

# EX-RN2

## CARNET 1 : DE L'AVENUE DE FLANDRE À L'AÉROPORT DE PARIS-LE BOURGET

Un boulevard emblématique de la  
Métropole

**SYNTHÈSE DES ATELIERS DU 23 MAI 2014**

Préambule :

En 2012, dans la continuité de ses travaux sur les radiales, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur) a inscrit dans son programme partenarial l'étude approfondie de l'ex-RN2. Dans ce cadre, une convention a été établie avec le Conseil Général de Seine Saint-Denis.

Sur la base de ce diagnostic prospectif, l'APUR et le Conseil Général de Seine Saint-Denis ont souhaité accompagner l'ensemble des acteurs engagés dans l'élaboration d'une Charte de préfiguration d'un boulevard métropolitain autour de l'ex RN2. Une méthode de travail autour d'ateliers a été mise en place. Une première séance s'est tenue le 23 mai 2014.

Les ateliers se sont tenus le 23 mai 2014. Ils ont réuni près d'une centaine de personnes autour de deux grandes thématiques : les paysages et les usages de la voie. Une demi-journée a été consacrée à chacun des deux secteurs : de l'avenue de Flandre à l'aéroport de Paris-le Bourget et de l'aéroport à l'A 104. Les ateliers ont permis la définition d'actions à court et moyen terme, en intégrant des éléments de visibilité possibles dès la conférence Paris-Climat (COP 21) qui se tiendra au Bourget en novembre et décembre 2015.

Ce document est la restitution du travail sur le premier secteur : de l'avenue de Flandre à l'Aéroport de Paris - Le Bourget.

Le second carnet sera publié pour le secteur de l'aéroport de Paris-Le Bourget à l'A 104, qui présente une problématique différente.

Directrice de la publication : Dominique Alba

Sous la direction de : Christiane Blancot

Étude réalisée par : Florence Hanappe, Julien Gicquel, Yann-Fanch Vauléon et Anne-Marie Villot

Maquette : Apur

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

# SOMMAIRE

<b>DOCUMENTS DE CADRAGE DES ATELIERS .....</b>	<b>5</b>
<b>SYNTHÈSE DES ATELIERS .....</b>	<b>21</b>
<b>1 - PASSER DE LA ROUTE A LA RUE .....</b>	<b>22</b>
<b>DIRES D'ATELIER .....</b>	<b>22</b>
<b>ENJEUX .....</b>	<b>23</b>
<b>ACTIONS À COURT TERME .....</b>	<b>24</b>
<b>ACTIONS À MOYEN TERME .....</b>	<b>38</b>
<b>2 - CONSOLIDER LES LIEUX, RESSERRER LES LIENS ENTRE LE TERRITOIRE ET L'EX RN2</b>	<b>40</b>
<b>DIRES D'ATELIER .....</b>	<b>40</b>
<b>ENJEUX .....</b>	<b>41</b>
<b>METTRE EN PLACE LES NOUVELLES CENTRALITES SUR L'EX RN2 .....</b>	<b>42</b>
<b>METTRE EN PLACE DES RELATIONS FORTES ENTRE L'EX RN2, LES CENTRES-VILLES ET LES LIEUX IMPORTANTS DES COMMUNES .....</b>	<b>44</b>
<b>3 - COP 21 .....</b>	<b>46</b>
<b>DIRES D'ATELIER .....</b>	<b>46</b>
<b>ENJEUX .....</b>	<b>46</b>
<b>ACTIONS .....</b>	<b>46</b>
<b>LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ AUX ATELIERS .....</b>	<b>54</b>



## **DOCUMENTS DE CADRAGE DES ATELIERS**

Chaque atelier est introduit par une présentation réalisée par l'APUR qui résume les éléments d'analyse du territoire et le cadre de travail.

Les travaux se déroulent autour de documents graphiques accompagnés de photographies, les « cartes sur tables », l'une mettant en relief les paysages, l'autre les usages.

# SECTEUR D'ÉTUDE : DE L'AVENUE DE FLANDRE À L'AÉROPORT



# DE PARIS-LE BOURGET



## BD projet

Dernière illustration connue des études en cours

- Projeté
- Réhabilité
- Etudes en cours non validées

■ Réalisation récente

- Espace vert public projeté
- Espace public à créer
- Espace public requalifié

## Secteur d'opérations

- Périmètre de Renouveaulement
- ZAC, A l'étude
- ZAC, En cours
- Périmètre d'étude
- Autre périmètre d'aménagement

# ELEMENTS D'ANALYSE DU TERRITOIRE PROJÉTÉS EN



# INTRODUCTION AUX ATELIERS



**Une voie bordée de tissus urbains très différents et qui accueille des fonctions très diverses selon les séquences**  
Bordée d'immeubles mitoyens formant une façade continue à Pantin et à Aubervilliers, la RN2 au droit du Fort traverse un espace dilaté et peu bâti d'où émerge une série de tours. Puis, à la Courneuve et au droit de Drancy, ce sont des immeubles d'activités qui la bordent. Les infrastructures ferroviaires ouvrent des horizons lointains avant que la voie ne devienne une rue du centre-ville du Bourget puis une route qui longe les entrepôts du PEX et les installations aéroportuaires.

## Enjeux :

**Dès 2017, des territoires rendus plus accessibles depuis l'ex RN2 grâce à l'arrivée de la TLN et des nouvelles lignes de métro**

L'ex RN2 va accueillir de nouvelles lignes de transport en commun et 3 gares du NGP entre Paris et l'aéroport du Bourget :

- La TLN en 2017 (Gare Le Bourget RER),
- Les lignes 15 et 16 en 2023 (Gare au Fort d'Aubervilliers L15 ; Gare le Bourget RER L16) ;
- La ligne 17 en 2025 (Gare Le Bourget RER et Gare le Bourget Aéroport L17) .

Les territoires autour de l'ex RN2 seront plus accessibles et les déplacements facilités.

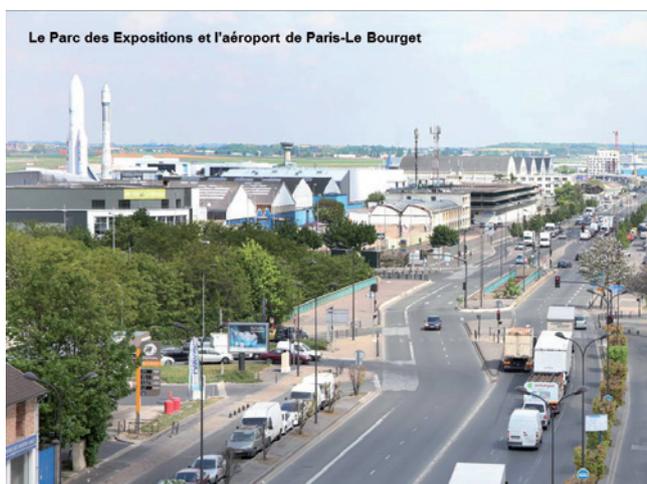


## De nombreux projets en préparation porteurs de transformations de grande ampleur

Au droit de chaque gare du NGP un projet urbain est à l'étude :

- Au Fort d'Aubervilliers une ZAC est en début de chantier et le grand projet de reconversion du fort d'Aubervilliers est à l'étude;
- Autour de la grande gare du Bourget RER, un projet urbain est aussi à l'étude ;
- Au Nord, les études autour de la gare le Bourget Aéroport démarrent.

Dans les quartiers voisins où le bâti ancien et dégradé domine, à Aubervilliers et à Pantin, des projets de renouvellement urbain sont développés depuis plusieurs années.



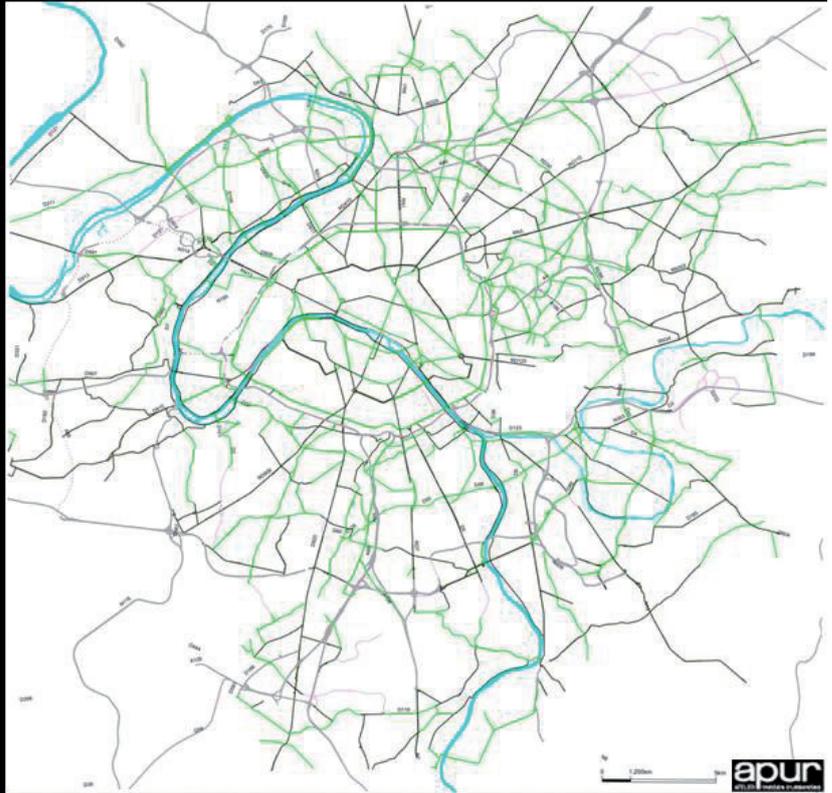
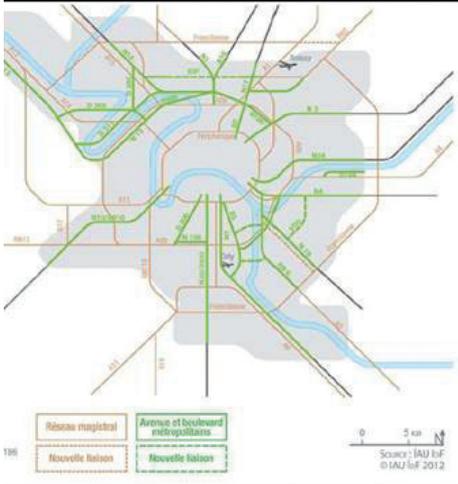
## L'ex RN2 est identifiée dans le SDRIF comme un axe appartenant au réseau des boulevards et avenues métropolitains.

