

ARDIES Val d'Oise

Intervention du 27/09/2007 sur prolongement A16 (Réunion publique d'Attainville)

Il me faut d'abord dire en deux mots ce qu'est l'ARDIES Val d'Oise qui n'est pas forcément connue des riverains de l'A16 ; l'Ardies ou ASSOCIATION REGIONALE pour le DEVELOPPEMENT des INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES et de la SECURITE a été créée à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles (CCIV) en 1992 sur le modèle d'une Ardies qui fonctionnait déjà dans les Yvelines; l'Ardies Val d'Oise fédère quant à elle près de 50000 entreprises au travers d'instances représentatives comme le Mouvement des entreprises du Val d'Oise (MEVO) , la Fédération du bâtiment du Val d'Oise (FBVO), diverses associations d'entreprises telles que l'AIBT à Beauchamp Taverny et bien sûr bon nombre d'entreprises de renom (3M.,ADP, Cars Lacroix...etc).

Lors de sa fondation l'association avait affiché les 3 priorités d'action suivantes :

Prolongement de la Francilienne de Méry/Oise à Orgeval
Réalisation de l'autoroute A16 de l'Isle Adam à Paris
Réalisation du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP)

L'A16 figurait en bonne place dans le programme d'action de l'association; dans sa version initiale l'infrastructure devait relier Paris à Londres via Calais (liaison transmanche); mais depuis sa mise en service complète (1998) au nord de l'Ile de France l'A16 est bloquée à l'Isle-Adam faute d'un accord sur son tracé vers Paris; plusieurs décisions ministérielles ont en effet progressivement entériné l'abandon du projet au sud de la Francilienne ; la limite de l'A16 a d'abord été ramenée à la hauteur de l'ex BIP (maintenant Avenue du Parisis) puis positionnée sur la Francilienne ; un nouveau recul n'est certainement pas envisageable pour **l'ARDIES toujours favorable à la continuité de l'autoroute jusqu'à l'ex Bip .**

Un prolongement de neuf kilomètres à travers champs paraissait si évident que l'association s'est d'abord étonnée qu'un débat public soit organisé en la circonstance; Ce débat ayant lieu l'Ardies s'en félicite néanmoins car il lui donne l'occasion de faire valoir la position des entreprises plus que jamais motivées par l'achèvement sans cesse différé d'un maillage routier conçu lors du démembrement de la Seine-et-Oise ;

La récente décision de prolonger la Francilienne jusqu'à Orgeval ouvre des perspectives positives pour combler le sous-équipement routier du Val d'Oise et les Yvelines. Le prolongement de l'A16 ne peut-être dissocié de cet objectif qui n'a pas disparu avec l'augmentation des contraintes environnementales ni par l'effet des lois de décentralisation; Il s'agit de doter la première région économique du pays d'une voirie structurante (rocade et radiales) sécurisées et reliées entre elles.

Le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne n'est qu'une première étape ; un deuxième débat serait nécessaire pour déterminer dans quelles conditions il sera possible de prolonger l'A16 au sud d'Attainville, au moins jusqu'au Bip ; cette perspective est commandée par la saturation présente des axes routiers quelque soit l'augmentation du trafic d'ici 2030;

Les réalités de la grande couronne où convergent activités et populations y maintiennent la prépondérance du transport routier parce qu'il est le mieux adapté à la dispersion des emplois et des résidences.

La réalisation d'un système routier régional apte à répondre sans frictions aux multiples besoins de mouvement reste une priorité, particulièrement pour le Val d'Oise pénalisé par une géographie étirée; cela était vrai à la création des villes nouvelles et cela l'est tout autant dans le contexte d'une Région Capitale engagée dans une course de vitesse pour maintenir son attractivité. Or il n'y a pas d'attractivité sans une qualité de service qui place au premier rang les infrastructures de transports et donc les routes et autoroutes ; freiner leur déploiement naturel ne peut que contrarier le succès des modes associés ou alternatifs.

L'Ardies reste attachée au principe d'une capillarité routière fondée sur l'assise d'un réseau structurant qui laisse sa place aux voies urbaines dites rapides qui sont en réalité des voies sans intersections à grand débit où la vitesse est limitée à 110km/h; on les appelle autoroutes parce que les piétons, les animaux et les vélos y sont interdits ; c'est d'ailleurs pour cette raison qu'elles sont moins accidentogènes.

