

ARDIES Val d'Oise

Réunion publique du 6 avril 2006 à Saint Ouen l'Aumône.

Monsieur le Président, Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de représenter l'association ARDIES Val d'Oise. Comme sa consœur des Yvelines, notre association rassemble, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, des milliers d'entreprises, soit par adhésion directe, soit par l'intermédiaire d'associations patronales locales ou de la Chambre de Commerce.

L'objectif des ARDIES est de promouvoir le développement et la sécurité des infrastructures de transport dans le Val d'Oise et les Yvelines. C'est la raison pour laquelle nous prêtons la plus grande attention aux Débats Publics que votre Commission organise et anime sur le sujet du prolongement de la Francilienne, appelée aussi autoroute A104, vers le sud-ouest de notre région.

Tout d'abord, j'aimerais rappeler quelques données qui nous paraissent essentielles pour comprendre la position des entreprises.

Le département du Val d'Oise compte 1.200.000 habitants. Il est par sa population le plus jeune de France. Il est aussi, sur le plan économique, l'un des plus dynamiques. En 2003, on y recensait plus de 44.000 entreprises et établissements. Le secteur privé pèse, dans le Val d'Oise, plus de 400.000 emplois salariés et cet indicateur continue de progresser à un rythme supérieur à celui constaté aux niveaux régional et national.

Le seule agglomération de Cergy-Pontoise compte à l'heure actuelle 4.680 sociétés et 56.000 emplois, uniquement dans le secteur privé. Il faut y ajouter les très nombreux emplois publics puisque Cergy est une préfecture, ainsi que qu'une ville universitaire.

S'agissant plus précisément des transports, je voudrais me référer à une très intéressante étude menée par le Conseil d'Expansion Economique du Val d'Oise qui dépend du Conseil Général. Cette étude, qui est toute récente puisqu'elle remonte au mois d'octobre 2005, porte sur la perception par les dirigeants d'entreprises de la qualité des infrastructure routières dans le Val d'Oise.

Il apparaît que 90 % des chefs d'entreprises placent, en tête de leurs critères d'implantation, la proximité d'une liaison routière rapide, car ils souhaitent, avant tout, bénéficier d'une excellente desserte pour leurs clients, leurs fournisseurs et leurs salariés. C'est la raison pour laquelle construire une autoroute urbaine en pleine campagne, par exemple dans le Vexin Français, loin des zones industrielles et des parcs d'activités serait une aberration.

Il convient aussi de souligner qu'il y a 40 ans, c'est à dire au moment même où l'on inscrivait le tracé de la Francilienne au schéma directeur d'Ile de France, presque tous les déplacements s'effectuaient entre Paris et ses banlieues. Or, à l'heure actuelle, 75 % des trajets quotidiens en Ile-de-France se font de banlieue à banlieue, représentant plus de 17 millions de déplacements par jour ! A ces 17 millions de déplacements de banlieue

à banlieue, qui se font très majoritairement par la route s'ajoute le trafic routier interrégional et international. En ce qui nous concerne, ce trafic augmente de façon considérable sur la nationale 184, à tel point d'ailleurs que le prolongement de la Francilienne représente un intérêt qui déborde celui de nos deux départements et de la région Ile de France.

Pour les chefs d'entreprises du Val d'Oise et bien sûr tout particulièrement ceux de Cergy-Pontoise, l'absence de liaison autoroutière avec le sud-ouest de l'Ile-de-France représente un handicap qui nuit à la croissance des entreprises : en effet, la Nationale 184 est saturée, l'accès à l'autoroute de l'Ouest est très difficile, les parcours pour atteindre Poissy, St Quentin en Yvelines ou Orly sont en permanence encombrés voire bloqués, les approvisionnements et les livraisons sont retardés, les trajets pour les salariés sont longs et fatigants, et tout ceci entraîne une lourde perte de productivité. (A titre d'exemple, les Parcs d'Activités de SOA sont affectés par les encombrements et leur accès s'avère de plus en plus difficile).