Cela signifie être support de lignes de transports en commun de surface performants, assurer les liaisons entre pôles de transports lourds, favoriser les parcours piétons et cyclables et devenir moins routière.





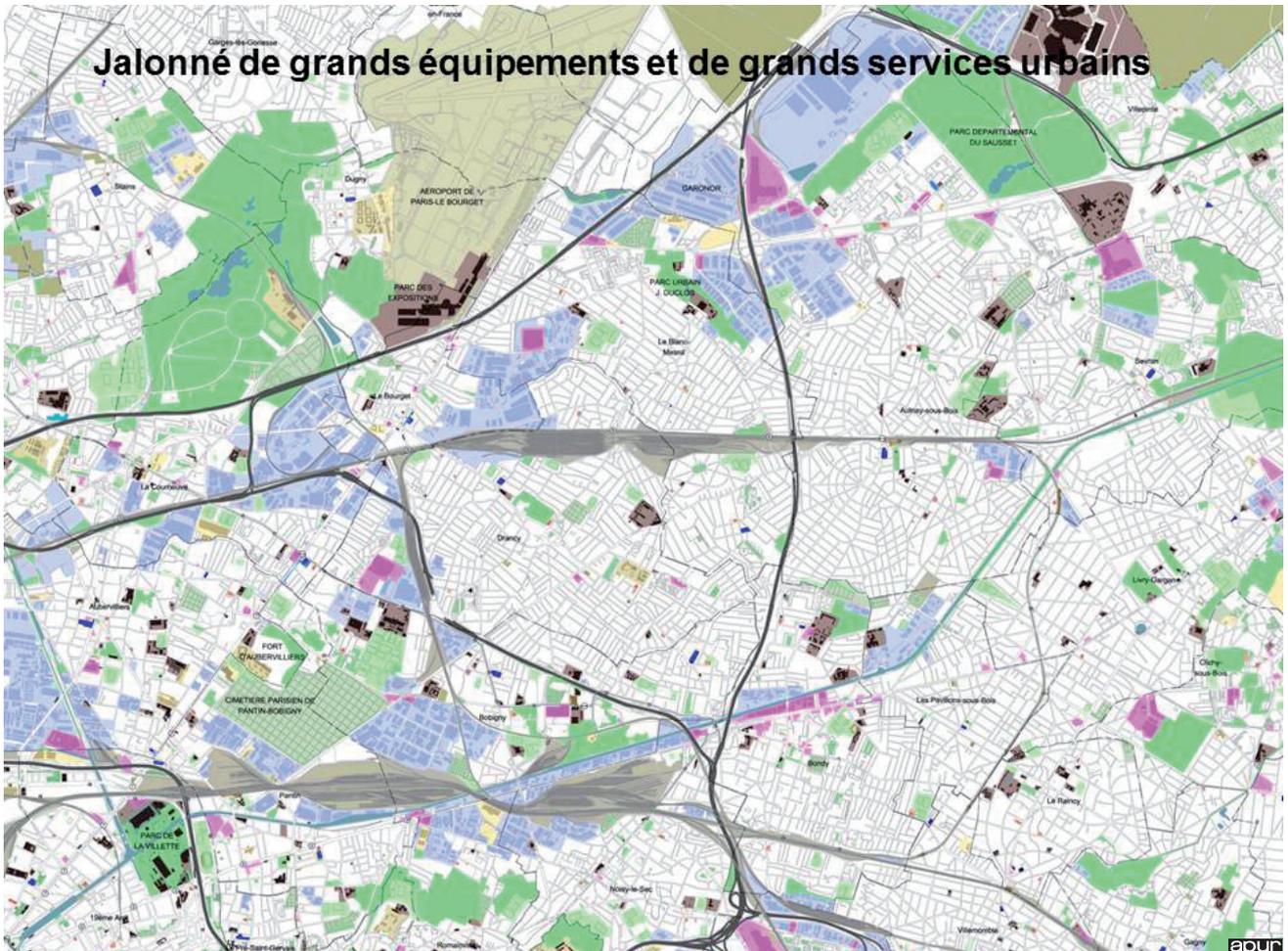
# Un tracé identifié dans le SDRIF comme boulevard de la métropole



## Les tracés historiques du 18ème 19ème siècle

- Avant le 18ème siècle
- 1800 - 1954
- Après 1954
- Autoroutes et voies rapides

## Jalonné de grands équipements et de grands services urbains



# Un paysage hérité des grandes routes nationales

Tracé rectiligne, alignements d'arbres anciens, largeur constante d'environ 35m

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE SEINE-SAINT-DENIS



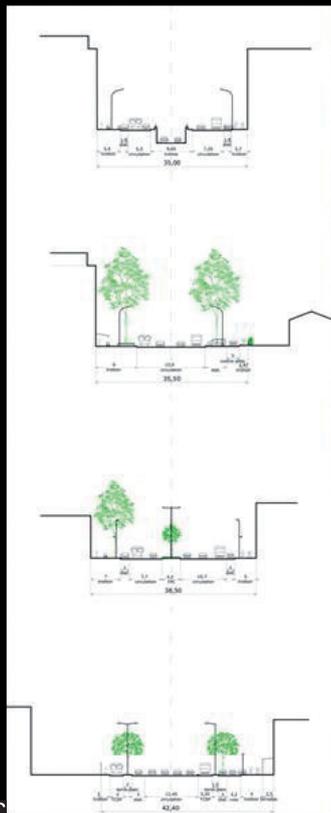
© APUR

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE SEINE-SAINT-DENIS



© APUR - DAVID BOUREAU

# Une largeur constante, mais des largeurs de trottoirs et de chaussées qui varient fortement



apur



Aubervilliers

© APUR



Le Bourget

© APUR

## Axe d'un maillage de voies irrégulier, la RN2 est connectée à 3 autoroutes et croise 2 grands faisceaux ferroviaires



RD 30 au Bourget

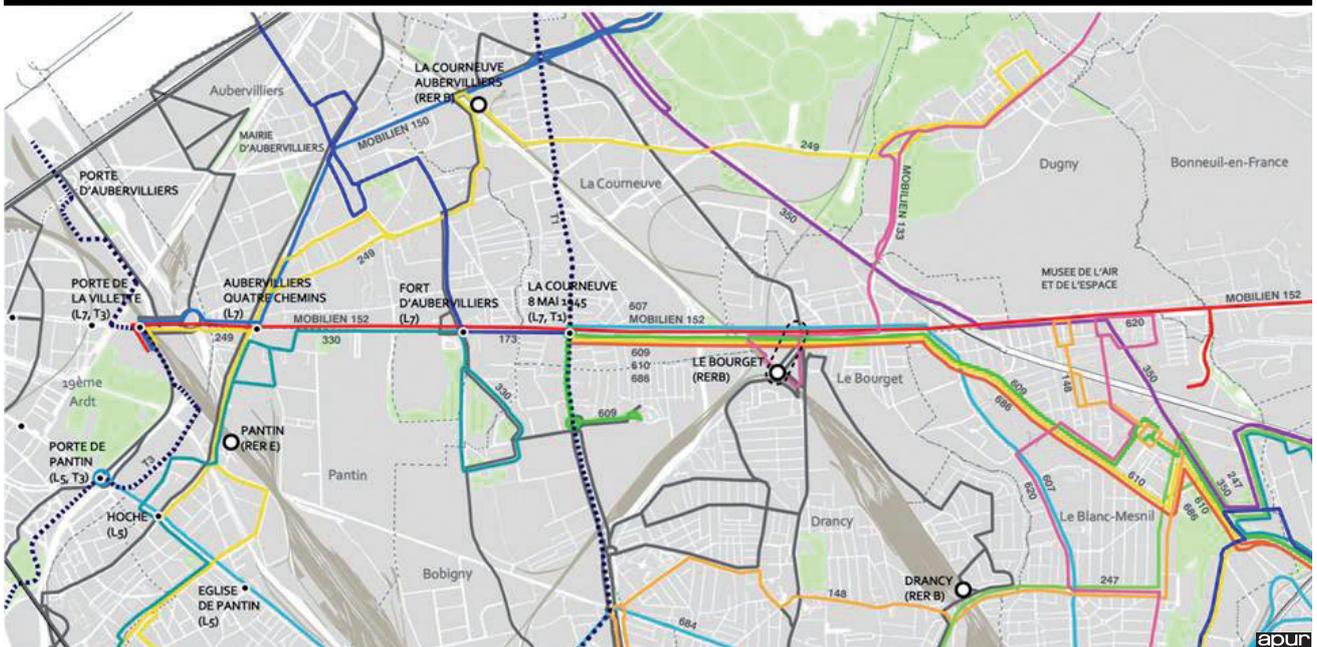


Liaisons avec l'autoroute A1

© APUR

© APUR

## Support de nombreuses lignes de bus 1 ligne Mobilien la parcourt de Paris à l'aéroport de Paris-Le Bourget, 7 lignes l'utilisent sur des tronçons limités



## Avec des aménagements ponctuels pour les cyclistes



Elle fonctionne à l'échelle mondiale



**L'ex RN2 est un axe métropolitain majeur.**

Elle est jalonnée de grands équipements métropolitains et de grands services urbains – Parc des expositions et aéroport du Bourget (sites d'accueil de grands événements internationaux (SIAE, COP 21 en 2015), Théâtre Zingaro, stades, gares RATP... Elle est importante dans le maillage routier du nord-est francilien, et échange avec 3 autoroutes (BP, A 86 et A1).

et d'une vie locale



**C'est également une voie locale, support de vie quotidienne.**

De nombreux commerces et marchés la jalonnent et elle est la rue principale du Bourget, avec des difficultés de vie quotidienne liée au trafic intense de camions sur ce tronçon entre A1 et A86.

