

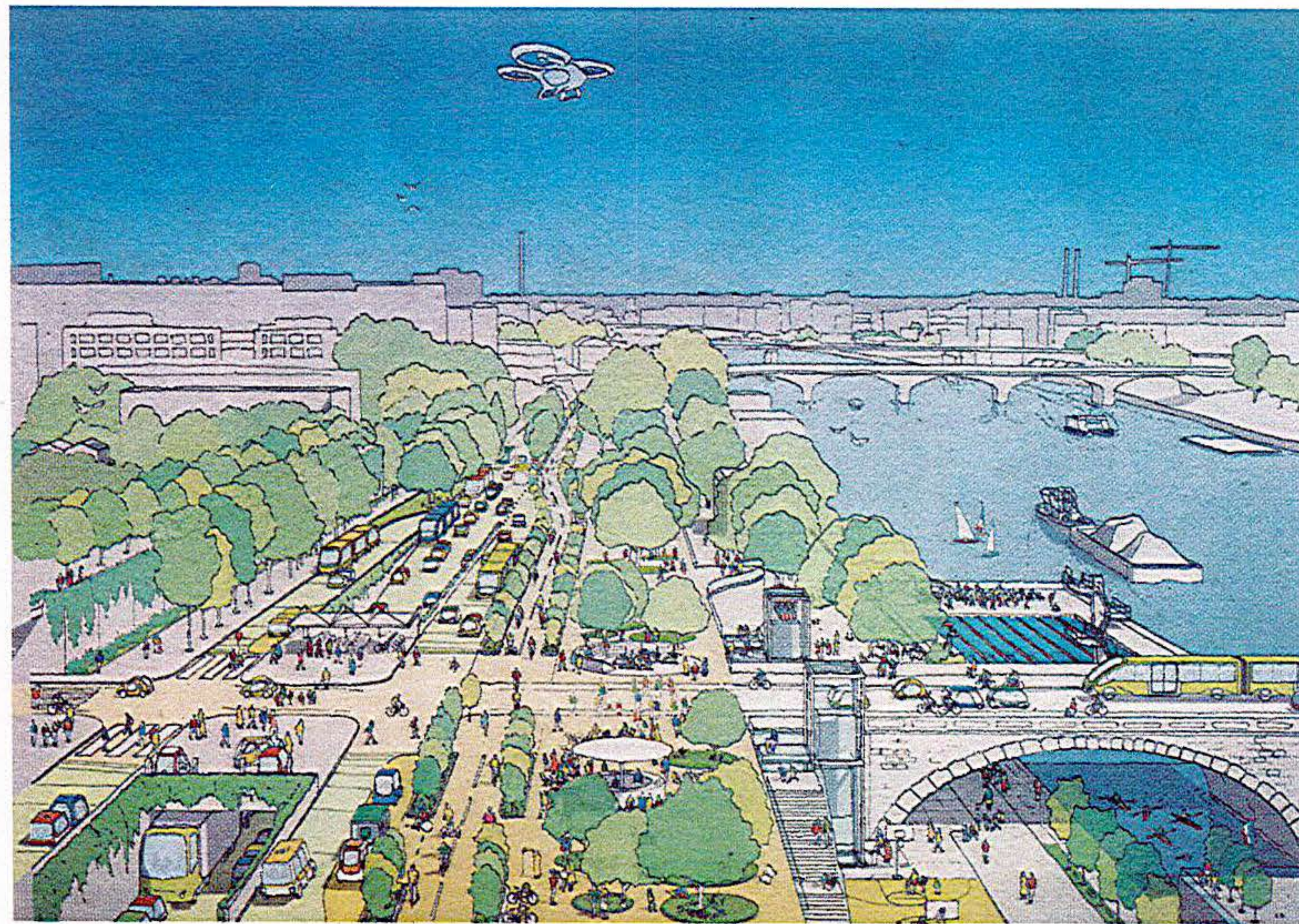
Grand Paris

La fin annoncée des autoroutes urbaines

DÉPLACEMENTS Quatre équipes d'urbanistes et d'experts ont planché sur les routes du futur dans le Grand Paris aux horizons 2030 et 2050

Les autoroutes urbaines d'Île-de-France, à commencer par le périphérique, sont vouées à disparaître dans un avenir proche. Même si cette perspective ne réjouira pas forcément les automobilistes, tout porte à croire que, dans les dix ans qui viennent, les axes du réseau autoroutier aux portes de la capitale – A1, A3, A4, A6, A13, A14, N118, A86... – seront transformés peu à peu en boulevards urbains. « C'est inéluctable, le sens de l'Histoire ; de même que la fin de l'autosolisme [circuler seul dans sa voiture] », veut croire Jean-Louis Missika, adjoint d'Anne Hidalgo chargé de l'urbanisme, de l'attractivité et du Grand Paris (lire sa tribune sur lejdd.fr).