Les évolutions des dernières décennies tendent à supprimer ces infrastructures en deçà de la francilienne et à en restreindre la construction au delà ; cette situation résulte du poids croissant de contraintes environnementales normalement acceptées par les entreprises qui permettent activement leur mise en œuvre par la création de nouvelles filières dans l'énergie (éoliennes, solaire) le bâtiment, le médical, la chimie...etc.

Mais les positions tranchées sur le lien entre l'émission des gaz à effet de serre désignent trop souvent l'automobile comme responsable du réchauffement climatique ; le discrédit trouve des relais dans l'effervescence de controverses qui se multiplient par toute la planète dans le cadre de méga conférences ou débats nationaux et internationaux (Kyoto, Grenelle de l'environnement...etc.).

L'Ardies reconnaît évidemment l'urgence de s'adapter aux variations du climat mais elle récuse toute invocation à la « lutte contre le réchauffement climatique » quand cette formule, au demeurant imparfaite (on ne donne pas d'ordres au soleil !), devient le prétexte d'amalgames incertains.

Il y a sans doute une concomitance entre les gaz d'échappement et l'effet de serre ; mais des scientifiques contestent toute relation exclusive entre ces deux phénomènes et les variations du climat; en particulier M. Marcel Leroux climatologue de réputation internationale pour qui la responsabilité du changement climatique n'incombe pas aux activités humaines ; jusqu'à preuve du contraire l'Ardies n'aura pas de scrupule à partager cet avis ; **les autoroutes n'augmentent pas la température du globe** ; si l'on attribue ce dérèglement aux gaz d'échappement **elles la diminueraient plutôt en réduisant les embouteillages et leur pollution dans les villes**, ce que réalisera justement la suppression du carrefour de la Croix Verte permise par le **prolongement durable de l'A16**. A cet égard l'infrastructure se présente comme une application routière du principe d'hygiène publique, ce qui suffit déjà à la qualifier.

Mais l'utilité de l'A16 n'est pas seulement de réduire la pollution de Montsoult Maffliers à la Croix Verte;

La fonction première de l'autoroute A16 ,qu'une notice appelle « *l'europpéenne* » (pourquoi pas la « *britannique* » ?) , est d'assurer une liaison directe avec l'Europe du nord-ouest et de desservir les villes moyennes comme Beauvais, Amiens ,Boulogne ou Dunkerque qui la jalonnent des confins de l'Ile de France à la frontière belge; Les activités se développent le long de son parcours d'où un accroissement des flux de transports entre la Région parisienne et la Picardie; cette dynamique a un impact direct sur la qualité des échanges nord franciliens et la question du prolongement de l'A16 .

Mais il y a « prolongement » et « prolongement » !

La notion de « prolongement » est assez polymorphe pour entraîner des écarts d'appréciation ; la terminologie a son importance ; par « prolongement » l'Ardies entend l'augmentation d'une distance jusqu'à un nouveau point d'arrêt; cette définition est sans doute imparfaite mais elle permet une approche objective des solutions de prolongement soumises au débat public; le dossier établi par la DREIF en propose quatre distinguées, d'ouest en est, par quatre couleurs (mauve, jaune, bleu et rouge) :

Le **tracé mauve** n'est en fait que l'élargissement à 2x3 voies de la RN184 organisée en voie rapide 2x2 voies par la DDE 95 dès 1994 (à l'époque comme déviation de RN322 et contournement de l'Isle Adam) ; ce tracé vise simplement à augmenter le débit d'une voirie existante ; il ne constitue pas à proprement parler un projet d'extension de l' A16 puisqu' il relie déjà le débouché provisoire (à l'Isle Adam) de cette autoroute à la Francilienne (à Villiers Adam). Son inconvénient majeur est de polariser la masse des flux routiers alors qu'une grande partie d'entre eux (40%) concernent les mouvements nord-sud (verticale RN1-301) ou les échanges entre A16 et l'est du Val d'Oise (environ 20%) ; le tracé mauve améliore effectivement le prolongement de l'A16 vers l'ouest de l'Ile de France mais il **reste un « prolongement par défaut »** pour les échanges avec l'est; une capacité accrue de RN184 ne réglerait pas ce déséquilibre, elle l'aggraverait;

