



Apaiser les autoroutes en Île-de-France

Quelles transformations
pour les autoroutes urbaines ?

Juillet 2025



**Est
Ensemble**
Grand Paris

Pour le climat
et la justice sociale !

Programme des rencontres

Journée animée par Lucie Romano

journaliste indépendante

02 **Résumé de la matinée**

04 **Chiffres clés**

06 **Introduction**

09 **État de la question des autoroutes en Île-de-France**
Tables rondes d'experts

09 - Première table ronde d'experts

Historique, état de la réflexion et actions menées sur les autoroutes en Île-de-France

19 - Deuxième table ronde d'experts

Situation sanitaire liée aux autoroutes en Île-de-France

32 **Des évolutions déjà engagées**
Retours d'expériences d'élus

43 **Ouverture**

46 **Conclusion**

La conférence «Apaiser les autoroutes en Île-de-France», organisée le 1^{er} juillet 2025 par Est Ensemble, a réuni élus, experts et techniciens pour réfléchir à la transformation des autoroutes urbaines, héritées des politiques de développement d'après-guerre. Conçues comme symboles de modernité, elles sont aujourd'hui des sources majeures de pollution atmosphérique et sonore, de dangers pour la santé publique et de fractures urbaines.

Patrice Bessac, Président d'Est Ensemble, a insisté, en introduction, sur la nécessité d'un changement de paradigme pour reconnecter les quartiers, réduire les nuisances et améliorer la qualité de vie des habitants, en s'appuyant sur une stratégie progressive mais déterminée.

Différents experts (IPR, APUR, ZCCS) ont montré que d'autres métropoles – Lyon, Londres, New York, Séoul, Helsinki ou Barcelone – ont su requalifier ou supprimer des infrastructures autoroutières, entraînant souvent une «évaporation» du trafic et une revitalisation urbaine. En Île-de-France, des expérimentations existent : baisse de vitesse, voies réservées, réaménagement de portes métropolitaines, végétalisation et développement d'alternatives de transport. Les ateliers «Autoroutes apaisées» menés à Est Ensemble en 2023 ont abouti à un plaidoyer en 2024 pour que des actions soient engagées sur le territoire, et pour relancer une gouvernance métropolitaine coordonnée.

Les constats sanitaires présentés par Airparif, Bruitparif et l'Observatoire régional de santé sont préoccupants : pollution de l'air (NO₂, PM_{2,5}) au-dessus des recommandations de l'OMS pour la majorité des riverains, même si la qualité de l'air est en nette amélioration ces dernières années, exposition sonore chronique, risques accrus d'asthme, maladies cardiovasculaires et pertes d'espérance de vie pour une population majoritairement soumise à des difficultés sociales. Les coûts sociaux se chiffrent en dizaines de milliards d'euros annuels. Les solutions proposées incluent la réduction des vitesses, la mise en place de revêtements antibruit, la diminution du trafic et la promotion des mobilités actives.

Des initiatives ont déjà été engagées en Île-de-France. Plusieurs élus ont présenté des projets concrets illustrant cette transition :

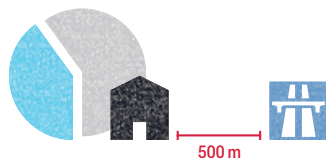
- ▶ À Neuilly-sur-Seine, l'avenue Charles-de-Gaulle a été transformée en boulevard urbain, avec 10 hectares d'espaces publics reconquis et un important programme de plantation d'arbres.
- ▶ Sur le territoire de Plaine Commune, des expérimentations de baisse des vitesses (70 km/h) et de voies réservées ont été engagées sur l'A1 et l'A86.
- ▶ Le Département de Seine-Saint-Denis a déconstruit l'A186 pour créer un boulevard paysager qui accueillera le tramway T1 et requalifie plusieurs axes routiers départementaux structurants (RD932, RD933 notamment).
- ▶ Paris a abaissé la vitesse du périphérique à 50 km/h, pérennisé la voie réservée VR2+ issue des Jeux Olympiques et Paralympiques et vise, à terme, à transformer le périphérique en boulevard urbain.

En conclusion, Gaylord Le Chequer, Conseiller territorial délégué, a appelé à dépasser le scepticisme technique et financier, en faisant de la transformation des autoroutes un enjeu de justice sociale et climatique. Il plaide pour la création d'un nouvel espace de réflexion à l'échelle métropolitaine et d'un plan national dédié, afin de coordonner les initiatives, mutualiser les savoir-faire et obtenir les moyens nécessaires pour engager, à terme, la déconstruction ou la requalification ambitieuse de ces infrastructures. ■

Vivre près des autoroutes: quelles réalités ?

CHIFFRES CLÉS

40% des habitants d'Est Ensemble résident
à moins de 500 mètres
des autoroutes A3 ou A86



→ **-10 mois**
pour la pollution de l'air

→ **-9,4 mois**
pour le bruit

POLLUTION EN ÎLE-DE-FRANCE

Pollution atmosphérique



La pollution de l'air
est responsable

**d'1 décès
sur 10**

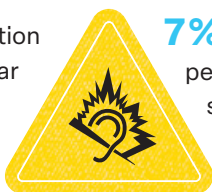


et de près
**d'1 enfant
asthmatique
sur 5**



Bruit et nuisances sonores

22% de la population
est fortement gênée par
le bruit. Soit **2,3 millions**
de personnes.



7% sont fortement
perturbées dans leur
sommeil.



Recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

Pollution atmosphérique

En 2024, en Seine-Saint-Denis,
1,6 million d'habitants
sont au-dessus des seuils
recommandés par l'OMS

Bruits et nuisances

Sur le territoire d'Est Ensemble,
82% des habitants
sont au-dessus des seuils
recommandés par l'OMS

Coût social en Île-de-France



➤ **Coût social de
la pollution de l'air**
27,6 milliards
d'euros par an



➤ **Coût social
du bruit routier**
18,1 milliards
soit 23% du coût social
du bruit en France

RETOURS D'EXPÉRIENCE

➤ Neuilly-sur-Seine

10 hectares
d'espaces publics reconquis
pour les piétons.

5 hectares
d'espaces verts créés
250 grands arbres plantés
Coût de **60 millions d'euros**.



➤ Boulevard périphérique

Baisse de vitesse de **70** à **50** km/h

➤ **-16%** d'accidents
-19% d'embouteillages
-2,4 dB de bruit nocturne
= -40% équivalent trafic

➤ Plaine Commune

Baisse de la vitesse sur une portion
de l'A86 de **90** à **70** km/h.

➤ Baisse significative du bruit:
-2,2 dB, soit 40%.

Sources des données

IPR - 2024
AIRPARIF - 2025
BRUITPARIF - 2025

APUR - 2025
Plaine Commune
Ville de Neuilly

Introduction

Patrice Bessac
Président d'Est Ensemble

**Ce que nous faisons aujourd'hui est un acte.
Un acte politique. Un acte de responsabilité.**

Car trop longtemps, la question des autoroutes urbaines a été reléguée à la marge. Comme si ce sujet n'appartenait à personne, comme s'il n'existait pas de guichet où frapper pour dire : « *qui est responsable de ces infrastructures, de leurs nuisances, de leur avenir ?* ». Pourtant chacun d'entre nous le sait : ce sujet est central pour nos territoires et pour la vie quotidienne de nos habitants.

Les autoroutes, telles que nous les connaissons, ont été conçues dans un contexte bien précis : celui de l'après-guerre, avec l'ambition d'accompagner la reconstruction et de porter la modernité. Elles étaient pensées comme des instruments de développement, des vecteurs de circulation, les symboles d'un progrès technique et social. Mais ce monde de l'après-guerre n'est plus le nôtre. Et ce qui pouvait apparaître, il y a soixante ans, comme un horizon de prospérité, est aujourd'hui source de nuisances et de fractures.



À Montreuil, la ville dont j'ai l'honneur d'être maire, deux autoroutes étaient prévues pour traverser et couper la commune. L'avenue de la Résistance devait devenir une autoroute reliant Paris à Fontenay, séparant la ville en deux. Nous avons heureusement échappé à cette mutilation urbaine, mais l'exemple illustre bien la logique qui a prévalu à l'époque : séparer, tracer, découper, sans tenir compte des vies, des quartiers, des liens humains.

Aujourd'hui encore, ces infrastructures demeurent. Elles paraissent immuables dans le débat public, alors même que leurs effets sont désormais parfaitement connus. Ici, à Est Ensemble, les chiffres parlent d'eux-mêmes : 50% des habitants sont à la fois exposés à une mauvaise qualité de l'air et à un environnement sonore bruyant, en grande partie du fait des structures autoroutières. Cela se traduit par des taux de maladies respiratoires supérieurs à la moyenne nationale. Cela s'ajoute à un déficit criant d'espaces verts, pourtant essentiels dans un contexte de réchauffement climatique. Cela signifie aussi des quartiers traversés mais jamais vraiment desservis, des coupures urbaines qui isolent les habitants les uns des autres.

Les constats sont établis. Les données sont disponibles. Les impacts sanitaires, sociaux et environnementaux sont documentés. Tout le monde le sait. La question n'est donc plus de savoir si ce modèle est adapté à notre époque : nous savons qu'il ne l'est plus.

Alors, qui agit ?

C'est pour répondre à cette question que nous avons décidé de prendre l'initiative. Non pas pour dénoncer, mais pour construire. Non pas pour opposer, mais pour proposer. Pour mettre sur la table des solutions et ouvrir un chemin de transformation.

Le plaidoyer pour l'apaisement des autoroutes d'Est Ensemble, diffusé en 2024, s'inscrit précisément dans cette démarche. Il est né de ce besoin de réinterroger le modèle hérité : celui d'une ville pensée pour la voiture individuelle, fondée sur le cloisonnement des mobilités, fragmentée par de grands axes de circulation. Notre responsabilité est de proposer une alternative : celle d'une transformation progressive mais déterminée,

qui reconnecte les quartiers, améliore la qualité de vie et protège enfin la santé de nos concitoyens.

Nous savons, bien sûr, que nous ne partons pas d'une situation d'égalité. Lorsque l'on observe la carte de l'Île-de-France, on constate facilement que l'Ouest a déjà engagé un certain nombre de projets de transformation et de couverture. L'Est, trop souvent, reste en retard. C'est précisément pourquoi nous devons porter ensemble ce combat, avec détermination et persévérance.

