

1/ Vers un regain d'attractivité des voies majeures

Dans le cœur d'agglomération, les voies majeures ont longtemps été marquées par des aménagements routiers. La grande proportion de stationnements et d'emprises de chaussée, les difficultés de franchissements et de cheminements piétons, la présence de trémies ou d'autoponts résultent de transformations opérées après-guerre au profit du tout-automobile. **La dégradation des grands alignements plantés et du cadre bâti, la perte d'animation des espaces publics, les variations de gabarits résultant d'élargissements successifs sont des caractéristiques communes aux grands tracés.**

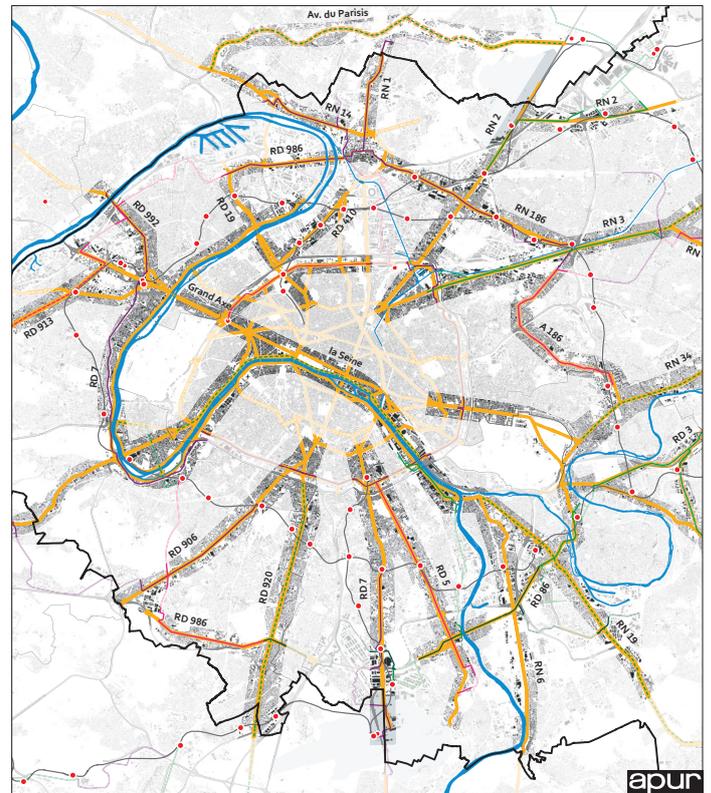
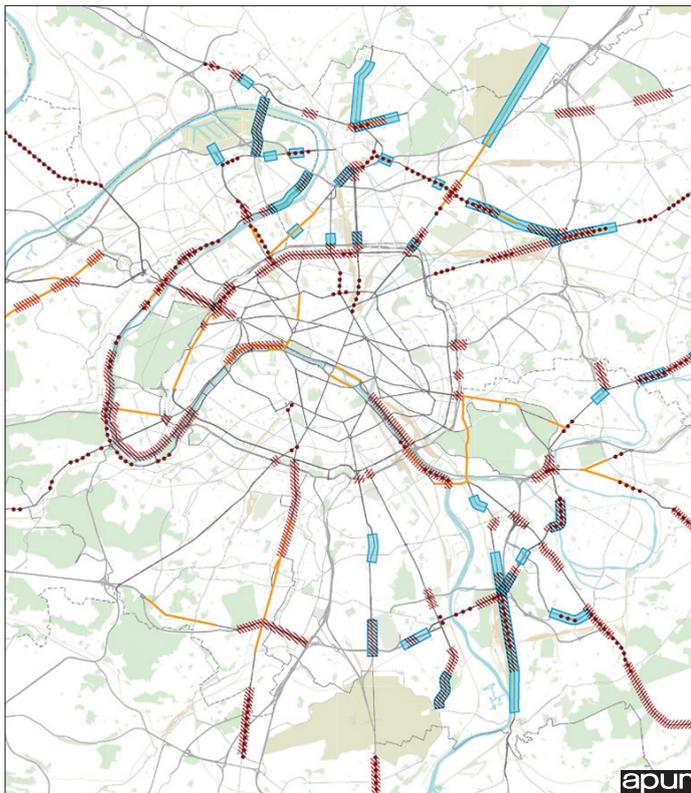
Dans la zone dense, les requalifications en cours visent à diversifier les usages des exRN, à intensifier le bâti et les fonctions métropolitaines.

