

# L'évolution des voies rapides et des autoroutes urbaines du Grand Paris

## Étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération

### RÉSUMÉ

Le réseau des autoroutes et des voies rapides assure un rôle essentiel dans la mobilité à l'échelle de la métropole. Son évolution dans les années à venir pose des enjeux majeurs en termes d'optimisation des usages et d'insertion urbaine.

L'étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération est née

d'un constat : une trame viaire incomplète et la nécessité de la faire évoluer en lien avec, l'évolution des mobilités, la densification de la métropole et l'amélioration de la qualité de l'air. L'étude est menée en partenariat avec la DRIEA-DiRIF, la SGP, la Ville de Paris, les Conseils Généraux du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et des Hauts-

de-Seine, ainsi qu'avec la Région Ile-de-France et le STIF.

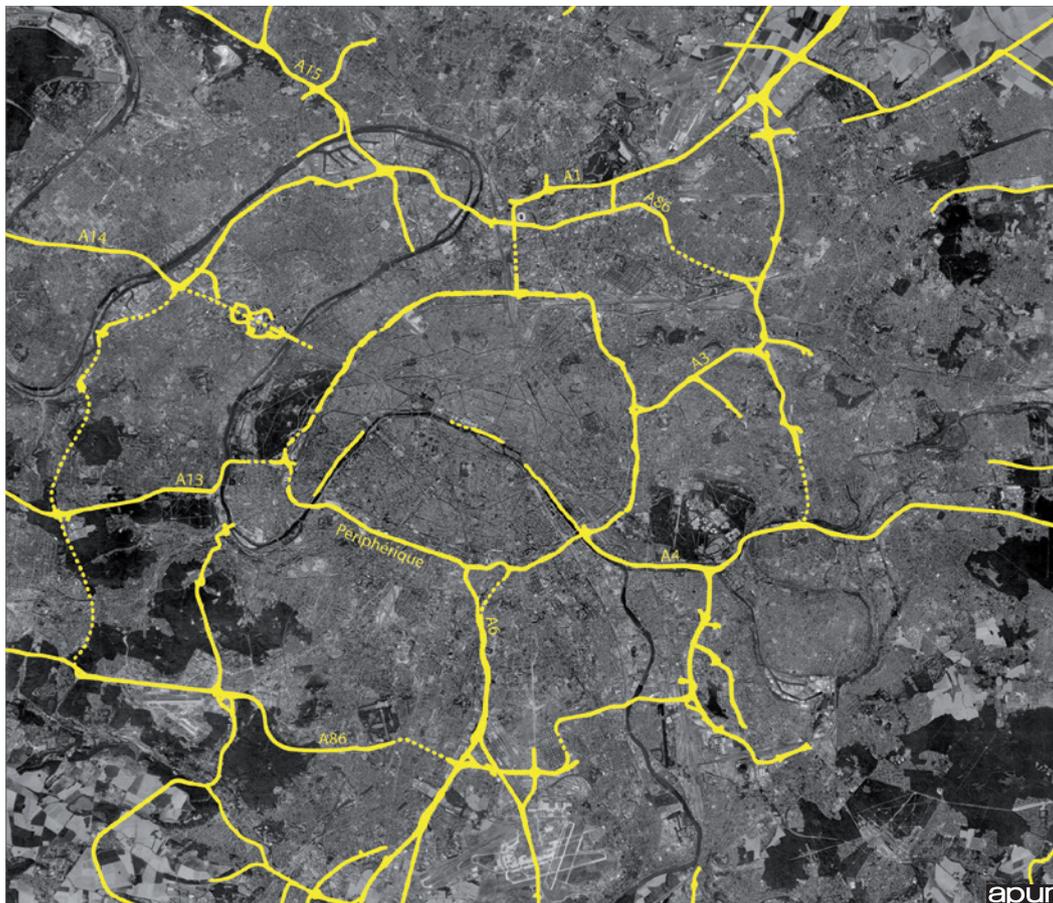
Initiée mi-2012, l'étude s'est déroulée en plusieurs temps : un diagnostic partagé, une analyse des dysfonctionnements, l'identification des projets et réflexions exploratoires de liaisons, et enfin des ateliers thématiques.

Fin 2014, un atelier sur les autoroutes et voies rapides a pu réunir les gestionnaires et des acteurs du réseau magistral, dont la DRIEA-DiRIF, le STIF, les Conseils Généraux, la Ville de Paris, l'EPADESA et la Région Ile-de-France.

Le réseau magistral forme le premier niveau de l'armature urbaine hiérarchisée proposée par l'Apur en lien avec ses partenaires, selon une classification qui privilégie l'analyse de la structure urbaine sur une stricte observation des flux.

Il est constitué du Réseau Routier National géré par l'État (RRN) et des voies départementales aux caractéristiques autoroutières : absence d'adressage possible, interdiction aux piétons et aux vélos, limitations de vitesses à 70-90-110 km/h, géométries routières...

### Le réseau des autoroutes et des voies rapides



## 1/ Les enjeux d'insertion urbaine et paysagère

Les relations entre le réseau magistral et les villes font état d'un certain nombre de dysfonctionnements, au niveau des interfaces et des connexions avec les territoires traversés, de l'insertion des ouvrages, de l'optimisation des usages comme de la prise en compte du grand paysage.

