



**Est
Ensemble**
Grand Paris

Pour le climat
et la justice sociale!

OUVRIR LA VOIE

**APAISER
LES AUTOROUTES
D'EST ENSEMBLE,**

EN FINIR AVEC
LES FRACTURES
URBAINES



OUVRIR LA VOIE

APAISER LES AUTOROUTES D'EST ENSEMBLE,

EN FINIR AVEC LES FRACTURES URBAINES

Dans les années 1960, les Français ont épousé l'automobile. Ils ont été encouragés par l'Etat qui a massivement investi dans la construction d'autoroutes urbaines, notamment en Île-de-France. **La voiture devait nous apporter la liberté et la prospérité. Nous avons eu la pollution, la congestion, les fractures urbaines et sociales.** Aujourd'hui, ce modèle est à bout de souffle. L'autoroute A3 transporte moins de passagers au quotidien que la ligne du 11 du métro, pourtant elle expose notre population à huit fois plus de dioxyde d'azote dans l'air que le seuil annuel recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette pollution est responsable d'un décès sur vingt, et même un décès sur dix pour les personnes les plus vulnérables. **Nous aspirons à un cadre de vie meilleur pour tous les habitants d'Est Ensemble et en particulier pour ceux d'entre eux - 180 000 habitants - qui vivent à moins de 500 mètres d'une autoroute.**

Notre modèle de société dépendant du pétrole et tourné vers les mobilités individuelles n'a que soixante ans. **Si l'on veut éviter la catastrophe climatique que les scientifiques nous annoncent, il est grand temps de prendre un virage pour utiliser et aménager autrement les autoroutes du Grand Paris, sur notre territoire les autoroutes A3 et A86.** Il est temps d'offrir une alternative crédible à ceux qui les empruntent en voiture solo, sur des petits trajets ou pour traverser notre territoire. Notre territoire, le moins bien desservi en transports en commun en proche couronne, ne peut plus attendre les promesses de création ou de prolongement de lignes. **Ainsi, transformer les autoroutes est une condition de notre développement écologique, économique et social : mieux nous déplacer, être en meilleure santé, nous loger dignement, développer un réseau d'espaces verts pour que nos villes respirent et se rafraîchissent.**

En portant une nouvelle vision du rôle et de la forme des autoroutes dans notre territoire, nous entendons :

- **Mettre les infrastructures au service du développement durable du territoire et de la santé de ses habitants**
- **Renverser la hiérarchie des priorités en matière de mobilité**
- **Recoudre les fractures sociales et territoriales**

Les villes d'Est Ensemble souhaitent « ouvrir la voie » : dessiner un nouvel avenir pour les autoroutes, pour qu'elles accueillent une diversité d'utilisateurs, des mobilités différentes et des usages collectifs conviviaux ; pour qu'elles ne coupent plus les villes en deux, mais qu'elles deviennent de véritables avenues, supports de vie urbaine, d'activité économique et de biodiversité. Cette transformation commence dès maintenant et doit se poursuivre dans le temps, pas à pas, mais fermement. Ainsi, notre plaidoyer porte une série de mesures qui se déclinent dès **aujourd'hui**, qui permettent de préparer **demain**, et de porter une vision désirable pour **après-demain**.