Transformer nos autoroutes, ce n'est pas un sujet technique réservé aux ingénieurs ou aux urbanistes. C'est un projet profondément politique. C'est agir pour la santé, en réduisant les nuisances et la pollution. C'est agir pour le climat, en sortant d'un modèle qui favorise la voiture individuelle. C'est agir pour l'égalité territoriale, c'est agir pour une ville plus juste.

Ce sujet ne peut plus rester périphérique dans les politiques publiques, ni prisonnier de clivages partisans. Il demande une vision de long terme, de la constance dans l'action, une volonté de dialogue ouvert, exigeant et constructif.

Enfin, je souhaite adresser des remerciements sincères. D'abord à celles et ceux qui, à Est Ensemble, ont porté ce plaidoyer et préparé ce colloque. Je veux saluer en particulier l'engagement de Gaylord Le Chequer, qui a su travailler en coopération avec les maires et fédérer les énergies autour de cette cause. Je veux également remercier nos services, dont le professionnalisme et l'implication, au quotidien, sont précieux pour faire avancer ces dossiers complexes et souvent ingrats.

Ce colloque n'est pas une fin en soi : il est une étape. Une étape nécessaire pour bâtir ensemble une stratégie d'action durable, pour peser dans le débat public, pour montrer qu'une autre voie est possible. ■

État de la question des autoroutes en Île-de-France

Première table ronde d'experts

Historique, état de la réflexion et actions menées sur les autoroutes en Île-de-France

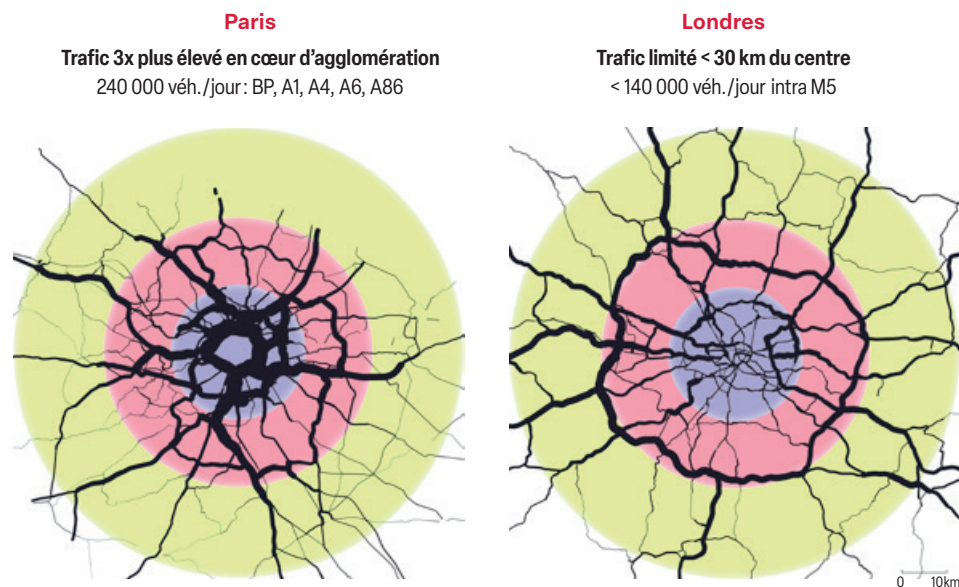
Paul Lecroart

Urbaniste sénior à l'Institut Paris Région

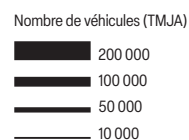
Le réseau autoroutier d'Île-de-France a été pensé au siècle dernier, à l'époque où l'automobile et les voies rapides urbaines représentaient le progrès. Dans les années 1960, l'État s'est inspiré du modèle de la ville américaine (à l'époque, le pays du progrès et de la modernité), et l'a importé en Île-de-France. L'État a planifié, puis réalisé, un réseau très dense d'autoroutes pénétrant au cœur de l'agglomération parisienne, construites au forceps dans les tissus urbains existants et créant de fortes fractures. Ce modèle était celui de la séparation des fonctions urbaines (le « zoning ») et des circulations, en laissant de côté la marche (le mode dominant à l'époque avec les transports en commun) et en donnant la priorité à l'automobile comme mode de transport de masse.



Lorsqu'on compare les régions de Londres et de Paris, on observe que **Londres a un réseau d'autoroutes urbaines beaucoup moins dense que celui de Paris**. Londres n'a ni Périphérique, ni A86, ni radiales pénétrant au centre de l'agglomération. L'offre autoroutière influe sur la demande et génère de la circulation indépendamment des besoins réels : on a donc des volumes de trafic beaucoup plus importants (de l'ordre de trois fois plus) au cœur de l'agglomération parisienne qu'à Londres. D'où des niveaux de pollution, de nuisances sonores, et d'exposition des populations très élevés.



Volumes de trafic = choix techniques et politiques



© P.-L. Certonze ENSG / Paris-I / IAU 2013

La question qui se pose est maintenant : comment ce réseau d'infrastructures routières pourrait-il s'adapter aux enjeux d'aujourd'hui et de demain ? Depuis 2010, l'Institut (IPR) mis en place un programme d'étude pionnier sur les « *Avenues Métropolitaines* » qui s'est notamment appuyé sur l'analyse approfondie sur place de dizaines de métropoles engagées dans des processus de transformation de leur réseau d'autoroutes urbaines en grandes avenues multimodales paysagées, support de requalification urbaine¹. Dans tous les cas étudiés, on observe une « évaporation » de trafic : la suppression de « l'effet d'aubaine » de l'autoroute fait émerger de nouveaux comportements de mobilité et réduit l'autosolisme.

Deux exemples :

- ▶ New York : la West Side Highway (voie expresse en viaduc qui transportait environ 140 000 véhicules par jour) a dû être fermée à la circulation car elle menaçait de s'écrouler. Sa transformation en avenue a réduit le trafic, optimisé les mobilités et permis la renaissance de tout l'ouest de Manhattan.
- ▶ Séoul : l'axe routier de la Cheonggyecheon, construit dans le lit d'une rivière, comptait 14 files de circulation et transportait 170 000 véhicules/jour. Sa déconstruction a permis de remettre la rivière à l'air libre, de régénérer le centre historique de Séoul et de réduire le trafic à 30 000 véhicules/jour.

Ces travaux ont alimenté les réflexions des équipes et des maîtres d'ouvrage (État, Région Île-de-France, collectivités) de la Consultation internationale sur les Routes du Futur organisée par le Forum métropolitain du Grand Paris en 2018-2019, avec l'appui technique de l'Institut Paris Région, de l'APUR et de la DRIEAT.

Depuis 2020, l'Institut Paris Région pilote un groupe d'experts de METREX, l'association des métropoles européennes, qui porte sur la transformation des infrastructures routières comme outil d'urbanisme et de transition écologique dans le cadre de projets intégrés².

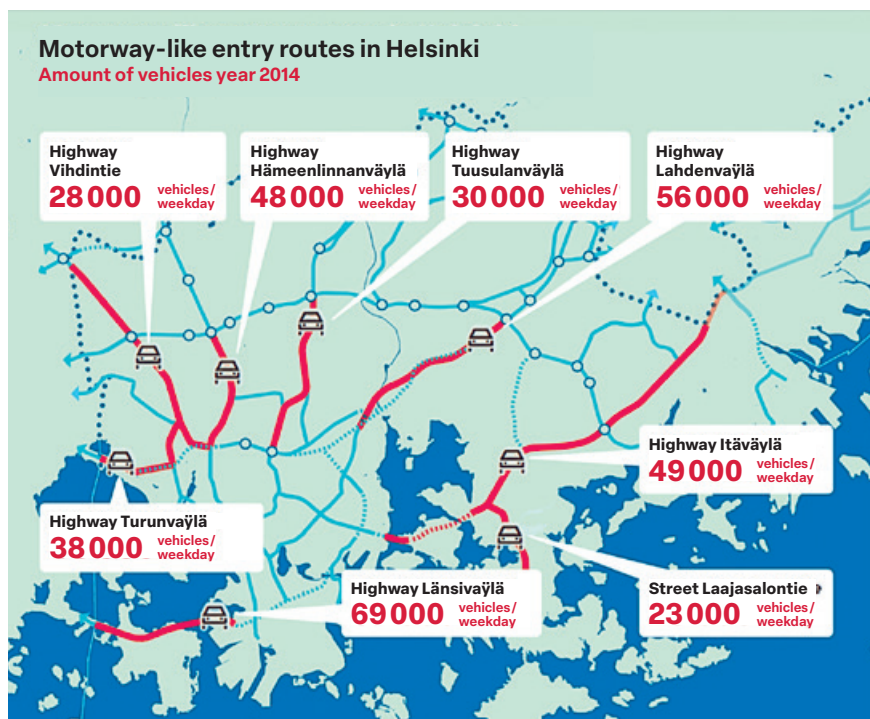
1. <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/amenagement/voies-du-futur/>

2. <https://en.institutparisregion.fr/international/from-expressways-to-boulevards/>

Deux exemples :

- Helsinki: le plan directeur de 2018 prévoit de transformer à l'horizon 2050 les sept pénétrantes autoroutières de la ville en boulevards urbains, appuyé sur des nouvelles lignes de tramway et le développement urbain sur le foncier libéré.