Concernant les échangeurs, les réflexions portées par l'État et les collectivités visent à améliorer le fonctionnement de certains diffuseurs et leur insertion urbaine : pont de Sèvres, porte

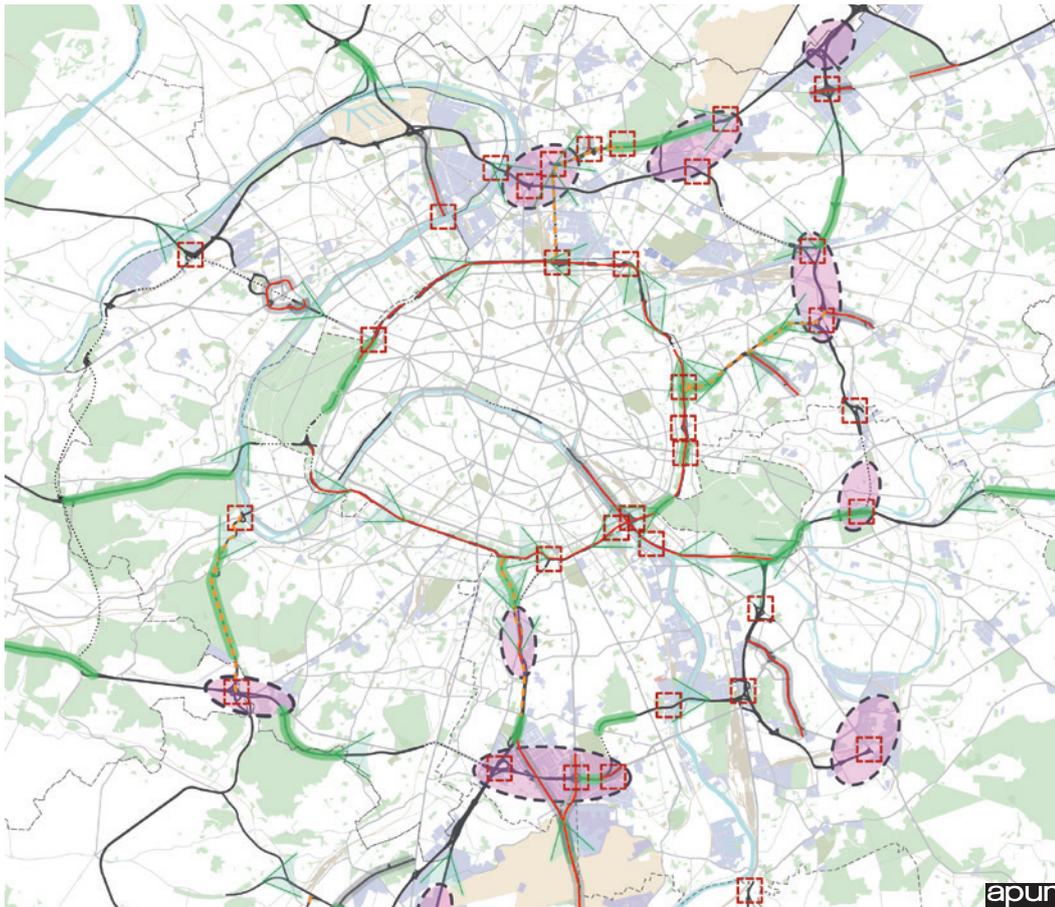
de Paris à Saint-Denis, carrefour Pleyel, trèfle RD7 – A86... Les rares créations de bretelles ou de diffuseurs résultent le plus souvent de l'initiative des collectivités ou des aménageurs, comme pour Châtenay-Malabry, Vélizy-Villacoublay ou le parc d'activités de la Silic.

Les échanges avec les territoires questionnent en outre l'avenir des zones logistiques dans l'hypercentre de l'agglomération, qui si elles sont maintenues en place doivent

bénéficier d'une excellente accessibilité au réseau magistral. L'optimisation des itinéraires poids lourds entre la RN 19 et le Port de Bonneuil, la desserte du pôle d'Orly ou du Bourget, sont par exemple des conditions préalables aux projets de requalification des grandes voies départementales.

Concrètement, les objectifs ne sont pas toujours les mêmes entre d'une part, des collectivités demandeuses d'un réseau autoroutier au

service des territoires traversés, mieux intégré sur le plan environnemental, et d'autre part un gestionnaire cherchant à garantir le meilleur fonctionnement possible d'un réseau national en partie saturé.



### Dysfonctionnements des interfaces entre le réseau d'autoroutes, les voies rapides et les territoires traversés

-  Échangeur ou diffuseur créant un effet de coupure ou de discontinuité piétonne
-  Secteur d'enjeux pour le développement d'échanges avec les territoires
-  Enjeux d'insertion urbaine
-  Voie rapide en terminaison ou isolée en question
-  Séquence de circulation de bus importante sans voie réservée (plus de 1 bus/3mn/sens HPM (Bus Express))\*
-  Grande séquence paysagère à valoriser
-  Point de vue remarquable à valoriser
-  Zone d'activités / Service de transports
-  Autoroute ou voie à caractère autoroutier

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur

\* autoroutes concernées par des projets de voies dédiées à l'horizon 2020 (sources : STIF, IdF)

## 2/ Des projets d'aménagement et des transformations en cours significatives

Le recollement des projets de voirie, réalisé avec les partenaires de l'étude, fait état des projets de voies rapides ou d'échangeurs actuellement à l'étude ou engagés dans la métropole. Optimisation des usages et des capacités en faveur de la circulation des bus ou des taxis, compactage d'échangeurs, nouveaux diffuseurs, apaisement de voies rapides..., ces évolutions importantes attendues dans les années à venir portent des enjeux forts pour le développement ou la desserte des territoires.

À partir de l'étude de cas de réalisations récentes ou de projets déjà engagés, deux types de problématiques émergent sur le territoire métropolitain :

