



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

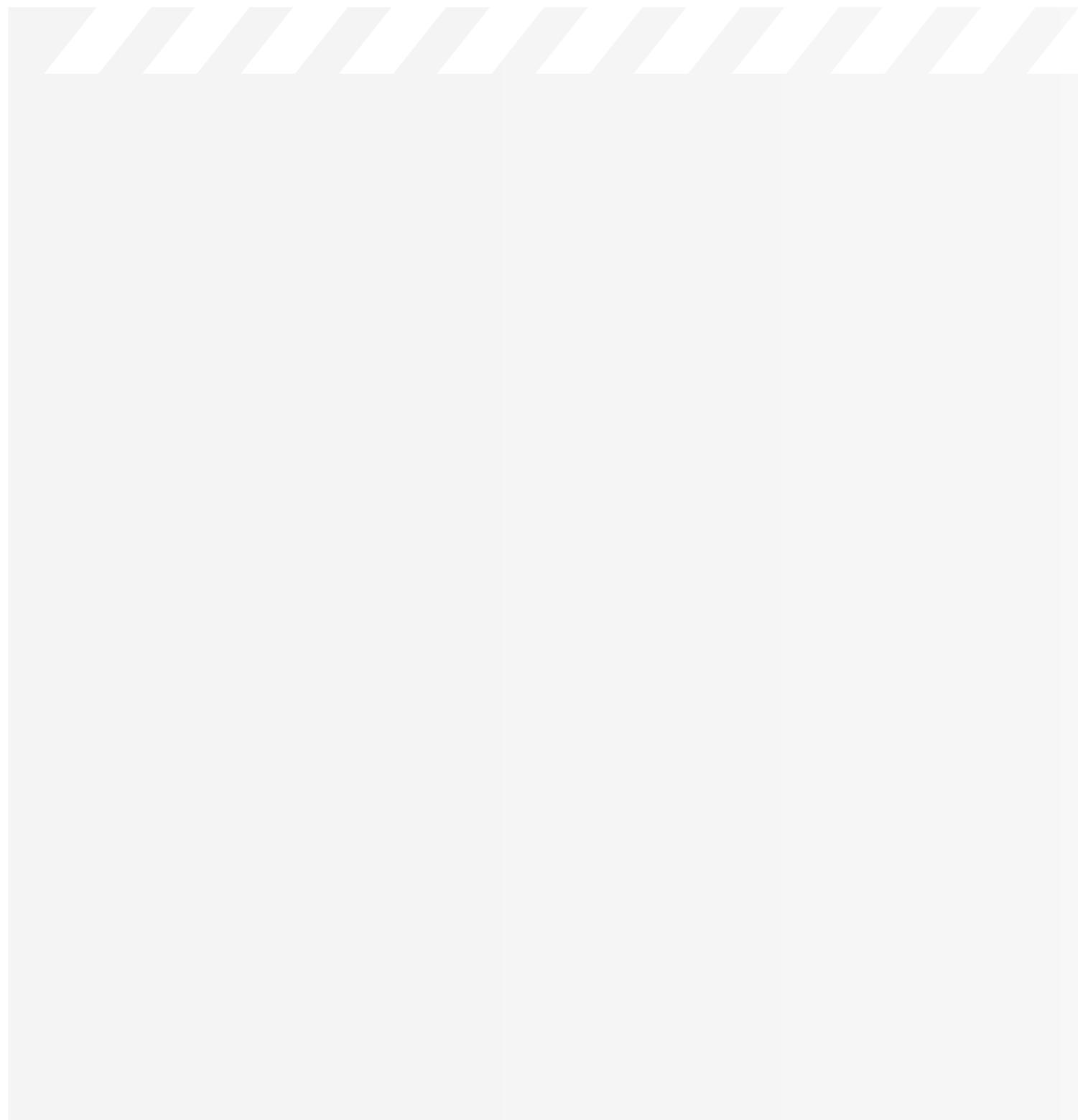
**Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement**