Le rétablissement des plantations d'alignement participe à la création de continuités dans le paysage métropolitain. **Les appropriations collectives, les pratiques artistiques éphémères, les nouveaux services de mobilité** (Autolib', Velib', autopartage...) parallèlement à l'animation des rez-de-chaussée ont désormais un rôle tout aussi important dans la requalification de ces voies que le dessin des espaces publics.

La transformation des boulevards de la métropole est aujourd'hui largement engagée. L'arrivée de projets de pistes cyclables, de plateformes de tramways ou de sites propres et des gares du Grand Paris répond à des logiques diverses, qui s'articulent grâce à un travail transversal entre services et une étroite coordination entre les différents acteurs. À l'occasion de la requalification des grands tracés, les processus-projets mis en place permettent de travailler à la définition d'enjeux communs et de principes fondateurs sur l'espace public, dans un phasage des différents temps des

projets. Cette approche transversale pourrait encore davantage intégrer les habitants ou les acteurs économiques présents sur le territoire, afin de rendre ce réseau plus lisible, plus urbain et plus attractif.

Des dysfonctionnements communs aux voies majeures du cœur d'agglomération et des requalifications déjà engagées



Dysfonctionnements des voies majeures

Usages

- Espaces publics peu qualitatifs ou routiers
- Séquences de circulation de bus importante sans aménagement (plus de 20 bus/h/sens HPM)

Cadre urbain

- Tissus hétérogènes, peu bâtis ou dégradés

Paysage

- Séquences non plantées

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur, STIF 2012

Les grands tracés structurants en lien avec les projets de transport

- Grands tracés structurants
- Grands tracés structurants en projet
- La Seine, la Marne, les canaux
- Gares RER/GPE en projet
- TCSP existants
- TCSP en projet
- TCSP en réflexion
- Tramway existant
- Tramway en projet
- Tramway en réflexion

2/ La « réparation », passer de la route à la rue

Embellir et apaiser les grands axes de mobilité

La prise en compte des modes alternatifs à la voiture marque une inversion des manières de faire : les grands espaces publics s'apaisent, redeviennent des lieux de destination en soi accueillants pour les transports collectifs et les modes actifs (piétons, vélos). **Le passage de la route à la rue implique la suppression du vocabulaire routier.** La démolition des viaducs et le comblement des passages dénivelés (à étudier au cas par cas), la diminution des largeurs de chaussée, la suppression du stationnement en épi et des mâts d'éclairage

apparaissent comme un facteur de réussite dans la reconquête des grands espaces publics. La transformation des espaces publics le long du tramway T6, la démolition de l'autoport de Bondy pour l'insertion du TZen sur l'ex RN3, les réaménagements de la D920 et de la D7, illustrent cette évolution en axes de mobilité apaisés.

L'identification d'un certain nombre d'invariants dans le profil de la voie détermine les grandes lignes du projet d'espace public et les coupes-types par séquences. Ces principes simples d'aménagement permettent d'organiser l'arri-

vée de différents projets sur un même axe, de répondre à la diversité des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre. L'élaboration d'une charte de préfiguration d'un boulevard métropolitain sur l'ex RN2, engagée par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis en collaboration avec l'Apur, propose ainsi des invariants pour le long terme et des aménagements simples à court terme, suite à la tenue d'ateliers territoriaux.



© RATP

Avant

La réparation de la D906, avec des espaces non circulés plus généreux, dans le centre de Châtillon, à l'occasion de l'arrivée du tramway T6. (Maître d'ouvrage insertion urbaine et infrastructures : CD92 - Maître d'œuvre : Reichen et Robert, architectes)



© RATP



© Atelier Villes & Paysages

Avant

Démolition de l'auto-port de Bondy et reprise des bretelles de l'échangeur A3 pour l'arrivée du TZen 3 et de la gare du Grand Paris. (Maîtres d'ouvrage : STIF/CD93 - Maîtres d'œuvre : Egis, Villes et Paysages, A. Grumbach)



© Atelier Villes & Paysages

Aménager des espaces piétons confortables

L'amélioration de la qualité des parcours piétons passe par la mise en scène de traversées fréquentes, et par l'aménagement de bandes passantes (2 m de large minimum) et de bandes actives (terrasses, mobilier, stationnement...), qui organisent des itinéraires confortables. La réduction des emprises de stationnement et de mobilier urbain ou le partage des couloirs de bus avec les vélos, fait partie des réflexions pour augmenter l'attractivité et la largeur des trottoirs.