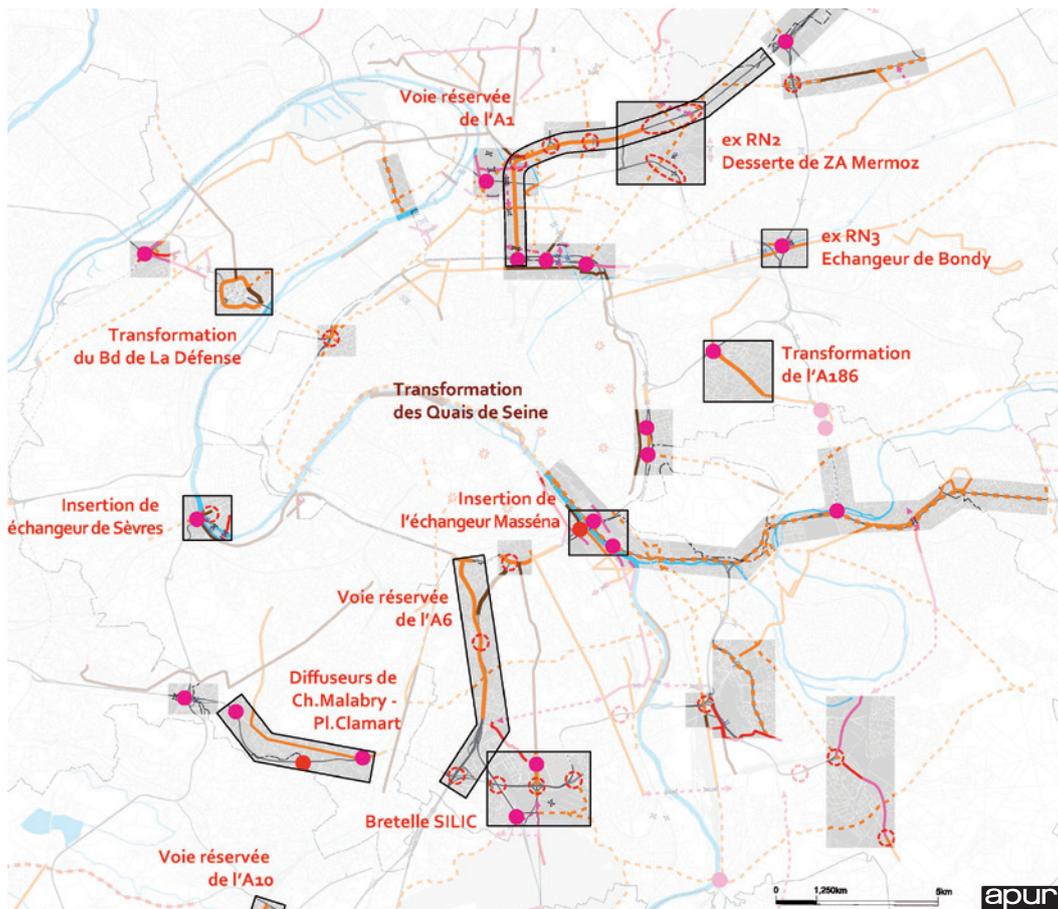
- l'intégration ou la consolidation de voies rapides urbaines grâce à la couverture de certaines séquences ou le compactage des ouvrages, en conservant les fonctionnalités existantes ;
- la transformation des voies rapides isolées dans des situations très particulières.

Ces projets concernent la restructuration d'échangeurs,

comme Massena-Bruneseau, la transformation de séquences de voies isolées en boulevard urbain, comme les quais de Seine à Paris, le Boulevard Circulaire de la Défense, l'A186 à Montreuil. Ces travaux d'infrastructures restent souvent liés à des projets d'aménagement de grande ampleur, portés par les collectivités et les aménageurs.

Les retours d'expérience des maîtrises d'ouvrage et des aménageurs permettent par ailleurs de tirer des enseignements importants en matière de financement et de mon-

tage opérationnel des projets d'infrastructures. L'exemple de l'échangeur de la Rose à La Défense, des demi-diffuseurs de Châtenay-Malabry ou de Vélizy-Villacoublay montrent l'arrivée de nouvelles formes de partenariats entre la DRIEA, les collectivités voire les acteurs privés, ainsi qu'une tendance novatrice à l'économie de projet. Les opérations de recyclage à moindre coût d'ouvrages d'art se positionnent comme des leviers d'aménagement au service des projets urbains, dans des temporalités courtes.



### Recollement des projets et réflexions exploratoires sur le réseau magistral

- Évolution de voie existante**
- En travaux ou réalisée
  - À l'étude
  - - - Identifiée à titre prospectif
- Création de voie**
- En travaux ou réalisée
  - À l'étude
  - ◀ - - - Identifiée à titre prospectif
- Échangeur, diffuseur**
- Restructuration d'échangeur/diffuseur en travaux
  - Restructuration d'échangeur/diffuseur à l'étude
  - Restructuration d'échangeur/diffuseur identifiée à titre prospectif
- Franchissement**
- ≡ Franchissement
  - ≡ Passerelle piétonne

Source : Apur

## Des exemples d'intégration de voies rapides

### Des projets d'insertion urbaine du Boulevard périphérique à Paris

Le projet de compactage de l'échangeur Masséna intervient ainsi dans le cadre du projet d'aménagement de Paris-Rive-Gauche. La restructuration lourde de l'échangeur permettra une meilleure insertion de l'ouvrage et une nouvelle continuité urbaine entre Paris et Ivry-sur-Seine. Les travaux d'un montant de 79 M€ comprennent la reprise des quatre bretelles, la création d'une allée piétonne d'Ivry sous le boulevard Périphérique, le traitement architectural

des ouvrages et des volumes des commerces aménagés en sous-face, des continuités bus et cyclables. Ce type de projet, assez coûteux, est rendu possible par son inscription dans un programme de ZAC d'envergure. Démarrée en 2014, la livraison du nouvel échangeur est prévue début 2020.

Toujours sur le boulevard Périphérique à Paris, les opérations de couverture de la Porte des Lilas et de la porte de Vanves ont permis de rétablir des coupures avec les villes limitrophes et de créer des jardins, voire comme à la porte des Lilas, d'accueillir des programmes

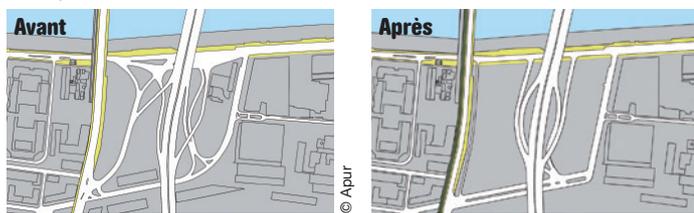
urbains et des équipements sur la dalle (cinéma, cirque...). Avec un ratio de construction de 5000 € HT/m<sup>2</sup> (dont aménagement de surface, place, voirie), les couvertures de voie rapide apportent des solutions efficaces et adaptées lorsque l'autoroute est en tranchée, mais qui restent des réponses ponctuelles et coûteuses.

