

VILLE ET AUTOROUTE : VERS UNE RÉCONCILIATION ?

ENFOUIR, RECYCLER, MÉTAMORPHOSER...



ACTES DU COLLOQUE
26 MAI 2015



SOMMAIRE

Préambule <i>Brigitte Bariol</i>	p. 4
Introduction <i>Xavier Desjardins</i>	p. 6
Table ronde 1 <i>Couture urbaine et sanctuarisation de la fonction autoroutière</i>	p. 8
Table ronde 2 <i>La fin des autoroutes urbaines ?</i>	p. 20
Table ronde 3 <i>Des autoroutes aux avenues métropolitaines</i>	p. 33
Table ronde finale <i>Ville et autoroute : comment faire bouger les lignes ?</i>	p. 43
Conclusion <i>Jacques-Jo Brac de la Perrière</i>	p. 49



PREAMBULE



BRIGITTE BARIOL

DELEGUÉE GÉNÉRALE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

Brigitte Bariol ouvre la journée en soulignant que le thème des autoroutes urbaines est un sujet d'actualité qui concerne une multiplicité d'acteurs : élus, collectivités locales, experts de l'aménagement et des transports, gestionnaires d'infrastructures, riverains ou usagers. Ce constat explique l'initiative des trois associations (VTIF, l'ACUF et la FNAU) qui souhaitent engager une réflexion collective sur la possible réconciliation entre deux mondes, entre deux cultures, celle de l'autoroute et celle de la ville. Réfléchir à la réconciliation de ces deux mondes nécessitait de rassembler, lors de ce colloque, les différents acteurs concernés : élus, collectivités, État, universitaires, concessionnaires et gestionnaires de voirie, ingénieurs et urbanistes.

La question de l'intégration des autoroutes aux tissus urbains constitue un sujet important pour les trois associations que sont l'ACUF, VTIF et la FNAU. Pour l'ACUF, il s'agit d'explorer un sujet clivant touchant toutes les métropoles françaises, car près de 2 millions de personnes vivent à moins de 200 mètres d'une autoroute en France. Pour VTIF, il s'agit de prolonger une réflexion développée notamment lors de l'étude sur la transformation de l'autoroute A4 en avenue métropolitaine. Quant à la FNAU, elle tient à accompagner les nombreuses agences d'urbanisme impliquées dans des projets de reconquête d'autoroutes urbaines. L'ouvrage publié récemment, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, dans la collection «Points FNAU», rend compte, à partir d'études de cas, de l'ampleur des initiatives et des débats en cours autour de la mutation et de l'intégration des infrastructures urbaines dans un contexte de changement des objectifs et des orientations des politiques urbaines.

Alors même que cette question devient prégnante dans les métropoles du Nord, et devrait bientôt se poser dans des termes similaires dans les métropoles du Sud, le sujet n'a jusqu'à présent pas fait l'objet de beaucoup de travaux. L'objectif de cette journée est ainsi de combler cette lacune en initiant une réflexion collective sur la « réconciliation » des autoroutes et de la ville, en considérant que le sujet des autoroutes urbaines fait partie intégrante des réflexions sur la reconquête des espaces urbains. Les autoroutes urbaines doivent être appréhendées comme un bien commun territorial et, par conséquent, comme une dimension incontournable dans la



définition des projets urbains et métropolitains.

Ainsi, ce colloque a pour objectif d'initier une réflexion collective sur un sujet d'actualité mais qui constitue un « angle mort » des recherches sur la ville et les infrastructures. Trois grandes familles d'interventions seront mises en débat au cours de cette journée :

- conserver les fonctionnalités de l'autoroute tout en renégociant les modalités de son rapport à la ville, que ce soit par la mise à distance (contournement) ou la dissimulation (enfouissement) ;
- supprimer la fonctionnalité autoroutière pour favoriser d'autres usages de l'espace (comme cela a pu être expérimenté à New-York, San-Francisco ou encore Séoul) ;
- transformer les fonctionnalités des autoroutes pour en faire des voies à usage urbain afin de mieux les insérer à la ville et d'encourager le développement de nouvelles pratiques et de nouveaux usages.

En s'appuyant sur des exemples concrets et en croisant les points de vue, ce colloque a ainsi pour finalité d'engager une réflexion collective et d'améliorer les connaissances communes autour des problèmes concrets liés à la mise en œuvre de projets visant à repenser le lien entre ville et autoroutes.

Brigitte Bariol remercie les équipes de VTIF et de la FNAU pour l'organisation du colloque.



INTRODUCTION



XAVIER DESJARDINS
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS À PARIS-SORBONNE

XAVIER DESJARDINS introduit le débat en soulignant l'importance et l'actualité de ce sujet dont les doctrines et recettes restent à inventer au cas par cas pour chaque territoire. Pour lui, la question posée par cette journée est avant tout celle de la gestion d'un héritage à assumer : l'héritage du patrimoine autoroutier.

Xavier Desjardins rappelle, en effet, que ces autoroutes ont été conçues pour rendre plus fluide la circulation, selon une logique de séparation du mouvement et de l'arrêt. Dès le début du XXème siècle, ce réseau a été pensé comme un élément structurant des villes. Cependant, si l'on compare les villes françaises avec d'autres villes européennes ou nord-américaines, on constate que le réseau autoroutier français présente certaines particularités. Il est plus tardif, a été réalisé principalement sous forme de concession et a été, dès le début, conçu aussi bien pour les relations interurbaines que pour les relations intra-urbaines. L'enjeu de la séparation des types de flux a alors été une des caractéristiques fortes du design de ce réseau.

Cependant, si le développement de ce réseau a eu un rôle majeur dans le développement urbain, celui-ci a été dès son origine l'objet de nombreuses critiques. Des projets tels que la radiale Vercingétorix à Paris ou encore l'insertion urbaine de l'autoroute A1 ont suscité en leur temps de nombreux débats. Les contestations tournaient principalement autour de deux grandes problématiques : d'une part, celle de l'opportunité de l'investissement dans le réseau autoroutier au détriment d'autres modes ; d'autre part, celle des impacts urbains et paysagers des autoroutes. Si le débat sur la place des autoroutes en ville n'est pas nouveau, il se pose aujourd'hui dans des termes différents. Tout d'abord, l'enjeu de la réduction des émissions de gaz à effet de serre replace la question routière au cœur des débats sur la ville et la mobilité. Ensuite, la faible évolution des parts modales dans les agglomérations françaises, et ce en dépit des forts

investissements consentis pour le développement des réseaux de transports collectifs (tramway en particulier), incite de nombreuses villes à agir non plus seulement sur l'augmentation de l'offre de transports en commun, mais aussi sur la diminution de l'offre routière. Enfin, le renforcement de la décentralisation et le transfert de nombreuses compétences aux collectivités locales leur imposent de réfléchir à l'insertion urbaine des autoroutes.

Cependant, si ce sujet apparaît un « incontournable », Xavier Desjardins constate que certains sujets restent absents des débats sur la « réconciliation ville-autoroute » : la vitesse et ses effets sur les coûts fonciers, d'une part (l'autoroute permettant l'accès à un foncier peu cher, elle joue un rôle social important dans les grandes métropoles); la question des marchandises et de l'approvisionnement des villes, d'autre part. Ces questions mériteraient de faire l'objet de plus d'investigations.

Xavier Desjardins conclut en insistant sur la complexité du débat, et sur la nécessité d'adopter une approche systémique de ces enjeux en mobilisant aussi bien les savoirs des ingénieurs transport que des urbanistes, des architectes, des géographes ou encore des historiens. L'enjeu est ainsi d'élargir le débat des autoroutes qui dépasse de loin la seule question des fonctions de mobilité.

Faire discuter ensemble des intervenants aussi divers que ceux réunis aujourd'hui est d'ailleurs révélateur de la manière dont le débat sur les autoroutes s'est élargi. La route n'est plus seulement une affaire d'ingénieur, elle devient aussi un enjeu pour l'aménagement urbain.

TABLE RONDE 1

COUTURE URBAINE ET SANCTUARISATION DE LA FONCTION AUTOROUTIÈRE



Xavier Desjardins introduit la première table ronde portant sur des actions visant au retraitement des autoroutes tout en conservant leur fonction circulaire. Dans nombre de projets, la fonction circulaire est gardée intacte grâce à la réalisation de couvertures et/ou de contournements. L'infrastructure devient support d'espaces publics propices à une nouvelle urbanité. Dans quels cas cette solution est-elle bénéfique et envisageable ? Comment en partager les coûts ?

CADRAGE THÉORIQUE

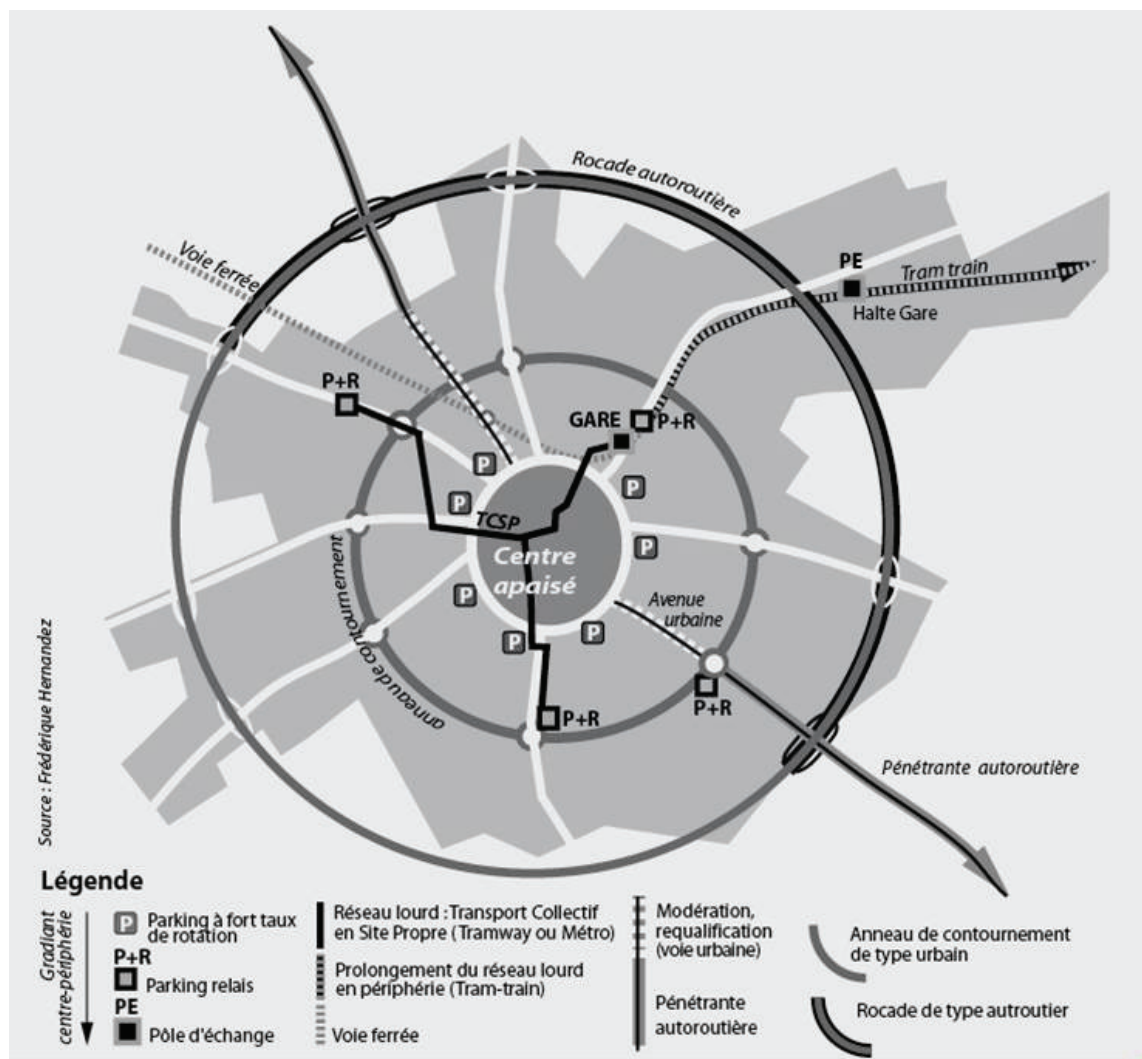


FRÉDÉRIQUE HERNANDEZ,
MAÎTRE DE CONFÉRENCES, AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

Frédérique Hernandez rappelle que la question de l'avenir des autoroutes urbaines représente un véritable enjeu foncier : en effet, on ne peut plus continuer à développer la ville en extension, et les emprises autoroutières peuvent donner lieu à une très forte valorisation. La contrainte de reconstruire la ville sur la ville explique en partie le regain d'intérêt pour ces questions. Elle souligne par ailleurs que les trois premières présentations mettent en évidence le fait que les voies autoroutières donnent lieu à de nombreux projets urbains, mêlant problématiques de mobilité et enjeux urbains. L'objet de son intervention est de replacer ces projets dans un contexte de réflexion plus large sur l'organisation des déplacements et l'aménagement des infrastructures routières à l'échelle de l'agglomération.

Frédérique Hernandez présente le modèle générique du réseau de voies rapides d'agglomération. En effet, les systèmes routiers d'agglomération actuels reposent sur un modèle routier permettant de limiter graduellement les flux automobiles vers les secteurs centraux, tout en améliorant l'accessibilité de l'agglomération. De structure radioconcentrique, les systèmes routiers métropolitains combinent ainsi voies radiales et voies circulaires, qui associées permettent de réguler, canaliser et redistribuer les flux. Les actions visant à réguler les flux automobiles et à repenser le lien entre autoroute et ville concernent ces deux types de réseaux.

Les radiales sont des départementales, routes nationales ou encore des pénétrantes autoroutières dont le tracé est hérité d'une histoire longue ou récente, et converge vers le centre. Les collectivités locales cherchent désormais à réguler les flux automobiles sur ces axes à l'approche des espaces centraux. Par une action sur le profil des voies, combinée à des politiques de stationnement et d'intermodalité, l'utilisateur est ainsi invité à laisser son véhicule dans un parking relais pour continuer en transport collectif. Les usagers n'ayant pas pour point de destination le cœur de ville sont quant à eux invités à basculer sur une des voies de contournement. D'autres encore peuvent poursuivre sur la voie radiale, vers des parkings visiteurs placés aux portes de l'hypercentre. Ainsi, aujourd'hui, dans les sections urbaines, les radiales voient le nombre de files dédiées à la voiture particulière réduire au profit d'autres modes (couloirs réservés aux transports collectifs, etc.). Le tout s'inscrit dans une logique de modération des vitesses. Lorsque les voies radiales sont des pénétrantes autoroutières, la partie terminale est souvent requalifiée en avenue urbaine : il s'agit alors de « faire reculer l'autoroute » au profit de nouveaux espaces publics.



Modèle générique d'un réseau de voies rapides d'agglomération ©Frédérique Hernandez

Les voies circulaires permettent pour leur part de canaliser et de redistribuer les flux. Elles délimitent des espaces successifs qu'elles protègent tout en desservant les secteurs urbains alentours :

- Le premier anneau ceinture le cœur historique, apaisé de la circulation automobile par un plan de circulation qui supprime en interne les possibilités de traversée de part en part. Cet anneau permet de contourner le cœur et donne accès à une série de parkings payants.

- Le deuxième anneau est plus particulièrement dédié aux déplacements inter-quartiers. Il est l'interface entre les secteurs centraux et les secteurs périphériques et sa capacité dépend des objectifs locaux en matière de redistribution des flux.

- Le dernier anneau est généralement une rocade autoroutière, qui protège la ville des flux de transit tout en connectant cette dernière aux axes et nœuds stratégiques du territoire : gare TGV, aéroport... Ce dernier anneau n'est pas toujours un cercle complet, et il donne lieu à des projets permettant de réaliser les « maillons manquants ». Ces derniers sont conçus en tenant compte de l'urbanisation alentour, et prennent alors la forme de tranchées couvertes ou de boulevards urbains. Ainsi, ces voies circulaires tiennent un double rôle dans le système :

- elles canalisent les flux et permettent un évitement du centre-ville,
- elles desservent et redistribuent la circulation en fonction des points de destination des automobilistes. Cette seconde fonction est stratégique et dépend de la qualité de l'articulation entre les anneaux et les pénétrantes.

Ce modèle routier métropolitain générique intègre l'autoroute comme une composante centrale du système local de déplacement. Cependant, si ce modèle générique correspond aux principaux systèmes autoroutiers des grandes agglomérations, il varie en fonction des contextes locaux : nombre d'échangeurs, de tunnels, localisation des parkings, réseau de transport collectif, etc. Ces variantes ont un impact sur la reconfiguration de l'urbanisation sur le territoire et sur la mobilité. Frédérique Hernandez présente ensuite le cas de Marseille comme un exemple de déclinaison locale de ce système autoroutier générique. À Marseille, de nombreuses pénétrantes desservent l'hypercentre (trois autoroutes et diverses artères urbaines) et la ville et la communauté urbaine œuvrent à la concrétisation de trois anneaux routiers. Dans le PDU, un nouveau schéma circulatoire a été proposé pour écarter les flux d'échanges et de transit de l'hypercentre et les détourner sur des itinéraires de contournement en périphérie.

Le schéma routier marseillais est composé de trois anneaux :

- l'anneau routier délimitant le centre-ville s'accompagne de la mise en place du tramway et de la semi-piétonisation du Vieux-Port. Le centre-ville est également desservi par de nombreux parkings souterrains,
- le deuxième anneau est constitué par la requalification de la « rocade du Jarret » et a pour fonction d'accueillir les flux écartés du centre et les déplacements interquartiers. Cet anneau accueille aussi les trafics d'échanges entre autoroutes,
- le troisième anneau est encore un projet : son tracé est inscrit dans les documents de planification depuis bientôt 80 ans, et son emprise réservée est depuis longtemps rattrapée par l'urbanisation. La ville souhaiterait utiliser ce 3ème anneau composé de la L2 et du bus pour faire cohabiter trafic de transit et desserte locale. Cependant, ce tracé est l'objet de débats forts entre la ville et l'État. La ville défend un tracé plus proche du second anneau, qui permettrait de délester les tronçons les plus congestionnés du second anneau. Cependant, pour l'État, ce tracé n'est pas acceptable car cet anneau doit conserver un statut de voie de transit entre autoroutes et les connexions avec le réseau local doivent être limitées.