Renforcer la trame végétale par des plantations d'alignement structurantes

Des plantations d'arbres de plus de cinq mètres de hauteur et le renforcement de la végétation le long des grandes voies sont des principes fondateurs pour conforter la trame végétale. Les rapports à la géographie et au paysage se fabriquent aussi par la mise en place de connecteurs verts et de transversales, de clôtures ajourées ouvrant les vues vers les parcs et les terrains sportifs, ou par la valorisation de la présence de l'eau.

Installer les grands tracés dans le territoire par un maillage transversal

Une approche par séquences permet de travailler à la mise en place d'un maillage transversal dans l'épaisseur des villes. Création de places, jalonnement des parcours piétons vers les quartiers et les centres-villes, ouverture de nouvelles liaisons, à l'occasion des projets urbains et des opérations de politique de la ville, permettent d'ancrer les boulevards dans les territoires, de créer des synergies nouvelles.

© Apur - CD93



Propositions pour l'ex RN2 (Apur-CD93) : requalifier les trottoirs à court terme, rétablir les alignements plantés, à long terme



L'avenue Raymond Aron à Antony, une entrée pour le département : apaisement de la D920 et insertion de pistes cyclables latérales (Maître d'ouvrage : CD92)

© CD92

© Archikubik



ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine, les éco-connecteurs valorisent le paysage du coteau le long de la RD5. (Aménageur SADEV94 - Maître d'œuvre : Archikubik)



© Archikubik

3/ Des lieux d'usages et d'appropriations collectives

Développer des lieux de services et de nouvelles mobilités

Les boulevards deviennent des « lieux de services ». Stations de métro, gares du Grand Paris, stations tramways et de TCSP, mais aussi stations Vélib' et Autolib' contribuent à un foisonnement d'usages dans l'espace public. Les projets doivent aussi tenir compte des pratiques émergentes, en ménageant des lieux flexibles, propices à

l'installation de mobilier intelligent (borne wifi, numérique...) ou de services nomades (food truck, services de réparation vélos, relais colis...).

Conforter les usages par une réappropriation progressive et une approche multiple

Le temps de l'élaboration des projets, en s'appuyant sur des approches citoyennes et participatives, place les usages au cœur des réflexions dans une

réappropriation progressive de l'espace public : actions avec les habitants, occupations éphémères ou événementielles. Les démarches artistiques et culturelles développées par les Villes de Vitry-sur-Seine et d'Ivry-sur-Seine (démarches HQAC, TRANS305 et street-art) ont ainsi permis un changement d'image à la fois profond et immédiat de la RD5, avec une implication concrète des habitants dans les mutations en cours.



© Apur, David Bourreau

L'essor des véhicules en libre-service dans la métropole



© Stéfan Shrankland

Trans305, une structure migrante sur la RD5 à Ivry-sur-Seine



© Willy Vainqueur

Festival de la RN2 en fête en 2000



© Apur, David Bourreau

Transformation réversible des quais de Seine à Paris

4/ L'urbanisation des boulevards et la fabrique d'un paysage

Affirmer l'urbanité des grandes voies métropolitaines

L'évolution du rôle des boulevards de la métropole et leur regain d'attractivité permettent une intensification du bâti et l'installation de nouvelles polarités. La transformation emblématique de la RD5, menée par le Conseil Départemental du Val-de-Marne et son urbanisation progressive marquée par l'arrivée du Mac/Val ont montré que le renouvellement des anciennes routes nationales s'inscrit dans un cycle long de fabrique de la ville.

Aménager des centralités et des lieux singuliers

L'identité des liens passe aussi par la valorisation d'un certain nombre de lieux le long

des grands tracés, de jalons contribuant à rendre tangibles leurs parcours : valorisation du patrimoine, installation de grands équipements culturels et sportifs, de gares, de musées ou de centres commerciaux, d'œuvres d'art, mais aussi création de places et de lieux singuliers (parvis de gares, marchés...), au niveau des carrefours ou à l'occasion des projets urbains. « Chaque projet crée un lieu » devient ainsi un mode opératoire pour intensifier l'attractivité des anciennes routes nationales.

Densifier les rives, harmoniser les outils et les PLU

Quelques boulevards tests faisant l'objet de réflexions de la

part des collectivités pourraient servir de sites de réflexion sur les PLU et sur l'harmonisation des outils, ainsi que sur des dispositifs de densification contextualisés en lien avec les objectifs de construction de logement :

- un travail sur les règlements d'urbanisme, qui couvre autant les questions de hauteurs de bâti, de marges de recul, de dessertes des îlots, que le ré-adressement des bâtiments sur les boulevards ou l'animation des rez-de-chaussée ;
- l'arrivée de nouvelles lignes de transport, qui entraîne une valorisation foncière et le dégagement d'emprises constructibles (parkings, friches, délaissés de voirie...).