**Aujourd'hui elle permet les déplacements.**

8 lignes de bus l'empruntent, 1 ligne mobilière (152) la parcourt en totalité. Ces lignes assurent les liaisons vers la gare du RER B au Bourget, la ligne 7 du Métro (Porte de la Villette, Fort d'Aubervilliers et La Courneuve) et vers une station du T1.

## Un endroit pour inventer

IN SITU Festival d'art urbain au Fort d'Aubervilliers, du 17 mai au 14 juillet 2014



## Un endroit pour inventer

« RN 2000 du sens dans tous les sens », une initiative qui a fait date



## Le territoire de l'ex RN2 est porteur d'innovation

### Un endroit pour inventer

Au nord le pôle aéronautique du Bourget, autour de la plateforme aéroportuaire et du parc des expositions, est un levier pour le développement économique de ce territoire. S'y concentrent les entreprises de l'aviation d'affaires ; le Musée de l'Air et de l'Espace et ses collections exceptionnelles ; le Salon International de l'Air et de l'espace du Bourget ; et Eurocopter est en train d'y construire sa nouvelle usine...

Au sud, le grand projet de reconversion du Fort d'Aubervilliers va métamorphoser cette partie de la RN2 aujourd'hui en déshérence. Les événements qui s'y déroulent déjà autour du street art (le festival IN SITU) à l'occasion du lancement du projet est un premier signe du renouveau de ce site.

### « La RN2 piétonne » une initiative ancienne qui a fait date

Le dimanche 28 Mai 2000, durant une journée, la RN2 est devenue piétonne sur 7 km, de Paris au Bourget. Restaurants, chaises longues et jardins éphémères s'y sont installés et 100 compagnies des arts de la rue ont été invitées à y créer des événements.

Le souvenir de cette journée est encore très vivace.

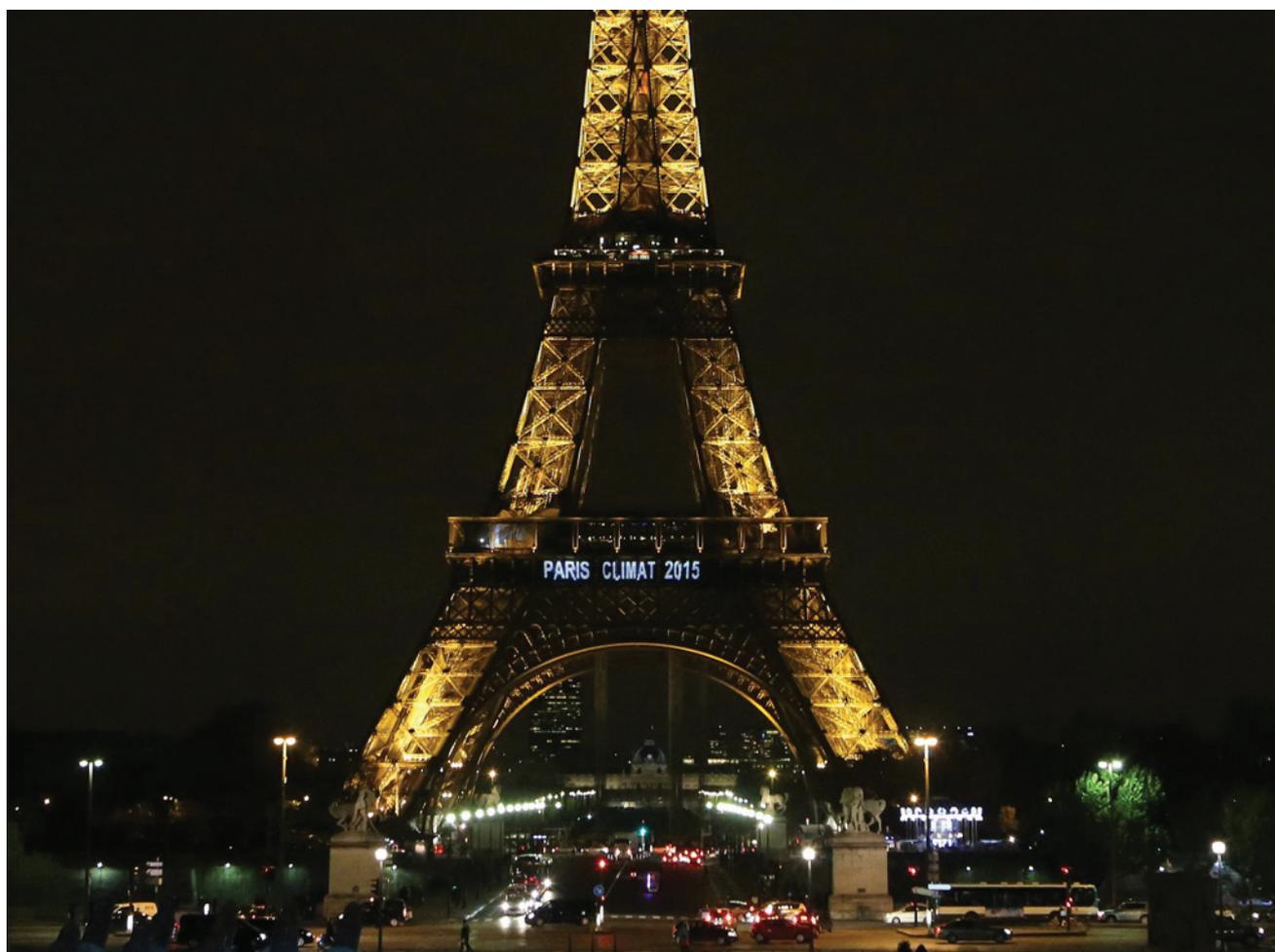
## Dès 2015, un nouvel élan : La conférence mondiale sur le climat (COP 21)

Dès 2015, va se tenir au Bourget la 21e conférence des parties à la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques : Paris Climat 2015 (COP 21).

« La France a choisi de l'organiser à Paris, sur le site Paris-le Bourget qui présente sur le plan logistique la meilleure capacité d'accueil et d'accessibilité pour les délégations officielles, mais aussi la société civile et les médias, qui sont des composantes essentielles du succès de la conférence. » extrait, COP 21 : site du MAE

Cet événement peut donner une visibilité au territoire, à ses activités économiques et son dynamisme culturel.

La RN2 peut-elle être un site de cet événement? Si oui, comment?



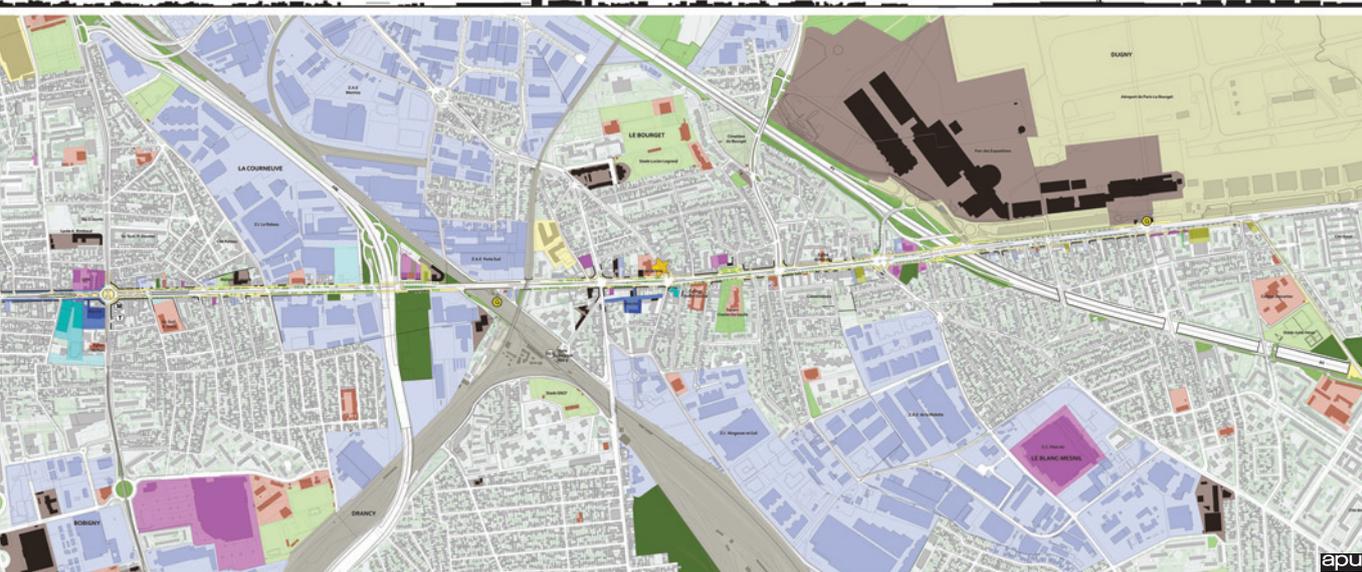
# DOCUMENTS GRAPHIQUES D'ANALYSE DU TERRITOIRE



# SUPPORTS DE TRAVAIL DES GROUPES



- Légende**
- Arbres d'alignements
  - ⋯ Passages piétons
  - Stationnement
  - ⋈ Arrêt de BUS
  - Murs
  - Ouvrages
  - Perspectives
  - Eléments repère
  - Eléments repère
  - Espace végétal en relation visuelle ou physique avec la RN2
  - Eau
  - Faisceau ferroviaire
- Hauteur de la végétation**
- supérieur à 10 m
  - de 1 à 10 m
  - inférieur à 1 m
- Bâtiment inscrit ou classé au patrimoine mondial**
- supérieur à 52 m
  - de 37 à 52 m
  - de 25 à 37 m
  - de 18 à 25 m
  - de 9 à 18 m
  - de 0 à 9 m
- Hauteur du bâti**
- supérieur à 52 m
  - de 37 à 52 m
  - de 25 à 37 m
  - de 18 à 25 m
  - de 9 à 18 m
  - de 0 à 9 m



