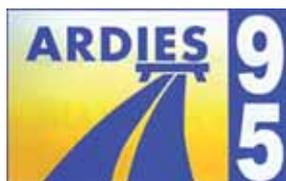


Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



> ARDIES Val d'Oise

Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité

> 40 ANS DE DÉBAT PUBLIC À L'OUEST. IL EST TEMPS DE CONCLURE.....

Pour le prolongement irrévocable de Méry à Orgeval

> Une seule Francilienne pour une région unique

L'unité fonctionnelle de la Francilienne implique de poursuivre ce périphérique régional jusqu'à sa jonction finale. Le prolongement de cette infrastructure de Méry/Oise à Orgeval est l'étape cruciale qui préfigure à plus ou moins longue échéance le « bouclage » complet de la Francilienne au sud-ouest de la Région (près de Saclay).

Ce « prolongement » n'est en aucun cas la « création » d'une nouvelle autoroute; sa réalisation est prévue depuis 40 ans ; il n'est pas possible de la différer sans compromettre à la fois l'avenir de l'ouest francilien et les acquis

routiers déjà réalisés au nord, au sud et à l'est (environ 60% de la Francilienne).

Le nouveau maillon d'autoroute facilitera les communications internes du Val d'Oise handicapé par une géographie oblongue et la dispersion de ses pôles urbains. Il doit considérablement améliorer les liaisons routières entre le Val d'Oise et les Yvelines jusqu'ici pénalisés par l'absence de la grande rocade de contournement qui fait défaut sur la façade ouest de la Région parisienne (40% du total de l'infrastructure en blanc sur les cartes...).

L'adjonction d'un tronçon d'autoroute entre Méry et Orgeval représente beaucoup plus que les 22 km de son parcours ; ce projet est dans la continuité de la section précédemment construite avec la participation du Val ●●●

> CONTACT

Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité (ARDIES Val d'Oise) • M. Claude d'Ornano, président • M. Michel Tournamille, délégué général.
Tél. : 01 30 75 35 40/41 • Fax : 01 30 75 35 73
mitourna@wanadoo.fr • www.ardies.org

L'ARDIES Val d'Oise fédère plusieurs instances représentatives du monde économique telles que la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles, les groupements et associations locales d'entreprises (MEVO, FBVO, l'AIBT...) ainsi que des entreprises adhérentes directes. L'ensemble représente un millier d'entreprises environ et près de 50 000 emplois dans le département. Cette large assise est le plus sûr soutien de l'action de l'association pour la promotion des infrastructures routières et de transports les plus utiles au développement durable du Département et de la région.

40 ans de débat public à l'ou

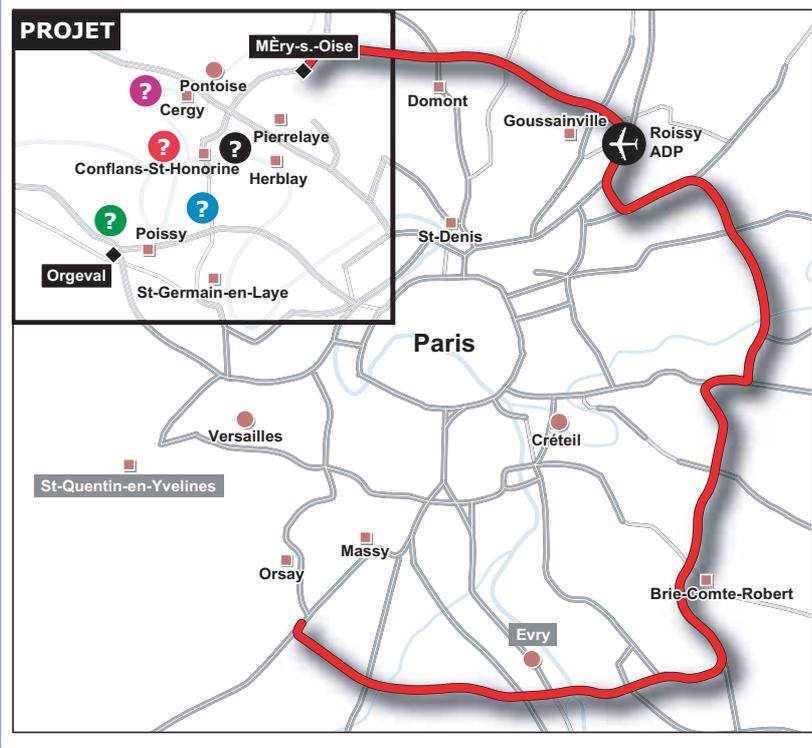
●●● d'Oise jusqu'à Roissy-Charles-De-Gaulle. Le grand arc routier formé par ces deux segments permettra la mise en ligne immédiate des principaux bassins d'activités qui s'égrènent de Poissy à Roissy via la communauté d'agglomérations de Cergy. Il établira en outre une connexion productive avec la vallée de la Seine-aval (porte de la Normandie) ce qui aura des répercussions positives immédiates sur la desserte d'une bonne moitié de l'Île de France.