Helsinki: stratégie «Boulevards Urbains»

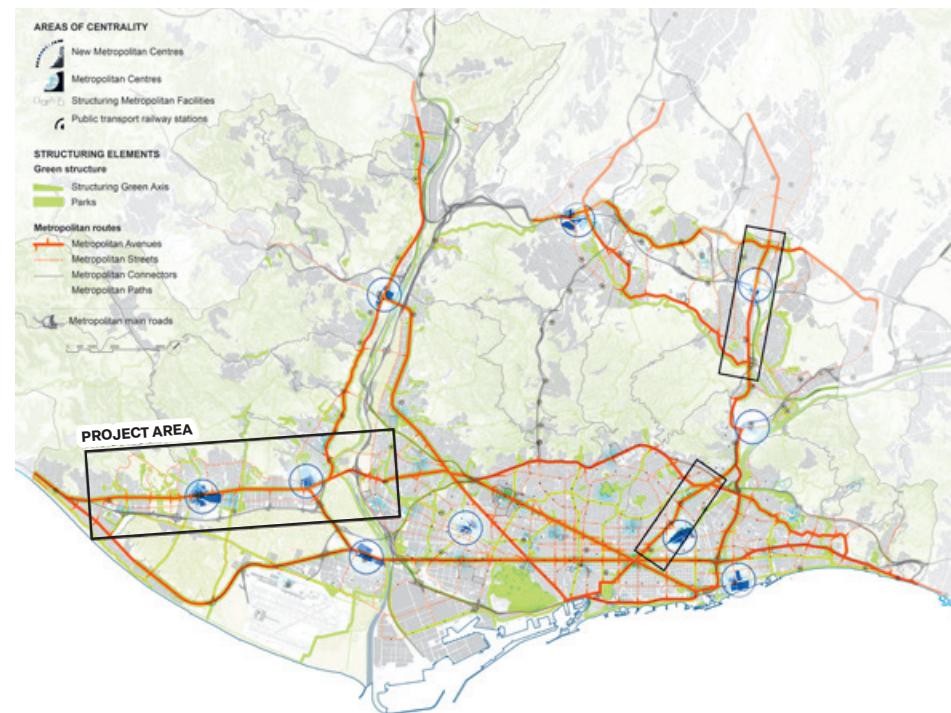


Plan d'Urbanisme 2050

- 1/3 de la croissance urbaine dans des corridors routiers
- 7 pénétrantes autoroutières reconverties en boulevards

- Barcelone: le plan directeur métropolitain, en cours d'approbation, prévoit la planification des avenues métropolitaines pour redonner à la ville les axes autoroutiers. L'un des projets préfigurateur est l'avenue Meridiana qui est en train d'être transformée.

Barcelone: plan directeur urbain métropolitain



Ces travaux ont nourri les ateliers «autoroutes apaisées» d'Est Ensemble en 2022-2023 animés par l'Institut. L'idée de ces ateliers était de comprendre et partager les enjeux et travailler sur une vision et une stratégie partagée pas à pas d'évolution de ces infrastructures.

Aujourd'hui, il est nécessaire de relancer la dynamique collective sur ces sujets cruciaux pour l'Île-de-France, de trouver une nouvelle gouvernance des infrastructures routières pour travailler à la coordination des différents projets et construire collectivement une stratégie intégrée.

Patricia Pelloux

Directrice Adjointe de l'APUR

L'APUR a accompagné la consultation internationale sur les Routes du Futur puis les ateliers du Boulevard Périphérique et assure depuis 2024 le suivi de l'évolution du Périphérique suite à l'abaissement de la vitesse depuis octobre 2024 et la mise en service de la voie réservée VR2+ depuis mars 2025.

L'APUR réalise régulièrement des bilans : un premier bilan en décembre 2024, un second en mars 2025 pour mesurer l'effet des 50 km/h sur une période de 5 mois (octobre à fin février) et un troisième rapport intégrant les effets de la VR2+ mis en ligne en mai. Les résultats sont très positifs et encourageants : la vitesse moyenne de jour a baissé (-4%), et surtout la nuit (-18%) et on constate une baisse des heures de congestion significative (-19%), ainsi qu'une baisse des accidents (-16%). Une corrélation apparaît sur la période entre baisse de la vitesse, baisse des accidents et baisse de la congestion. Les niveaux sonores sont également en baisse.

Un observatoire socio-économique a également été mis en place. Dans une bande de 500 m autour du périphérique, les quartiers sont habités par près de 600 000 habitants (55% parisiens, 45% résidents des communes riveraines).



Plus de 111 500 logements sociaux sont comptabilisés ainsi que 22 quartiers politique de la ville (QPV) et 500 équipements scolaires. Nous avons donc des populations qui sont soumises à des vulnérabilités environnementales et aussi sociales.

Suite à la consultation internationale des routes du futur, la Ville de Paris a souhaité mettre en place des ateliers qui ont abouti en 2022 à un Livre blanc qui traduit une ambition partagée avec une stratégie progressive d'évolution du Périphérique³. Est Ensemble avait déjà contribué à ce livre blanc. Les actions à court terme étaient notamment : l'abaissement de la vitesse à 50 km/h, la mise en place de la voie réservée comme un héritage de la voie olympique des Jeux Olympiques et Paralympiques ainsi que la transformation de portes métropolitaines : Porte Maillot, Porte de Clichy, Porte de La Chapelle, et des études engagées comme sur la porte de Bagnolet et également de plus petites portes.

La vision 2030 s'articule avec la mise en service progressive du métro du Grand Paris et des prolongements de lignes de métro et tramway.

La stratégie progressive exprimée dans le Livre blanc prévoit de continuer de renforcer le corridor boisé et d'uniformiser le nombre de files (diminution du trafic, plus de personnes par véhicule) pour aller vers cette vision du boulevard urbain qui associe les voies latérales desservant les communes riveraines requalifiées, et permettra l'installation à terme de passages piétons là où le Périphérique est à niveau.

■ Focus sur des portes plus confidentielles :

- ▶ Porte Pouchet : réaménagée avec des espaces verts, des espaces sportifs, et une appropriation de l'espace par les habitants réussie dans un projet de renouvellement urbain.
- ▶ Porte Chaumont, porte Brunet et porte du Pré Saint-Gervais : travail partenarial sur l'échelle de proximité avec de nombreux équipements scolaires et sportifs, et des collégiens qui traversent les

3. <https://www.apur.org/fr/climat-environnement/air-bruit/ateliers-boulevard-peripherique>

portes chaque jour pour aller au Pré Saint-Gervais et inversement. Il est proposé de transformer la porte Chaumont en avenue urbaine, de requalifier le passage de la porte Brunet et de transformer la porte du Pré-Saint-Gervais en porte paysagère qui s'inscrit dans la continuité des parcs et notamment du Grand Chemin côté Est Ensemble.⁴

- Lien entre Paris et Gentilly et transformation de l'avenue Paul Vaillant-Couturier : il existe plus de 20km de voies latérales qui bordent le Périphérique qu'il s'agit de retravailler avec quelques principes communs pour avoir plus de plantations, plus de place pour les piétons, des pistes cyclables et des liaisons transversales facilitées. Le travail mené par l'atelier avec Gentilly, l'Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre, le Département du Val-de-Marne et la Ville de Paris est un démonstrateur de cette transformation. Un travail est en cours comprenant 3 scénarios intégrant une progressivité des aménagements. L'objectif est de concilier vie locale et transformation du Périphérique en boulevard urbain, avec une pluralité d'usages.

C'est toute une sémantique qui change : transformation de portes en places, transformation d'une approche infrastructurelle en une approche urbaine et paysagère intégrant une pluralité d'usages et un réemploi de l'infrastructure.

4. <https://www.apur.org/fr/mobilite-villes-territoires/mobilite/portes-chaumont-brunet-pre-saint-gervais>

Clarel Zephir Agence ZCCS

L'A3 a été développée pour relier l'aéroport Charles de Gaulle à Paris en doublant l'A1. 200 000 véhicules par jour circulent sur cet axe dont 85 % sont de transit.

Le terme « autoroute urbaine » est un oxymore. Il n'y a rien d'urbain dans cette notion d'autoroute urbaine, car l'autoroute est habitée. Il y a plus de 40 000 habitants qui habitent à moins de 200m de l'A3.

Dans les quartiers autour de l'autoroute habitent beaucoup de personnes vulnérables (jeunes, personnes âgées, QPV). La question des inégalités territoriales est flagrante par rapport à la pollution subie le long de cet axe. L'article 1^{er} du Code de l'environnement dit :

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. »

C'est un article qui a été intégré au bloc de constitutionnalité en 2005 et donc on est obligé de le respecter, sauf s'il y a une raison impérative d'intérêt public majeur (cf. jurisprudence A69). La question qui peut être posée est : au regard des externalités négatives majeures, l'A3 constitue-t-elle une raison impérative d'intérêt public majeur ?

En attendant, comment faire pour progressivement désactiver et changer l'image de l'A3 ? La réflexion doit être pensée à plusieurs échelles :

- Grande échelle : supprimer le transit pour le renvoyer sur la francilienne et l'A86 et leur redonner la fonction qu'elles doivent avoir.
- Échelle moyenne : sceller le « *destin commun* » du Boulevard Périphérique et de l'A3 pour la penser comme avenue métropolitaine
- Petite échelle : soigner les points de rencontre entre les bretelles autoroutières et la ville.



Comment programmer son obsolescence de manière progressive ?

- ▶ Baisser la vitesse à 50km/h en arrivant aux portes de Paris et avoir une voie réservée pour enlever 15 à 20% de trafic.
- ▶ Au niveau des transports en commun : confirmer le transit bus mais aussi rendre possible la desserte des quartiers sur cet axe. Amener des axes de vélos express.
- ▶ Continuer à diminuer la vitesse et amener d'autres types de mobilité pour amener du vivant le long de ces différentes axes.

■ Travail sur les points de contact

ZCCS mène une étude pour le Département de Seine-Saint-Denis sur l'échangeur de l'A1 vers le parc George Valbon pour voir comment profiter des changements majeurs qu'il y a eu autour de ce lieu.

Comment on reconsidère l'arrivée de l'A1, comment on redonne une entrée à ces parcs ? Le parc Valbon est un espace vert majeur, 2 millions de visiteurs par an, le 3^e grand parc d'Île-de-France, avec des infrastructures brouilleuses d'urbanité. C'est 11 hectares de bretelles qui permettent les échanges entre l'A1 et la RD901, avec une mise à distance entre le parc et les quartiers extrêmement proches.

On a proposé de supprimer des sorties de l'A1 compte tenu des baisses de circulation constatées en Île-de-France, car il y a des alternatives et parce que les externalités négatives sont trop importantes. Cela permet de parachever le lien avec les 6 routes, vers la Courneuve, les 4 000. La suppression de l'échangeur permet de libérer de l'espace et d'avoir des voies bus et des pistes cyclables confortables. La suppression de l'échangeur c'est 14 000 véhicules/jour supprimés ce qui permet de faire baisser le trafic sur la RD de 26 000 à 15 000 véhicules/jour et donc de redonner de la place aux mobilités actives et avoir des continuités piétonnes depuis les quartiers, le métro. ■

Deuxième table ronde d'experts

Situation sanitaire liée aux autoroutes en Île-de-France

Anne Kauffmann
AIRPARIF



Airparif (association 1901) a une gouvernance partagée et équilibrée avec l'État, les collectivités, des acteurs économiques, des associations, ce qui garantit l'indépendance de l'association pour accompagner les décideurs. Sa mission est de surveiller la qualité de l'air mais aussi d'accompagner les décideurs et de comprendre les phénomènes pour savoir sur quoi il faut agir.

