

## La traversée de Paris (27/04/2059) - 1/1

### Que reste-t-il des grands travaux d'infrastructures des trente premières années du XXI<sup>e</sup> siècle ?

Que reste-t-il des grands travaux d'infrastructures des trente premières années du XXI<sup>e</sup> siècle ?

L'enfouissement du tronçon de la RN13 qui traverse Neuilly-sur-Seine (92) a été le prélude à toute une succession de travaux souterrains dans le sol de la capitale. La transformation des voies sur berge "Georges Pompidou" en zone piétonne et espace vert avait vite appelé à la création d'une solution alternative pour traverser d'Est en Ouest de cette capitale toujours soumise au diktat de l'automobile individuelle non-robotisée.

Les diverses procédures de déclaration d'utilité publique, les appels d'offre et autres délais légaux ont repoussé les travaux de la RN13 à tel point que ce tronçon souterrain ne fut inauguré qu'en 2021. Parallèlement à ces travaux, les procédures et études étaient lancées pour assurer un prolongement de ce tunnel jusqu'à l'autoroute A4, à l'extrême Est de Paris. Cette traversée souterraine devenait, de fait, le premier autoroute souterrain et urbain de France prenant le nom d'A01. Il fut inauguré en grande pompe, en 2032. L'ensemble de ces deux tranches de travaux coûtèrent la bagatelle de 7 milliards d'euros à l'état, aux collectivités locales et régionales ainsi qu'aux particuliers ; un péage automatique par RFID fut mis en place dès le début de l'exploitation.

Alors que l'automobile étaient en voie d'automatisation et robotisation, que le trafic passait sous gestion collective et globale, ce qui impliquait des mutations très importantes pour l'avenir des transports, les banlieues Nord et Sud revendiquaient à aux cris leur autoroute souterrain, devant relier l'A1 à la A6... L'A02 était portée sur les fonds baptismaux de manière encore plus rapide que la jonction entre la RN13 et l'A01 ! Sans réelle concertation sur l'évolution de l'industrie automobile, pas plus que sur l'avenir des transports particuliers et collectifs.

Aujourd'hui, 8 ans après la fin des travaux titanesques sous Paris, la circulation automobile a réduit au point de faire apparaître la démesure des travaux entrepris et leur surdimensionnement. On se permet de se poser la question : "Les pouvoirs publics de l'époque, ont-ils pris le temps de se projeter dans l'avenir ? "

© <http://www.futurhebdo.com>