

Association d'usagers et d'habitants demandant depuis 13 ans le prolongement de la ligne de métro n°1 à l'Est de Paris, afin de soulager le plus gros bouchon routier d'Europe et la saturation des RER A et E qui crée de l'insécurité sur ce secteur, en particulier à la gare de Val de Fontenay, ainsi que les bus qui ont également dépassé largement les seuils de saturation. En effet, beaucoup d'usagers ne peuvent pas monter dans les bus, comme c'est le cas pour les rames des RER A et E à l'Est de Paris, ou voyagent souvent dans des conditions inhumaines (voitures et rames bondées).

De nombreux bouchons routiers quotidiens pourraient être supprimés par des aménagements limités de voirie et à des coûts supportables pour la collectivité. L'exposé ci-après en présente quelques-uns significatifs à titre pédagogique.

Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

Suppression des goulots d'étranglement ponctuels des autoroutes en Île-de-France

À l'horizon 2030-2050, quelles devraient être les mobilités de demain sur les autoroutes, le boulevard périphérique et les principales voies de circulation du Grand Paris ?

Introduction

Depuis les années 1975-1980 le réseau routier de l'Île-de-France a peu évolué, avec l'arrêt du « toujours plus » en matière de construction d'autoroutes urbaines. L'autoroute A86 a été terminée laborieusement, ainsi que la Francilienne. Le reste donne l'impression d'avoir été laissé à l'abandon !

L'information en temps réel des automobilistes a, par contre, été très fortement améliorée, par des panneaux d'information et des applications sur smartphone et GPS.

Pourtant, quelques améliorations auraient permis de faciliter la circulation, d'autant que les nuisances représentent des milliards d'heures perdues, des accidents de circulation, une image déplorable de la région et de nombreux décès dus aux pollutions diverses, qu'il s'agisse des poussières dues aux pneus, ou des gaz d'échappement d'autant plus nocifs que la circulation est ralentie ou saccadée.

Pour pallier à cette situation plusieurs pistes sont proposées :

- 1) Améliorer l'offre de transports collectifs lourds et l'offre de transports individuels « doux », car c'est l'ensemble des moyens de transport qui en bénéficie. Il conviendrait de développer aussi des transports en bus sur des voies dédiées sur autoroute, type Bus A14 pour aller à la Défense.
- 2) Accroître le co-voiturage par une incitation grâce aux applications informatiques nouvelles, en instaurant des voies de circulations spécialisées pour les voitures les mieux remplies, avec amendes aux contrevenants.
- 3) Supprimer les points noirs où les bouchons se forment tous les jours par quelques aménagements locaux.
- 4) Les poids lourds de transit devraient aussi être contraints d'utiliser les itinéraires les plus périphériques afin de limiter les bouchons.

Ces 4 pistes doivent être explorées en même temps, mais la seconde présente des limites évidentes sur certains tronçons, car la part des véhicules lourds, des cars et camionnettes, ainsi que celle des usagers de passage, rend impraticable cette piste de solution.

La piste numéro 1 est celle pour laquelle se bat notre association depuis 13 ans, mais elle ne suffira pas à régler tous les problèmes de circulation.

L'exposé ci-après se concentre sur la piste numéro 3 qui correspond à la consultation.

Comment supprimer certains bouchons quotidiens récurrents ?

Maintenant qu'il existe des données fiables sur la fréquence et l'intensité des bouchons dans les centres d'exploitation de la circulation routière des routes et autoroutes, il devient possible d'analyser ceux qui sont récurrents et qui coûtent cher à la collectivité, et de comptabiliser les économies en temps et en pollution

Il est proposé ici de supprimer uniquement les bouchons dus à des rétrécissements ponctuels, car les autres nécessitent des transports en commun lourds et efficaces, tels que ceux prévus par Île-de-France Mobilités et la SGP pour 2030, ou bien de revoir complètement le réseau des routes et autoroutes ÎdF.

Ces bouchons sont caractérisés par le fait que leur suppression n'engendrera pas de bouchons supplémentaires plus loin, ou alors, de façon négligeable. On sait en effet que certains bouchons jouent un rôle de filtre très utile pour dissuader certains automobilistes.

