

Agir avec l'existant : infrastructures et paysage

Histoires et cultures de l'aménagement, 14 mars 2023

PIERRE-MARIE TRICAUD

L'INSTITUT PARIS RÉGION

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE : L'EXISTANT ET LE NEUF



Voie de transport : un projet paysager

Parkways

Routes plantées

Ouvrages d'art, ferroviaires et routiers



Brève histoire du réseau

- **Un réseau routier performant du XVIII^e-XIX^e siècle**
 - Héritage des tracés classiques
 - « *Les ouvrages de pavé qui seront faits par les ordres de sa majesté seront conduits du plus droit alignement que faire se pourra* » (1705)
 - Mise en place sous Louis XV (routes royales, devenues nationales)
 - Poursuite jusqu'à la fin du XIX^e (déviation...)
- **Une conversion tardive au modèle autoroutier**
 - Après les USA, l'Italie, l'Allemagne...
 - Retard lié à la qualité du réseau routier et son adaptabilité à l'automobile
- **Un réseau ferroviaire densifié, puis réduit**
 - Développement très rapide
(1827: 23 km. 1852: 3 000 km. 1882: 26 000 km. 1914: 70 000 km)
 - Repli, abandon des petites lignes (aujourd'hui: 24 000 km)
- **L'apparition du modèle TGV** dans les années 1970

Cf. Marc Deportes, *Paysages en mouvement*, 2005

Depuis le milieu du XX^e siècle

Le choix du neuf

Non plus ajouté à l'ancien mais substitué à l'ancien

- **Matériel neuf plutôt que reconditionné**
- **Grands ensembles plutôt qu'amélioration, démolition-reconstruction plutôt que réhabilitation villes nouvelles plutôt que greffe, entrées de villes plutôt que commerces centraux (Le Corbusier plutôt que Giovanoni)**
- **Autoroutes plutôt que mise à 2 x 2 voies**
- **Lignes TGV plutôt que mise à niveau du réseau**

Le choix du neuf

1970



Consortium Holding d'Infrastructures de Transport (Abertis) :

- Sanef
- SAPN

Eiffarrie :

- APRR
- Area
- Adelaç
- A'liénor
- CEVM

VINCI Autoroutes :

- ASF
- Escota
- Cofiroute
- Arcour

Concessionnaires isolés :

