

**Les investissements routiers en Ile-de-France**

Le réseau autoroutier dont l'Ile-de-France a la chance de bénéficier – près de 750km d'autoroutes, c'est une chance ! – a été voulu par les concepteurs du premier schéma directeur de la région, élaboré sous la responsabilité de Paul Delouvrier.

Ce réseau a été réalisé en un délai étonnamment bref. Entre 1970 et 1980, près de 300 kilomètres ont en effet été mis en service. Ils figurent en rouge sur la carte ci-contre. Cela n'a été rendu possible que du fait d'un niveau massif d'investissement: un milliard de nos euros actuels par an, la dépense étant partagée entre la Région et l'Etat qui avait doublé en 1970 ses dotations annuelles sous l'impulsion du signataire du présent cahier d'acteur.

Ce rappel est nécessaire lorsque l'on entend dire qu'il serait impossible de dégager à notre époque les sommes nécessaires au bouclage de la Francilienne au Nord-Ouest de l'agglomération.

Une autre comparaison permet également de remettre les choses en perspective. Chaque année, les usagers de la route franciliens dépensent environ 34 milliards d'euros pour l'acquisition et le fonctionnement des véhicules routiers indispensables à leurs activités et à la vie de



**L'évolution du réseau de voies rapides en Ile-de-France depuis 1960.**

Réseau de voies rapides  
 avant 1960  
 de 1960 à 1969  
 de 1970 à 1979  
 de 1980 à 1989  
 de 1990 à 1999

la région. Sur cette somme, 6 milliards environ bénéficieraient aux caisses de l'Etat par le canal de la TVA et plus encore des taxes sur les carburants. On ne peut croire que dans ces conditions, l'Etat et la Région ne puissent dégager les sommes nécessaires pour mener à bien des travaux prévus depuis 40 ans sur une vingtaine de kilomètres et dont la réalisation est indispensable à tout un secteur géographique de l'Ile-de-France.

Ceux qui ont conçu et réalisé le schéma directeur de la région dans les années 1960-1970 peuvent à juste titre être qualifiés de géants. Comment faudrait-il alors appeler les responsables de notre

époque, pourtant beaucoup plus riche, s'ils n'étaient pas capables de construire, sur fonds publics, 20 kilomètres d'autoroute ?

Fort heureusement, la loi qui a organisé le transfert aux départements d'une partie du réseau routier national a prévu que le réseau majeur de l'Ile-de-France resterait de la responsabilité de l'Etat. C'est donc à lui d'abord de faire son devoir dans le cadre d'une relance des investissements routiers indispensable à la vie économique de la région et à son attractivité internationale. Car il faut ajouter que le recours au péage ne paraît pas devoir être envisagé pour la solution proposée ici.

S'agissant de l'élargissement de la RN184 actuelle, il n'est évidemment pas possible d'y instaurer un péage. Jamais une route gratuite n'a pu être soumise ensuite à un péage pour des raisons faciles à comprendre. Instaurer un péage sur la partie souterraine serait techniquement possible, mais en contradiction avec l'objectif qui est de soulager Eragny et Conflans-Sainte-Honorine du trafic de transit dont elles souffrent aujourd'hui.

Envisager un péage sur la seule troisième section n'aurait enfin guère de sens. C'est donc bien un financement exclusivement public qui paraît devoir être retenu.

**> Conclusion**

Il n'est donc pas impossible qu'il existe une solution relativement simple au problème du bouclage de la Francilienne en attente depuis plus de vingt ans à l'ouest de l'Ile-de-France. Reposant sur les principes énoncés dans ce cahier d'acteurs pour les trois tronçons qui la composent, cette solution rendrait sans objet les réactions négatives de la grande majorité de ceux qui s'opposent aujourd'hui aux variantes actuellement soumises à la consultation.