En parallèle, le recul des pénétrantes autoroutières s'accompagne à Marseille d'une requalification des artères en voies urbaines et également de certains tunnels garantissant la traversée souterraine du centre et facilitant la sortie de la ville par le nord. Ainsi, in fine, en dépit de la requalification des radiales, la voiture continue de pénétrer et de traverser les centres villes, en souterrain, et les voies circulaires viennent gérer un report du trafic en cascade.

Frédérique Hernandez conclut son exposé en soulignant que la question des échelles est importante et qu'il est nécessaire de faire varier ces échelles pour repenser les liens entre les autoroutes et la ville. Les impacts de projets de requalification ou de transformation des autoroutes urbaines sur la circulation automobile varient en effet fortement selon le périmètre considéré. Si les secteurs urbains centraux voient une baisse de la part modale de la voiture particulière et de la circulation automobile, cette dernière continue d'augmenter en périphérie, sur les voies rapides et les voies de liaisons intercommunales.



LA RECONQUÊTE DES INFRASTRUCTURES



RAPHAËL CATONNET
DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT, EPADESA

Raphaël Catonnet commence par rappeler que l'EPADESA est engagé dans de nombreuses opérations de retraitement et de reconquête des infrastructures routières autour du quartier de La Défense. Ces opérations sont financées par les recettes liées à la vente et à la valorisation des terrains du quartier de La Défense, qui dispose de droits à construire significatifs. En effet, le quartier de la Défense compte près de 3 millions de m² de bureaux, 6 000 habitants, 180 000 personnes qui y travaillent chaque jour et une part modale des transports collectifs forte : 87% des salariés de La Défense y accèdent en transports collectifs. Pour illustration, 400 000 entrants et correspondants passent chaque jour par la gare de Cœur Défense au pied de la grande arche. Cependant, en dépit de ce fort usage des transports collectifs, La Défense est marquée par le poids des infrastructures routières. Elle est ceinturée par un boulevard circulaire qui était une autoroute urbaine, construite pour embrancher La Défense à l'autoroute. Ce boulevard a engendré un certain isolement du quartier de La Défense, qui fait aujourd'hui figure d'île détachée du territoire et du sol des communes voisines. La dalle assise sur 5 niveaux de parkings offre un vaste espace public de 15 hectares entièrement libéré des voitures, cependant cette offre urbaine se fait au prix d'une coupure forte avec les territoires. Face à ce constat, l'EPADESA mène aujourd'hui différentes opérations visant à sectionner l'arceau qui enferme le quartier de La Défense et le coupe des territoires contigus. Pour cela, l'EPADESA développe trois types d'opérations visant à mieux insérer le quartier de la Défense dans son territoire en intervenant sur les infrastructures autoroutières : des opérations de couverture, des opérations d'atténuation des effets de coupures et des opérations d'apaisement des voies rapides. Raphaël Catonnet présente alors différentes opérations significatives des interventions menées par l'EPADESA.

1) Un premier type d'opérations correspond aux couvertures d'autoroutes. Par exemple, l'opération des terrasses des jardins de l'arche, située derrière la grande arche, a permis grâce à une couverture d'une partie de l'autoroute de créer un nouvel espace public. Cet enfouissement aura permis à terme la construction de près de 80 000 m² de bureaux et 900 logements sur la dalle tout en remédiant à la forte coupure urbaine qui prévalait auparavant. Cet aménagement a en outre permis d'améliorer les circulations entre Nanterre et le plateau d'affaires par un cheminement piéton continu assurant une bonne fréquentation des espaces publics : terrasses, commerces, loisirs, etc. Signe de ces changements d'usages, les propriétaires des immeubles de bureaux, dont les adresses tournaient le dos à l'autoroute, se retournent progressivement vers cet espace public. Si les effets bénéfiques du projet sont incontestables, Raphaël Catonnet indique néanmoins que la mixité d'usage du nouvel espace public reste à développer, en particulier en soirée et le week-end. Dans cette perspective des réflexions sont en cours sur la transformation de certains bureaux en logements, ce qui permettrait un usage plus continu de cet espace. Cependant ce type d'opérations reste très coûteux et l'équilibre financier n'est pas toujours évident à trouver, comme le montre l'exemple de l'échangeur A14/189, pour lequel 250 millions d'euros seraient nécessaires à l'achèvement du recouvrement.



Les terrasses de l'Arche, Nanterre ©EPADESA

2) Le deuxième type d'opération concerne les réaménagements de voiries rapides en boulevards urbains.

- Un premier exemple de ce type d'opération est donné par le segment nord du boulevard circulaire : suite à l'ouverture de l'A14 en 1996, des réflexions ont été engagées dès 2001 pour le transformer en boulevard urbain.



Le boulevard circulaire nord : un projet d'espace public qui valorise le parc immobilier ©EPADESA

L'ouverture de l'autoroute a en effet induit un report de trafic du boulevard circulaire vers la nouvelle voie rapide. La baisse des circulations sur le boulevard a incité l'EPADESA à engager des

réflexions pour apaiser les flux sur cet axe afin de reconquérir l'espace, de développer les espaces publics et les voies piétonnes et de favoriser les liens entre Courbevoie et La Défense par le biais d'agrafes urbaines créées entre les deux niveaux de sols. Une requalification de l'infrastructure est actuellement en cours de mise en œuvre dans le cadre du plan de réaménagement de la Défense. Ce projet est particulièrement complexe : le boulevard est posé sur des portiques qui garantissent la tenue de la plateforme et cette infrastructure ne peut être modifiée. Face à cette contrainte, il a été décidé de recomposer une continuité entre la ville de Courbevoie et la dalle en apaisant les circulations sur le boulevard et en créant de nouveaux espaces publics au pied des immeubles construits dans ce secteur. Cette requalification des espaces publics est favorable aux piétons et modes doux mais contribue aussi à valoriser les opérations immobilières en cours, et représentant plus d'1,4 millions d'euros d'investissements.

- Un second exemple concerne le secteur de l'immeuble Trinity. Ce secteur est caractérisé par des emprises routières importantes, du fait de la présence d'une sortie de l'A14. Jusqu'à présent, les deux quartiers de part et d'autre de l'autoroute s'ignoraient totalement. Une opération est en cours pour recréer du lien entre ces deux quartiers et réduire l'effet de coupure de l'infrastructure routière. Celle-ci consiste principalement en la création d'une dalle occupée par un vaste espace public bordé par deux nouveaux immeubles et permettant un accès facilité à la RN192, requalifiée en boulevard urbain (réduction des voies de circulation, grands espaces piétonniers, abaissement des vitesses, etc.).

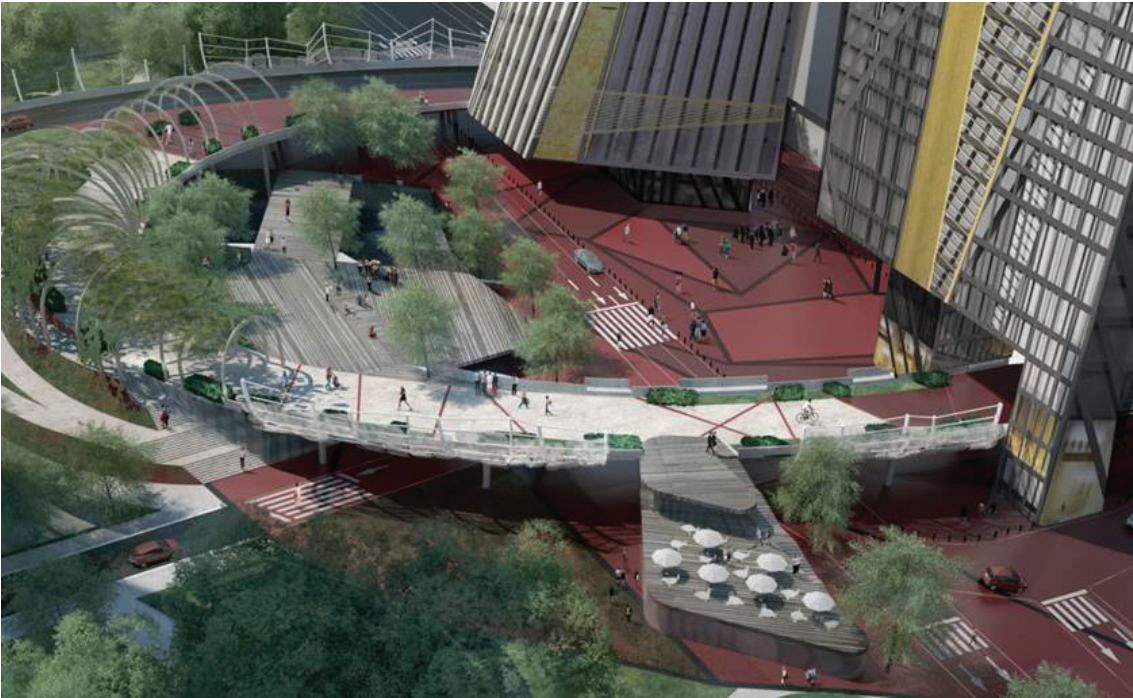


Le projet Trinity - RN 192 avant / après ©EPADESA

3) Le troisième type d'opération de réconciliation mise en œuvre par l'EPADESA consiste à construire autour des infrastructures routières ou à recycler les infrastructures existantes pour d'autres usages.

- Une première illustration de ce type d'opération est située dans le secteur du croissant, au niveau d'une bretelle de l'A14. Dans ce secteur, deux immeubles de parkings sont utilisés à la moitié de leur capacité. Le projet engagé par l'EPA consiste à intervenir pour reconquérir l'emprise. Pour cela, la véritable douve de 28 mètres de large ceinturant la dalle est réduite à 12 mètres et les terrains libérés sont utilisés pour construire des immeubles de logement et un nouveau quartier. L'EPA essaie d'être inventif sur les offres urbaines, en travaillant sur des immeubles ayant des silhouettes élancées au-delà de 32 mètres afin de ménager des vues aux immeubles situés en second plan, mais aussi de créer une véritable mixité dans un quartier comportant actuellement 80% de logement social. Ce projet doit permettre de rééquilibrer le peuplement, d'être un levier de requalification du quartier et de favoriser les liens entre les quartiers existants et les nouvelles constructions.

- Une seconde illustration de ce type d'opération est le projet de la Rose de Cherbourg. Ce projet prend place sur le site d'un échangeur autoroutier très difficile à franchir. Ici, les circulations automobiles seront complètement supprimées et l'infrastructure sera transformée en cheminement piéton suspendu. Trois options ont été étudiées : une nouvelle tour au milieu des infrastructures avec un nivellement de l'échangeur, une démolition partielle des anneaux et enfin un changement d'usage des anneaux. Cette dernière option a été retenue car elle présentait l'avantage d'être facile à mettre en œuvre tout en offrant un résultat urbain tout à fait satisfaisant, en dégagant un parc au contact des habitations.



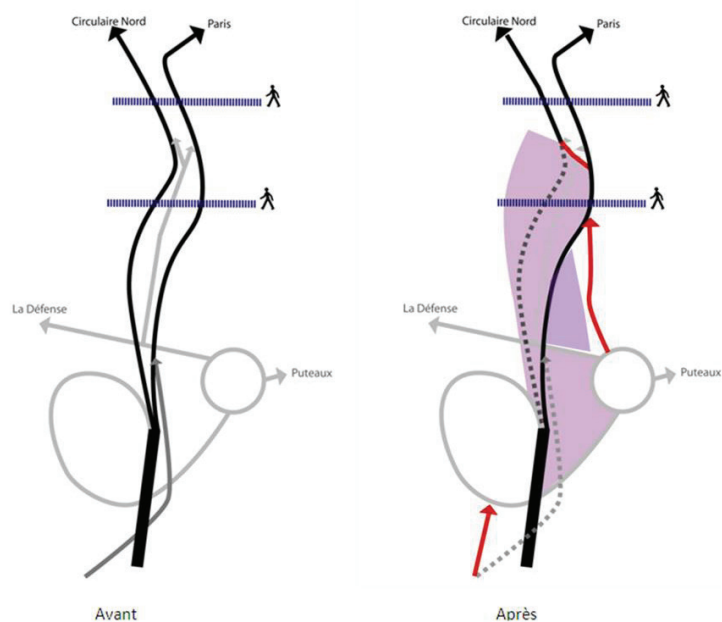
La Rose de Cherbourg @EPADESA

- Enfin, une troisième illustration est l'îlot Chantecoq, situé le long du boulevard circulaire sud. Sur cet îlot, une station-service a été remplacée par un immeuble de logement. Plus au sud, les délaissés de voirie vont être utilisés pour constituer du foncier développable.



Emprises libérées

Boulevard circulaire sud @EPADESA



Pour l'EPADESA, ces démarches de requalification des autoroutes urbaines à la Défense s'inscrivent dans une réflexion plus large sur la réappropriation de la dalle et sa reconnexion à son environnement urbain. D'autres axes de travail y contribuent : une expérimentation a ainsi été récemment mise en œuvre pour autoriser les vélos sur la dalle afin de répondre à la forte demande forte de circulation en modes actifs.

Mais les différents cas exposés révèlent la complexité de ces projets visant à réconcilier autoroute et ville : ces projets sont longs, coûteux, et imposent de prendre en compte des usages et des pratiques urbaines qui évoluent plus vite que le temps de l'aménagement. Raphaël Catonnet conclut en insistant sur le fait que ces constats imposent alors d'envisager et de concevoir des projets résilients et réversibles.



« Ici, bientôt plus d'urbanité ? » ©EPADESA



YVES LION

ARCHITECTE - GRAND PRIX DE L'URBANISME, ATELIER LION ASSOCIÉS

Yves Lion présente différents projets de requalification de voies rapides urbaines sur lesquels il a travaillé. Ces exemples révèlent autant les intérêts de ces opérations (en termes d'effets sur la mobilité, les usages et l'intégration urbaine), que les difficultés soulevées par leur mise en œuvre. Il évoque un premier type d'opération de requalification, qu'il qualifie de « faciles » : celles concernant des autoroutes ou voies rapides peu utilisées. En effet, si la plupart des autoroutes urbaines sont très utilisées, certaines s'avèrent proprement inutiles. C'est le cas de la voirie primaire Nord à Marne-la-Vallée : celle-ci n'a jamais fonctionné comme une autoroute et elle présente aujourd'hui un potentiel foncier important (250 km²), disponible pour la réalisation de constructions légères et d'opérations urbaines. Une étude réalisée par les étudiants de l'École d'architecture de Marne-la-Vallée a ainsi révélé qu'il était possible de réaliser 250 000 m² de construction sur ce site. Ici, le sol est maîtrisé, de propriété publique et l'emprise autoroutière, peu utilisée, constitue une opportunité foncière inédite pour réaliser un projet urbain d'ampleur.



Marne-la-Vallée – ex Voirie Primaire Nord aujourd’hui autoroute A199 ©Ateliers Lion associés

Yves Lion évoque ensuite des opérations plus complexes de requalification de voies rapides urbaines fortement utilisées, telles que l’A55, à Marseille, qui prend place sur un viaduc longeant la mer. L’autoroute a été construite devant les fenêtres des habitants mais elle rend un service essentiel à la ville. Dans le cadre d’une consultation visant à « civiliser » la circulation automobile et à intervenir pour retrouver un lien entre la ville et le port, son agence travaille sur des aménagements visant à améliorer le contact entre le port et la ville (notamment grâce à la création d’un grand espace public).



Marseille, ex autoroute A55 ©Ateliers Lion associés

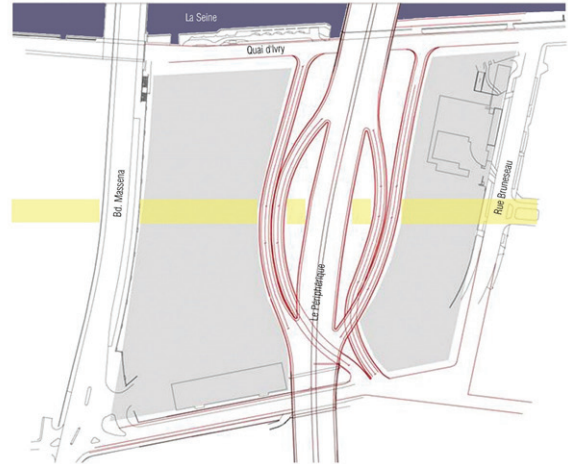
Alors que le projet initial reposait sur l’idée d’enfouir l’autoroute et de ne pas interrompre la circulation, le projet mis en place par l’atelier Yves Lion a privilégié une autre option : sortir des logiques exclusives et s’efforcer de faire bon usage du « leg autoroutier » en le détournant. Il s’agit alors de se distancer de la logique moderniste, qui recourait à la destruction pour construire des projets alternatifs, et de renouer avec une notion urbaine ancestrale : celle du détournement et du recyclage. Des interventions peu radicales (abaissement de la voie au niveau du sol et apaisement) ont ainsi permis de détourner les infrastructures existantes et de repenser le lien entre la ville, les espaces publics et la voie rapide. Les photos avant/après présentées montrent que l’abaissement de la vitesse de circulation, l’abaissement de la voie au niveau du sol et plusieurs aménagements simples (feux rouges) ont permis de faire cohabiter dans le même lieux des activités très diverses, et de développer de nouveaux usages autour de l’axe, plus facile à traverser et à longer. Finalement, alors qu’initialement les réticences au projet étaient fortes, les principaux usagers de la voie rapide déclarent aujourd’hui être satisfaits du fonctionnement de cet axe (jusqu’aux taxis, qui dénonçaient hier la perte de vitesse engendrée par le projet, mais y voient aujourd’hui une hausse de fluidité et donc de régularité).

Enfin, Yves Lion évoque le projet de réaménagement de l’échangeur de Masséna, entre Paris et Ivry, à l’extrémité de l’avenue de France. En 2001, un concours est lancé pour réaménager cet échangeur et y installer un jardin. À contre-pied de ce que la maîtrise d’ouvrage avait imaginé, l’agence d’Yves Lion a proposé de valoriser le site et de le densifier en réalisant une opération

urbaine d'un million de mètres carrés. Entre Paris et la banlieue, l'agence a considéré que ce site-pivot présentait un potentiel pour repenser les relations Paris-Ivry. L'échangeur est aujourd'hui en train d'être réaménagé afin de le rendre plus compact et de libérer les terrains nécessaires à l'opération urbaine. Si ce projet est complexe, sa mise en œuvre est aujourd'hui bien engagée et devrait permettre de revaloriser un site « marginalisé » tout en contribuant à retisser les liens entre Paris et Ivry.