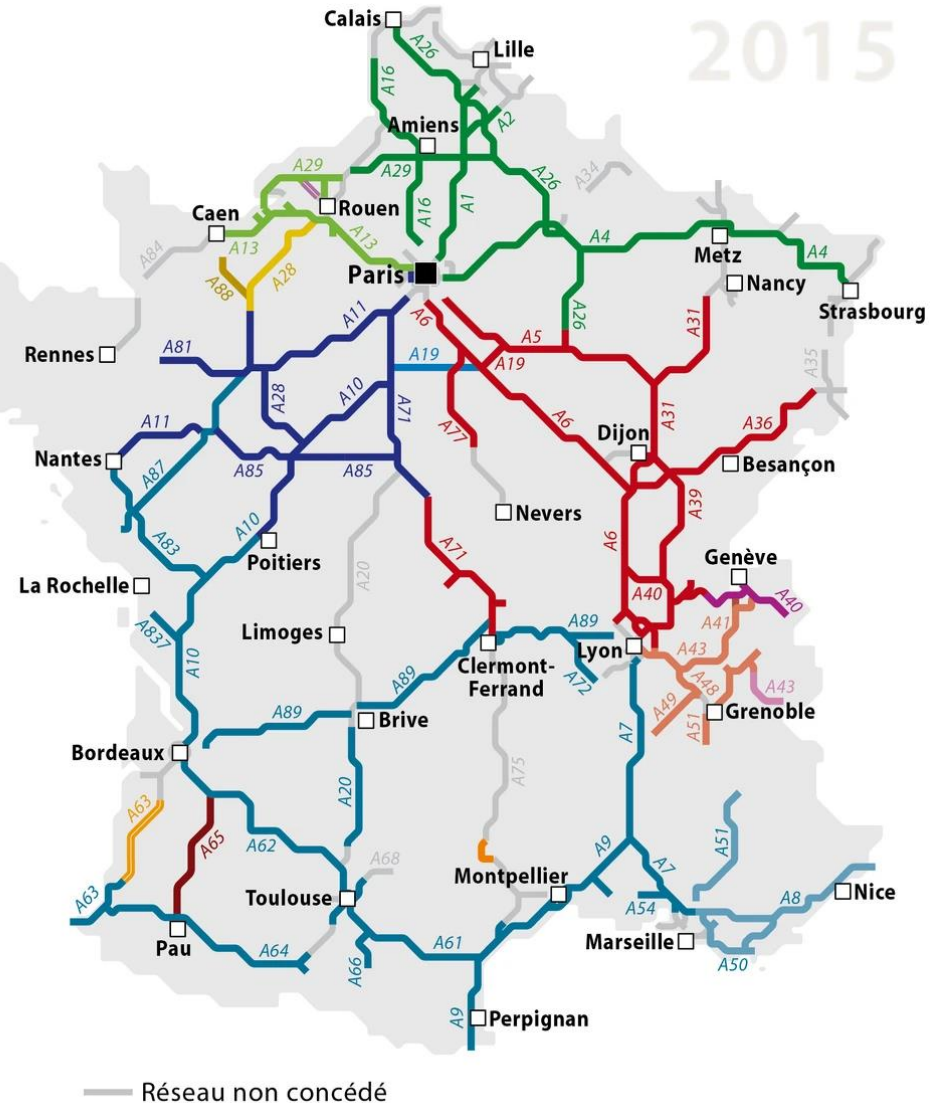
- SFTRF
- ATMB
- Alis
- Alicorne
- ATLANDES
- Albea

