

## Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

*En introduction, que ce soit sur la commune de Sceaux ou réside et intervient l'amicale Sceaux Robinson ou sur les communes avoisinantes ou les membres de l'association ont leurs activités professionnelles, que peut-on constater ; depuis une dizaine d'années, les réglementations autour de l'urbanisme ayant été modifiées, il apparait clairement qu'un déficit s'est creusé entre le nombre de créations d'immeuble neufs et les créations de voies de transport, aussi bien routière que ferroviaires. Cet écart se creuse de plus en plus car les PLU locaux sont devenus plus permissifs alors que rien encore n'a été mis en œuvre pour combler le déficit permettant à la population de se déplacer aisément et on a clairement l'impression, arrivant à saturation que les pouvoirs publics mettent la charrue avant les bœufs.*

*Chacun d'entre nous est confronté à la dure réalité des embouteillages pour ceux qui se déplacent en voiture ou en bus, surtout aux heures de pointe, quant aux transports en commun, ils ne valent guère mieux, même les rames remises au gout du jour, n'arrivent pas à endiguer un système lui aussi très saturé.*

*Nous saluons cette initiative qui nous permet de prendre la parole et d'apporter notre maigre contribution à un domaine restant une des clés du développement. Les enjeux restant, enfin nous semble t-il, un développement durable qui tiendra compte des contraintes environnementales fortes, surtout dans le domaine de la pollution, de la maîtrise des coûts et de la pérennité.*

*Notre contribution se bornera à participer en répondant aux 4 questions, sous forme de petits paragraphes, collectés à la suite de différents tours de table de la part des participants de notre Amicale.*

### **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 ?**

« La population va vieillir, des besoins en déplacement des services d'urgences seront grandissants, les moyens de transports en communs sont inadaptés en dégradation rapide. Tenir compte que de la problématique de certaines routes ou grands axes problématiques de la métropole, n'est peut-être pas suffisant et doivent tenir compte des chocs à venir que subira les populations... »

« Les déséquilibres entre lieu de travail et habitation sont croissants pour la partie sud du Grand Paris. Les PLU locaux et le SCOT n'en tiennent pas compte hormis une densification autour des gares et stations de métro existantes, sans augmentation de la fréquence des routes et des besoins en déplacement à partir de données existants dans les réseaux mobiles de communications, source d'information dynamique de déplacement. »

« Concernant le périphérique et les grands axes débouchant sur la capitale, il serait important de les couvrir afin de réduire le bruit continu et de pouvoir capter le CO<sub>2</sub> par des systèmes de filtration.

Sur les grands axes qui partent et arrivent sur Paris, elles devraient être réservées seulement aux véhicules indispensables, le stationnement devrait y être fortement réglementé et des parkings avec des tarifs d'abonnements attractifs devraient y être installés. Ces grands axes seraient exclusivement réservés au déplacement et restés fluides »

« Un grand périphérique large (multiple voies) autour de la capitale, suffisamment éloigné de celle-ci pour décongestionner les abords. Afin que le trafic international (camions) s'écoule loin de la capitale.

Le périphérique proche de la capitale doit être au maximum couvert.

Utiliser un revêtement pour la chaussée réduisant les bruits de roulement des véhicules.»

« Un urbanisme tenant compte de la densification et des axes de circulation est à faire. La taille des routes doit tenir compte de la densification. Des règles d'urbanisme à Singapour imposent des tailles d'immeubles proportionnelles à la taille des axes de circulation, pour fluidifier la circulation. »

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

« Quand on refait les routes ou que de nouvelles routes sont créées, l'implantation de capteurs thermiques dans la chaussée. Nous savons qu'à l'heure actuelle des études sont faites sur l'utilisation de nouveaux revêtements pour substituer au bitume de nouvelles possibilités. L'énergie ainsi collectée pourrait être revendue et participer au financement de ces nouvelles voies de circulation. Les routes seront aussi connectées pour augmenter la fluidité en échangeant avec les véhicules. La chaussée sera réactive ! elle affichera de l'information en horizontal ou sur les pare-brises des véhicules de manière holographique par exemple et les véhicules seront si nécessaire maîtrisés par cette chaussée diminuant du même coup les infractions, les débordements.