### La couverture de l'A6b au Kremlin-Bicêtre et à Gentilly

L'opération de couverture de l'A6b, menée de 2001 à 2012, alterne couvertures légères de protections phoniques et dalles urbaines de liaisons entre les

deux rives, sur un linéaire de 1650 m. La réalisation des travaux a nécessité la fermeture de l'A6b de manière régulière. Le tunnel créé devient le 23<sup>e</sup> tunnel de plus de 300 m du Réseau Routier National. Au-delà des 125 M€ initialement investis, des contraintes financières liées aux normes d'entretien des tunnels sont à intégrer dans les coûts d'exploitation. Des fermetures nocturnes bi-mensuelles sont également indispensables pour assurer la maintenance des équipements. Les coûts et les contraintes auraient été encore plus importants pour un tunnel de plus de 500 m de long.

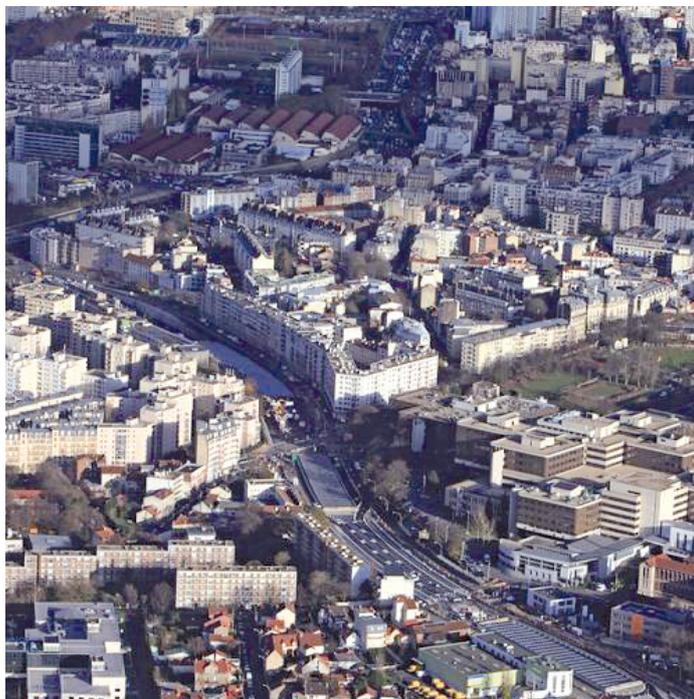
Échangeur Masséna à Paris Rive Gauche – Projet des Ateliers Lion – Semapa



Paris, porte des Lilas : couverture du Boulevard périphérique avec le jardin Serge Gainsbourg et au fond la porte de Ménilmontant



**Couverture de l'A6b : alternance de couvertures phoniques et de liaisons entre Gentilly et Le Kremlin-Bicêtre**



© Maire de Paris, DU, MCC – J. Leroy

**Le projet de l'échangeur de la Rose, recycler l'infrastructure**

L'insertion des voies rapides autour de la dalle de La Défense montre une évolution des approches sur ces infrastructures. De la transformation du Boulevard Circulaire Nord au projet de l'échangeur de la Rose, l'EPADESA a adapté ses méthodes, pour passer de la transformation lourde d'ouvrages à une économie urbaine du « faire avec ».

Sur la séquence sud, le projet de transformation de l'échangeur de la Rose illustre une nouvelle approche de « recyclage urbain ». Vingt années de réflexion auront abouti à la proposition de conserver cet ouvrage précontraint, difficile à démolir, de transformer son

usage dans une économie de projet (3,5 millions d'euros).

Le maintien de l'anneau s'inscrit dans l'histoire du lieu et contribue à son identité. Des propositions simples de rationalisation de la voirie et d'optimisation du foncier permettent de dégager 8 ha d'espaces publics et de jardins, de valoriser des délaissés par des emprises constructibles. 40 % d'espace de voirie sont ainsi réaffectés à d'autres usages. L'échangeur est recyclé mais conserve certaines de ses fonctionnalités actuelles; il accueille en plus un jardin suspendu et des commerces glissés en sous-faces des bretelles. La réalisation du projet sur un temps court permet de mieux s'adapter à la temporalité des investisseurs privés.

**Avant – un ouvrage d'art imposant**



© EPADESA

**Après – des fonctions routières optimisées : réduction de 40 % de la voirie et création de foncier constructible**



© EPADESA

**Une bretelle recyclée en promenade piétonne (Aménageur : EPADESA/Urbaniste des espaces publics : Arriola & Fiol)**



© EPADESA, Arriola & Fiol



© EPADESA, Arriola & Fiol

## La transformation de certaines séquences de voies rapides en boulevards urbains

### La transformation des quais de Seine à Paris

Autre exemple d'insertion urbaine de voie rapide, la transformation des quais de Seine à Paris recouvre en réalité deux projets différents réalisés Rive Droite et Rive Gauche, pilotés

par le Secrétariat Général avec les Directions de la Ville et l'Apur.

Rive Droite, la transformation de la voie express Georges Pompidou en boulevard a été réalisée dès 2012; elle a permis d'ouvrir la ville sur son fleuve tout en préservant un trafic routier. L'aménagement de 2x2 voies de 6 m de large (au lieu de 7 m), l'installation de 6 feux avec passages piétons

