

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France est l'interlocuteur incontournable pour l'ensemble de la Profession des Travaux Publics et de ses partenaires. Sa vocation est d'accompagner chacune des entreprises adhérentes à travers l'évolution continue du marché et de leur permettre de pérenniser leur positionnement d'acteurs moteurs du développement économique de notre Région-Capitale.

Routes de France Île-de-France regroupe les entreprises qui construisent et entretiennent les routes et les rues d'Île-de-France et leurs principaux fournisseurs.

L'emploi et la formation constituent un enjeu fort pour nos deux organisations : plus de 8 000 recrutements se font chaque année dans les Travaux Publics en Île-de-France, sur des postes accessibles du CAP au Bac +5.

La F RTP Île-de-France et Routes de France Île-de-France s'engagent ainsi pour valoriser l'image de la Profession des Travaux Publics auprès des nouveaux talents à travers la promotion des métiers et des formations qui y sont rattachées.

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

Notre Région-Capitale est au cœur d'une dynamique de développement sans précédent. En témoigne les grands projets d'infrastructures en cours tels que le Grand Paris Express, Eole, les prolongements de lignes de métro et bientôt les équipements nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Tous ces projets et ceux du quotidien contribuent à l'attractivité croissante des territoires franciliens auprès des investisseurs nationaux et internationaux.

Pour accompagner et soutenir cette dynamique de manière équilibrée et durable, il est nécessaire que l'infrastructure routière, premier support de toutes les mobilités, soit entretenue et modernisée pour garantir un haut niveau de service, mais également qu'elle s'adapte pour répondre aux nouveaux usages des citoyens ainsi qu'aux enjeux actuels en matière de transitions écologique et numérique.

Pour réussir ce défi en Île-de-France, quatre réponses distinctes et complémentaires peuvent être apportées :

- adapter la route aux besoins et usages de la mobilité de demain ;
- revitaliser le lien entre Paris et les autres territoires franciliens ;
- moderniser les infrastructures dans une logique d'écoconception et d'innovation ;
- investir dans quelques compléments qualitatifs.

1. Adapter la route aux besoins et usages de la mobilité de demain

Les grandes voies routières structurantes de l'Île-de-France doivent véritablement être repensées et retravaillées pour s'adapter aux nouveaux besoins et usages de la mobilité. Cela passe par le développement d'interfaces entre les mobilités et la création de nouveaux aménagements nécessaires pour accompagner l'émergence des besoins de la mobilité de demain.

Les interfaces doivent être multipliées à mesure que la densité des activités et des habitants s'accroissent, notamment entre la route et le rail, pour désengorger les principales routes franciliennes en zone dense au profit d'un mass transit plus pertinent.

Une solution « simple » consiste à développer les **parkings relais** à proximité des gares du Grand Paris Express mais aussi des points de convergences entre les grands axes routiers tels que l'A86 et les gares proches de ceux-ci. Pour inciter le plus grand nombre à utiliser ces parkings relais, il pourrait être envisagé une gratuité du stationnement ou un tarif préférentiel en échange d'un justificatif de titre de transport – comme c'est le cas dans de nombreuses grandes villes françaises.

Pour accompagner le développement d'une mobilité partagée et plus durable, de nouveaux aménagements sont nécessaires pour adapter l'infrastructure routière.

Il convient de créer davantage de **voies dédiées pour les modes doux** (vélos, trottinettes, gyropodes, ...) en complément des voies déjà existantes pour notamment désengorger les routes, sécuriser les trottoirs.

Il semble nécessaire de **développer les TCSP** (Transports en Communs en Site Propre) pour les réseaux de bus et améliorer leur fiabilité sur les grands axes routiers et leur qualité de service. Ces TCSP pourraient également être accessibles aux mobilités partagées telles que le covoiturage et contribuer à réduire la congestion routière.

Pour s'adapter aux nouveaux usages, **l'infrastructure doit être flexible**. Par exemple, en fonction de la circulation à une heure donnée, un certain nombre de voies pourraient être réservées aux véhicules dotés d'une vignette. Le tout serait contrôlé par un système de caméras ou de capteurs.


Afin d'encourager et de développer la mobilité décarbonnée, les grands axes routiers doivent être dotés de **davantage de points de distribution énergétique au Gaz ou de recharge électrique**.

Les grandes voies de circulation routière doivent anticiper le développement des véhicules autonomes.

Ce développement rendra l'infrastructure routière nécessairement physique et numérique. Elle devra donc comporter des capteurs pour accompagner le véhicule dans ses déplacements, mais aussi, et surtout être durant l'intégralité de son linéaire dotée d'une connectivité haut-débit pour être mise à jour et informer en temps réel le véhicule et garantir ainsi la sécurité des usagers qu'il transporte.

Il convient de rendre les axes routiers structurants du Grand Paris plus attrayants pour réconcilier les franciliennes et les franciliens avec ces derniers.

