

Les principaux travaux d'infrastructure de transport en région Ile-de-France

Autor(en): **Pommellet, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **71 (1991)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887024>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les principaux travaux d'infrastructure de transport en région Ile-de-France

Pierre Pommellet, Directeur Général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

Les problèmes de transports dans une grande métropole comme la Région d'Ile-de-France ont un poids considérable sur la vie de tous les jours et le développement de la Région, compte-tenu du besoin grandissant de déplacement dans nos sociétés nomades.

En 1991, nous avons dénombré 22 millions de déplacements par jour, qui se répartissent en 6 millions de déplacements domicile/travail et 16 millions pour autres motifs. Seulement 29 % de ces déplacements s'effectuent en transport en commun. Dans le cadre du développement de la Région, nous devrions atteindre 28 millions de déplacements par jour en 2015, soit 7 millions de plus qu'aujourd'hui.

Quant aux marchandises, c'est environ 250 millions de tonnes qui ont circulé en Région d'Ile-de-France en 1990, tous modes de transport confondus. Le tonnage ne fera que s'accroître au vu du développement démographique et économique.

Un tel besoin de déplacement exige d'importants travaux d'amélioration et de construction d'infrastructures de transports. Ces travaux sont de deux ordres :

- d'une part pour les transports en commun. Bien que la région d'Ile-de-France soit au meilleur rang mondial en la matière, l'évolution de la cité à sa périphérie nécessite de renforcer sensiblement le maillage de ces réseaux de transports ;
- d'autre part, la circulation routière ne pourra s'absorber et s'améliorer

que par une vigoureuse politique d'autoroutes bien intégrées à l'environnement urbain et naturel.

Les progrès technologiques actuels en matière de percement des tunnels

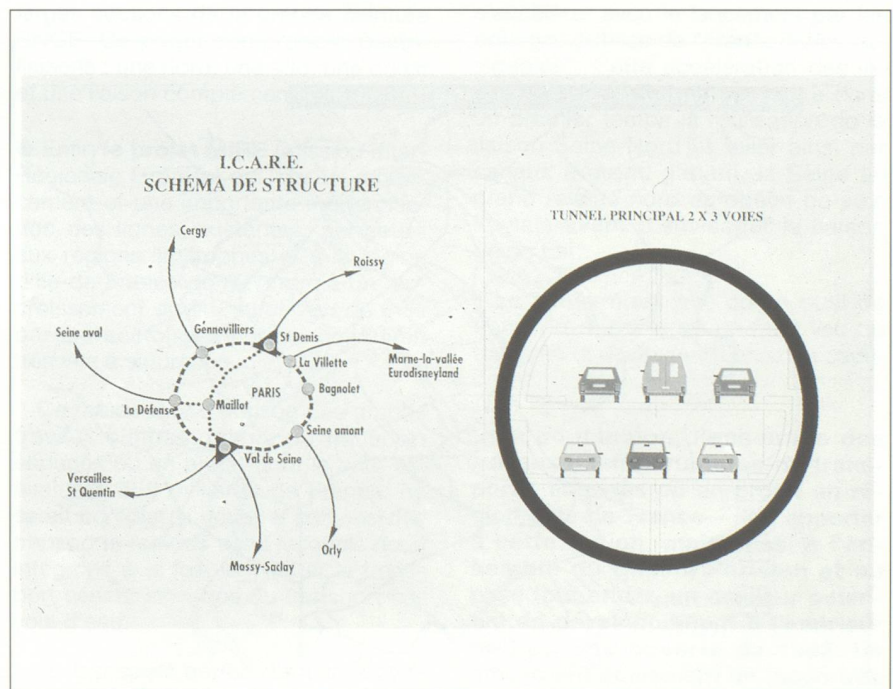
et d'automatisation des matériels ainsi que le retour aux concessions en matière de financement des travaux permettent la mise en œuvre de projets ambitieux mais indispensables.

LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES AMÉLIORENT LA CIRCULATION AUTOMOBILE

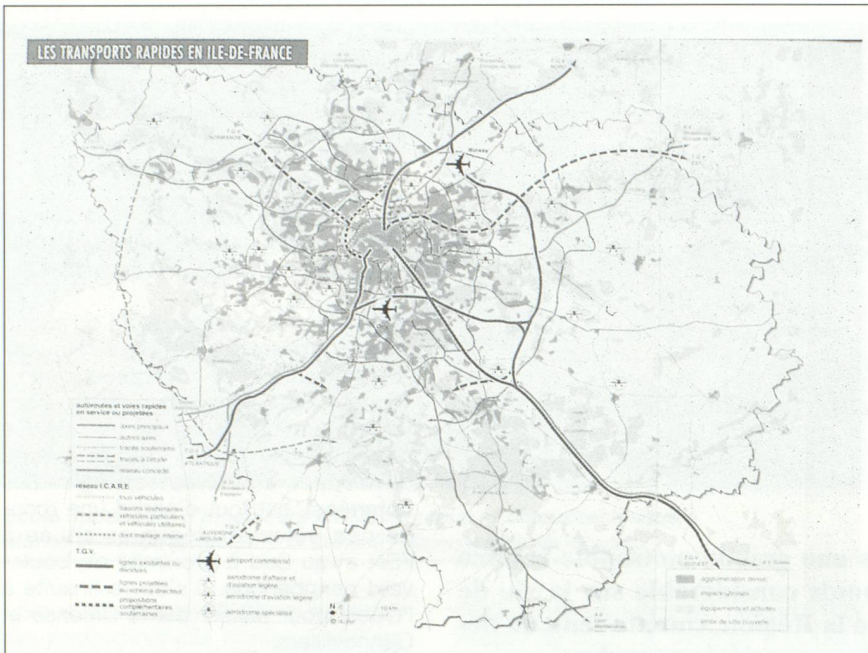
En zone centrale, alors qu'aucun percement de style "Haussmann" n'est maintenant envisageable, la solution d'un réseau souterrain à petit gabarit a été retenue. Ce projet baptisé ICARE (Infrastructures Concédées d'Autoroutes Régionales Enterrées), est tout d'abord une rocade des pôles stratégiques située à l'Est et au Sud à proximité du boulevard périphérique. Il s'ouvre ensuite à l'Ouest pour passer par la Défense et Gennevilliers.

Sept antennes se grefferont sur cet anneau en direction de Roissy, Orly, la Seine Aval, Versailles-St Quentin-en-Yvelines, Massy-Saclay, Marne-la-Vallée, Eurodisneyland et Cergy.

ICARE apparaît donc comme un projet réaliste, pouvant être financé



© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque



© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque

sur quatre ou cinq plans dans le cadre de concessions.

En zone périphérique, c'est entre l'autoroute A 86 et la limite de la région que l'accroissement des déplacements supplémentaires en transport individuel sera le plus important.

Dès maintenant, d'importants travaux d'aménagement et renforcement de voiries sont en cours. Mais un notable renforcement du réseau est aussi prévu, renforcement réalisé par la création d'axes nouveaux et aussi l'élargissement de voiries existantes : A12, A115, A104, RN4, etc.

Ce réseau routier régional s'articulera sur deux grandes rocade : d'une part le périphérique d'Ile-de-France (A86), d'autre part, en limite d'agglomération, la Francilienne qui assurera la liaison entre les pôles majeurs extérieurs.

Une autre rocade, en extrême limite de la Région dans la partie ouest, est envisagée afin de conforter l'armature urbaine des villes moyennes, renforcer l'organisation des relations au sein du Bassin Parisien et canaliser les trafics d'échanges nationaux et internationaux.

LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN RÉGIONAUX

A lors que les transports en commun représentaient 60 % des déplacements en 1955, ils ne représentent plus aujourd'hui que 30 %. Un effort considérable est donc nécessaire pour maintenir cette proportion en prolongation du programme RER lancé par le schéma de 1965.