Fabriquer un paysage, valoriser la géographie

Les réflexions menées sur de nombreuses voies, comme l'avenue du Parisis, la D906 (T6), la D7 (T7) ou la D992 (T2), illustrent le dialogue entre la voie et le paysage. Le boulevard devient le lieu d'un paysage réinventé, de fabrique du territoire. Le dialogue avec les territoires organise des séquences diversifiées, une mise en scène de grandes ouvertures paysagères mais aussi un lien capable d'accompagner les évolutions des villes.



© RATP

Une nouvelle place-jardin, le long du T6 à Châtillon, grâce à la déviation de la circulation. (Maître d'ouvrage insertion urbaine et infrastructures : CD92 - Maître d'œuvre : Reichen et Robert)



© STIF

Exemple d'une station du TZen3 et d'une place publique sur l'ex RN3. (Maîtres d'ouvrage : STIF/CD93)



© STIF, CD94

La mutation de la RD5 se poursuit avec l'arrivée du T9. (Maîtres d'ouvrage : STIF/CD94 - Maître d'œuvre : Ingerop)



© Apur, David Boureau

Transformation de la RD7 en axe métropolitain avec l'arrivée du tramway T7. (Maîtres d'ouvrage : RATP/CD94 - Maître d'œuvre : Systra)

5/ La généralisation du mode-projet dans la reconquête des grands tracés

Travailler en mode-projet avec une plus grande diversité d'acteurs

L'arrivée conjointe de projets d'urbanisme et de transports entraîne une étroite coordination entre les acteurs de l'aménagement. Cette approche transversale gagnerait à être étendue à toutes les dimensions et temporalités de l'espace public. Le mode-projet mis en place pour la requalification des boulevards de la métropole pourrait davantage associer des artistes, des associations, des scénographes, des acteurs économiques ou des collectifs, sous la forme d'interventions éphémères, d'ateliers avec les habitants ou d'installations préfigurant les transformations à venir.

Former des équipes pluridisciplinaires (architecte, ingénieur, paysagiste, sociologue...)

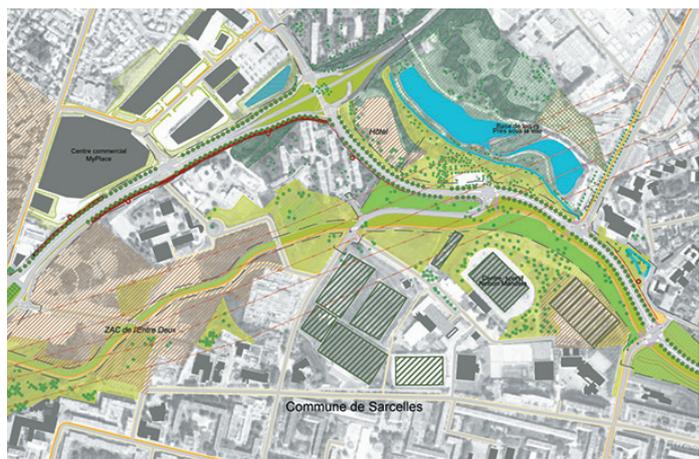
Cette approche, qui existe déjà au sein des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, gagne à être mise en place dès les phases amont de réflexion. Elle peut se traduire par la constitution d'une seule équipe-projet, intégrant toutes les compétences de manière transversale.

Développer des approches intégrées : stratégie urbaine et projet d'espace public

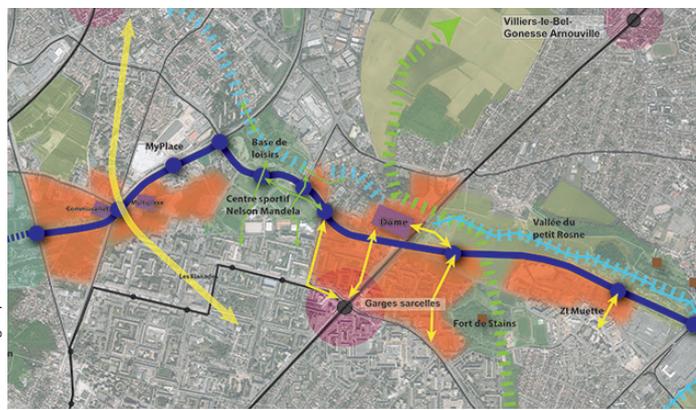
La reconquête des boulevards de la métropole implique une réflexion avec les dynamiques de renouvellement des territoires. La prise en compte

des évolutions futures permet d'anticiper la mutation progressive du rôle des grands espaces publics, de leur statut comme voie de liaison ou de leur fonction comme espace collectif. Les aménagements

au sol peuvent anticiper des densifications ou des besoins à venir, prévoir des réserves pour un parvis ou pour l'arrivée à moyen terme d'un transport collectif.