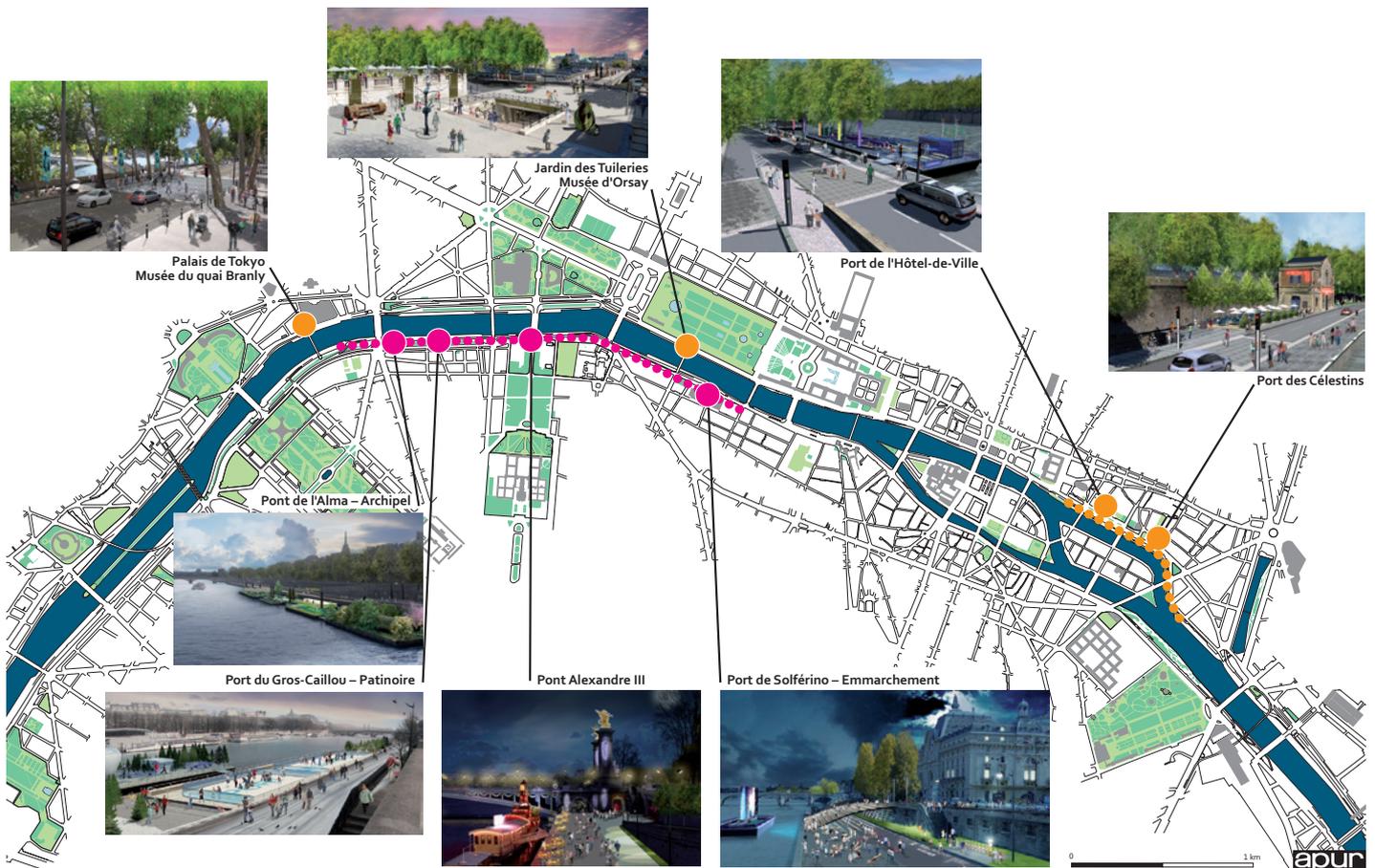
associés (Avenue de New York, Quai des Tuileries, Maison des Célestins...) et la limitation des vitesses à 50 km/h se sont accompagnés d'une réduction du trafic de 7 à 10 %; une nouvelle promenade en bord de Seine a été aménagée sur près d'1,5 km (coût 7,5 M€ pour 3 km). De nouvelles réflexions s'engagent aujourd'hui sur la rive droite pour aller plus loin dès 2016.

Rive Gauche, le contexte est différent puisque le projet de voie rapide a été abandonné en 1974 laissant place à une séquence isolée avec un trafic maximal de 2300 véhicules/jour. La suppression du trafic 2013 a permis l'aménagement d'une promenade en bord de fleuve sur près de 2,3 km et 4,5 ha (coût 26,6 M€ dont 8,6 M€ pour la barge de l'archipel et 2,5 M€ pour l'embarquement).

### Première traversée Palais de Tokyo – Musée du Quai Branly



### Transformation des voies rapides ou routières en boulevard urbain : l'aménagement des quais de Seine



### Le Boulevard Circulaire de La Défense transformé en avenue

Le Boulevard Circulaire forme un ouvrage surélevé et déconnecté du sol, un « canyon » densément construit. Dans les années 90, l'ouverture du tunnel de l'A14 initie un processus de transformation sur plus de 25 ans. L'aménagement d'une avenue s'impose pour « casser le splendide isolement » du quartier d'affaires, développer une mixité des usages et des programmes, tout en conservant une fluidité du trafic.

L'apaisement du boulevard s'est traduit par l'aménagement de carrefours à feux, de parvis, de trottoirs et de pistes cyclables, l'abaissement des vitesses à 50 km/h, l'implantation de commerces et de services en pied de tours et une présence du végétal renforcée (1,5 ha). Le projet (44 millions d'euros pour 800 m) a été financé par la valorisation foncière des délaissés et la construction de tours. L'avenue reste empruntée par un trafic important (4500 véhicules à l'heure de pointe), mais avec un changement d'usages.

### Boulevard Circulaire dans sa configuration autoroutière



© EPADESA — ph. Guignard/air-images.net

Depuis 2002, l'EPADESA mène un programme de transformation de la voie rapide en une avenue accessible aux piétons et aux cyclistes. Travaillée dans ses transversalités, la voie participe de nouvelles continuités entre Courbevoie et La Défense. Les travaux ont nécessité des démolitions complexes, comme celle du viaduc Gambetta remplacé par un mail piéton (4000 piétons/h le matin).

### Des liaisons transversales entre la dalle et les quartiers



© EPADESA

### Création d'espaces publics avec un boulevard urbain



© EPADESA

### L'arrivée du tramway T1 sur l'A186 à Montreuil

Au niveau de l'A186 à Montreuil, le projet d'aménagement de transformation de la voie rapide isolée en une avenue peu circulée a été porté par l'arrivée du tramway T1. L'ensemble s'est traduit par l'élaboration d'un projet urbain d'envergure entre le Haut et le Bas Montreuil. L'aménagement comporte la réduction de l'emprise de 100 m d'emprise à 32 m sur une première séquence de 500 m, de façon à créer un nouveau quartier autour de la plate-forme du tramway.