ETAT INITIAL



TRAVAUX EN COURS

Paris - Ivry @Ateliers Lion associés

Pour conclure, Yves Lion invite à accepter les autoroutes comme un héritage pour mieux les détourner, et insiste sur le fait que si ces projets sont complexes et soulèvent des réticences de la part des usagers et automobilistes, ils peuvent permettre non seulement de fluidifier la circulation mais aussi de dégager du foncier disponible pour des projets urbains ambitieux.

STRASBOURG - L'HISTOIRE D'UN CONTOURNEMENT



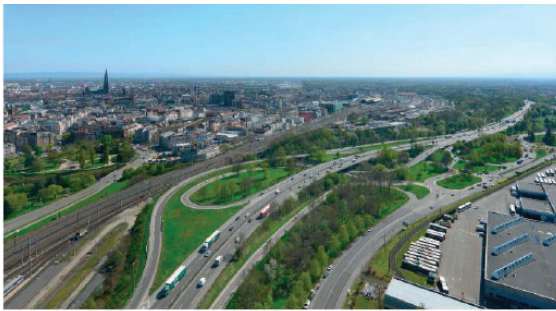
BRUNO JANSEM

DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS,
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

En ouverture, **Bruno Jansem** évoque son travail, il y a 25 ans à l'Agence d'urbanisme de Strasbourg. À l'époque, l'agence dessinait le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) pour une ville millionnaire et projetait la réalisation de deux rocade cerclant Strasbourg et dont un Grand Contournement Ouest de la ville. 25 ans plus tard, après avoir travaillé ailleurs en France, il est revenu à Strasbourg et a retrouvé le projet de Grand Contournement Ouest, dans le même état. Aire urbaine de 750 000 habitants, capitale européenne, Strasbourg est connue pour avoir réintroduit le tramway précocement. Le réseau de tramway a été fortement étendu pendant 25 ans en partie grâce à la présence d'une infrastructure autoroutière en plein cœur de la ville. La ville de Strasbourg est située sur un corridor, et le trafic routier local et international y est important (160 000 voitures par jour), ce qui engendre une forte pollution de l'air. L'essor du tramway n'aurait sans doute pas été possible sans le contournement routier, qui a permis de désengorger le cœur de l'agglomération.



Si l'idée d'un Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) est un projet relativement ancien, ses enjeux ont évolué depuis 30 ans : pensé à l'origine de façon très technique, en termes de flux, le projet se trouve aujourd'hui inclus dans une réflexion d'ensemble mêlant problématiques environnementales et urbaines. Il a désormais pour principale finalité de réduire la circulation sur l'A35 qui traverse Strasbourg et reste fortement congestionnée. En outre, les élus s'avèrent perplexes vis-à-vis du projet et son acceptabilité sociale demeure incertaine dans la mesure où il implique d'exproprier environ 300 hectares de terres agricoles. Le GCO ne réduira pas la congestion, il en fera que la déplacer par report de trafic (de 20 à 40 000 véhicules/jour) pour requalifier l'A35. Néanmoins, Bruno Janssem considère qu'un relatif consensus semble se dégager autour du projet qui permettrait de respecter les normes d'émissions de particules. L'exercice reste cependant compliqué et la réussite des deux projets (contournement et apaisement de l'A35) nécessiterait de repenser l'ensemble du système de transport routier strasbourgeois.



→ Situation actuelle



→ Perspective d'aménagement avec reconfiguration de l'échangeur de Cronenbourg



→ Situation actuelle



→ Perspective d'aménagement paysager

Pistes pour la requalification de l'A35 au niveau du centre-ville ©Eurométropole de strasbourg

Le coût du projet de contournement, d'une longueur de 24 km, a été estimé à 500 millions d'euros et a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique valable jusqu'en 2018. Il n'est faisable que s'il s'accompagne d'une requalification et d'une valorisation urbaine de l'A35, dont la mise à plat avait par ailleurs été estimée à 400 millions d'euros par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS). Cependant, l'A35 présente peu de potentiel de constructibilité et il n'est pas certain que la création du Grand Contournement Ouest permettra un désengorgement significatif de l'A35.

Aujourd'hui, l'agence d'urbanisme travaille avec l'État, le CEREMA et la DREAL sur un projet de requalification modeste de l'A35, à l'horizon de la réalisation du contournement (2021). Le budget dédié à cette opération et inscrit au CPER est d'un montant de 20 millions d'euros. De premières opérations sont imaginées dans la perspective, à terme, de transformer l'A35 en boulevard urbain : régulation dynamique, couloir de bus, priorité au covoiturage, travail sur l'intégration urbaine et paysagère, réflexion sur les traversées de la voie rapide et la porosité de l'infrastructure, etc. L'atelier Alfred Peter Paysagiste a été missionné pour travailler sur ce sujet et trouver des solutions à bas coût pour amorcer une transformation de l'infrastructure malgré le manque de moyens.

DÉBAT AVEC LA SALLE

Patricia Gout, directrice de l'agence d'urbanisme de Metz, lance la discussion en interpellant les intervenants sur les processus permettant de concrétiser de tels projets de requalification autoroutière. Elle soulève deux types de questions. D'une part, ces projets posent la question de leur maîtrise d'ouvrage : comment créer une vraie maîtrise d'ouvrage dans un contexte de séparation des compétences entre une multiplicité d'acteurs et d'une absence relative de l'État sur ces questions. Quel rôle pour les collectivités locales ? D'autre part, ces projets soulèvent la question de leur financement. Comment faire lorsqu'aucun acteur n'est prêt à financer ? Comment répartir les coûts entre les différents acteurs ?

Bruno Jansem répond à la question du financement en précisant que, dans le cadre de la requalification de l'A35 et du Grand Contournement Ouest de Strasbourg, une maîtrise d'ouvrage collégiale se met progressivement en place sous l'égide du préfet en associant l'État, le Conseil Régional, le Conseil Départemental et l'Eurométropole. Dans ce cas, la réalisation par le CGEDD d'un état des lieux et le lancement d'une première étude visant à identifier les potentiels de requalification de l'A35 et les bonnes pratiques ont été déterminants pour fédérer les acteurs autour d'une réflexion commune.

Yves Lion prolonge la discussion en rappelant que les projets auxquels il participe permettent de dégager du foncier et de le valoriser. Les bénéfices sont donc importants et la question du financement, dans le cadre de ces projets, n'a jamais été une vraie problématique. Il insiste cependant sur le fait que les projets présentés sont effectivement spécifiques dans la mesure où ils concernent les espaces centraux de l'agglomération parisienne et de l'agglomération marseillaise, secteurs où les prix fonciers sont très élevés.

Raphaël Catonnet indique que les aménagements réalisés autour de la Défense s'avèrent eux aussi assez particuliers, dans la mesure où ils ont pu être financés grâce aux fonds de l'EPADESA. Cependant, il invite à garder confiance dans le projet : si le projet est bon, on trouvera toujours des acteurs intéressés pour le financer.

Xavier Desjardins relance la discussion en se demandant comment ces opérations sont accueillies par les riverains mais aussi les livreurs, comme à La Défense, où ces derniers n'ont pas directement accès à la dalle.

Jacques-Jo Brac complète ces questionnements en interpellant les intervenants sur l'acceptabilité des projets qui induisent une transformation radicale de l'espace. Comment ces projets sont-ils acceptés par les riverains, les commerçants, les transporteurs de marchandise ?

Raphaël Catonnet répond en précisant que, concernant le transport de marchandise, les opérations menées à la Défense ne contraignent pas l'approvisionnement logistique du quartier. L'accès aux immeubles reste possible sous la dalle. Concernant l'acceptabilité sociale de ces projets, celle-ci n'a pas posé de difficulté dans le cadre de la requalification du boulevard circulaire dans la mesure où la circulation a été maintenue. Néanmoins, afin d'être en mesure de prévoir les impacts de ces projets sur les trafics et d'anticiper les inquiétudes de certains riverains et usagers, l'EPADESA se dote actuellement d'outils de simulation, d'évaluation et de prévisions de trafics plus fins. Cependant, les bilans des opérations réalisées font apparaître que ces changements radicaux d'usage des autoroutes urbaines sont bien accueillis par les usagers et la population.

TABLE RONDE 2

LA FIN DES AUTOROUTES URBAINES ?



Xavier Desjardins introduit la seconde table ronde portant sur la suppression des autoroutes urbaines. Dans quelles situations peut-on miser sur la démobilité, sur l'évaporation du trafic ou sur la délocalisation d'activités pour réduire les flux automobiles et leurs nuisances en supprimant les infrastructures qui en sont le support ? Comment concevoir ces projets à l'heure de la construction métropolitaine sans accentuer les disparités entre le centre et la périphérie des agglomérations ? Comment favoriser l'acceptabilité sociale et politique de tels projets ?

DE L'AUTOROUTE À L'AVENUE - EXPÉRIENCES ET PERSPECTIVES



PAUL LACROART
URBANISTE, IAU-ÎDF

Paul Lacroart apporte un éclairage sur des projets de requalification de voies rapides mis en œuvre en Amérique du Nord et en Asie.

Les Etats-Unis ont été, dès les années 1930, les pionniers de l'urbanisme automobile dont l'enjeu principal était de donner accès à l'automobile pour toutes les classes sociales. Ce modèle, fondé sur un principe de séparation des flux et des fonctions, a guidé l'aménagement des villes européennes dès les années 1960. Aujourd'hui, si les autoroutes ont un rôle important pour la mobilité urbaine, elles ont de nombreux effets non désirés : effets de coupure, dévalorisation des espaces proches du réseau, nuisances, pollution, etc. Elles favorisent l'étalement urbain, contribuent à la ségrégation socio-spatiale et génèrent de la congestion. Repenser le lien entre ville et autoroute impose alors de réfléchir à l'évolution de ces infrastructures et à leur éventuelle suppression. En Amérique du Nord et en Asie, plusieurs projets récents vont dans ce sens.

- L'Harbor Drive de Portland est la première suppression d'autoroute urbaine au monde. Petite métropole de 1 million d'habitants, son centre-ville a longtemps été coupé du fleuve par une autoroute traversant l'agglomération du Nord au Sud. A Portland, il était devenu plus rentable de construire des parkings que des logements ! Réalisée dans les années 1940, l'autoroute Harbor Drive a été démolie trente ans plus tard et remplacée par un parc urbain linéaire. Cette opération a contribué à réduire la congestion dans le centre ville et à revitaliser le waterfront et les quartiers riverains, par la construction de logements, d'équipements, de locaux d'activités et d'hôtels. Ce projet s'inscrit dans un contexte local de promotion des alternatives à l'automobile et d'actions en faveur d'une nouvelle attractivité du centre-ville : Portland est la première ville des Etats-Unis à avoir réintroduit le tramway et à promouvoir l'habitabilité des centres villes.



Portland (Oregon) Harbor Drive ©IAU

- La suppression de la Cheonggyecheon Expressway à Séoul constitue l'exemple le plus fameux et le plus significatif de suppression d'une autoroute urbaine. En 2003, après avoir mené campagne sur ce projet, le maire lance la démolition d'un viaduc routier de 6 km qui traversait le centre-ville avec un trafic comparable à celui du périphérique de Paris : 160 000 véhicules/jour répartis sur 14 files de circulation (10 au sol et 4 en viaduc). La rivière enterrée sous la voie a été libérée et l'autoroute a été remplacée par un vaste espace public attractif. De 14 files, on est passé à 4 files de circulation, sur lesquelles circulent 30 000 véhicules/jour.



Séoul Cheonggyecheon Expressway ©IAU

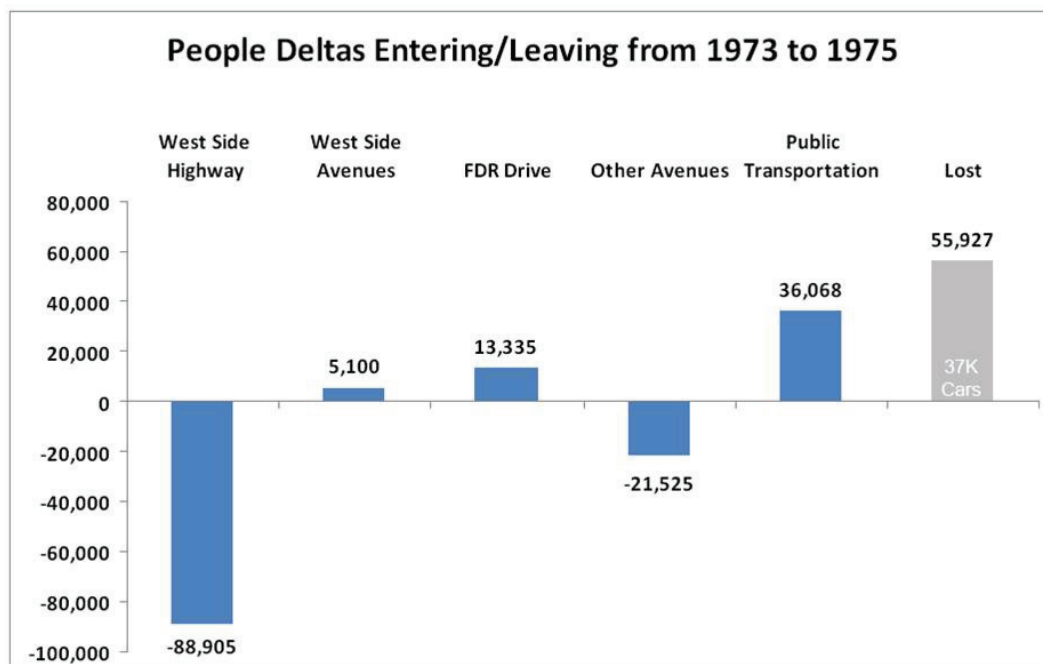
Le bilan de ce projet, accompagné par des mesures en faveur des bus express, du covoiturage et d'un effort sur la tarification, est très positif : diminution de la circulation, réduction de la température le long de l'axe, requalification urbaine, rééquilibrage entre le centre ancien et le centre moderne, nouveaux usages, etc.

- La West Side Highway, voie rapide urbaine surélevée à très fort trafic, bordait, depuis les années 1930, la façade ouest de Manhattan. Dans les années 1970, la voie a été fermée à la circulation suite à un accident. À l'issue de 30 ans d'études, de controverses et de travaux, celle-ci a été remplacée en 2001 par une avenue et un parc linéaire.



New York West Side Highway ©IAU

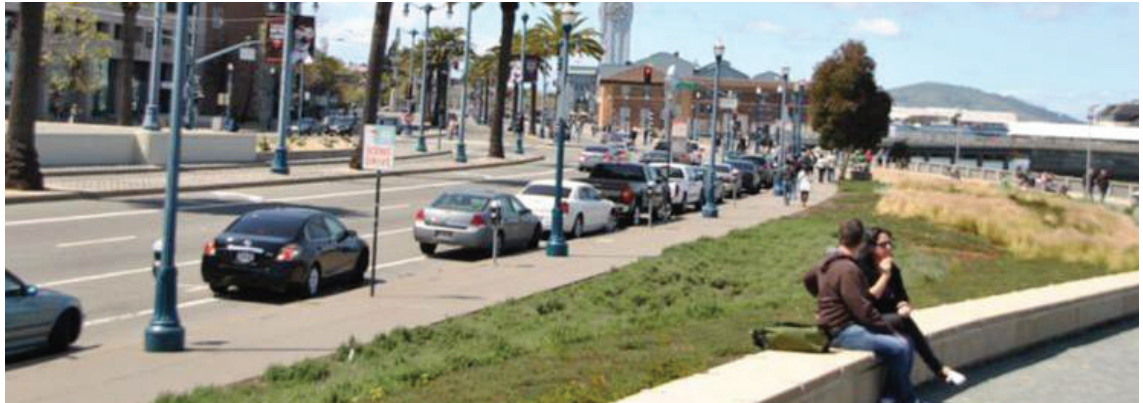
Cette opération a déclenché la transformation de l'Ouest de Manhattan : le trafic automobile a été réduit d'un tiers (passant de 140 000 à 56 000 véhicules/jour), la mobilité piétonne et cyclable ont cru de manière importante et les opérations urbaines se sont multipliées.



Note: The number of people entering /exiting CBD increased by 25,000 people 1973 vs. 1975

New York West Side Highway - évaporation du trafic ©IAU

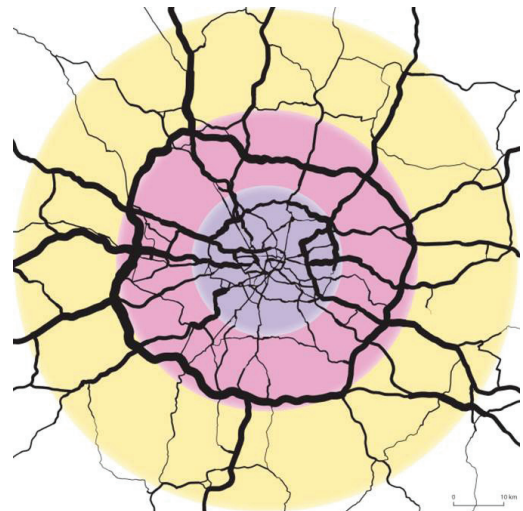
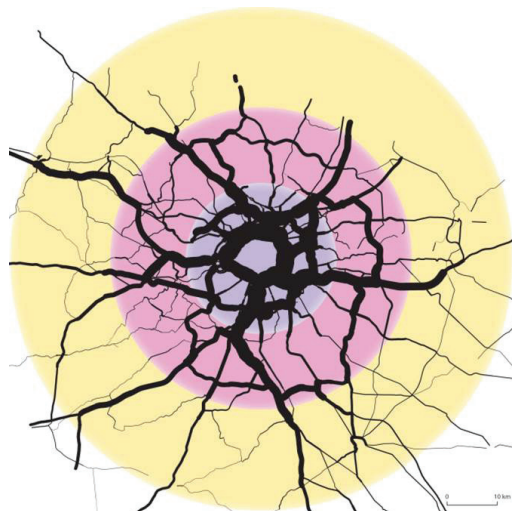
- Le quatrième exemple est celui de l'Embarcadero Freeway à San Francisco. Jusqu'à la fin des années 1980, l'autoroute coupait le centre-ville de la baie. En 1989, un séisme fragilise l'ouvrage et relance le débat sur le devenir de l'autoroute. En 2000, la Ville et l'État de Californie décident finalement de remplacer le viaduc par un boulevard doté d'une ligne de tramway. Le bilan du projet est positif : le réaménagement de la voie n'a pas dégradé les conditions de circulation, même si le trafic a diminué de 50%, a permis de nouveaux usages et a créé plusieurs d'hectares d'espaces publics.