- Légende**
- Arbres d'alignements
  - ⋯ Passage piéton
  - Espace piéton
  - Stationnement
  - ⋈ Arrêt de BUS
  - Mur
- Commerces et animations**
- Linéaire commercial
  - Emprise commerciale
  - Marché
- Équipements**
- Local (de proximité)
  - Global (métropolitain)
  - ★ Mairie - hôtel de ville
  - Zone de bureaux
  - Hotel
  - Futures Gares RGPE
- Grandes emprises végétales**
- Espace vert public et des grandes institutions
  - Sport et loisir de plein air
  - Cimetière
  - Terrain agricole
  - Ilots de voirie et talus végétalisés
- Terrains en mutation**
- Chantiers
  - Friches
- Grandes emprises et infrastructures**
- Zone d'activité
  - Service urbain
  - Aéroport
  - Emprise Ferroviaire
  - Emprise Autoroutière



© APUR - DAVID BOUREAU / © APUR



## SYNTHÈSE DES ATELIERS

Trois grands thèmes fédérateurs se sont dégagés des débats menés aux seins des 8 tables rondes :

- 1 - Passer de la route à la rue
- 2 - Consolider les lieux et de resserrer les liens entre le territoire et l'ex-RN2
- 3 - Rendre visible ce territoire et ses acteurs dans le cadre de la COP 21 qui se tiendra fin 2015

Les illustrations qui suivent donnent à voir le champ des possibles pour transformer le territoire de l'exRN2.

Elles se répartissent en actions à court et moyen terme, selon l'importance des modifications à mettre en œuvre, de leur coût et de leur articulation avec l'arrivée des nouvelles gares et le développement des projets urbains.

# 1 - PASSER DE LA ROUTE A LA RUE

## DIRES D'ATELIER

### PARCOURIR ET RELIER

#### Une voie à la fois métropolitaine et locale

«...On est sur un axe où objectivement, il y a une vraie rencontre entre des usages métropolitains, voire internationaux avec le Parc des expositions, et des usages qui sont à une échelle beaucoup plus locale. »(Atelier 4)

« Même si on a tous l'idée d'un grand axe et d'un grand itinéraire, la réalité locale est celle qui donne son sens à la RN2 aujourd'hui. » (Atelier 7)

#### De la voie routière à la rue

« ...ramener le RN2 à une échelle un peu plus humaine, à l'échelle de la ville, à l'échelle du piéton, et non plus à l'échelle de la voiture... » (Atelier 1)

#### Conserver la diversité

« ...l'hétérogénéité qui est présente le long de la RN2, qui reflète les différents quartiers traversés, est un point important à préserver... / ... Il est important de mettre en scène ces diversités. Elles ne sont pas assez reconnues jusque-là » (Atelier 2)

#### Intégrer la partie parisienne de l'ex RN2

« ... la RN2 commence au Canal Saint-Denis, et pas à 4 Chemins. Il y a un point noir à traiter au niveau du passage du périph. » (Atelier 2)

#### Préparer l'arrivée des gares du Grand Paris

«...Avec l'arrivée de plusieurs gares le long de la RN2, il y aura forcément une massification de flux piétons autour des gares, plus un nécessaire ralentissement de la circulation et un développement des transports en commun... Des conflits d'usage vont rester demain, car il y aura toujours des flux sur l'ex RN2 et toujours une activité globale qui implique le passage d'une circulation importante. » (Atelier 4) ;

« ...: la RN2 va avoir 3 gares du Grand Paris Express qui sont situées sur trois lignes.../... Est-ce que trois lignes différentes, cela renforce plutôt la logique d'axe, ou au contraire, la logique des séquences et la nécessité de travailler sur l'accessibilité aux gares, séquence par séquence ? » (Atelier 7)

#### Supprimer les coupures entre les 2 rives de l'ex RN2

«...C'est une coupure longitudinale parce qu'il y a des vraies difficultés de traversée et des vrais phénomènes d'enclavement de certains quartiers de part et d'autre de la RN2 ; notamment là où il y a des trémies qui gênent vraiment les échanges d'une rive à l'autre. Cette coupure nous invite à penser à une sorte de une politesse entre les rives... » (Atelier 4)

«... travailler sur les flux des écoliers et des collégiens, qui sont forcément à pied, et qui prennent forcément les transports en commun pour se rendre à leurs écoles sur la RN2 : Angela Davis par exemple à La Courneuve et au Bourget » (Atelier 6)

« ...ramener le RN2 à une échelle un peu plus humaine, à l'échelle de la ville, à l'échelle du piéton, et non plus à l'échelle de la voiture. Une des principales difficultés, c'est justement les franchissements. Comment assurer un itinéraire piéton de qualité, clair, lisible, sûr. Redévelopper les petites circulations de proximité. » (Atelier 1)

#### Adapter le stationnement au caractère des séquences

«...à propos du stationnement des véhicules motorisés, ses contraintes, ses nuisances, stationnement double file, activités connexes qui parasitent l'espace public notamment les ateliers de mécanique et le stationnement sauvage, comment, pour le stationnement, avoir une politique qui s'adapte au territoire? » (Atelier 1)

#### Temporalité du projet

«...nécessité d'actions à court terme, qui viennent avant le projet global qui va demander des aménagements et des investissements lourds, par exemple des aménagements durs, mais pas chers, comme des clôtures, des traversées. Améliorer certaines choses qui sont faciles à mettre en place avec peu d'argent, et qui influent assez fortement ; et des actions douces qui permettent de tester les usages sur la RN2 et des moments forts, des événements. » (Atelier 2)

## REVELER ET EMBELLIR

#### Valoriser les architectures, les équipements et paysages remarquables

« ... il y a déjà un élément commun qui n'est peut-être pas suffisamment valorisé, c'est le patrimoine du XXe siècle, notamment des grandes constructions de logements sociaux, les orgues de Flandres et les Courtilières, pour ne citer que les plus emblématiques. Mais il y en a sans doute d'autres qui peuvent être valorisés. » (Atelier 6)

« La question de l'histoire et de la mémoire. Notamment la question du Musée (de l'Air et de l'Espace) On a dit « le musée décolle ». On veut faire décoller ce musée. Comment le relier à la ville ? Faire qu'il ne soit plus un espace clos, mais qu'il fasse partie de la ville, peut-être en mettant certains éléments dans la rue, sur les places. L'ouvrir un peu plus et ne pas en faire un vase clos. » (Atelier 1)

## ENJEUX

### Réaménager les passages anxiogènes, notamment les passages sous ouvrages

« On a repéré beaucoup de passages anxiogènes et agressifs... » (Atelier 6)

« Sur ces passages anxiogènes, rue de La Villette, le passage des autoroutes, comment travaille-t-on ?.../... L'objectif n'est pas forcément de tout relier, mais de travailler sur ces portes, autour d'Aubervilliers, ou les franchissements d'autoroute, pour les mettre en valeur. par exemple, mettre en valeur les ouvrages des dessous des autoroutes, par des effets visuels, par des actions éphémères ou pas, pour faire des effets d'appel qui permettent de passer au lieu suivant. On pourrait travailler aussi sur des actions éphémères : une piste cyclable par exemple pour marquer de façon symbolique ou comme test, pour pouvoir franchir ces différentes ruptures et passer d'un lieu à l'autre » (Atelier 6)

« La Ratp a poussé fortement pour nettoyer tous les commerces informels qui sortaient des bouches de métro. On m'a appris que finalement, c'était maintenant beaucoup plus dangereux et moins sympa qu'avant parce que ces commerces sont restés de manière cachée, et donc beaucoup plus dure et plus agressive. » (Atelier 2)

### Présenter des façades sur la RN2 et non des arrières

« ...Il y a notamment un certain nombre de murs aveugles qui donnent sur des équipements sportifs qui, s'ils étaient ouverts, pourraient permettre des vues sur des choses assez valorisantes. On a aussi identifié deux types d'équipements, toujours dans cette idée de maillage : les équipements un peu métropolitains, type fort d'Aubervilliers, la Cité des Sciences dans Paris, Zingaro, le Musée (de l'Air et de l'Espace) ; mais aussi un jalonnement d'équipements plus locaux : la Maison du peuple à la Courneuve, la Capsule du Bourget, et les collèges ou groupes scolaires qui ont une certaine valeur architecturale, qui donnent sur l'ex RN, qui pourraient constituer une trame paysagère. » (Atelier 5)

### Agir sur les lieux pour donner de la qualité à la vie quotidienne

« Et ça renvoie à la nécessité de répondre, dans les aménagements, aux attentes de proximité, de qualité de vie de proximité. Comment traverse-t-on d'une rive à l'autre ? Comment les gens localement se réapproprient-ils les espaces publics ? Comment les pieds d'immeuble avec les commerces seront-ils de meilleure qualité que simplement une succession de kebab les uns à côté des autres ? Ça repose les questions de la proximité. » (Atelier 7)

« ... Avoir de vrais trottoirs, agrémentés d'arbres là où on peut, bordés de commerces là où on peut, ouvert sur le paysage là où on peut, accessible aux gares ; un trottoir qui permette de faire un certain nombre de choses, qui rend les choses faciles... »

(Synthèse des ateliers Dominique Alba)

### 1/ Passer d'une ambiance routière à une rue en ville

Ramener l'ex-RN2 à une échelle plus humaine. Diminuer l'impact de la circulation automobile. Réduire les coupures et relier les rives de la voie. Multiplier les usages et donner une place à chacun des modes de déplacement.

### 2/ Concilier les usages métropolitains de l'ex RN2 et la vie locale

La circulation automobile va rester dense mais, avec l'arrivée des gares du NGP situées sur 3 lignes différentes, les parcours piétons, en vélos et en bus vont se multiplier. Il s'agit d'intégrer une multiplicité d'usages par des aménagements qui permettent à chacun de disposer d'un espace urbain confortable et agréable à parcourir et à vivre.

