

COMPTE-RENDU GROUPE TECHNIQUE « RESEAU ROUTIER STRUCTURANT »

REUNION N°1 DU 19 JUIN 2017

Participants :

- André-Marie Bourlon, Apur
- Annie Canel, ASFA
- Elisabeth Charrier, FNTR
- Pauline Chone, Dirif
- Vincent Clergeat, Région Ile-de-France
- Ivan Derré, DRIEA
- Aminata Diop, Semmaris – Min de Rungis
- Christophe Duvernois, Geodis
- Florence Hanappe, Apur
- Dominique Larrouy-Estevens, Ville de Paris
- Emmanuel Plicque, Geodis
- Lydia Mykolenko, IAU-ÎdF

Présentations :

- Intervention de la DRIEA et de la DIRIF sur le réseau Dirif, son trafic, sa saturation et les perspectives d'évolution à l'horizon 2030
- Intervention de la Région Ile-de-France sur le Plan Route (cf. présentation)
- Intervention de l'APUR sur les enjeux et les perspectives d'évolution du réseau autoroutier

ENJEUX POUR LE LIVRE BLANC

- Imaginer l'évolution du réseau routier structurant, le trafic passager et marchandise en prenant en compte les différents types de territoires
- Gouvernance complexe entre les différents gestionnaires et les travaux à réaliser
- Singularité de la situation francilienne tant du niveau du trafic et que de la morphologie des infrastructures avec une rocade très proche du centre
- Réduire les nuisances sonores et écologiques pour les riverains en bordure de routes
- Réfléchir au développement et à l'approvisionnement des gares notamment celle du Grand Paris Express
- Réfléchir de manière intégrée, par exemple favoriser la livraison de nuit, conséquences négatives sur la santé des travailleurs
- Comment assurer le coût de la mise en œuvre de l'aménagement nécessaire ?

ETAT DES LIEUX

- Le réseau magistral concédé représente 460 km (voie rapide, route nationale), trafic important et congestionné, et cette congestion est en augmentation
- Périphérique 35 km géré par la ville de Paris

- L'Ile-de-France est une plateforme logistique importante à la fois pour son territoire mais pour redistribuer

PROPOSITIONS

Pour réduire la congestion :

1/ Quelques solutions ponctuelles mais relativement limitées :

- Usage de la voie auxiliaire (bande d'arrêt d'urgence) en heure de pointe (expérimentation A86)
- Moduler les dispositifs en fonction de l'état du trafic, en mettant des feux tricolores

2/ Des solutions plus structurelles à mettre en œuvre :

- Moderniser le réseau, terminer les gros projets comme boucler la francilienne
- Améliorer l'analyse des données en temps réel et la transmission de l'information (exemple Sirius), équiper les véhicules pour qu'ils transmettent des informations
- Réduire les besoins de mobilités de voiture : développer le télétravail, rapprochement domicile/ emplois
- Favoriser l'intégration dans les territoires : réaménager plutôt que démolir, créer des franchissements, prévenir l'occupation illicite, travailler la continuité avec le territoire
- Réfléchir aux déplacements économiques et à la logistique en lien avec l'aménagement pour faciliter les zones de desserte notamment petite couronne et Paris
-

Pour favoriser la diminution des pollutions sonores, visuelles, respiratoires :

- Mettre en place des voies dédiées : bus et taxi, covoiturage ... problème d'aménagement et de contrôle à anticiper (existe A1)
- Harmoniser les vitesses à 70 km pour réduire les nuisances
- Maximiser le potentiel tram verte du réseau routier
- Développer les services comme les bornes de recharge
- Inciter à la mise en circulation des véhicules propres

Conclusion

Une réflexion globale à mener sur le devenir de ces grandes infrastructures routières :

- Favoriser les expérimentations
- Lancer un appel à projet sur la transformation du boulevard périphérique « en lien avec le réseau autoroutier intra A86 »
- Repenser l'usage de la route : moins de véhicules avec plus d'usagers : bus, covoiturage