

« Prolongement » de l'A16
Commentaires sur la position de l'Ardies Val d'Oise
Annexe au cahier d'acteur

Le débat sur le prolongement de l'A16 à la Francilienne a permis à l'Ardies d'affirmer la nécessité de mailler durablement ces deux autoroutes; l'association s'est clairement prononcée en faveur du tracé bleu en dépit de l'impact signalé sur le parcellaire agricole.

Cette position va au-delà de la solution préconisée par le monde économique (en particulier la CCI) et par une majorité d'élus qui s'accommodent du tracé rouge ; une ultime clarification s'impose donc pour prolonger le cahier d'acteur de l'Ardies où le tracé par Attainville (A rouge) est néanmoins retenu in fine comme solution d'attente.

La mission de l'Ardies est d'agir pour promouvoir les infrastructures de transport les plus utiles au développement durable francilien; cet objectif est permanent et fonde la hiérarchie des priorités de l'association; la première d'entre elles concerne l'achèvement du réseau routier structurant régional; les insuffisances de ce réseau sont notoires ; elles affectent particulièrement le Val d'Oise, plaque tournante des flux routiers entre le nord de la région et l'agglomération parisienne (la capitale et ses proches banlieues); le Département est traversé par une Francilienne qui recueille (mal), deux autoroutes (A1 et A16) et deux grandes radiales inter régionales (RD316 et RD317); aux heures de pointe les encombrements ralentissent partout la mobilité avec les répercussions bien connues sur l'environnement et la productivité économique.

Le carrefour de la Croix Verte et les nuisances subies sur la RN1 sont emblématiques de difficultés qui s'aggravent d'année en année faute d'investissements suffisants en grande couronne; aucune amélioration ne sera possible sans un effort de rattrapage pour combler un retard routier accumulé de longue date et entretenu par la prépondérance budgétaire trop largement accordé au rail.

Un retour à la parité des financements régionaux serait une décision positive pour normaliser le handicap des transports qui freine les initiatives et compromet à terme la mise en œuvre des grands projets d'aménagement franciliens ; aucun plan d'envergure n'est concevable sans accompagnement routier ; la route prime tous les modes de transports parce qu'elle les conditionne et organise leurs connexions (intermodalité) ;elle est en outre un vecteur essentiel des transports en commun ;c'est une évidence en grande couronne , surtout dans le Val d'Oise où les liaisons ferrées transversales sont déficitaires et rendues aléatoires par une géographie spécifique.

Les besoins potentiels de transports induits par les grands projets de développement franciliens (pôle de Roissy, Cergy, Seine-Aval...etc) ne modifieront pas cette situation ; ils renforceront la demande routière; dans le secteur concerné par le « prolongement » de l'A16 les projections de trafic n'annoncent aucune baisse de fréquentation sur les axes stratégiques entre le Département de l'Oise , Paris, Roissy et Cergy , quelque soit la provenance et la destination .

Cette évidence est confortée par la mise en œuvre prochaine du projet de canal Seine Escaut qui suralimentera le trafic routier nord-sud; si donc aucune décision n'est prise pour améliorer la qualité des équipements routiers ou si seulement cette décision est formellement défailante l'économie régionale en paiera inmanquablement les conséquences à l'horizon 2030.

Cet horizon est précisément celui du projet de Sdrif qui ne laisse aucun doute sur les orientations d'aménagement envisagées à cette échéance; elles associent étroitement ambitions économiques, stratégie urbaine et aspirations environnementales dans des territoires préférentiels; la « carte des lignes de force » du Sdrif (incomplète) en dessine les contours pour les trois prochaines décennies; les centres privilégiés de l'action économique et urbaine francilienne ont en commun de se déployer aux abords de la Francilienne; cette rocade s'affirme comme le lieu circulaire du dynamisme régional; elle est donc appelée à jouer pleinement le rôle de liaison structurante qui est le sien depuis la création des Villes Nouvelles en grande couronne.

Ce constat, déterminant pour l'avenir, confirme l'urgence de parfaire le réseau routier destiné à irriguer durablement le polycentrisme francilien dans l'attraction de Paris et de ses proches satellites (La Défense); aux « frontières » de la Région plusieurs « villes trait d'union » apparaissent comme les relais périphériques de l'animation francilienne en direction des régions extérieures; Persan-Beaumont assure ainsi l'interface avec le Département de l'Oise qui intervient de façon croissante dans l'augmentation des flux routiers vers la Francilienne; l'ensemble représente une cohésion convaincante à condition d'organiser rigoureusement son système de communication; la nécessité d'un maillage routier irréprochable se présente à cet égard comme l'enjeu majeur du développement durable francilien.

Inutile de dire que cette préoccupation est celle de l'Ardies à qui elle a finalement dicté sa position en faveur du tracé bleu; ce choix logique ne résulte certainement pas d'une sous-évaluation de ses inconvénients (impact agricole) mais de la prise en compte des nécessités routières appelées à peser sur le développement de l'activité régionale; pour l'association la question du réseau structurant prend le pas sur toute autre et n'autorise pas le retour aux compromis du passé; le développement durable ne le permet plus.

