

ANNEXE R-IdF 2

A 104 ENTRE ORGEVAL ET MERY SUR OISE

I – DESCRIPTION DE LA LIAISON ET DES PROJETS D'AMENAGEMENT

La francilienne est aujourd'hui interrompue dans son quart nord-ouest entre l'autoroute A 115, au niveau de Méry sur Oise, et l'autoroute A 13, au niveau d'Orgeval.

Il est donc prévu de boucler la Francilienne en réalisant une nouvelle liaison rapide entre les deux points sus-mentionnés. Les objectifs principaux consistent à assurer la continuité et la fluidité d'axes structurants locaux et à répondre à la forte croissance de la demande de déplacements inter-banlieues, dans cette partie de l'Ile de France en fort développement. L'achèvement du grand contournement de l'agglomération parisienne ne constitue qu'un objectif secondaire, puisque 85 % des véhicules empruntent aujourd'hui la francilienne sur des trajets inférieurs à 10 km, ce qui montre la faible part du trafic de transit. En outre, le projet permettrait de délester les voies locales d'ores et déjà saturées et éviterait que la croissance du trafic local ne vienne en accroître la congestion.

Cette liaison prendrait la forme d'un axe autoroutier à 2 x 2 voies, élargissables à 2 x 3 voies, de 22 kilomètres de long environ. Son tracé a fait l'objet de longs débats et la solution aujourd'hui proposée par les services de l'Etat intègre, suite aux procédures de concertation qui se sont déroulées au cours des années 1990, 5,65 kilomètres de tracé totalement couvert, 0,5 kilomètre de viaduc couvert, 1,15 kilomètre de couvertures partielles et 4,2 kilomètres de protections phoniques, pour un coût élevé.

Celui-ci était en effet estimé à 816 M€ en 1997, ce qui, actualisé grâce à l'index BTP, donne un montant de 911 M€ en valeur 2002. De l'avis de l'Ingénieur spécialiste route compétent, cette estimation reflète correctement les coûts du projet, dans l'hypothèse où celui-ci ne devrait plus être renchéri par de nouveaux aménagements liés à son insertion dans l'environnement.

Le projet présentait en 1996 un taux de rentabilité immédiate de 60 % qui, s'il doit être relativisé compte tenu des incertitudes qui pèsent sur les calculs de rentabilité économique des investissements routiers en milieu urbain, n'en montre pas moins tout l'intérêt pour la collectivité.

Il avait à l'origine été prévu que le projet fasse l'objet d'une concession. Pour ce faire, un montant total de 555 M€ avaient été inscrits au ROM au titre de subventions d'équilibre pour les concessionnaires des autoroutes A 104 entre Orgeval et Méry sur Oise et A 126 entre Saint Quentin en Yvelines et Palaiseau.

II – AVIS DE LA MISSION

Compte tenu de l'effet de « maillon manquant » qui caractérise aujourd'hui la francilienne dans son quart nord ouest, du fort développement économique et de l'accroissement de la demande de transports, qui ne peut être satisfaite par les infrastructures existantes dans ce secteur, la mission estime justifié le projet de bouclage de la francilienne entre Orgeval et Méry sur Oise.

La mission constate par ailleurs que la solution technique proposée par les services de l'Etat intègre autant que faire se peut les contraintes en matière d'insertion environnementale et de développement durable, tout en offrant un bon niveau de qualité de service pour les déplacements banlieue – banlieue dans le quart nord ouest de l'agglomération parisienne. Elle considère donc que cette proposition constitue une base satisfaisante de travail permettant de poursuivre la procédure administrative.

Concernant le péage, la mission considère qu'il est souhaitable et nécessaire, dans l'absolu, de faire porter l'essentiel de la charge des infrastructures aux usagers plutôt qu'aux contribuables. Elle constate cependant qu'il risque d'être difficile de réaliser, au sein d'un réseau libre de toute tarification, un maillon à péage qui n'apporterait pas pour autant de véritable modification de la situation de référence.

Cette problématique doit d'autant plus être prise en compte que la concession du projet obligera les collectivités publiques à verser à l'éventuel concessionnaire une subvention dont le niveau pourrait rendre le recours à une concession juridiquement impossible⁴⁷⁶.

Enfin, la mission observe qu'une réduction des caractéristiques du projet, avec notamment l'abandon des barrières de péage, est susceptible d'entraîner une diminution sensible du coût global du projet.

La mission considère donc que l'éventualité d'une réalisation du bouclage de la francilienne entre Orgeval et Cergy sans recours à la concession ne peut être exclue. Dans cette hypothèse, il faudrait mobiliser jusqu'à 800 M€ de crédits publics à l'horizon 2020 pour réaliser cet investissement.

⁴⁷⁶ Un calcul sommaire réalisé avec l'outil financier de la direction des Routes montre en effet que dans l'hypothèse d'une concession dont les caractéristiques seraient les suivantes : coût de construction de 822 M€ TTC, trafic de 35 000 véhicules / jour en 2015 et niveaux de péages comparables à ceux pratiqués par la SANEF, le montant de la subvention s'établirait à 580 M€ environ, soit un taux de subvention de 85 % du coût de construction HT.