2015

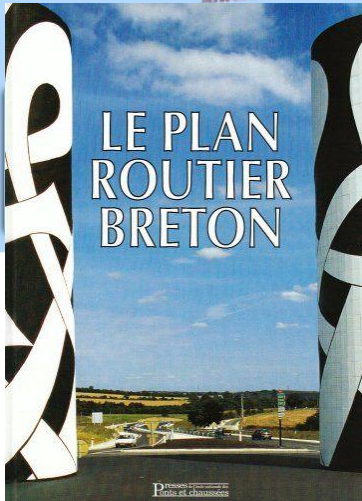
Le réseau autoroutier concédé

1970 : 1 600 km

2015 : 9 100 km

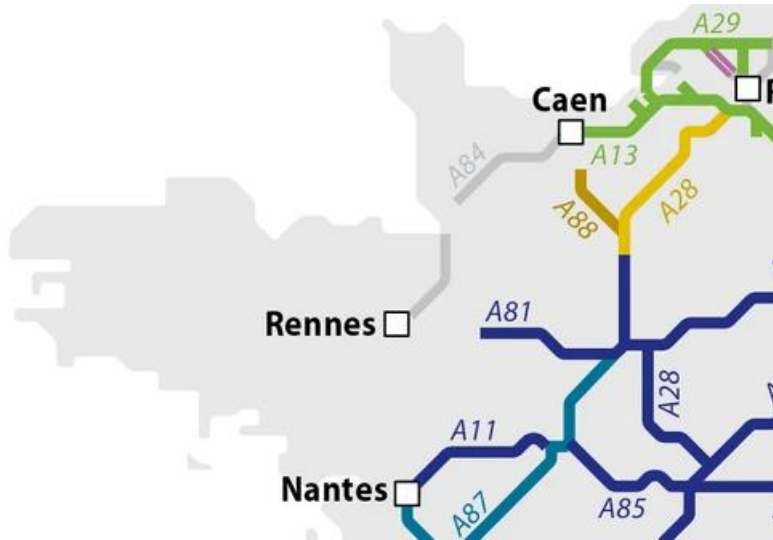


Le choix du neuf : quelques exceptions



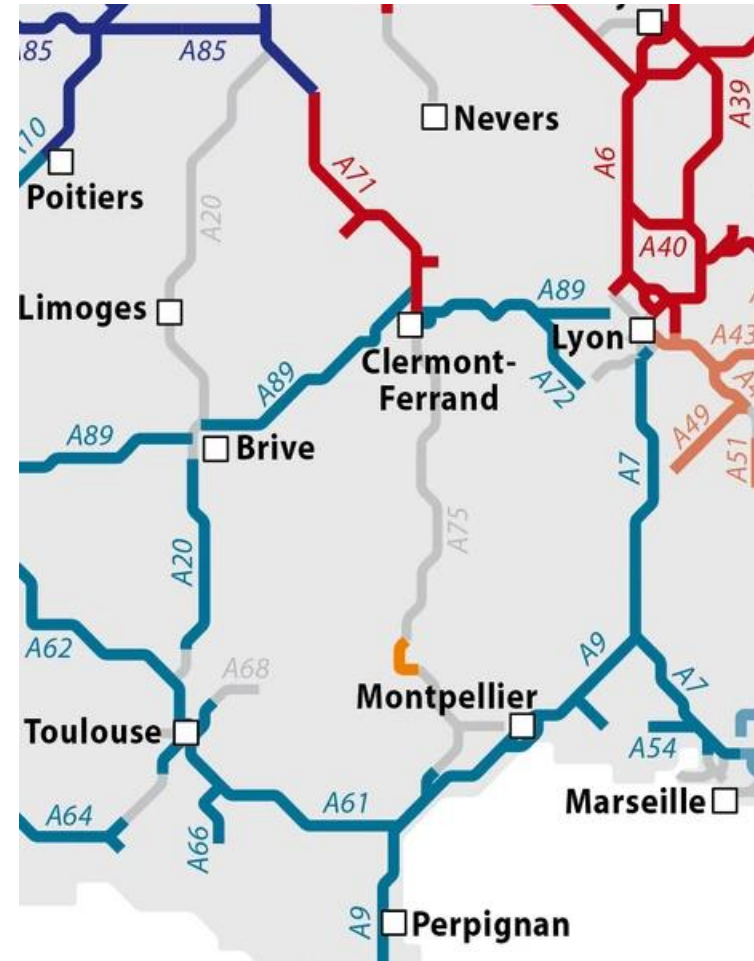
Le Plan Routier Breton

Le choix du neuf : quelques exceptions



La rocade des Estuaires : A84

Les traversées du Massif Central :
A75 et A20



Le choix du neuf produit du déchet

- **Objet déchet**
- **Ville déchet**
- **Route déchet**
- **Voie ferrée déchet**

Le choix du neuf produit du déchet

- **Objet déchet**



Le choix du neuf produit du déchet

- **Ville déchet** : vacance commerciale



Le choix du neuf produit du déchet

- **Ville déchet** : habitat insalubre



Le choix du neuf produit du déchet

- **Route déchet**



Anciennes 2x2 voies surdimensionnées et mal entretenues

Le choix du neuf produit du déchet

- **Voie ferrée déchet**



Passages à niveau subsistants, limitant la vitesse des trains et formant des points dangereux

