

Feux rouges, voies réservées, vitesse limitée : les autoroutes franciliennes mises au pas

- Dès cet été, les automobilistes devront lever le pied sur quatre portions de voie et partager le réseau.
- 65 millions d'euros vont être consacrés à développer les voies dédiées uniquement aux bus et aux taxis sur 11 tronçons.

TRANSPORT

Marion Kindermans
 @MaKindermans

Les autoroutes franciliennes priées de mettre la pédale douce ? Dès cet été, un arsenal de mesures visera à fluidifier, voire réduire la circulation sur ces portions routières gérées par l'Etat qui voient converger plus de 4 millions d'automobilistes par jour vers Paris. La préfecture de région Ile-de-France a annoncé la couleur vendredi 17 juin. A partir de juillet, une réduction de vitesse de 20 km/h – 90 km/h au lieu de 110 km/h ou 110 au lieu de 130 km/h – sera appliquée sur quatre tronçons autoroutiers et routiers nationaux (RN6, A12, A115, et A104). Les panneaux de signalisation sont en cours d'installation. Aucun radar supplémentaire ne sera ajouté. La préfecture vante « la fluidité du trafic, la diminution des nuisances sonores et atmosphériques et la lutte contre la violence routière ». « C'est la première fois que nous mettons en place ce genre de mesures. Un comité de suivi fera une évaluation des impacts dans un an », détaille Eric Tanays, le directeur des routes d'Ile-de-France.

Feux rouges sur l'A86

Une cinquantaine de kilomètres sont concernés sur les 450 kilomètres d'autoroutes et voies rapides. Une étape timide mais emblématique. En cas d'impact positif, on peut imaginer que les résultats pourraient être une base pour mieux faire passer d'autres limitations de vitesse. Ce pas a été franchi dans d'autres villes (Nantes, Strasbourg, périphérique parisien passé de 90 à 70 km/h...). En Ile-de-France, le ralentissement des flux de véhicules ne s'arrête pas là.

Une série de feux rouges vont être installés sur certaines bretelles d'accès aux autoroutes. Sur l'A86, baptisé le « deuxième périphérique » pour l'intensité de son trafic,

toutes les bretelles seront équipées. Quelques-unes le seront sur l'A6. Ce programme, qui débutera au second semestre 2016, s'étalera sur trois ans, pour un coût de « 15 à 20 millions d'euros ».

Autre volet de mesures : l'extension des voies réservées aux bus à haut niveau de services et aux taxis. Lancé en 2014, ce plan de 65 millions d'euros, cofinancé par l'Etat, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et la région, prévoit l'aménagement de

La transformation de l'A4 restée lettre morte.

Sur l'A86, toutes les bretelles seront équipées en feux rouges.

voies dédiées sur 11 tronçons autoroutiers d'ici à 2020. Les débuts ont été laborieux. Les expérimentations lancées aux heures de pointe sur l'A1, sur 5 kilomètres du tronçon Roissy-CDG-Paris (200.000 véhicules par jour) et sur l'A6a, sur 3 kilomètres entre Orly et Paris, ont été freinées par les recours déposés par les VTC non autorisés sur ces voies. Aujourd'hui que la justice a tranché en faveur de l'Etat, la préfecture veut accélérer. Une voie dédiée – cette fois-ci permanente – sera opérationnelle fin 2016 sur l'A10, au niveau de Massy, puis sur l'A12. Une autre sera installée par intermittence sur l'A3, vers Bagnolet. Restera encore à aménager celle de la RN118 aux Ulis, à Vélizy et au pont de Sèvres et de la RN104 au niveau d'Evry.

Les tronçons concernés verront leur vitesse réduite à 70 ou à 90 km/h. « Avoir une évolution généralisée des vitesses maximales sur le réseau national non concédé n'est pas à l'ordre du jour », martèle néanmoins Eric Tanays. En même



Quatre millions d'automobilistes convergent chaque jour vers Paris. Photo Fred Dufour /AFP

temps, tout concourt à un changement de paradigme. Saturation des autoroutes, entretien trop cher, impact sur l'environnement, fin du tout-voiture... L'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) se penche depuis 2012 sur la transformation progressive des autoroutes urbaines en voies « apaisées ». Elle finalise une étude sur les réussites à l'étranger (New York, Séoul...).

Avenues métropolitaines

Dans la région capitale, malgré une problématique complexe, des opérations sont menées (les échangeurs de la Défense, la piétonnisation des voies sur berges – ex-voie Georges-Pompidou...). Mais d'autres patinent. Sur l'A4, une étude pilotée par l'Association des collectivités territoriales de l'Est

parisien (Actep) prévoyait en 2014 de transformer en « avenue métropolitaine » une quinzaine de kilomètres entre la porte de Bercy, à Paris, et Champs-sur-Marne. Le projet est resté lettre morte. « Alors que le RER A est déjà saturé, où passeraient les 250.000 véhicules quotidiens de ce tronçon, un des plus chargés de France ? » interroge un observateur. Même chose pour l'A186 à Montreuil, qui se rêve depuis des années en boulevard urbain... « Transformer de tels ouvrages reste lourd techniquement et politiquement très compliqué », décrypte Paul Lecroart, économiste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Ile-de-France. Le récent déclassement des autoroutes A6-A7 à Lyon par l'Etat montre qu'une révolution est en marche. ■

Fin de la voie rapide en centre-ville lyonnais

L'Etat a autorisé en mai le déclassement de l'A6-A7 qui traverse la ville. La métropole en prend la gestion.