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)

DOSSIER DE PRESSE

LES GRANDS TRAVAUX DE L'ÉTÉ 2023 SUR LES AUTOROUTES ET ROUTES NATIONALES D'ÎLE-DE-FRANCE





Juin 2023

Contact presse :

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)

Tél : 01 46 76 87 81

Mail : contactmedias.dirif@developpement-durable.gouv.fr

Cet été, l'État mobilisé pour les travaux d'entretien et de modernisation des autoroutes et routes nationales franciliennes

Le réseau routier national non concédé (RRN) Île-de-France est composé de 1 300 km d'autoroutes et routes nationales, de 300 échangeurs, de 25 tunnels, de 1 200 « ouvrages d'art » (ponts et viaducs).

L'État investit pour l'entretien, la réparation, la maintenance et la modernisation de ces infrastructures afin de :

- garantir leur pérennité,
- consolider les conditions de sécurité des usagers et des intervenants sur la route,
- développer les services à l'utilisateur,
- améliorer l'intégration des routes à l'environnement.

Avec ses conditions météorologiques plus favorables, **l'été est la période la plus propice aux travaux**. C'est également au cœur de l'été que la circulation est la plus faible : il est alors possible de réduire le nombre de voies ouvertes de circulation, voire de fermer un axe de manière continue, avec beaucoup moins d'impacts significatifs sur les temps de déplacement. Dans ce contexte, les travaux peuvent être organisés de manière plus efficace, avec des rendements plus élevés. Une telle solution permet souvent de raccourcir les délais de réalisation par rapport à celui qui est nécessaire avec une organisation fractionnée par nuits de semaine.

La direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), gestionnaire du RRN d'Île-de-France, **est donc d'autant plus mobilisée pendant cette période estivale** pour piloter la réalisation d'un programme ambitieux de travaux d'entretien, de réparation, de maintenance et de modernisation des autoroutes et routes nationales franciliennes.

Ainsi 26 chantiers sont conduits entre le début et la fin de l'été, qui représentent un montant total de 45 millions d'euros, un investissement qui contribue massivement à la relance de l'activité dans le secteur du BTP.