### L'A186 aujourd'hui



© Apur — David Boureau

### L'A186, un jour de fermeture à la circulation



© CCby: Gaëlle Sammy

## 3/ Des nouvelles modalités d'exploitation et d'optimisation du réseau

### Des systèmes de gestion dynamique

La modernisation de l'exploitation du Réseau Routier National géré par l'État s'est déjà traduite par la mise en place de systèmes d'information en temps réel et d'expérimentations nouvelles: informations trafic via Sytadin, installation de panneaux à message variable, création d'une voie auxiliaire sur le tronçon commun de l'A4-A86.

D'autres outils de gestion dynamique sont en cours de développement et permettront des gains de temps, une baisse de l'accidentologie et des émissions polluantes moins élevées: application iPhone, réorientation d'itinéraires, régulation d'accès par la mise en place de feux tricolores sur les bretelles d'accès...

### Des mesures pour mieux circuler: gestion dynamique de la voie auxiliaire A4/A86 par glissières mobiles



© DIRIF

### La régulation d'accès par feux de signalisation sur une bretelle d'insertion de l'A4



© DIRIF

Concernant les projets de modernisation des infrastructures, les délais de conception des projets sont importants du fait des procédures de concertation et d'enquête publique. L'aménagement, dans un milieu très urbanisé conduit également à des durées de travaux allongées, réalisées la nuit.

### L'exemple de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur le tronçon commun A4-A86

Pour répondre à la congestion du tronçon commun des autoroutes A4 et A86, sur environ 4 km, la création d'une voie auxiliaire sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) a été expérimentée et mise en service en 2008. Des glissières mobiles d'affectation permettent l'utilisation de manière réversible de la bande d'arrêt d'urgence à tous

les véhicules, pendant les pics de congestion. Ce dispositif, d'un montant de 20 M€ permet un gain de temps de parcours d'environ 10 minutes par véhicule (1,5 million d'heures/an). La sécurité routière est améliorée, avec moins d'usagers retenus dans le tunnel de Nogent.

Le dispositif pose encore des difficultés de fonctionnement (fermeture de 2 ans pour vandalisme, dispositif mécanique sur pneumatique sensible). L'utilisation temporaire de la BAU est rendue possible par la largeur importante des autres files de circulation, qui permet le passage des véhicules de secours et de police.

### L'augmentation des capacités par des compléments de réseau L'amélioration de l'accès Est de la plateforme de Roissy

Avec un budget de 5 M€ et une mise en service en novembre 2014, l'élargissement à 2x2 voies d'un tronçon et la création de deux bretelles d'accès assurent une meilleure desserte pour l'ensemble des passagers et des acteurs économiques de la zone aéroportuaire de Roissy. L'aménagement s'inscrit dans le cadre du projet de la RN1104 et du contournement de Roissy.

### La déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger

Un trafic de 40000 véhicules/jour traversait le centre-ville de Boissy-Saint-Léger par la RN19. L'aménagement a consisté à réaliser une déviation à 2x2 voies depuis l'échangeur avec la RN406 à Bonneuil-sur-Marne, jusqu'au carrefour avec la RD94 à Villecresnes pour éviter le centre de Boissy-Saint-Léger. Une partie de la voie nouvelle est dénivelée à l'air libre, l'autre en tranchée sera couverte sur 800 m.

Plusieurs tranches de programmation et de travaux ont été nécessaires. La première phase, réalisée en 2012 entre l'échangeur avec la RN406 et le RER, pour un budget de 60 M€, a permis une réduction des nuisances sonores et visuelles, ainsi qu'une meilleure desserte par les transports collectifs de la gare RER de Boissy-Saint-Léger. La tranchée couverte sera réalisée en seconde phase pour un coût de 180 M€ (livraison en 2020), avec pour des impacts positifs sur l'environnement, la fluidité du trafic et la sécurité routière.

### Les demi-diffuseurs de Châtenay-Malabry et du Plessis-Clamart

Dans un contexte de rareté des ressources financières et de priorisation des investissements, consolider la participation des partenaires est également un enjeu important en matière d'investissement et de portage des projets.

La DRIEA met en place de nouvelles formes de partenariat avec les collectivités ou les aménageurs pour réaliser des projets d'infrastructures. C'est le cas de la création d'une bretelle pour desservir le parc d'activités de la Silic à Rungis, pilotée par le Conseil Général du Val-de-Marne.

Un même type de montage opérationnel a été mis en place avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine afin de compléter deux demi-diffuseurs restés inachevés lors de la réalisation de l'A86, situés au sud du département. Autour des diffuseurs de Châtenay-Malabry (livré) et du Plessis-Clamart (mise en service en 2018), l'enjeu premier porte sur l'optimisation des itinéraires pour accéder à l'A86 et sur la diminution du trafic sur la RD986, en vue de

sa requalification en boulevard urbain en lien avec l'arrivée du tramway T10 Antony-Clamart. Les travaux pour compléter les demi-diffuseurs sont menés sur deux ans, pour un coût allant de 14 M à 17 M€.

### Des voies réservées sur autoroutes pour un usage plus multimodal

Le développement d'un usage multimodal des autoroutes et des Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) non concédées en Ile-de-France répond aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain, avec une diminution de 2 % des modes de déplacement individuels motorisés d'ici à 2020. Le réseau de lignes Express comporte actuellement 45 lignes en Ile-de-France, transportant 100 000 voyages par jour. Le succès de cette pratique est lié à trois facteurs :

- la desserte d'un pôle d'attraction fort ;
- la fiabilité des temps de parcours grâce à des aménagements de voirie ;
- la création de sites d'intermodalités pour une meilleure desserte des territoires.

L'optimisation des usages sur le réseau magistral cible l'amélioration de la circulation de trois modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle : les bus, les taxis et le covoiturage.

Vingt corridors ont été retenus dans cet objectif. Les aménagements se caractérisent par des voies aménagées de façon permanente ou au contraire de manière dynamique selon les horaires. L'usage de la Bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe a été privilégié pour sa plus grande facilité de mise en œuvre, suite à l'expérimentation sur le tronçon commun A4-A86.