Le choix du neuf produit du déchet

- **Voie ferrée déchet**



Accident de Brétigny-sur-Orge, 2013. Manque d'entretien du réseau mis en cause

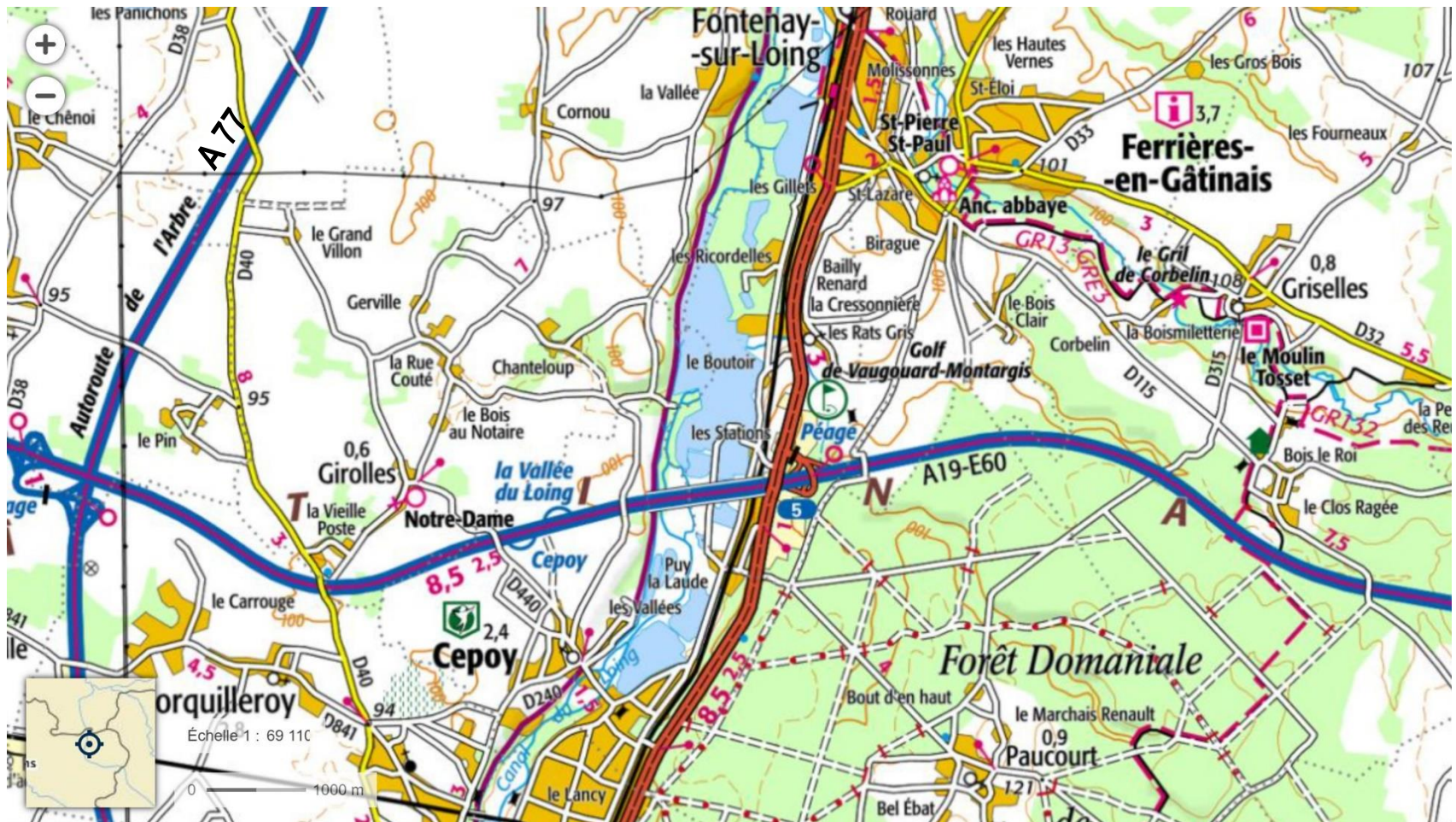
Quelques exemples de routes déchets

D2007 (ex-N7) entre Dordives et Montargis



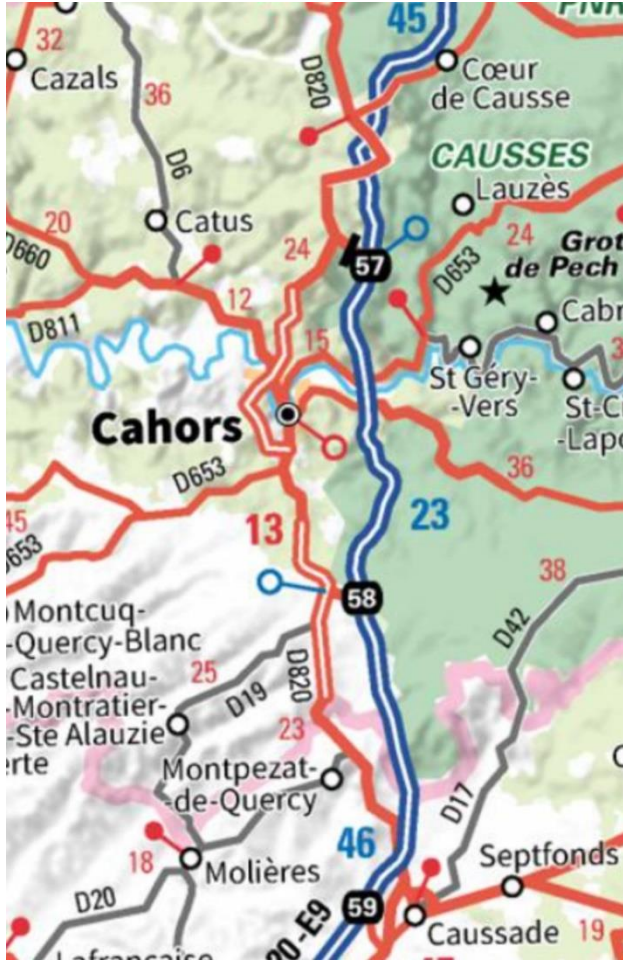
Quelques exemples de routes déchets

D2007 (ex-N7) entre Dordives et Montargis doublée par l'A77



Quelques exemples de routes déchets

D820 (ex-N20) entre Cahors et Caussade doublée par l'A20



Pourquoi le choix du neuf ?

- **Les externalités**
Projet moins cher ≠ Internalisation des coûts
- **La vitesse**
Grande vitesse partout ≠ Bonne vitesse moyenne
- **Le prestige**