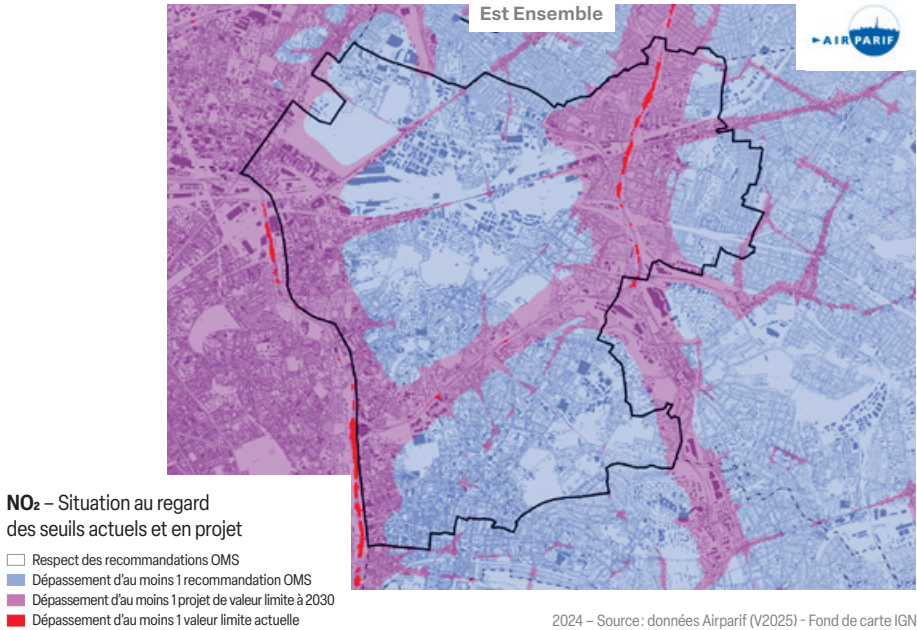
■ La situation en Île-de-France sur le dioxyde d'azote

Les niveaux de dioxyde d'azote en Île-de-France diminuent au fur et à mesure qu'on s'éloigne du cœur d'agglomération et des axes routiers. En 2009, 2,9 millions d'habitants étaient exposés à des seuils qui dépassaient la valeur limite réglementaire. Aujourd'hui, grâce aux efforts qui ont été faits, les concentrations ont été divisées par 2 et seulement 800 per-

sonnes sont encore exposées à des seuils au-dessus des valeurs limites réglementaires. Les niveaux sont en baisse mais les efforts sont à poursuivre néanmoins car il y a encore beaucoup de secteurs au-dessus des valeurs de l'OMS. C'est un polluant principalement émis par le trafic routier et en particulier par les véhicules diesel.

La carte multi seuils montre, en blanc ce qui respecte les valeurs de l'OMS (pas le cas sur Est Ensemble), en bleu ce qui dépasse les valeurs de l'OMS à respecter et en mauve ce qui dépasse les valeurs à respecter d'ici 2030. Il y a encore beaucoup de travail, à Est Ensemble, on voit encore du rouge où on dépasse les valeurs limites actuelles, c'est principalement le long des grandes infrastructures.

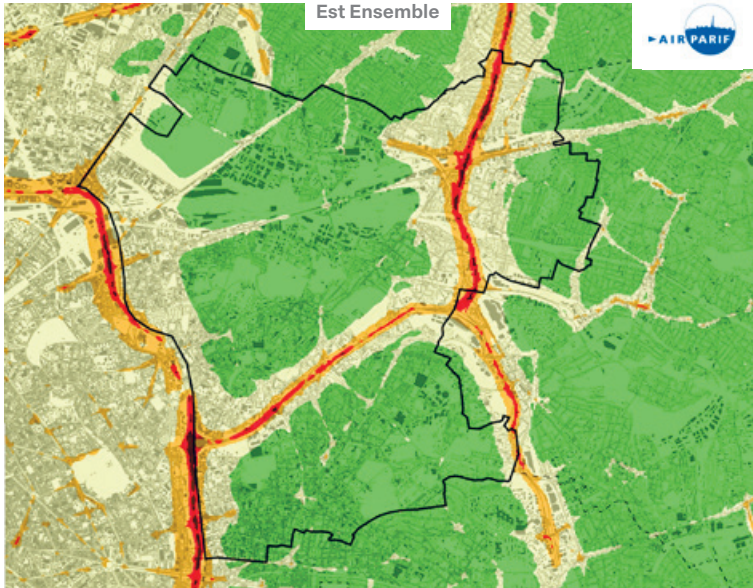
Dioxyde d'azote (NO₂):
situation au regard des différents seuils



■ Les particules PM_{2,5}

La situation s'améliore aussi nettement: entre 2007 et 2024, les concentrations ont été divisées par 2. Toutefois, à Est Ensemble et dans l'ensemble du territoire francilien, les recommandations de l'OMS ne sont pas respectées. Les abords des axes routiers sont les plus concernés. Dans le cas des particules, la source majoritaire est le chauffage résidentiel et en particulier le chauffage au bois.

Carte stratégique Airparif



	Classes	Seuils	NO ²	PM ¹⁰	PM ²⁵
			en µg/m ³	en µg/m ³	en µg/m ³
bonne qualité de l'air	A	≤ OMS 2021	≤ 10	≤ 15	≤ 5
	B	> OMS 2021	[10,16]	[15,16]	[5,8]
projets valeurs limites 2023	C	> 80% VL 2030	[16,20]	[16,20]	[8,10]
	D	> VL 2030	[20,24]	[20,24]	[10,12]
	E	> 120% VL 2030	[24,32]	[24,32]	[12,20]
valeurs limites actuelles	F	> 80% VL	[32,40]	[32,40]	[20,25]
	G	> VL	> 40	> 40	> 25
mauvaise qualité de l'air					

2024 – Source : données Airparif (V2025) - Fond de carte IGN

Au bord des axes routiers, on a un cumul de la pollution de fond liée au chauffage urbain et au transport routier. Il y a deux axes pour agir :

- Atténuation : réduire les émissions à la source.
- Adaptation : limiter l'exposition des populations. La décroissance des niveaux de pollution quand on s'éloigne de la source est très rapide : il faut entre 100 et 150m pour rejoindre le niveau sans auto-route. On a aussi une baisse en montant en hauteur. Réduire le trafic sur les voies aux abords des constructions, permet de limiter la vulnérabilité des habitants.

Bruitparif produit des cartes stratégiques de l'air pour représenter sur une même carte les enjeux de pollution sur un territoire. On a aussi une cartographie de cumul des nuisances air-bruit, qui constitue des outils d'aide à la décision pour repérer les secteurs où agir en priorité.

Carlos Ribeiro BRUITPARIF



Bruitparif est également une association 1901 créée il y a 20 ans. Observatoire du bruit en Île-de-France, Bruitparif dispose d'une gouvernance quadripartite : État, collectivités, activités économiques, associations. Sa raison d'être est de favoriser un environnement sonore apaisé en Île-de-France. Pour cela l'association déploie un dispositif d'observation intégrant trois grands types d'outils :

- Enquêtes auprès de la population.
- Réseau permanent de capteurs de mesures (plus de 200 capteurs permanents déployés en Île-de-France à ce jour).
- Techniques de modélisation afin de constituer des cartes de bruit à partir de données trafic pour évaluer les expositions au bruit en tout point de la région.

Une Directive européenne de 2002 prévoit une obligation de créer de telles cartographies d'exposition au bruit, a minima pour les transports (trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien) et de les mettre à jour tous les 5 ans à l'échelle des grandes agglomérations et aux abords des grandes infrastructures de transports terrestres sur l'ensemble du territoire national.

Deux indicateurs doivent obligatoirement être utilisés pour réaliser ces cartes : L'indicateur Lden qui est indicateur de bruit moyen pondéré sur 24h (intégrant des pondérations pour le bruit en soirée de +5 décibels) et pour le bruit la nuit de +10 décibels) ; L'indicateur Ln qui correspond au niveau sonore moyen sur la période nocturne (22h-6h). En Île-de-France, c'est Bruitparif qui réalise ces cartes pour le compte des grandes agglomérations depuis 10 ans.

Deux types de valeurs de référence existent : des valeurs limites réglementaires prises par la France dans le cadre de l'application de la Directive européenne et des recommandations sanitaires de l'OMS.

À partir des diagnostics établis par l'intermédiaire des cartes stratégiques de bruit, les agglomérations ainsi que les gestionnaires des grandes infrastructures de transports terrestres doivent établir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et le réviser tous les 5 ans.

En complément des cartes stratégiques de bruit établies pour chaque source de bruit (routier, ferroviaire, aérien), Bruitparif produit des cartes globales qui permettent de situer chaque portion du territoire en fonction des valeurs de référence.

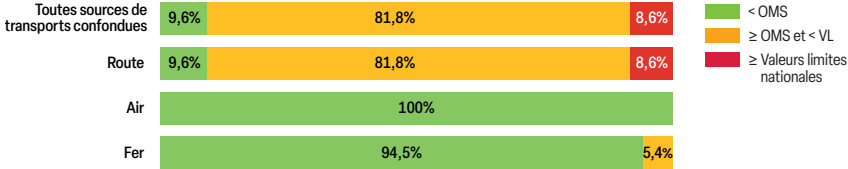
Ainsi, à l'échelle de la zone dense francilienne qui rassemble 10,5 millions d'habitants, il est estimé que 14% de la population est exposée à des niveaux de bruit des transports qui respectent les recommandations sanitaires de l'OMS, 72% se trouve dans une situation intermédiaire entre les valeurs OMS et les valeurs limites réglementaires et 14% de la population se trouve potentiellement exposée à des niveaux de bruit des transports qui excèdent au moins une valeur limite réglementaire.

