

ENSEIGNEMENTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET « ROUTES » DU SDRIF

Au regard des évolutions prévues de la démographie et de la mobilité, le SDRIF affichait cinq objectifs majeurs en ce qui concerne le réseau routier, afin de lui permettre d'absorber la très forte croissance prévue des déplacements périphériques en banlieue :

- Hiérarchiser l'organisation du réseau ;
- Terminer les deux rocadés A86 et Francilienne ;
- Insérer les principales radiales ;
- Compléter le maillage du réseau ;
- Compléter le réseau des voies de désenclavement et des boulevards urbains.

Ces objectifs sont détaillés dans les paragraphes suivants et mis en regard de la situation actuelle.

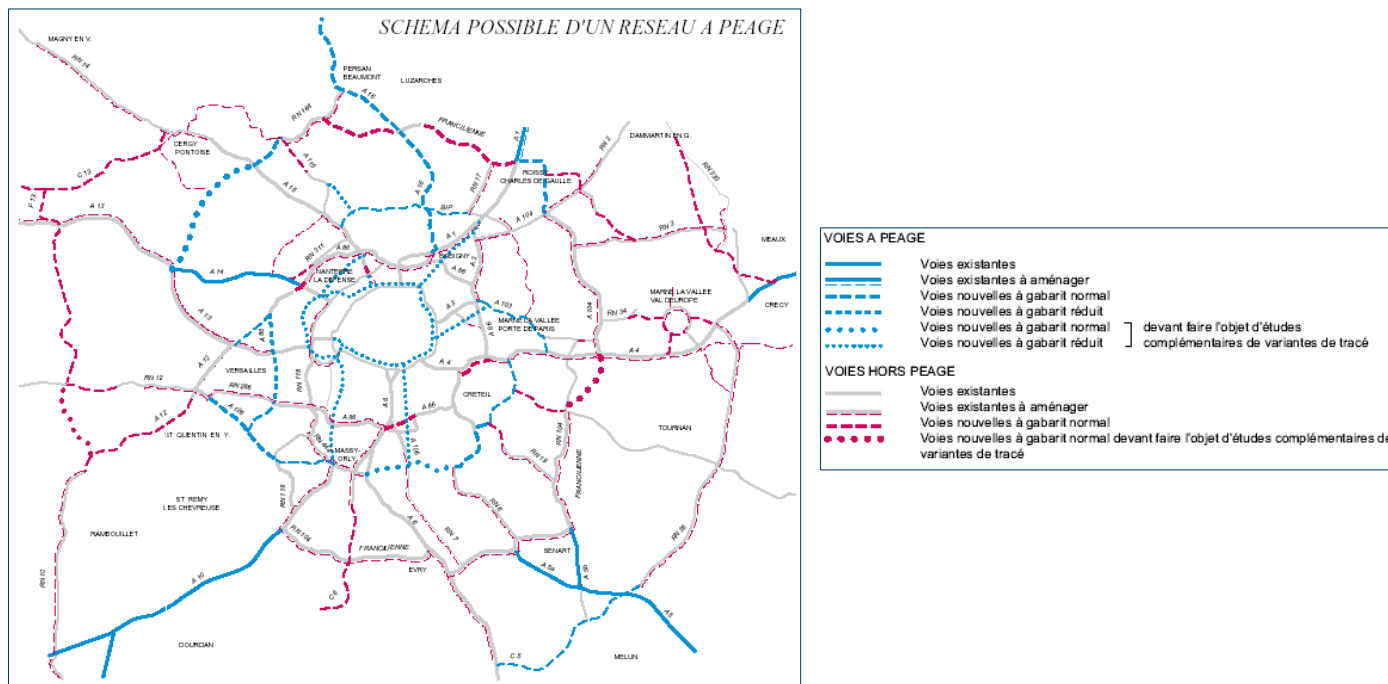
Hiérarchiser l'organisation du réseau

Le SDRIF prévoyait un réseau routier hiérarchisé et maillé selon trois niveaux : le réseau principal, support du parti d'aménagement régional (rocadés A86 et Franciliennes maillant les radiales) ; les autres voies rapides (liaisons tangentielles, boulevards intercommunaux en moyenne couronne et réseau de voiries souterraines) dont le rôle était la décongestion de la voirie locale et la distribution du trafic régional ; un réseau complémentaire de voies de désenclavement et de boulevards urbains assurant la desserte et l'aménagement local. Une attention particulière devait être portée à l'insertion de ce réseau, et notamment de ses portions nouvelles, dans l'environnement urbain ou naturel.

