

LE CESR ET LES DEBATS PUBLICS  
SUR LES VOIES RAPIDES A104 ET A12

1- Rappel de la position du CESR

1-1 Le rapport du 17 février 2005 sur « les Transports et la révision du SDRIF »

Le CESR a réexaminé, en dernier lieu, la politique des Transports à mener en Ile-de-France dans ses rapports et avis du 17 février 2005 relatifs aux « transports et à la révision du SDRIF : bilan – orientations - premières propositions ».

Dans le souci d'inscrire le nouveau SDRIF dans une logique d'aménagement et de développement durable, il a insisté particulièrement sur la nécessité d'organiser en Ile-de-France une véritable priorité aux transports collectifs.

S'agissant des routes, il n'a pas préconisé de nouveaux développements du réseau des voies rapides urbaines, sauf à « examiner à nouveau l'opportunité d'une liaison de transit d'orientation Nord-Sud à l'Est de l'agglomération, au-delà de la Francilienne », cette zone étant traversée par une part importante de flux majeur de transport national.

Par contre, pour ce réseau, le CESR a insisté sur la nécessité :

- « d'achever et d'adapter les grandes roades A86 et A104 ».  
Cette proposition concerne particulièrement la liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.
- « d'homogénéiser ce réseau, de le mailler et de réaliser les opérations de fluidification des principaux goulots d'étranglement de la circulation routière en Ile-de-France ».  
Le prolongement de l'A12 participe de cet objectif.

Sur le premier point, le « bouclage » de l'A86 et de la Francilienne, la position exprimée le 17 février 2005 a été constamment avancée par le CESR dans ses avis sur l'aménagement de l'Ile-de-France. Elle se renforce encore avec le développement continu des déplacements de rocade. Pour la Francilienne, elle intéresse aujourd'hui principalement l'Ouest francilien dès lors que le reste est largement réalisé.

1-2 Les motivations du CESR

1-2-1 D'une façon générale, le CESR soutient l'idée d'organiser une hiérarchisation du réseau routier, ce qui permet d'assurer une meilleure efficacité du fonctionnement des territoires à différentes échelles.

Le réseau des voies rapides urbaines est un des supports du parti régional d'aménagement. Il a été conçu initialement pour soutenir l'aménagement polycentrique de la région. Il permet d'acheminer dans de bonnes conditions les déplacements à longue portée, donc d'assurer les échanges de niveau régional, et d'écouler le trafic des poids lourds. Il assure la liaison entre les sous bassins d'emploi, les pôles résidentiels et les centres plus lointains.

Sa réalisation permet de libérer les voies plus locales pour les réserver aux échanges internes aux agglomérations et territoires. Il offre ainsi des opportunités pour le renouvellement urbain et le développement local des transports collectifs.

En tout état de cause, une bonne articulation entre réseau majeur et réseau de niveau inférieur est indispensable pour assurer globalement une bonne qualité de service.

Cette séparation des trafics permet donc une stratégie « gagnant-gagant » entre la région et les territoires et les pôles infra-régionaux.

Ces considérations s'appliquent aussi bien pour la liaison Cergy-Pontoise-Poissy-Orgeval que pour le prolongement de l'A12.

- 1-2-2** La première de ces liaisons permet, en particulier, de franchir les barrières naturelles qui handicapent le fonctionnement du secteur, de mieux relier des agglomérations importantes et de répondre à une forte demande de déplacements qui ne trouve pas dans les réseaux actuels (voirie et transports collectifs) une offre satisfaisante.
- La réalisation de la seconde liaison est une condition essentielle d'un meilleur fonctionnement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- 1-2-3** L'ensemble constitué par l'A104, l'A13 et l'A12 permettra de mieux relier, entre elles et aux agglomérations des vallées de la Seine et de l'Oise, les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il facilitera l'accès, par la Francilienne, des habitants de l'Ouest de la région aux centres pôles de la grande couronne, comme par exemple Roissy-Charles-de-Gaulle ou les opérations d'intérêt national (OIN) existantes ou en voie de création.
- 1-2-4** Sur un territoire caractérisé par une desserte fluviale et une offre portuaire de qualité, qui offre avec Seine-Nord-Europe de nouvelles possibilités de développement, et par la présence d'installations ferroviaires, la réalisation de cet itinéraire routier fournira des opportunités permettant de favoriser l'intermodalité dans l'acheminement des marchandises.
- 1-2-5** Enfin, le CESR considère que la séparation des trafics peut participer à la résolution des problèmes d'environnement dès lors que l'insertion de la voie nouvelle est bien réalisée, que la protection contre les nuisances est bien assurée et que les effets de coupures sont limités. Elle permet, en particulier, de redonner aux riverains de l'ancienne voie la qualité de service à laquelle ils aspirent.

## **2- Le choix d'une solution**

Le CESR n'est pas suffisamment engagé dans les débats locaux pour recommander telle ou telle solution.

Il estime cependant que les principes suivants doivent guider les choix :

- la solution doit se trouver dans une liaison aussi directe que possible de façon à « décharger » le plus possible la voirie locale.  
Un large contournement de la zone intéressée, qui ne soulagerait pas cette voirie, ne saurait être recommandé.  
Dans le même esprit, une solution comportant un chantier excessivement long implanté sur la voie actuelle perturberait fortement la vie locale et devrait être évitée ;
- Il est impératif aujourd'hui de choisir une solution présentant toutes les garanties évoquées plus haut sur le plan de l'environnement et de la limitation des nuisances, en recourant aux dispositions techniques les mieux appropriées ;
- Le CESR estime qu'il faut apporter en Ile-de-France une attention particulière à la protection et à la valorisation des espaces naturels. Dans cet esprit, les forêts et parcs naturels régionaux doivent être préservés ;
- L'importance des investissements à réaliser en Ile-de-France reste considérable. A cet égard le CESR estime que le niveau actuel des investissements de transport devrait être au moins doublé pour s'approcher de ce qui est assuré dans d'autres métropoles européennes.

Le coût constitue donc également un élément important du choix d'une solution.

### 3- Le «bouclage» de l'A104 et le prolongement de l'A12 : deux projets liés

Intéressant principalement deux territoires disjoints, les deux projets font l'objet de débats publics séparés.

Si la liaison Cergy-Pontoise-Poissy-Orgeval a principalement une fonction de rocade, le prolongement de l'A12 apparaît de son côté comme une nouvelle pénétrante de l'Ile-de-France en provenance de l'A10, c'est-à-dire de l'Ouest et du Sud-Ouest.

En fait, ces deux projets sont liés, par l'intermédiaire de l'A13 dans une double fonction au service de l'Ouest francilien :

- liaison avec l'A10,
- acheminement des trafics de rocade.

Cette situation amène à poser le problème du « bouclage » de l'A104 entre Poissy-Orgeval d'une part, et Saint-Quentin-en-Yvelines d'autre part, qui doit être reliée dans l'avenir à Massy – Saclay. Le CESR demande que l'Etat se saisisse dès maintenant de cette question et de ses conséquences sur l'A12 et l'A13. Il souhaite qu'on ne retrouve pas dans l'Ouest francilien les situations de congestion observées dans l'Est du fait des troncs communs A4-A86 et A4-A104.