CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES VAL D'OISE / YVELINES

CAHIER D'ACTEUR

DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007

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

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/ Yvelines assure des missions de service public au bénéfice des 65000 entreprises ressortissantes de ces deux départements. Elle assure un rôle de conseil et d'information des entreprises sur les infrastructures mises à leur disposition, les représente dans la promotion des intérêts économiques vis-à-vis des collectivités et acteurs de l'aménagement du territoire.

Contact :

Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise / Yvelines
34, rue de Rouen
95300 PONTOISE
Tél. : 01 30 75 35 41
Fax : 01 30 75 35 73
www.versailles.cci.fr
eveiga@versailles.cci.fr

LE PROLONGEMENT DE L'A16 AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE NOS TERRITOIRES

Pour conserver sa position de région capitale attractive en Europe et dans le monde, l'Ile-de-France doit pouvoir offrir à l'ensemble des territoires franciliens et à leurs habitants un réseau d'infrastructures de transports performant.

Dans ce cadre, le Nord de la région souffre de l'absence d'une liaison directe et performante avec le littoral Nord (Picardie-Angleterre-Belgique-Pays-Bas). L'autoroute A16 avait été mise en service à cet effet en 1994. Toutefois, elle s'arrête encore aujourd'hui aux portes de l'Ile-de-France, à l'Isle-Adam, obligeant les automobilistes et les transporteurs à emprunter la RD301 (ex RN1). Cette infrastructure accueille aujourd'hui un trafic très important, notamment dans les communes de Montsoult et Maffliers, qui sont traversées quotidiennement par 36 500 véhicules, dont 5,5% de poids-lourds.

Le tronçon ne présente ni la capacité ni les caractéristiques nécessaires au trafic supporté : largeur des voies réduite, carrefour à feux, traversées piétonnes etc…
Cette situation est critique tant pour les automobilistes qui empruntent cet axe que pour les riverains, qui souffrent des nuisances liées à l'usage de cette infrastructure, sans pour autant profiter d'une liaison routière locale et régionale de qualité, ni d'une voie urbaine agréable et paysagée.

Ce défaut d'adaptation du gabarit de la RD301 au trafic qu'elle supporte engendre un report important du trafic sur le réseau secondaire, notamment sur la RD909 et la RD922. Cette saturation du réseau est d'autant plus marquée à l'approche du carrefour de la Croix Verte : le carrefour giratoire actuel occasionne des embouteillages récurrents de plusieurs kilomètres sur différentes voies, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.

Cahier d'acteur
de la CCI Versailles Val d'Oise / Yvelines
réalisé dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur.
Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

LE PROJET EST NÉCESSAIRE POUR FAVORISER LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE ET DÉVELOPPER LES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES AVEC LE RESTE DE L'EUROPE

Le prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne s'avère aujourd'hui nécessaire afin :

• De favoriser l'**accès au pôle de Roissy** depuis le Nord de l'Europe.

• De **désenclaver les territoires en difficulté** notamment au Nord du département, comme Persan-Beaumont, pour lesquels ce prolongement constitue une opportunité de revitalisation économique.

• De permettre le réaménagement du point noir du **carrefour de la Croix Verte**, indissociable du projet de prolongement de l'A16 tout en favorisant **le potentiel de développement de ce secteur de 150 ha** (en habitat et/ou en activités).

• De doter le Nord de l'Ile-de-France d'une **infrastructure adaptée à l'accueil du trafic poids-lourds qui sera renforcé** par la mise en service du **Canal Seine-Nord Europe** à l'horizon 2014.Le prolongement de l'A16 devrait également améliorer l'attractivité du port de Bruyères-sur-Oise en étendant sa zone d'influence vers l'Est.

• De favoriser **la requalification de la RD301** en boulevard urbain valorisant pour les territoires traversés.

• D'améliorer les **déplacements de banlieue à banlieue**, du Nord vers l'Est ou l'Ouest (A16-Francilienne) en achevant la hiérarchisation du réseau dans ce secteur.

Pour achever le maillage routier local, le prolongement de l'A16 jusqu'au Boulevard Intercommunal du Parisis s'avérera nécessaire dans le futur.