Le **tracé jaune** ou « solution courte » devrait plutôt s'appeler « contournement de Maffliers-Montsoulst » car sa vocation principale est de détourner le trafic (près de 40000/jour) de ces communes traversées par la RN 1; cette solution crée certes une deuxième liaison rapide entre l'A16 et la Francilienne mais pas de nouvelle connexion ; la jonction avec la Francilienne s'opère toujours à la Croix Verte où un échangeur compliqué doit remplacer l'actuel carrefour dans la continuité de la RN1 - RD901; cette solution améliore les échanges entre l'Isle Adam et la Croix Verte ; cependant elle n'optimise pas leur répartition puisqu'elle rabat sur l'axe d'origine (nord/sud) les flux routiers prélevés sur RN1 mais dévolus aux liaisons avec l'est de la Région; cette variante jaune s'inscrit dans les bornes inchangées d'un ancien parcours; elle n'est donc pas un prolongement à part entière mais un « **pseudo prolongement**» de l'A16.

Le **tracé rouge et sa variante bleue** se confondent de l'Isle Adam à la Francilienne où ils déterminent l'implantation d'échangeurs à l'est d'Attainville ; ils captent ainsi les flux routiers entre l'A16 et l'est du Val d'Oise ce qui allège la RN1, la RN184 et la Francilienne

à l'ouest d'Attainville; les deux tracés assurent également le contournement de Maffliers et Montsault (le tracé bleu étant quand même plus performant à cet égard puisqu'il ajoute au tracé rouge la RD 909 réaménagée en desserte en direction du carrefour de la Croix Verte); les conditions élémentaires d'un prolongement authentique (avancée de l'infrastructure et déplacement orienté de sa jonction) sont donc correctement remplies par **le tracé bleu/rouge** bien qu'il **ne constitue pas à lui seul le véritable prolongement de l'A16**.

Dans sa dimension complète ce prolongement est l'infrastructure double (RN184 + A16 bleu/rouge) qui forme la triangulation la plus large avec la Francilienne ; cette géométrie est la garantie d'une bonne insertion de la radiale européenne et transrégionale A16 avec le principal collecteur routier francilien (rocade A104) .

Le prolongement en cause ne peut en effet se réduire au déploiement d'un linéaire unique ; il requiert l'articulation d'une « fourche » à deux branches orientées, l'une vers l'ouest (Cergy) et l'autre vers l'est (Roissy); inachevée à ce jour cette articulation attend encore le prolongement de son maillon oriental; cette perspective est le thème concret du débat qui a en réalité pour objet la qualité des transferts directionnels entre l'A16 et la Francilienne .

Cette question revient au fond à définir l' écart optimum entre les connexions de trois axes structurants ; soit à se prononcer sur l'emplacement d'un deuxième échangeur lié à la deuxième tranche d'un prolongement déjà effectif à l'ouest (par RN 184) avec un premier échangeur (Villiers Adam); Dans cette optique **l'Ardies estime que les exigences de continuité et de fluidité du réseau magistral Francilien disqualifient la solution mauve et donnent au tracé bleu/rouge un avantage certain sur le tracé jaune;**

La conformité fonctionnelle du tracé bleu/rouge ne suffit cependant pas à valider sa réalisation en rase campagne francilienne ; l'absence d'habitat à l'est de Montsault-Maffliers constitue un obstacle de taille car **le projet de prolongement le plus valable (le tracé bleu/rouge) empiète largement sur des terres agricoles parmi les plus productives de France ;**cette réalité n'est évidemment pas ignorée de l'Ardies, association d'entreprises, pour qui les exploitations agricoles sont des entreprises qui comptent ; **l'Ardies a toujours considéré que le « domaine agricole » qualifié de « secteur primaire » serait certainement mieux nommé « secteur premier »** par l'importance de son patrimoine indélocalisable, son antériorité productive et sa force d'entraînement économique (agro-alimentaire, restauration).L'excédent agricole atteint 9Mds alors que le déficit commercial du pays dépasse les 30 Mds . Les emplois induits par l'agriculture au sens large représentent ceux de l'industrie automobile !