Par rapport à cet objectif, on peut noter que les travaux menés dans le cadre du PDUIF ont confirmé la nécessité d'une hiérarchisation du réseau routier.

Il est à noter que le SDRIF identifiait bien le réseau principal comme celui sur lequel portaient les principales priorités, et qui, du fait de la qualité de service fournie à l'utilisateur, pouvait être largement concédé dans ses nouvelles portions, de façon à alléger l'effort public d'investissement. Le SDRIF prévoyait ainsi la mise en place d'un réseau d'infrastructures nouvelles à péage se superposant au réseau actuel et allant du Boulevard Périphérique aux limites de la région.

Par rapport à ces ambitions, l'introduction du péage en Île-de-France a été plus que partielle : seule A14 est aujourd'hui réalisée et le tunnel réservé aux véhicules particuliers d'A86-ouest le sera à l'horizon 2010. Les autres projets (à gabarit réduit ou prévus sur la rocade intermédiaire entre A86 et A104) ne semblent plus réellement envisagés sous leur forme initiale : ils n'ont en l'état fait l'objet d'aucune étude poussée. Le SDRIF incitait d'ailleurs à être prudent en matière de voirie souterraine et proposait une mise en œuvre progressive pour en tester la validité technique et financière.



Terminer les deux rocade A86 et La Francilienne

Le bouclage des deux rocade A86 et La Francilienne était affiché comme la première priorité du schéma routier pour concrétiser et rendre pleinement efficace le maillage du réseau. De plus, afin que le réseau puisse offrir une qualité de service similaire partout, ces bouclages devaient s'accompagner d'une homogénéisation des profils et des tracés, notamment via des élargissements.

A l'heure actuelle, le bouclage d'A86 à l'ouest entre Rueil-Malmaison et Rocquencourt a été concédé à COFIROUTE ; il sera effectif en 2010 pour ce premier tunnel réservé aux véhicules légers. La plupart des élargissements d'A86 inscrits au SDRIF ont été réalisés ou sont inscrits au CPER 2000-2006, dont l'horizon de réalisation vraisemblable est 2010. En revanche, le dédoublement du tronc commun A3-A86 n'a pas été entrepris.

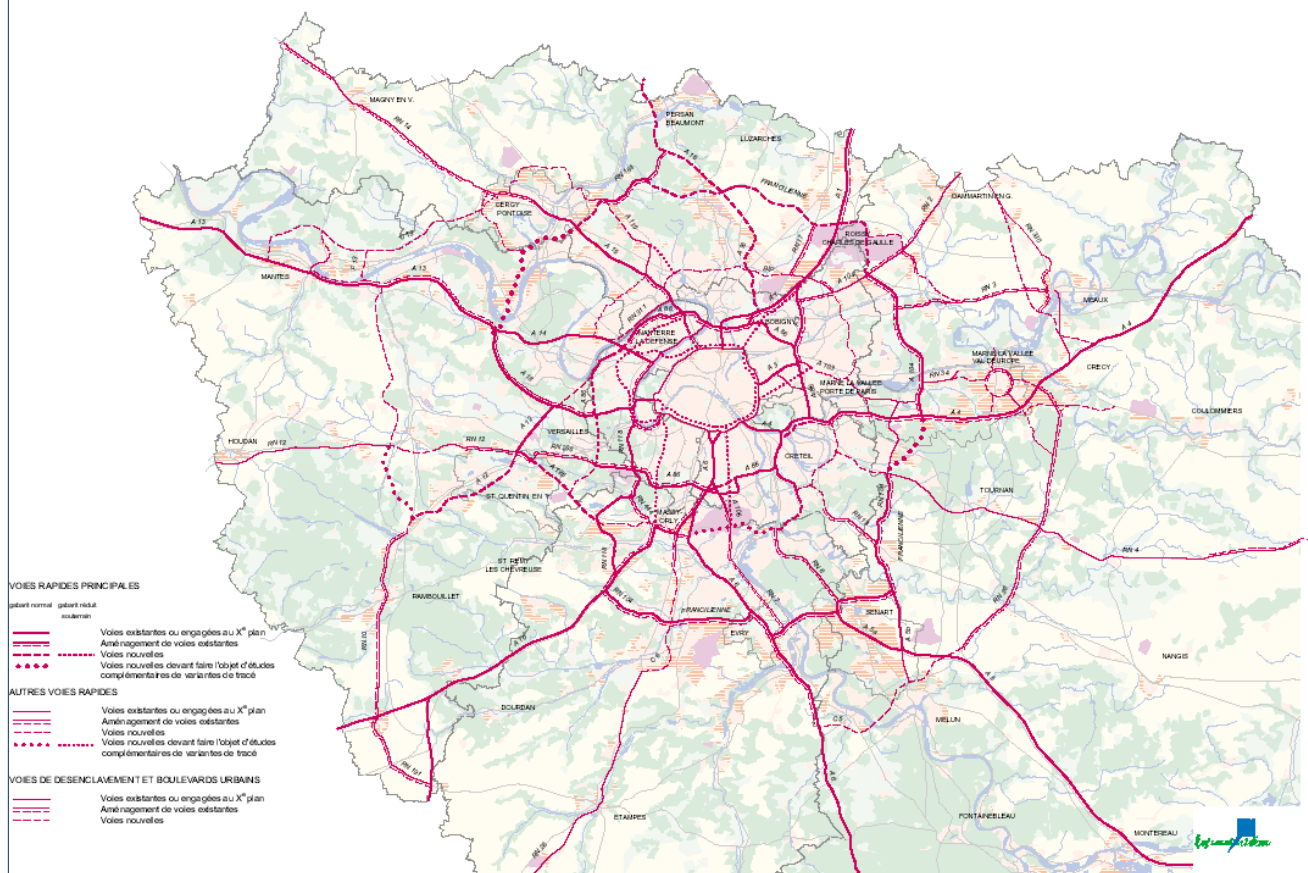
Le bouclage de la Francilienne était également affiché comme prioritaire car participant au renforcement de l'offre tangentielle incomplète et fournissant l'armature nécessaire à la grande couronne pour assurer des liaisons performantes de pôle à pôle et répondre ainsi aux deux objectifs assignés aux transports dans ce territoire : entraîner le développement économique de la grande couronne et polariser le développement urbain. Ce bouclage comprenait la réalisation de A126 entre Saclay et Saint-Cyr, A 184 entre Orgeval et Méry-sur-Oise, le doublement du