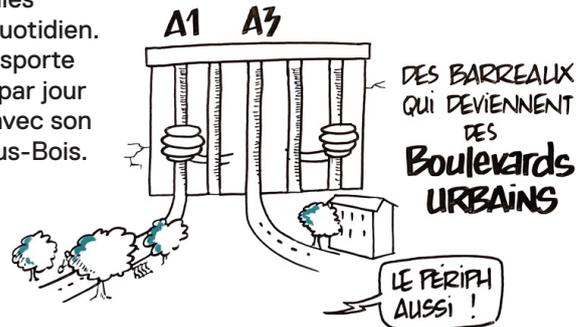
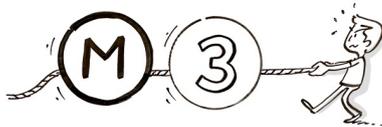
Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris en 2024 font déjà évoluer le boulevard périphérique et l'autoroute A1. Or l'interdépendance entre ces projets et les territoires comme Est Ensemble est forte. Si nous travaillons main dans la main, elle peut conduire à des effets d'entraînement positifs. **Pour accompagner ces évolutions –déjà réalisées dans de nombreuses villes du monde comme Barcelone, Séoul, Bristol, Londres, Bruxelles, Portland ou Lyon– une nouvelle gouvernance des autoroutes doit être pensée à l'échelle régionale.**

Les autoroutes apaisées d'Est Ensemble peuvent devenir un fil rouge entre les différents projets urbains du territoire : le chapelet de projets de rénovation urbaine (La Noue-Malassis, Le Londeau, Abreuvoir, Noue-Caillet, barre du Potager), le projet de la Porte de Bagnolet, celui du Pont de Bondy et des abords de l'avenue Gallieni à Bondy, le projet des abords du prolongement du T1. **L'autoroute peut créer des liens plutôt que des fractures. Pour cela, il est indispensable de réarticuler aménagement et infrastructure.** En effet, comment répondre aux objectifs de construction de logements et de renaturation des villes sans transformer notre mobilité ? **Apaiser nos autoroutes est un levier puissant de la transition écologique, économique et sociale : aux côtés d'autres collectivités et acteurs du Grand Paris, les villes d'Est Ensemble sont prêtes à s'engager sur cette voie.**

**Plaidoyer approuvé en Conseil de territoire
du 24 septembre 2024**

EN CHIFFRES : UNE TRANSFORMATION QUI S'IMPOSE

140 000 véhicules circulent sur l'autoroute A3 au quotidien. Mais la ligne du 11 du métro transporte aujourd'hui **230 000** voyageurs par jour et **300 000** voyageurs par jour avec son prolongement jusqu'à Rosny-sous-Bois.



90% des voitures sur nos autoroutes ne sont occupées que par une seule personne.



40% des habitants d'Est Ensemble résident à moins de **500 mètres** de l'autoroute A3 ou de l'autoroute A86.



À Bagnolet, le taux de dioxyde d'azote (NO₂) est

8 FOIS supérieur au seuil annuel à ne pas dépasser selon l'OMS (80 µg/m³ contre 10 µg/m³). Si les niveaux de dioxyde d'azote étaient ramenés à la recommandation de l'OMS, **1 décès sur 20 pourrait être évité et 1 décès sur 10 pour les personnes les plus vulnérables.**



Il y a

3 FOIS +

de chances de **décéder** du fait de vivre à proximité d'une **autoroute** sur le territoire d'Est Ensemble (**9 %**) qu'ailleurs en Île-de-France (**3 %**).



LES BRETELLES SONT AUSSI NUISIBLES !



De fortes disparités dans l'insertion urbaine et paysagère des voies rapides du Grand Paris : les autoroutes sont en majorité couvertes à l'ouest et au sud, tandis qu'elles sont en majorité au sol ou en viaduc au nord-est. Est Ensemble concentre deux des plus **gros points noirs environnementaux** de la Région : la porte de Bagnolet et le pont de Bondy.



OBJECTIF



Aujourd'hui, le ratio d'espaces verts par habitant est de

6M²

sur le territoire d'Est Ensemble, alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) préconise au moins 10 m² par habitant.

55 projets de prolongements de transports en commun sont recensés dans le SDRIF – E : ce très lourd investissement de près de **70 Mds d'Euros** à l'horizon 2030 n'aurait pas grand sens si l'espace routier et autoroutier n'est pas **redistribué en faveur des mobilités alternatives** à l'automobile.



ET LES EAUX DE RUISSELLEMENT ?