San Francisco - Embarcadero freeway @IAU

- La Sheridan Expressway est une autoroute fédérale qui traverse le South Bronx, l'un des secteurs les plus défavorisés de New-York. L'autoroute joue un rôle logistique important pour l'accès au marché des grossistes new-yorkais. Cependant, l'important trafic routier et la mauvaise insertion physique du réseau contribuent à dévaloriser les quartiers autour. Suite à la mobilisation d'un collectif d'associations, l'État de New-York a décidé, fin 2013, de réaménager l'autoroute en boulevard urbain pour reconnecter les quartiers, les ouvrir sur la rivière et libérer du foncier pour réaliser des logements. Si la fonction routière a été préservée, la voirie est aujourd'hui mieux insérée dans l'espace urbain.

Ces différents exemples montrent que des opérations de requalification des voies rapides urbaines ont de nombreux effets positifs : réduction et « évaporation » du trafic automobile, amélioration des liens entre les quartiers et de la lisibilité de l'espace urbain et requalification urbaine par la valorisation des délaissés de voirie (estimés entre 2 et 6 hectares par kilomètres). Cependant, si ces expériences ont eu des résultats probants, celles-ci restent rares en France. Ces projets complexes se heurtent à des contraintes techniques, à des oppositions diverses et nécessitent, par conséquent, un portage politique fort et une concertation étroite des usagers et des habitants.



Paris / Londres : intensité du trafic autoroutier @IP-L.Certonze ENSG / Univ. Paris-I / IAU 2013

Paul Lecroart conclut en indiquant que ces expériences invitent à réfléchir au projet du Grand Paris : alors même que le trafic automobile francilien est deux fois plus important qu'à Londres, le Grand Paris ne prévoit rien pour le routier. D'après lui, cette question devrait impérativement être intégrée aux réflexions sur le Grand Paris.

LA MÉTAMORPHOSE DES AUTOROUTES DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



PATRICIA PELLOUX
DIRECTRICE DES ÉTUDES MÉTROPOLITAINES, APUR

Patricia Pelloux présente la transformation des voies sur berges à Paris puis élargit la réflexion à l'évolution engagée dans la Métropole du Grand Paris. Depuis l'été 2013, les voies sur berges de la rive gauche ont pu être ouvertes aux piétons sur 2,3 km à plusieurs conditions : que l'ensemble des aménagements soient démontables en 24h pour respecter les périodes de crues, que l'ensemble du dispositif n'empêche pas la réversibilité vers un usage automobile, et que le site classé au patrimoine mondial de l'Unesco soit préservé dans son intégrité. Autant de contraintes qui ont donné naissance à un processus de projet original : le projet permanent, lieu d'expérimentation pour chacun dans un processus souple, économe et recyclable. Jusque-là, exclusivement réservé à la circulation motorisée, cet espace public a pu acquérir rapidement une pluralité d'usages. Le paysage était déjà là et l'événement n'a pas été du ressort d'une architecture ou du design créés mais il a été généré par les pratiques du site nombreuses, liées au sport, à la culture, à la nature et aux activités fluviales. Les aménagements ont été limités avec notamment la création d'un site objet sur chacun des ports, qui agit comme un déclencheur programmatique. L'emmarchement démontable sert d'escalier entre le parvis du musée d'Orsay et la Seine. Il offre des assises pour contempler les Tuileries et le Louvre et se transforme certains soirs en scène.



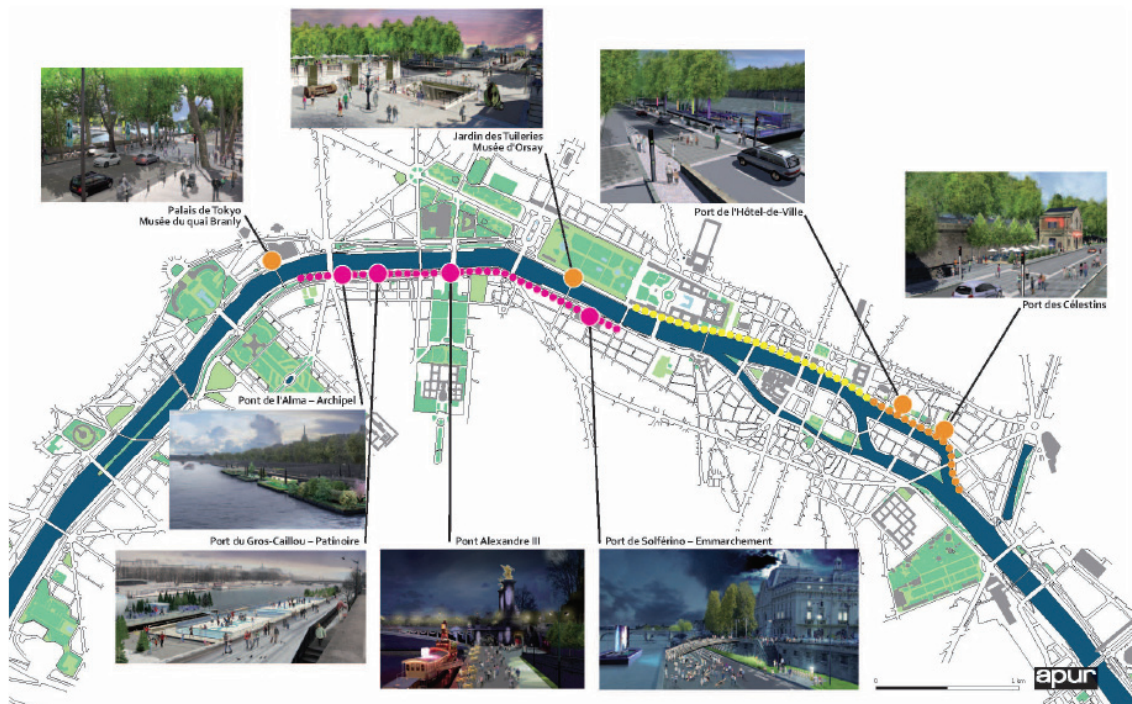
Port de Solférino - l'emmarchement, un espace public programmable © Apur – David Bourreau

Le pont Alexandre III peut offrir des espaces de performances. L'archipel composé de cinq îles est un jardin public sur l'eau.



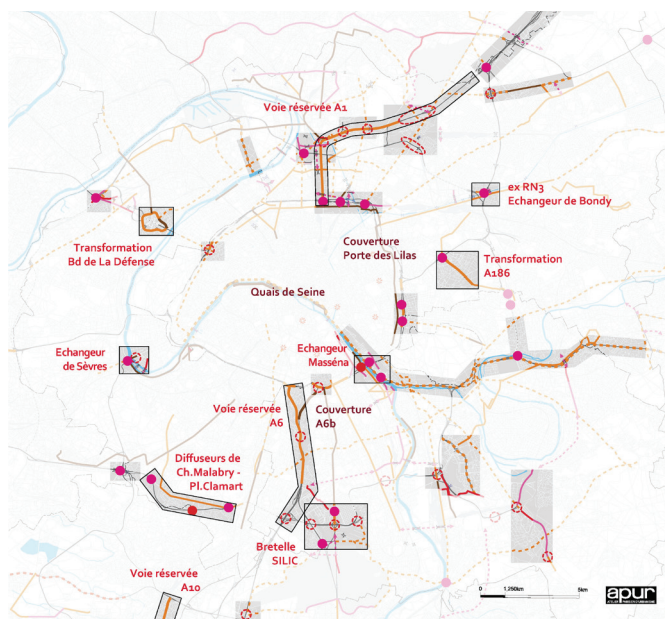
Pont Alexandre III © Apur – David Bourreau et APUR

L'expérimentation des usages et des formes d'occupation de l'espace implique une mise au point progressive, un retour d'expérience à grandeur réelle. Ces éléments de contexte très particuliers ont conduit à privilégier le choix d'une équipe de programmation et de production déléguée pour gérer le site pendant 2 ans. Les berges de Seine deviennent ainsi peu à peu un territoire d'expérimentations pour des pratiques renouvelées sur l'espace public.



Les berges rive droite : un aménagement progressif © Apur

Le projet des berges rive droite permet quant à lui d'illustrer la progressivité des aménagements : une fermeture à la circulation chaque dimanche depuis 1996, puis pendant un mois pour Paris Plage depuis 2002, ensuite la transformation de la voie express en boulevard urbain concrétisé en 2012 avec des feux et une promenade face à l'île Saint-Louis et enfin une fermeture étudiée pour 2016. Cette progressivité et temporalité des projets témoigne d'un changement culturel et s'explique aussi par la diminution de la circulation automobile dans Paris qui permet de faire des aménagements qui n'étaient sans doute pas envisageables il y a 20 ans.



Recollement des projets et réflexions exploratoires sur le réseau magistral

Evolution de voie existante

- En travaux ou réalisée
- En étude
- - - Identifiée à titre prospectif

Création de voie

- En travaux ou réalisée
- En étude
- Identifiée à titre prospectif

Echangeur, diffuseur

- Restructuration d'échangeur/diffuseur en travaux
- Restructuration d'échangeur/diffuseur à l'étude
- Restructuration d'échangeur/diffuseur identifiée à titre prospectif



Un ensemble de projets et de réflexions contextualisés engagés dans la métropole © Apur



Aujourd'hui, plusieurs projets sont d'ailleurs engagés sur les grandes infrastructures routières dans le Grand Paris, comme le montre l'étude partenariale de l'APUR menée avec la DRIEA, la DIRIF, les Conseils départementaux, la Ville de Paris, le Stif, la Région... Ils concernent à la fois des transformations d'autoroutes « isolées » comme le boulevard de la Défense, l'A186 à Montreuil (requalification en lien avec l'arrivée du tramway T1, diminution de l'emprise de 100 m à 32 m pour permettre le développement de nouveaux espaces publics et la libération du foncier au profit de logements et d'activités), et à la fois des compactages d'échangeurs et des couvertures ponctuelles pour réduire les effets de coupure et retisser des liens entre les quartiers. La couverture du périphérique à la Porte des Lilas a ainsi créé une continuité entre Paris et les Lilas et l'émergence d'une nouvelle centralité (cinéma, parc, ...). Enfin, des dispositifs innovants sont testés sur les revêtements phoniques, la diminution des vitesses, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence...



Couverture de la Porte des Lilas, porte des Lilas à Paris © Philippe Guignard@Air-Images.net

Chaque fois contextualisés, les projets visent 3 grands enjeux :

- 1/ l'amélioration des interfaces avec les territoires, une meilleure insertion urbaine (compactage d'échangeurs, couvertures ponctuelles, réduction d'emprise, passerelles...),
- 2/ l'optimisation des capacités et une multiplicité des usages (voie bus express, taxis...),
- 3/ la valorisation du grand paysage : trame verte et points de vue sur la métropole.

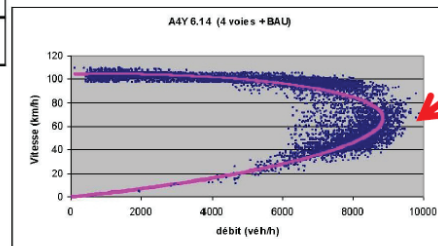
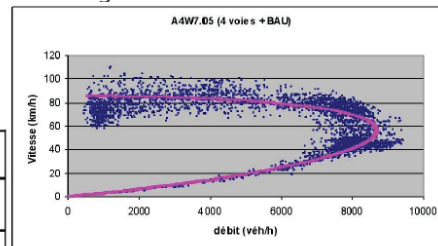
LES CONDITIONS DE LA TRANSFORMATION



PHILIPPE GASSER
DIRECTEUR ASSOCIÉ, CITEC

Philippe Gasser introduit son exposé en rappelant que, paradoxalement, l'augmentation des vitesses ne permet pas d'augmenter le débit de trafic. Le paramètre déterminant étant le temps entre les véhicules, les observations montrent que, en configuration urbaine, le débit le plus élevé s'obtient avec une vitesse d'environ 60 km/h. Une réduction des vitesses en ville peut ainsi permettre de fluidifier la circulation tout en limitant l'emprise spatiale de la voirie (géométrie de la voie compacte) et en rendant possible une mixité d'usages et de fonctions.

2x4 voies + BAU	A4 W	A4 Y
Capacité (véh/h)	8670	8820
Vitesse critique (km/h)	56	66
Vitesse libre (km/h)	85	105



A4 - A86 : Courbes débit/vitesse 2003 © IFSTTAR

L'exemple du réaménagement du boulevard de la plage à Cagnes-sur-mer, inauguré en 2007, illustre les effets positifs d'une diminution de la vitesse sur les usages et l'intégration urbaine des voies rapides. Cette ancienne route nationale de bord de mer (2x3 voies), présentait initialement de nombreux défauts : congestion, tunnels pour le franchissement des carrefours, parkings saturés, traversées piétonnes dangereuses, et trottoirs étroits ne permettant pas l'installation de terrasses et un bord de plage avenant.



Réaménagement de la RN98, Cagnes-sur-Mer © Citec

Le réaménagement de l'axe a consisté à supprimer une voie, réduire la vitesse, optimiser la circulation (feux synchronisés), réduire les nuisances (enrobé anti-bruit), élargir les trottoirs côté ville pour des terrasses de restaurant, et créer une promenade côté plage. La concrétisation du projet a été facilitée par des opportunités foncières (mise à disposition de terrains pour réaliser

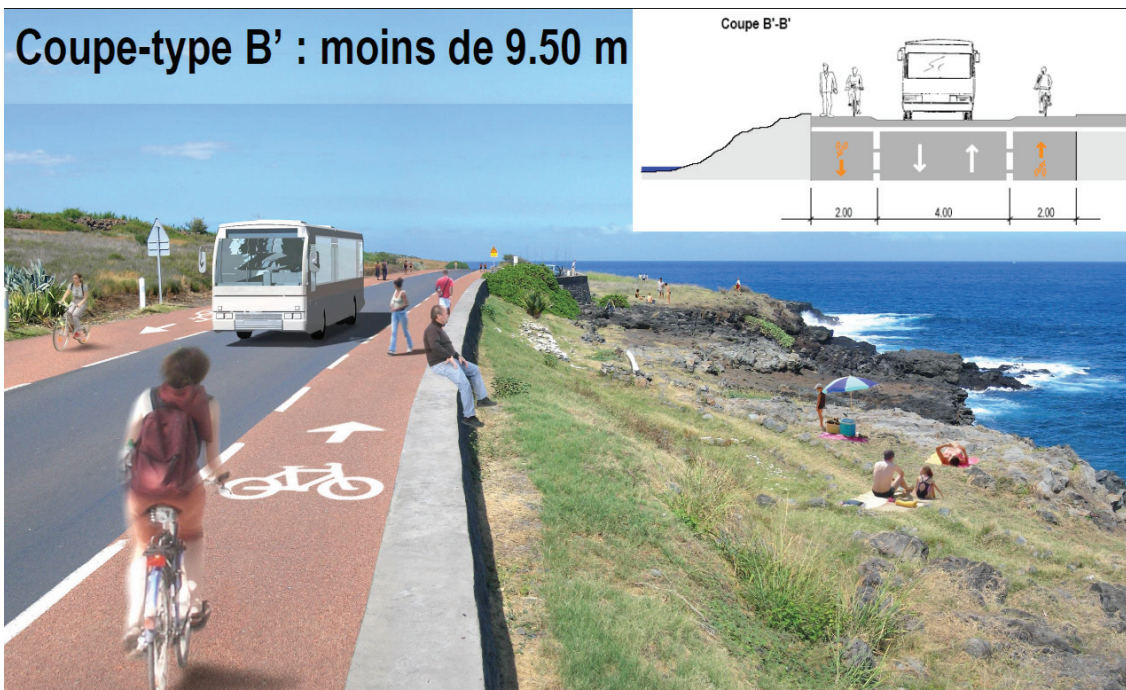


des parkings), le soutien politique du Sénateur-Maire Louis Nègre et la qualité du binôme de conception (ingénieur trafic - paysagiste). En outre, le boulevard est fermé plusieurs fois par an pour favoriser l'appropriation de l'axe par les usagers ; la circulation automobile laisse alors place aux piétons, aux vélos, et à diverses manifestations festives. Le bilan du projet est positif : la circulation est fluidifiée et de nouveaux usages se sont développés.

Philippe Gasser présente ensuite deux projets avortés qui illustrent les freins puissants d'une gouvernance non adaptée devant des projets pourtant réalistes.

- La proposition de réaménagement de l'Autoroute Lausanne-Sud, ancienne autoroute à 2x3 voies finissant sans transition dans un secteur urbain en développement, consistait à transformer les trois voies et la bande d'arrêt d'urgence actuelle en une voie rapide (statut autoroutier), et de créer, en parallèle, une contre-allée à deux voies pour multiplier les possibilités d'entrées et de sorties de l'axe et, ainsi, mieux intégrer la voie rapide dans le système de déplacement local et le tissu urbain. Cependant, malgré ses avantages, ce projet n'a pas abouti en raison d'un conflit entre l'Office fédéral des routes et le Canton, qui aurait récupéré la propriété des voies et aurait dû prendre en charge les coûts d'entretien associés.

- Le dernier projet évoqué correspond à un projet de reconversion d'un segment de la route du littoral de l'Île de la Réunion, au profit des mobilités actives et des transports publics. La RN1 entre St-Paul et l'Etang-salé, d'une longueur de 35 km, suit le bord de mer et dessert les localités touristiques de la côte ouest de l'Île. Cette route, régulièrement engorgée, était peu amène pour les piétons et les vélos. Le projet proposé par P. Gasser consistait à transférer le trafic de transit de la route du littoral vers l'autoroute des Tamarins, mise en service en 2009, et à réserver la route littorale aux déplacements locaux, aux mobilités douces et aux Cars Jaunes. L'objectif était de profiter de la « fenêtre d'opportunité » créée par l'ouverture de l'autoroute des Tamarins pour favoriser de nouveaux usages et libérer de l'espace pour un futur tram-train sur la route du littoral. Malgré ses atouts, ce projet n'a pas été réalisé du fait de contraintes techniques mais aussi de l'absence de portage politique : impossibilité d'envisager de réserver l'espace aux mobilités douces sans consolider au préalable la falaise, problème de responsabilité lié à des tronçons de connexions vers la route des Tamarins qui ne sont pas aux normes, réticences des acteurs locaux, etc.