Grand projet ≠ Somme de petits projets
- **Le financement**
Concession ou PPP ≠ Financement public
- **L'étalement urbain**
Emprises disponibles ≠ Routes bordées d'urbanisation
- **Les outils de mesure**
Autoroute sûre ≠ 2x2 voies non dénivelée dangereuse

Et maintenant, que faire ?

- **Le neuf est devenu de l'existant**
- **Quelle requalification de « l'ancien neuf » ?**
- **Pour les projets nouveaux, les externalités sont mieux prises en compte, la vitesse n'est plus le critère suprême**
- **Le traitement des « routes déchets » reste à faire**

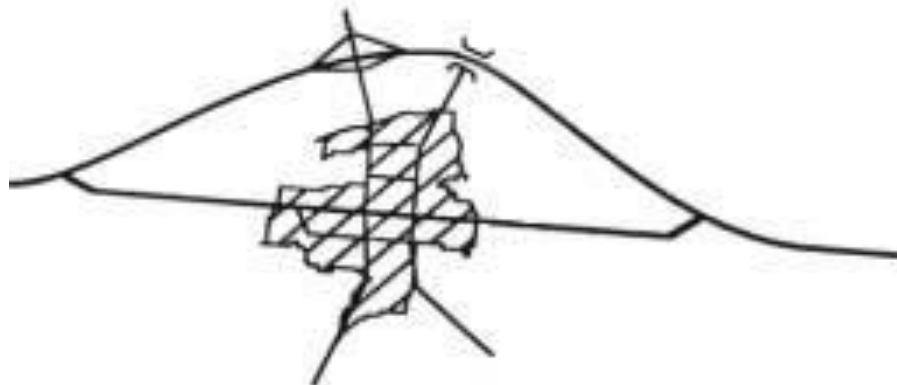
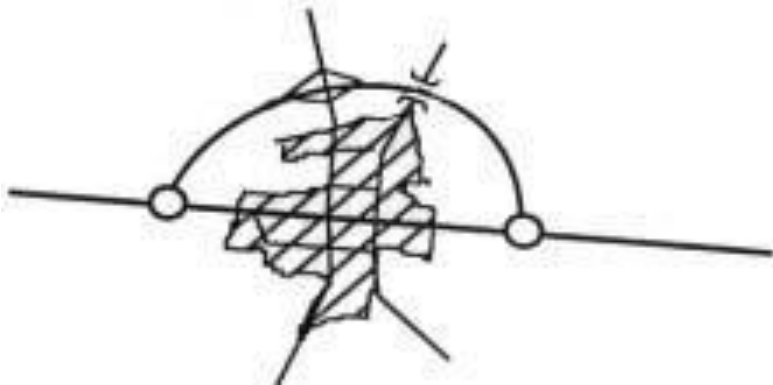
Requalification de « l'ancien neuf »