Tous les grands élus d'Île-de-France – Ville de Paris, Région, Métropole, départements, territoires, Association des maires – ont inauguré jeudi une exposition au Pavillon de l'Arsenal baptisée « Les Routes du futur du Grand Paris »*, qui présente les travaux de quatre collectifs d'architectes, d'urbanistes, d'ingénieurs, de paysagistes, d'experts en mobilité, en environnement et en analyse de trafic. Une consultation internationale avait été lancée en juin 2018 à l'initiative du Forum métropolitain du Grand Paris. À l'issue d'un appel d'offres, quatre équipes pluridisciplinaires ont été sélectionnées, menées respectivement par la prestigieuse agence britannique Rogers Stirk et celles des Français David Mangin (Seura), Christian Devillers (D&A)



Proposition de transformation de l'autoroute A4 en 2050, au départ de Paris, en bord de Seine, par l'équipe de Rogers Stirk.

et Thomas Richez (Richez Associés). Leur mission : réfléchir à l'avenir de « 1 000 kilomètres d'axes structurants franciliens » (dont les 35 kilomètres du périphérique) et proposer des évolutions possibles aux horizons 2030 et 2050.

Il ressort de ce grand brainstorming une vision convergente. Côté diagnostic, chacun constate la nécessité de lutter contre la pollution atmosphérique et le dérèglement climatique, les nuisances sonores et l'engorgement – l'Île-de-France détient le record d'Europe des bouchons (de 300 à 400 kilomètres par jour) et le nombre d'heures de congestion a plus que doublé entre 2007 et 2017.

Côté solutions, les quatre études vont dans le même sens, prônant une réduction de la place de la voiture et une augmentation du

L'Île-de-France détient le record d'Europe des bouchons

nombre de passagers dans chaque véhicule. Toutes plaident pour des suppressions de files de circulation, lesquelles seraient réservées

aux transports en commun et au covoiturage, voire remplacées par des pistes cyclables ou des espaces verts. « Tous les experts confirment ce que les opposants à la piétonnisation des berges de Seine ont toujours voulu nier : la réduction de la capacité des infrastructures routières est la seule manière qui nous permettra à long terme de réduire la circulation automobile et les nuisances associées », analyse Jean-Louis Missika. Tous préconisent aussi de développer l'intermodalité avec les transports en commun ferrés et les espaces de logistique.

Les futures voitures intelligentes, connectées, autonomes, propres ne suffiront pas pour répondre

aux problèmes. Certaines équipes proposent de réduire la vitesse à 70 km/h aux abords de la métropole et à 50 km/h à l'intérieur de l'A86. David Mangin suggère que la boucle intérieure du périphérique soit réservée aux circulations douces. Richard Rogers, lui, imagine de transformer radicalement la portion de l'autoroute A4 entre Paris et Nogent-sur-Marne, le long de la Seine, puis de la Marne, jusqu'à l'A86 (voir notre illustration). « En 2050, il est proposé [...] d'attribuer 50 % de la superficie de la voirie à de nouvelles fonctions », explique le collectif auquel participe également le paysagiste Michel Desvigne. Et de décrire un « parc linéaire bordant le fleuve » sur 8 kilomètres, des « parcours piétons », une « voie cyclable majeure » suspendue ou encore « un nombre important d'arbres », des équipements, restaurants, buvettes...

Un relatif consensus s'observe aussi parmi les élus franciliens – c'est nouveau –, qui se sont montrés unis sur la question, jeudi, au Pavillon de l'Arsenal. Toutes et tous – dans un « dialogue apaisé », dicit Missika – ont loué le travail des quatre équipes et jugé les pistes intéressantes. Une synthèse est prévue en octobre, laquelle débouchera sur un « programme de transformation ». Même le préfet de Région, Michel Cadot, dont le discours a été remarqué, s'est engagé à participer au futur groupe de travail, étant donné que la plupart des routes appartiennent à l'État. Il s'agira, pour commencer, d'installer des caméras de vidéo-verbalisation pour faire respecter les voies réservées. ●

BERTRAND GRÉCO

* Jusqu'au 1^{er} septembre. 21, bd Morland (4^e). Entrée libre. L'exposition sera aussi présentée dans 11 autres lieux franciliens jusqu'au 13 octobre. Rens. : pavillon-arsenal.com et routesdufutur-grandparis.fr