Sur le territoire d'Est Ensemble, la pollution sonore est principalement due au bruit routier. Seulement 9,6% de la population vivrait avec des niveaux qui respectent les objectifs fixés par l'OMS, alors que 8,6% seraient exposée à des niveaux de bruit routier qui dépassent les valeurs limites réglementaires, la grande majorité des personnes (près de 82%) étant dans une situation d'exposition intermédiaire (au-dessus des recommandations de l'OMS mais sans dépasser les valeurs limites réglementaires).

Statistiques d'exposition au bruit des transports au sein du territoire d'Est Ensemble

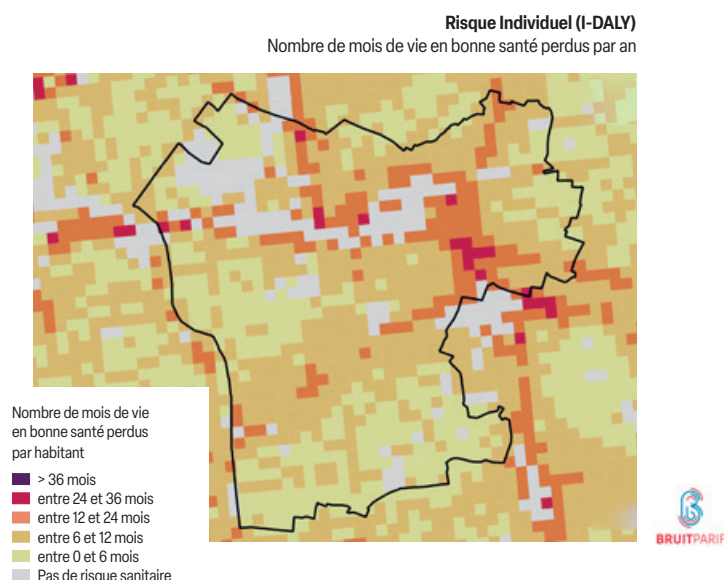
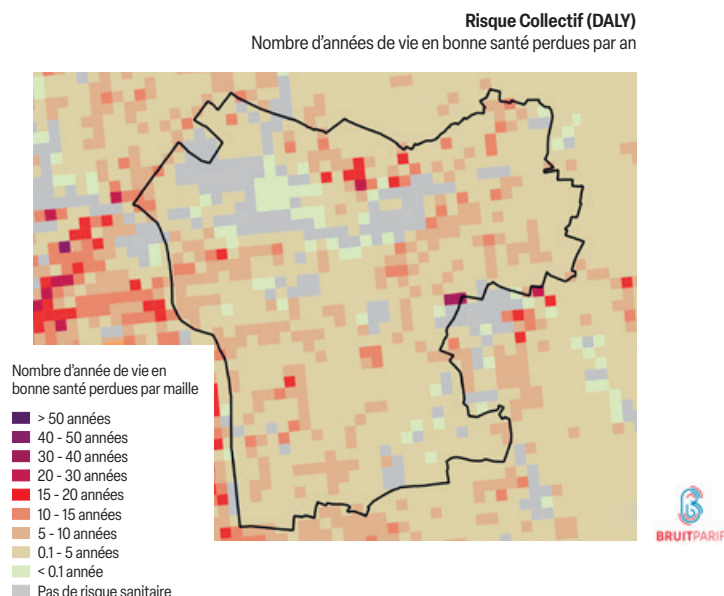


Taux de population exposée au bruit



Source de bruit	Objectifs de qualité OMS	Valeurs limites nationales
Route	Lden < 53 dB(A) Ln < 45 dB(A)	Lden < 68 dB(A) Ln < 62 dB(A)
Fer	Lden < 54 dB(A) Ln < 44 dB(A)	Lden < 73 dB(A) Ln < 65 dB(A)
Air	Lden < 45 dB(A) Ln < 40 dB(A)	Lden < 55 dB(A) Ln < 50 dB(A)

Impacts sanitaires du bruit des transports par maille au sein d'Est Ensemble



Les principaux effets reconnus du bruit sur la santé humaine sont la gêne, les perturbations du sommeil, les maladies cardio-métaboliques (infarctus, hypertension, AVC, diabète...). En Île-de-France les impacts sur la santé du bruit sont particulièrement importants, avec des pertes de vie en bonne santé.

Bruitparif utilise les courbes dose-réponse produites par l'OMS pour produire des cartes des impacts sanitaires liés au bruit. Ces cartes montrent le nombre d'années en bonne santé perdues par an à l'échelle de mailles du territoire et par commune. Cela permet de mettre en lumière les secteurs prioritaires où l'action devrait être mobilisée pour réduire les expositions au bruit.

À l'échelle de la zone dense francilienne, le bruit des transports est responsable d'environ 2,3 millions de personnes fortement gênées (22%), 760 000 personnes fortement perturbées dans leur sommeil (7%), et de presque 100 000 années de vie en bonne santé perdues chaque année, ce qui représente près de 9,4 mois de vie en bonne santé perdus par habitant. Sur le territoire d'Est Ensemble on a à peu près les mêmes statistiques.

Le coût social du bruit en Île-de-France a été évalué à 42,6 milliards d'euros par an, dont 26 milliards d'euros par an en lien avec le bruit des transports. Le bruit routier coûterait notamment 18,1 milliards d'euros par an.

- **75 500 personnes** fortement gênées (18%)
- **24 400 personnes** fortement perturbées par le sommeil (6%)
- **3 200 années** de vie en bonne santé perdues chaque année
- **7,7 mois** de vie en bonne santé perdus par habitant en moyenne sur une vie entière du fait de la gêne et des perturbations du sommeil

**Avec de fortes disparités selon les territoires :
peut aller jusqu'à 2 ans dans les secteurs les plus exposés.**

Les solutions possibles pour réduire le bruit routier à la source sont :

- ▶ Les chaussées antibruit. Avec un revêtement antibruit neuf, il est possible d'avoir une diminution du niveau sonore qui peut atteindre 7 à 8 décibels de moins (exemple de l'A4 et l'A6) juste après leur mise en œuvre. Toutefois, les performances acoustiques de ces revêtements de chaussée diminuent avec le temps à raison de 0,8 à 1 decibel par an, de telle sorte qu'au bout d'une dizaine d'années, on tend à revenir à la situation initiale. L'observation faite sur l'A6 et l'A4 montre tout de même que l'on a encore des diminutions de bruit allant de 1,4 à 4,3 decibels sur les sections concernées 7 ans après la pose des revêtements anti-bruit, ce qui équivaut à ce qu'on pourrait obtenir comme diminutions de bruit si on abaissait le trafic de 28 à 63 %.
- ▶ La réduction de la vitesse, qui permet également d'agir sur la réduction du bruit de roulement. Par exemple avec l'abaissement de la vitesse limite de 90km/h à 70km/h sur l'A86 au niveau de La Courneuve ou sur l'A4 au niveau de Charenton-le-Pont, on a mesuré une baisse d'environ 1 decibel, ce qui équivaut à ce qui pourrait être obtenu avec une baisse de 20 à 25% du trafic. Il convient de noter que cette baisse est moindre que la diminution théorique qu'on pourrait espérer, de l'ordre de 2 decibels, si la nouvelle vitesse limite était bien respectée. Une baisse de 2 decibels serait plus perceptible par les riverains. L'abaissement de la vitesse limite de 70 à 50km/h sur le boulevard périphérique s'est accompagnée d'une diminution de bruit de l'ordre de 2 decibels en moyenne, un peu plus marquée la nuit (2,4 decibels) que le jour (1,7 decibel), ce qui équivaut à ce qui aurait été obtenu par une diminution comprise entre 32 et 42% du volume de trafic.



Sabine Host,
Observatoire Régional de Santé
Île-de-France

L'Observatoire Régional de la Santé est le département santé de l'IPR, qui documente l'état de santé des franciliens et s'intéresse aussi aux déterminants de santé dont les déterminants environnementaux.

L'Observatoire régional de santé (ORS) a développé une expertise sur les impacts sanitaires de la pollution de l'air notamment, avec une méthode permettant de quantifier les impacts santé en mobilisant les données Airparif. L'objectif est de quantifier le nombre de décès ou de nouveaux cas de maladies attribuables à l'exposition à la pollution de l'air.

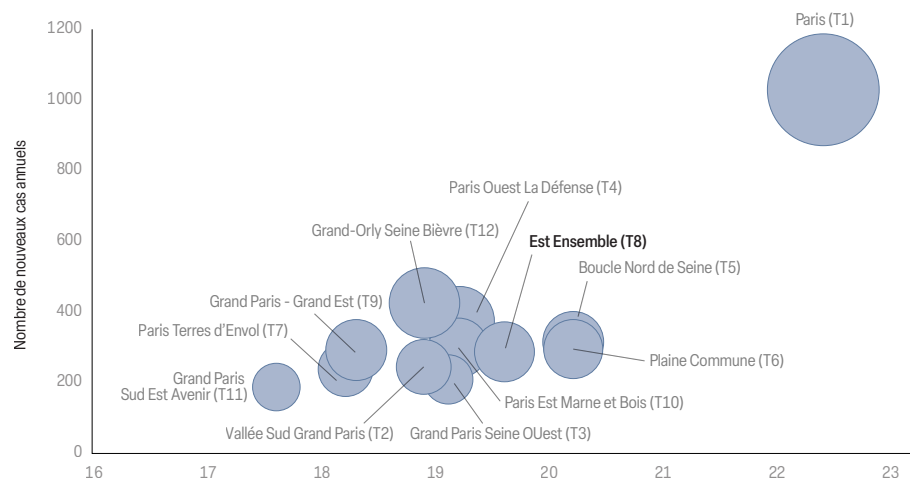
En Île-de-France, en 2017-2019, avec le non-respect des recommandations de l'OMS, nous avons estimé que l'exposition à la pollution de l'air était responsable d'un décès sur 10 et de près d'un nouveau cas d'asthme chez l'enfant sur 5. Nous avons pu quantifier le poids économique de l'impact de la pollution de l'air selon ce scénario, pour un ensemble de huit pathologies chroniques : cela représente environ 159€ par habitant et par an. Est Ensemble est directement concerné, et paye un poids important du fait de l'exposition à la pollution de l'air.

Il existe de fortes inégalités des personnes face à la pollution de l'air. Cela commence dès la vie in utero, les enfants sont particulièrement sensibles, et les personnes âgées également. Plus on habite proche d'un axe de transport et plus l'exposition est importante et les impacts également. On peut cumuler les expositions environnementales. En zoomant aux abords des axes de transport, les risques de décès liés à la pollution de l'air apparaissent jusqu'à 3 fois supérieurs par rapport à d'autres secteurs plus préservés.