Autoroutes urbaines apaisées



Requalification de « l'ancien neuf »

Déviations ou rocades

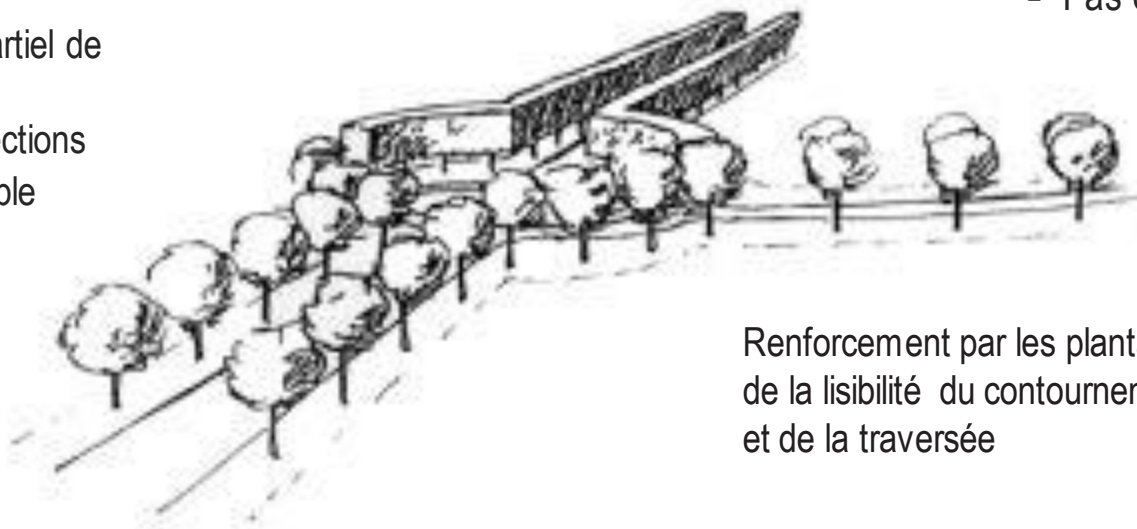


Déviation

- Trajet majoritairement neuf;
- Contournement privilégié
- Pas de prolongement

Rocade

- Réaménagement partiel de l'ancienne voie
- Égalité entre les directions
- Prolongement possible



Renforcement par les plantations
de la lisibilité du contournement
et de la traversée

Requalification de « l'ancien neuf »

