemble des territoires franciliens et de leurs habitants, il est essentiel qu'elle soit dotée d'un **réseau d'infrastructures de transports performant**.

Or le nord-ouest de la région souffre depuis plusieurs décennies d'un **réseau routier insuffisant au regard des besoins de déplacements**, d'où la congestion actuelle et ses conséquences en termes de perte de temps et de pollution. Il manque notamment une rocade autoroutière complète qui permettrait :

> de mieux relier entre eux les principaux pôles économiques régionaux ;  
> **d'assurer des déplacements** de banlieue à banlieue, d'Est en Ouest et du Nord au Sud, dans des conditions acceptables en durée et en régularité.

Le prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval a pour objectif principal de pallier ces dysfonctionnements.

**La CRCI est mobilisée aux côtés de la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines**, en concertation avec l'ensemble des CCI franciliennes qui se sont prononcées à plusieurs reprises **en faveur de la réalisation de ce projet**. Conscientes également des forts enjeux sociaux et environnementaux en présence, les CCI souhaitent **une insertion exemplaire de cet ouvrage dans son environnement**. ■

> CONTACT -----

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) Paris - Ile-de-France

7, rue Beaujon 75008 Paris

Tél. : 01 55 37 67 67 • Fax : 01 55 37 67 68

www.paris-iledefrance.cci.fr • plement@paris-iledefrance.cci.fr • Président : Pierre Simon

# Préparons l'avenir de notre

## > 1. Préserver l'attractivité internationale de la région Ile-de-France sur le plan économique

Le retard d'investissement constaté dans le Val d'Oise et les Yvelines dans le domaine des infrastructures et des transports collectifs est conforme au constat selon lequel le niveau actuel des investissements de transport à l'échelle de la région devrait être au moins doublé pour devenir comparable à celui d'autres métropoles européennes.

### • Les conditions de transport, facteur-clé du potentiel économique territorial

Les entreprises de la région Ile-de-France sont directement concernées par le projet de prolongement de la Francilienne. En effet, la qualité de la mobilité – des salariés, des accès aux clients et aux fournisseurs, des livraisons de marchandises – joue un rôle essentiel dans leur développement, et plus généralement dans l'ensemble de l'activité économique régionale.

### Les transports en tête des préoccupations des entreprises

> La qualité des infrastructures de transport et de logistique est le 1<sup>er</sup> critère de sélection pris en compte par les dirigeants internationaux dans les choix d'implantation de leurs activités en Europe

Source : Baromètre Ernst & Young de l'Attractivité européenne - 2006.

> Les transports, et notamment la fluidité des déplacements urbains, sont perçus comme le facteur le plus déterminant pour améliorer la qualité de l'environnement des entreprises

Source : Etude annuelle de Paris-Ile-de-France Capitale Economique, European Cities Monitor, menée auprès des dirigeants de 500 grandes entreprises européennes.

### • Le maintien de l'industrie en Ile-de-France, une priorité essentielle

La zone desservie par le projet centre de forts enjeux économiques :

à eux seuls, les Yvelines et le Val d'Oise regroupent 30% des emplois des secteurs aéronautique et ferroviaire de la région et la moitié des emplois de la filière automobile, sans compter les emplois induits dans les activités de services.

Ces chiffres sont d'autant plus significatifs que l'Ile-de-France occupe le 4<sup>ème</sup> rang mondial dans le secteur automobile et qu'elle fait partie des rares régions dans le monde regroupant l'intégralité des savoir-faire de cette filière.

Il est donc indispensable que le réseau francilien d'infrastructures de transports accompagne ces enjeux.

## > 2. Répondre aux besoins de déplacement des populations dans leur vie quotidienne

### • Répondre aux besoins croissants de mobilité des Franciliens de banlieue à banlieue

En grande couronne (Val-d'Oise, Yvelines, Essonne, Seine-et-Marne), les chiffres parlent d'eux-mêmes :

> Les déplacements de banlieue à banlieue sont en hausse continue et s'élèvent aujourd'hui à 71% du total des déplacements motorisés (soit +12,4 points depuis 1976) ;

> 82% des destinations des habitants de la grande couronne sont situées... en grande couronne (dernière Enquête Générale Transports - 2001).

### • La voiture restera un moyen de transport incontournable pendant de très nombreuses années encore

Une étude prospective à horizon 2050 menée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) met en valeur le fait que les grandes tendances actuelles demeurent : la voiture est appelée en effet à garder une place prépondérante, en particulier dans les déplacements quotidiens sur courte et moyenne distance, essentiellement situés en périphérie des agglomérations et dans les zones à faible densité.

Dans la zone concernée par le projet, la très grande majorité des résidents ont besoin de la voiture pour se déplacer : elle représente 80% des déplacements motorisés de grande couronne, selon la dernière Enquête

### L'A86 et la Francilienne : des rocades encore incomplètes



Générale Transports (EGT). Il s'agit là d'une spécificité par rapport au reste de l'Ile-de-France.