En ce sens, il pourrait être envisagé de **rendre les grands axes routiers et les abords de ceux-ci davantage végétalisés**. Loin d'être accessoire, cette action permettrait, d'une part, de capter directement une partie des émissions de CO₂ rejetées par les véhicules grâce aux plantes et aux arbres ; d'autre part, de rendre les déplacements sur ces axes plus agréables pour tous. Afin d'encourager cette action, il pourrait être créé un concours des « grandes routes franciliennes fleuries » qui récompenserait chaque année le fragment d'axe routier le mieux végétalisé.



L'utilisation sur la chaussée de revêtements anti-bruit, captant la pollution, drainant ou lumineux contribuerait à la sécurité et au confort des usagers.

2. Revitaliser le lien entre Paris et les autres territoires franciliens

Le Boulevard Périphérique ne doit plus être une coupure entre Paris et sa banlieue. Pour ce faire, un **recouvrement progressif du périphérique** pourrait être envisagé avec au-dessus des constructions adaptées (logements, bureaux, parcs, voies cyclables...).

Cette action pourrait être financée en grande partie grâce aux droits à bâtir, et aurait en sus trois avantages : elle créerait un axe de communication continue entre Paris et la petite couronne, elle réduirait les pollutions générées par le périphérique (sonore, visuelle et atmosphérique) et générerait une hausse du foncier disponible permettant de répondre substantiellement à la crise du logement qui touche la capitale.

3. Moderniser les infrastructures dans une logique d'écoconception et d'innovation

Pour pouvoir supporter les nouveaux usages de la mobilité, encore faut-il que les infrastructures soient entretenues à un niveau suffisant pour faire circuler des véhicules en toute sécurité.

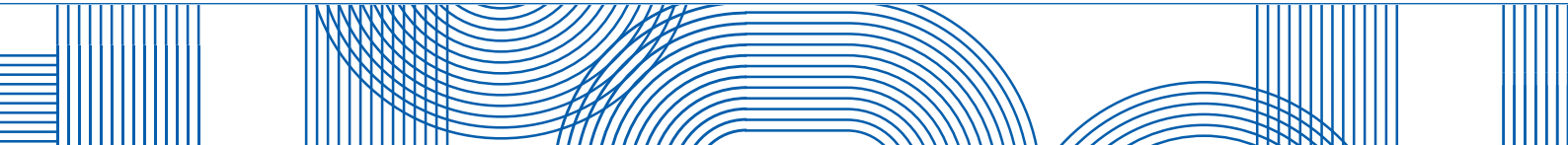
Il nous semble donc **absolument nécessaire que l'État et les Collectivités a minima maintiennent les budgets alloués à l'entretien des infrastructures** – et ce, quel que soit leurs contraintes budgétaires respectives – d'autant plus que le coût d'entretien d'une infrastructure augmente en fonction du retard pris sur les travaux d'entretien initialement programmés. Il est en effet estimé qu'un euro non-investi aujourd'hui dans l'entretien routier en coûtera 10 quinze ans plus tard.

Parallèlement, afin de préserver l'environnement, il apparaît opportun que les travaux d'entretien et de modernisation des grands axes routiers s'inscrivent tous dans une **logique d'écoconception**.

En d'autres termes, il s'agit là d'encourager l'utilisation de matériaux valorisés et/ou recyclés, ce qui passe par une commande publique davantage ouverte aux solutions innovantes en matière d'écologie et donc aux éco-variantes.

Il est nécessaire d'encourager, dans le cadre de travaux de modernisation, le **déploiement d'innovations permettant de rendre la route davantage attractive**. Il existe par exemple des enrobés phoniques qui réduisent les bruits émis par la circulation, une route « chauffante » capable de s'auto-déneiger ou une route capable de produire de l'énergie.

Penser la modernisation des grands axes dans une logique d'écoconception et d'innovation est une nécessité pour, d'une part, permettre aux infrastructures routières de réduire leur empreinte environnementale et donc de préserver l'environnement ; d'autre part, d'encourager le développement d'une filière française en la matière susceptible de générer de nombreux emplois.



4. Investir dans quelques compléments qualitatifs

Si l'Île-de-France est bien dotée en infrastructures routières, quelques maillons méritent d'être créés ou élargis pour désengorger les grands axes et ainsi réduire les pollutions générées par la congestion routière.

Les projets suivants nous semblent prioritaires :

- Bouclage de la N104 à l'ouest ;
- Mise en 2x2 voies de l'intégralité de la RN36 (Seine-et-Marne) ;
- Réalisation de l'intégralité des aménagements prévus sur l'avenue du Parisis (Val d'Oise) ;
- Elargissement des tronçons de l'A86 les plus embouteillés (secteurs Gennevilliers-La Défense et Stade de France) et de la Francilienne entre l'autoroute A16 et l'autoroute A6.

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



F RTP

3 Rue de Berri - 75008 Paris - <https://www.fntp.fr/>

Routes de France

9 rue de Berri - 75008 PARIS - <https://www.routesdefrance.com>