

OUVRAGE

LES ROUTES DU FUTUR DU GRAND PARIS

Édition du Pavillon de l'Arsenal, Paris 2019

Pour permettre à chacun de mieux appréhender les réflexions et propositions des 4 équipes sélectionnées, l'ouvrage invite dans un premier temps à découvrir ou redécouvrir l'histoire du réseau autoroutier francilien et la transformation progressive de ses usages et son paysage. Cette rétrospective unique est menée par Mathieu Mercuriali et Virginie Picon Lefebvre. L'ouvrage propose également des contributions de Nicolas Hautière et de l'IAU ÎdF/Driea, ainsi que la réalisation d'un atlas des routes, autoroutes et voies structurantes du Grand Paris par Antoine Barjon et l'Atelier Parisien d'Urbanisme.

Au regard de cette histoire et de travail cartographique cet ouvrage dévoile les visions de chaque équipe à l'échelle régionale mais aussi sur une douzaine de lieux stratégiques et emblématiques de la mobilité en Île-de-France.


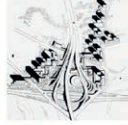
Les Routes du Futur du Grand Paris
Édition du Pavillon de l'Arsenal / Format : 25 x 30 cm / 312 pages / Prix : 41 euros
ISBN: 978-2-35487-050-8 / © Pavillon de l'Arsenal, Paris, 2019

	<p>LES ROUTES ET AUTOROUTES, 1930-2019</p> <p>8 LES ROUTES TOURISTIQUES ET INDUSTRIELLES</p> <p>30 LES AUTOROUTES DU PROGRÈS</p> <p>70 LES ROCADES FRANCILIENNES</p> <p>106 L'INTÉGRATION DES AUTOROUTES URBAINES</p> <p>138 DU "FREEWAY" À LA "VITESSE LENTE" DES VOIES URBAINES</p> <p>144 LE TRAFIC ROUTIER EN ÎLE-DE-FRANCE</p> <p>152 LES ROUTES DE CINQUIÈME GÉNÉRATION</p> <p>164 ATLAS DES ROUTES DU GRAND PARIS</p>	<p>LES ROUTES DU FUTUR</p> <p>180 LES ROUTES DU FUTUR DU GRAND PARIS</p> <p>190 SHARED UTILITY NETWORKS</p> <p>218 COLLECTIF HOLOS</p> <p>246 NEW DEAL POUR LES VOIES DU GRAND PARIS</p> <p>275 ATELIER DES MOBILITÉS</p> <p>307 BIBLIOSCRAPHE</p>
--	---	---

A3

LE MYSTÈRE DE HAGHEUT

Le mystère de Hagheut, un pont à trois voies sur un pont à deux voies, est un exemple de génie civil et d'innovation technique. Ce pont, construit en 1968, relie Hagheut à la ville de Namur en Belgique. Sa conception unique permet de franchir une vallée profonde tout en maintenant une largeur constante pour les véhicules.






46

47

50



51

BP

MOULIN PROPREMENT LES TROIS

Le Moulin des Trois, un pont à trois voies sur un pont à deux voies, est un exemple de génie civil et d'innovation technique. Ce pont, construit en 1968, relie Hagheut à la ville de Namur en Belgique. Sa conception unique permet de franchir une vallée profonde tout en maintenant une largeur constante pour les véhicules.

60

61

70

77

LES ROCADES FRANCILIENNES

Dans les années 1970, des villes nouvelles sont programmées en périphérie pour accueillir les habitants franciliens. L'urbanisme pour la voiture est en marche, des zones de lotissements périphériques complètent le système. Les déplacements de banlieue à banlieue augmentent, et le développement de rocade périphériques reliait ces nouveaux centres et programmes. La construction de l'A86 et de la Francilienne est planifiée sur plus de deux décennies afin de créer un maillage autoroutier entre zones de logement et rocades. En 1973, le choc pétrolier transforme les investissements et génère le regard sur les infrastructures. Placées d'une vision technocratique du territoire à une gestion des usages et des usagers, les autoroutes commencent aussi leurs premières adaptations. Pour pallier ces situations et la difficulté de construire en milieu urbain dense, de nouveaux projets de rocade sont soumis aux élus, mais aucun ne sera à l'arrêt.



84

85

A86

LES BRASSEURS

Le pont des Brasseurs, un pont à trois voies sur un pont à deux voies, est un exemple de génie civil et d'innovation technique. Ce pont, construit en 1968, relie Hagheut à la ville de Namur en Belgique. Sa conception unique permet de franchir une vallée profonde tout en maintenant une largeur constante pour les véhicules.