## ACTIONS À COURT TERME

- 1 - Agir sur les trottoirs
- 2 - Agir sur les traversées
- 3 - Agir sur les services «mobilité»
- 4 - Agir sur le paysage de la voie

### AGIR SUR LES TROTTOIRS

**Agir sur les trottoirs pour améliorer la qualité des parcours piétons et constituer un trottoir confortable tout au long de la RN2.**

1/ Désencombrer les trottoirs pour assurer des itinéraires piétons de qualité

2/ Supprimer le stationnement sauvage sur trottoir et le stationnement désordonné

3/ Multiplier les traversées piétonnes, les élargir, les qualifier

4/ Optimiser les différents types de mobilier urbain et concentrer le mobilier sur une « bande active » en bordure de trottoir.

5/ Mutualiser les fonctions sur un même mobilier, par exemple : jardinière/assise/système anti stationnement/corbeille, ou stationnement 2 roues/éclairage/signalisation verticale/collecte des déchets.

## AGIR SUR LES TROTTOIRS



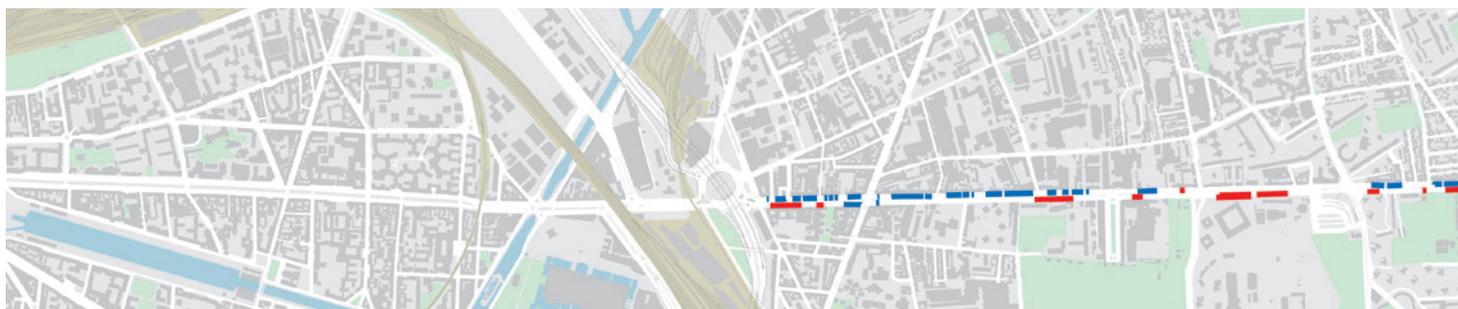
© APUR



PHOTOMONTAGE APUR

Désencombrer les trottoirs pour assurer des itinéraires piétons de qualité - Exemple de la rive nord de l'avenue Jean Jaurès

## AGIR SUR LES TROTTOIRS



Relevé du stationnement de surface autorisé

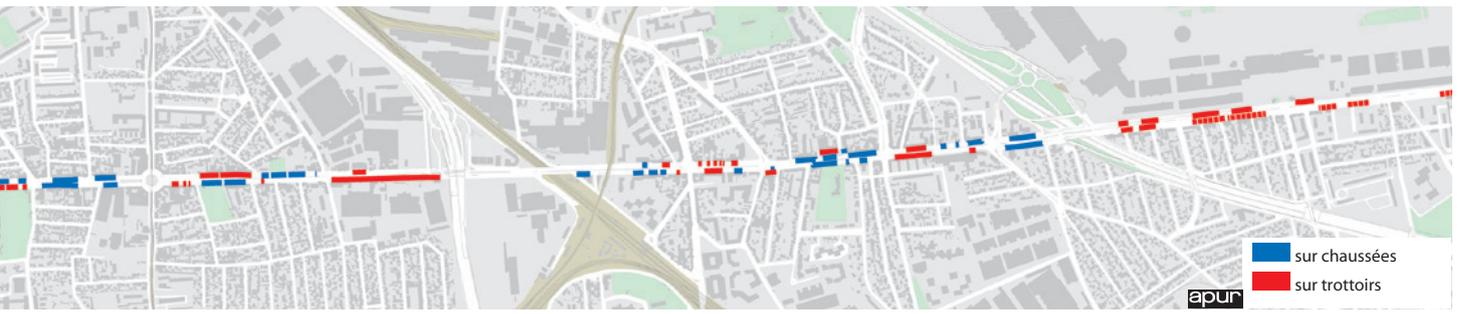


© APUR



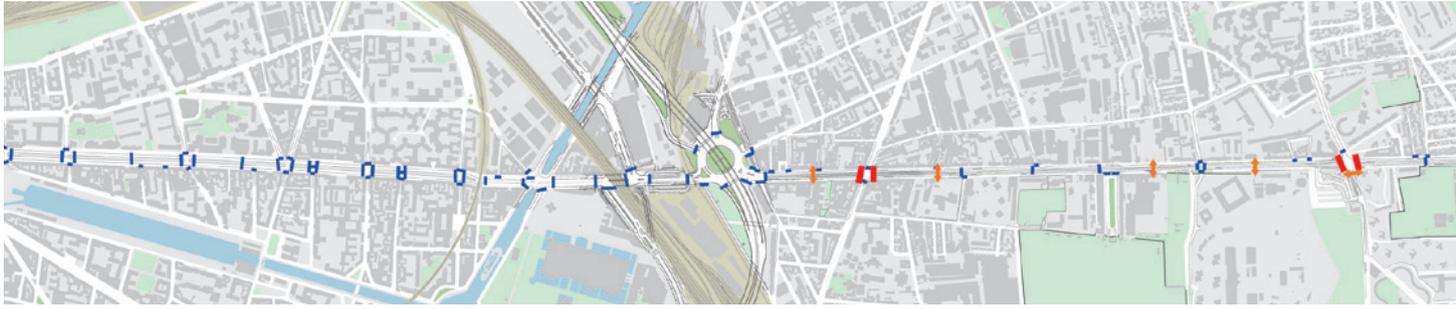
PHOTOMONTAGE APUR

Organiser le stationnement pour des trottoirs confortables et des alignements d'arbres continus - Exemple sur l'avenue Paul Vaillant Couturier



Constituer une bande active pour des trottoirs confortables et des alignements d'arbres continus - Exemple sur l'avenue de la Division Leclerc

## AGIR SUR LES TRAVERSÉES



Relevé des traversées existantes et propositions de création et d'élargissements

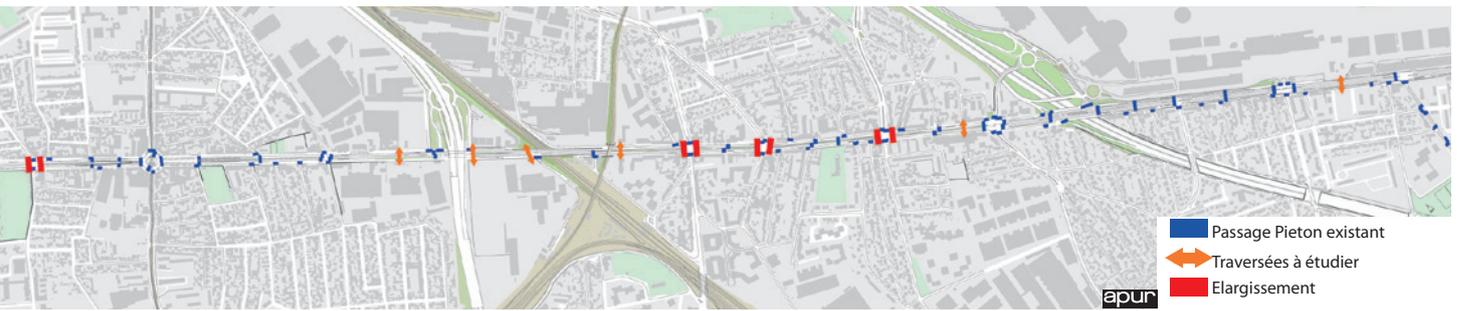
### Multiplier les traversées piétonnes, les élargir, les qualifier

1/ Créer des passages protégés larges et confortables, sans chicane, à chaque carrefour majeur : 4 chemins, Fort d'Aubervilliers, carrefour avec le boulevard Edouard Vaillant à La Courneuve, carrefour avec la RD30 au Bourget, marché/mairie du Bourget, carrefour avec la rue Anizan Cavillon, carrefour avec la RD50.

2/ Sécuriser les traversées au niveau de chaque carrefour avec une voie transversale



Élargir les passages protégés larges sur les carrefours majeurs - Exemple du carrefour avec le boulevard Edouard Vaillant à La Courneuve



Créer un passage protégé large au carrefour du Fort d'Aubervilliers

## AGIR SUR LES SERVICES « MOBILITÉ »



Relevé des arrêts de bus, aménagements cyclables et stations Vélib'

### Développer une offre de services pour faciliter la mobilité

1/ Préparer l'arrivée des gares en installant des systèmes, Vélib, Veligo... qui permettent de faire le dernier ou les deux derniers kilomètres en vélo

2/ Généraliser l'implantation d'un mobilier innovant proposant des services aux voyageurs et aux passants.