26 chantiers

cet été

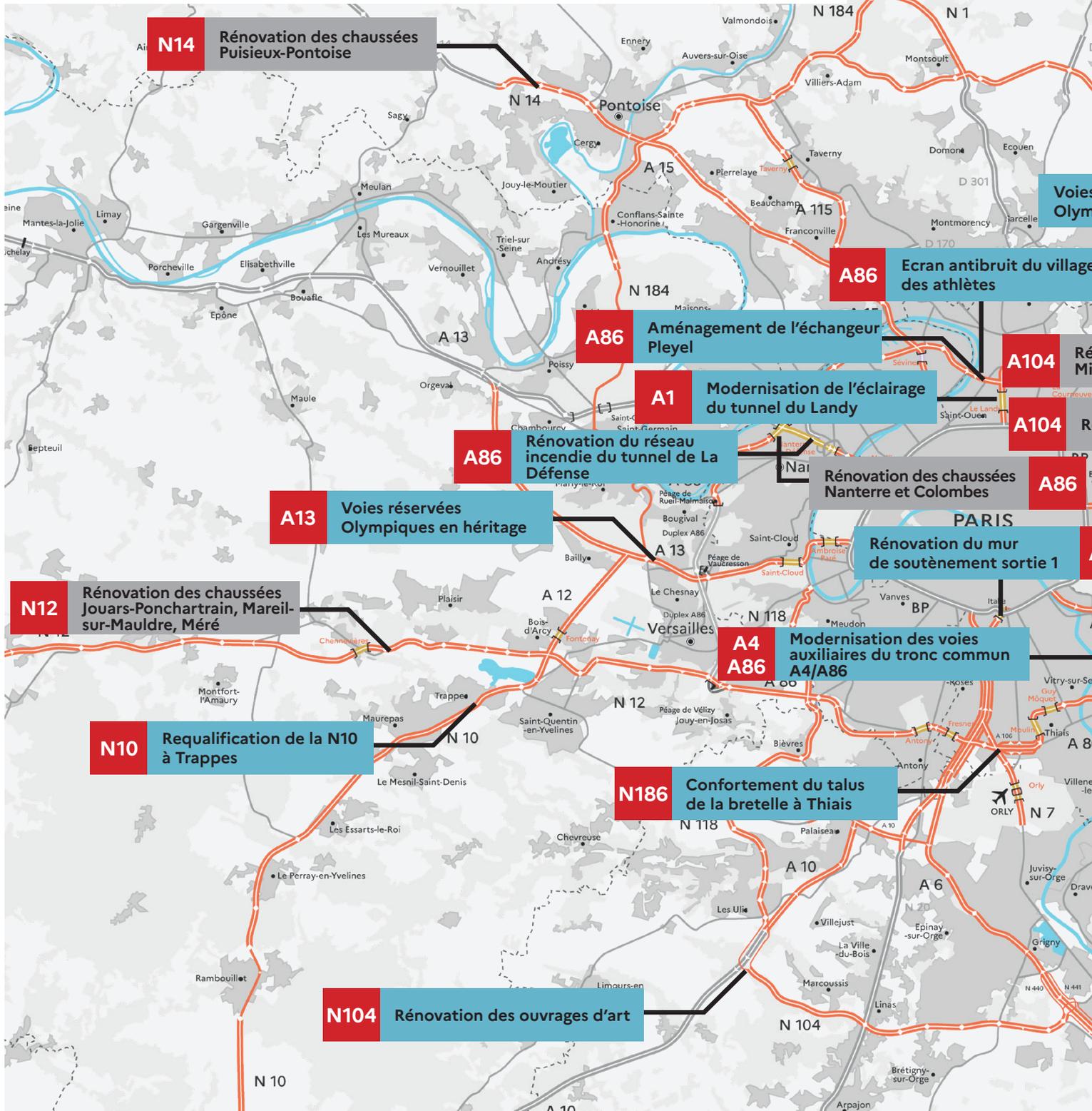
45 millions d'euros

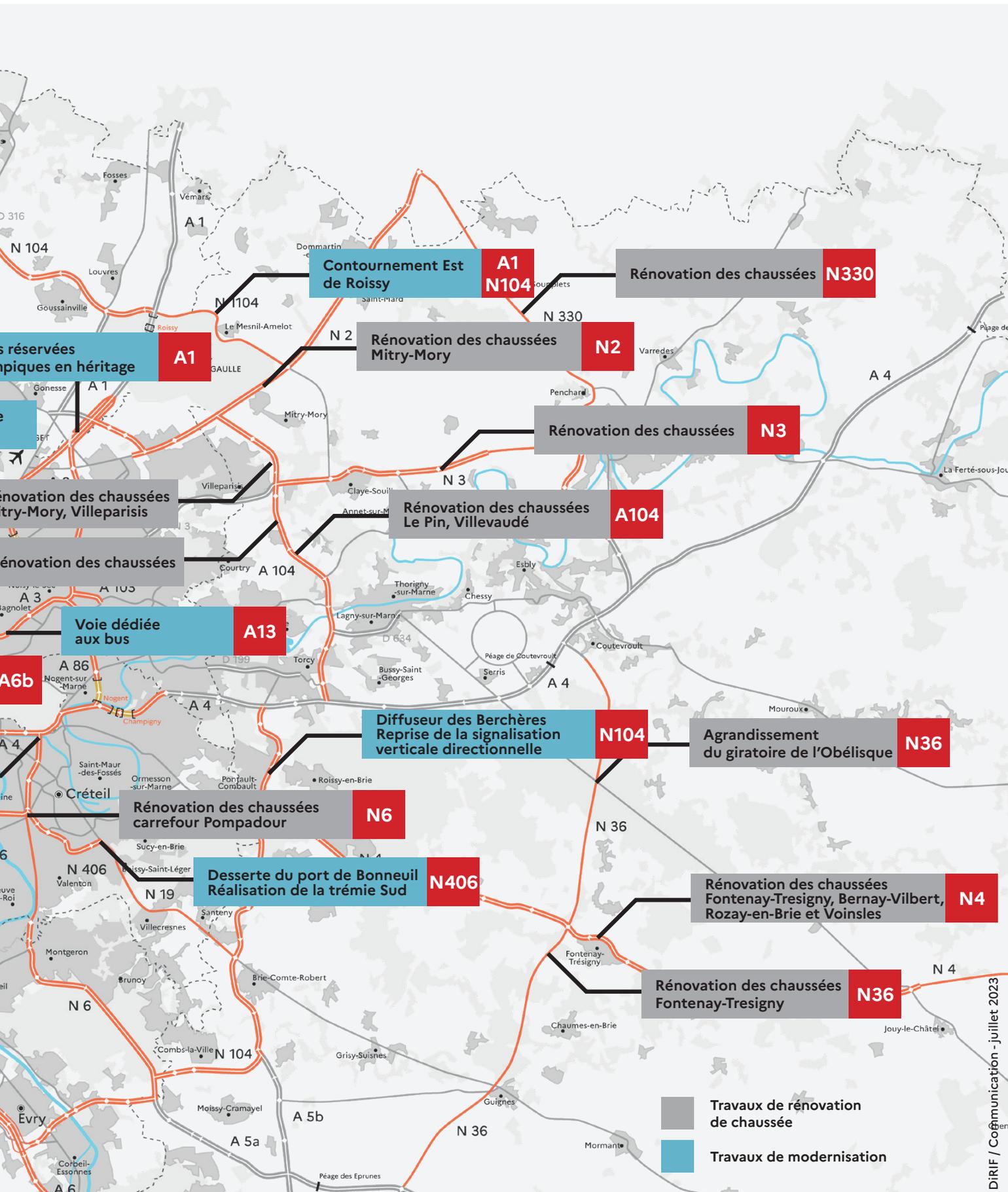
investis

**56 km de chaussées
renovées** soit deux fois plus

qu'à l'été 2021

**LES GRANDS TRAVAUX DE L'ÉTÉ 2023
SUR LES AUTOROUTES ET ROUTES NATIONALES D'ÎLE-DE-FRANCE**





Les travaux emblématiques sur le réseau routier national d'Île-de-France

56 KM DE CHAUSSÉES RÉNOVÉS PENDANT L'ÉTÉ : UN NIVEAU RECORD

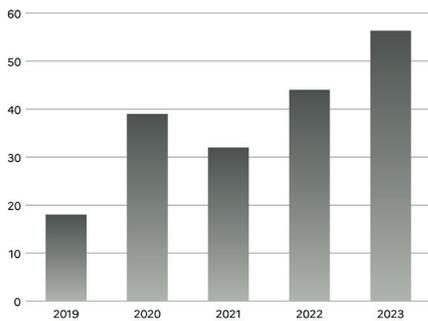
10 chantiers

de rénovation de chaussées

56 km de chaussées rénovées

13 millions d'euros

investis



Nombre de km de chaussées rénovées en été

Durant tout l'été 2023, la DiRIF mène 10 opérations de rénovation de chaussées, représentant un linéaire de 56 km environ. Il s'agit d'un **volume de travaux jamais atteint depuis 6 ans, soit un quart de plus qu'à l'été 2021 et presque 2 fois plus qu'en 2021**. Ces travaux représentent un **investissement total de près de 13 millions d'euros**. La quasi-totalité des chaussées rénovées cet été concernent les départements de grande couronne.