tronc commun avec A6 et la liaison Cergy-Roissy. L'homogénéisation des caractéristiques de la Francilienne sur son linéaire nécessitait également la liaison A104-RN104, un bouclage satisfaisant au niveau de Roissy ainsi que des élargissements (A104, RN104, A13, ...).

Aujourd'hui la Francilienne a été bouclée au nord (liaison Cergy-Roissy) et le contournement Est de Roissy est en cours de réalisation. De nombreux aménagements de capacité ont été réalisés ou sont en cours, notamment le tronc commun avec A6 et les élargissements en Seine-et-Marne.

Deux maillons particulièrement structurants du système global, puisque s'inscrivant dans le schéma d'aménagement régional polycentrique comme des liens fondamentaux entre les pôles de développement, sont néanmoins toujours manquants à ce jour : la liaison entre Orgeval et Méry-sur-Oise à l'ouest (ex A184) et A 126. La première fait actuellement l'objet d'une procédure de débat public (désignation d'une commission particulière de débat public en juillet 2005). De même, le découpage du tronc commun A104-A4 n'a pas été réalisé, ce qui entraîne de fortes dégradations de qualité de service au niveau des voies du centre de l'agglomération aujourd'hui.

SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER LONG TERME



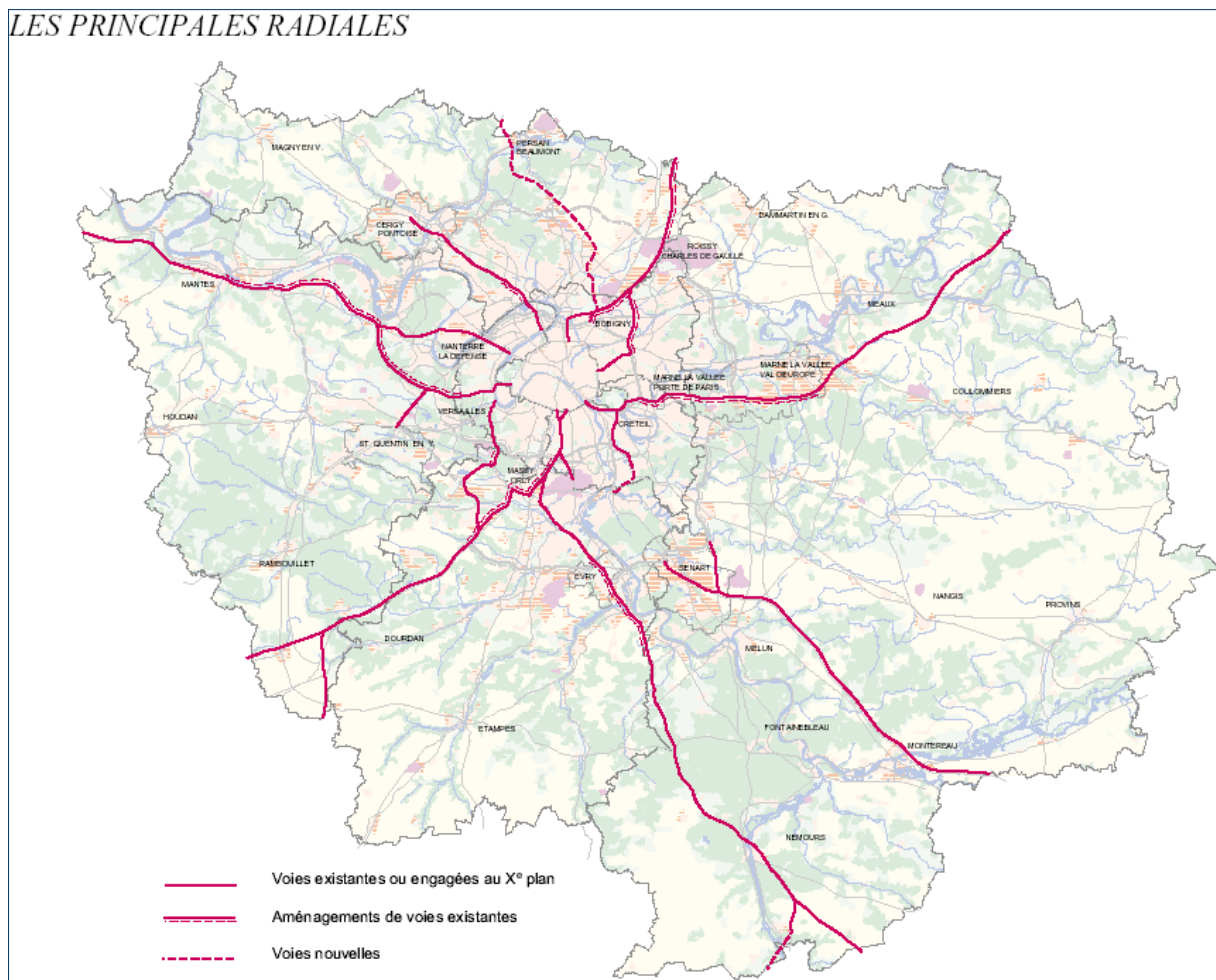
Inserer les principales radiales

Dans le SDRIF de 1994, le réseau routier se devait d'assurer trois fonctions : l'aboutissement en région Ile-de-France des liaisons interrégionales ; la satisfaction de la demande régionale, essentiellement constituée de déplacements périphériques ; la desserte des principaux pôles de développement périphériques. En ce qui concerne les