Exemples concrets

1) Raccordement de l'autoroute B3 à l'autoroute A1 vers Roissy et la province

Au niveau de ce raccordement à Paris Nord I, l'autoroute passe de 3 voies à 2 voies sur environ 400m, ce qui, très souvent, crée un bouchon et juste après, la circulation est fluide. Certains automobilistes ont trouvé l'astuce de faire semblant de sortir à Aulnay-sous-Bois pour rentrer à nouveau sur l'A1 et éviter la fin du bouchon. Il y a, à cet endroit, toute la place voulue en terrains inoccupés pour élargir d'une voie et supprimer ce bouchon inutile. Il faut seulement vérifier que la longue ligne droite qui suit suffit pour assurer les entrecroisements entre trafics.

2) L'entrée du tunnel de l'A86 sous Nogent-sur-Marne en venant du Nord

Il s'agit d'un goulot d'étranglement caractéristique, car l'entrée de véhicules venant de Val-de-Fontenay provoque un bouchon à cet endroit tous les jours de semaine de 7 h du matin à 20 h le soir et les après-midis en WE. Ce bouchon remonte couramment jusqu'à Rosny-sous-Bois et même sur l'A86 et B3 en amont. Sur les logiciels de circulation, le tronçon est souvent en rouge même lorsque tout le reste du réseau d'ÎdF est en vert. 200 m plus loin dans le tunnel, l'autoroute passe de 2 voies à 3 voies. Il suffirait d'élargir l'entrée du tunnel sur 200 m environ. Ce bouchon existant environ 25 à 30 000 heures par an depuis 40 ans serait supprimé ou grandement diminué. À noter que les travaux en cours au pont de Nogent-sur-Marne devraient limiter dans quelques semaines les remontées de bouchon dans le tunnel.

3) La sortie de l'A86 à Fontenay-sous-Bois Nord

C'est un peu le symétrique du précédent, l'A86 en remontant vers le Nord à la sortie du tunnel de Nogent passe de 3 voies à 2 voies, et 300 m plus loin, elle repasse à 3 voies avec une entrée. Il y aurait la place d'élargir ces 300 m d'autoroute, et ainsi diminuer ce bouchon récurrent.

4) La superposition de l'A4 et de l'A86 de Nogent à Maisons-Alfort

Les ouvrages d'art ont été prévus (sauf un second pont sur la Marne) pour élargir l'A4 sur ce tronçon qui supporte le trafic des 2 autoroutes. Résultat : le tunnel de Bry est bouché de façon quasi permanente et l'A86 venant de Créteil est bouchée de façon quasi permanente jusqu'au carrefour Pompadour, voire plus loin. Là encore, des solutions existent puisque le tracé avait été défini au départ en doublant l'autoroute sur 2 km environ. Il s'agit de ce qu'on appelle le plus gros bouchon d'Europe.

5) Le raccordement de l'A10 et l'A6b à Wissous vers Paris.

En venant de Palaiseau par l'A10 ceux qui veulent prendre l'A6b doivent sortir sur la droite au niveau de Wissous, mais il n'y a qu'une seule file de circulation pour sortir, alors que la bretelle de raccordement comporte 2 files. Il suffirait d'élargir sur 100 ou 200 m cette sortie pour permettre à 2 files de conduire vers la sortie.

6) Le raccordement de l'A10 et l'A6b à Wissous vers la province.

Il s'agit du symétrique, il n'y a qu'une seule file pour quitter l'A6b vers l'A10, alors que la bretelle comporte 2 voies. Il suffirait d'élargir sur 200 ou 300 m l'A6b à cet endroit. Beaucoup d'automobilistes se rabattent au dernier moment pour éviter le bouchon de la file de droite, mais cette manœuvre peut s'avérer dangereuse car elle dépend de l'attitude de ceux qui ont pris le bouchon de cette file de droite.

7) Le croisement de la francilienne et de l'A4 à Lognes

Un tronçon de l'A4 est commun avec la Francilienne, c'est le cas aussi à Évry, mais à Lognes le dimensionnement ne permet pas d'éviter les bouchons tous les jours, par ailleurs la francilienne est saturée depuis 30 ans au Sud de ce croisement et les passages sur 2 files devraient être tous supprimés.

CONCLUSION

Il s'agit de 7 exemples pour lesquels des travaux d'ampleur limitée permettraient des gains considérables sur des décennies, sur le plan économique, ainsi que pour la santé des Franciliens et l'image de la Région ÎdF.

Bien d'autres exemples pourraient être ajoutés en étudiant les cartes de circulation et le réseau dans le détail.

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



Association Métro Rigollots- Val de Fontenay
Siège social : 155 rue Edouard Maury 94120 FONTENAY/SOUS/BOIS
Adresses mail : info@metroauxrigollots.fr
ca@metroauxrigollots.fr