



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

A 104

Question écrite n° 7468

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le contournement de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle par l'autoroute A 104. Actuellement, le réseau autoroutier A 1-A 3 est saturé par le flux de véhicules légers mais aussi et surtout de poids-lourds, obligés d'emprunter ces autoroutes en raison de la discontinuité de l'A 104 au nord de la commune de Roissy. Or cet engorgement est préjudiciable à la desserte de l'aéroport Roissy-CDG et de la capitale ainsi qu'aux habitants des communes proches de Roissy du fait du trafic abondant qui en découle. Ainsi le secteur nord du département de la Seine-et-Marne est particulièrement touché par ce phénomène de congestion qui rend les déplacements difficiles aux heures de pointe. De plus, cette saturation constitue un obstacle au développement de ce territoire, porteur d'importants projets économiques pourvoyeurs d'emplois et conditionnés par la desserte en transports routiers comme ferroviaires. Cependant, la préfecture d'Île-de-France a annoncé le démarrage de travaux de dévoiement des réseaux. Aussi il souhaiterait connaître le calendrier de réalisation de ce complément d'infrastructure.

## Texte de la réponse

L'autoroute A 104 comporte une discontinuité au droit de l'aéroport Charles-de-Gaulle, le trafic devant transiter, en direction de l'Est, par une collectrice de l'autoroute A1 sous les pistes de l'aéroport puis contourner Villepinte et Tremblay-en-France. En direction de l'Ouest, faute d'échange direct entre l'autoroute A1 et la francilienne, le trafic doit emprunter soit la voirie interne à l'aéroport, soit la RD 902A et la RD 317. Il en résulte une saturation des autoroutes A1 et A3, affectant à certaines heures la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle, et une lisibilité peu satisfaisante de l'itinéraire par les usagers avec de multiples changements de direction dans les échangeurs. Pour remédier à cette situation, l'État travaille à la réalisation d'un contournement de Roissy-Charles-de-Gaulle par l'Est, assurant une continuité de la Francilienne entre la RN 2 et l'autoroute A1. Le projet de contournement comprend deux tranches. Une première tranche de ce contournement, entre l'autoroute A1 et l'échangeur entre la RN 2 et la RD 212 à Compans, comportant un nouvel accès par l'Est à l'aéroport, a été déclarée d'utilité publique le 22 septembre 2003. Cette première tranche assure une continuité de la Francilienne moyennant un tronç commun avec la RN 2 entre Compans et l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes à Mitry-Mory. La seconde tranche, entre l'accès Est à l'aéroport et La Vilette-aux-Aulnes, n'est pas déclarée d'utilité publique, le trafic constaté sur le tronç commun avec la RN 2 ne le justifiant actuellement pas. Le coût total de la première tranche est estimé à 280 M€. L'opération présentant avant tout un intérêt local, la région Île-de-France s'est déclarée prête à participer, aux côtés de l'État, à son financement. Sa réalisation permettra d'assurer une continuité directe de la rocade francilienne, tout en assurant une meilleure desserte de l'aéroport grâce à un nouvel accès situé à l'Est de celui-ci. Le réaménagement de l'échangeur de Compans et une phase provisoire de l'accès Est à l'aéroport ont ainsi été mis en service. La poursuite de l'opération, dans sa première tranche, consiste donc aujourd'hui à raccorder l'échangeur d'accès Est à l'aéroport dans sa configuration définitive à l'autoroute A1 par une voie autoroutière à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies, à aménager l'échangeur existant A1/RN 104 au nord de l'aéroport, à rétablir la RD 212 entre l'échangeur de Compans et

l'accès Est de l'aéroport et à créer un diffuseur au sud de la commune du Mesnil-Amelot. Traduisant l'attachement de l'État à la réalisation de cette opération, une somme de 125 M€ a été inscrite à l'actuelle génération de PDMI de la région Île-de-France pour permettre l'engagement de ces travaux. Cette somme ne permet pas toutefois d'en financer l'intégralité. Des réflexions sont en cours pour établir un phasage cohérent et fonctionnel permettant de les étaler sur une prochaine génération de PDMI. Dans ce cadre, le phasage privilégié jusqu'à présent qui consistait à réaliser en premier lieu l'échangeur avec l'autoroute A1, de manière à permettre le mouvement direct de Paris vers Cergy-Pontoise, fait l'objet d'un examen. Cet aménagement pose en effet la question de l'accroissement de la saturation de l'autoroute A1 sous les ponts-avion de l'aéroport et soulève des questions de sécurité importantes en raison des remontées de files et d'éventuels arrêts de véhicules dans une zone couverte de l'autoroute sur laquelle s'appliquent les règles relatives aux tunnels. Par ailleurs, d'un point de vue technique, la poursuite de l'opération nécessite également de dévier le pipeline qui alimente en hydrocarbures l'aéroport. Les procédures réglementaires préalables au lancement des travaux de ce dévoiement suivent leur cours.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Blazy](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (9<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7468

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [16 octobre 2012](#), page 5694

**Réponse publiée au JO le :** [2 avril 2013](#), page 3623