



**Association Régionale pour le Développement
des Infrastructures Economiques et de la Sécurité
21 avenue de Paris – 78000 VERSAILLES**

CPDP Prolongement de la Francilienne

Contribution de l'ARDIÉS Yvelines

6 juin 2006

L'ARDIES Yvelines, association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité, rassemble des entreprises, des associations syndicales de zones d'activités, des syndicats professionnels et des groupements patronaux ; la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise / Yvelines en fait partie. S'agissant du prolongement de l'autoroute A104, l'ARDIES Yvelines participe aux travaux du comité PROFILE.

Les entreprises de notre département et notamment celles des bassins d'emplois de Conflans Saint Honorine, de Poissy et de Saint Germain en Laye sont naturellement les premières intéressées par la réalisation du tronçon Méry sur Oise – Poissy de la Francilienne. Mais la véritable attente de toutes les entreprises des Yvelines, c'est le bouclage de la Francilienne par la réalisation des trois tronçons manquants Saclay-Saint Quentin en Yvelines, Saint Quentin en Yvelines – Poissy et bien sûr Poissy – Méry sur Oise.

C'est dans ces conditions, et seulement dans ces conditions, que l'on pourra enfin envisager sur des infrastructures économiques pertinentes le développement de nos entreprises et l'aménagement des territoires de notre département.

La réalisation de cette rocade autoroutière ne doit évidemment pas exclure la construction ou l'aménagement d'une tangentielle en voie ferrée, complément indispensable à une bonne desserte des zones d'activités existantes ou à créer.

Un fait nouveau vient en effet nous semble-t-il, de modifier les données économiques existantes de l'ouest francilien. Il s'agit de la décision récemment prise par le gouvernement de mettre en place deux opérations d'intérêt national, l'une entre Massy et Saint Quentin en Yvelines, l'autre entre Mantes, Poissy et Conflans Sainte Honorine avec comme objectifs :

- de renforcer l'attractivité de la première région économique européenne,
- d'améliorer l'équilibre du développement de l'Île de France.

Le gouvernement souhaite ainsi relancer le dynamisme du développement d'activités et la construction de logements sur ces territoires. Avec l'opération Seine Amont (en Val de Marne), **il s'agit sans doute de la plus importante opération initiée par l'Etat depuis la création des villes nouvelles. Elle ne peut être ignorée dans ce débat.**

S'il s'agissait en 1965 de relier Evry, Saint Quentin en Yvelines et Cergy, il s'agit **en plus** aujourd'hui de relier les O.I.N. (opérations d'intérêt National) de Saclay et de Mantes.

Pour fixer l'importance de l'enjeu de l'O.I.N. de Saclay, la presse parle de 100 000 emplois et autant de logements. Au cours du débat public relatif au prolongement de l'autoroute A 12, M. ROL-TANGUY, Directeur régional de l'équipement, évoquait le premier pôle européen de Recherche et Développement avec un potentiel actuel de 12 000 chercheurs des secteurs publics et privés.

Enfin, dans un livre récent « la croissance ou le chaos », M. Christian BLANC, député des Yvelines, n'hésitait pas à qualifier ce projet de Silicon Valley à la française. Pour en revenir aux infrastructures, l'ARDIES avait d'ailleurs fait observer à M. BLANC, avant la parution de son livre, que la Silicon Valley à la californienne était « irriguée » par une autoroute à 2 X 5 voies et par une voie ferrée. Aux Etats-Unis, on joue aussi la complémentarité des deux modes de transports.

Dans une telle occurrence, le souhait de l'ARDIES Yvelines est que l'Etat (ou l'aménageur désigné par lui), instruit par l'expérience des projets inscrits au schéma directeur de la Région Ile de France depuis 40 ans, et qui n'ont jamais vu le jour et dont la réalisation actuelle est compromise (voire rendue impossible, par une urbanisation anarchique à proximité immédiate des terrains réservés pour le passage d'une autoroute) n'hésitera pas cette fois, pour permettre le développement rapide et harmonieux de ce territoire, à réaliser en premier lieu les infrastructures de transports indispensables : l'autoroute A126 entre Massy et Saint Quentin en Yvelines, complétée par un transport en commun en site propre adapté.

Cette réalisation devrait être facile sur un plateau de terres agricoles, sans urbanisation ou presque **pour l'instant.** Il y aura lieu naturellement de prendre les nécessaires protections de l'environnement des étangs de Saclay et des sources de la Bièvre.

Dès lors que sous la forme de l'A 126, la francilienne est arrivée jusqu'à Saint Quentin en Yvelines par le sud et qu'à l'issue souhaitable de ce débat public, la décision est prise de son prolongement au nord jusqu'à Poissy-Orgeval, on peut enfin envisager le BOUCLAGE.

Ce bouclage permettra, rappelons le, non seulement de réaliser la liaison entre les villes nouvelles (Evry, Saint Quentin en Yvelines et Cergy) mais aussi celle entre les pôles universitaires (Massy, Versailles, Saint Quentin en Yvelines et Cergy) et enfin entre les O.I.N. (Saclay et Seine aval).

Du point de vue de l'ARDIES Yvelines, ce bouclage doit impérativement être inscrit dans la révision du schéma directeur de la Région Ile de France de 1994, actuellement en cours de discussion ; dans le même ordre d'idée, les études préliminaires nécessaires devraient pouvoir être financées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2007-2013 (ou du dispositif qui le remplacerait éventuellement). Etudes préliminaires nécessaires en effet car nous ne pensons pas que ce bouclage puisse être réalisé en utilisant l'A12 entre Saint Quentin en Yvelines et Rocquencourt. La confusion des radiales et des rocales a montré ses limites dans l'est francilien, et n'oublions pas que l'A12 actuellement saturée dans le sens Province-Paris de 8 h à 11 h le matin, est destinée à recevoir le trafic du futur tunnel ouest de l'A86, alors **l'équation est simple et notre Président l'a énoncée en débat public le 7 mai 2006 à Carrières sous Poissy :**

1 radiale (A12) + 2 rocales (A86 et A104) = 1 bouchon.

Il paraît donc impératif, dans le cadre d'une véritable volonté d'aménagement du territoire de notre département de prévoir un tracé direct entre Saint Quentin en Yvelines et Orgeval (sensiblement parallèle à la RD 30), à caractéristiques

autoroutières comme cela était d'ailleurs prévu dans le schéma directeur de 1965. Son insertion assez facile, en souterrain, sous le parc de Bethemont puis sur le plateau des Alluets sera plus complexe vers les communes des Clayes-sous-Bois et de Plaisir. Aussi est-il urgent de l'inscrire dans les documents de référence.

Il appartiendra naturellement aux instances normalement consultées dans le cadre du SDRIF et du CPER, élus, chambres de commerce et d'industrie et naturellement le conseil général (qui devrait être le premier intéressé par le devenir économique des Yvelines) de faire les propositions nécessaires.

Mais la prise en compte de notre suggestion, par la CPDP A 104, lui donnera sans doute plus de relief d'autant que nombre d'interventions au cours du débat ont fait état du blocage inévitable à Orgeval, faute d'un projet de prolongement crédible et du risque d'engorgement du futur échangeur.