Réunion, requalifier la RN1 à l'ouverture de la route des Tamarins © Citec

Ces deux échecs démontrent l'importance du portage politique à certains moments clés pour faire advenir les projets, faute de quoi, il y aura toujours un argument technique pour les mettre à mal.

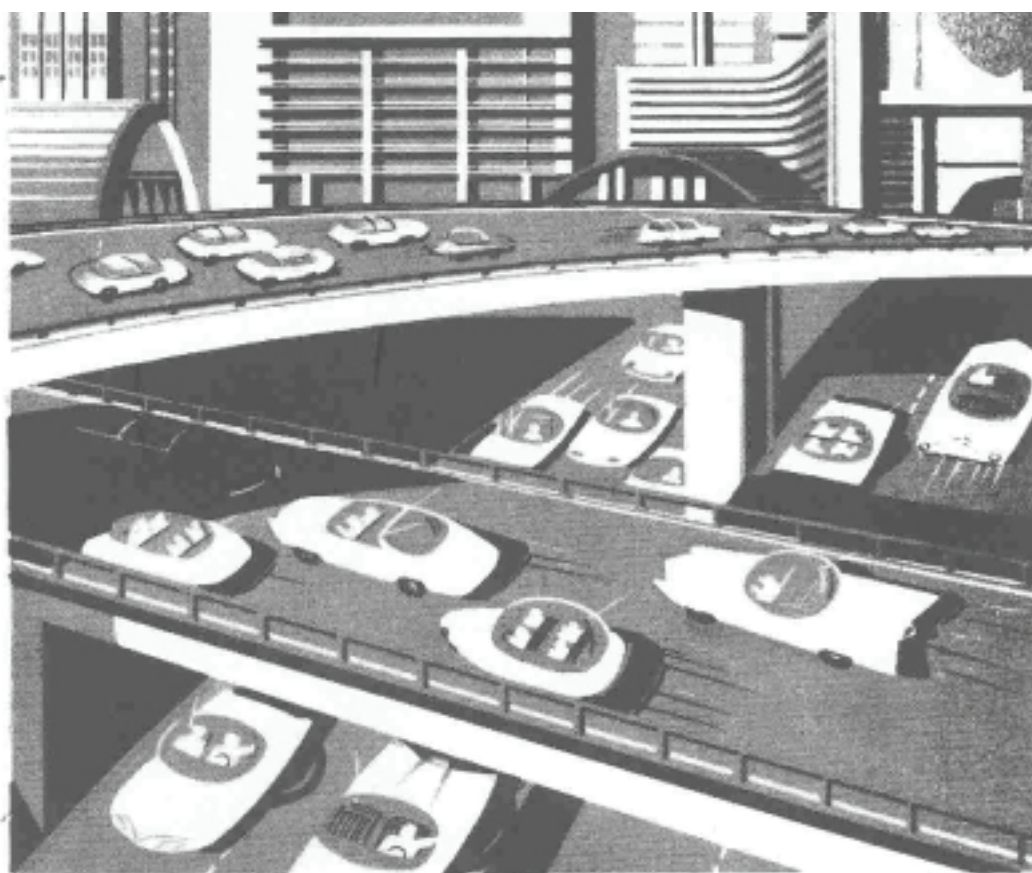
A QUEL(S) PRIX RÉSILIER « L'AUTOROUTE URBAINE » ?



MATHIEU FLONNEAU

HISTORIEN, MAÎTRE DE CONFÉRENCES, UNIVERSITÉ PARIS 1

Mathieu Flonneau souligne la qualité des discussions engagées depuis le début de la journée. Comme contradicteur du débat, mais surtout comme semeur de doutes nourris par la longue durée des temporalités urbaines, il constate, non sans déplaisir, que les discours sur l'automobilisme changent : alors que dans les années 1990 et 2000, les aménageurs étaient très critiques vis-à-vis de l'automobile perçue comme l'antonyme de la « ville durable », ceux-ci tendent de plus en plus à accepter cet héritage des années 1960.



**Rouler dans Paris en l'an 2000...
Quel plaisir !**

mais en attendant, roulez plus
"détendu" dans le Paris de 1965 sur

pneus

MICHELIN 'X'

Son intervention visait à reposer certaines questions en évoquant quelques rugosités des réseaux de transport et également certaines persistance routières. Dans les transitions mobilitaires en cours présentées comme inéluctables, sur fond de moralisation discutable des déplacements, d'évolution



du statut de l'automobile et de profondes transformations sociologiques des villes centres, nous entendons reposer une simple question : de quelles valeurs l'automobilisme a-t-il bien pu être porteur pour inscrire nos sociétés massivement consentantes dans la « dépendance » si souvent dénoncée ? Il est commun, par exemple, de considérer que le périphérique a créé une rupture entre Paris et sa banlieue alors même que celle-ci n'a fait qu'entériner une rupture préexistante et qu'elle a même été, dans une certaine mesure, un important vecteur de démocratisation de Paris, en permettant la suppression de l'octroi, l'intensification des déplacements Paris-Banlieue et la valorisation d'espaces historiquement sans fonction.

Au-delà de l'évidence d'un « sens de l'histoire » affirmé, cette intervention visait précisément à réfléchir aux temporalités urbaines et à la constitution des écosystèmes de mobilité. La diversité des infrastructures routières primaires rapides a été également questionnée par-delà l'expression commune et réductrice d'« autoroute urbaine ».

Il s'agissait donc de questionner l'archaïsme et l'anachronisme de ces infrastructures qui, un jour, ont été modernes et cohérentes. Encore dominant, en termes mondiaux, et également inscrit dans une logique patrimoniale, l'automobilisme nous dit évidemment des choses du passé et du présent de nos sociétés. Le fait de considérer qu'il ne faille en parler que sur un mode dépassé peut sembler pour l'avenir très imprudent.

Aujourd'hui, des réaménagements des infrastructures peuvent permettre de réduire les effets de coupure. Cependant, si tout semble possible d'un point de vue technique, la question du coût de ces opérations et de l'horizon temporel de réalisation pose question, et ce d'autant que les acteurs publics accordent peu d'attention aux problématiques routières, comme l'illustre le cas du Grand Paris.

Si certaines voiries rapides sont aujourd'hui mal intégrées à l'espace urbain, ce n'est pas lié à un manque de conception du projet mais souvent à une réalisation incomplète. Par exemple, alors que l'échangeur de Bagnolez avait été conçu comme un pôle d'échange majeur intégré dans la ville grâce à l'installation d'une maison de la culture en son centre, la réalisation incomplète du projet a pénalisé l'intégration de l'infrastructure au tissu urbain.

Façonné par les rêves de modernité des années 1960 et 1970, l'héritage routier urbain mérite ainsi d'être valorisé et assumé, en repensant l'insertion de ces infrastructures dans les espaces métropolitains¹.

1. Afin de prolonger la réflexion, Mathieu Floneau rappelle qu'une journée d'études s'était tenue à l'IEP de Lyon, dans le cadre du projet RESENDEM (Grands réseaux techniques en démocratie), le 9 juin 2010, « Les projets d'autoroutes urbaines, impasses, contestations et alternatives : perspectives historiques et enjeux contemporains ». Il cite également les publications suivantes :

Floneau Mathieu, *Automobilisme et démocratisation de la cité, 'surprenants' équilibres parisiens pendant les 'Trente Glorieuses'*, Article, 2009, (<http://articulo.revues.org/index983.html>) ;

« L'action optimiste et raisonnée du District de la région parisienne : l'exemple des dix glorieuses de l'urbanisme automobile, 1963-1973 », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, n° 79, juillet-septembre 2003, pp. 93-104 ;

« Essai de démonologie contemporaine : la desserte des villes nouvelles, l'automobile, Paul Delouvrier et les dirigeants du District », in *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'Etat et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005, pp. 83-101.

Comme publications récentes : en co-direction, Les transports de la démocratie, *Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2014 et Défense et illustration d'un automobilisme républicain. Essais libres, Descartes et Cie, 2014.



DÉBAT AVEC LA SALLE

François Leclercq interpelle Paul Lecroart sur l'« évaporation » des flux automobiles suite aux opérations de suppression des voies rapides urbaines : les effets de ces opérations de suppressions sur le trafic automobile ont-ils été analysés de manière précise ? Est-ce que cela ne s'est pas traduit, pour certains usagers, par une perte d'accessibilité aux espaces centraux ?

Paul Lecroart souligne que cette disparition du trafic peut correspondre à différentes dynamiques : les personnes peuvent changer d'itinéraire, changer leurs programmes d'activité, différer leurs déplacements ou encore, changer leurs habitudes en privilégiant, par exemple, les commerces à proximité de leur domicile. Les effets de ces suppressions sur la mobilité sont difficiles à prévoir/modéliser : à Los Angeles, aucun ingénieur n'avait anticipé les effets de la fermeture de l'A405 sur la diminution de 60% du trafic autoroutier urbain. Ces constats font écho aux travaux de Julien Damon sur la « démobilité » : face à des contraintes de mobilité, les personnes peuvent privilégier le télétravail ou déménager pour se rapprocher des ressources et de leur lieu de travail. **Patricia Pelloux** complète la réponse en indiquant aussi que, la dernière Enquête Globale Transports montre une évolution sensible des modes de déplacements dans la métropole du Grand Paris. Le trafic automobile a diminué de 13% en 10 ans tandis que le nombre total de déplacements continue d'augmenter avec une hausse des transports collectifs de 21%, en vélo de 200% et à pied de 35%. Si les raisons précises de ces évolutions restent à apprécier, ces chiffres suggèrent que les opérations de suppressions ou requalifications des voies rapides urbaines bien contextualisées n'entravent pas la mobilité mais favorisent, plutôt, de nouvelles pratiques de déplacement.

Michèle Gonnet demande ensuite à Patricia Pelloux s'il a été envisagé, dans les projets de réaménagements des bords de Seine, de réserver la circulation sur les berges aux bus, vélos et aux taxis ?

Sur ce point, **Patricia Pelloux** précise que l'éventualité d'une circulation des bus sur les voies sur berges a été envisagée, mais que le gabarit des ponts ne le permettait pas. La création d'une voie dédiée aux vélos et taxis a aussi été étudiée mais compte-tenu de la largeur des quais bas, elle aurait conduit à réduire trop fortement l'espace dédié aux autres usages. Or, pour l'acceptabilité du projet, la fermeture à la circulation des voies sur berges exigeait de proposer des usages de qualité et il a été décidé, par conséquent, de privilégier la création d'un espace public à priorité piétonne ouvert aux cyclistes sur les berges basses. Des aménagements cyclables ont été par ailleurs réalisés sur les quais hauts.

Frédéric Héran, maître de conférence en économie à l'Université de Lille, s'interroge sur le coût des projets de requalification des voies rapides. De nombreux projets de requalification de voies rapides sont arrêtés à Reims, Angers ou Strasbourg : que faire pour favoriser la concrétisation de ces projets ?

Jacques-Jo Brac se demande aussi comment initier de tels projets. Selon Philippe Gasser, il y aurait des fenêtres d'opportunité favorables à la concrétisation de ces projets : comment les détecter ?

Philippe Gasser répond que si c'est souvent une crise qui force les acteurs à intervenir, des « fenêtres d'opportunités » peuvent néanmoins être créées à l'aide d'expérimentations. Ainsi, à Lausanne, la piétonisation totale du centre-ville a été rendue possible et acceptée par la population grâce à une phase d'expérimentation lors de travaux de modernisation des réseaux techniques urbains. Pendant le chantier, un plan de circulation évitant le centre-ville a été mis en place, et, celui-ci étant bien accepté par les habitants, il a été décidé de le pérenniser après la fin du chantier.



Philippe Gasser fait ainsi l'éloge de la crise, qui oblige à imaginer le changement. Il est cependant important de ne pas rater ces fenêtres d'opportunité au risque de devoir atteindre une nouvelle « crise » pour pouvoir intervenir.

Emmanuelle Quiniou, directrice de l'agence d'urbanisme d'Angers, note aussi que la faisabilité des projets de requalification d'autoroutes urbaines dépend de leur capacité à dégager du foncier constructible et valorisable. Les plus-values liées à la vente du foncier libéré peuvent permettre de financer les investissements nécessaires pour requalifier ces autoroutes urbaines. Cependant, si en Île-de-France, la pression foncière est telle que ces projets de requalification sont particulièrement opportuns, qu'en est-il dans d'autres territoires où la pression foncière est moindre et où ces projets se heurtent au manque de moyens des collectivités locales et de l'État ? A ce jour, la question reste ouverte.



TABLE RONDE 3

DES AUTOROUTES AUX AVENUES MÉTROPOLITAINES



Xavier Desjardins introduit la troisième table ronde dont l'objet est de réfléchir aux nouveaux usages des autoroutes et de mettre en regard les évolutions de ces infrastructures, et celles des agglomérations. Les grandes infrastructures sont un atout pour l'attractivité socio-économique des métropoles. En réformant vigoureusement leur fonctionnement actuel, elles peuvent devenir l'armature d'un modèle de développement métropolitain innovant : quelles innovations techniques, sociales, politiques peuvent permettre de faire évoluer le modèle ?

LA ROUTE DE 5ÈME GÉNÉRATION



NICOLAS HAUTIERE
DIRECTEUR DE PROJET, IFSTTAR

Nicolas Hautière présente un programme de recherche en cours sur la route 5ème génération. Le titre de ce programme fait référence à différentes générations de voies routières : la 1ère génération correspondait à la desserte locale, le chemin de la ferme au village ; la 2ème aux routes pavées développées pour faciliter les déplacements de la poste et des soldats ; la 3ème aux voies pour les vélos ; et la 4ème aux autoroutes. Quelle serait une 5ème génération de route ?

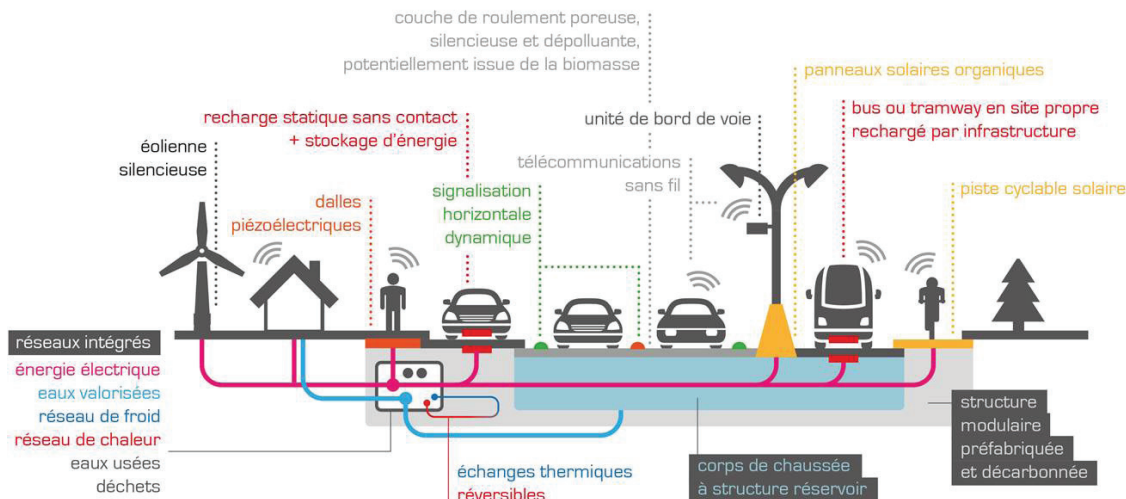
La congestion des autoroutes urbaines est à la fois une perte de temps pour les usagers et une perte de productivité pour l'économie. Cette congestion récurrente est généralement associée à de la pollution causée par les véhicules anciens, qui, en se combinant avec d'autres sources de pollutions d'origine agricole ou urbaine, conduit de plus en plus régulièrement à des pics. Ces facteurs contribuent à stigmatiser ces infrastructures de transport et leurs abords.

Les systèmes de transports intelligents, développés depuis les années 1990, offrent d'ores et déjà des solutions permettant de rationaliser l'usage des voies de circulation dans l'espace et dans le

temps ; et, demain, les véhicules autonomes permettront d'optimiser les inter-distances et les vitesses. Les collectivités locales expérimentent aussi des projets d'éco-cités ou d'éco-quartiers dans lesquels l'automobile tient une place limitée. Pour parvenir à réconcilier villes et autoroutes et éviter les reports de trafic en réduisant à la source le flux de véhicules, il faut faire évoluer les comportements, mais également adapter les infrastructures aux véhicules de demain et songer à une nouvelle forme de voirie pluri-fonctionnelle, capable de supporter des flux de voyageurs et de marchandises conséquents tout en assurant une qualité de vie correcte à ses abords.

C'est l'un des défis du projet Route 5e Génération (R5G) initié par l'IFSTTAR. Ce projet, en associant les différentes solutions issues des progrès en matière de matériaux de construction, de production et gestion décentralisée de l'énergie et de technologies de l'information et de la communication, vise la réalisation de démonstrateurs de routes à la fois évolutives, coopératives et à contribution environnementale positive.

Cette approche est expérimentée actuellement sur une partie de l'ancienne RD199 sur le territoire de Marne-la-Vallée. Un accord cadre de mise à disposition d'une partie de la voie a été signé pour expérimenter la création d'une route à énergie positive, reposant sur la captation et le stockage de la chaleur à la surface de la route pour réchauffer celle-ci en hiver et chauffer les immeubles à proximité, par l'intermédiaire de pompes à chaleur.



La Route de 5ème génération - approche systémique © IFSTTAR

Ce projet aspire à développer une approche intégrée des voies routières et de leur environnement urbain. Son objectif est de transposer les technologies de la smart city à la route et de créer ainsi une rupture technologique dans le design et l'usage du réseau routier.