Une opération de rénovation de chaussées emblématique est celle portant sur la **rénovation d'un linéaire exceptionnel de 20 km de chaussées de l'autoroute A104 et de la RN2 dans son prolongement, au niveau des communes de Mitry-Mory, Villeparisis, le Pin et Villevaudé (Seine-et-Marne)**. Ce chantier de grande ampleur est rendu possible par la fermeture complète et continue des axes à rénover entre la dernière semaine de juillet (pour la RN2) et les 4 premières semaines d'août (pour l'autoroute A104).

Plusieurs de ces travaux de rénovation de chaussées sont financés par l'État et la Région Île-de-France dans le cadre d'un partenariat pour améliorer la qualité de service par l'innovation et l'expérimentation sur le réseau routier national non concédé (RRN) en Île-de-France.

DERNIÈRE LIGNE DROITE POUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROISSY

Le contournement Est de Roissy (CER) consiste à réaliser 9 km d'autoroute à 2x2 voies (A104), 7 km de route départementale (RD212) et 8 ouvrages de franchissement entre l'échangeur de Compans et l'échangeur de l'A1/A104. Les aménagements prévus permettront d'assurer la continuité de la Francilienne, de favoriser le développement économique du territoire et d'améliorer l'accès à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Lancés en 2014, ces travaux d'envergure doivent se poursuivre en 2023 pour se terminer en cette fin d'année. L'ouverture à la circulation s'effectue progressivement selon l'avancement des travaux. Ainsi plusieurs sections de route, bretelles d'échangeurs ou ouvrages ont été mis en service depuis plusieurs mois, notamment **la nouvelle route départementale de 7 km, déjà entièrement ouverte à la circulation.**

Les chaussées de la future autoroute A104 reliant l'échangeur du Mesnil-Amelot à celui de l'autoroute A1 sont aujourd'hui réalisées, et les travaux de pose des panneaux de signalisation sont en voie d'achèvement. La mise en service de cette autoroute nécessite encore des travaux tels que la réalisation de réseaux informatiques et d'équipements nécessaires pour l'information routière, ainsi que des phases de tests et d'inspections

240 millions d'euros

Cofinancés par l'État, la région Île-de-France, le groupe ADP, les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.



Contournement Est de Roissy

pour s'assurer du parfait fonctionnement de la nouvelle infrastructure. **Les travaux prévus cet été sont notamment ceux portant sur la signalisation et les réseaux et équipements d'information routière**, y compris sur les voies existantes adjacentes pour la bonne intégration des voies nouvelles dans le réseau DiRIF.

Cette opération représente un investissement total de 240 M€ cofinancés par l'État, la région Île-de-France, le groupe ADP, les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

FINALISATION D'UN GIRATOIRE ET DE LA PASSERELLE PROVISOIRE POUR LA REQUALIFICATION DE LA N10 À TRAPPES



Mise en place de la passerelle piétonne

La RN10, axe routier majeur des Yvelines, assure de multiples fonctions : transit entre les autoroutes A10, A11 et A12, échanges avec les territoires limitrophes, desserte locale des quartiers et des zones d'activités. Aujourd'hui, la RN10 traverse la ville de Trappes en coupant la ville en deux, rendant aux habitants l'accès plus complexe aux équipements publics, aux infrastructures (gare) ou tout simplement aux différents quartiers résidentiels de la ville. Afin de résorber cette coupure urbaine et d'améliorer les conditions de circulation sur la RN10, la DiRIF mène une opération de requalification de la RN10, conjointement au programme de rénovation urbaine de la Ville de Trappes.

Cette opération, cofinancée par l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et la ville de Trappes, représente un investissement de 95 M€.

Fermeture de la RN10
au niveau de Trappes

du 7 au 28 août

95 millions d'euros

investis

Depuis 2019, de nombreux travaux ont été réalisés : construction d'un mur de protection, mise en place de voirie provisoire, construction du pont provisoire, déconstruction du pont Marcel Cachin et modernisation du carrefour RN10 / RD912.

