

15ème législature

Question N° : 16686	De M. Franck Marlin (Les Républicains - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Réinvestissement - Réseau routier francilien	Analyse > Réinvestissement - Réseau routier francilien.
Question publiée au JO le : 05/02/2019 Réponse publiée au JO le : 21/05/2019 page : 4843		

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'urgence de réinvestir massivement dans le réseau routier francilien. En effet, le prolongement de la francilienne à l'ouest de Paris devient aujourd'hui indispensable. Après 25 ans de sous-investissements routiers en Île-de-France, pour des raisons idéologiques, les Franciliens notamment Essonnais sont excédés par les embouteillages et l'impossibilité de rejoindre l'ouest de la région Île-de-France sans remonter vers Paris avant de bifurquer vers Versailles. La prolongation de la N104 à travers champs entre Saint-Jean-de-Beauregard et Montigny-le-Bretonneux est donc incontournable si la volonté de fluidifier le trafic et ne pas étouffer la capitale et sa région est réelle. À ce titre, il lui demande de bien vouloir indiquer quels sont ses projets sur ce point et quel budget elle entend allouer pour résoudre rapidement ce problème important pour des millions de franciliens de plus en plus exaspérés.

Texte de la réponse

L'État est pleinement mobilisé depuis plusieurs années afin de moderniser le réseau routier national en Île-de-France. Dans ce cadre, le volet routier de l'actuel contrat de plan État-région (CPER) Île-de-France prévoit la mobilisation de 728 M€ dont 308 M€ de crédits de l'État essentiellement en faveur de projets d'aménagement visant à améliorer les conditions de circulation sur les axes du réseau structurant (augmentation de la capacité, résorption des points de congestion, amélioration du maillage) et à réduire les nuisances (pollution sonore et dégradation de la qualité de l'air) liées notamment à la congestion récurrente. Parmi les projets inscrits au CPER en Île-de-France dans l'ouest de l'Île-de-France, l'enfouissement de la RN10 à Trappes (95 M€ dont 42 M€ en part État) permettra de réduire la fracture urbaine qu'induit actuellement la RN10 tout en permettant une fluidification de la traversée de Trappes et la réduction des nuisances pour les riverains. En plus de ces investissements, des mesures de gestion et d'exploitation du réseau structurant sont mises en œuvre afin de limiter la congestion routière et favoriser les mobilités partagées et plus respectueuses de l'environnement. Ainsi, un programme prioritaire d'aménagements de voies réservées d'un montant de 65 M€ est porté par l'État, la région et Île-de-France mobilité, pour la période 2014-2020. Il vise à encourager l'utilisation des transports en commun en les rendant plus fiables et performants, et donc plus attractifs. Il s'inscrit pleinement dans l'objectif fixé par le Gouvernement donnant notamment la priorité aux mobilités du quotidien. Après la mise en service de plusieurs voies réservées sur le réseau routier national, des projets de voies réservées sur la RN104 et la RN118 sont en cours d'étude. Le projet de prolongement de la RN104, entre Saint-Jean-de-Beauregard et Montigny-le-Bretonneux n'a pas fait l'objet d'études récemment et n'a pas été analysé dans le cadre des dernières démarches de planification. Au-delà de son opportunité qui resterait à



démontrer, ce projet soulèverait des difficultés importantes quant au choix du tracé et à ses impacts environnementaux. Ce projet traverserait en particulier, outre des zones urbaines denses et des zones agricoles sensibles, le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et impacterait des zones Natura 2000, ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Pour ces raisons, et en cohérence avec les orientations de la politique des transports, il paraît plus pertinent de rechercher et de privilégier l'optimisation du réseau existant et le report des usagers sur les transports collectifs.