radiales de ce réseau routier, les opérations prévues au SDRIF sont principalement constituées de prolongements, d'élargissements et de déviations. Un certain nombre d'entre elles sont en service ou en travaux (prolongement d'A12 entre Saint-Quentin et Rocquencourt, déviation de la RN 10 à Rambouillet,...), RN 14 à l'ouest de Cergy, élargissement de la RN 286 au débouché du tunnel d'A86, d'A1 à Blanc-Mesnil, réalisation d'A115 jusqu'à Cergy, aménagements de capacité sur la RN6 au nord de Melun, la RN 7 à Fontainebleau, sur la RN17 dans le Val d'Oise). D'autres projets sur les radiales sont inscrits au contrat de plan mais connaissent des avancements divers : RN 10 à Saint-Quentin en Yvelines, RN 13 à Poissy, déviation de la RN 19 à Boissy, élargissement de la RN 191

entre Ablis et Allainville. D'autres enfin, n'ont pas fait l'objet de programmation ou nécessiteront de nouveaux financements : élargissement d'A13 en lien avec le bouclage d'A86 Ouest, déviation de Boissy,...

Parmi les projets notables et non réalisés, on note la déviation de Villeneuve-Saint-Georges pourtant identifiée comme prioritaire, le prolongement d'A16 (dont la section jusqu'à la Francilienne est cependant à l'étude actuellement), l'élargissement d'A4 dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. De même, les dédoublement de troncs communs entre radiales et rocade n'ont pas été réalisés.

LES PRINCIPALES RADIALES



Compléter le maillage du réseau de voies rapides

Ce réseau complémentaire, composé de voies rapides traditionnelles soigneusement intégrées et de voies souterraines en zone centrale, était considéré comme essentiel pour alléger le réseau des avenues et boulevards urbains.