### La mobilité en grande couronne est très dépendante de la voiture

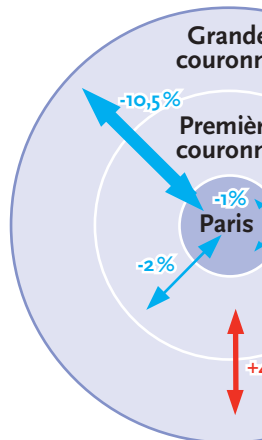
> Les départements de grande couronne représentent :

- 43% de la population francilienne, mais seulement 29% des déplacements en transports en commun effectués en Ile-de-France.
- 75% de l'augmentation du parc automobile des ménages observée en Ile-de-France entre 1991 et 2001.
- 2,04 déplacements en voiture par habitant et par jour (soit 3 fois plus qu'à Paris).
- Une offre de transports collectifs routiers faible (7% du trafic total des transports publics de la région).

Source : EGT 2001 & OPTILE

Si l'effort en faveur de la réduction des pollutions doit être certes encore intensifié, l'évidence de la place de la voiture doit aussi être prise en compte et acceptée pour l'organisation de nos modes de vie.

Pour une rocade régionale permettant de mieux relier entre eux les principaux pôles d'emplois franciliens



### L'évolution du nombre de déplacements en Ile-de-France entre 1991 et 2001

Les déplacements de banlieue tous modes confondus, en



# e territoire et de ses habitants

## > 3. Des retombées positives pour l'aménagement des Yvelines et du Val d'Oise

### • Favoriser l'irrigation économique

Le projet permettra une meilleure accessibilité aux biens, aux services et au marché de l'emploi, grâce à l'élargissement du bassin de main d'œuvre des entreprises situées sur le territoire desservi. C'est ce que met en évidence l'étude d'impact de l'Institut géographique national (IGN) menée en juin 2006.

Le projet favorisera également les implantations de nouvelles activités économiques. Or elles se traduisent par des retombées fiscales positives non négligeables pour les territoires qui les accueillent, contribuant ainsi à enrichir l'offre d'équipements et de services publics offerts aux habitants.

### • Permettre aux différents types de trafic, trajets longue distance ou trajets quotidiens, de circuler sur des voiries appropriées

Aujourd'hui, un grand nombre de poids lourds circulent sur des voies qui n'ont pas été conçues pour ce type de trafic, ni en termes de sécurité, ni sur le plan de la protection des nuisances pour les résidents.

C'est le cas par exemple de la RN184 ou de la RD30. L'une des principales utilités du projet va être précisément de délester les voiries locales d'une grande partie de leurs poids lourds. Celles-ci pourront ainsi retrouver progressivement leur fonction d'irrigation des territoires à l'échelle des bassins de vie.

### Un projet d'intérêt régional au service de la desserte locale des territoires

> La RN 184, caractérisée aujourd'hui par une très forte congestion, sera soulagée d'une très grande partie des poids lourds tous types de trafic confondus.

> Sur la zone concernée par le projet, le réseau de voirie locale va être délesté d'environ 40% du trafic poids lourds existant.

> A Paris et en petite couronne,

c'est une baisse de 5% du trafic poids lourds qui est attendue.

Source : Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) - 2006

## > 4. Moderniser le réseau routier permet aussi de favoriser le développement des autres modes de transport

Transport routier et développement durable ne sont pas contradictoires, comme on les présente souvent. Bien au contraire, entre eux peut s'instaurer un jeu « gagnant-gagnant » qui tient compte des réalités.

### • La route au service des transports collectifs en grande couronne

Les dessertes de bus constituent l'essentiel de l'offre de transports collectifs en grande couronne. En effet, dès que l'on s'éloigne du cœur dense de l'agglomération parisienne, il devient plus difficile de rentabiliser les transports en commun lourds. L'étude IGN (Institut Géographique National) de 2006 souligne que le projet va bénéficier à 85% des déplacements motorisés de grande couronne, à la fois individuels (voitures, deux-roues,...) mais également collectifs (bus notamment).

### Les bus ont besoin des routes...

Suite à la réalisation du prolongement Nord de la Francilienne en 2001, le Conseil général du Val d'Oise a pu créer une liaison bus entre Cergy-Pontoise et l'aéroport de Roissy. Inaugurée en 2002, cette ligne labellisée « express », intégrée dans le réseau bus départemental, permet aux Franciliens de relier les deux pôles en moins d'une heure.