LES BÉNÉFICES DE CE PROJET D'INFRASTRUCTURE SONT ESSENTIELS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU VAL D'OISE ET DE L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

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

• **Les infrastructures de transport sont un facteur-clé du potentiel économique territorial.**

Les entreprises du Val d'Oise et de l'ensemble de la région Ile-de-France sont directement concernées par le projet de prolongement de l'A16. En effet, la **qualité de leurs déplacements** – mobilité des salariés, accès aux clients et aux fournisseurs, livraisons de marchandises - joue un rôle prépondérant dans leur développement.

Les transports en tête des préoccupations des entreprises

• **La qualité des infrastructures de transport et de logistique** est le 1er critère de sélection pris en compte par les dirigeants internationaux dans les choix d'implantation de leurs activités en Europe (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 (Etude annuelle de Paris - Ile-de-France Capitale Economique, European Cities Monitor, menée auprès des dirigeants de 500 grandes entreprises européennes, 2005).

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

• **Le projet doit répondre aux besoins croissants de mobilité des franciliens de banlieue à banlieue.**

En grande couronne (Val d'Oise, Yvelines, Essonne, Seine-et-Marne), les besoins sont considérables:

- Les déplacements de banlieue à banlieue sont en hausse continue. Ils ont augmenté de près de 30 % entre 1976 et 1991, tous modes confondus,

- En 2001, ils s'élevaient à 71 % du total des déplacements motorisés (+12,4 % depuis 1976) dans la région.

- 82 % des destinations des habitants de la grande couronne sont situées en grande couronne (enquête globale de tansport, 2001).

- La zone d'influence élargie du projet comptait 433 000 habitants en 1999. Ces dernières années, cette population s'est accrue de 6 % par an et cette zone a vu son nombre d'emploi croître de l'ordre de 40 000 emplois (soit +26 % depuis 1990). Cette croissance est notamment due à la présence de la plateforme de Roissy, qui concentre 85 000 emplois, et dont la croissance ne cesse de se renforcer. Le projet doit donc répondre à une demande de plus en plus forte de mobilité dans le secteur.

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

Dans la zone concernée par le projet, la très grande majorité des résidents a besoin de la voiture pour se déplacer. Elle représente **80 % des déplacements motorisés de grande couronne**, selon l'Enquête globale transports (EGT) 2001. Il s'agit-là d'une spécificité par rapport au reste de l'Ile-de-France. **L'absence ou l'inadaptation de l'offre de transports collectifs est criante.**

A l'évidence, **la place de la voiture doit donc encore être prise en compte** et acceptée pour l'organisation de nos modes de vie.

• La densité de population en grande banlieue et l'étalement urbain sont peu propices au développement de modes de transports en commun lourds en rocade. D'ailleurs, il n'est pas programmé au projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France une infrastructure de ce type dans le secteur.

3. Moderniser le réseau routier afin de favoriser le développement des autres modes de transport

Les transports routiers et le développement durable ne sont pas contradictoires, comme on les présente souvent. Bien au contraire, on peut instaurer **un jeu « gagnant-gagnant »** qui tient compte des réalités économiques.

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

Les flux de marchandises échangés au sein de l'Ile-de-France sont importants. Ils s'élèvent à **285 millions de tonnes** (Mt) (source : DREIF 2005), soit environ **26 t par Francilien consommés chaque année**, matériaux de construction compris. De plus, **les besoins de la région progressent de +1,5 %/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**.

Ainsi, la position de l'A16 comme lien routier entre l'Ile-de-France et la Picardie en fait un vecteur privilégié de liaison avec le Canal Seine-Nord Europe, qui devrait permettre un report important de trafic poids lourds de la route vers la voie fluviale de 3,7 milliards de tonnes/km à l'horizon 2020. Cet ouvrage devrait également permettre de connecter facilement la future plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise au pôle de Roissy et à l'ensemble de la région Ile-de-France. Le prolongement de l'A16 n'est donc pas seulement un projet autoroutier : elle offre aussi la possibilité d'organiser **une réelle complémentarité avec les modes de transport ferroviaires et fluviaux**.

En matière de transport de voyageurs, le prolongement de l'A16 s'inscrira aussi en complémentarité avec les projets existants, et notamment celui du projet de tramway sur la RD301 entre St Denis et Garges-Sarcelles.