> Une circulation maîtrisée dans une optique intermodale

Le «prolongement» de la Francilienne, c'est la certitude de raccourcir les temps de parcours entre les entreprises et de rapprocher les emplois des habitants. Il en résultera un rééquilibrage de la circulation automobile qui allègera le trafic des voiries secondaires, en particulier celui de la RN184 considérée comme le cas d'école des routes sinistrées, ce qui n'a rien d'étonnant puisque cet axe fait fonction de Francilienne !

Réaliser la rocade manquante ne peut que rendre la RN 184 à sa vocation de desserte secondaire libérée des flux de camions et de transit qui l'engorgent aux heures de pointe (de 55 000 à 75 000 véhicules/jour aux lieux de ses plus forts encombrements). Il s'en suivra une réduction des pollutions d'embouteillages qui dépassent les taux admissibles et une diminution de l'insécurité de cette liaison fortement accidentogène (50 accidents/an).

La nouvelle section de Francilienne sera en outre la clef de toute inter-



modalité ultérieure; Le déploiement d'une offre de transport diversifiée ne s'imagine pas en effet sans l'apport structurant d'un dispositif périphérique d'envergure.

> Le «prolongement» plébiscité

L'utilité de cette infrastructure ne fait aucun doute pour la masse des entreprises yvelino-valdoisiennes soutenues par une imposante majorité d'usagers interrogés par voie de sondages; ces derniers ont plébiscité à deux reprises l'opportunité du «prolongement».

Le sondage BVA réalisé pour l'ARDIES en juin 2001 a établi que 78,1% des sondés étaient favorables à la construction d'une autoroute pour échapper aux encombrements de la RN 184.

Un deuxième sondage BVA (initiative CCIV) confirme en 2006 que 73% des résidents de la zone d'étude souhaitent le prolongement de la Francilienne.

Ces résultats démontrent que ce qui convient aux entreprises convient également aux riverains en dépit de malentendus inévitables sur la concurrence rail-route, la promotion des transports en commun, l'insuffisance de logements, la pollution et autres nuisances qui sont le lot quotidien de l'ensemble des usagers en grande couronne.

Sur ces thèmes les entreprises ont des approches pragmatiques et responsables; Elles réclament également des transports en commun efficaces mais sans opposer pour autant le rail et la route puisque ces deux vecteurs sont obligatoirement associés.

> Le plus sûr chemin du développement durable

Il est remarquable que les entreprises aient aussi vite intégré le réflexe environnemental; elles acceptent désormais sans état d'âme les dispositions draconiennes qui pro-



Rocades et radiales : la comparaison entre Paris-l'Île-de-France et trois autres capitales européennes est sans appel... Seule l'Île-de-France ne dispose pas d'une grande rocade complète

est. Il est temps de conclure...