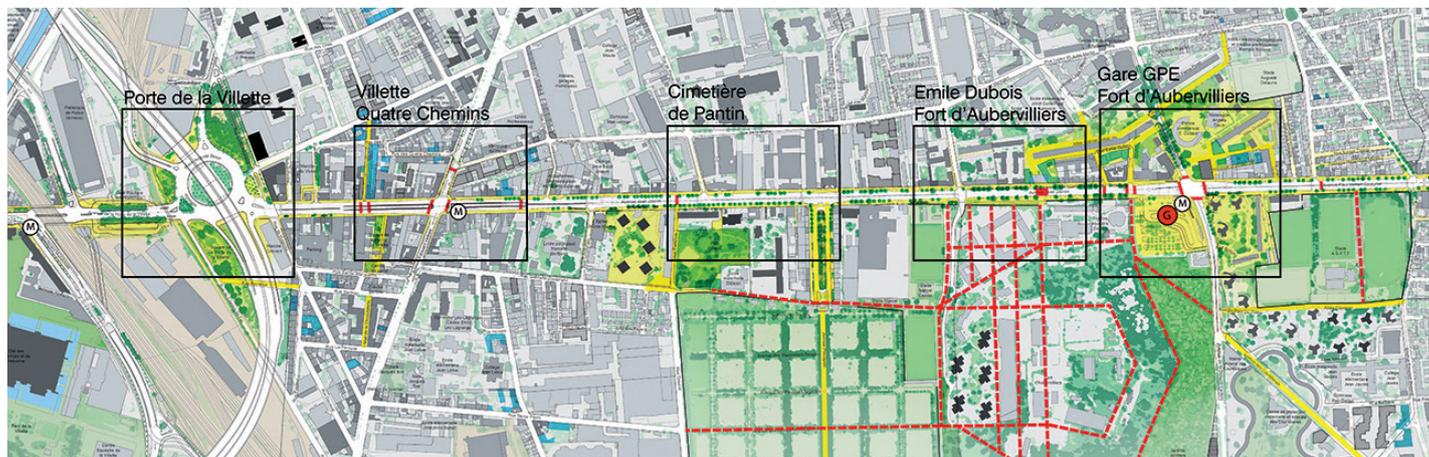
Projet de l'avenue du Parisis dans le Val-d'Oise, plan paysager de la section Est



L'avenue du Parisis, conçue à l'origine comme une voie rapide, a évolué vers une avenue paysagère, intégrée à la stratégie urbaine des territoires.



Perspective de l'avenue du Parisis au niveau du Parc de Près-sous-la-Ville. (Études urbaines 2015, maître d'ouvrage: CD95, maître d'œuvre: Ingerop)



Proposition d'un maillage viarie et de création de places à l'occasion des projets urbains, le long de l'ex RN2. Atelier « Fort d'Aubervilliers », charte pour l'ex RN2-CD93/Apur.

6/ Quatre axes communs pour construire des boulevards de la métropole

Axe 1 - La « réparation », passer de la route à la rue

- Embellir et apaiser les grands axes de mobilité.
- Aménager des espaces piétons confortables.
- Renforcer la trame végétale par des plantations d'alignement structurantes.
- Installer les grands tracés dans le territoire par un maillage transversal.

Axe 2 - Des lieux d'usages et d'appropriations collectives

- Développer des lieux de services et de nouvelles mobilités.
- Conforter les usages par une réappropriation progressive et une approche multiple.