LES VOIES MÉTROPOLITAINES BORDELAISES



JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON
DIRECTEUR D'ÉTUDES, AGENCE D'URBANISME DE BORDEAUX

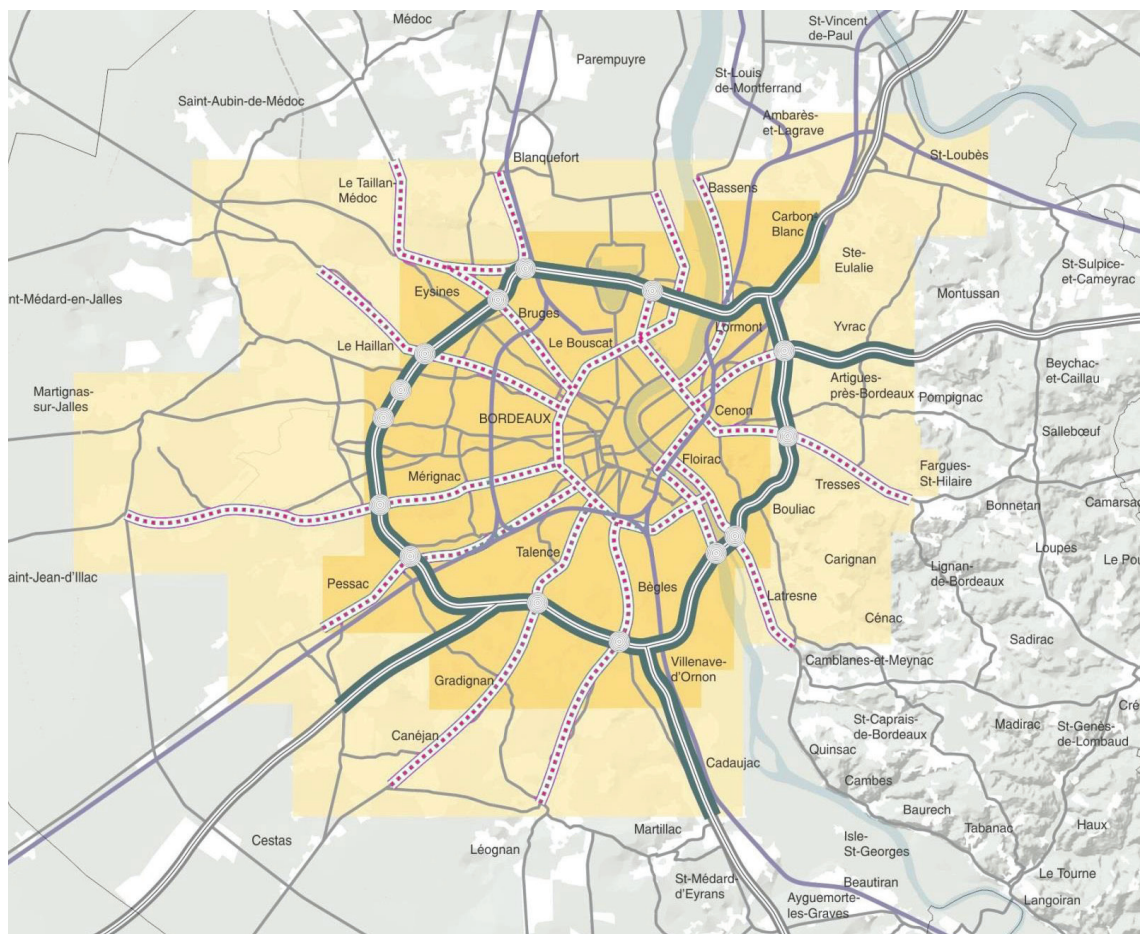
Jean-Christophe Chadanson présente la démarche du Grenelle des mobilités engagée à Bordeaux. Rassemblant une multiplicité d'acteurs, cette démarche a été l'occasion d'engager une réflexion collective sur la régulation de la mobilité métropolitaine et le réaménagement des voies rapides urbaines.



Le Grenelle des mobilités a été initié en 2012, lorsque le président de la CUB demande à l'agence d'urbanisme de mettre en place une réflexion autour de la congestion de la rocade. Face au constat des effets limités du développement du réseau de tramway sur les parts modales (gain de 1 point de part modale en transport collectif malgré les 44 kms de tramway déployés), la communauté urbaine souhaitait se doter d'outils pour agir efficacement sur les pratiques de mobilité et réduire les déplacements automobiles.

L'Agence a alors organisé, pendant 6 mois, des ateliers qui rassemblaient environ 150 personnes relevant d'institutions différentes, sans élus, réunis en 6 collèges (services de l'État, des collectivités, association, expert, etc.). Ces ateliers ont permis aux acteurs de se mettre d'accord sur un diagnostic et des objectifs communs : favoriser la performance économique et considérer les déplacements comme une ressource. Les acteurs se sont également accordés sur des principes, tels que le parti pris selon lequel, pour agir sur la mobilité automobile, il est nécessaire d'offrir de la prédictibilité, de la stabilité des temps de déplacement et de la fluidité aux usagers, et non d'améliorer les vitesses de déplacements ; dans la mesure où l'augmentation des vitesses crée de l'étalement urbain (conjecture de Zahavi).

Dans cette perspective, plusieurs leviers d'action ont été identifiés : offrir un panier de mobilités, permettre une double fluidité sur les voies (combiner fonction locale, riveraineté et fonction de transit, de traversée), réduire la vitesse, repenser l'architecture et l'insertion urbaine des voiries, imaginer des aménagements réversibles, créer des voies réservées, réaménager les portes métropolitaines, densifier l'urbanisation au niveau des échangeurs, etc. Au total, 17 propositions sont rassemblées dans une Charte des mobilités et ont été intégrées au SCOT qui a inscrit plusieurs projets de réconciliation ville-autoroute, parmi lesquels l'optimisation de la rocade (Ring) et la création de grandes allées métropolitaines (GAM), pénétrantes urbaines réaménagées selon une nouvelle architecture plus lisible.



Bordeaux - Les Grandes allées métropolitaines (GAM) ©a'urba.

LE GRAND LYON : UN LABORATOIRE POUR LA TRANSFORMATION DES AUTOROUTES URBAINES



SÉBASTIEN SPERTO

DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT PROJETS URBAINS,
AGENCE D'URBANISME DE LYON

MARION KLUIJTMANS

CHARGÉE DE MISSION, MÉTROPOLE DE LYON



Sébastien Sperto, directeur d'études, département projets urbains à l'Agence d'urbanisme de Lyon, et **Marion Kluijtmans**, chargée de mission à la Métropole de Lyon ont ensuite évoqué les réflexions en cours à Lyon concernant l'évolution des infrastructures routières. La Métropole de Lyon, comme nombre d'agglomérations françaises, met en œuvre depuis 20 ans une politique de maîtrise de la place de la voiture en ville au profit des modes actifs de déplacement. Les emprises libérées de la pression automobile sont ainsi réinvesties au profit de nouveaux usages urbains, comme sur les berges du Rhône, où 1600 places de stationnement ont laissé place à 10 hectares de parc urbain.



Les quais du Rhône envahis par le stationnement

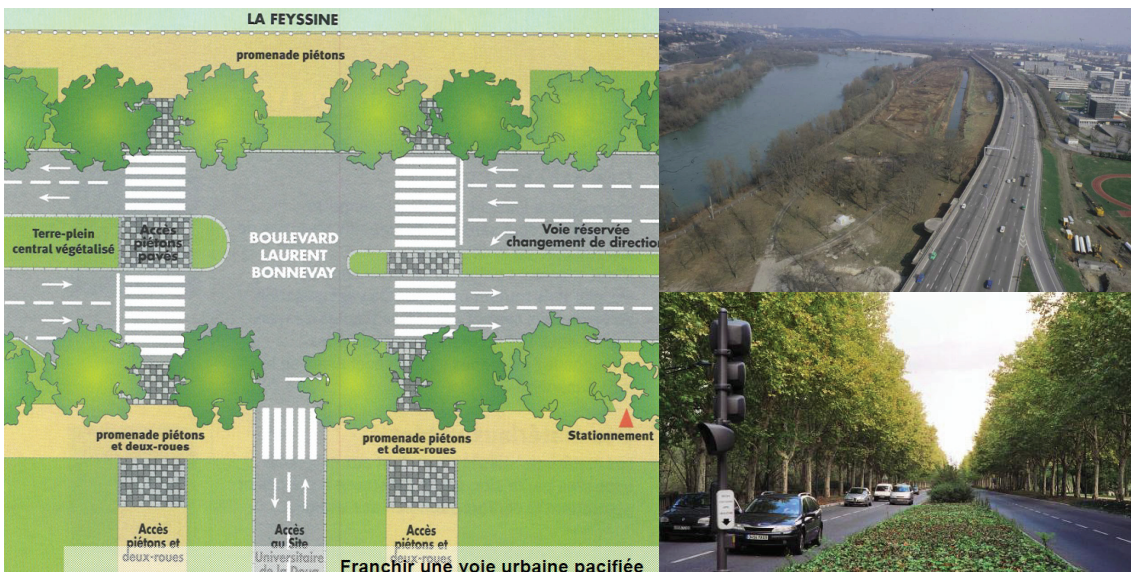


La reconquête des berges du Rhône aujourd'hui

Les berges du Rhône © Grand Lyon

Cette politique, encouragée par les débats publics, est accompagnée d'un développement ambitieux de lignes de transports en commun intégrant la desserte des territoires situés en périphérie. Ces objectifs de développement équilibrés sont intégrés aux documents de planification de l'agglomération lyonnaise (SCOT, PDU) qui identifient plusieurs projets de requalifications des voies rapides urbaines : apaisement et réflexion sur les agrafes urbaines. Trois opérations illustrent les actions menées à Lyon pour requalifier ces voies :

- l'apaisement d'une partie du boulevard périphérique de Lyon en boulevard urbain lors de la création d'un nouvel ouvrage de substitution ;



Franchir une voie urbaine pacifiée

Transformation du boulevard périphérique Nord en boulevard urbain © Grand Lyon



- la requalification de la pénétrante autoroutière (A43) avec notamment la démolition d'un autopont, barrière infranchissable entre les quartiers ;



A43 - projets de renouvellement urbain de Mermoz ©H. Canet DREAL Rhône-Alpes

- l'intervention sur une « autoroute en ville » et ses échanges dénivelés, la rue Garibaldi, en plein cœur du Grand Projet Part Dieu 2020. Sur cet axe les trémies ont été supprimées et les espaces publics réaménagés.



Requalification de la rue Garibaldi (1960/2013) ©H. Canet DREAL Rhône-Alpes

En parallèle de ces opérations ponctuelles, la Métropole de Lyon porte le projet Anneau des sciences, projet global multimodal combinant le bouclage du périphérique, le développement des transports collectifs et la requalification de voies structurantes de l'ouest et du centre de l'agglomération. En effet aujourd'hui, l'autoroute A6/A7 sert, par défaut, de liaison de bouclage du périphérique de l'agglomération. Cette autoroute asphyxie au quotidien, avec 100 000 véhicules/jour le centre historique de Lyon et empêche l'accès des habitants aux berges du Rhône.

À l'horizon 2030, la Métropole de Lyon projette l'aménagement de cet axe en grand boulevard urbain apaisé (abaissement des vitesses, resserrement du profil, voies bus, etc.), la restauration de liens avec ces quartiers et enfin la reconquête des berges du Rhône pour un budget estimé à 300 millions d'euros. Par exemple, l'échangeur de Lyon Perrache est actuellement un espace stigmatisé par l'arrivée de l'autoroute en ville : bretelles d'autoroute, enclavement, faible lisibilité du pôle d'échange, etc. À l'horizon du projet, il est envisagé de supprimer la moitié des trémies qui passent sous le centre d'échange et de rétablir les continuités entre le nord et le sud de la presqu'île. L'objectif est de retrouver « le niveau de la ville » et de mettre en valeur le site. Cependant, le projet de requalification est conditionné à une diminution du trafic sur l'A6/A7 possible avec la réalisation du grand contournement de l'agglomération lyonnaise par l'État pour supporter le trafic de transit et la réorganisation du trafic local métropolitain. Cette dernière dépend, d'une part, du développement des transports collectifs programmé par le Sytral (1 milliard d'euros HT d'investissement assumés par l'AOT) ; et, d'autre part, du projet de bouclage du périphérique à l'Ouest (15 km, 90% enterré, 2,5 milliards d'euros HT valeur 2011), sous maîtrise d'ouvrage de la métropole de Lyon. Ce bouclage est envisagé à l'horizon 2025-2027 et la requalification de l'A6-A7 en boulevard urbain à l'horizon 2030.

ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) ?



VINCENT FANGUET

DIRECTEUR OPÉRATIONNEL PROJETS, VINCI AUTOROUTES

Vincent Fanguet est responsable du projet de l'A10 dans sa traversée de Tours. VINCI Autoroutes conçoit, construit, finance et exploite 4 386 km d'autoroutes en France et accueille chaque jour plus de 2 millions de clients. Ce gestionnaire d'infrastructure est un partenaire, dans la durée, de l'État concédant et des collectivités locales, au service des politiques d'aménagement des territoires. Dans l'agglomération de Tours, VINCI Autoroutes mène depuis plusieurs années des études exploratoires visant à l'intégration urbaine de l'autoroute A10 qui coupe le tissu urbain à l'Est de Tours. Conjonction, point de convergence de différentes autoroutes, l'A10 a une fonction de transit mais répond dans sa partie urbaine principalement à des besoins de déplacements locaux (80% du trafic).

L'A10 a été aménagée à l'emplacement d'un canal dédié au transport de marchandises entre la Loire et le Cher, qui avait progressivement perdu son usage originel pour devenir un espace délaissé, partiellement utilisé pour des fêtes et des foires. Depuis les années 1970, cette autoroute, dédiée à 80% à la circulation locale dans la traversée urbaine entre Tours et Saint-Pierre, n'avait pas suscité de grands débats. Le projet d'aménager une troisième voie au sud de Chambray-les-Tours a fait ressurgir l'idée d'une A10 bis, souhaitée par les tourangeaux pour sortir de l'axe du canal. Sollicité à la fois par l'État pour réaliser une troisième voie pour accroître la capacité l'infrastructure, et par l'agglomération de Tours pour apaiser l'autoroute, VINCI Autoroutes a décidé de se rapprocher de l'agence d'urbanisme et de faire appel à des architectes et des sociologues pour engager une réflexion sur la place de l'autoroute dans l'agglomération. Un premier travail réalisé par un groupe d'étudiants, encadrés par Eric Alonzo et Frédéric Bonnet, a permis de réfléchir à l'intégration urbaine et au développement de nouveaux usages sur deux sites routiers (l'échangeur n°21 et un ouvrage d'art enjambant le faisceau ferroviaire). Suite à cette première initiative, VINCI Autoroutes a été sollicité par la Communauté d'agglomération de Tours pour être partenaire, avec l'Agence d'Urbanisme, du programme international *Passages* de l'Institut pour la Ville en Mouvement. Ce programme est décliné sous la forme d'un concours invitant de jeunes professionnels à faire des propositions concrètes en réponse à la question suivante : « Et si l'autoroute A10 ouvrait le(s) passage(s) urbain(s) ? ». Cette démarche a pour finalité de proposer de nouveaux modes d'intervention pour intégrer l'autoroute dans la ville, favoriser de nouveaux usages et changer le regard sur ces infrastructures sans en supprimer la fonction autoroutière.



Des passages à valoriser sous l'autoroute A10 © Vinci Autoroutes



Depuis le lancement en janvier 2015, VINCI Autoroutes travaille avec la Communauté d'agglomération de Tours pour orienter et sélectionner les projets. Parmi les 50 dossiers reçus de 13 pays différents, les 7 retenus sont inscrits dans une démarche « small move, big impact » à l'issue d'un workshop de 5 jours. Ils proposent des stratégies d'aménagements où l'autoroute joue un rôle déterminant dans le développement urbain et économique de l'agglomération et où elle apporte des solutions de mobilité innovantes aux habitants et aux autres usagers. Les prochaines étapes sont, d'ici juin 2015¹, le workshop et la désignation du lauréat qui aura 10 000 euros pour lancer la première étape du projet, portée par la communauté d'agglomération, de l'ordre de 100 000 €.

L'A4, AVENUE DE L'EST PARISIEN



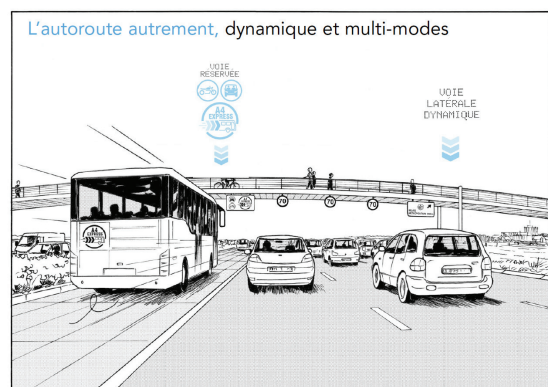
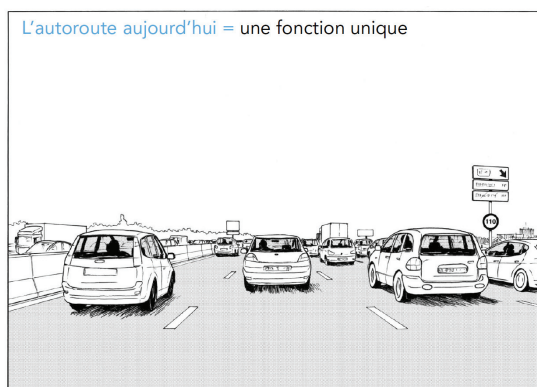
FRANÇOIS LECLERCQ

ARCHITECTE-URBANISTE, AGENCE FRANÇOIS LECLERCQ

François Leclercq, Architecte-urbaniste, membre de l'AIGP, s'intéresse depuis longtemps aux interactions entre voies rapides et ville. Dans la continuité de l'intervention d'Yves Lion visant à intégrer l'A55 dans le projet Euro-méditerranée, il présente l'étude réalisée sur la requalification de l'autoroute A4, par une équipe projet qui associait son agence, TVK, Setec Inter, l'agence TER, VTIF et Bernardo de Sola.

