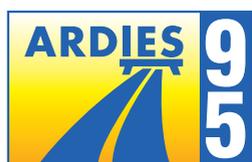


ARDIES VAL D'OISE

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

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007



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, AIBT...) ainsi que des entreprises directement adhérentes. L'ensemble représente un millier d'entreprises environ et près de 50.000 emplois dans le Val d'Oise. Cette large assise est le plus sûr soutien de l'association pour son action en faveur des infrastructures routières et de transports les plus utiles au développement durable du Département et de la Région.

Contact

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@yahoo.com

www.ardies.org

Le prolongement durable de l'A16 étape du développement durable régional

UN AXE EUROPÉEN D'INTÉRÊT FRANCILIEN

L'A16 rapproche de Paris, Londres et la façade maritime beneluxo-rhénane (Anvers, Rotterdam) ; sa continuité en Ile-de-France bute sur le segment valdoisien où depuis 1998 l'autoroute est bloquée (à l'Isle-Adam) faute d'un accord sur son tracé vers Paris.

D'abord fixée à la Courneuve, la limite sud de l'A16 a été ramenée une première fois à la hauteur de l'ex BIP (maintenant Avenue du Parisis) puis positionnée sur l'A104 privant définitivement l'A16 de son extrémité cisfrancilienne ; cette césure est difficilement acceptable pour l'ARDIES restée favorable au prolongement de l'autoroute jusqu'à l'ancien Bip ; voire jusqu'au périphérique parisien comme prévu à l'origine. L'association estime que le « prolongement » de l'A16 mis en débat devant la Cndp est une étape mais pas un aboutissement.

DÉCENTRALISATION ET ATTRACTION ÉCONOMIQUE

La décentralisation administrative n'a pas fait disparaître la finalité du projet initial ; il s'agit toujours d'améliorer les communications entre les espaces transfranciliens et le Grand-Paris (6 millions d'habitants), centre d'attraction de la galaxie économique régionale.

L'Ile-de-France est engagée dans une compétition de longue haleine pour renforcer son rôle moteur dans l'économie du pays et affirmer une vocation paneuropéenne ; son attractivité repose à terme sur les synergies productives de pôles de développement en gestation sur l'orbite francilienne (extension de Paris Nord, de la Défense, Seine Aval, Seine Amont, OIN Saclay, Triangle de Gonesse, Pôle de Roissy, etc.) et de méga projets d'équipement comme le canal Seine Nord ; l'ampleur des investissements n'annonce aucune réduction du trafic périphérique à l'horizon 2030.

Cahier d'acteur
De l'ARDIES Val d'Oise
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

L'amélioration du trafic régional n'est pas envisageable sans mise à niveau du réseau routier en grande couronne où se croisent les nouvelles migrations économiques et résidentielles; le Val d'Oise est au cœur du mouvement par sa fonction de plaque tournante des échanges routiers avec le nord du pays (particulièrement avec l'Oise); le prolongement de l'A16 est un facteur de mobilité et à ce titre une clef de l'attractivité régionale.

LES OBJECTIFS SUR LE TERRAIN

Le projet conjugue trois objectifs de proximité:

- 1) la suppression du goulot de la Croix-Verte et la diffusion durable des flux routiers
- 2) la requalification de la RN1
- 3) la préservation des espaces agricoles.

Ces objectifs déterminent l'éventail restreint des tracés soumis au débat public.

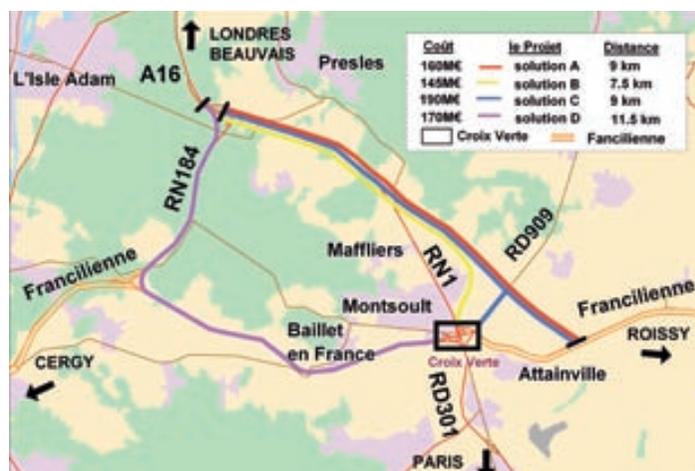
La DREIF en propose quatre, distingués d'ouest en est par quatre couleurs et quatre lettres, **D** mauve, **B** jaune, **C** bleu et **A** rouge.

UNE CONFRONTATION ÉDIFIANTE

Le **tracé mauve** n'est que l'élargissement de la RN184; ce tracé polarise vers l'ouest la masse des flux routiers alors qu'une grande partie d'entre eux (40 %) concernent à parts égales les mouvements nord-sud (verticale RN1-301) et les échanges avec l'est francilien (Roissy); une capacité accrue de RN184 ne réglerait pas ce déséquilibre, elle l'aggraverait au prix fort sans résoudre le contournement de Maffliers et Montsoult.