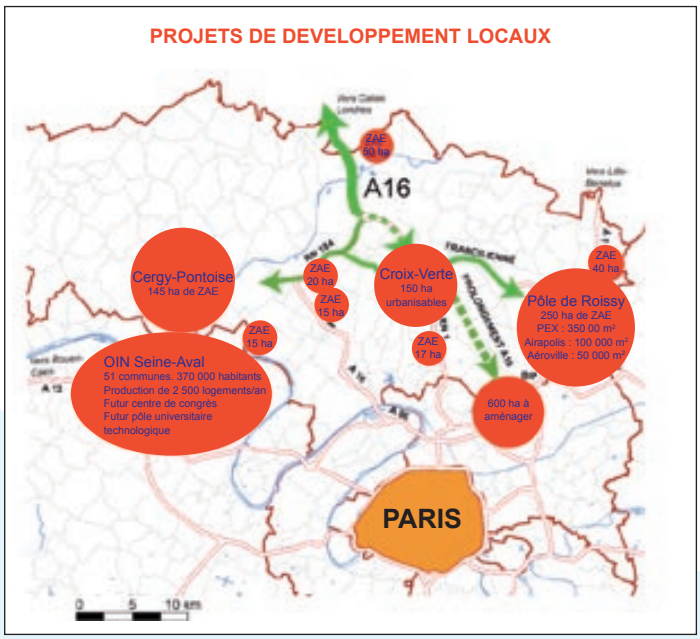
4. Des retombées positives pour le Val d'Oise

• **La route doit être adaptée aux différents types de trafics, qu'ils soient de longue distance ou quotidiens.**

Aujourd'hui, un grand nombre de poids lourds circulent sur la RD301. Celle-ci n'a pas été conçue pour ce type de trafic, ni en termes de sécurité, ni sur le plan de la protection des nuisances pour les résidents. Or, l'une des principales utilités du projet est précisément de **délester la RD301 et le réseau secondaire (RD909, RD922 notamment) d'une grande partie de leurs poids lourds**. Ces axes pourront ainsi retrouver leur fonction de desserte de proximité à l'échelle des bassins de vie.

• **L'aménagement du secteur de Persan-Beaumont est une priorité.**

Le prolongement de l'A16 doit être l'occasion de **compléter l'échangeur de Persan vers le sud**. Cet aménagement est vital au bon développement du port de Bruyères-sur-Oise et aux autres parcs existants ou en développement de Bernes, Beaumont-sur-Oise, Champagne et Persan, vecteurs essentiels de la requalification économique de ce secteur en difficulté. Cet investissement doit absolument être intégré au programme de prolongement de l'A16.



EN CONCLUSION
La solution A est le meilleur tracé pour réaliser le prolongement de l'A16

La solution A (tracé rouge) est celle qui répond le mieux aux objectifs du prolongement de l'A16. Ainsi, elle facilite les échanges et s'inscrit dans un développement durable du territoire à différents niveaux.

• **Trafic**

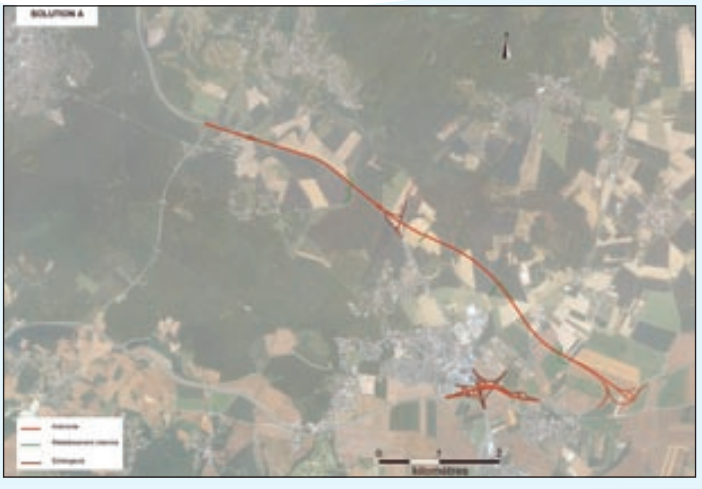
- C'est la solution qui déleste le mieux l'ensemble du réseau secondaire
- Le tracé A évite le rabattement direct des flux vers le carrefour de la Croix Verte puis le sud sur la RD301 (ex RN1). Le rabattement des flux vers la RD301 nous semble peu souhaitable dans la mesure où cette voie n'est aujourd'hui pas bien adaptée à l'accueil d'un tel trafic.
- Le tracé A est celui qui « garantit le mieux l'avenir » en permettant, à terme, la prolongation de l'autoroute A16 vers le Boulevard Intercommunal du Parisis.
- Le tracé A répond à une logique de rocade cohérente avec les besoins de déplacements du secteur et mieux orienté, vers le pôle économique en forte expansion de Roissy. (comme la solution C).