Vincent Charbonnier
 @vcharbonnier
 — Correspondant à Lyon

La décision a marqué les esprits. Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Alain Vidalies, a donné début mai son feu vert au principe de déclassement de l'A6 et de l'A7 situées de part et d'autre du tunnel de Fourvière, en plein centre-ville. Ce projet doit « résoudre une situation aberrante et réparer l'erreur d'avoir fait passer une autoroute au cœur d'une agglomération », souligne le maire de Lyon, Gérard Collob, qui porte ce projet depuis des années.

Grand contournement

Cette décision ouvre la voie à sa transformation en boulevard urbain. Pour décrocher l'accord de l'Etat, le préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes a convaincu l'édile lyonnais d'« inverser le raisonnement », c'est-à-dire de ne pas attendre la réalisation (hypothétique) du grand contournement de Lyon à horizon 2050 ou l'achèvement du périphérique lyonnais pour engager ce chantier. Une grosse partie du transit se fait d'ailleurs déjà ailleurs. « L'essentiel du trafic qui passe sous Fourvière est aujourd'hui local. Seuls 15 % des 115.000 véhicules qui le traversent chaque jour relèvent d'un trafic de transit », observe Michel Delpuech, préfet de région

qui a réuni en juin les opérateurs concernés (collectivités, sociétés autoroutières, représentants de l'Etat).

Ce groupe de travail doit déterminer la portion précise à déclasser et les dispositifs à mettre en place pour la transformer en voie urbaine. « Mon objectif est de boucler le décret de transfert juridique et financier de cette infrastructure à la Métropole de Lyon à la fin 2016 ou au tout début 2017 », indique le préfet de région. La portion d'autoroute

Seuls 15 % des 115.000 véhicules qui passent par Fourvière relèvent d'un trafic de transit.

déclassée pourrait être d'une longueur de 16 kilomètres entre le futur débouché de l'A89 sur l'A6 au nord de Lyon et l'échangeur de l'A450 et de l'A7 au sud.

Une signalétique sera installée pour diriger les automobilistes vers d'autres infrastructures autoroutières à l'est de la métropole lyonnaise. Des études vont être aussi engagées par ASF (Autoroutes du Sud de la France) pour l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A46 dans sa partie sud et pour désengorger le nœud de Ternay au sud de Lyon. La transformation en boulevard urbain sera progressive. Les premiers travaux pourraient être réalisés d'ici à 2020. Une bouffée d'air pour les riverains de cet axe saturé, emprunté par 140.000 véhicules lors de certains jours de pointe. ■

Marseille transforme ses axes en promenades

Défigurée par le culte de l'automobile des décennies d'après-guerre, la cité phocéenne fait peau neuve en transformant ses anciennes balafres situées en entrée de ville.

Paul Molga
 @paulmolga
 — Correspondant à Marseille

L'affreux viaduc autoroutier de l'A55 qui balafrait l'horizon des quais marseillais n'est plus qu'un lointain souvenir. Quinze ans après le début de ce colossal chantier, le boulevard du Littoral qui l'a remplacé a été sacré « meilleure opération de rénovation urbaine » à l'occasion du rendez-vous de l'immobilier (Mipim) l'an passé. Les immeubles haussmanniens qui le longent, autrefois

rongés par la pollution, ont retrouvé leur éclat... et leur cote. Sur deux kilomètres et demi, l'ancien porte-étendard de la ville-dortoir rêvée de Gaston Defferre s'est mué en une allée de desserte locale aux larges trottoirs arborés, où arrêts de bus, stations de taxis, dépose-minute pour la gare maritime et piste cyclable ont pris place entre 65.500 plantations méditerranéennes.

Couvrir l'A55

L'ancienne passerelle autoroutière a été détruite et une cinquantaine d'entreprises se sont affairées pendant trois ans pour dériver la circulation sous la cathédrale de la Major et le Vieux Port, sur une distance souterraine de 1.418 mètres. A son terme, les 40.000 véhicules par jour peuvent poursuivre vers l'autoroute est en empruntant le tunnel

Prado Carénage ou regagner le centre-ville, désormais largement piétonnier. Coût du chantier : 135 millions d'euros pour les ouvrages souterrains, plus 35 millions pour l'aménagement du boulevard du Littoral. Et ça n'est pas fini : après avoir enterré 12 kilomètres de voies prolongeant ses dessertes autoroutières, la métropole achève la rocade partiellement couverte ou

enterrée qui va relier l'A7 (vers l'aéroport) et l'A51 (vers Aix-en-Provence). Puis les architectes s'attaqueront à la création d'un sarcophage pour couvrir l'A55 littorale le long de la future écocité Euroméditerranée 2. Le projet lauréat de l'urbaniste François Leclercq – le même qui a travaillé sur le projet d'aménagement de l'A4 en Ile-de-France en voie urbaine – porte sur l'aménagement de 169 hectares. Il propose la réalisation, sur cette partie de l'autoroute, d'une corniche littorale piétonne de près de 1 kilomètre dominant le panorama marin. Plus à l'est, l'arrivée de l'A7 sera littéralement amputée pour laisser place à un parc urbain bordant le campus universitaire en projet. Des requalifications en voies urbaines qui ont révélé au passage des trésors du patrimoine local. ■

135

MILLIONS D'EUROS D'OUVRAGES SOUS-TERRAINS pour remplacer l'A55, et 35 millions d'euros pour aménager le boulevard du littoral.