Le **tracé jaune** a pour vocation le contournement de Maffliers-Montsoult et la requalification de la RN1; il permettrait une amélioration du trafic nord-sud (axe RN1-RD301) mais aucun allègement de charge sur la Francilienne en dépit du remplacement du carrefour de la Croix Verte par un échangeur complet; la solution jaune n'optimise pas la répartition des échanges puisqu'elle rabat toujours sur la Croix Verte les flux substantiels en provenance, ou venant de l'est francilien.

Le **tracé bleu et sa variante rouge** ont le caractère de nouvelles extensions de l'A16; ils se confondent de l'Isle-Adam à la Francilienne où ils déterminent l'implantation d'échangeurs à l'est d'Attainville; ils représentent l'opportunité d'un deuxième prolongement orienté à l'est (vers Roissy) ce qui permet d'absorber les flux routiers entre l'A16 et l'est du Val d'Oise (en gros 20 % du total) et d'alléger RN184, RN1 et A104; les deux tracés assurent le contournement de Maffliers et Montsoult mais à l'avantage très net du tracé bleu grâce au fragment additionnel RD 909 réaménagé en direction de la Croix Verte.



L'option bleue raccourcit le temps de parcours vers le sud, améliore le contournement de Maffliers-Montsoult et soulage plus complètement la Francilienne à l'ouest d'Attainville; elle cumule des avantages comparatifs indéniables en dépit de son coût.

Le tracé bleu est plus cher que le rouge mais à terme plus rentable; ce tracé est la composante-EST du « prolongement » de l'A16 qui n'est pas linéaire mais forme une double fourche déployée :

- 1) vers l'ouest par RN184
- 2) vers l'est par A16-Attainville
- 3) vers le sud par A16-RD909

Cette articulation respecte intégralement la règle de séparation des trafics de rocade et de pénétrantes.

Le tracé bleu est l'unique moyen de garantir durablement la qualité des transferts directionnels entre A16 et A104. C'est le tracé de l'emploi vers Cergy (et les marches yvelino-normandes), Roissy (et l'est sequanomarnien) et le noyau métropolitain le plus dense (Grand-Paris)

LE JAUNE ARGUMENT DU BLEU POUR UNE SOLUTION « VERTE »

Il est symptomatique que les critiques tirées de la dramatisation des nuisances routières soient inopérantes contre le prolongement de l'A16 qui impose la requalification de la RN1 par une autoroute; le contournement de Maffliers-Montsoult se fait ainsi l'argument de la solution la plus « verte » !

Ce qui est vrai pour le tracé jaune l'est encore plus pour le tracé bleu meilleur agent de l'hygiène du milieu et de la sécurité des déplacements. Le tracé bleu capte en effet la totalité du trafic de transit de RN1 (ce qui est moins vrai pour le tracé rouge) ; par sa distribution élaborée des flux routiers il réduit plus efficacement que sa variante rouge les pollutions chimico-phoniques du trafic ; enfin il sécurise plus sûrement la traversée accidentogène de Maffliers-Montsoul (objectif permanent de prévention routière).

LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE HORS SUJET

Ces contributions soustraient bien entendu l'A16 aux restrictions du Grenelle de l'environnement ; ces dernières valident les bienfaits environnementaux du tracé bleu parce qu'il est intrinsèquement conforme aux impératifs du développement durable ; au demeurant le Grenelle n'est pas le forum de la lutte contre un ensoleillement jugé excessif mais plutôt un congrès préoccupé par l'équité des nouveaux équilibres mondiaux ; le « Grenelle de l'environnement » est virtuellement une négociation commerciale.

L'Ardies ne conteste évidemment pas l'exigence d'une adaptation aux variations climatiques mais elle récuse les amalgames incertains entre les émissions de CO₂ et l'effet de serre ; le raccordement de l'A16 à la Francilienne à l'est d'Attainville ne peut être suspendu aux aléas de querelles d'experts hors sujet.

DES ESPACES AGRICOLES PÉNALISÉS

L'impact territorial du projet soulève en revanche d'évidentes difficultés en raison de l'empiétement du tracé bleu sur des terres agricoles parmi les plus productives de France.

L'Ardies admet sans peine que ce tracé pénalise plus fortement le parcellaire des exploitations locales ; mais cet inconvénient (chiffable) ne peut être mis en balance avec l'abandon du projet ou l'adoption d'une solution inappropriée (tracé jaune ou mauve) ; la question revient donc à se demander si 59 hectares de bonnes terres peuvent faire obstacle aux mouvements croissants d'une Région aussi peuplée que la Belgique.

