



FORUM METROPOLITAIN DU GRAND PARIS ROUTES DU FUTUR CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION RUE DE L'AVENIR

L'association Rue de l'Avenir, s'engage depuis 30 ans pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Le fil rouge de ses actions est la qualité de l'espace public, à la fois espace de circulation, de séjour, de rencontre et d'expression citoyenne.

Rue de l'Avenir, association loi 1901

c/o MVAC 14 – BAL 27 – 22 rue Deparcieux, 75014 Paris
Anne FAURE présidente – 06 64 35 09 72

Réponse aux questions :

Question 1 : *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 ?*

Question 2 : *À moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?*

Question 3 : *Comment réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes ?*

Question 4 : *Comment financer le développement et l'évolution future de ce réseau routier ?*

LES ROUTES DU FUTUR

Les vingt prochaines années seront une période de transition pendant lesquelles les modes de déplacement actuels vont sans doute perdurer et diminuer graduellement au profit d'un autre système de mobilités.

Un des facteurs dont l'impact sera particulièrement important est sans doute une nouvelle répartition des densités d'habitat sur l'ensemble de la métropole : desserrement de la population de la zone centrale en raison des coûts fonciers et immobiliers, polarisation autour des gares du Grand Paris Express, évolution des modalités de travail et des modes de vie, facilitation de l'intermodalité ...

Nous proposons d'envisager l'évolution du réseau routier vers la route du futur à partir de plusieurs principes :

- **réversibilité possible des projets d'aménagement,**
- **prise en compte des attentes de la population et dialogue social,**
- **travail à engager parallèlement sur l'espace et les comportements,**
- **caractère inaliénable et inconstructible des espaces publics métropolitains.**

Question 1 : 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 ?

Deux tendances divergentes sont observables actuellement.

La génération des actifs franciliens actuels a un rapport à la motorisation individuelle très différent de celui des « baby-boomers » qui l'a précédée : permis de conduire de plus en plus tardifs, usage de deux roues motorisés et des nouveaux engins de déplacement personnels, compréhension de la différence entre usage et possession d'un véhicule qui semble acquise...

Dans le même temps, la population francilienne vieillit : la fracture numérique due à l'âge perdure, l'adaptation de l'espace public n'est pas toujours effective malgré la loi de 2005, les engins de déplacement personnels terrifient les séniors qui ont déjà des difficultés à accepter les vélos. Pour cette population, qui sera progressivement de moins en moins importante en nombre, la voiture individuelle est un refuge.

Par contre, le « tout voiture » ne fait plus recette pour une population de plus en plus nombreuse avec, malgré certaines résistances. On note par exemple :

- La conscience écologique, les comportements de déplacement évoluent et la demande de nature en ville, d'apaisement de la circulation se fait entendre notamment à travers le mouvement associatif.
- Un regain d'intérêt pour la vie de quartier, le bien-être des habitants, la place des enfants et leur sécurité.
- Le développement du vélo encore timide, mais qui augmente et est soutenu par le Plan Vélo en cours de mise en place, le succès des trottinettes électriques.
- Des interactions fortes entre Paris et les villes limitrophes, en raison notamment des coûts fonciers légèrement moindres qui élargissent l'aire de mobilité résidentielle autour des secteurs bien desservis par les transports collectifs.
- Des taux de motorisation faibles dans Paris et dans les secteurs accessibles par le métro, la pratique du télétravail et du co-working qui réduisent les déplacements.
- Un fort intérêt pour les véhicules en libre-service : le redressement de la fréquentation du Vélib' malgré une longue période de dysfonctionnement en témoigne.

A moyen terme on peut supposer que cette tendance se poursuivra et qu'elle sera soutenue par le progrès technique. Cependant les nouvelles pratiques ne sont pas facilement cernables en matière de choix modaux, d'une part, et d'autre part, en termes d'échéance du moment de basculement.

Les projections en matière de conception de voirie doivent donc être réversibles de façon à ne pas figer des solutions mal adaptées, ou relatives au très long terme, ou rapidement obsolètes.

Question 2 : À moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?

Dans les grandes métropoles mondiales (Séoul, New York, Portland...), l'heure est au changement de statut des autoroutes urbaines et à la transformation des sites qu'elles occupent au bénéfice de d'espaces naturels et paysagés et d'équipements utiles au métabolisme urbain à la satisfaction des habitants.