Cinq grands projets en cours de réalisation se transformeront en véritable réseau régional au fur et à mesure de leur mise en œuvre.

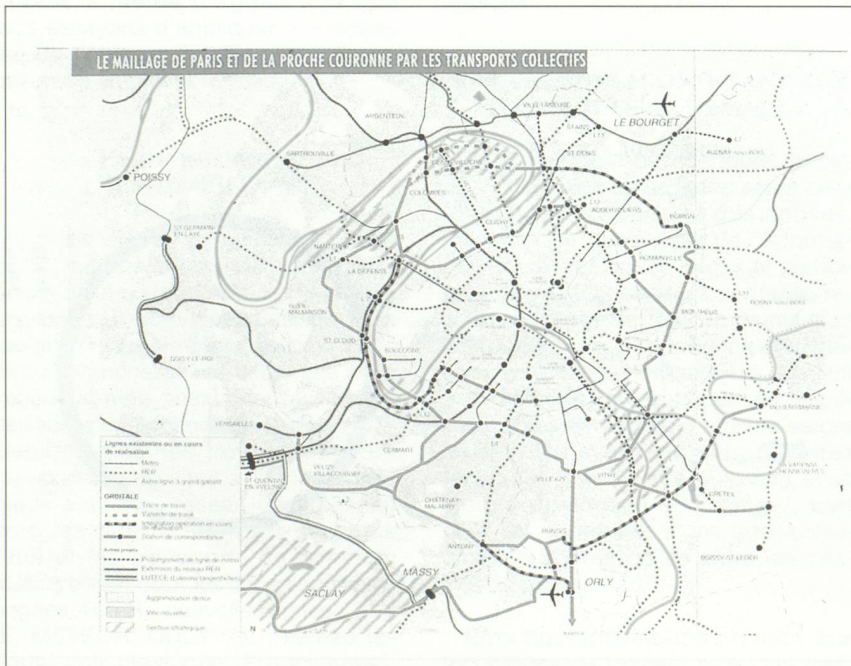
● **Le projet METEOR**, métro automatique qui comprendra trois lignes :

- St-Lazare-Maison blanche avec prolongement au nord vers Gennevilliers et à l'ouest vers la Cité Universitaire ;
- Gare d'Austerlitz-Noisy-le-Grand via Maisons-Alfort et Champigny ;
- de Villetaneuse et la Plaine St-Denis au pôle de Seine Amont via les quartiers de l'Est parisien.

● **Le projet ORBITALE** composé :

■ de deux rocade de métros automatiques permettant des liaisons de banlieue à banlieue ne passant pas par Paris.

- l'une proche, reliant la Défense, le secteur stratégique de la Plaine St-Denis, Montreuil, le secteur stratégique de Seine Amont, Villejuif, Issy-les-Moulineaux, en irriguant les communes limitrophes de Paris ;



© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque



Métro automatique Val en section souterraine. © IAURIF - Médiathèque

- l'autre, plus extérieure, prolongeant la ligne St-Denis-Bobigny jusqu'à la Mairie de Montreuil à l'est vers le secteur stratégique de Gennevilliers et de Colombes, à l'ouest pour se diviser en deux branches, l'une vers la Défense-Issy Plaine, la deuxième vers Clamart pour rejoindre Orly-Val à Antony (liaison inaugurée le 1^{er} octobre dernier).

■ *et de trois antennes :*

- une sud-ouest vers Vélizy-Villacoublay ;

- une sud qui améliore l'accès du pôle Orly-Rungis

- une sud-est vers Villejuif-Créteil-Sucy-Bonneuil.

Ce projet, dont certains tronçons sont en cours de réalisation, donnera à la proche couronne une desserte maillée comparable à celle de Paris.