AUT. n°0606139,
© Michelin et Cie,
2006

tègent la pureté de l'eau, la qualité de l'air, la protection des sites sensibles, la ruralité du Vexin et bien d'autres règles destinées à maintenir l'intégrité des espaces naturels ou à sanctuariser les massifs forestiers (forêt de Saint Germain). Le prolongement de la Francilienne ne dément pas ces orientations conformes aux impératifs du « **Développement Durable** ».

L'autoroute devient même une composante essentielle de ce principe normatif; En effet les constructeurs automobiles sont à la pointe de l'innovation pour réduire la pollution des véhicules, développer les énergies renouvelables et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (Flex-Fuel, éthanol, Pile à hydrogène etc..). Leurs progrès dans ces domaines reposent sur la créativité technologique et les performances des unités de « Recherche et Développement » qui trouvent un essor favorable du Val d'Oise aux Yvelines (sillon technologique francilien).

Il n'y a pas d'autre moyen au demeurant pour atteindre des objectifs qui veulent à la fois concilier le développement et l'environnement et maintenir le pays dans le peloton de tête des nations industrielles.

> Un atout maître de l'attractivité régionale et de l'emploi

Cette démarche met sur la sellette l'attractivité de l'Île-de-France déduite de plusieurs indicateurs économiques (nombre de sièges sociaux d'entreprises internationales, importance des investissements étrangers...etc) qui reflètent le rang de la Région Capitale dans le pays et dans le monde; l'Île de France

représente 25% de la population et 30% du PIB national ; or des signes d'essoufflement se manifestent depuis quelques années.

La France perd des parts de marché et sa régression relative dans le classement économique mondial menace l'attractivité de l'Île de France. Cette situation tient en grande partie au recul continu de l'industrie depuis trois décennies. Libérer les initiatives permettrait d'amorcer la réaction inverse et de résoudre l'équation du chômage. (10% incompressibles contre 9% seulement d'emplois industriels directs dans le Val d'Oise réputé actif dans ce secteur !).

> Pas d'industrie compétitive sans infrastructures d'accompagnement

Un grand pas vient d'être fait dans cette direction avec l'affirmation de la nouvelle politique industrielle (juillet 2005) axée sur la mise en place des « Pôles de Compétitivité » qui ébauche la réconciliation du pays avec son industrie renouvelée.

Mais la force d'entraînement d'une industrie compétitive ne garantira pas une assise durable à l'attractivité de l'Île de France (et donc à l'emploi local) sans le soutien d'infrastructures adaptées.

Les entreprises sont catégoriques sur cette question. Elles placent la proximité d'une autoroute en tête de leurs critères d'implantation car elles souhaitent la meilleure desserte possible pour leurs clients, leurs salariés et leurs fournisseurs. Près d'un quart d'entre elles affirment envisager un transfert de site en fonction de ce seul paramètre (en-

quête du CEEVO-Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise). Si une autoroute ne crée pas d'emplois il est évident qu'elle les attire et les retient!

La Francilienne ne peut échouer sur l'A15; il faut prolonger cette rocade qui est l'artère du développement durable de deux Départements résolument tournés vers le mouvement et les communications (**automobile, aviation...etc**); il ne faut pas oublier le poids des transports dans la nomenclature des activités du Val d'Oise ; ni l'importance des échanges extérieurs du territoire yvelino-valdoisien qui totalise 43% des exportations et 34,5 % des importations de l'ensemble régional.

> Le prolongement de la Francilienne de Méry/Oise à Orgeval est indispensable à la fluidité du réseau routier francilien condition du développement et du rayonnement durables de l'Île de France. L'opportunité de ce projet est une évidence.

Encore faut-il régler le problème du tracé qui soulève des oppositions ponctuelles vigoureuses...