L'A4, dans sa partie francilienne, relie, sur 40 kilomètres, la gare de Lyon à Eurodisney, dessert les différentes couronnes de l'agglomération parisienne et traverse plusieurs départements et intercommunalités. Présente dans les premiers plans de Prost (1933), cette autoroute a été construite en 1973 pour être l'axe structurant de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, dont elle a accompagné le développement. Elle est aujourd'hui l'autoroute la plus saturée d'Europe (trons communs A4/A104 et surtout A4/A86). Le développement en cours de la ville nouvelle autour du cluster Descartes risque, à moyen terme, d'accentuer cette congestion. L'A4 est un objet complexe géographiquement, mais aussi administrativement.

L'étude, réalisée pour le compte d'un groupement de commande complexe piloté par l'ACTEP et réunissant la Région Ile-de-France, la DRIEA et deux départements, avait deux objectifs majeurs. D'une part, elle visait à réfléchir à l'optimisation de l'usage de l'infrastructure. S'inspirant des expériences de Grenoble, Madrid, Istanbul, Curitiba, plusieurs possibilités d'action ont ainsi été identifiées : création de voies réservées pour les bus, réduction de la vitesse, mise en place de priorités au covoiturage.

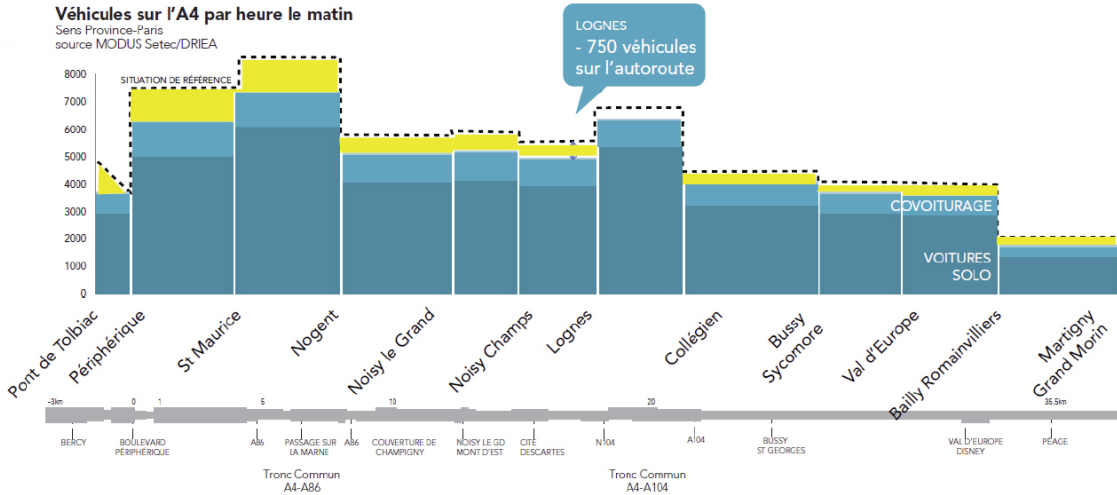


A4 - l'autoroute autrement © Agence Leclercq © Martin Etienne

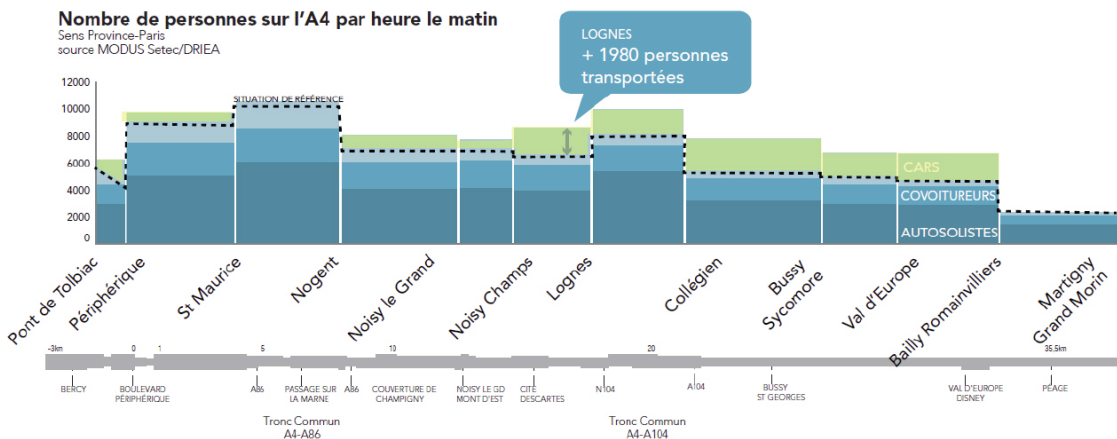
1. Ndlr : le 29 juin 2015, le jury a désigné à l'unanimité l'équipe lauréate : Micro-poros, avec Marc-Antoine DURAND, Jordan AUCANT et Stéphane BONZANI, <http://passages-ivm.com/fr/article/micro-poros>

Ces aménagements pourraient permettre de réduire de 10% le nombre de véhicules en heure de pointe tout en augmentant de 10% le nombre d'usagers transportés².

2300 véhicules en moins sur l'A4 à l'heure de pointe (-10 %)



2700 usagers en plus sur l'A4 à l'heure de pointe (+10 %)



Moins de véhicules = plus d'usagers © Agence Leclercq @ SETEC

D'autre part, cette étude visait à identifier des leviers d'action pour améliorer l'insertion territoriale de l'infrastructure ; 227 hectares de délaissés bordant l'autoroute pourraient ainsi être valorisés pour accueillir des bureaux, des équipements ou des commerces.

François Leclercq conclut son exposé en soulignant qu'il est nécessaire de porter un regard plus tendre sur les infrastructures routières qui sont, certes, des infrastructures violentes mais qui ont également beaucoup de compétences et de capacité. Ce qui est anachronique, c'est l'usage de l'autoroute, pas l'infrastructure elle-même.

2. En effet, tandis qu'une voie classique transporte en moyenne 1500-1700 personnes par heure, une voie réservée peut en transporter jusqu'à 4000.



MIEUX CONNAÎTRE LES INFRASTRUCTURES POUR MIEUX LES TRANSFORMER



ÉRIC ALONZO

ARCHITECTE, CO-DIRECTEUR DU DSA D'ARCHITECTE-URBANISTE DE L'ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE LA VILLE & DES TERRITOIRES

Éric Alonzo s'intéresse à la question des autoroutes urbaines à double titre : d'une part, en tant que responsable d'une formation en urbanisme, ce qui l'amène à travailler avec des collectivités et des aménageurs sur ces sujets ; et, d'autre part, en tant qu'historien et chercheur.

Selon Éric Alonzo, une partie des réponses aux enjeux actuels peut être trouvée en remontant la généalogie des autoroutes. Or, cette histoire est régulièrement caricaturée dans les discours des aménageurs. La période précédant l'automobile est souvent qualifiée d'âge d'or du piéton et des boulevards intégrés à l'espace urbain, tandis que l'arrivée de l'automobile est vue comme un rupture ; l'automobile aurait transformé profondément l'espace urbain en séparant les espaces de circulation, les voies, de la ville. La période actuelle serait alors celle du 3ème âge des interactions ville-automobile, période où les aménageurs tantôt inventent de nouveaux modèles d'autoroutes hybrides, tantôt cherchent à effacer les autoroutes, considérées comme défectueuses.

Face à ces différentes représentations des interactions entre l'automobile et la ville, Éric Alonzo propose trois remarques.

Tout d'abord, plusieurs dispositifs supposés propres à l'autoroute (ségrégation des flux, trémies...) existaient, en réalité, avant l'automobile. Pour illustration, le chemin de fer a été conçu en séparation de l'espace urbain pour répondre à des problèmes de congestion, d'encombrement, de circulation difficile. Il est aussi, en son temps, porteur de tous les stigmates aujourd'hui associés à l'automobile : pollution, bruit, coupures...

Ensuite, les premières autoroutes conçues et aménagées durant l'entre-deux guerres étaient, contrairement aux idées reçues, relativement mieux insérées dans leur environnement urbain et paysager. Ce n'est qu'à partir des années 1950 que la conception des autoroutes change et qu'est introduit un principe de séparation technique des flux, en lien avec des problématiques urbaines plus vastes. Les autoroutes de la première moitié du XXème siècle semblent ainsi pouvoir inspirer des solutions intéressantes pour penser les problèmes d'aujourd'hui et réconcilier l'autoroute et la ville.

Enfin, les discours sur la mobilité durable tendent à «ringardiser» la question des infrastructures. Or, la réconciliation des autoroutes et de la ville interroge directement la forme physique de ces infrastructures : la géométrie de la voie, les réglementations techniques, sont autant d'éléments qui jouent sur l'insertion urbaine d'une voie. Il est alors important que les urbanistes maîtrisent cette culture technique des objets routiers pour être à même de concevoir des autoroutes intégrées dans leur territoire, d'autant qu'aujourd'hui, on intervient de plus en plus sur un sol déjà profondément artificialisé et dans des contextes parfois très contraints, ce qui demande une virtuosité bien plus grande.

DÉBAT AVEC LA SALLE

Michel Moussard intervient ensuite pour évoquer le projet de recherche Canopée qui porte sur la couverture des infrastructures en milieu urbain. D'une durée de quatre ans, ce projet interdisciplinaire fera l'objet d'un séminaire de restitution les 28 et 29 septembre prochain¹.

Frédéric Héran remarque qu'Eric Alonzo n'a pas évoqué l'enjeu de maîtrise des vitesses, qui apparaît pourtant comme important. En effet, si le développement des réseaux routiers rapides a permis de dédensifier les villes et de permettre aux habitants d'échapper à l'insalubrité, cette amélioration des vitesses a aussi entraîné un étalement urbain et des nuisances importantes. La question de la régulation des vitesses apparaît au cœur des réflexions sur la réconciliation ville-autoroute. **Eric Alonzo** partage la remarque de Frédéric Héran. Cependant, il précise que trop souvent, les observateurs confondent invention de la vitesse et développement de l'automobile alors même que le désir de vitesse est né avant l'automobile, comme l'illustre le goût pour la course au galop qui apparaît dans les jardins anglais au XVIIIe siècle².

Ludovic Bu, président de Voiture & co, note que plusieurs intervenants ont insisté sur le fait qu'il fallait réaménager et repenser les usages des autoroutes urbaines. Cependant, ces questions sont totalement absentes du projet de Grand Paris Express qui, loin de réfléchir à la création de voies réservées aux bus sur les autoroutes ou à l'abaissement des vitesses, vise, a contrario, à améliorer l'accessibilité par la vitesse.

Dominique Riou, ingénieur transport mobilité à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France se demande si la demande qui s'exprime sur l'autoroute pourrait trouver une offre dans un réseau plus maillé.

Jacques-Jo Brac de la Perrière pose la question de la maîtrise d'ouvrage de ces projets de requalification des autoroutes, dans la mesure où celles-ci traversent une multiplicité de territoires. En réponse à cette question, **Marion Kluijtmans** indique que la réalisation du projet de requalification de l'A6/A7 est conditionnée à la décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération lyonnaise. Une fois le grand contournement réalisé, le déclassement de la portion autoroutière qui traverse l'agglomération lyonnaise sera possible et ainsi sa requalification en boulevard urbain. Le projet Anneau des sciences initialement sous co-maitrise d'ouvrage Grand Lyon et Conseil Général du Rhône a vu sa gouvernance simplifiée avec la création de la métropole de Lyon au 1er janvier 2015 (fusion des compétences du Grand Lyon et du Conseil Général sur le territoire de l'agglomération lyonnaise). Cette nouvelle gouvernance pour le projet Anneau des sciences pourrait avoir pour corollaire une nouvelle clé de répartition du financement du projet. Gouvernance et ressources financières restent, ici comme ailleurs, les deux nerfs de la concrétisation des projets.

¹ <http://www.irex.asso.fr/seminaire-canopee/>

² Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse*. France XVIIIe-XXe siècle, Paris, Gallimard, 1995



TABLE RONDE FINALE

VILLE ET AUTOROUTE : COMMENT FAIRE BOUGER LES LIGNES ?



MARTIN DE WISSOCQ, RESPONSABLE DU PÔLE ÎLE-DE-FRANCE DE LA DGITM, MEDDE
ARNAUD HARY, DIRECTEUR CONCESSION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE, SANEF
PIERRE SERNE, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE
JEAN-PIERRE SPILBAUER, MAIRE DE BRY-SUR-MARNE, PRÉSIDENT DE L'ACTEP, CONSEILLER RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

Xavier Desjardins introduit la table ronde dont l'objet est d'échanger sur les outils et les moyens d'action à développer pour réconcilier ville et autoroute. La nécessité de requalifier des autoroutes urbaines fait consensus. Pour y parvenir, deux éléments apparaissent essentiels : un travail profondément partenarial et interdisciplinaire ainsi qu'une volonté politique forte et partagée. À quelles conditions les autoroutes urbaines peuvent-elles devenir les supports de nouveaux usages de mobilité et de projets urbains et paysagers majeurs ? Comment faire émerger ces projets de requalification, les faire aboutir concrètement ? Quels moyens et quelles gouvernances mettre en œuvre, sur quelles temporalités ?

Xavier Desjardins fait le constat suivant : d'une part, les projets évoqués au cours de la journée sont significatifs et ambitieux mais ne concernent finalement que certains tronçons du réseau et ils sont d'échelle modeste. D'autre part, il y a beaucoup d'études en cours dans différents sites avec des potentiels importants, comme par exemple à Lyon, mais finalement peu de réalisations. Comment expliquer que les lignes ont beaucoup bougé dans les débats et dans les études mais peu dans les transformations réelles ?





Jean-Pierre Splibauer répond qu'il est important de différencier les problèmes de contournements locaux des problèmes d'aménagement du territoire plus vastes. Dans l'est parisien, il s'agit bien d'une question d'aménagement du territoire où le transport doit être considéré en regard de la construction de logements et du développement économique.

Pierre Serne rappelle que cette question de la transformation des autoroutes urbaines est très récente et que les réponses sont encore partielles. Le fait de pouvoir porter une étude sur la transformation de l'autoroute A4, y compris avec des défenseurs du doublement du tronçon commun A4/A86 il y a à peine 10 ans, est bien la preuve que les lignes ont bougé dans les esprits. Cependant, l'évolution du regard sur la voiture est encore récente et ce combat n'est pas encore gagné. Ce changement est complexe et soulève des débats. Par exemple, lorsqu'on essaie d'envisager le déclassement d'une autoroute ou de développer un nouvel usage, on se heurte à des oppositions fortes de certains acteurs. Mais si ces projets sont complexes, ils offrent aussi des opportunités intéressantes. Par exemple, à Montreuil, une partie de l'A186 va être déclassée pour faire passer le tramway T1 et désenclaver des quartiers isolés (Hauts de Montreuil). En dehors de l'emprise pour le tramway, les délaissés de cette autoroute offrent un gisement foncier considérable. Si cette infrastructure conservera une fonction circulatoire, elle ne sera pas réservée à l'automobile. De même, la transformation de l'A4 en boulevard urbain offrirait un potentiel de développement considérable pour les villes traversées. A partir du moment où on accepte l'idée qu'une autoroute peut rester une infrastructure de déplacements sans être une autoroute, on peut poser la question en termes d'aménagement urbain et les potentialités sont alors gigantesques.



Mais ces projets sont complexes. Pierre Serne rappelle que si les voies dédiées sur l'A1 et l'A6 ont été aménagées assez rapidement, il a fallu plusieurs mois d'échanges en amont entre le STIF, la Région, l'État et la Ville de Paris, ne serait-ce que pour s'accorder sur les objectifs à atteindre. Si la réalisation et l'investissement sont modestes (5 kms de voies et 5 millions d'euros d'investissement), la gouvernance est source de complexité pour la réalisation des projets.

Xavier Desjardins relève qu'en une décennie, les idées dominantes ont peu changé au sujet de la transformation de l'A4. Il interroge alors Jean-Pierre Splibauer sur la manière dont les élus locaux et les habitants appréhendent ce projet. Est-ce que la vision est partagée par les habitants du territoire ?

Jean-Pierre Splibauer indique que le constat est partagé par les élus locaux et les habitants : l'A4 souffre du plus gros bouchon d'Europe sur le tronçon A4/A86. Cette situation, doublée de la saturation du RER A, pénalise l'accessibilité du territoire et son attractivité pour les habitants et les entreprises. Face à ces enjeux, Jean-Pierre Splibauer considère que le problème n'est pas local mais régional. Le déséquilibre de répartition de l'emploi et des habitants entre l'Est et l'Ouest en est à l'origine. La réponse ne peut pas être ponctuelle : les contrats de développement territoriaux et les opérations d'intérêt nationales ne servent à rien s'il n'y a pas de projet global d'aménagement du territoire, qui doit être élaboré avec les habitants. Il regrette ainsi que le débat public sur la Métropole du Grand Paris ne soit toujours pas lancé. Des solutions existent, l'étude menée par l'équipe Leclercq le prouve, elles ont un coût mais les habitants en ont besoin. Développer des lignes de bus sur l'A4 coûte moins cher que le Grand Paris Express. Il faut qu'une autorité prenne le leadership pour que des changements aient lieu.

Xavier Desjardins interroge ensuite Martin de Wissocq sur la vision de l'État concernant la mutation possible du réseau autoroutier.



Martin de Wissocq précise que sa mission consiste à instruire au plan technique les projets des collectivités et de l'État. Il rappelle qu'en Île-de-France, 50% des projets sont portés par les collectivités locales mais ils ont un impact sur le réseau national, il faut donc les instruire au niveau national (exemple : requalification du boulevard circulaire à la Défense ou déclassement de l'A186 à Montreuil). Aujourd'hui, les projets de réaménagements des voies rapides urbaines sont nombreux en Ile-de-France du fait de la vie des agglomérations.

Nous instruisons donc beaucoup de dossiers pour adapter notre réseau aux projets des territoires autour de notre réseau. Cependant, ces projets se heurtent aux moyens limités de l'État et des collectivités locales. Martin de Wissocq rappelle les ordres de grandeur : en moyenne, l'État dispose d'un budget annuel d'environ 100 millions d'euros, dédié aux travaux sur le réseau routier national en Île-de-France. Ce chiffre est à mettre en regard des montants de certains projets (exemple : la requalification de la RN10 dans la traversée de Trappes coûterait 120 millions d'euros). Face à ce décalage entre les moyens et les besoins exprimés par les territoires, l'État essaie de prendre les décisions les plus efficaces. L'État a ainsi décidé d'aménager le réseau routier national en créant des voies réservées aux bus et aux taxis sur les autoroutes franciliennes : environ 30 kilomètres d'autoroute vont être traités pour un budget de 60 millions d'euros. Ce sont des petites sommes mais qui peuvent avoir une efficacité réelle.