La plupart d'entre eux ne seraient en effet plus concernés et leurs craintes pourraient donc disparaître. Le nombre de ceux qui pourraient souffrir du bouclage de la Francilienne nécessaire à l'avenir économique de l'Ouest de l'Ile-de-France et à la prospérité de ses habitants serait en effet très réduit, ce qui n'empêche qu'il faudrait adopter toutes les mesures raisonnables pour limiter dans la mesure du possible les inconvénients qu'ils pourraient subir.



**> Christian Gerondeau**

Président de la FFAC  
 Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route



> EVITER TOUT BOULEVERSEMENT MAJEUR POUR LES HABITANTS

**Pour une sixième solution**

Expert internationalement reconnu, Christian Gerondeau préside la Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route (FFAC). Il a été le concepteur des plans actuels du RER, notamment de l'interconnexion RATP-SNCF qui permet aujourd'hui la desserte de Cergy-Pontoise vers le centre de Paris sans rupture de charge. Connus ensuite comme « Monsieur Sécurité Routière », il a introduit les grandes mesures qui ont permis de réduire pour la première fois le bilan des accidents. Récemment, il a présidé la commission interministérielle qui a arrêté les caractéristiques du tunnel de l'A86 entre Rueil-Malmaison et Versailles. Dans un cahier d'acteur réalisé en 2004, Christian Gerondeau a proposé une solution innovante dans le cadre du débat public sur le projet CDG-Express.

La solution proposée par le présent cahier d'acteur pour boucler la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval repose sur un principe: éviter dans toute la mesure du possible tout bouleversement majeur pour les communes concernées et pour leurs habitants. A cette fin, la proposition se compose de trois

parties distinctes pour lesquelles les choix retenus sont chaque fois différents. La première section reprend en l'élargissant une infrastructure existante; la deuxième est entièrement souterraine; la troisième se développe enfin essentiellement dans des terrains vierges ou peu bâtis.

**Une similitude étonnante avec l'A14**

Pour s'imaginer ce que serait le parcours proposé, il suffit d'emprunter l'A14 entre La Défense et Orgeval. Les similitudes sont en effet étonnantes. Il s'agit dans les deux cas d'ouvrages d'une

vingtaine de kilomètres. Dans les deux cas, ceux-ci comportent en leur centre une section souterraine de 5 à 6 kilomètres de long. Dans les deux cas, un double franchissement en aérien de la Seine est nécessaire. Dans les deux cas enfin, l'impact sur l'environnement est ou serait minimisé par des dispositifs de protection appropriés pour les riverains. Dans la mesure où la solution ici proposée serait

retenue, le précédent de l'A14 devrait donc permettre de lever pour l'essentiel les inquiétudes que peut légitimement susciter le projet de bouclage de la Francilienne.

**> CONTACT**

Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route  
 FFAC  
 76, avenue Marceau 75008 Paris  
 Tél. : 01 56 89 20 70 • ffac.gorgibus@wanadoo.fr



# Eviter tout bouleversement majeur pour les habitants

## Section n°1 : Méry-sur-Oise – A15

Cette première section est constituée de l'actuelle RN184 qui serait portée à 2x4 voies. L'expérience montre en effet qu'il est très difficile de créer en milieu urbain ou périurbain de nouvelles infrastructures routières, mais que l'élargissement de celles qui existent ne pose en général pas de difficultés majeures d'acceptation. S'agissant de la section concernée de la RN184, ce constat est d'autant plus valable qu'elle est située sur la majeure partie de son tracé au sein de zones industrielles ou commerciales, voire non bâties. Aux endroits où elle longe des habitations, l'élargissement proposé peut être mis à profit pour créer des écrans ou des buttes (merlons) de protection phonique, c'est-à-dire pour améliorer la situation par rapport à l'état actuel des choses.

