



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Aéroports : Val-d'Oise

Question écrite n° 57750

Texte de la question

M Eric Raoult attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur le projet de desserte supplémentaire du pôle de Roissy. En effet, le pôle de Roissy - Villepinte, et plus particulièrement l'aéroport Charles-de-Gaulle, constitue un des atouts majeurs de notre « capitale économique ». Il conditionne en grande partie l'avenir de l'Ile-de-France, par son rôle de plaque tournante au sein de la CEE et par sa vocation de centre d'activités et d'expositions internationales. Roissy dispose de nombreux atouts pour accomplir sa vocation de « centre d'excellence européenne » telle que l'ont définie les pouvoirs publics, dans le cadre du schéma directeur régional. Les problèmes de liaison avec la capitale constituent actuellement son seul handicap : en effet, la saturation croissante de l'autoroute A 1, compromet tous les projets de développement du secteur Roissy - Villepinte. Une structure souterraine, outre ses avantages qui ne sont plus à démontrer (respect de l'environnement, économie du foncier, réduction des délais d'expropriation) permettrait : d'obtenir des gains de temps aux heures de pointe pour accéder à l'aéroport : Roissy-Paris en quarante minutes environ ; de garantir la durée du trajet sans risque de manquer l'horaire de départ de l'avion ; de conserver un itinéraire gratuit de substitution (autoroute A 1). Cette autoroute souterraine serait réservée aux véhicules particuliers, aux petites camionnettes et aux taxis, voire à des taxis collectifs en mini-bus. Le tunnel pourrait aussi comprendre, à l'image du projet de rocade souterraine périphérique (RSP), en cours d'étude par la ville de Paris, deux chaussées superposées comprenant deux voies de circulation chacune. Un tel type d'infrastructure répondrait donc parfaitement aux besoins d'une clientèle privilégiant la qualité du service, c'est-à-dire la sécurité et la fluidité. En outre, un système de télépaiement pourrait permettre d'écarter la menace de bouchons aux entrées de l'ouvrage. Naturellement, cette liaison souterraine Paris-Roissy s'intégrerait au futur réseau souterrain Icare, figurant dans la charte d'aménagement de la région Ile-de-France. Celle-ci se compose de 150 kilomètres d'autoroutes (à péage) et comprend une couronne elliptique desservant les principaux pôles de la région et sept antennes le reliant aux villes nouvelles et aux aéroports. Elle devrait également se rattacher à l'entrée dans Paris, au « périphérique souterrain » RSP. Les pouvoirs publics se devraient de promouvoir un tel projet. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser sa position sur ce projet.

Texte de la réponse

Reponse. - L'amélioration des conditions de circulation dans la région Ile-de-France est une des préoccupations principales du ministre de l'équipement, du logement et des transports. En ce qui concerne le Nord-Est de cette région, et plus spécialement l'axe compris entre Paris et le secteur de Roissy-Villepinte, les améliorations significatives qui peuvent être mises en place pour la voirie de surface sont les suivantes : à court terme, la liaison autoroutière entre A 86 et A 1 et la section de la A 86 entre A 1 et RN 2 ont été mises en service en octobre 1992 et augmenteront sensiblement la fluidité de l'autoroute A 1 ; en complément, l'aménagement de capacité de la A 1 entre A 86 et A 3 renforcera la fluidité pour l'écoulement des trafics en direction de Roissy ; par ailleurs, la réalisation de l'autoroute A 16 au nord de l'agglomération parisienne, dont le principe est inscrit au schéma directeur de l'Ile-de-France, améliorera encore l'irrigation du large secteur Nord-Est de l'Ile-de-France ; enfin, dans un objectif de diversification des accès à Roissy, la liaison Cergy-Roissy, pilotée par le conseil général du

Val-d'Oise, et le futur contournement nord-est de Roissy entre A 1 et la RN 2 viendront compléter l'ensemble du dispositif de desserte de cette zone. En ce qui concerne la voirie souterraine entre Paris et Roissy, cette infrastructure devrait s'inscrire dans un réseau régional de desserte des principaux pôles de l'Ile-de-France. Il convient toutefois de mesurer l'importance des problèmes engendrés par la voirie souterraine en matière de coûts d'investissement, de rentabilité financière et de raccordement à la voirie de surface. En outre, le souci de ne pas favoriser l'usage excessif des véhicules individuels, la priorité à accorder aux transports collectifs en zone centrale et en proche couronne de l'Ile-de-France et la préservation du nécessaire équilibre des modes de transports restent des préoccupations majeures dans la réflexion actuellement engagée. Celle-ci devra se poursuivre et préciser les conditions juridiques, institutionnelles et financières d'un réseau régional souterrain sur lequel les partenaires intéressés seront appelés à se prononcer.

Données clés

Auteur : [M. Raoult •ric](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57750

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, logement et transports

Ministère attributaire : équipement, logement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 mai 1992, page 2173