• **Foncier-Urbanisme**

- Le tracé A préserve notamment de vraies potentialités de développement du pôle de la Croix Verte et favorise la requalification de la RD301 en limitant les flux vers cet axe par rapport aux autres tracés.

• **Economie-Population-Emploi**

- Le tracé A favorise l'accès depuis le Nord au pôle d'emploi de Roissy. Or ce pôle est très dynamique puisqu'il concentre 94 000 emplois contre 81 000 dans l'ensemble des autres secteurs géographiques de la zone d'étude élargie définie par la Direction régionale de l'équipement. Roissy représente ainsi à lui seul 87 % de la progression de l'emploi de cette zone d'influence élargie. Le tracé A permet d'améliorer l'efficacité des infrastructures déjà existantes.



La Francilienne à Attainville accueille dans le cadre du tracé A 600 véhicules de plus que dans les solutions B et D et 150 de plus qu'avec la variante C.
- La réalisation du tracé A permet le raccordement le plus efficace (avec le C) du secteur de Persan-Beaumont à celui de Roissy, facilitant ainsi la mutation économique de ce territoire en difficulté (47561 habitants pour seulement 8588 emplois en 1999). Cela permet également de favoriser l'accessibilité du pôle d'emploi de Roissy aux communes situées au sud de l'Oise dont une part importante de la population travaille sur le pôle de Roissy.
- Le tracé A est également la meilleure solution dans la perspective d'un prolongement de l'A16 vers le Boulevard Intercommunal du Parisis, qui s'avère nécessaire pour permettre un véritable prolongement de cette autoroute et compléter le maillage routier. Dans cette perspective, le tracé A permet de raccorder les habitants très nombreux situés au Nord du BIP à Sarcelles-Garges les Gonesse (143 433 habitants en 1999, et 20 292 emplois).
Le tracé A permet plus facilement la mise en place du projet de développement du secteur de la Croix Verte, qu'il soit résidentiel ou économique. Une orientation devra être prise pour déterminer les types d'activités qui peuvent y être implantés, en étroite collaboration avec les élus locaux.

Nuisances

La solution A est la meilleure au regard des nuisances sonores induites par le projet. En effet, elle est celle dont le tracé est le plus éloigné des populations résidentes et des lieux de travail.

Agriculture-Environnement

La solution A fait partie des solutions les plus respectueuses de l'environnement parce qu'elle préserve le Massif des Trois Forêts sur sa partie Nord. La coupure qu'elle constitue dans la plaine agricole dans la partie Sud est atténuée par un aménagement en déblai.
Même si réalisation de la solution A a un impact sur les activités agricoles environnantes (mais elle est moins préjudiciable que la solution C), il doit être possible de compenser par une aide financière du concessionnaire aux agriculteurs, pour leur permettre de pérenniser leurs exploitations.

Coûts

Au demeurant, la solution A est parmi les solutions les moins chères. Son coût est inférieur de l'ordre de 30 millions par rapport à la solution C. Même si elle est plus chère de 15 millions d'euros par rapport aux coûts du tracé B, elle offre des avantages supérieurs en répondant aux objectifs du prolongement futur de l'A16.

Contacts
Commission particulière du débat public (CPDP)
Prolongement de l'A16 de l'Isle Adam à la Francilienne
59 avenue de l'Europe - ZI de Domont - 95330 Domont
Tél : 01 30 11 99 44 - Fax : 01 39 91 85 96
contact@debatpublic-projet-a16.org
www.debatpublic-projet-a16.org

cndp
Commision particulière du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne

74130 - Publics Consultants | AMOCOM