Le choix d'un élargissement à 2x4 voies ne fait que respecter la volonté des auteurs du schéma directeur de 1965 qui avaient expressément précisé que toutes les autoroutes de l'Ile-de-France avaient vocation à être un jour portées à ce dimensionnement. Il serait d'autant plus regrettable de ne pas le faire que la différence de coût avec un dimensionnement à 2x3 voies est mineure. Plusieurs expériences récentes ont en effet montré qu'il était possible de limiter si nécessaire sans inconvénient à 3 mètres la largeur des voies de circulation des autoroutes urbaines, ce qui aboutit à une largeur de chaussée de 12 mètres pour 4 voies, au

lieu de 10,50 mètres pour 3 voies en respectant la norme habituelle de 3,50 mètres.

L'élargissement d'une voie existante présente de surcroît l'avantage d'être nettement moins coûteux que la création d'un ouvrage nouveau, comme le montrent les évaluations figurant dans le dossier de consultation.

## Section n°2 : tunnel de soulagement de la circulation à Eragny et Conflans-Sainte-Honorine

Les deux communes d'Eragny et de Conflans-Sainte-Honorine sont aujourd'hui traversées par un flux très important de véhicules qui empruntent la RN184 en les coupant pratiquement en deux. La solution proposée consiste à enterrer la circulation correspondante en créant un ouvrage souterrain de six kilomètres environ, partant du voisinage de l'échangeur de l'A15 et de la RN184, et aboutissant sur la rive gauche de la Seine au droit de Conflans-Sainte-Honorine.

Cette solution présente l'avantage d'améliorer la situation des deux communes considérées en les soulageant de la majeure part des trafics qui les traversent aujourd'hui, au lieu de la détériorer en traversant les territoires bâtis situés entre l'A15 et la Seine, ce qu'impliquent la plupart des autres projets.

Cette solution est rendue possible par les progrès techniques considérables qu'a connus la construction des tunnels au cours des années récentes. Il existe maintenant des matériels de forage qui permettent de creuser dans tous les terrains avec un coût qui décroît



LES TROIS SECTIONS DE « LA SIXIÈME SOLUTION »  
Un aménagement sur place, un tunnel et un nouveau tracé.

## L'utopie du transfert entre modes

De 1976 à 2006, les déplacements motorisés de banlieue à banlieue ont bondi de 11 à 17 millions par jour, alors que ceux qui relient la banlieue à Paris sont restés stables aux alentours de 3,8 millions, et que ceux qui sont internes à Paris ont régressé de 3,2 à 2,9 millions.

Les déplacements de banlieue à banlieue représentent donc aujourd'hui 70% du total des déplacements franciliens, et ce sont les seuls qui continuent à croître, pour l'essentiel en grande couronne. Cette évolution géographique a entraîné un accroissement parallèle du recours à la voiture alors que l'usage des transports en commun a peu varié. Pendant la même

période, le nombre de déplacements quotidiens en voiture est passé de 9,8 millions à près de 16 millions, alors que la fréquentation des transports en commun n'évoluait que de 6,2 à 6,8 millions. S'imaginer qu'il serait possible de substituer les transports en commun à l'automobile en banlieue n'est pas réaliste, tout particulièrement dans la zone à

faible densité que constitue la grande couronne parisienne. S'il en fallait une preuve, celle-ci serait apportée par l'échec de la ligne ferroviaire de grande ceinture reliant Saint-Germain-en-Laye à Noisy-le-Roi remise en service à grands frais en décembre 2004. Après plus d'une année d'expérience, il faut se rendre à l'évidence: cette ligne ferroviaire mériterait de figurer en



bonne place dans le livre des records du gaspillage de l'argent public puisqu'il a fallu environ 90 millions d'euros pour la remettre en état et qu'elle coûte plusieurs millions d'euros par an pour son exploitation. Les trains qui y circulent le font à vide ou presque, comme le montre la photo ci-contre, prise à une heure de pointe. Pourtant, ces rames, qui ont une ca-

pacité de 300 places assises, s'ébranlent ponctuellement tous les quarts d'heure. Le caractère incontournable de l'automobile pour les habitants de la grande couronne parisienne est également mis en évidence par l'analyse des enquêtes de transport que réalise périodiquement l'INSEE. La plus récente d'entre elles a ainsi montré que les habitants de

