



ARDIES YVELINES

Autoroute A 104

Audition du 16 février 2005

**Messieurs Pierre CARDO, Alain GOURNAC,
Jacques MASDEU-ARUS, Pierre MORANGE, Jacques MYARD**

.....

Messieurs

**Bernard QUETIER, Président du Directoire
Patrick DEVERGIES, Président du Conseil de Surveillance
Didier GANS, Secrétaire Général**

SOMMAIRE

Présentation de l'ARDIES Yvelines

I – Place des déplacements dans la vie économique

II – Influence des conditions de déplacement sur le développement durable

III – La Francilienne à l'Ouest

IV – Le labyrinthe administratif

Conclusion

I – PLACE DES DEPLACEMENTS DANS LA VIE ECONOMIQUE

- En matière de transports et d'infrastructures, la situation du département est défavorable à l'emploi et au développement économique.
- Les entreprises doivent pouvoir :
 - livrer facilement,
 - recevoir aisément leurs approvisionnements,
 - permettre à leur personnel de gagner plus rapidement et plus sûrement leurs lieux de travail,
 - bénéficier de conditions plus favorables pour les déplacements professionnels.
- La situation actuelle exige à la fois :
 - des actions de rattrapage (A 104,...)
 - des anticipations cohérentes avec les grands projets envisagés (Port d'Achères...).

II – LA MOBILITE AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

- Le développement durable doit assurer un équilibre entre les besoins de mobilité des usagers, la protection de l'environnement et la sécurité routière.
- Il ne peut négliger la pérennisation ni même le développement du tissu économique créateur de richesses et d'emploi.
- Dans la frange extérieure de l'agglomération, les transports en véhicules personnels représentent 82 % du total ; un réseau ferré serait mal adapté dans un territoire à densité de population faible.
- La fluidité du trafic réduit la pollution.
- Le traitement acoustique des autoroutes est facile à réaliser et performant.
- Au plan de la sécurité routière, outre la qualité de service qu'elle procure, l'autoroute est beaucoup moins accidentogène.

III – LA FRANCILIENNE A L'OUEST

- L'Ouest de l'Île de France est au bord de la paralysie. Il en résulte des millions d'heures perdues chaque jour par les entreprises et les salariés. Cette situation est catastrophique pour le développement économique et l'emploi.
- L'ARDIES communique les résultats de l'enquête effectuée à sa demande par BVA en juin 2002 auprès des usagers de la RN 184.
- L'ARDIES ne dispose pas, comme en 1995, d'un dossier d'études techniques permettant de se prononcer sur les tracés éventuels. Elle rappelle les conclusions du débat de 1995 :
 - sur l'opportunité du bouclage de la Francilienne,
 - sur le choix du tracé rive droite.
- L'ARDIES s'est prononcée en 1995 pour le tracé rive droite, elle participe actuellement aux travaux du Comité PROFILE qui soutient ce tracé, elle souligne les retards considérables qu'induirait le choix d'un nouveau tracé non prévu aux plans d'urbanisme.
- Le choix définitif d'un tracé fait disparaître les hésitations des entreprises sur leurs implantations futures.

IV- LE LABYRINTHE ADMINISTRATIF

- La planification
 - Les SDRIF
 - La commission mixte « équipement-finances » de 2003
 - La CIADT du 18 décembre 2003

- La concertation
 - Instruction ministérielle du 3 octobre 1995.
 - Création de la CNDP le 22 octobre 2002 en application de la loi du 27 février 2002.
 - Nouvelle instruction ministérielle du 25 mars 2004.
 - La CNDP est-elle effectivement saisie ?
 - pour les tracés ?
 - sur la base de quels dossiers ?

- Le financement
 - Aucuns crédits au XIème contrat de plan Etat/Région.
 - La concession.
 - Le PPP avec le concours de l'AFITF.

CONCLUSION

- Préserver la compétitivité du département donc celle de la Région.
- Préserver l'environnement.
- Obtenir l'acceptabilité sociale par la promotion de la solidarité territoriale entre habitants et entreprises.