100

107

L'INTÉGRATION DES AUTOROUTES URBAINES

Dès les années 1950, la transformation des premières autoroutes prend le pas sur la construction de nouvelles. Les tracés nouveaux de trafic et la participation des habitants à la conception de leurs espaces de vie entraînent des changements radicaux concernant les autoroutes urbaines. Seules les dernières conditions au programme se font à coup de grands ouvrages qui permettent de franchir la ligne existante, comme le pont de Dupuy de l'autoroute A86 à l'ouest.





122

123

LES VOIES DÉJÀ

Le pont de Dupuy, un pont à trois voies sur un pont à deux voies, est un exemple de génie civil et d'innovation technique. Ce pont, construit en 1968, relie Hagheut à la ville de Namur en Belgique. Sa conception unique permet de franchir une vallée profonde tout en maintenant une largeur constante pour les véhicules.

135

137

DU "FREEWAY" À LA "VITESSE LENTE" DES VOIES URBAINES

La transformation des axes rapides existants en voies à vitesse lente a pris des formes diverses depuis trente ans. Trois approches de plus en plus radicales ont été successivement adoptées en 1990 : la transformation des infrastructures autoroutières en architecture urbaine, l'intégration des infrastructures autoroutières en architecture urbaine, l'intégration des infrastructures autoroutières en architecture urbaine. Cette dernière implique de reconstruire le pont et les abutts qui ont été détruits par les travaux de construction, et se concentrent sur les exemples étrangers pour les concevoir avec des exemples nationaux. Nous proposons tout d'abord le contexte théorique de la production des autoroutes urbaines.



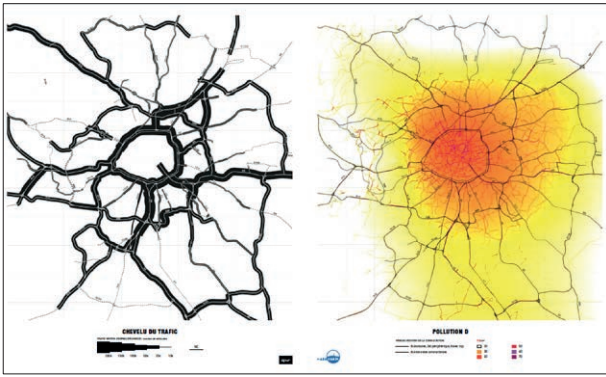
144

145

LES ROUTES DE 5^E GÉNÉRATION

Le modèle autoroutier urbain arrive à bout de souffle. Alimentées d'une part par la population et d'autre part par la ville qui accueille les véhicules hétérogènes, les autoroutes urbaines saturées, et les expérimentations visant à sortir de ce cercle vicieux restent limitées. Pourtant, tout à côté, la ville devient intelligente et propose des infrastructures innovantes permettant à la fois de réduire l'empreinte écologique de la cité et de faciliter la circulation des véhicules. Cette hypothèse d'une convergence entre les technologies de la ville intelligente et de la mobilité intelligente, nous proposons ici un nouveau modèle de conception autoroutière en milieu urbain, basé sur les interactions véhicule-infrastructure-urbanisme. Celui-ci permet de substituer le modèle véhicule-infrastructure-conducteur binôme du modèle autoroutier à une vision, et progressivement d'instaurer un modèle de mobilité et d'urbanisme autoroutier des autoroutes urbaines. Ainsi, les infrastructures changent de génération, notamment quand il s'agit de bâtir en périphérie des métropoles de nouvelles autoroutes de contournement, ajoutant toutefois des ponts pour les populations riveraines.

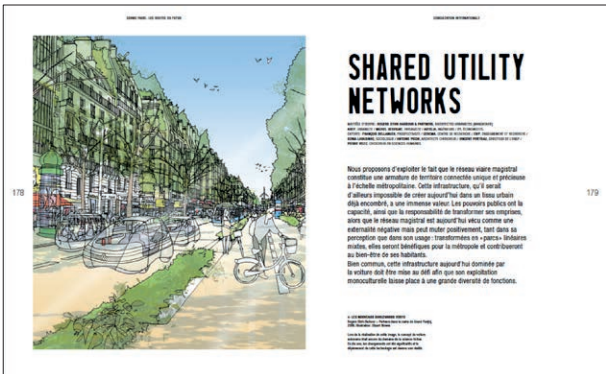




CONSULTATION INTERNATIONALE LES ROUTES DU FUTUR DU GRAND-PARIS

Lancée en juin 2018, la consultation internationale **LES ROUTES DU FUTUR DU GRAND-PARIS** est une réflexion prospective et dialoguée à l'horizon 2050, sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes. Il s'agit d'une discussion ouverte d'intelligence collective, qui rassemble toutes les parties prenantes autour d'une ambition commune et d'un projet partagé :

