

Francis Beaucire
Professeur à l'Université Paris 1
Directeur du magistère Aménagement

Le prolongement de l'autoroute A16 concerne un tronçon d'une dizaine de kilomètres tout au plus. S'agit-il d'un projet local ?

Quelle que soit leur longueur ou leur ampleur, les projets d'infrastructure sont toujours des projets complexes. Le plus souvent, ils sont intéressants à plusieurs échelles. Dans le cas présent, le projet est un raccordement entre une autoroute radiale, la A16, qui met en relation le nord de la France, la Belgique, les Pays-Bas et le tunnel sous la Manche avec une rocade, la Francilienne. Mais c'est aussi une déviation d'agglomération, celle de Montsoult-Maffliers, qui permet en même temps de régler les problèmes posés par un rond-point qui est devenu un « rond-point-noir », inadapté à un croisement de voies rapides. A l'échelle régionale, c'est un complément de maillage modeste dont le niveau d'efficacité attendue est élevé. En effet, il assure la continuité du réseau routier rapide en direction de la principale zone logistique francilienne, qui est située autour de Roissy.

En revanche, le terme employé pour désigner ce projet, un « prolongement » selon le vocabulaire du maître d'ouvrage, pourrait laisser penser qu'il s'agit du premier tronçon d'une nouvelle radiale plongeant vers le centre de l'agglomération. Un tel projet a été abandonné par l'Etat, et ne fait pas partie des projets d'aménagement de la Région, ce qui révèle un renversement de tendance progressif. Si une telle option avait été maintenue, il se serait agi d'un projet « décalé », relevant d'une conception ancienne et égaré dans une nouvelle période de l'aménagement du territoire, orientée vers la stabilisation des trafics routiers pour des raisons multiples, environnementales en particulier.

Vous semblez dire que l'on recherche aujourd'hui des moyens alternatifs à la voiture et au camion pour effectuer les déplacements. N'y avait-il pas de solutions de ce genre pour éviter une nouvelle infrastructure autoroutière, même courte, en obtenant une réduction du trafic routier au profit des autres modes de transport, meilleurs du point de vue environnemental ?

Une vision trop générale de la question fait perdre de vue la nécessité absolue, pour une métropole comme l'Ile-de-France, de son efficacité économique, sur laquelle repose le niveau de vie de près de douze millions d'habitants. Cette efficacité est entretenue par un niveau d'accessibilité élevé aux différentes ressources offertes par la métropole, à commencer par les emplois. La question est alors de savoir si, dans la zone géographique concernée, les modes alternatifs existent, ou pourraient à terme se substituer au mode routier.

Dans le cas des relations en direction du centre de l'agglomération, le réseau ferré n'offre pas encore le niveau de service que l'on rencontre dans d'autres secteurs, comme dans l'ouest ou le long des lignes A et B du RER. Mais on peut imaginer à terme une offre de transport bien plus attractive. Cela ne règlera pas pour autant le sort des relations tangentielles, notamment entre Cergy-Pontoise, la zone de Roissy, et la couronne périurbaine, en Val d'Oise et dans l'Oise toute proche.

Dans le domaine du fret, si l'utilisation de la voie d'eau se développe effectivement comme une alternative au camionnage sur des distances moyennes ou longues, il faut admettre que

l'éclatement des chargements acheminés par l'Oise et le canal Seine-Nord, en particulier dans le futur port de Bruyères-sur-Oise, pour desservir les entreprises de l'agglomération produira un trafic local supplémentaire. Même si le bilan environnemental de l'intermodalité voie d'eau-route est positif à l'échelle nationale ou européenne, la voirie du nord de l'agglomération devra écouler ces flux. Il serait incompréhensible que les impacts locaux ruinent en dégradation de la qualité de vie locale le gain global en matière de gaz à effet de serre.