### • La route, une chance pour faire progresser l'intermodalité dans le transport de marchandises

Les flux de marchandises circulant en Ile-de-France sont importants : ils s'élèvent à 285 millions de tonnes, selon les chiffres 2005 de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, hors trafic de transit. Cela

représente 26 tonnes environ par Francilien chaque année (matériaux de construction compris). De plus, les besoins de la région progressent de +1,5% par an, soit plus du double de la demande liée au transport de personnes. C'est la route qui achemine à l'heure actuelle plus de 90% des marchandises transportées.

Cet état des lieux montre à quel point l'intermodalité en matière de logistique urbaine s'impose.

Or la route, loin d'être en concurrence avec les autres modes de transport, est au contraire nécessaire à leur développement.

### L'exemple du fret fluvial

Le territoire desservi par le projet est fort de plusieurs atouts, que la route peut contribuer à valoriser :

> des ports importants parmi lesquels Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Conflans-Sainte-Honorine...

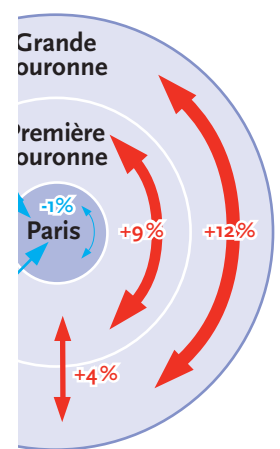
> de fortes perspectives de développement sur la Seine et l'Oise liées au projet de canal Seine-Nord Europe,

> des installations ferroviaires.

Pour permettre à la voie d'eau de jouer tout son rôle dans le transport de marchandises, il faut que les ports soient reliés au plus près des bassins de consommation. Cela implique de renforcer le maillage des ports urbains en Ile-de-France, en complémentarité avec les plates-formes logistiques multimodales (eau, air, fer, route).

Ces différents modes de transport sont complémentaires. En effet, si le recours à la voie d'eau ou à la voie ferrée est approprié pour les trafics sur longue distance, en revanche seul le transport routier est adapté à la livraison dite du « dernier kilomètre », qui permet d'approvisionner - à partir du lieu de déchargement de la marchandise, port, aéroport ou gare - les consommateurs franciliens.

La Francilienne n'est donc pas seulement un projet autoroutier : elle offre aussi la possibilité d'organiser une réelle synergie avec les autres modes de transport.



nombre de poids lourds en Ile-de-France

## Le prolongement de la Francilienne dans les meilleurs délais et à un moindre coût

La Chambre de Régionale de Commerce et d'Industrie Paris – Ile-de-France souhaite qu'un certain nombre de critères soient pris en compte lors de la détermination du choix du tracé. Celui-ci devra :

- Remplir les objectifs d'une rocade routière à vocation régionale, notamment

celui de délester au maximum les voies de desserte locale de leur trafic poids lourds, facilitant ainsi les déplacements quotidiens des Franciliens ;

> Relier le plus directement possible les différents pôles économiques (pôles d'emplois, zones d'activités...) et en assurer la meilleure desserte ;

> Favoriser la protection des riverains et de l'environnement en mettant également en place des mesures complémentaires de réduction d'impacts si besoin ;

> Obtenir la réalisation du projet dans les meilleurs délais en limitant les impacts sur la circulation existante ;

> Choisir la plus grande facilité de réalisation sur le plan juridique, en privilégiant les emprises foncières réservées de longue date.

Globalement, c'est le tracé N1C1S1 (tracé «rouge» dans le dossier du débat public) qui répond le mieux à ces objectifs.

### La déviation de Pontchartrain (RN12) : un exemple d'insertion paysagère réussie

Vue aérienne des travaux



Vue aérienne de l'infrastructure réalisée

DREIF / GOBRY

Vue du sol



CRCI PARIS – ILE-DE-FRANCE

## > Conclusion

### Le prolongement Ouest de la Francilienne, une étape vers son bouclage complet

L'insertion du projet dans le réseau autoroutier existant représente un enjeu important. Par exemple, le risque d'une saturation sur l'A13 a été évoqué lors de certaines réunions publiques.

Ainsi, au-delà du projet actuel, à la fois nécessaire et urgent, la réalisation du bouclage complet de la Francilienne est indispensable, ce qui implique son prolongement jusqu'aux pôles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Massy-Saclay.

Seule cette continuité des réseaux permettra à la Francilienne de valoriser au mieux les investissements réali-

sés et de jouer pleinement son rôle de rocade à vocation régionale.

Par ailleurs, cette réflexion en matière d'aménagements routiers s'inscrit dans une perspective plus large. Afin de favoriser un meilleur maillage des principaux pôles du Bassin parisien, les CCI franciliennes soutiennent également les projets de grandes rocades de contournement de l'Ile-de-France (route « du Blé », route « des Cathédrales », ...). Une fois menés à terme, ces axes autoroutiers, dont la vocation nationale et internationale est appropriée aux trafics longue distance de transit ou d'échange, contribueront à soulager efficacement le réseau francilien.