



16ème législature

Question N° : 6188	De Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho (Rassemblement National - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Réseau routier francilien	Analyse > Réseau routier francilien.
Question publiée au JO le : 07/03/2023 Réponse publiée au JO le : 04/07/2023 page : 6251		

Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'urgence de réinvestir massivement dans le réseau routier francilien. En effet, l'Île-de-France est à la fois la région la plus dense et celle où les routes sont les plus encombrées en raison d'un nombre d'habitant et d'un trafic automobile en constante augmentation. Pas moins de neuf autoroutes ou voies rapides convergent directement vers le périphérique (A1, A3, A4, A6a, A6b et A13) ou à proximité (A15, A14 et N118) bien que celui-ci soit totalement saturé depuis la fermeture de nombreuses voies sur berge et du rétrécissement des voies destinées aux automobiles dans Paris. Bref, tout est fait pour favoriser les embouteillages et la pollution au lieu de tenter de les résorber. Le nombre de kilomètres d'embouteillages durant les heures de pointe et la pollution sont d'ailleurs en très forte hausse depuis 2010. En dehors du périphérique et de l'A86, l'A6, l'A12, la N118, l'A4 et la N104 sont les axes les plus encombrés. Aux heures de pointes, des centaines de kilomètres de bouchons apparaissent provoquant beaucoup de pollution inutile. Pourtant, des solutions existent pour fluidifier le trafic et faire baisser la pollution. Ainsi, par exemple, le prolongement de la francilienne à l'ouest de Paris, la réouverture des voies sur berge ou le doublement de certains axes existants pourraient largement y contribuer. Il est certain que l'on paye, aujourd'hui, 30 ans de sous-investissements routiers en Île-de-France pour des raisons idéologiques. La construction de nouvelles routes et l'aménagement intelligent du réseau existant pour fluidifier le trafic sont donc désormais indispensables, si on ne veut pas étouffer la capitale et sa région dans la mesure où, contrairement à une idée reçue, l'utilisation des transports en commun ne saurait être la solution à tous les maux surtout pour la grande banlieue et au regard de leur dysfonctionnement chronique (accidents, pannes, grèves, délinquances, saleté...). Enfin, les Essonniens et sud-Franciliens sont excédés par l'impossibilité de rejoindre l'ouest de la région Île-de-France et la Normandie sans passer plusieurs heures à remonter vers Paris avant de bifurquer vers Versailles. Or, aussi certain que des routes supplémentaires permettent de fluidifier le trafic, il est clair, au regard du rendement moteur optimal, qu'une circulation fluide à 80-90km/h permettrait de réduire significativement la pollution tout en favorisant une meilleure mobilité de la population. Dès lors, la prolongation de la N104 à travers champs entre Saint-Jean-de-Beauregard et Montigny-le-Bretonneux (c'est-à-dire loin de Paris) est indispensable si la volonté des pouvoirs publics de fluidifier le trafic et de ne pas étouffer la capitale et sa région est réelle. À ce titre, elle lui demande de bien vouloir indiquer quels sont les projets routiers envisagés par l'État pour améliorer significativement le trafic en Île-de-France et quel budget le Gouvernement entend y allouer pour atténuer l'exaspération de ces millions de franciliens bloqués chaque jour pendant des heures dans les embouteillages pour aller travailler avec leur voiture.

Texte de la réponse

L'Etat est pleinement conscient de la congestion qui affecte le réseau routier et autoroutier d'Ile-de-France et pleinement mobilisé pour la réduire. Cette congestion n'est pas en hausse : les observations des services de l'Etat des vitesses moyennes pratiquées sur le réseau francilien montrent que les conditions de circulation restent globalement stables depuis 2010 sur le réseau routier national en Île-de-France, les zones les plus fréquemment congestionnées correspondant à l'approche des insertions des axes sur le boulevard périphérique et Paris intramuros. Le suivi quantitatif de la congestion réalisé sur l'intégralité du réseau routier national d'Ile de France permet de constater qu'entre 2017 et 2022, les longueurs maximales de bouchons cumulés aux heures de pointes ont peu évolué : 560 km pour l'année 2017, 550 km pour l'année 2022. Entre 2018 et 2022, la longueur moyenne de bouchons cumulés en heure de pointe en jours ouvrés a même légèrement diminué, passant d'environ 290 km à 260 km. Afin de réduire cette congestion, l'Etat a engagé et continue d'engager de nombreux travaux d'aménagement tels que le doublement de la RN104 entre Val Maubuée et Roissy-en-Brie, la déviation de la RN 19 à Boissy ou le contournement Est de Roissy. Les aménagements routiers ne peuvent toutefois pas être la seule réponse aux enjeux de mobilité de l'Île-de-France. A ce titre l'Etat met en place une panoplie de solutions alternative à l'usage individuel de la voiture pour diminuer l'autosolisme. Ainsi, l'Etat favorise les usages collectifs de la route, et notamment les autocars et le covoiturage : il a mis en place un plan national covoiturage et porte, en Île-de-France, le Schéma Directeur des Voies Réservées dont plusieurs projets ont été réalisés ou sont en cours de négociation avec les partenaires locaux sur les axes routiers majeurs de la région dont la RN104, la RN118 ou l'A6. En complément de ce projet, un plan de lignes de Cars Express en Île-de-France est en cours d'études et de concertation. Il permettra aux habitants de la grande couronne francilienne d'avoir accès à une offre complémentaire et capacitaire de transport en commun plus adaptée à leurs besoins. L'Etat investit également massivement en faveur de l'amélioration des transports en commun en Île-de-France via, entre autres, le Grand Paris Express dont la ligne 18 permettra de faire la liaison entre Orly et Versailles. Enfin, le plan vélo et mobilités actives annoncé en 2023, qui accélère celui de 2018, facilite l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire national, y compris en Île-de-France. Le fonds mobilités actives a déjà consacré 71 M€ à 111 projets d'aménagements cyclables franciliens sur la période 2019-2022 et 15 M€ pour le développement du stationnement vélo dans les gares d'Île-de-France. En effet, les modes actifs, seuls ou combinés aux transports en commun apportent une solution complémentaire à l'autosolisme dans de nombreuses situations. L'Etat privilégie ainsi, notamment en région Île-de-France une politique multimodale et a pour objectif de réduire le niveau d'investissements routiers, afin de se donner les moyens d'atteindre ses objectifs ambitieux en termes de transition écologique des transports.