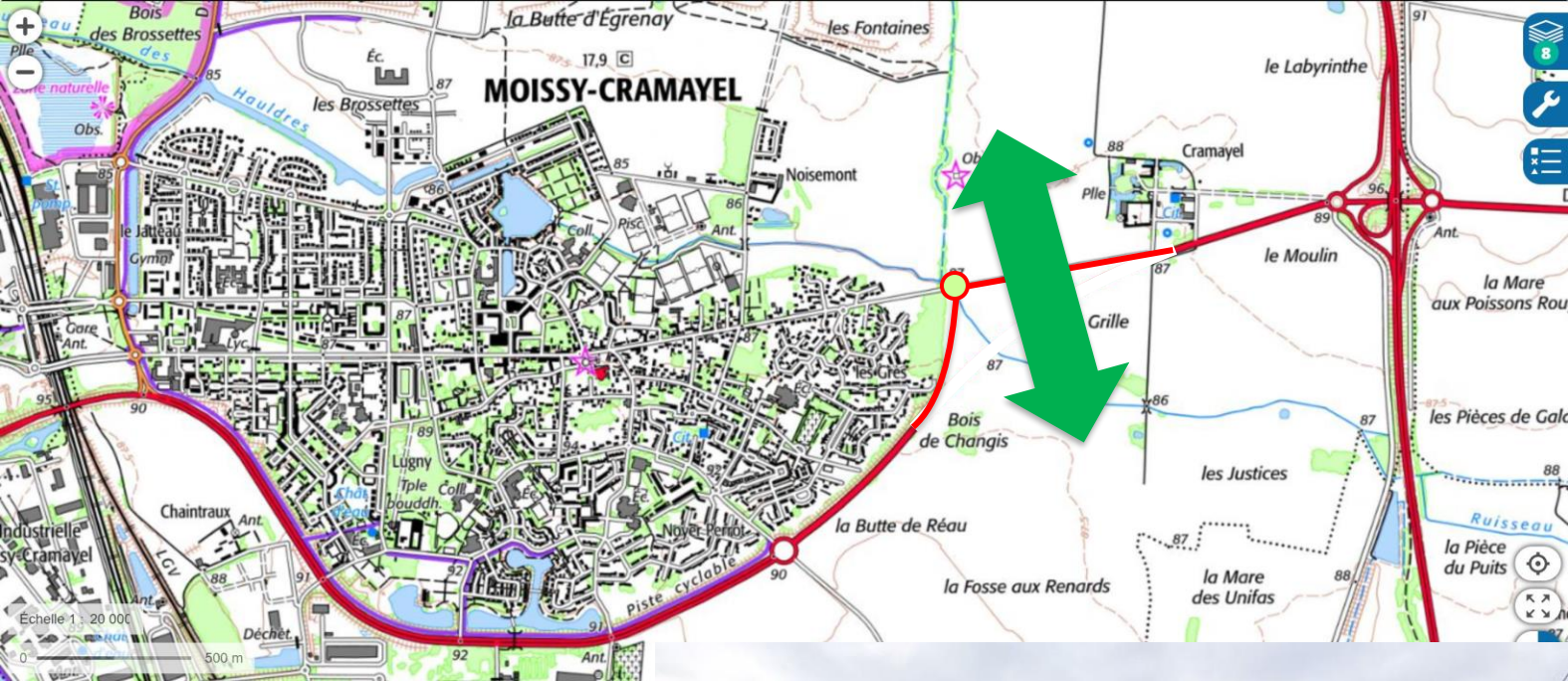
Déviations ou rocades



Villers-Bocage (14). Projet réalisé: Autoroute A84 en déviation d'agglomération, tracé entièrement neuf



Alternative possible : Mise à 2x2 voies de l'ancienne route (N175, devenue D175) et contournement de type rocade avec un échangeur en giratoire percé



Requalification de « l'ancien neuf »

Déviations ou rocades

Transformation d'une déviation
en rocade
(Moissy-Cramayel)





Est d'Yvetot (76)

D929 (ex-N29)
Ligne Rouen-Le-Havre

Aménagement de l'existant

Résorption des
passages à niveau

≠ Lignes nouvelles



Références

P.-M. Tricaud & Gérard Chanteloup, *Géométrie de la route et relation au site (Les routes vertes en Île-de-France, Vol. 3)*. IAURIF, Paris, 2000, 100 p.

P.-M. Tricaud, *Des routes bien dans leur site, Note rapide n° 283*. IAURIF, Paris, 2001, 6 p. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/des-routes-bien-dans-leur-site/>

Marc Desportes, *Paysages en mouvement*. Gallimard, Paris, 2005, 413 p.

Les routes du Futur du Grand Paris, Synthèse des propositions des 4 équipes de la consultation internationale, APUR, Paris, 2019. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/routes-futur-grand-paris-synthese-propositions-4-equipes-consultation-internationale>