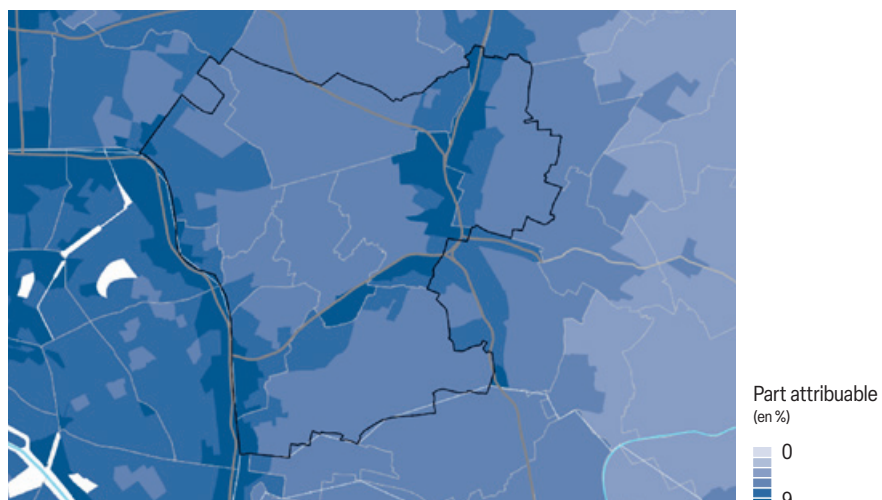
L'amélioration de la qualité de l'air ces dernières années a eu un impact positif important sur la santé, il a été ainsi estimé une baisse de -40% des décès imputables à la pollution de l'air en moyenne en 2010 et 2019.

Nouveaux cas d'asthme annuel de l'enfant attribuable à la pollution de l'air

niveau de particules 2017-2019 > recommandation OMS

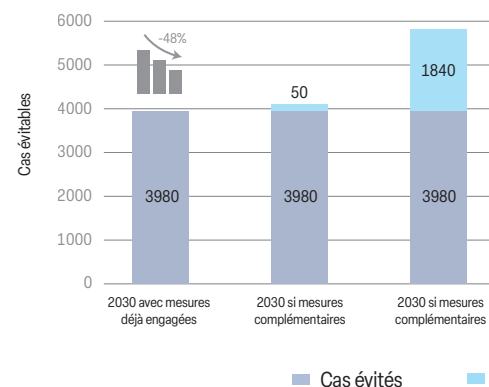


Risques de décès liés à la pollution de l'air

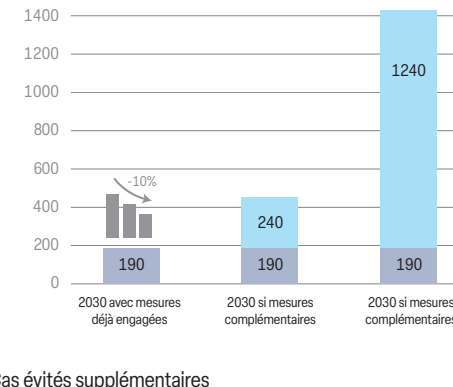


© L'institut Paris Région, ORS ÎdF 2021
Source: ORS Île-de-France, Airparis 2017-19
Insee 2016, CépiDc 2011-15

Cas d'asthme (0-17 ans) évitables en lien avec réduction du NO₂ total Île-de-France, année de référence 2018



Cas d'AVC (35 ans et plus) évitables en lien avec réduction du PM2,5 total Île-de-France, année de référence 2018



Cette baisse concerne tous les territoires de la région, y compris les zones rurales. Les mesures d'amélioration de la qualité de l'air sont des mesures de santé publique particulièrement efficaces, et **il n'y a pas d'autres mesures permettant d'améliorer la santé aussi efficacement.**

Dans le cadre de la révision du plan de protection de l'atmosphère récemment adopté, des projections de l'évolution de la qualité de l'air à l'horizon 2030 ont été modélisées par Airparif. Sur cette base, les bénéfices sanitaires liés à l'amélioration de la qualité de l'air par rapport à l'année de référence (2018) ont pu être estimés. Cette évaluation montre par exemple une baisse particulièrement importante du nombre de cas d'asthme de l'enfant attribuable à l'exposition au NO₂ (-48%). Cela montre que l'action sur la source trafic routier est particulièrement favorable à la réduction de ces émissions. En revanche, l'amélioration en lien avec les baisses des niveaux de PM2,5 est beaucoup moins nette, ce qui indique qu'il est nécessaire de renforcer encore les mesures de lutte contre la pollution de l'air en agissant non seulement sur le trafic routier mais aussi sur d'autres sources de particules fines telles que le chauffage au bois.

Des évolutions déjà engagées : Retours d'expériences d'élus

La transformation de l'avenue Charles-de-Gaulle, les Allées de Neuilly **Jean-Christophe Fromantin, Maire de Neuilly-sur-Seine**

L'avenue Charles-de-Gaulle, qui va de la Porte Maillot vers la Défense, était un sujet politique. En 2008, lors des élections, elle occupait beaucoup les discussions avec un projet d'enfouissement qui s'est révélé impossible pour des questions techniques liées à la présence du métro, donc il fallait avoir une autre approche : transformons donc ce qui est vu comme un inconvénient en atout, en reprenant cet axe mythique pour en faire non plus une autoroute mais un boulevard urbain.

Cette avenue, qui abrite à peu près 40 000 employés/salariés et 8 000 habitants, tout le monde la fuyait et il fallait lui redonner une attractivité. En 2009-2010, il est donc décidé d'abandonner le projet d'enfouissement, qui posait aussi des questions environnementales car il fallait extraire les terres.

La première difficulté, était que c'était une des dernières routes nationales restées dans le patrimoine de l'État, car il s'agit d'un axe stratégique, un lien entre la Défense et Paris.



La Ville a donc demandé à l'État de déclasser une partie de l'avenue, pas l'intégralité, car il y a un tunnel, une infrastructure sensible de transit sur à peu près un tiers de l'avenue Charles de Gaulle, mais uniquement les deux tiers de l'espace, soit à peu près 10 hectares qui représentent les allées de Neuilly. L'avenue fait 75m de large, et donc la côte qui a été décidée était : 25m de trottoir, 25m de partie roulante puis 25m de trottoir, contre 2x3m de trottoirs avant.

■ Les modélisations de trafic

Le risque quand on touche à un flux aussi intense, c'est d'avoir un peu de report. Les modélisations prévoyaient un peu d'absorption avec la ligne E mais pas suffisamment pour ne pas s'inquiéter des reports de circulation dans l'épaisseur de la ville. L'option a été prise de laisser 25m pour la circulation et de simuler le trafic de façon dynamique.

Un modèle a été créé, ce qui a été assez long. Au bout d'un an, un modèle considéré comme objectif et fiable a pu être mis au point et a permis de simuler les aménagements et leur impact sur le modèle. Ce modèle a été partagé avec Paris et la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF).

Passage de 2x5 voies avec des voies sortantes, à 2x4 voies, en réduisant la largeur des files et la vitesse, création de 2 nouvelles traversées piétonnes. On s'est aperçu que toutes ces évolutions produisaient un meilleur lissage du trafic et avaient un effet inverse de ce qui était opposé dans toutes les réunions publiques, celui de créer des thromboses. Aujourd'hui, on voit que la réalité est conforme aux modélisations.

■ Le projet d'aménagement

Le projet a permis de dégager 10 hectares d'espaces publics. Il y avait plusieurs sujets :

- Un réalignement d'arbres à reconstituer car il y avait de grands platanes qui avaient été coupés, d'autres étaient malades. Quand le projet a été lancé, des platanes de 15 ans ont été mis en plantation

Neuilly, transformation de l'angle de l'avenue
Charles de Gaulle et de la rue des Gravières

Avant



Après



dans des terres agricoles louées dans le nord de la France, pour disposer d'un patrimoine de grands arbres qui a permis de reconstituer le linéaire sans voir la différence entre les arbres. 250 grands arbres de 30 ans ont été plantés, ce qui a permis de reconstituer la géométrie et l'identité de cet alignement d'arbres.

- Entre 4 et 5 hectares d'espaces verts ont été créés en travaillant l'ergonomie et la biodiversité. Un jalonnement assez simple a été créé et se termine par de grandes pelouses juste avant le Pont de Neuilly pour dégager la perspective vers La Défense.
- Des espaces ont été sanctuarisés pour des folies avec un appel à manifestation d'intérêt qui a été lancé pour avoir un jalonnement culturel.

Deux autres sujets étaient assez prégnants : mettre de la cohérence en amont et en aval. Au moment du lancement du projet, un travail sur la suppression du rond-point de la Porte Maillot a été engagé par la Ville de Paris, pour se réaligner sur l'avenue de la Porte Maillot.

La Ville de Neuilly a aussi repris la maîtrise d'ouvrage déléguée du Pont de Neuilly de la part de l'État, pour que les deux extrémités ne soient pas des ruptures mais plutôt des liens.

Coût du projet : environ **60 millions d'euros**.

■ Comment peut-on aller plus loin ?

Ce sont des processus où on tâtonne et il faut accepter ce tâtonnement car quand on touche à un équilibre d'un écosystème qui dépasse la commune, il faut faire attention car cela concerne aussi directement les partenaires. La voirie est parfois communale, parfois intercommunale, répond à des schémas métropolitains, aux schémas régionaux, aux injonctions de l'État. Il faut engager un dialogue ouvert et informel.

Pour aller plus loin, il y a un travail de mise en cohérence et de mise en perspective à faire. Il faut brancher les initiatives ensemble, il y a des angles morts, il ne faut pas que ce soit une juxtaposition de projets mais qu'ils forment un ensemble cohérent.

Le deuxième point, c'est l'anticipation. Il y a de grandes transformations aussi dans la manière de vivre les villes. Il faut être prudent à ne pas plaquer une vision mais accepter une anticipation d'une manière de vivre la ville qui a changé. Il faut se projeter dans la manière dont on vivra la ville dans les années à venir. Il faut faire preuve de pragmatisme et regarder comment évoluent les flux et les usages pour envisager des équipements évolutifs dans le temps.