Le programme, mené par le STIF et la DiRIF, identifie 11 Axes Express multimodaux prioritaires. Pour la période 2014-2020, 9 sections vont être aménagées :

- l'A1 vers Paris : mise en service en avril 2015 d'une voie dédiée aux taxis et aux bus sur 5 km du parc de La Courneuve au Stade de France et neutralisation d'une voie d'insertion sur le Périphérique porte de la Chapelle ;

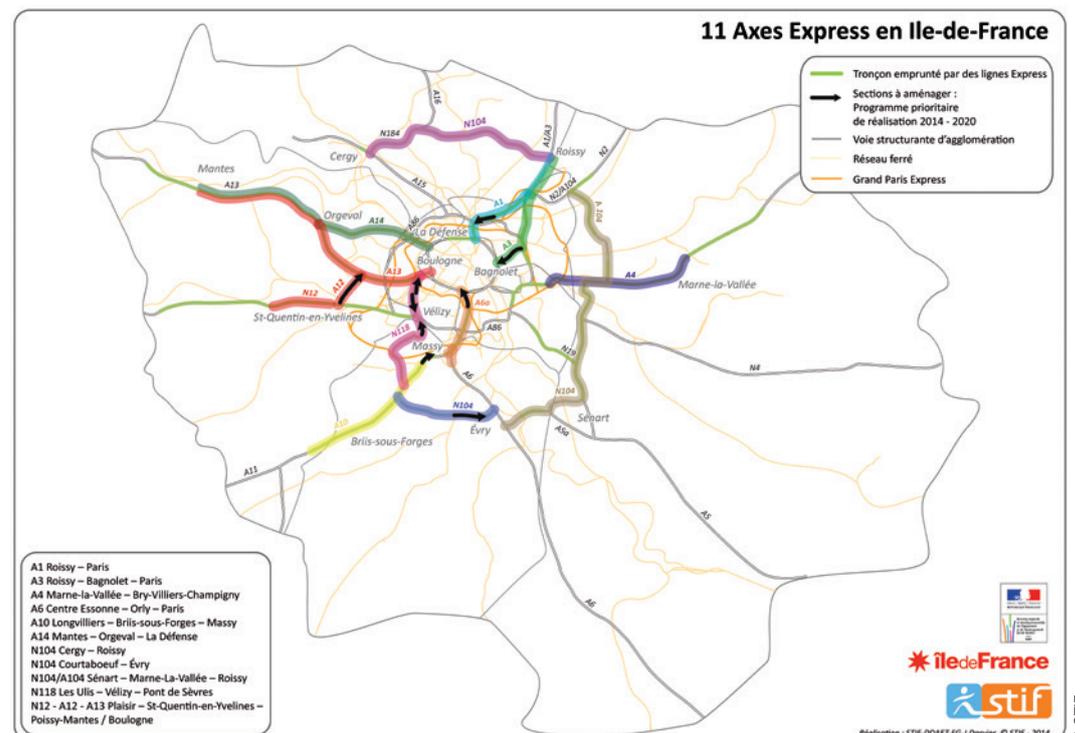
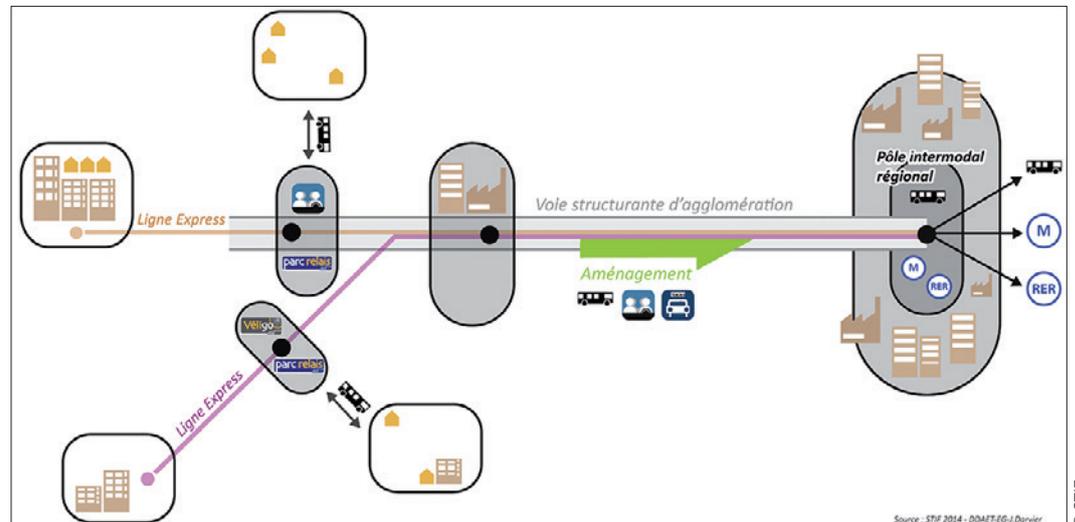
- l'A6a vers Paris : mise en service d'une voie dédiée aux bus et aux taxis sur 3 km avant la Porte d'Orléans en mai 2015 ;

- l'A3 vers Paris, l'A10 vers Massy, l'A12, la N104 extérieure vers Évry et 3 tronçons de la N118.

Les voies réservées pour les taxis concernent la desserte des aéroports depuis Roissy et Orly, par l'A1 et l'A6.

Là où il n'est pas possible de développer une offre de transports collectifs suffisante, le covoiturage reste envisagé sur les voies réservées du réseau magistral, bien que délicat du point de vue de la faisabilité technique et réglementaire. D'autres leviers d'actions sont encouragés comme la mutualisation des véhicules, les plans de déplacement d'entreprises ou la création d'aires de covoiturage.

### Schéma de principe des Axes Express



© STIF

© STIF

## 4/ Une valorisation du grand paysage et la réduction des nuisances environnementales

Si les autoroutes assurent des fonctions de déplacement essentielles à préserver, ces espaces libres sont aussi des opportunités rares en termes de grand paysage et de perspectives d'échelle métropolitaine. Les grands points de vue depuis autoroutes donnent à voir la métropole et participent de son image. La valorisation de leurs abords immédiats par de nouveaux usages ou des compléments de trame verte, mais aussi le bon entretien et le nettoyage des talus sont des actions concrètes et importantes à mener à très court terme.