3/ Tester la présence de pistes cyclables

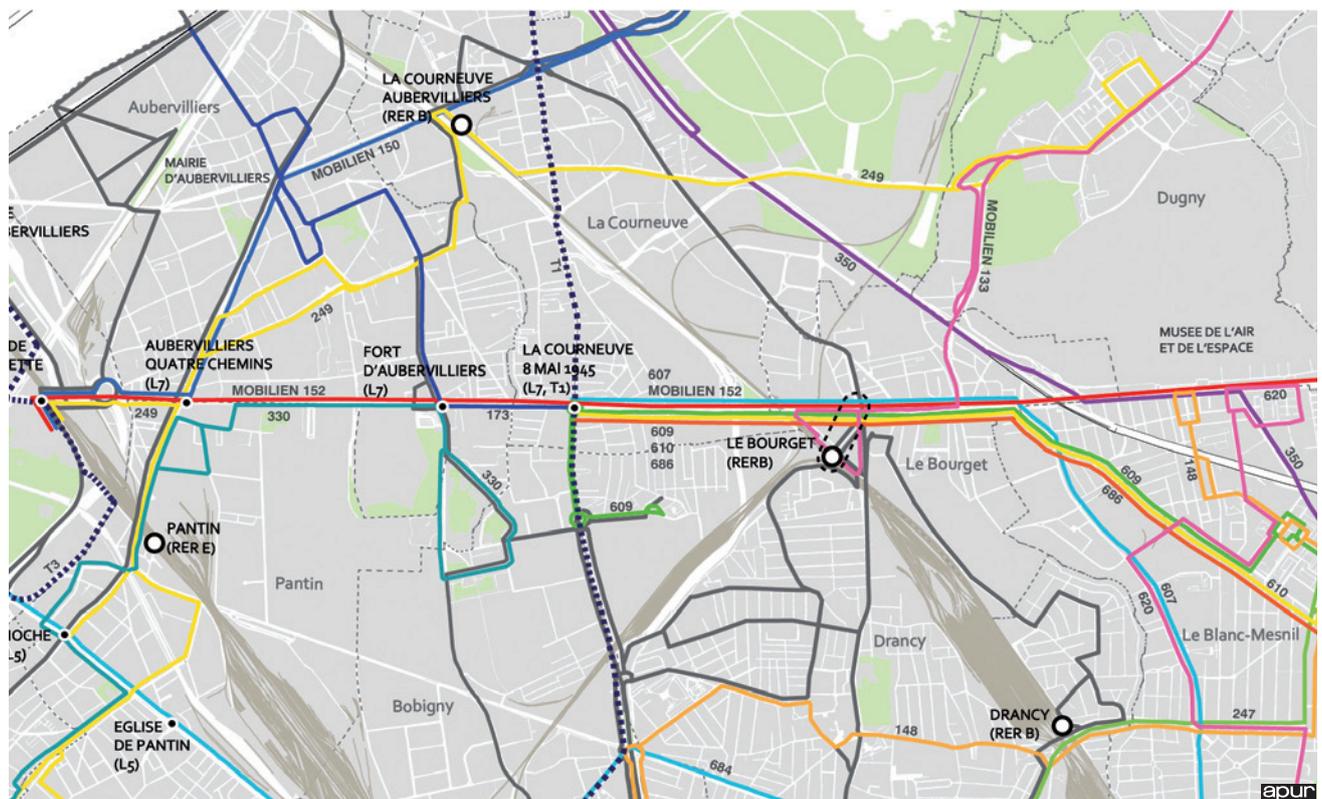


Exemples d'expérimentations, Paris Région Lab, Gare de Lyon, Paris



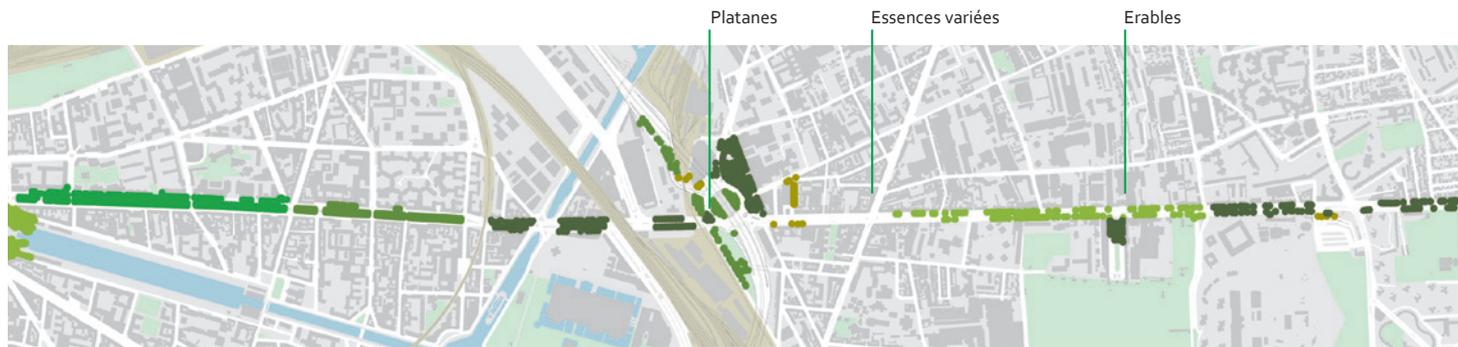
L'arrivée des gares va :

- créer un nouveau rythme de parcours sur la RN2
- modifier les usages des bus au profit d'une desserte en «boucle» plutôt que d'une desserte «longue distance»



Extrait du réseau actuel des Bus et Tramway

## AGIR SUR LE PAYSAGE DE LA VOIE



Relevé des plantations et des principales essences d'arbres plantés

### 1/ Renforcer la qualité des paysages de l'ex-RN2

Compléter les plantations d'arbres d'alignement là où elles ont disparu

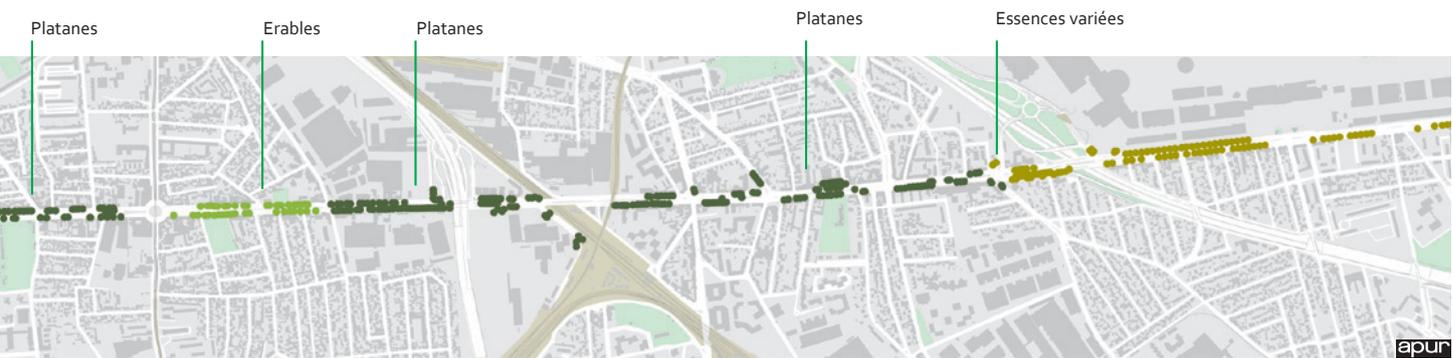
Travailler l'identité lumineuse de la voie

Aujourd'hui le mobilier d'éclairage est composé de candélabres routiers, implantés en milieu de trottoir, qui réduisent l'efficacité lumineuse et encombrant le trottoir.

Etudier un mobilier d'éclairage pour un éclairage différencié de la chaussée et du trottoir.

Modifier les ambiances lumineuses pour améliorer le confort nocturne des piétons et des automobilistes.

Mettre en place une réflexion sur la signalétique pour passer d'une signalétique «autoroutière» à une signalétique d'avenue ou de boulevard.



Plantation de l'avenue Jean Jaurès depuis la porte de la Villette

## AGIR SUR LE PAYSAGE DE LA VOIE

Petite Ceinture    Voie Ferrée    Boulevard Périphérique



Relevé des ouvrages à valoriser

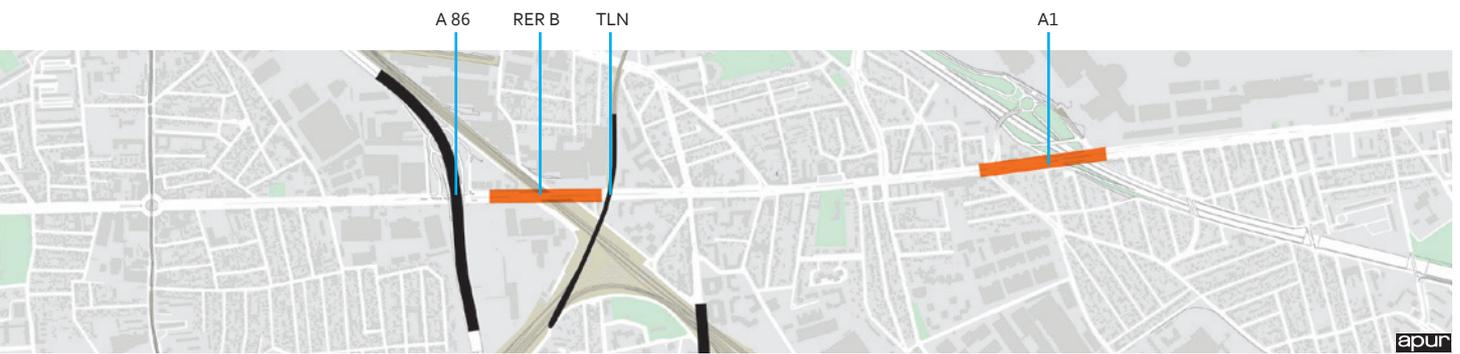
### Traiter les passages anxieux

S'appuyer sur le patrimoine architectural et urbain et ses éléments et fonctions remarquables pour renforcer l'identité des lieux.

Certains lieux anxieux sont connus : rue de La Villette, le passage du Boulevard périphérique et des autoroutes.  
Inventorier ces espaces et définir un projet pour chacun.