Kader Chibane

Conseiller en charge de la
Transformation de l'autoroute A1
à Plaine Commune

On constate une montée en puissance du sujet des autoroutes, une convergence. C'est dans cet état d'esprit qu'il faut qu'on diminue la place de la voiture.



■ Expérimentations en cours sur le territoire de Plaine Commune

- Baisse de la vitesse sur une portion de l'A86 de Saint-Denis à la Courneuve de 90 à 70 km/h. En termes de pollution atmosphérique, il y a beaucoup de paramètres, mais en termes de bruit, il y a une baisse significative. À Saint-Denis, il y a des gens qui vivent à quelques dizaines de mètres de l'A1 et donc la baisse de la vitesse, c'est très important pour le bien-être des habitants.
- Voies réservées sur l'A1. Depuis les JO, il y a un changement de braquet de l'État, ils évoluent sur cette question. Le vrai problème, c'est que 80% des automobilistes sont seuls dans leur voiture. Le problème est la sortie à la Porte de La Chapelle où il y a un tunnel et où on ne peut pas avoir une vitesse à 50 km/h pour des questions de sécurité incendie, il faut être à 60 km/h, donc on va avoir des changements de vitesse maximale.

Les transformations des routes départementales

Corentin Duprey, Vice-Président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

Le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis est très engagé sur ce sujet et porte, de manière générale, une ambition en matière d'espaces publics de réduction de la place de la voiture, d'une meilleure répartition des usages, pour des raisons de santé publique mais aussi de cadre de vie et d'apaisement d'un territoire qui a été balafré par des voies autoroutières ou à profil autoroutier, et qui génèrent des pollutions atmosphériques, des pollutions sonores.

Cette ambition se matérialise sur différents projets :

- Maîtrise d'ouvrage du prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay en deux temps. Projet qui a permis la démolition de l'A186 en 2021, qui permet de recoudre le territoire de Montreuil et Romainville. Cette autoroute a laissé place à un boulevard paysager avec des aménagements cyclables continus aux normes actuelles et une végétalisation accrue sur l'ensemble du linéaire. Projet de près de 500 millions d'euros, financé par le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis à hauteur de 7%.



- ▶ La RD933 (ex-RN3) : un axe structurant est-ouest, de la Porte de Pantin jusqu'à la Seine- et-Marne et dont le projet s'arrête à Livry-Gargan, même si une phase 2 est en réflexion. Il s'agit d'un projet de transport en commun (TZen 3) que le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis a pensé comme un projet de requalification de façade à façade. Le projet était arrêté et le Conseil départemental était prêt en 2019, mais en 2020-2021, des alternances politiques sur plusieurs villes et dans la gouvernance du Département ont conduit le comité de pilotage à s'accorder sur le fait qu'il ne fallait pas se contenter d'un projet de transport en commun. Le choix a été fait de réduire la voirie sur l'ensemble du linéaire à 2x1 voie à quelques exceptions près, élargissement des trottoirs, pistes cyclables beaucoup plus ambitieuses que la première version, végétalisation. Le projet initial prévoyait 300 abat-tages, alors que le nouveau projet conduit à éviter les abattages (seu-lement 30) et à planter 500 nouveaux arbres sur le linéaire.
- ▶ Des aménagements transitoires ont été réalisés en préfiguration : comblement des passages souterrains (PSGR) aux carrefours Ray-mond Queneau et La Folie, avec sécurisation des traversées cyclables, de l'art dans l'espace public et de la végétalisation sur les 2 200 m² de l'espace public récupéré. 700 000€ ont été investis par le Dépar-tement pour cet aménagement transitoire.
- ▶ La RD932 (ex-RN2) : transformation en boulevard urbain sur 12km avec différentes sections. On est sur une des voiries les plus circulantes de toute la Seine-Saint-Denis. Le passage souterrain aux 4 Chemins a été comblé et ça a complètement changé l'ambiance urbaine, il y a moins de voitures et ça roule moins vite. La transformation est plus pérenne sur la section du Bourget qui s'est faite dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, c'est un héritage positif en termes de transformation urbaine, avec pistes cyclables généreuses, végétali-sation et la place du piéton qui est pensée systématiquement.

■ Comment peut-on aller plus loin ?

Le Département se pose la question de l'espace public d'une façon dif-férente depuis 3 ans, avec l'adoption d'une stratégie espaces publics en

2022 qui vient chapeauter des plans plus spécifiques : plan canopée, plan vélo qui a été revu à la hausse en termes d'ambitions, et plus récemment une stratégie marche qui a été adoptée.

La marche est l'activité la plus simple et la plus accessible mais le coro-laire d'un territoire qui a été pensé pour la voiture, c'est qu'il n'a absolu-ment pas été pensé pour la marche. Les associations de piétons ne sont pas structurées ou très faiblement et on nous interpelle rarement pour nous dire qu'on n'a pas pensé au piéton, aux personnes avec poussettes, aux personnes les plus vulnérables.

Ce changement de paradigme, avec une intervention de façade à façade coûte beaucoup plus cher. Avant, les Maires interpellaient le Département pour refaire la chaussée. Aujourd'hui, on est dans une logique où on va sans doute faire moins mais on va faire mieux. 100m d'aména-gement de façade à façade, ça coute quasiment 1,5 millions d'euros.

Le taux de motorisation en France est de 90%. En Seine-Saint-Denis, c'est 60%. Et ça baisse tendanciellement et structurellement. À chaque fois qu'on propose un aménagement cyclable, on génère des usages, et c'est la même chose avec la voiture en sens inverse : tant qu'on laisse des capacités routières, les voitures sont là.

Évidemment qu'on a des modèles mais parfois on se dit que ça va bloquer pendant quelques semaines, quelques mois, mais l'évaporation du tra-fic est une réalité qu'on constate. Et donc, il faut aller plus loin dans cette ambition et un plaidoyer commun à porter auprès de l'État pour accélérer le mouvement est de nature à nous donner collectivement satisfaction.

Thomas Chevandier
Adjoint à la Maire de Paris



Cette conférence sur les autoroutes apaisées montre qu'on fait face aux mêmes enjeux, avec de grands axes qui nous relient mais surtout nous séparent.

Le slogan d'Est Ensemble est «*pour le climat et la justice sociale*». Quand on parle d'infrastructures comme le périphérique, on parle du climat et de la justice sociale. Les populations qui vivent à proximité sont souvent les milieux les plus précaires, les plus pauvres avec une surreprésentation des logements sociaux qui ont parfois été construits à proximité immédiate du périphérique.

Dans le 20^e arrondissement, un quartier est en train d'être transformé : le quartier Python-Duvernois, qui est l'incarnation d'un territoire encasté entre un échangeur et des autoroutes urbaines, avec une exposition à toutes les nuisances. On a des quartiers complètement coupés du monde avec ces infrastructures. La politique menée par la Ville de Paris sur le périphérique s'inscrit dans une politique globale portée par la Mairie de Paris depuis l'élection de Bertrand Delanoë. On voit une évolution forte de la pollution à Paris depuis 2001, avec des cartes où tout Paris est en rouge, et des cartes plus récentes où tout Paris est en vert avec des exceptions notamment à proximité du périphérique.

Depuis deux décennies, le nombre de voitures qui circulent dans Paris a été divisé par 2, ce qui est très important en termes de pollution et d'apaisement de l'espace public et offre plus de possibilités de prendre de l'espace sur l'espace public pour végétaliser, faire des aménagements cyclables, piétons et pour les transports en commun.

On ne transforme pas le périphérique comme on transforme une rue en cœur de quartier : il y a des collectivités qui sont concernées, il y a un statut de la voie qui fait que Paris n'est pas seule à décider.

Trois mesures ont toutefois été mises en œuvre :

- Le passage de 80 à 70 km/h
- Puis de 70 à 50 km/h
- La pérennisation de la voie réservée 2+ comme héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques

Cela a eu un effet sur le trafic qui diminue, sur les congestions qui diminuent sensiblement, sur les accidents, sur le bruit et notamment la nuit et sur les différents types de pollutions.

Ces politiques ne vont pas de soi, ce sont des combats politiques que la Ville a dû mener, avec l'État d'abord avec qui les discussions ont été rudes mais ont abouti, parfois avec la Région Île-de-France qui reproche à la Mairie de Paris de prendre des décisions unilatérales sans prendre en compte l'intérêt général et avec l'opposition municipale qui instrumentalise ces choix politiques. Ces choix politiques sont fondamentaux, il faut continuer à accélérer dans cette direction pour le bien-être des populations qui vivent autour mais c'est aussi la façon dont on va penser la métropole à l'avenir.

■ Comment peut-on aller plus loin ?

En prenant 2 échelles :

- Autour du périphérique : regarder ce qu'il y a à 500m de part et d'autre, avec un objectif de végétalisation de 50 hectares pour mettre le périphérique dans une ceinture verte. Aller plus loin dans les conti-

Nacima Baron

Professeure à l'Université Gustave Eiffel

TransNat est un programme de recherche interdisciplinaire qui appartient au macro- programme ITTECOP du Ministère de la Transition Écologique et qui s'appuie sur une coopération entre Est Ensemble, l'Université Gustave Eiffel et l'ENSA Paris Est, pour travailler sur les sols dégradés anthropisés et la renaturation, résilience et redéveloppement des infrastructures de transport en milieu urbain dense.

Ce projet a démarré en 2025, et va se déployer sur 3 ans. Il vise à soutenir et accompagner Est Ensemble sur le sujet de la transformation des autoroutes, pour éclairer les dimensions de recherche appliquée dans le domaine des sciences de la nature, la question des sols urbains en devenir et du côté des sciences de la ville, de l'aménagement pour montrer comment ceci s'intègre dans des politiques publiques évolutives.

Les partenaires du projet sont : des partenaires territoriaux, scientifiques (ingénierie infrastructures), scientifiques côté sciences de la nature, des disciplines (architectes, ingénieurs, urbanistes, spécialistes des sols, hydrologues). L'interface est réalisée par l'Institut de la transition foncière.

L'objectif est de poser des scénarios de possibilités et d'efficacité de cette restauration des fonctionnalités des sols autoroutiers vers des sols plus ouverts à l'habitabilité des territoires, de qualité de vie.