la grande couronne effectuaient en moyenne 2,56 déplacements motorisés par jour, dont 2,04 en voiture et 0,44 seulement en transport en commun, alors que les résidents de Paris intra-muros effectuaient en moyenne 1,93 déplacement motorisé quotidiennement, dont 0,65 en voiture et 1,15 en transports en commun. La politique régionale actuel-

le, qui a pratiquement cessé pour des raisons dogmatiques toute dépense en faveur de la route pour consacrer la quasi-totalité des ressources régionales aux transports en commun, est donc clairement favorable à la partie centrale de l'agglomération au détriment de sa périphérie, c'est-à-dire à ceux qui sont les plus riches au détriment de ceux qui le sont moins.

d'année en année, contrairement aux travaux de surface dont le coût s'accroît constamment du fait des demandes légitimes des riverains qui exigent de plus en plus souvent leur couverture partielle ou complète.

Dans le cas présent il s'agirait de construire deux tunnels unidirectionnels. L'émergence de ces tunnels sur la rive gauche de la Seine se situerait en terrain vierge de toute construction, ce qui conduirait probablement à commencer le percement par leur extrémité Sud. Les ouvrages de raccordement des tunnels avec la RN184 à leur extrémité Nord devraient faire quant à eux l'objet d'une étude détaillée d'implantation, en fonction des flux de trafic à assurer, des contraintes de la topographie, et des possibilités techniques du génie civil. L'expérience montre que c'est en général après avoir étudié de nombreuses variantes que se dégage la meilleure solution.

S'agissant des deux « tubes » qui constitueraient cette section de la Francilienne, leurs caractéristiques pourront être classiques, permettant l'implantation de deux voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence, aptes à faire face pendant les décennies à venir aux flux de trafic prévisibles. Les techniques d'exploitation mises en œuvre avec succès depuis l'été 2005 dans l'Est de l'Ile-de-France sur le viaduc de Joinville ont d'ailleurs prouvé qu'il était possible de transformer si nécessaire une bande d'arrêt d'urgence en voie de circulation à condition de commander l'accès à celle-ci par une glissière mobile (GMA) permettant en cas de besoin d'y arrêter le trafic et de la réserver de nouveau aux services de secours.

## Section n°3 : de Conflans-Sainte-Honorine à Orgeval

La troisième section reprendrait le tracé « vert » de la consultation (C3 et S1) et comporterait donc deux franchissements de la Seine. Constituant en quelque sorte une déviation de la traversée actuelle de la forêt de Saint-Germain-en-Laye par la RN184, elle soulagerait celle-ci d'une grande partie de son trafic.

Elle se déroulerait pour l'essentiel dans des terrains vierges ou peu bâtis. A juste titre, les auteurs du dossier soumis à consultation ont prévu la couverture de l'ouvrage au droit des immeubles situés sur la commune d'Achères de manière à ce que leurs habitants ne souffrent pas de l'implantation prévue. Le précédent de nombreuses réalisations de cette nature en Ile-de-France (par exemple à Rueil sur l'A86) peut les rassurer pleinement sur ce point : après l'achèvement des travaux, ils ne souffriront en rien de la proximité de l'ouvrage. Le trafic de l'actuelle D30 devrait au contraire être allégé. A moins que des obstacles techniques déterminants s'y opposent, une variante du tracé située plus près de la Seine pourrait d'ailleurs être également mise à l'étude.

Le reste du tracé au travers des communes de Poissy et de Carrières-sous-Poissy, ainsi que le raccordement à Orgeval, reprendraient la variante S1 du dossier. Les ouvrages devraient faire l'objet de soins d'autant plus attentifs qu'il s'agirait du seul endroit où le tracé proposé par le présent cahier d'acteur serait susceptible de présenter de réels inconvénients pour les riverains de la future liaison.