Cet été les travaux se poursuivent avec :

- la **réalisation des chaussées définitives du giratoire RN10 / RD912** et de ses accès, sur près de 1 km et la mise en place des panneaux de signalisation, permettant la mise en service progressive du giratoire à partir de septembre ;
- la **mise en place d'une passerelle piétonne provisoire** au-dessus la RN10, d'ici fin juin ;
- une fois la passerelle mise en service en juillet, le **comblement du passage souterrain** sous la RN10, qui sera inaccessible à partir du 1^{er} août.

Ces travaux représentent un montant total de près de 3 M€.

Ces travaux nécessiteront ponctuellement la neutralisation en heures creuses d'une voie par sens de la RN10 en traversée de Trappes pendant l'été, ainsi que des fermetures nocturnes de la RN10 en août.

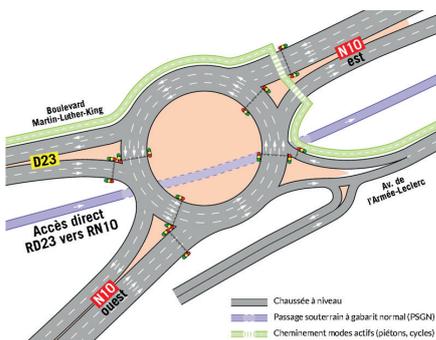


Schéma des travaux réalisés

UN ÉCLAIRAGE PUBLIC MODERNISÉ POUR L'AUTOROUTE A1



Depuis 2015, LA DiRIF modernise l'éclairage public de l'autoroute A1 entre la porte de La Chapelle et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, notamment en remplaçant des lampes à sodium par des nouveaux luminaires LED. L'éclairage LED mis en œuvre offre une meilleure qualité d'éclairage, permet d'en contrôler la gradation pour l'adapter au contexte, tout en **réduisant significativement la consommation d'énergie (de l'ordre de 60%)** et donc les coûts en alimentation électrique.

À ce jour cette opération d'ampleur a notamment consisté à poser, entre le tunnel du Landy et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, environ 1 600 luminaires LED, 900 candélabres et environ 120 km de câbles d'alimentation, ainsi qu'à rénover plusieurs postes d'alimentation électrique. Depuis 2015, ces travaux ont représenté un investissement total de 9 M€.

Cet été, la DiRIF engage la modernisation de la section de l'autoroute A1 comprise dans le tunnel du Landy. Ce tunnel de l'autoroute A1, long de 1 400 m environ, et utilisé par 200 000 véhicules par jour en moyenne, connaît une dégradation importante de ses équipements d'éclairage. Les travaux nécessaires portent sur la dépose de l'éclairage existant et de son réseau d'alimentation, la **pose de 800 nouveaux luminaires LED et de 20 km de câbles d'alimentation**, et le déploiement d'un nouveau système de commande par gradation permettant des économies d'énergie (abaissement à 50% de la puissance à certaines heures et sur certains secteurs).

Ces travaux se dérouleront en plusieurs phases jusqu'à début 2024, dans l'objectif d'une mise en service du nouvel éclairage avant les JOP. Ces travaux engendreront ainsi environ 40 fermetures de nuit durant 10 mois.

Par ailleurs les contraintes de réalisation en tunnel conduisent à prévoir les premiers travaux sous **fermeture continue du tunnel pendant l'été (période la moins circulée de l'année), c'est-à-dire du 16 au 25 août dans le sens province > Paris et du 28 août au 1er septembre dans le sens Paris > province.** Pendant toute la durée du chantier, des déviations seront mises en place pour maintenir les différents itinéraires.

800 luminaires LED

pour 2023/2024 y compris

la demi-couverture du Blanc-Mesnil

**60% de
consommation
d'énergie
électrique en moins**

nécessaire

9 millions d'euros

investis depuis 2015