Exemple du traitement du passage sous l'A86, secteur du Stade de France, Saint-Denis



apur



© APUR



PHOTOMONTAGE APUR

Valorisation de l'ouvrage de l'autoroute A 86 et des vides sous ouvrages

## AGIR SUR LE PAYSAGE DE LA VOIE



Relevé des bâtiments remarquables et équipements jalonnant la voie  
La Villette

Cimetière Parisien de Pantin-Bobigny  
Fort d'Aubervillier  
Stade départemental

### 2/ Reveler les bâtiments remarquables et les équipements qui jalonnent l'ex-RN2

Rendre visibles les équipements situés sur l'ex RN2, les équipements sportifs et culturels tels que le Musée de l'Air et de l'Espace (sortir une fusée?) et le patrimoine architectural

Rendre perméables les emprises et linéaires opaques (complexes sportifs, zones d'activités) en remplaçant les murs aveugles par des clôtures permettant des vues lointaines

Renforcer la signalétique vers des lieux situés à l'extérieur du territoire

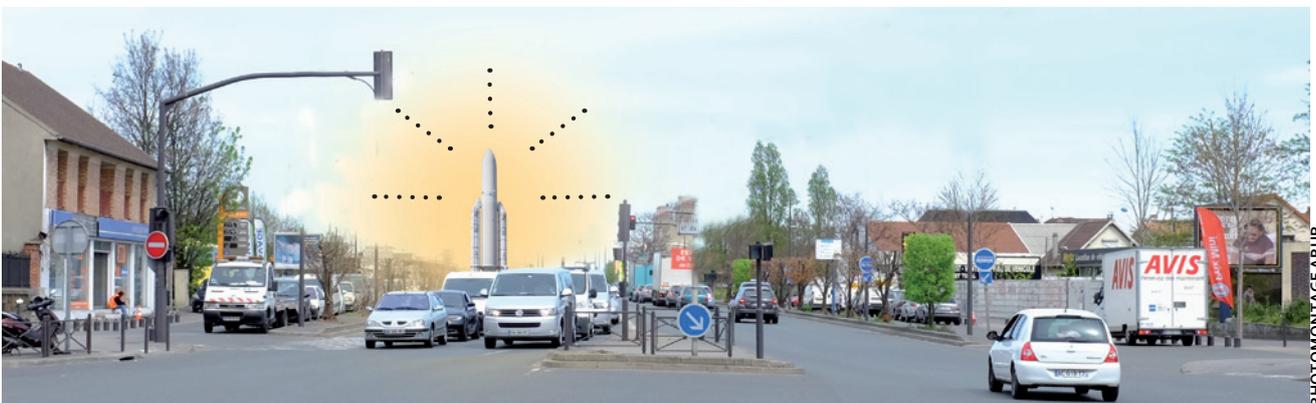
### 3/ Intégrer les fonctions urbaines dans l'espace public pour le confort de la vie locale

Gérer la vente ambulante en sortie de métro comme un élément de la vie urbaine

Gérer les étalages et devantures en relation avec les commerçants

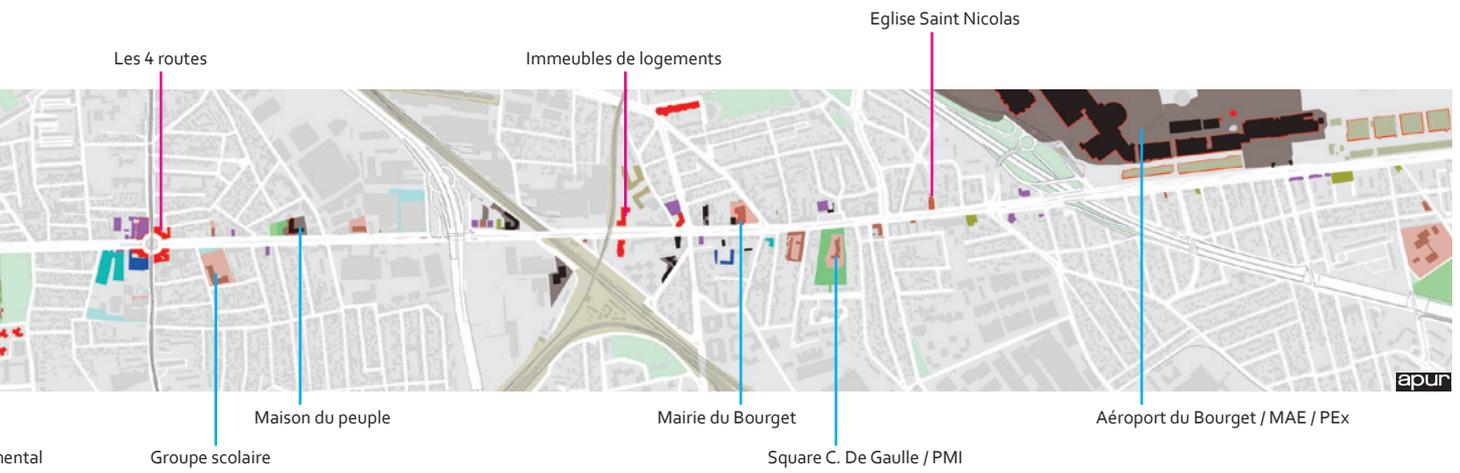


© APUR



PHOTOMONTAGE APUR

Placer une copie d'Ariane dans la perspective de l'avenue de la Division Leclerc. Un nouveau repère dans le grand paysage



Ouvrir les équipements sportifs et culturels sur la ville - Exemple du Centre Sportif départemental à Pantin

## ACTIONS À MOYEN TERME



Relevé des trémies et terre-pleins centraux

Les études de déplacements de la Direction de la Voirie et des Déplacements du Département sont en cours. Elles vont évaluer l'opportunité des modifications possibles des emprises de chaussée, de la réforme de certains ouvrages routiers et des besoins en transport en commun de surface à l'horizon de la mise en service du réseau du NGP.

3 questions ont été soulevées dans les ateliers qui devront être objectivées par des études précises.

La problématique du trafic de poids lourds fait l'objet d'une étude conduite par l'EPA Plaine de France de manière à être intégrée aux réflexions lors de la rédaction de la charte.

### 1/ Les trémies ?

Deux ouvrages, repérés comme étant particulièrement gênants pour les traversées et la lisibilité du paysage urbain, doivent être supprimés ou modifiés : la trémie des 4 chemins et la trémie des 4 routes.

### 2/ Quels «sites» pour le bus ?

Plusieurs modèles théoriques d'organisation de la chaussée existent quant à l'affectation d'un espace réservé aux bus parmi lesquels :

Option 1 : un site propre central favorisant la desserte longue distance

Option 2 : un site latéral favorisant l'urbanité

L'enrichissement de la desserte en transport en commun de l'ex-RN2 avec l'arrivée des gares va conduire à une évolution non seulement du réseau bus, mais également du rôle de ce réseau en desserte locale, la desserte « métropolitaine » étant assurée par le transport « métro ».

### 3/ Comment réorganiser le stationnement ?

Supprimer le stationnement sauvage.

Libérer de l'espace pour d'autres usages.

Inclure la question des livraisons de marchandises en ville



Suppression de la trémie des 4 chemins

## 2 - CONSOLIDER LES LIEUX, RESSERRER LES LIENS ENTRE

### DIRES D'ATELIER

Consolider les centralités existantes, préparer l'arrivée de nouveaux centres urbains

« ... Comment surmonter ces ruptures physiques qui correspondent également à des tissus souvent plus lâches, des bâtiments en retrait. L'avantage est que ces zones sont aussi des zones de réserve foncière et des zones de projet. On peut travailler sur ces zones de rupture parce que ça correspond à des zones qui n'ont pas encore été investies. » (Atelier 6)

« ...c'est une route qui accueille déjà un certain nombre de centralités et qui accueillera de futures centralités autour des axes de transport. Comment aménager cette RN2 en pensant l'intensification des transports ? Comment penser la RN2 en voyant ces futures centralités ? » (Atelier 3)

« Historiquement, on sait qu'il y a des centralités qui se sont créées sur l'ex RN, qui étaient déjà des secondes centralités. Ce n'était pas des centralités dès le début, qui traversaient, à part le Bourget qui est l'exception. Notamment autour du carrefour des 4 Routes ou des 4 chemins, on a déjà des centralités articulées, qui se sont créées avec la RN. Avec les futures gares du Grand Paris vont se créer de nouvelles centralités sur la RN. Du coup, on a les moyens d'avoir un maillage de centralités. Les centralités vont se rapprocher les unes des autres. Et on a les moyens d'avoir un maillage plus important sur la RN. » (Atelier 5)

Resserrer les liens entre les territoires et l'ex RN2

« Il faut la travailler sur toute son épaisseur. Avec les différentes voiries qui s'y raccrochent, l'épaisseur de la RN2, c'est peut-être 200 ou 300 m de part et d'autre. C'est vraiment un territoire plus large que le seul axe routier » (Atelier 4).

« C'est finalement là (sur l'ex RN2) que se concentrent les usages. Les ruelles avoisinantes sont beaucoup plus calmes et il y a beaucoup moins de choses. Il y a déjà un fort potentiel. Ce serait assez simple de les mettre en avant, de les conforter, de les accompagner, de les pousser à se multiplier. » (Atelier 2)

« ...travailler sur la porosité de la RN2 vers les territoires et les rives de chaque côté. Il y a des axes, des rues qui existent, qui partent.../... L'objectif est de travailler sur ces axes pour relier les villes. » (Atelier 6)

« C'est le cas du Bourget, le marché du Bourget, où on a un axe visuel. Le collège au bout de l'avenue Jean Jaurès ( RD30) Ce sont des axes que l'on peut travailler. » (Atelier 6)

« ...c'est peut-être plutôt une desserte par séquence, un TCSP qui traverse la RN2 pour en ressortir un peu plus haut. Pas forcément un axe TCSP sur le linéaire. » (Atelier 5)

« Ce sont les carrefours qui vont devenir des liens, avec beaucoup plus d'usages à cause de l'arrivée des gares. » (Atelier 1)

Dialogue entre exRN2 et centres-villes

« On doit à la fois prendre en compte les besoins logistiques des zones d'activité, de ces zones de transport, et faire en sorte que ça génère d'autres dialogues avec les centralités existantes et les centralités futures. Et aussi des dialogues avec les centres villes.../... Aujourd'hui, la RN2 est plutôt déconnectée, une zone de frontière. Comment favoriser et créer une certaine porosité entre la RN2 et le reste du territoire... » (Atelier 3)

# LE TERRITOIRE ET L'EX RN2

## ENJEUX

1/ Mettre en place les nouvelles centralités sur l'ex RN2, créer un lieu de débat pour une synergie entre les projets et définir avec tous les acteurs de projets des constantes dans les projets urbains

2/ Mettre en place des relations fortes entre l'ex RN2, les centres-villes et les lieux importants des communes. Définir les voies qui constituent les liaisons fortes en relation avec les équipements existants et futurs, les modifications des lignes de bus destinées au rabattement vers les centralités actuelles et futures et un maillage fin de circulations douces

3/ Intégrer à l'exRN2 et aux territoires proches le nouveau système d'accessibilité favorisé par les futures gares du NGP. Affirmer le statut de « place publique » de ces nouvelles infrastructures.

