

## LE DÉCLASSEMENT AUTOROUTIER DE L'A4 À REIMS : UTILISER LES RUPTURES URBAINES COMME VECTEUR DE LIENS DANS UN PROJET MÉTROPOLITAIN

*Fractures, disparités, inégalités, nuisances sonores, paysage urbain, décloisonnement, mutation*

Faut-il réduire cette 2 fois 3 voies en 2 fois 2 voies ? Depuis son déclassement en 2011, l'autoroute A4 traversant Reims d'est en ouest est devenue l'un des enjeux majeurs dans la politique d'aménagement de la ville. Cette proposition a évidemment fait sur-réagir les habitants et les pouvoirs publics. Faut-il être pour ou contre ce projet ? Le sujet reste sensible auprès de tous.

Historiquement, Reims a connu deux grands projets autoroutiers dans les années 70 qui ont métamorphosé considérablement sa physionomie: dans un premier temps, celui de l'A26 (axe nord / sud ) visant à relier Calais à Lyon, puis celui de l'A4 reliant Paris à Strasbourg (axe est / ouest ). Les années qui ont suivi ont donc été déterminantes dans le remaniement de la ville, ce qui a engendré une extension urbaine galopante. L'autoroute A4 qui permet de connecter Reims à Paris en seulement 1h30, représente un atout considérable pour son développement économique, notamment pour l'export du champagne et des betteraves sucrières.

Cependant, les conséquences de cette infrastructure sont aujourd'hui bien ancrées dans ce territoire divisé, ajoutant avec le tracé du canal, un second axe de fracture entre la ville nord et la ville sud. Ces infrastructures sont des espaces de ruptures linéaires, difficilement franchissables, notamment dans l'hyper-centre, conséquences d'un manque de transversalité. Les seules connexions possibles sont des ponts largement dominés par l'utilisation de la voiture. La construction de l'A4 a été une infrastructure lourde d'impact sur l'environnement puisque celle-ci est construite dans le lit mineur de la Vesle (affluent de l'Aisne), sur les marais de Reims, en zone inondable. Longue de 10 km et large de 30 m, l'A4 est un linéaire de surface imperméable. Aujourd'hui, elle est source de pollution atmosphérique, de pollution sonore, d'impacts visuels et représente un îlot de chaleur considérable. À ces cloisonnements de flux s'ajoute la coulée verte, étriquée entre l'A4 et le canal. Elle est aujourd'hui, le poumon vert de la métropole.

La traversée urbaine de Reims est le nouveau nom accordé à l'autoroute A4 depuis son déclassement en 2011. Elle traverse, mais surtout découpe la cité des sacres en deux parties inégales. L'une au nord, intègre la coulée verte, le canal, le centre-ville historique (reconstruit d'après-guerre dans un style Haussmannien) où domine la cathédrale et les quartiers ouvriers (cité-jardin de petites maisons mitoyennes de briques). L'autre partie regroupe les faubourgs industriels, les quartiers résidentiels, les établissements publics et les ZA<sup>1</sup> s'entremêlent dans un tissu urbain hétéroclite, en perpétuel renouvellement. À travers ses formes urbaines diverses, c'est une ville séquencée qui apparaît. À cela, s'ajoutent des fractures qui

ne sont plus de l'ordre du spatial mais social. En effet, son fort passé industriel, établi le long du canal est à l'origine de l'implantation de cités ouvrières en périphérie de ville. Ce qui contraste avec les plus grandes maisons de Champagne, aux domaines toujours plus imposants et flamboyants. La commune se retrouve donc fragmentée au sein de son tissu urbain : la traversée urbaine étant le point de rupture dans ce maillage.

Dans l'objectif de faire de Reims, une métropole dynamique et attrayante, les politiques ont donc décidé de desservir la commune par la LGV<sup>2</sup> Est-Européenne (Paris-Strasbourg, 2007 ). Son emplacement est acté au sud, dans la petite commune de Bezannes, à 5km du centre-ville, tout comme celui du contournement de la nouvelle portion A4 (14 km ouvert en 2010). Classé d'utilité publique en 1996, il visait à désaturer la « traversée urbaine ». En effet, dans les années 70, des études réalisées pendant la construction de l'A4 démontraient déjà la future saturation de la « traversée urbaine ». La possibilité d'un contournement autoroutier de l'agglomération est alors envisagée, tandis que l'autoroute passant en centre-ville était en cours de réalisation. Le 9 juillet 1975 est inscrit dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Reims, l'inscription du projet de contournement autoroutier de l'agglomération rémoise par le Sud : une contradiction totale, un non-sens politique.

Depuis ce jumelage A4 / LGV, c'est toute la ville qui se déplace et migre vers la nouvelle périphérie sud. Cependant, la traversée urbaine reste encore aujourd'hui très fréquentée (53 000 voitures / jour ), mais surtout, ancrée dans les habitudes des usagers, préférant sa praticité, sa gratuité et sa rapidité vis-à-vis du contournement de l'A4. Le contournement aurait seulement permis de réduire 1 voiture sur 5 et 1 camion sur 2. Ce qui n'est que très peu quand on voit le chantier titanesque effectué et les terres agricoles consommées.

Le déclassement de l'A4, considérée comme une fracture, pourrait à l'inverse, représenter une opportunité de réconcilier le tissu urbain nord et sud de Reims. Seulement, entre les différentes campagnes municipales, préserver ou non cet axe est un sujet controversé au coeur des débats. Construite au siècle dernier, elle ne correspond plus aux enjeux sociétaux actuels. Quel devenir pour la traversée urbaine de Reims ?

La requalification de cette traversée est le défi principal que la métropole devra relever dans les années à venir. Un projet dans lequel, le paysagiste est un levier de propositions.

Comment faire d'une faiblesse, une force majeure dans le développement de son territoire ? Comment intégrer cette traversée urbaine dans le paysage rémois par le biais d'une approche paysagère, à l'aune des enjeux écologiques, énergétiques et de transformation des mobilités ?

1. Zone d'activité

2. Ligne grande vitesse