NOS OBJECTIFS POUR AUJOURD'HUI (D'ICI 2026)

L'arrivée du métro 11 à Rosny-sous-Bois au printemps 2024, le prolongement du RER E vers Nanterre-la-Folie en novembre 2024 et la mise en service de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express fin 2025 va révolutionner les relations entre l'Est parisien, Paris-centre, l'Ouest et le Sud parisien ouvrant la voie à un report modal très significatif de l'automobile vers les transports en commun, le vélo et la marche à pied. L'activation pour les bus de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A3 en direction de Paris et la transformation de l'A186 en avenue paysagère contribuent aussi à soulager l'A3 Sud.

POUR ASSAINIR L'AIR, LIMITER LES NUISANCES ET DIMINUER LA CONGESTION

On peut fixer un objectif de réduction du nombre de véhicules par jour de 140 000 à **moins de 100 000** sur l'autoroute A3 Sud, voire **80 000**, et pour cela :

- **Harmoniser les vitesses sur les autoroutes A3 et A86 à 70 km/h** sur l'ensemble du Territoire, en réduisant la largeur des voies ;
- **Interdire le transit qui ne dessert pas l'agglomération des poids-lourds et des véhicules particuliers** à l'intérieur de la Francilienne (après bouclage au Nord de l'aéroport CDG, décembre 2023) ;
- **Homogénéiser le nombre de voies** pour ne jamais dépasser 2x3 voies pour la circulation générale et une voie pour les transports en commun et le covoiturage.



POUR DÉVELOPPER DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉS

- **Obtenir le renfort d'offre de bus** en créant/restructurant des lignes ou en améliorant la fréquence notamment sur les secteurs les moins bien desservis ; **création d'une ligne de bus Nation – Aéroport-CDG** empruntant l'A3.
- **Garantir le financement** des nouvelles lignes de transport en commun inscrites de longue date au CPER : TZEN3 et phase du 2 du tramway T1
- **Développer le réseau de pistes cyclables** (réseau Vélo Île-de-France, plan 100% cyclable du Département, Vélopolitain et Grand Chemin).

POUR OUVRIR L'AUTOROUTE À DE NOUVEAUX USAGES ET RECOUDRE LES FRACTURES TERRITORIALES

- **Créer le festival « Ouvrir la voie »** sur l'A3 de la Porte de Bagnolet au Pont de Bondy en fermant un dimanche par an et pendant d'été l'autoroute aux voitures pour l'ouvrir aux cyclistes, aux piétons, aux rollers et à d'autres usages à partir de 2025.

QUEL RÔLE
POUR
L'A86 ?

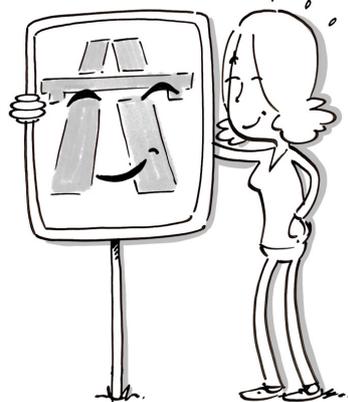


BESOIN D'UNE
REFLEXION...

POUR AMORCER UNE NOUVELLE ÈRE DES AUTOROUTES URBAINES

- **Fédérer** les collectivités, Ile de France Mobilité et l'Etat pour engager une concertation sur l'évolution du réseau magistral à l'échelle de la Région Ile-de-France.

OUVRIR LES AUTOROUTES
SUR LES TERRITOIRES !