Outre les voies réalisées dans le Bassin Parisien (pour le détournement du trafic de transit de la zone agglomérée et les échanges régionaux et inter-régionaux), les échanges intercommunaux en grande couronne devaient reposer principalement sur des voies tangentielles. Cette quatrième rocade, tant à l'ouest (C13-F13, liaison RN10-RN12, liaison RN10-RN191) qu'à l'est (liaison A5-A6, élargissement de la RN36, contournement ouest de Meaux, RN 330, liaison Meaux-Roissy via la RN3 élargie, déviation de Claye-Souilly, aménagement de la RD 212, et éventuellement liaison Meaux-Francilienne) est très peu avancée : la mise en travaux de la déviation de Meaux (inscrite au contrat de plan) est le seul élément en cours de réalisation de cet ensemble.

Entre A86 et la Francilienne, un principe de boulevards intercommunaux était retenu afin de soulager les voiries plus locales du trafic qu'elles supportent : l'ensemble de ces voies constituait une rocade intermédiaire, dite « rocade 2 ½ » : A126 entre Massy et Saint-Quentin, liaison A6-N6, déviation de Villeneuve-St-Georges, Voie de Désenclavement Orientale (VDO), liaison A4-RN4, A103, A87, BIP, liaison A15-A14 dans la boucle de Montesson. La plupart de ces projets sont aujourd'hui bloqués, souvent du fait de fortes oppositions locales, notamment vis à vis du caractère « autoroutier » que ces liaisons revêtaient dans le SDRIF de 1994, puisque s'inscrivant généralement dans un cadre naturel de très grande qualité. Néanmoins les fonctions que devaient assurer ces liaisons ne sont aujourd'hui toujours pas remplies, et les territoires traversés connaissent de réels problèmes d'accessibilité et d'enclavement ainsi que des problématiques cruciales de franchissements que cette rocade contribuerait grandement à résoudre. L'audit réalisé par le Conseil

Général des Ponts et Chaussées en mars 2003 propose d'ailleurs une remise à plat de ces opérations dont l'intérêt pour la collectivité paraît élevé mais dont le dimensionnement initial ne semble plus en adéquation avec les effets recherchés. Les lacunes dans le maillage du réseau routier actuel se font en effet particulièrement sentir dans cette frange de l'agglomération de moyenne couronne.

Aujourd'hui en effet, la décentralisation des routes nationales, et le transfert vraisemblable de la majorité des voies supportant ou amenées à supporter cette « rocade 2 ½ » pose clairement la question de la maîtrise d'ouvrage future et du sort réservé à ces projets par les Conseils Généraux.

Le SDRIF prévoyait également d'autres projets pouvant contribuer à l'objectif de décongestion, tel celui d'A12 entre Saint-Quentin en Yvelines et Les Essarts, qui fait l'objet actuellement d'une saisine de la CNDP.

Enfin, en zone dense, le SDRIF prévoyait le développement d'un réseau de voiries souterraines à gabarit réduit, financé sur fonds privés ou via des partenariats public-privé. Si ce réseau ne semble plus à l'ordre du jour actuellement, la question du financement du réseau restant à réaliser à l'avenir reste entière. En outre, le contrat de plan a vu se multiplier les demandes de couvertures du réseau rapide existant pour limiter les nuisances qu'il engendre (couvertures inscrites pour A1, A6b, A3, le boulevard périphérique) ce qui pourrait devenir une tendance lourde à l'avenir.

Compléter le réseau des voies de désenclavement et des boulevards urbains

Parallèlement au développement d'un réseau de transports collectifs en site propre, le SDRIF prévoyait la requalification des voies urbaines structurantes (voies nationales et départementales) selon une trame radio-concentrique indicative. Ce volet du SDRIF a été reprécisé à la fois dans le contrat de plan actuel puis dans le PDUIF, mais inégalement mis en œuvre : requalification en cours des RN4, RN6, RN7, RN20, RN 10, RN314, RN2, RN3, RN17 au titre du CPER; définition d'un réseau principal de voirie dans le PDUIF sur lequel doit s'opérer un partage entre l'usage par les modes individuels, de transports collectifs, doux et l'espace public. Ces projets avancent avec des vitesses inégales : particulièrement ambitieux et avançant rapidement à Paris, ils sont diversement portés en banlieue où le morcellement communal contribue souvent aux retards observés.

De plus, le SDRIF prévoyait le développement d'un réseau de voies de désenclavement et donnait quelques exemples possibles : boulevard périphérique de Cergy (non programmé aujourd'hui), boulevard de Montreuil entre A3 et A86, boulevard de Montfermeil (avec réutilisation possible d'anciennes emprises autoroutières), déviation de Chalifert, ... aujourd'hui diversement avancés.