Il serait donc absurde d'opposer les intérêts de l'agriculture à ceux des autres secteurs économiques . Seulement l'Ardies, association régionale, doit élargir sa réflexion au delà des zones d'influence définies par la Dreif ; pour l'Ardies la zone d'influence réduite c'est l'Ile de France et la zone d'influence directe le quart nord-ouest du pays tout entier ; cette échelle introduit fatalement une distorsion entre l'horizon des agriculteurs riverains et celui de l'association.

L'Ardies admet sans peine que le tracé bleu /rouge pénalise plus fortement le parcellaire des exploitations locales; mais elle est convaincue que cet inconvénient (chiffirable) peut être

atténué par des mesures adéquates (juste indemnisation et réaménagement soigneux des dessertes agricoles modifiées) alors que l'abandon du projet, ou le choix d'une solution inappropriée (tracé mauve), aurait une incidence négative sur l'architecture du réseau routier francilien avec des répercussions sur les économies régionales mises en ligne par l'A16 de l'Ile-de-France au Pas-de-Calais.

Dans ces conditions il faut arbitrer avec pragmatisme ; l'affectation du foncier nécessaire à la réalisation de l'A16 ne doit pas entraîner l'apparition de lotissements intempestifs ; une bonne solution pour empêcher ce risque pourrait être celle d'un « **droit de passage** » autoroutier, formule qui exclut par définition tout mitage indésirable.

Les compartiments fonciers formés par le prolongement de l'A16 avec la RD 909 et la voie de chemin de fer conviendraient sans aucun doute à l'implantation d'une zone d'activités (la Croix Verte) ; mais cette décision ne dépend pas des entreprises bien qu'elles soient naturellement intéressées par ces abords stratégiques ;

C'est aux élus concernés d'anticiper l'aménagement de leurs territoires dans une logique de **développement durable** ; ce concept ne se résume pas à une « lutte » sanitaire d'adaptation ; **il est avant tout une doctrine de développement**, le mot d'ordre d'un mouvement économique destiné à s'entretenir de lui-même sur la base de contraintes environnementales génératrices d'innovation technologiques.

Cette ambition ne se déploie pas dans l'abstraction ; elle se décline territorialement au moyen de plans qui énoncent des orientations et en tracent les contours ; en Ile de France **le projet de SDRIF (Schéma Directeur d'Ile de France) est ainsi le texte de référence du développement durable régional ;**

Le projet de Sdrif a été voté le 15 février 2007 ; il était encore en gestation en 2006 ce qui explique rétrospectivement la discrétion de la Région lors du débat sur le prolongement de la Francilienne. Pour l'A16 la situation n'est plus la même puisque le Conseil Régional est directement intervenu dans la saisine de la CNDP ; mais son projet d'aménagement exprime noir sur blanc une opposition obstinée au prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne.

Cette position de la Région n'est à aucun moment clairement expliquée ; elle est en contradiction flagrante avec le leitmotiv régional le plus constant en faveur d'un rééquilibrage à l'est des activités franciliennes ; le rejet systématique d'une infrastructure routière utile à la réussite d'un grand projet d'avenir est une sorte d'énigme que le débat public permettra peut-être d'élucider ; en attendant **l'Ardies ne peut que s'interroger sur une dichotomie qui aboutit à dissocier l'esprit et la lettre du projet d'aménagement régional.**

En d'autres temps on aurait qualifié le Sdrif d'ardente obligation... mais de l'aveu du président de l'Ile-de-France en personne il faut le considérer comme une « **vision** » **marquée par un volontarisme environnemental** qui s'affirme tout au long de centaines de pages (230 pages pour le projet et 80 pour l'évaluation environnementale + les cartes).