Les nouveaux permis de construire ne seront attribués que si le nombre de nouveaux véhicules peut s'adapter à l'existant.


Dans certains pays étrangers, les routes, les trottoirs sont déjà interactifs et des codes couleurs très simple fonctionnent pour indiquer, si l'on peut circuler, à quelle vitesse, si les piétons peuvent traverser... »

### « Sur les véhicules

Favoriser des véhicules communicants entre eux et avec les infrastructures prévues par les standards la 5G comme la Chine et les USA les ont poussés. Cela réduit les stops and go, donc la pollution, en transformant des ensembles de voitures indépendantes en cluster/ en "Platoon" de véhicules à la même vitesse et des distances.

### Sur les infrastructures

Des moyens de communications avec les véhicules pour favoriser ceux des services d'urgence et éviter de devoir à terme transformer les voitures de pompier ou du SAMU en moto comme en Israël, et la création d'un pool de 5000 motos d'urgence avec United Hazara et son délai d'intervention en moins de 3 minutes pour sauver des vies (AVC, crises cardiaques...), en partie induit par l'encombrement des routes induits par un urbanisme de villes historiques inadaptés aux voitures. Les nouveaux standards de communications de la 5G permettent d'avertir les véhicules et de favoriser les services d'urgences.



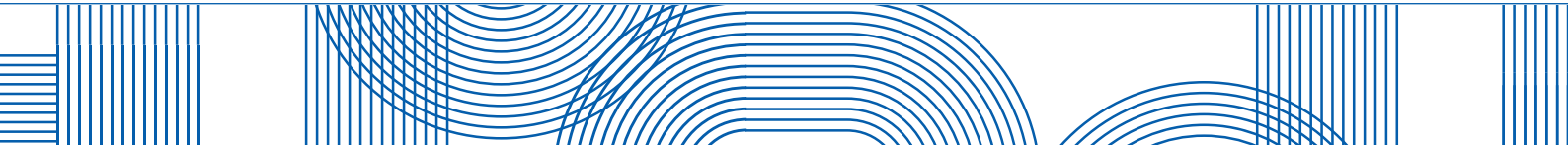
Des moyens de synchronisation des flux de véhicules dans les feux, pénalisant ou favorisant un axe de circulation par rapport à un autre, mais aussi des piétons/vélos équipés de smartphones eux même. Les véhicules auraient connaissance de piétons traversant un passage. Des solutions à base de "intelligence artificiel" sont capables de prévoir des déplacements à base d'informations anonymisées, pour freiner ou favoriser un axe de circulation croisant un autre, ou une rame de RER par rapport à une autre, une ligne de bus par rapport à une autre avec le même parc de bus... »

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

« Que font les constructeurs automobiles pour enrayer la pollution sur leurs avions ? »  
« Les états devraient être beaucoup plus regardant sur la production des véhicules et interdire que des véhicules de très grosses cylindrées soit produits. »  
« Une des problématiques sur la route, ce sont les pics denses aux heures de pointe. La vitesse moyenne des véhicules en ile de France n'a pas augmenté en 100 ans. En 1910, la vitesse moyenne à Paris était de 30 km/h elle reste inchangée aujourd'hui et c'est aux basses vitesses que les véhicules polluent le plus »  
« Sur les communes de Sceaux, Bourg-la-Reine, Fontenay-aux-Roses, Antony..., les déséquilibres écologiques sont croissants par une densification autour des îlots de verdure comme le parc de Sceaux et un urbanisme "doux" à des années lumières des autres capitales européennes, en transformant les zones pavillonnaires en zone de petits immeubles collectifs, en ne favorisant pas une meilleure répartition des services publics (école, hôpitaux...) de taille plus humaines. On se retrouve dans la situation des années 50, ou la densification sans réflexion et ses barres d'immeubles, a abouti à un mal être, une dégradation de la qualité de vie favorisant la violence et la criminalité. »  
« Des moyens de pilotage des flux entrant et sortant de véhicules. »  
« En améliorant les transports en commun et en multipliant les parkings à la périphérie de Paris à des prix raisonnables et avec un système d'abonnement attirant. »  
« Favoriser économiquement et en information sur l'état de la circulation des "GPS" comme au Japon, sans les interdire les véhicules ayant des moyens moins polluant, comme ceux à pile d'hydrogène et pas que les véhicules électriques, une aberration écologique lié aux batteries, ou des bus diesels vieillissant polluant plus que des moteurs récents en diesel, dont la production en CO<sub>2</sub> et les rendements sont favorable. D'autres moyens sont aussi de maintenir et développer des parkings autour des gares de RER au niveau de l'urbanisme. La suppression du parking de la Gare de Sceaux au profit d'immeubles sans parking publique plus important fut une erreur d'urbanisme. »