Ce potentiel de corridor écologique et de trame verte reste à concrétiser par des documents réglementaires et des projets opérationnels. De rares opérations d'urbanisme illustrent ce renforcement de la végétation sur les sur-largeurs des voies rapides, à l'image du projet de Forêt Linéaire de Paris Nord-Est, le long du boulevard Périphérique.

Aux abords des voies rapides urbaines, les enjeux de diminution des nuisances (bruit et pollution de l'air) restent fondamentaux. À lui seul, le Périphérique contribue à 35 % des

émissions de particules fines liées au trafic routier parisien. Les exemples de revêtements phoniques ou de régulation des vitesses apportent des réponses efficaces dans ces domaines, sans effets de coupure dans le paysage.

Récemment, la réalisation de 3,6 km de revêtements phoniques sur le boulevard Périphérique (soit 11 % de linéaire pour un coût de 3,4 M€) a permis une réduction significative des nuisances sonores pour les immeubles d'habitation riverains, avec une baisse de 3,7 dB (A) en moyenne. Cette réduction

du bruit équivaut à diminuer de 30 à 70 % le volume de trafic ou à doubler la distance entre les habitations et la voie rapide. La Ville de Paris prévoit ainsi de renouveler le revêtement sur 30 % du Périphérique d'ici 2020.

Cette mesure s'est accompagnée d'une limitation des vitesses à 70 km/h en 2014 (contre 80 km/h à l'origine), entraînant une diminution significative de l'accidentologie, mais aussi une meilleure fluidité du trafic et des baisses des niveaux sonores. Les études statistiques sur la baisse des émissions de polluants sont en cours.



### Le réseau magistral et le grand paysage

- Réseau magistral (autoroute, voie rapide)
- Séquence paysagère existante
- ▲ Point de vue remarquable
- ..... Plantation supérieure à 5 m dans l'espace public

Sources : BD Topo, Filiaire Pompier, Apur

**La RN118 à Sèvres : de grandes perspectives à valoriser et un potentiel de trame verte métropolitaine**



© Apur - David Bourreau

**Forêt linéaire le long du Boulevard périphérique à Paris Nord-Est**



© Mairie de Paris, DU

**La nouvelle limitation de vitesse à 70 km/h du Boulevard périphérique**



© Mairie de Paris - Henri Garat

## 4 axes stratégiques pour une évolution du réseau magistral

La métamorphose des autoroutes urbaines s'inscrit dans différentes temporalités. L'expérimentation en cours de nouvelles modalités d'exploitation et l'aménagement de voies réservées aux bus-taxis répondent à une modernisation et une optimisation globale du réseau magistral. Demain, des nouveaux diffuseurs et des projets

de liaisons autoroutières vont permettre de mieux desservir les territoires, de raccourcir les itinéraires routiers, et d'engager une requalification du réseau routier départemental.

Concernant la transformation du réseau existant, les projets de compactage d'échangeurs, d'aménagements de bou-

levards urbains ou de voies apaisées traduisent la volonté des territoires de travailler avec l'État à aménager un réseau mieux intégré, à valoriser les délaissés, voire à faire évoluer des fonctionnalités qui n'ont plus lieu d'être. Ce travail conjoint de l'État, des collectivités et des aménageurs permet l'émergence de nouveaux

partenariats dans le financement et le montage des projets d'échangeurs, mais aussi de formes novatrices d'économie des projets, au travers du « recyclage » d'ouvrages existants.

### Ces pistes de dévolution organisent 4 axes stratégiques qui forment un cadre prospectif pour la suite :

#### 1 – Vers une insertion urbaine et des échanges améliorés avec les territoires traversés :

- des projets de compactage des échangeurs ou d'insertion urbaine de voies rapides ;
- l'optimisation des itinéraires routiers et des connexions pour requalifier le réseau départemental ;
- l'apaisement et la transformation en boulevard urbain de séquences de voies rapides isolées ;
- le rabattement sur le réseau RER et Grand Paris, un regard prospectif sur les compléments de voirie nécessaires.

#### 2 – Vers une optimisation du réseau magistral et de nouveaux usages :

- des projets de renforcement du réseau magistral ;
- des modalités d'exploitation dynamique et d'information en temps réel aux usagers ;
- le développement dès 2015 de voies réservées sur autoroutes pour un usage plus multimodal, sur 11 axes prioritaires.

#### 3 – Vers une valorisation du grand paysage et la prise en compte des nuisances environnementales :

- la valorisation des grands axes paysagers et points de vue sur la métropole de manière opérationnelle ;
- des mesures de réduction des nuisances en lien avec le paysage : revêtements phoniques, baisse des vitesses.

#### 4 – Vers une économie des projets et une valorisation du foncier invisible :

- la valorisation du foncier invisible et des délaissés aux abords des ouvrages ;
- le recours à des partenariats multiples y compris dans les montages financiers ;
- le recyclage des infrastructures et le « faire avec » : une méthode pour imaginer de nouvelles fonctionnalités.

Liens pour télécharger les phases précédentes de l'étude :

<http://www.apur.org/etude/trame-viaire-coeur-agglomeration-phase-1-diagnostic-partage>

<http://www.apur.org/etude/trame-viaire-coeur-agglomeration-phases-2-3-vers-une-vision-strategique-prospective>

[http://www.apur.org/sites/default/files/documents/Note79\\_Trame\\_Viaire.pdf](http://www.apur.org/sites/default/files/documents/Note79_Trame_Viaire.pdf)

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.



#### Directrice de la publication

Dominique ALBA

#### Note réalisée par

Florence HANAPPE  
avec Boris CHASTANT  
et Cédric MORBU

#### Sous la direction de

Patricia PELLOUX

#### Cartographie

Marie-Thérèse BESSE

#### Mise en page

Apur

[www.apur.org](http://www.apur.org)