Si le prolongement de la Francilienne est d'une nécessité vitale pour le développement de nos entreprises, il faut à présent déterminer lequel des cinq tracés qui sont proposés dans le cadre du débat public, a la préférence des chefs d'entreprises.

- 1) Tout d'abord, le tracé « violet » qui passe par le nord de Cergy et qui traverse le Parc régional du Vexin Français doit être écarté : d'une part, il ne répond aucunement au besoin de proximité qui nous est indispensable, puisqu'il ne dessert ni Cergy, ni les parcs d'activités de Saint Ouen l'Aumône et d'Eragny ; d'autre part, il représente un détour considérable, trop long et trop coûteux compte-tenu des kilomètres supplémentaires à parcourir. Il est en outre, avec la tracé « bleu » le plus cher à construire.
- 2) Nous écartons aussi le tracé « bleu » qui passe par la plaine de Pierrelaye et d'Herblay. Il ne dessert pas non plus Cergy, SOA et Eragny. Comme pour le précédent tracé, il nécessitera l'expropriation de riverains pour lesquels cette infrastructure n'a pas été prévue. En plus, il supprime la coulée verte prévue dans les schémas directeurs d'Ile de France. Dans les Yvelines, ce tracé ampute la forêt de St Germain et ne dessert pas les zones industrielles qui entourent Poissy et Chanteloup les Vignes. Enfin, il est avec la tracé violet, le plus coûteux à construire.
- 3) Le tracé « noir » qui réutilise la route nationale 184 dans le Val d'Oise c'est à dire un réseau déjà saturé, ne résoudra aucun des problèmes de desserte qui se posent. Au contraire, il les accentuera, ainsi que les nuisances actuellement subies par les habitants de SOA et d'Eragny. En outre, ce tracé noir se prolonge au sud à travers la forêt de Saint Germain et suscitera certainement de très fortes résistances de la part des environnementalistes. Oublions le.
- 4) Le tracé vert ne se distingue pas du tracé rouge dans son parcours valdoisien. Mais, dans les Yvelines, il passe dans des zones inondables, ce qui rend sa réalisation très problématique.
- 5) Enfin, le seul tracé qui vaille à nos yeux, le tracé « rouge » : il dessert parfaitement les parcs d'activités de SOA, d'Eragny ainsi que tout le sud de

Cergy auquel il servira en quelque sorte de périphérique. Dans les Yvelines, il permettra un accès aisé aux diverses zones industrielles de Poissy, Carrières sous Poissy et Chanteloup. Il faut noter que ce tracé a été retenu il y a plus de 40 ans, lorsqu'on a décidé de créer les Villes Nouvelles entourant la région parisienne. Contrairement à ce que certains affirment, il n'a jamais été annulé et toutes ses emprises ont été conservées, ce qui ne peut que faciliter les procédures de mise à disposition au profit de la puissance publique. Enfin ce tracé rouge est l'un des moins coûteux à construire.

Un mot enfin sur la question du péage. Instaurer un péage sur cette portion de la Francilienne serait à nos yeux inéquitable. D'abord ce serait créer une inégalité entre l'ouest parisien par rapport à l'est où n'existe aucun péage. Ensuite, le coût du péage risquerait de décourager les entreprises, surtout locales, à emprunter ce nouvel axe de sorte que la raison même de sa création, c'est à dire la saturation du trafic existant, serait contredite.

Ce serait aussi bien mal récompenser le Département du Val d'Oise, qui a déjà assumé la plus grande partie du financement de la Francilienne de Cergy à Roissy. Sur cette liaison Cergy-autoroute du Nord- Roissy, les entreprises du Val d'Oise ne peuvent que se féliciter de l'initiative ainsi prise par le Conseil Général et les élus de tous bords, dont M. Alain Richard que je salue bien volontiers dans sa ville. Leur attitude contraste singulièrement avec la passivité de leurs homologues yvelinois.