> Tracés : l'embaras du choix devient obstacle

L'ARDIES a naturellement pris en considération les revendications et objections à caractère technique formulées localement (mesures d'impact, prévisions de trafic) ; elle s'estime toutefois incompétente pour évaluer leur consistance qu'elle renvoie à l'arbitrage du maître d'ouvrage ou à celui d'experts. En attendant **L'ARDIES ne peut que faire valoir le choix raisonné** ●●●

●●● **des entreprises fondé sur la nécessité de réaliser rapidement le projet dans le fuseau sud-est.**

Le tracé rouge et le tracé vert ont des qualités de liaison-desserte équivalentes ;

Le tracé rouge (N1-C1-S1) ne soulève pas de difficultés en dehors du veto des communes de la boucle de Chanteloup attachées à l'intangibilité de leur cadre paysager. Ce tracé n'a pourtant plus rien à voir avec le projet d'origine. C'est le moins coûteux techniquement. Il a fait l'objet de nombreux amendements qui améliorent son insertion dans l'environnement ; il est encore perfectible à Maurecourt et à l'île de Migneaux où la solution de ponts à haubans faciliterait le franchissement élégant de l'Oise et de la Seine. Enfin il n'emprunte aucune voirie existante ce qui épargnera tout tracés pendant la longue période

des travaux (5 ans minimum !).

Le tracé vert (N1-C2-C3-S1) semble à priori mieux adapté au développement futur du port d'Achères. Qui peut croire en effet que les mouvements de camions resteront plafonnés à 400 rotations/jour lorsque la mise à grand gabarit du canal Seine Nord sera achevée jusqu'à la Belgique et que Port 2000 sera en plein rendement ? Mais ce tracé se heurte à l'opposition résolue de la commune d'Achères et pose des problèmes d'intégration à la hauteur de Conflans (nécessité d'un tunnel en C2). Il se confond par ailleurs avec la RN184 entre Eragny et Conflans ce qui laisse présager de sérieuses perturbations pendant la durée des travaux.

Un troisième tracé consisterait à combiner le bleu le vert et le rouge soit à suivre **N2-C3-S1** ; Aux inconvénients du tracé vert (en C3) ce

tracé ajouterait celui de s'écarter de Cergy d'où l'obligation d'envisager une voirie complémentaire de A15 à Eragny pour desservir la Ville Nouvelle. Il mobiliserait en outre des résistances à Herblay et Pierrelaye solidaires de leur « coulée verte ».

l'ARDIES ne s'opposerait certainement pas à une décision unanime des élus sur l'un de ces tracés. Mais une telle issue paraît à ce jour très théorique.

Les élus affichent des divisions irréductibles et il semble bien que leur accord sur un tracé soit hors de portée.

Dans ces conditions il n'appartient naturellement pas à l'ARDIES de proposer un quelconque compromis.

> Conclusion

Faute d'une entente générale sur l'un des tracés proposés par le maître d'ouvrage, l'association maintient son option initiale en faveur du tracé dit « historique » ou tracé rouge qui présente des avantages pratiques et techniques indéniables.

La décision est attendue de Roissy-CDG à Poissy et jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines

Le prolongement de la Francilienne de Méry/Oise à Orgeval est une priorité. 40 ans de patience et d'atermoiements suffisent. Une volonté forte s'impose pour accélérer le lancement du projet. La mondialisation amène la concurrence des régions européennes aux portes de l'île de France. La Région capitale ne peut rester à la traîne. Il faut maintenant passer à l'acte.

Considérablement amélioré depuis la précédente concertation le tracé rouge n'a pu devenir le plus mauvais

par l'effet d'une décentralisation soudaine sur fond d'activisme environnemental;

Il appartient toutefois au ministre de définir éventuellement un autre tracé qui réponde aux attentes connues des entreprises et des usagers; mais les alternatives à N1-C1-S1 ne sont pas innombrables...

En tout état de cause la solution retenue devra être réalisée sans barrières de péage. L'association est clairement opposée à ce mode de financement inapproprié pour

une rocade de contournement qui doit alléger la circulation du réseau secondaire et n'a d'ailleurs jamais été adopté en d'autres sections de l'infrastructure (indivisibilité de la francilienne).

Enfin au moment où l'Etat manifeste l'intention de « rattraper » un retard d'équipement préjudiciable à l'avenir de la première Région économique du pays il est stupéfiant que l'Assemblée Régionale soit inaudible sur ce dossier qui la concerne au premier chef.