Le prolongement de l'A16 doit obéir aux règles de raccordement routières les plus légitimes; s'agissant d'entrer dans la partie vive de l'Île de France de demain il est difficile de ne pas valider la jonction la plus productive en termes d'avantages directionnels (voir cahier d'acteur); pour l'Ardies c'est le tracé bleu mis en avant parce que conforme aux principes du développement durable qui reste avant tout une option économique.

Dans cette optique le tracé bleu fait en quelque sorte figure de tracé idéal, ce qui ne veut pas dire qu'il soit facilement réalisable; il se heurte en effet à la présence d'un précieux domaine agricole qui peut faire valoir son antériorité, sa valeur économique-environnementale et des arguments de poids dans la controverse qui oppose espaces naturels et zones urbaines pour le partage de « l'espace vital » régional.

l'Ardies ne modifie pas pour autant sa préférence pour le tracé bleu mieux adapté aux réalités prospectives du développement économique ; cependant ces réalités n'obligent pas véritablement sa réalisation immédiate ; il arrive que le temps soit le meilleur allié du principe de précaution ; aussi l'Ardies a-t-elle validé le tracé rouge comme solution par défaut pour une durée indéterminée ; cette disposition revient à admettre la possibilité de soustraire provisoirement le barreau RD 909 du tracé bleu afin de réaliser au plus vite le tracé rouge d'une nécessité impérative ; elle a aussi pour but de donner du champ à la réflexion sdriféenne qui sera tôt ou tard mise à l'épreuve des faits .

Le projet de Sdrif concilie difficilement les logiques du développement et de la protection des espaces naturels ; ce dilemme difficile fait naître un vocabulaire volontariste qui cache mal le flou des « orientations » ; il est question de « polycentrisme », de « concentration » et de « front urbain » qui évoque une sorte de réarmement civique ; ces termes font globalement consensus parce qu'une majorité s'accorde pour stopper l'étalement urbain et le mitage des espaces naturels.

Mais l'étalement évitait le gonflement qui présente d'autres risques ; la concentration et la densification urbaine ont des limites qui ne sont pas clairement posées ; les besoins fonciers des agriculteurs, des espaces forestiers, des entreprises et du logement sont en concurrence et réduisent l'offre de terrains productifs ; il n'est évidemment pas possible de satisfaire indéfiniment tout le monde ; l'espace est rare en Ile-de-France et le restera ; l'allocation de cette « ressource » est finalement le vrai défi de l'avenir francilien .

La solution passe nécessairement par quelques sacrifices fonciers pour laisser passer les routes indispensables à l'activation d'une métropole élargie à ses confins territoriaux ; à moins de vouloir délibérément diminuer la primauté de l'Ile-de-France il n'est pas acceptable de geler les projets routiers au nom de la protection d'un environnement hyper chlorophyllien ; l'environnement n'est pas seulement une donnée naturelle, il intègre aussi les productions humaines qui doivent avoir leur place avec la capacité d'échange et de mouvement qui les caractérise .

L'Ardies ne jugeait pas à priori utile un débat public sur un « prolongement » de l'A16 qui s'imposait d'évidence ; mais l'association bémolise aujourd'hui ce jugement dans la mesure où le débat s'est déroulé dans d'excellentes conditions et où il a concrètement permis d'aborder le problème complexe du développement de la mégapole francilienne.

Ce problème ne peut évidemment être abandonné aux seuls experts bien qu'ils soient incontournables pour alimenter la concertation publique ; celle-ci déborde souvent son objet comme le montre l'effervescence médiatique créée autour du réchauffement climatique ; certains tirent trop vite la conclusion que le Grenelle de l'Environnement a condamné le prolongement de l'A16 en donnant un coup d'arrêt à une ancienne politique autoroutière.

C'est évidemment tout le contraire puisque cette préconise une réduction de la pollution rendue possible par le contournement de Maffliers et Montsoul.

Quant à la lutte contre le réchauffement climatique elle donne lieu à une confusion terminologique qui fait écran à l'évaluation rationnelle de ce phénomène ; les variations du climat sont encore une énigme pour la science ; ce qui est sûr en revanche c'est la nocivité de la pollution et la raréfaction des ressources naturelles pour cause de démographie galopante source de prélèvements accrus; ce sont là des défis mondiaux qui ne permettent peut-être pas de lutter efficacement « contre le réchauffement climatique » mais doivent encourager la « lutte d'adaptation » au dit réchauffement et celle non moins importante contre les habitudes de gaspillages .

Ces objectifs ne sont pas contraires au passage d'une autoroute en zone agricole.

ARDIES VAL d'OISE

	POPULATION	
	<u>1812</u>	<u>2007</u>
Attainville	340	1 740
Baillet	200	2 040
Beaumont	2150	9 500
L'Isle Adam	1300	11 307
Maffliers	450	1 380
Montsourt	450	3 542
Persan	300	9 600
Presles	650	3 950
Villaines	150	719
Villiers Adam	400	11 307
	_____	_____
TOTAL	6 390	44 568

Entre 1812 et 2007 (env. 200 ans) la population des dix communes ci-dessus impactées par la projet de prolongement de l'A16 est passée de 6390 à 44568 habitants, soit un accroissement global de 38178 hab (+ 600 %) et une augmentation moyenne annuelle de 190 hab .