

CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES
VAL D'OISE / YVELINES

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007



Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/ Yvelines assure des missions de service public au bénéfice des 65000 entreprises ressortissantes de ces deux départements. Elle assure un rôle de conseil et d'information des entreprises sur les infrastructures mises à leur disposition, les représente dans la promotion des intérêts économiques vis-à-vis des collectivités et acteurs de l'aménagement du territoire.

Contact :

**Chambre de commerce
et d'industrie de Versailles
Val d'Oise / Yvelines**

34, rue de Rouen
95300 PONTOISE
Tél. : 01 30 75 35 41
Fax : 01 30 75 35 73
www.versailles.cci.fr
eveiga@versailles.cci.fr

LE PROLONGEMENT DE L'A16 AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE NOS TERRITOIRES

Pour conserver sa position de région capitale attractive en Europe et dans le monde, l'Île-de-France doit pouvoir offrir à l'ensemble des territoires franciliens et à leurs habitants un réseau d'infrastructures de transports performant.

Dans ce cadre, le Nord de la région souffre de l'absence d'une liaison directe et performante avec le littoral Nord (Picardie-Angleterre-Belgique-Pays-Bas). L'autoroute A16 avait été mise en service à cet effet en 1994. Toutefois, elle s'arrête encore aujourd'hui aux portes de l'Île-de-France, à l'Isle-Adam, obligeant les automobilistes et les transporteurs à emprunter la RD301 (ex RN1). Cette infrastructure accueille aujourd'hui un trafic très important, notamment dans les communes de Montsoult et Maffliers, qui sont traversées quotidiennement par 36 500 véhicules, dont 5,5% de poids-lourds.

Le tronçon ne présente ni la capacité ni les caractéristiques nécessaires au trafic supporté : largeur des voies réduite, carrefour à feux, traversées piétonnes etc...

Cette situation est critique tant pour les automobilistes qui empruntent cet axe que pour les riverains, qui souffrent des nuisances liées à l'usage de cette infrastructure, sans pour autant profiter d'une liaison routière locale et régionale de qualité, ni d'une voie urbaine agréable et paysagée.

Ce défaut d'adaptation du gabarit de la RD301 au trafic qu'elle supporte engendre un report important du trafic sur le réseau secondaire, notamment sur la RD909 et la RD922. Cette saturation du réseau est d'autant plus marquée à l'approche du carrefour de la Croix Verte : le carrefour giratoire actuel occasionne des embouteillages récurrents de plusieurs kilomètres sur différentes voies, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.

Cahier d'acteur
de la CCI Versailles Val d'Oise / Yvelines
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

- **La voiture restera un moyen de transport incontournable pendant de très nombreuses années encore.**

Dans la zone concernée par le projet, la très grande majorité des résidents a besoin de la voiture pour se déplacer. Elle représente **80 % des déplacements motorisés de grande couronne**, selon l'Enquête globale transports (EGT) 2001. Il s'agit-là d'une spécificité par rapport au reste de l'Ile-de-France. **L'absence ou l'inadaptation de l'offre de transports collectifs est criante.**

A l'évidence, **la place de la voiture doit donc encore être prise en compte** et acceptée pour l'organisation de nos modes de vie.

- La densité de population en grande banlieue et l'étalement urbain sont peu propices au développement de modes de transports en commun lourds en rocade. D'ailleurs, il n'est pas programmé au projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France une infrastructure de ce type dans le secteur.

3. Moderniser le réseau routier afin de favoriser le développement des autres modes de transport

Les transports routiers et le développement durable ne sont pas contradictoires, comme on les présente souvent. Bien au contraire, on peut instaurer un **jeu « gagnant-gagnant »** qui tient compte des réalités économiques.

- **La route est une chance pour faire progresser l'intermodalité dans le transport de marchandises**

Les flux de marchandises échangés au sein de l'Ile-de-France sont importants. Ils s'élèvent à **285 millions de tonnes (Mt)** (source : DREIF 2005), soit environ **26 t par Francilien consommés chaque année**, matériaux de construction compris. De plus, **les besoins de la région progressent de +1,5 %/an**, soit plus du double de la demande liée au transport de personnes. C'est la **route qui achemine à l'heure actuelle plus de 90 % des marchandises transportées.**

Cet état des lieux montre à quel point **l'intermodalité en matière de logistique urbaine s'impose**. Or la **route**, loin d'être en concurrence avec les autres modes de transport, **est au contraire nécessaire à leur développement.**

Ainsi, la position de l'A16 comme lien routier entre l'Ile-de-France et la Picardie en fait un vecteur privilégié de liaison avec le Canal Seine-Nord Europe, qui devrait permettre un report important de trafic poids lourds de la route vers la voie fluviale de 3,7 milliards de tonnes/km à l'horizon 2020. Cet ouvrage devrait également permettre de connecter facilement la future plateforme

multimodale de Bruyères-sur-Oise au pôle de Roissy et à l'ensemble de la région Ile-de-France. Le prolongement de l'A16 n'est donc pas seulement un projet autoroutier : elle offre aussi la possibilité d'organiser **une réelle complémentarité avec les modes de transport ferroviaires et fluviaux.**

En matière de transport de voyageurs, le prolongement de l'A16 s'inscrira aussi en complémentarité avec les projets existants, et notamment celui du projet de tramway sur la RD301 entre St Denis et Garges-Sarcelles.

4. Des retombées positives pour le Val d'Oise

- **La route doit être adaptée aux différents types de trafics, qu'ils soient de longue distance ou quotidiens.**

Aujourd'hui, un grand nombre de poids lourds circulent sur la RD301. Celle-ci n'a pas été conçue pour ce type de trafic, ni en termes de sécurité, ni sur le plan de la protection des nuisances pour les résidents. Or, l'une des principales utilités du projet est précisément de **délester la RD301 et le réseau secondaire (RD909, RD922 notamment) d'une grande partie de leurs poids lourds.** Ces axes pourront ainsi retrouver leur fonction de desserte de proximité à l'échelle des bassins de vie.

- **L'aménagement du secteur de Persan-Beaumont est une priorité.**

Le prolongement de l'A16 doit être l'occasion de **compléter l'échangeur de Persan vers le sud**. Cet aménagement est vital au bon développement du port de Bruyères-sur-Oise et aux autres parcs existants ou en développement de Bernes, Beaumont-sur-Oise, Champagne et Persan, vecteurs essentiels de la requalification économique de ce secteur en difficulté. Cet investissement doit absolument être intégré au programme de prolongement de l'A16.