NOS OBJECTIFS POUR DEMAIN (D'ICI 2032)

L'ouverture de la ligne CDG-Express en 2026 et la mise en service (d'abord partielle, puis totale) des lignes 16 Nord et 17 du Grand Paris Express vont permettre de soulager fortement les autoroutes A1, A3 Nord et A86 Nord-Est entre le grand secteur de Roissy et le cœur de la métropole. La mise en service entre 2025 et 2027 du prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Montreuil et du Tzen 3 le long de la RD 933 (ex-RN3) permet aussi un report modal qui sera d'autant plus significatif qu'il se sera accompagné d'un développement important du réseau cyclable métropolitain. La courte section existante de l'autoroute A103 à Rosny sous Bois est transformée en voie verte piétonne et cyclable en continuité du Grand Chemin dans le cadre du Parc des Trois Plateaux de l'Est Parisien. A partir de 2030, le bouclage de la ligne 15 du Grand Paris Express, notamment entre Pleyel et Champigny, vont radicalement soulager et modifier l'usage de l'A86 qui pourra poursuivre son évolution vers un boulevard métropolitain intégré à son environnement.



POUR ASSAINIR L'AIR, LIMITER LES NUISANCES ET DIMINUER LA CONGESTION

D'ici 2035, fixer l'objectif de passer de 100 000 à moins de 40 000 véhicules par jour, et pour cela :

- **Abaisser la vitesse à 50 km/h sur l'autoroute A3** et lui donner les attributs d'une avenue : voies moins larges, végétalisation, mobilier urbain ; envisager cette transformation sur l'A86.
- **Rééquilibrer le partage de la voirie** : 1 voie de circulation générale, 1 voie de covoiturage ou des véhicules très légers et 1 voie de bus, trottoirs et pistes cyclables sécurisées
- **Réglementer de manière cohérente à l'échelle régionale la circulation des poids-lourds** et accompagner le développement d'une logistique territoriale circulaire et décarbonée.



POUR DÉVELOPPER DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉS

- Accueillir de nouveaux transports en commun sur le territoire : le T Zen 3 (2030), le T11 express (2029), la ligne 15 du Grand Paris Express (2032) et obtenir le financement du prolongement des lignes de métro 1, 3 et 9 pour offrir une véritable alternative à la voiture
- Créer une voie réservée aux bus et des lignes express sur l'A3 qui desservent Paris et le pôle d'emploi de Roissy-Charles-de-Gaulle, aménager des arrêts de bus le long de l'autoroute en interconnexion avec les transports en commun existants.
- Compléter le réseau de pistes cyclables en mobilisant les infrastructures routières et autoroutières.

POUR RECOUDRE LES FRACTURES TERRITORIALES

- Accompagner et financer la transformation des nœuds infrastructurels du territoire : à la **Porte de Bagnole** supprimer les bretelles et engager l'enfouissement de l'échangeur afin de recréer un morceau de ville **Pont de Bondy**, engager l'amélioration du cadre de vie et accueillir dans de bonnes conditions la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express notamment en réorganisation l'échangeur autoroutier en vue de pacifier et de réaménager la place Saint-Just.
- Planter et renaturer les abords, les délaissés et les surlargeurs de chaussées gagnées sur les autoroutes transformées pour renforcer le système de parcs d'Est Ensemble et faire passer le ratio d'espaces verts par habitant de 6m² sur le territoire aux 10 m² préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

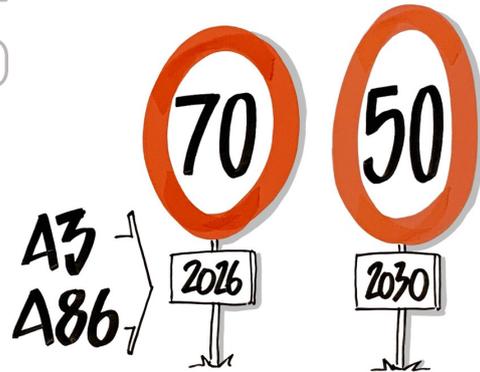


ZOOM PROJET

UNE VISION D'AVENIR

L'AUTOROUTE A3 SUD

EN L'AN ...



2024



2026



2032



2040



2050







OLE TRANSPORT



NO3





**Est
Ensemble**
Grand Paris

Pour le climat
et la justice sociale!