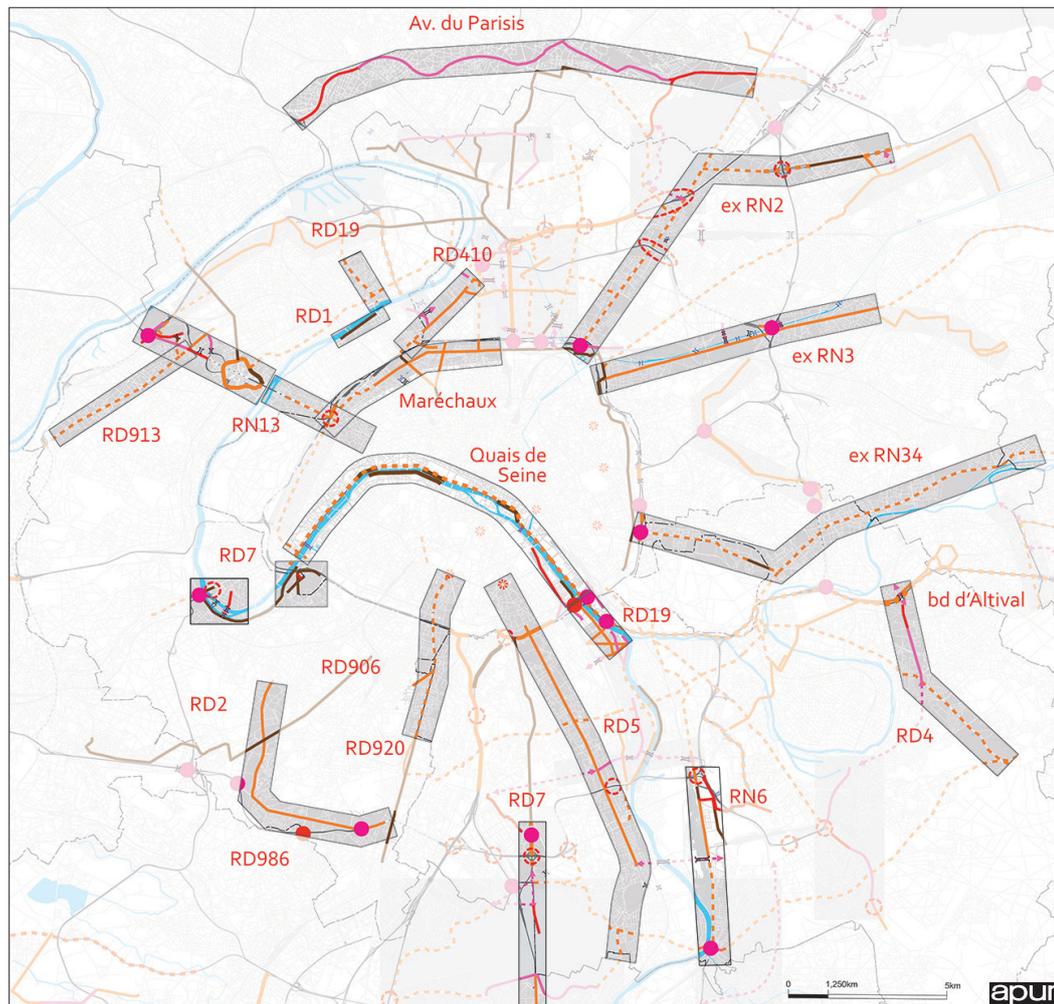
Axe 3 - L'urbanisation des boulevards et la fabrique d'un paysage

- Affirmer l'urbanité des grandes voies métropolitaines.
- Aménager des centralités et des lieux singuliers.
- Densifier les rives, harmoniser les outils et les PLU.
- Fabriquer un paysage, valoriser la géographie.

Axe 4 - La généralisation du mode-projet dans la reconquête des grands tracés

- Travailler en mode-projet avec une plus grande diversité d'acteurs.
- Former des équipes pluridisciplinaires (architecte, ingénieur, paysagiste, sociologue...).
- Développer des approches intégrées : stratégie urbaine et projet d'espace public.

Reconnaître les grands espaces publics comme des lieux privilégiés de construction de la métropole.



Le boulevard de la métropole est un repère dans le territoire, offrant un espace de mobilité apaisé et attractif dans une continuité urbaine, paysagère et fonctionnelle.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la DRIEA, l'Insee, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, la Société du Grand Paris, Eau de Paris, la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, Grand Paris Aménagement, Paris Habitat, Ports de Paris, la communauté d'agglomération Seine-Amont, SNCF Immobilier, le STIF, le Sycatom et la Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris.



Directrice de la publication
Dominique ALBA

Note réalisée par
Florence HANAPPE

Sous la direction de
Patricia PELLOUX

Cartographie
Boris CHASTANT, Cédric MORBU

Mise en page
Apur

www.apur.org