« POLYCENTRISME ET DENSIFICATION » OU LE DILEMME DU SDRIF

Ce dilemme ne peut être valablement appréhendé sans un détour par le nouveau projet de SDRIF (Schéma Directeur d'Île de

France), voté le 15 février 2007 par le Conseil Régional.

Le projet de Sdrif n'innove rien dans le domaine environnemental ; il amplifie simplement les dispositions adoptées par les schémas antérieurs qui ont ceinturé Paris de parcs naturels régionaux (PNR), de forêts intouchables et de sites classés ; la conséquence est qu'aujourd'hui Paris et ses banlieues ne peuvent plus s'étaler « librement ».

Cette contrainte positive ne supprime nullement le fait que la métropole francilienne reste le centre d'impulsion du pays (concentration des Pouvoirs, des grandes entreprises, des chercheurs, des étudiants, des touristes, etc.) ; d'où l'obligation de relever le défi des transports dans la perspective d'une ville qui doit croître sur elle-même (et se renouveler) sans déborder sur sa campagne ; ce contexte a logiquement conduit le Sdrif à réhabiliter un urbanisme hypertraditionnel de « **Polycentrisme** » et de « **Densification** ».

LES CONTRADICTIONS DE LA RÉGION

La nécessité de « polycentrer-densifier » pour conserver des espaces naturels conséquents se comprend facilement ; sauf que la Région en fait objectivement le principe d'un effet de levier pour financer la multiplication accélérée de logements et de lignes ferroviaires (pas de rentabilité des chemins de fer sans usagers et pas d'usagers sans logements !) au détriment des infrastructures routières.

Le Conseil Régional n'a pas avalisé les projets de prolongements routiers (A104, A16...) en attente sur la carte de destination générale annexée à son projet d'aménagement (ce qui ne facilite pas la lecture du Sdrif !).



Cette position contredit singulièrement la volonté de rééquilibrage à l'est des activités franciliennes qui rend indispensable le tracé bleu ; s'agissant par ailleurs des ambitions affichées en matière de logement on ne voit pas comment densifier la constellation francilienne sans calibrer ses

liaisons périphériques ; l'urbanisme polyconcentré exige des synapses routières adaptées à des flux de rocade élargis et diversifiés. Le rail ne suffit pas et ne suffira pas en grande couronne en 2030, y compris pour satisfaire les besoins de transports en commun.

POUR UN DROIT DE PASSAGE

Le pragmatisme doit donc prévaloir et permettre le prélèvement foncier nécessaire à la réalisation du projet de prolongement ; cet apport peut s'analyser comme un « droit de passage » autoroutier afin d'exclure tous mitage ou implantation d'activités indésirables.

Les compartiments créés par le prolongement de l'A16, la RD 909 et la voie de chemin de fer conviendraient certes à l'implantation d'une

zone d'activités (la Croix Verte) ; mais cette décision ne dépend pas des entreprises ; elle appartient aux élus chargés de l'aménagement de leurs territoires dans une logique de développement durable ; cette responsabilité leur fait aussi un devoir de préserver l'avenir ; *les mutations économiques sont réversibles et rien ne dit que des industries ne trouveraient pas un jour leur place dans la zone d'influence rapprochée...*

CONCLUSION

Le prolongement durable de l'A16 est une phase obligée du développement durable francilien ; sa mise en œuvre ne peut être plus longtemps différée ; la décision de prolonger la Francilienne de Méry/Oise à Orgeval (octobre 2006) est à cet égard de bonne augure ; les deux infrastructures sont insécables et une différence de traitement serait le comble de l'incohérence.

L'Ardies se prononce :

1- pour l'opportunité de compléter le prolongement de l'A16 par une 2^{ème} liaison de raccordement à la Francilienne à partir de l'isle-Adam.

2- pour la réalisation du tracé bleu parce qu'il assure :

- **une distribution orthodoxe des flux routiers qui ne confond pas les flux de rocade et de pénétrantes**
- **un meilleur report des flux vers l'est (Roissy) objectif prépondérant pour les entreprises**

- **un écoulement plus direct des échanges nord sud (RD301) qui restent et resteront importants**

- **un meilleur contournement de Maffliers et Montsoul**

- **une diminution de la pollution par réduction des distances parcourues**

Le maintien d'une exploitation de cueillette pourrait néanmoins contrarier l'exécution de ce tracé au profit de sa variante rouge provisoirement acceptable pour une durée indéterminée.

L'Ardies souhaite enfin :

3- que le conseil général du Val d'Oise poursuive l'A16 jusqu'à l'ex Bip-est ; l'absence de tout prolongement au sud de la Francilienne ne peut que provoquer des difficultés sur la RD 301 bientôt réduite par le passage d'un tramway ; une radiale à l'est d'Attainville compenserait le sous calibrage de la RD301 et permettrait une meilleure fluidité d'ensemble réclamée en tout état de cause par la densification inéluctable des communes sud du Val d'Oise et de Seine Saint-Denis.