La protection des espaces naturels est en effet la clef de voûte de l'édifice consigné dans les quelques 300 pages du projet de Sdrif ; en réalité **le texte n'innove guère dans le domaine environnemental ; il tire simplement les conséquences des dispositions adoptées par les schémas antérieurs qui ont ceinturé Paris de parcs naturels régionaux (PNR), de forêts**

intouchables et de sites classés ; une réalité s'impose aujourd'hui, Paris et ses banlieues ne peuvent plus s'étaler tous azimuts; mais cette contrainte n'a pas supprimé ce qui fait que Paris reste Paris (concentration des Pouvoirs, des grandes entreprises, des chercheurs, des étudiants, des touristes, ... etc) d'où l'obligation de trouver une parade pour maintenir, voire renforcer l'attractivité mondiale de la métropole régionale (ou Région Capitale) ; cet impératif ne laissait pas une grande marge aux penseurs du Sdrif ; leurs réflexions ont finalement abouti à coupler deux maîtres mots aux consonances vaguement olympiennes : « **Polycentrisme et Densification** » qui signifient que la ville doit croître (et se renouveler) sur elle-même sans déborder sur sa campagne.

A la vérité **personne ne conteste la nécessité de polycentrer - densifier pour conserver des espaces naturels conséquents**; la difficulté ne procède pas d'une mise en cause de ce principe mais de son dosage et de son réglage ; **le concept vise l'effet de levier pour financer la construction massive de logements et la construction intensive de lignes ferroviaires, objectifs qui se renforcent par osmose**; il n'y a pas de rentabilité des transports ferroviaires sans usagers et il n'y a pas d'usagers sans logements ; en multipliant les uns on augmente les autres ! Malheureusement l'avantage devient inconvenient si il s'écarte de sa raison d'être ; « polycentrisme et densification » ne doivent pas balkaniser la Région et enfermer les usagers dans un système clos.

La rentabilité économique-sociale des transports ferroviaires n'annule en rien le besoin d'échanges routiers entre des pôles caractérisés par leur éparpillement; à l'échelle de la région l'adoption d'un dispositif polyconcentré ne se conçoit pas sans les synapses routières indispensables à la qualité intermodale des échanges économiques. Les transports en communs ferrés ne suffiront pas ; les transports en commun routiers seront indispensables pour relier une galaxie de centres dispersés à son noyau urbain le plus dense (le « grand Paris »).

Conclusion

Il n'est pas nécessaire d'attendre la mise en œuvre des grandes opérations urbanistiques prévues au Schéma Directeur (Roissy-triangle de Gonesse, Seine-Aval, Seine-Amont, Canal Seine Nord, Saclay ...etc) pour décider les indispensables infrastructures routières d'accompagnement ; et surtout il n'est pas acceptable de programmer de nouveaux projets sans terminer ceux qui sont déjà engagés et sont la condition de la bonne intégration de ceux qui suivent.

Le prolongement de l'A16 est exemplaire à cet égard puisque l'infrastructure doit relier les pôles est-ouest de Roissy et Cergy (et au delà Seine Aval et l'Est logistique francilien) avec les pôles nord-sud du Val d'Oise (et à l'octave Paris et l'axe Londres-sillon beneluxo-rhénan). Il n'est pas constructif de nier l'intérêt de cet investissement dans un document qui affirme indirectement son utilité à longueur de pages ; Le polycentrisme densificateur ne sera pas durable sans le prolongement de l'A16 version moderne de la chaussée Jules César.

L'Ardies espère que la Région finira par tirer les conséquences logiques de ses propres extrapolations pour valider les prolongements routiers en attente sur la carte de destination générale annexée à son projet de Sdrif .

A ce stade du débat 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'Ile Adam ;

2 - pour la réalisation du tracé bleu ou du tracé rouge parce qu'ils assurent un meilleur report des flux vers l'est (Roissy) ;

Le bleu est un peu plus cher mais il assure un meilleur contournement de Montsoult Maffliers et un écoulement plus direct des flux nord sud (RD301) qui restent et resteront importants;

A priori cependant le tracé rouge conviendrait mieux pour assurer la desserte d'une éventuelle zone d'activités;

L'arbitrage entre les deux options ne sera vraiment possible qu'après la réunion publique d'octobre consacrée aux projets locaux de développement.

Enfin l'Ardies souhaite que le conseil général du Val d'Oise poursuive l'A16 d'Attainville 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 nouvelle radiale à l'est 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.