### **Une mobilité tenant compte des besoins locaux mais aussi régionaux ou internationaux.**

« Permettre de la mobilité locale avec les vélos, mais aussi celles dite de longue distance. Une politique tout véhicule, tant pour les services d'urgence, les bus, les camions de ramassage et pour la distribution de produits alimentaires... est nécessaire. La métropole est basée sur des fleuves et des collines, mais malheureusement pas sur des plaines comme au Pays Bas ou au Danemark. Cette politique sur les routes devra tenir compte de ces contraintes tout comme les déséquilibres climatiques en phénomène plus extrêmes qui pourraient induire des moyens supplémentaires après étude et prévisions, liés à des pluies plus violentes, de la neige en quantité plus importante... »



## Une stratégie tenant compte de l'interdépendance et la résilience des villes face aux chocs à venir.

« La métropole devrait baser sa stratégie sur les routes du futur sur l'innovation en véhicule communiquant avec les infrastructures, moins polluant, et d'études tenant compte de l'interdépendance avec l'urbanisme, les évolutions climatiques, des besoins en logistique et transports communs se dégradant, une population vieillissante, des déséquilibres existants entre habitation, zone verte et lieux de travail. La résilience face aux chocs du futur ne peut se baser que sur une couverture phonique et d'interdiction de véhicules, dont certains ne sont pas ceux des résidents mais de visiteurs ou de transit. »

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

« Une absence de financement et d'incitation en innovation tant en moyen de transport que d'urbanisme. Les PLU n'incite les promoteurs à favoriser des immeubles à énergie positive comme en Allemagne ou en Suisse. Les transports en communs comme les lignes express du Grand Paris n'ont pas été étudié en tenant compte des déplacements existants et leur évolution, hormis de créer des pôles de densifications. Cela a asséché les moyens de modernisation des RER. La Gare de Sceaux Robinson voit un transit de population identique à celle de la gare TGV de Bordeaux, sans avoir eu les investissements identiques depuis des années. La régularité des RER et les temps de transport moyens est l'un des plus mauvais en Europe sans volonté d'amélioration que d'accusé les origines sont des incidents voyageurs, sans étudier et corriger la causalité de ces phénomènes.

Les routes du futur, sont d'abord des choix en innovation et des choix cohérents tenant compte de l'interdépendance à d'autres phénomènes (transport en commun, en urbanisme, en logistique...) »

On pourrait imaginer que la robotisation engendrera des bénéfices qui pourraient être redistribuer pour financer les transports »

« En commençant par taxer les poids lourds étrangers qui ne font que traverser la France. En établissant un péage pour les véhicules circulant au centre de Paris (comme à Londres) Avec des exemptions pour certaines catégories (artisans, livreurs, médecins ...) »

« D'éventuels moyens de péages aux tarifs dynamiques, vu l'impossibilité à court terme de revoir les routes et axes existants, innervant les villes de la métropole, tenant compte des besoins en besoins en logistiques (favoriser l'apport en alimentation notamment régionale). Une réforme de la réglementation de la logistique d'ouverture à la concurrence tout azimut favorisant la livraison en centre-ville par plusieurs véhicules concurrents, souvent peu rempli. On constate à Sceaux actuellement dans les rues desservant des zones pavillonnaires et des collectifs, le passage de ramassage d'ordure ménagères passant le même jour à des heures différentes pour desservir des immeubles voisins de pavillon. »

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur  
[www.routesdufutur-grandparis.fr](http://www.routesdufutur-grandparis.fr)

### Coordonnées du contributeur



Amicale de Sceaux-Robinson  
36 rue des Clos Saint-Marcel - 92330 Sceaux