Le niveau de trafic sur le réseau routier francilien a tendance à stagner, voire à diminuer. La nouvelle offre transport offerte par le Grand Paris Express et les reports modaux attendus, les nouvelles pratiques de travail et de mobilité, l'incidence des nouvelles technologies, peuvent amplifier la tendance à la baisse. Le phénomène d'évaporation du trafic, constaté dans de nombreux cas de suppression ou de réduction d'emprise de grosses infrastructures, va dans le même sens.

Il semble possible à moyen terme de recomposer le maillage routier pour en faire un réseau de boulevards urbains. Une approche systémique, qui s'appuie sur des actions d'accompagnement, est cependant nécessaire pour soutenir le changement de paradigme.

Mettre en place les préalables :

- Amélioration des conditions de l'intermodalité, aménagement et équipement des gares et de leurs abords, confort et ergonomie.
- Prise en compte des rabattements sur les gares par tous modes de déplacements et offre de stationnement correspondant.
- Aménagement d'aires de stationnement et de co-voiturage desservies par les transports collectifs.
- Réorganisation de la logistique à partir de plateformes d'échanges proches des limites de l'aire métropolitaine.
- Développement du ferroutage.
- Limitation des vitesses pour une meilleure fluidité.

Créer un maillage de boulevards urbains :

- Réduction du nombre de files de circulation, en anticipant sur les alternatives de transport en cours de mise en œuvre.
- Réutilisation des surfaces reconquises sur la chaussée pour accueillir les vélos, les piétons, les nouveaux engins de déplacement personnels, les transports collectifs du futur et de nouveaux véhicules dont les caractéristiques sont encore à l'étude.
- Réutilisation des surfaces reconquises sur la chaussée pour créer des espaces plantés, notamment dans le cas des talus des voies situées sous le niveau du sol naturel (périphérique).

L'option de reconversion progressive en boulevards urbains, qui représente un enjeu important pour le quotidien des franciliens, doit faire l'objet d'une vaste concertation avec la population, conférence métropolitaine ou toute autre forme de débat citoyen, comportant des simulations sous forme de journées de fermeture de certains tronçons.

Question 3 : *Comment réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes ?*

Les routes, pénétrantes et rocade de la métropole, constituent un maillage historique, recomposé dans les années 50 à 70 sur le modèle autoroutier éloigné des noyaux urbains et conçu pour un territoire peu dense qui s'est fortement urbanisé.

Le processus continu d'urbanisation absorbe les espaces de respiration du tissu urbain francilien et réduit progressivement leurs emprises. La voirie lourde représente des coupures importantes, pénalisant le quotidien des habitants qui souhaitent se tourner vers la pratique des modes actifs.

La surface très importante qui peut être gagnée sur les fonctions circulatoires est une occasion unique de réserver des espaces non construits, interfaces entre la voie et l'urbanisation et apportant des surfaces végétalisées.

Les espaces plantés sont nécessaires pour absorber le CO² et créer des îlots de fraîcheur, perspective liée au changement climatique et inconnue dans les années de développement du réseau routier. Certains mécanismes sont parfois contre-intuitifs et doivent faire l'objet d'une sensibilisation.

Ces espaces, si la population francilienne le souhaite, pourraient réunir les territoires au lieu de les séparer, en offrant à leur population riveraine un maillage vert, accueillant la marche et le vélo, modes de déplacement qui tendent à se développer.

Il s'agit toutefois de mener de front le travail sur l'espace et sur les comportements. La résistance au changement est forte et il est nécessaire d'anticiper l'évolution des comportements par la communication et le dialogue social pour expliquer les gains en termes d'environnement.

Question 4 : *Comment financer le développement et l'évolution future de ce réseau routier ?*

La réduction du trafic, grâce à l'offre d'alternatives de qualité, et les limitations de vitesses se traduisent par des coûts sociaux évités : accidents de la route, rôle de la pollution aérienne sur les maladies respiratoires, influence de la sédentarité sur les insuffisances cardiaques, maladies liées au bruit, stress et conséquences sur la santé physique et psychique...

Les pistes à étudier : taxation des SUV, des transports internationaux, des véhicules utilitaires polluants...

L'implantation de constructions sur les espaces reconquis constitue le plus mauvais système de financement possible en raison des impacts en matière de climat : perte d'une opportunité d'apporter du végétal, de couloirs de ventilation, de voies dédiées aux modes actifs.

La surface occupée par la voirie lourde appartient au système des espaces publics de la métropole, un bien commun disponible pour un meilleur fonctionnement de Paris et de la métropole, espaces inaliénables et inconstructibles dont la surface doit être sanctuarisée.