Xavier Desjardins se demande quels sont les effets attendus par l'État de ces aménagements.

Martin de Wissocq répond que l'État cherche, à travers ces aménagements, à optimiser l'usage de son réseau routier national tout en réduisant les impacts environnementaux des déplacements. C'est l'efficacité transport et l'efficacité environnementale qui comptent, plus que le nombre de véhicules transportés. Cela conduit l'État à réfléchir à une évolution des lois et des règlements pour ouvrir ces voies à d'autres types d'usagers, notamment aux covoitureurs. Le développement de voies réservées aux bus sur autoroutes est un moyen d'optimiser cet usage mais aussi de favoriser les transports collectifs. En effet, en Île-de-France, le Grand Paris Express concerne principalement la petite couronne. Cependant, les bus express sur autoroute pourraient permettre de relier cette nouvelle offre à la grande couronne en organisant le rabattement. Ces projets permettent également de travailler les transferts intermodaux (des véhicules particuliers aux transports lourds) en évitant d'avoir recours systématiquement à des parcs relais, qui coutent cher et ne peuvent répondre à tous les enjeux de rabattement vers la zone dense. Sur l'A10, par exemple, les bus qui partent de Briis-sous-Forges permettent d'emmener les usagers vers la gare de Massy. De plus, ces projets de voies réservées, peu coûteux, peuvent se mettre en place rapidement et sont très efficaces. L'État a fait un recensement des sites où il pourrait être intéressant de créer des voies dédiées. Trois critères ont été retenus : la préexistence de lignes de transport en commun (par exemple, plus de 30 bus par heure sur le tronçon Paris/Orly), la congestion des axes et la faisabilité technique du projet (présence d'une bande d'arrêt d'urgence, obstacles...). D'ici 2020, 60 millions d'euros seront investis pour des projets de ce type et il y aura peut-être un déploiement ultérieur. Le volet transport est encore un peu pauvre parce qu'on est parti de ce qui existait. Il faut déjà réussir à démontrer que le système fonctionne puis on pourra développer l'offre de transport collectif. L'État souhaite s'appuyer sur les expérimentations comme celle de l'A1 pour développer ce type de projets sur tout le territoire et établir une doctrine qui permette de résoudre les questions techniques (normes, sécurité) pour multiplier ce type de projets. L'Île-de-France est pionnière en la matière mais l'idée est de réussir à généraliser ces solutions à l'ensemble du territoire français.

Jean-Pierre Spilbauer s'étonne que l'État ne considère pas la question du développement des bus sur voies réservées comme un sujet prioritaire. Aborder cette question sous l'angle du coût d'investissement est réducteur. Cela ne tient pas compte de ce que coûtent l'essence gaspillée et la pollution atmosphérique produite par la congestion. Il est urgent d'améliorer les conditions de déplacements en Île-de-France, en particulier pour les habitants de l'Est francilien.

Martin de Wissocq précise que l'État est conscient des problèmes de déplacements en Île-de-France et souligne qu'à moyen terme, l'État prévoit de consacrer 300 millions d'euros pour développer les voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur les voies rapides d'Île-de-France. **Pierre Serne** explique que le problème de l'A4, c'est qu'il n'y circule pas de lignes de bus régulières aujourd'hui. L'ouverture de la réglementation au covoiturage sera une bonne manière de remettre le sujet sur la table. Pour l'instant, la Région, qui n'est propriétaire d'aucune voirie, intervient à part égale avec l'Etat, sur les 12 voies prioritaires identifiées. Cette question de la gouvernance se pose avec beaucoup d'acuité et il n'est pas neutre que le transfert de compétence du réseau magistral vers la Région ait été posé dans le cadre de la loi NOTRe. Cependant, les freins réglementaires restent importants et il est nécessaire que l'État facilite rapidement de telles initiatives. Les concessionnaires autoroutiers sont ouverts au débat. Cofiroute a ainsi été un des premiers à s'inspirer des exemples internationaux, notamment de l'exemple madrilène : un système de voie réservée réversible sur autoroute pour les bus et le covoiturage, connectée à une station multimodale. Cet exemple donne des idées pour l'arrivée de l'A4 sur la porte de Bercy ou de l'A3 sur la porte de Bagnolet. L'offre de bus express ne nécessite d'ailleurs pas toujours une voie dédiée (on peut notamment penser à l'A14, où la fluidité est suffisante pour faire passer des bus avec une cadence de 5 minutes en heures de pointe.)

Xavier Desjardins interroge ensuite Arnaud Hary sur la manière dont il anticipe l'évolution probable des usages du réseau autoroutier métropolitain.



Arnaud Hary répond en rappelant que pour la SANEF, l'évolution du réseau magistral autoroutier urbain ne doit pas se faire au détriment des liaisons routières moyenne et longue distance. Or les autoroutes concédées, conçues comme des autoroutes interurbaines de liaison, sont souvent devenues à leurs extrémités des autoroutes urbaines. C'est le cas de l'A13 et de l'A14 à l'ouest, et de l'A4 à l'est, concédée jusqu'à Noisy-le-Grand mais qui entre profondément dans l'espace urbain où elle doit composer avec des usages variés. Arnaud Hary

précise que, pour un concessionnaire d'autoroute à péage, il y a un cadre institutionnel strict : une relation contractuelle le lie à l'État qui est le concédant et donc celui qui, in fine, décide des aménagements à réaliser et de la stratégie routière nationale. Un concessionnaire d'autoroutes est soumis, en zone urbaine, à deux types de contraintes. D'une part, il subit la pression urbaine environnante et le trafic urbain – souvent hors péage – et exploite ces sections « à la marge » du réseau concédé. D'autre part, le concessionnaire souhaite préserver la fluidité et la sécurité notamment pour le trafic de transit, dont il est responsable vis-à-vis de l'Etat, et il tente d'adapter les modalités d'exploitation, voire l'infrastructure, pour intégrer l'évolution de la mobilité urbaine. Arnaud Hary note que tous les aménagements envisagés mobilisent des moyens financiers très importants. De ce fait, au-delà de la « reconquête urbaine des voies rapides », il faut penser la cohabitation des trafics et donc le financement des nouveaux aménagements. L'A14 entre Orgeval et la Défense est un bon exemple d'autoroute urbaine, bien intégrée dans le paysage et dans une zone à péage. L'argent des péages a permis de financer une autoroute urbaine intégrée alors que les coûts de tels aménagements peuvent aller jusqu'à 200 millions d'euros par kilomètre sur certaines sections. L'autoroute à péage est donc plutôt l'alliée des bus express, qui bénéficient aussi de sa fluidité. Pour autant, l'exemple de Reims montre, *a contrario*, les difficultés d'une réelle reconquête urbaine. En effet, l'infrastructure autoroutière traverse la ville le long d'un canal et, depuis fin 2010, il existe une autoroute de contournement au sud pour la circulation de transit. Cependant, la traversée urbaine n'a pas été reprise ni aménagée, pour des raisons de coût et de volonté politique face à l'attachement des usagers à l'aspect pratique de cette voie. Le trafic n'a réduit que de 30%. La SANEF exploite donc deux autoroutes en parallèle. Les cas de Reims et Angers soulignent que lorsque la pression foncière est faible, les projets sont plus difficiles à réaliser, contrairement à ce qui se passe à la Défense.



Jacques Jo Brac interpelle l'élu régional concernant le péage urbain : est-ce une option ouverte ou fermée ?

Pierre Serne indique que la Région a demandé au ministère de ne pas démonter les portiques déployés en Île-de-France. La Région se réserve la possibilité de mettre en place des péages non pas de zone, mais de véhicules (pour les poids lourds et les véhicules polluants). L'Île-de-France s'est portée volontaire pour reprendre le portage de l'écotaxe quitte à devoir faire face à des affrontements politiques. Elle est très attentive à la question du coût collectif des externalités négatives et notamment aux conséquences en termes de santé publique. Les péages urbains sont un gisement potentiel pour financer des transports collectifs mais aussi des aménagements urbains.

Jean-Pierre Spilbauer précise qu'un péage poids lourds serait acceptable mais qu'un péage pour les particuliers serait rejeté. Il faudrait d'abord penser à la valorisation foncière des abords de l'autoroute, notamment autour des futures gares du Grand Paris Express, pour financer ces infrastructures.

Jacques-Jo Brac aborde ensuite la question des modèles de prévision de trafic. Ceux-ci sont souvent monomodaux et ne permettent pas de prévoir de manière fine des changements d'usages et l'impact des projets. Est-ce que l'État réfléchit à faire évoluer ces outils/instruments ? **Patrice Berthé** complète cette question en soulevant la question des normes géométriques en matière de voirie pour permettre l'ouverture à d'autres usages. On peut prendre pour exemple l'opération du pont de Nogent, qui est financée mais qui intègre toujours des bretelles d'accès aux normes 110 km/h. N'y a-t-il pas de possibilité de créer un nouveau statut et une nouvelle réglementation pour ces autoroutes ?

Martin de Wissocq répond qu'actuellement plusieurs modèles de prévisions de trafic sont utilisés en Île de France. Certains modèles sont multimodaux (en particulier celui de la DREIA) mais il s'agit de modèles statiques, qui ne peuvent donc pas modéliser la congestion. L'amélioration des outils de prévision de trafic supposerait moins de passer à des modèles multimodaux, puisque ceux-ci sont déjà utilisés, que de passer à des modèles dynamiques. La DREIA y travaille, notamment dans le cadre des études sur le Grand Paris. Mais cela ne répond qu'à une partie du problème puisque même si on sait modéliser la congestion, il faut pouvoir appréhender l'évolution de la demande, qui dépend elle-même de la fluidité. Les modèles LUTI tiennent compte de la forme urbaine. Les modèles sont donc imparfaits, et même s'ils évoluent, ils peineront toujours à anticiper l'évolution de la demande. Au sujet des normes, **Martin de Wissocq** indique qu'il existe deux normes : VSA 90/110 et AU70. Cela permet de traiter tous les cas. Ce qui manque, ce sont des normes pour les voies réservées où on a des principes d'aménagement mais pas de recommandations techniques. L'État est en train d'y travailler, notamment pour clarifier les questions de sécurité et de signalisation, en particulier sur le rôle de la bande d'arrêt d'urgence ou sur le fléchage des catégories de véhicules autorisés à circuler. Il faudra ensuite s'attaquer à la question du contrôle des covoitureurs. **Jean-Christophe Chadanson** note qu'à Bordeaux, les aménagements les plus innovants ayant été réalisés ne respectent jamais les normes (exemple : la mise à 2X3 voies sur le pont d'Aquitaine, avec files à dimensions variables, ce qui n'est pas compatible avec les normes VRU). Les sorties les plus dangereuses sont aussi celles où il y a le moins d'accidents parce que les conducteurs s'y montrent plus vigilants. Les normes constituent une base de réflexion. Mais, c'est bien aussi qu'il soit possible de les remettre en cause.

Frédéric Héran s'interroge, lui, sur les conséquences de toutes ces politiques qui débordent les frontières des compétences et qui obligent à réfléchir aux problèmes d'imputation des coûts. A Reims, le concessionnaire qui a construit le contournement devrait remettre en état l'autoroute urbaine. Quand la Défense continue à développer ses bureaux dans l'ouest et contraint le RER E à être prolongé, elle devrait prendre part aux coûts de ces infrastructures. On devrait pouvoir imputer les coûts des conséquences des décisions sectorielles pas suffisamment réfléchies.

Pierre Serne se dit très favorable à ce type de mesures. Il souligne que des mécanismes sont à inventer pour trouver de nouvelles sources de financement. La loi sur la captation des plus-values

foncières, adoptée en 2010, aurait permis de dégager de nouvelles sources de financement pour le développement des transports collectifs. Cependant, cette loi est morte avant même d'avoir pu être utilisée. Plusieurs solutions doivent être envisagées : soit réduire les investissements, en revoyant, par exemple, certains projets de nouvelles lignes prévues au Grand Paris Express dont l'utilité est questionnée ; soit inventer des mécanismes nouveaux de financement des transports publics. Il faut savoir que le versement transport ne finance pas un centime des infrastructures.

Anne Bonjour intervient pour souligner que le contexte de la Défense est très particulier. La valorisation du foncier ne peut pas constituer, selon elle un moyen de financer les infrastructures de transports collectifs, dans la mesure où elle sert déjà bien souvent à financer les équipements publics. Est-ce qu'on n'attend pas trop de cette captation des plus-values pour financer les infrastructures de transport ? **Pierre Serne** reconnaît que les ressources liées à la captation des plus-values foncières font l'objet de beaucoup de convoitises dans un contexte budgétaire tendu. Néanmoins, autour des futurs grands pôles multimodaux (Pleyel, Val-de-Fontenay, Villejuif, etc.), on constate déjà une augmentation des prix fonciers et immobiliers. Un mécanisme de captation d'une partie des plus-values dans ces secteurs ne serait pas scandaleux. Il faudrait malgré tout pouvoir le chiffrer parce que, à l'époque où c'était un des financements envisagés pour le Grand Paris Express, Gilles Carrez avait évalué ces plus-values à 150 millions d'euros, ce qui semble très peu.



CONCLUSION



Jacques-Jo BRAC DE LA PERRIERE

Délégué général de Ville & Transports en Ile-de-France

Jacques-Jo BRAC remercie participants, discutants, animateur et organisateurs, en soulignant le rôle particulier de Patrice Berthé, à l'initiative de ce colloque, et de Marcel Belliot.

Le colloque a dégagé de nombreux enseignements, ou tout au moins ouvert des questionnements, bien au-delà de ce qu'on pouvait en attendre du programme initial.

Tout d'abord la question des métriques de déplacements au sein de l'espace métropolitain apparaît en filigrane des discussions des quatre tables rondes : questionner l'usage des autoroutes c'est s'interroger sur quels modes pour quels déplacements, et quels supports articuler à quels modes ? Autour des voies rapides urbaines, la distance-temps pour les déplacements quotidiens est mise en confrontation avec la vie locale et pose donc la question des seuils admissibles de vitesse sur la voirie, premier levier d'un changement.

Le deuxième grand thème abordé pendant la journée est celui des usages. Entrée prioritaire pour aborder les autoroutes métropolitaines, le prisme des usages (constatés ou attendus) interroge l'évolution de la fonction circulaire automobile : à l'avenir quelles sont les fonctions de mobilité, de loisir, de logement etc... que la société voudra faire porter par ces infrastructures déployées sur une grande échelle ? Comment peuvent-elles être des laboratoires d'expérimentation de pratiques nouvelles, avant même d'engager de lourds investissements ?

Troisième sujet d'intérêt, celui de la qualité des infrastructures autoroutières et de leur plasticité : comment les faire accepter, dès lors que les nuisances qui les accompagnent sont maîtrisées, comme un héritage patrimonial des trente glorieuses à part entière, avec ses qualités de tracé et de maillage, ses caractères architectoniques adaptables aux évolutions de la ville ?

Autre apport de cette journée, les échanges sur les temporalités et méthodes de transformation des ouvrages autoroutiers métropolitains : avoir un projet ambitieux dont l'aire de réflexion dépasse l'infrastructure, avoir un porteur politique et de maîtrise d'ouvrage volontaire, associer les riverains par des mises en situation qui montrent l'intérêt des transformations, enfin bien coordonner la livraison des solutions nouvelles avec la suppression du modèle précédent, constituent les ingrédients du succès.



Autre thème discuté aujourd'hui qui mériterait à lui seul un colloque, celui de la soutenabilité du modèle des autoroutes urbaines : difficile économie de la transformation par la valorisation foncière (au-dessus ou à côté), portage de l'entretien du réseau existant... C'est l'équation de l'économie de la ville dense qui est posée ici, avec autant d'acuité on l'a vu, à la Défense qu'à Perrache ou autour de l'A4.

Pour finir ce relevé des points saillants de la journée, on citera la question de l'innovation qui révèle que l'infrastructure, loin d'être un simple produit de génie civil basique, pourrait muter vers un objet technologique sophistiqué renouvelant sa fonction circulatoire et s'adjoignant d'autres compétences.

Ainsi, contrairement à certaines idées reçues, les autoroutes urbaines sont une famille d'objets complexes. Si elles ont été créées dans une période où la vision productiviste de la ville en a limité les fonctions, elles pourraient, par des projets de transformation traités à la bonne échelle, retrouver une place majeure dans l'édification d'une ville dense, agréable à vivre et dynamique.

Pour engager une mutation des autoroutes métropolitaines, il faut une opportunité, un facteur déclencheur comme le rappelaient Philippe Gasser et Paul Lecroart : la COP 21, qui nous met face aux engagements nationaux, la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et/ou à l'Exposition Universelle, ou encore les transformations métropolitaines induites par les lois MAPTAM et NOTRe sont autant d'opportunités à saisir !

Pour Jacques-Jo Braç, toutes ces questions méritent de poursuivre les débats, les échanges d'expérience et les communications de résultats d'études. Il propose de poursuivre ces discussions, en partenariat avec la FNAU, sous forme d'ateliers nationaux itinérants (rencontres au fil des métropoles régionales). Avec pour objectif d'aller au-delà de l'inventaire déjà réalisé par la FNAU afin de mettre en débat les conditions de mise en œuvre de ces transformations d'autoroutes urbaines.





Ce colloque a été imaginé, organisé et coordonné par

VTIF

Jacques-Jo Brac de la Perrière, délégué général

Claire Roulet Sureau, directrice de projets

<http://www.villetransports.fr/>

la FNAU

Brigitte Bariol, déléguée générale

Florence Gall Sorrentino, chargée de mission

<http://www.fnau.org/>

L'ACUF

Philippe Angotti, délégué adjoint

<http://www.communautes-urbaines.com/>

Avec l'aimable participation de **Patrice Berthé** et de **Marcel Belliot**

et avec le soutien de **la Caisse des Dépôts** pour la mise à disposition de la salle



VTIF

Ville
& Transports
en Ile-de-France

28, rue Pascal, 75005 PARIS
T. 01 45 87 72 50 - contact@vtif.fr

www.villetransports.fr