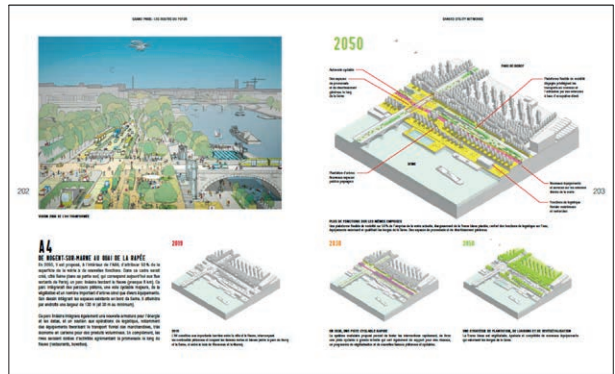
- améliorer le fonctionnement de l'axe pour améliorer les mobilités quotidiennes des Français ;
- réduire les nuisances (bruit, pollution...) liées au fonctionnement de l'axe ;
- améliorer l'insertion de l'axe dans son environnement ;
- trouver des solutions qui soient économiquement viables.



SHARED UTILITY NETWORKS

Nous proposons d'explorer le fait que le réseau réseau magistral constitue une architecture de terrain connectée unique et précieuse à l'échelle métropolitaine. Cette architecture, qui a été créée et développée par le Grand Paris, est une véritable opportunité de créer un réseau unique et partagé, à une échelle métropolitaine. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de créer ce réseau unique et partagé, dans une perspective qui dépasse les frontières administratives et politiques, et qui est conçue pour être durable et résiliente, et qui est conçue pour être partagée par tous les habitants.

Le projet de réseau magistral est une véritable opportunité de créer un réseau unique et partagé, à une échelle métropolitaine. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de créer ce réseau unique et partagé, dans une perspective qui dépasse les frontières administratives et politiques, et qui est conçue pour être durable et résiliente, et qui est conçue pour être partagée par tous les habitants.



COLLECTIF HOLOS

Les autoroutes urbaines sont un concept né de la région Île-de-France, et qui a été développé par le Grand Paris. Elles sont conçues pour être durables et résilientes, et qui sont conçues pour être partagées par tous les habitants. Elles sont conçues pour être durables et résilientes, et qui sont conçues pour être partagées par tous les habitants.

Les autoroutes urbaines sont un concept né de la région Île-de-France, et qui a été développé par le Grand Paris. Elles sont conçues pour être durables et résilientes, et qui sont conçues pour être partagées par tous les habitants. Elles sont conçues pour être durables et résilientes, et qui sont conçues pour être partagées par tous les habitants.



NEW DEAL

Le Grand Paris est un projet de territoire qui vise à créer une métropole durable et résiliente, et qui est conçu pour être partagé par tous les habitants. Le Grand Paris est un projet de territoire qui vise à créer une métropole durable et résiliente, et qui est conçu pour être partagé par tous les habitants.

Le Grand Paris est un projet de territoire qui vise à créer une métropole durable et résiliente, et qui est conçu pour être partagé par tous les habitants. Le Grand Paris est un projet de territoire qui vise à créer une métropole durable et résiliente, et qui est conçu pour être partagé par tous les habitants.



ATELIER DES MOBILITÉS

Symboliser un urbanisme pensé pour la voiture individuelle, les autoroutes et les voies structurantes de la région Île-de-France est une véritable opportunité de créer un réseau unique et partagé, à une échelle métropolitaine. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de créer ce réseau unique et partagé, dans une perspective qui dépasse les frontières administratives et politiques, et qui est conçue pour être durable et résiliente, et qui est conçue pour être partagée par tous les habitants.

Symboliser un urbanisme pensé pour la voiture individuelle, les autoroutes et les voies structurantes de la région Île-de-France est une véritable opportunité de créer un réseau unique et partagé, à une échelle métropolitaine. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de créer ce réseau unique et partagé, dans une perspective qui dépasse les frontières administratives et politiques, et qui est conçue pour être durable et résiliente, et qui est conçue pour être partagée par tous les habitants.

