

ROUTES du FUTUR du GRAND PARIS

Consultation internationale

Contribution du collectif CO.P.R.A. 184

Description du collectif :

Le CO.P.R.A. 184 lutte depuis 1991 contre le « Projet autoroutier de Prolongement de la Francilienne en zones urbanisées, entre Méry-sur-Oise et Poissy-Orgeval » qui menace la santé et le cadre de vie de plus de 300 000 habitants. Il regroupe 17 associations et compte plus de 15 000 adhérents et sympathisants à travers ses 12 comités de ville. Apolitique, dirigé par un conseil d'administration de 113 membres, le CO.P.R.A. 184 réunit des citoyens de tous horizons et de toutes convictions.

Siège social du collectif :

CO.P.R.A. 184 23 rue du Buisson Moineau 95610 Eragny-sur-Oise.

Logo du collectif et QR Code :



Questions traitées :

Question 1 : A 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 : A 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 ?

Dans le cadre de l'**aménagement du territoire**, il serait nécessaire que les populations puissent bénéficier de plus de respect et de considération, en étant protégées, de manière efficace, des **nuisances sonores et chimiques** créées par les routes.

Dans les **zones denses**, comme le sera toute la Région Île-de-France, dans le cadre du **Grand Paris**, les études que réalisent les spécialistes, depuis plusieurs années, montrent que doivent être développés, prioritairement, les **transports en commun innovants**, dont la **gratuité** permettrait de favoriser, de façon significative, le **délestage du réseau routier**.

Le fait de rendre gratuit les transports en commun et de développer les travaux d'amélioration du réseau routier nécessitera des **besoins de financement à rechercher**.

Question 1

A 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 ?

Les **mobilités de demain**, sur les axes routiers du grand Paris, doivent impérativement comporter des **voies dédiées aux transports collectifs** (Tramways, bus ...).

D'autre part, il sera nécessaire d'inciter au **covoiturage** avec la création de **parkings dédiés** pour le rassemblement des utilisateurs.

Il sera nécessaire d'utiliser le plus possible les **nouvelles technologies, au sein des véhicules**, afin de fluidifier le trafic.

Il faudra amplifier la **gestion informatisée des trafics** en intensifiant les relations entre les Autorités de régulation et les véhicules.

Afin de ne pas augmenter les surfaces de terrains utilisées pour les mobilités, il serait intéressant de **profiter des emprises foncières** des axes routiers existants et à venir pour y installer les différents modes de déplacements relatifs aux circulations douces (piétons, vélos...), avec les circulations douces en surface et les circulations routières en souterrain, lorsque cela est nécessaire, sur les grands axes.

De plus, il paraît nécessaire d'**adapter les horaires de travail au trafic pendulaire**, afin de mieux fluidifier ce trafic.

Question 2

A moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?

Compte tenu des connaissances actuelles sur les impacts sanitaires des pollutions chimiques engendrées par les flux routiers, il conviendra à minima, de **couvrir les routes à grande circulation, existantes et à venir**, en **traitant les effluents gazeux** (Captage de CO₂ // Traitement des composés organiques volatils - COV - et des particules fines et ultrafines émanant des gaz d'échappement mais également de l'usure des revêtements routiers) et mieux encore de les **construire en souterrain**.

Question 3

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

Traiter les **revêtements routiers** afin de diminuer les nuisances sonores.

Diminuer le trafic des poids lourds en utilisant le **report modal** au maximum, **ferré et fluvial**, pour les marchandises.

Ce report modal est aussi valable pour les voyageurs (Tram, bus, RER, métro...).

Mettre les routes à grande circulation en **souterrain**.

Créer des **carrefours dénivelés, aux intersections**, afin de permettre aux véhicules d'aller tout droit, en empruntant des passages souterrains au lieu d'être arrêtés au niveau des feux tricolores, en surface, et donc de polluer.

Ne pas forcément toujours créer de nouvelles routes ou des prolongements de routes existantes, car, **lorsqu'on construit de nouvelles routes, on incite davantage de personnes à prendre leur voiture et à s'installer loin des centres d'activités, à cause des coûts prohibitifs de l'immobilier.**

C'est un phénomène bien connu, appelé « **Paradoxe de Braess** » ou « trafic induit ». Cela revient à remplir le « **Tonneau des Danaïdes** ». Le trafic automobile fonctionne selon les lois de **la mécanique des fluides** : si l'on ne ferme pas le robinet au départ, rajouter une sortie ne suffit pas.

Question 4

Comment financer le développement et l'évolution future de ce réseau routier ?

Mettre en place une **taxation pour les poids lourds**, prioritairement pour ceux qui sont **en transit à travers notre territoire**.

Trouver un **financement dissuasif** en relation avec la durée d'utilisation du véhicule, sur les routes, sa puissance et la distance parcourue. Ce financement serait donc effectué par les utilisateurs, en fonction de l'enregistrement réalisé sur un « appareil de contrôle » placé à bord des véhicules.

Taxer les plus-values dans les domaines qui échappent, pour l'instant, à cet impôt (Œuvres d'art, actions, or...).

oooOooo