■ Trois temps de l'étude

- Pilotage de la transformation, un cadrage autour de la gouvernance, des acteurs, de la répartition des compétences ;
- Potentiels de transformation des infrastructures autoroutières et des sols pour restaurer les continuités écologiques ;
- Usages futurs, prospectifs de ces infrastructures restaurées et renaturées, devenir paysager et diversification des usages qui correspondent aux futures conditions des milieux.

nuités paysagères métropolitaines, comme le Grand Chemin, pour faire en sorte que le périphérique ne soit plus une frontière physique entre les territoires qui l'entourent. Il y aussi la question des portes qui doivent venir des places métropolitaines mais pour lesquelles il y aussi des combats politiques qui sont menés, comme le projet de transformation de la porte de Montreuil qui va complètement redéfinir la relation du quotidien entre ces 2 territoires.

- Le périphérique lui-même, en allant dans la direction, d'abord d'une 2x3 voies, en transformant un certain nombre de bretelles qui ne sont plus utilisées pour des usages métropolitains, puis, quand la configuration le permet, mettre des feux, ce qui a une portée symbolique importante car cela permet de dire qu'on passe à un boulevard urbain. Ce sont les prochaines étapes. Il y a 10 ans, on n'aurait jamais dit qu'on aurait une voie réservée, qu'on aurait planté 50 000 arbres sur les talus et qu'on serait à 50km/h. Il faut de la volonté politique et de l'engagement. ■

Patricia Tordjman

Conseillère métropolitaine déléguée aux autoroutes du futur à la Métropole du Grand Paris et ancienne Maire de Gentilly



Sur ce sujet, on est en train de changer de paradigme.

Ces autoroutes ont été réalisées selon des objectifs qui n'étaient ni urbains ni humains, mais pour relier Paris aux aéroports. On traversait la banlieue sans faire attention aux quartiers populaires. Quand on voit les résultats sanitaires, sociaux et urbains de ces autoroutes, on se dit que les autoroutes du futur sont un oxymore.

On est en train d'inverser la tendance. C'est le rôle de la Métropole du Grand Paris de mettre en compréhension toutes les personnes qui représentent un élément de cette métropole parisienne. La coopération transpartisane doit remplacer la concurrence pour dépasser les clivages politiques qui font que les projets sont abandonnés car il y a un changement de bord politique. La Métropole est là pour ça.

Gentilly est un petit triangle entouré du périphérique et de 2 autoroutes. Gentilly a une histoire particulière : les autoroutes et le périphérique ont été imposés, les habitants ont essayé de s'opposer au périphérique.

Gentilly allait jusqu'au 14^e arrondissement, le périphérique a consacré l'annexion de la ville de Gentilly. En même temps qu'on a imposé les autoroutes et le périphérique qui ont enclavé et pollué la ville qui est une cuvette, la Bièvre a été canalisée car elle était polluée.

Aujourd'hui on est en train de couvrir les autoroutes et essayer de requalifier le périphérique en boulevard urbain. À Gentilly, c'est le seul endroit où le périphérique est au niveau du sol, donc on ne peut pas le couvrir. On est aussi en train de redécouvrir la Bièvre donc on est dans un autre paradigme. ■

Cartographie des initiatives d'apaisement engagées en Île-de-France



Projets de réaménagement d'échangeurs:

- Porte de Bagnolet (réflexion)
- Pont de Bondy (réflexion)
- Porte de la Chapelle (réflexion)
- Val de Fontenay: suppression d'une bretelle
- Porte de Paris / Pleyel (St-Denis): réorganisation de l'échangeur
- 6 Routes (La Courneuve)

Conclusion

Gaylord Le Chequer

Adjoint au Maire de Montreuil et Conseiller délégué à Est Ensemble chargé du Faubourg et de l'aménagement des abords du T1

D'abord, je voudrais remercier l'ensemble des intervenants et intervenantes de ce matin, vous remercier Lucie aussi pour l'animation de cette matinée. D'abord, pour la qualité des interventions pour, à la fois, l'expertise et la connaissance des sujets, mais également sur cette capacité à nous faire la démonstration qu'on n'est pas des doux rêveurs, qu'on n'est pas des doux-dingues enfermés dans cette salle du Conseil de territoire en train de dire que tout est impossible et qu'on n'y arrivera pas. Au contraire, au travers notamment des exemples montrés par Paul Lecroart tout à l'heure, on est bien dans un moment où l'on voit qu'un certain nombre d'entre nous est convaincu. Mais on sait qu'en dehors de cette salle il y a ceux qu'il nous reste à convaincre, ceux qui ne répondent pas au téléphone, ou ceux qui passent leur temps, à chaque fois qu'on arrive avec tel ou tel projet, à nous expliquer que ce n'est pas possible, techniquement et financièrement.

Ce que nous proposons, avec Est Ensemble, et par cette première réunion, c'est **une ambition de faire renaître ce qui a existé au travers du Forum métropolitain**, c'est de passer du « c'est pas possible » au « c'est nécessaire, c'est indispensable », parce tout ce que nous venons de voir n'a qu'un seul objectif, c'est la justice sociale, la justice climatique, et si nous n'avons pas un regard profondément transformateur de la réalité de nos territoires, nous passerons à côté des enjeux qui sont devant nous. Je vous renvoie aux récentes déclarations des différents experts, notamment du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui nous disent déjà : nos objectifs de limitation du réchauffement à quelques degrés, on est déjà passé à côté. Donc, soit on continue comme ça et on se fracasse tous contre le mur, soit au contraire, nous portons une ambition.

Je voudrais juste revenir sur pourquoi Est Ensemble s'est saisi de ce sujet-là, alors que ce n'est pas notre compétence ? C'est vrai que la ques-

tion des infrastructures, des autoroutes, ce n'est pas notre compétence. Néanmoins, quand on élabore un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), quand nous menons des programmes de renouvellement urbain dans nos quartiers qui sont le plus souvent ceux qui sont concentrés le long de ces infrastructures, nous voyons que nous sommes directement concernés par l'impact de ces infrastructures, tant en matière d'aménagement du territoire, qu'en matière d'impact sur les populations qui vivent à proximité.

Et donc Est Ensemble a décidé, grâce à la Mairie de Paris (et je salue l'APUR qui a été dans une approche très fine, très documentée autour de la question de l'évolution du périphérique), parce qu'il y a eu la volonté politique de la Maire de Paris de mettre autour de la table l'ensemble des élus pour se poser la question de l'évolution du périphérique, de mener ce débat entre nous au sein du territoire d'Est Ensemble, 9 villes, 9 Maires, au moins 3 à 4 sensibilités politiques différentes, pour essayer de dégager une vision commune de la façon dont nous, qui sommes de l'autre côté du périphérique, voyons cette nécessaire évolution.

Et ça a aussi permis de tordre le cou à l'idée que c'est une vision politicienne et je salue, à ce titre, M. le Maire de Neuilly, cher Jean-Chris-



tophe, d'être venu ce matin, parce que pour nous ce n'est pas une affaire politique.

C'est, au contraire, une responsabilité d'élus confrontés à la réalité de leur territoire et de leur population, de prendre ces sujets à bras le corps. Et donc Est Ensemble a élaboré sa contribution au Livre Blanc de la Ville de Paris sur l'évolution du périurbain.

Mais à un moment, on s'est dit qu'il fallait qu'on tire les fils parce que la réflexion est beaucoup plus large, d'où le travail d'ateliers qui s'est mené avec l'IPR pour élargir la réflexion : penser la transformation de la Porte de Bagnolet, c'est passer à côté de la réflexion sur cette infrastructure autoroutière qui est un aspirateur à voitures et qui fait que quel que soit le projet qu'on pourra penser, si on ne réduit pas le flux automobile, si on ne transforme pas cet axe, on passe à côté des choses. Et là, malheureusement, comme souvent, on nous a répondu que c'était compliqué, que techniquement c'était très difficile et que financièrement, on n'y arriverait jamais.

Nous sommes allés à Lyon, on a vu qu'à Lyon c'était possible parce qu'il y a eu une volonté politique, parce que la Métropole du Grand Lyon s'est saisie du sujet et a obtenu le déclassement de l'infrastructure, et a travaillé au financement de cette opération de déconstruction d'une bretelle d'autoroute et de reconstruction de son centre-ville.

Donc on sait que c'est possible, et notre objectif ce matin à Est Ensemble, c'est simplement de dire : on n'a plus le Forum Métropolitain, **il faut créer et imaginer un nouvel espace qui va nous permettre de relancer ce travail de lobbying nécessaire et indispensable pour une vision à l'échelle nationale** qui permette de travailler à la déconstruction de ces infrastructures et à leur évolution.

Et donc, au terme de nos travaux de ce matin, sera donc publiée une déclaration d'élus, de grands élus : 3 présidents d'Établissement public territorial, le Président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, un certain nombre de Maires qui dépassent le territoire de la Seine-Saint-

Denis, pour demander un plan national sur la question des infrastructures autoroutières et d'une évolution ambitieuse.

Et ça veut dire qu'on a besoin des moyens techniques, et on a besoin de coordination, de partage d'expérience pour passer à quelque chose qui soit à l'échelle de la métropole dans un premier temps puis à l'échelle nationale.

C'est l'objet de cette matinée, on aura le temps de réfléchir ensemble à la forme que pourrait prendre ce groupe métropolitain, peut-être avec la Métropole du Grand Paris, en tous cas je souhaite que la Métropole nous permette de refaire exister ce groupe de travail, et d'aller ensemble porter la parole à l'échelle nationale **pour qu'enfin la question de la déconstruction des autoroutes et de leur évolution soit intégralement portée par la puissance publique.**

Merci à tous et à toutes de votre participation à cette première matinée qui en appellera d'autres. ■

Est Ensemble remercie l'ensemble des intervenant-e-s qui se sont mobilisé-e-s pour cet événement et qui ont permis d'enrichir les réflexions sur le thème de l'apaisement des autoroutes.

**Synthèse réalisée par l'équipe de la Direction de
l'Aménagement et des Déplacements d'Est Ensemble.
Charlotte Behaghel, Katia Gaffré, Delphine Gemon,
Simon Le Nouvel, Laurie Loison, Tarik Mansouri,
Gétan Solana et Morgane Urban**

Photos de la Ville de Neuilly-sur-Seine,
Katia Gaffré et Simon Le Nouvel



**Est
Ensemble**
Grand Paris

**Pour le climat
et la justice sociale!**



est-ensemble.fr