● **Le RER élargi** qui, tout en traversant l'agglomération centrale, irriguera le plus loin possible la grande couronne. Six lignes sont prévues à terme :

- ligne A : d'Eurodisney à l'est jusqu'à Cergy-le-haut à l'ouest.

- ligne B : de St-Rémy-les-Chevreuse au Sud ainsi que St-Germain et Poissy, à Villeparisis via Roissy.

- ligne C : depuis Etampes et Dourdan jusqu'à Pontoise pour une branche et St-Quentin-en-Yvelines pour l'autre branche.

- ligne D : d'Orry-la-Ville (Oise) à Melun via Châtelet et gare de Lyon.

- ligne E (Eole) : entre la banlieue est et la banlieue ouest via gare du Nord, gare de l'Est et gare St-Lazare.

- ligne F : nouveau RER nord-sud reliant Conflans-Ste-Honorine à Rambouillet après interconnexion entre les gares Montparnasse et St-Lazare.

● **Le projet LUTECE** (Liaison à Utilisation Tangentielle en Couronne Extérieure) qui assurera des liaisons inter-pôles passant par des zones très fortement urbanisées en utilisant de larges sections de la grande ceinture SNCF. Ce projet comprendra quatre liaisons : une nord, une sud, une ouest et une liaison complémentaire à l'est.

● **Enfin le projet MIRE** (Mission Inter-Régionale Express) qui, par un renforcement et une importante modernisation des lignes existantes, permettra aux régions limitrophes et à la région d'Ile-de-France de répondre à un accroissement du flux quotidien de 6 % par an, accroissement qui conduirait très vite à saturation.

Ce rapide tour d'horizon des grands travaux d'infrastructure de transport engagés ou en projet dont le coût est évalué à 250 milliards de Francs, ne serait complet si nous ne parlions des transports rapides dans lesquels nous intégrons à la fois le TGV et le transport aérien, ainsi que du transport par voie d'eau.

Le transport aérien, tant de voyageurs que de marchandises, s'appuie essentiellement dans la région, pour

les vols commerciaux sur les plates-formes d'Orly et de Roissy.

Orly, plate-forme en amélioration constante, devrait arriver à saturation à la fin de la décennie avec 30 millions de passagers par an.

Roissy, plate-forme aéroportuaire qui dispose en Europe de la plus importante réserve foncière, a une capacité de développement très grande et doit voir son trafic tripler dans les vingt ans à venir pour atteindre 65 millions de passagers par an. Les travaux entrepris et en cours sont considérables.

Le raccordement de ce site à l'ensemble du réseau TGV grâce à l'interconnexion en cours de construction lui conférera un caractère unique et une position privilégiée de redistribution nationale et européenne des trafics intercontinentaux. Ainsi sur le site de Roissy, il y aura continuité plurimodale des transports rapides.

Quant à la voie d'eau, outil indispensable et irremplaçable pour certains trafics de marchandises tels les pondéreux et les matériaux de construction, outil qui permet de pénétrer au cœur de l'agglomération sans créer de pollution et avec peu de nuisances, les travaux d'amélioration des infrastructures sont en cours et devraient s'accélérer avec le lancement par les pouvoirs publics de "France-Voies navigables". Cette accélération des investissements devrait permettre dans un premier temps la réalisation de la liaison Seine-Nord et relier ainsi par canaux à grand gabarit, la Seine au grand réseau nord européen de voie fluviale avant d'envisager la liaison Seine-Est.

Le fleuve n'est pas qu'un outil de transport, il est aussi un haut lieu du tourisme et de la sauvegarde du cadre de vie.

En conclusion, l'ensemble des travaux d'infrastructures de transport - engagés ou en projet en région d'Ile-de-France - doit apporter à cette région, mais aussi à l'ensemble du Bassin Parisien et au pays tout entier, un meilleur potentiel de développement à l'intérieur de l'Europe ouverte de 1993. Ils améliorent également de façon très sensible les conditions de vie de près de 11 millions de Franciliens. ■