# METTRE EN PLACE LES NOUVELLES CENTRALITÉS SUR L'EX RN2

## 1/ Créer un lieu de débat pour une synergie entre les projets

La mise en place d'un lieu où pourraient être débattus les projets en préparation durant leur phase d'élaboration est la meilleure garantie pour créer de la cohésion entre eux et contribuer à la valorisation de ce grand axe le long duquel ils vont se développer.

## 2/ Définir avec tous les acteurs de projets des constantes dans les projets urbains

Pour consolider les lieux et les liens entre eux, il s'agit moins de mettre en place des actions à court terme que de poser quelques principes invariants avec les acteurs de chaque projet, en particulier les projets aux abords des gares du Grand Paris. Par exemple :



Carte des centralités



Les 4 Chemins



Fort d'Aubervilliers



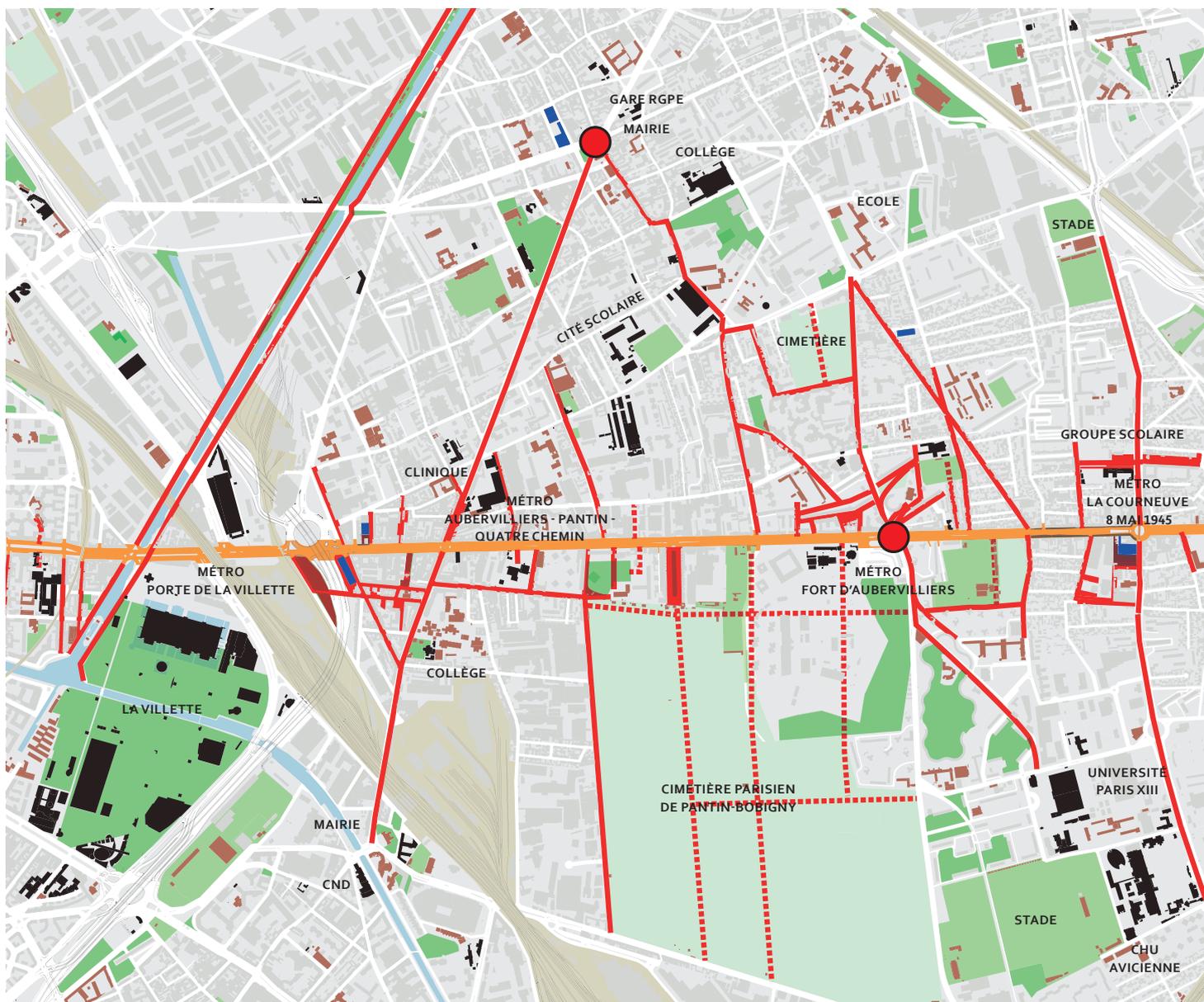
Les 4 Routes



# METTRE EN PLACE DES RELATIONS FORTES ENTRE L'EX-RN2, LES CENTRES-VILLES ET LES LIEUX IMPORTANTS DES COMMUNES

1/ Chaque commune définit les voies publiques qui constitueront les liaisons fortes à l'ex RN2 en relation avec les équipements existants et futurs, les prolongations des lignes de métro.

2/ Les modifications des lignes de bus destinées au rabattement vers les centralités actuelles et futures situées sur l'ex RN2 tiennent compte des liens à conforter entre le territoire et l'ex RN2.



Créer un maillage dense à travers les territoires

### 3/ Un maillage fin de circulations douces, à l'échelle de la vie locale, est constitué.

Venelles, franchissement des zones d'activités, traversées des grands ensembles de logements, comme autant de parcours alternatifs, de micro lieux de vie.

### 4/ Travailler des perspectives paysagères depuis/ vers les centralités de l'exRN2 et dans les projets



## 3 - COP 21

### DIRES D'ATELIER

« Dernier point, la conférence climat. On a convergé sur l'idée que ça pourrait changer l'exemplarité en termes d'accessibilité au Parc des Expositions depuis Paris, pour des bus, par exemple. On s'est posé la question, mais on n'a pas répondu : est-ce que ça peut être une vitrine du territoire pour les participants à cette conférence ? Est-ce que les acteurs ont envie que ça le soit ? » (Atelier 7)

« Juste un mot sur le plan climat. On a évoqué que l'enjeu pour nous, c'était de réussir à créer des interactions entre les invités internationaux et les habitants du quartier ; créer une synergie et essayer de faire découvrir aux invités les quartiers qu'ils vont traverser pour y arriver, tout en faisant profiter les habitants du quartier pour découvrir ce qui va se passer pendant ce moment. » (Atelier 2)

« Sur la conférence, deux échelles de projet, un peu comme à Avignon, on a le in – la conférence officielle, l'Onu, toutes les instances, etc. – et le off – on est plus dans une démarche de territoire. Avec peut-être le Fort d'Aubervilliers comme lieu d'ancrage où on peut rassembler les acteurs socio-économiques. Comment donner une valeur un peu territoriale à cette conférence pour associer la population, les habitants. » (Atelier 1)

### ENJEUX

**1/ Se servir du site de l'ex RN2 pour montrer ce que les acteurs du territoire préparent.**

**2/ Considérer particulièrement la partie de la RN2 qui sera empruntée par les navettes entre la gare du RER B au Bourget et la plate-forme aéroportuaire où se tient le sommet.**

### ACTIONS

**1/ Mettre la RN2 au service de ceux qui imaginent des actions au moment du sommet**

Recenser ses lieux emblématiques, supports des innovations locales.

**2/ Créer un évènement, tel que le prix de l'innovation**

- mobiliser les acteurs et dynamiques locales
- mettre en place une direction artistique (manifestation publique, biennale...)

**3/ Préfigurer sur un secteur le futur de la RN2 entre la gare RER du Bourget et le site de l'aéroport**

- désencombrer les trottoirs
- renforcer les alignements d'arbre
- installer un mobilier innovant
- préfigurer une piste cyclable



Repérage des espaces limitrophes potentiellement mobilisables à l'occasion de la COP 21, de Paris à l'Aéroport du Bourget



Nature Capitale, 2010

© MAIRIE DE PARIS



Plateforme temporaire de collecte de déchets, Châtillon (92)

© SYELOM



RN 2000

© WILLY VAINQUEUR



3eme Rue des Arts à Aulnay sous Bois

© APUR



apur

# RECENSEMENT DES ESPACES MOBILISABLES SUR SECTEUR GARE RER - AÉROPORT

## 1/ Espaces publics en bordure de voie



1 - Friche et zone de chantier de la future TLN



2 - Talus



3 - Jardin de la Mairie du Bourget



4 - Elargissement du trottoir au droit du Collège Didier Daurat



5 - Place du 11 Novembre 1918



6 - Passage souterrain





7 - Parvis de l'église Saint-Nicolas et espace public alentour

© APUR



8 - Terre-plein central de l'avenue de la Division Leclerc

© APUR



9 - Contres-alées de l'avenue du 8 Mai 1945

© APUR - DAVID BOUREAU



10 - Trottoirs larges et talus de la bretelle d'accès à l'A1

© APUR



apur

# RECENSEMENT DES ESPACES MOBILISABLES SUR SECTEUR GARE RER - AÉROPORT

## 2/ Murs pignons visibles depuis voie





# RECENSEMENT DES ESPACES MOBILISABLES SUR SECTEUR GARE RER - AÉROPORT

## 3/ Espaces privés présentant un potentiel



1 - Zone de stockage de matériaux



2 - Cinéma du Bourget



3 - Local à l'angle de la RN2et de la RD50



4 - Parkings des immeubles de logement



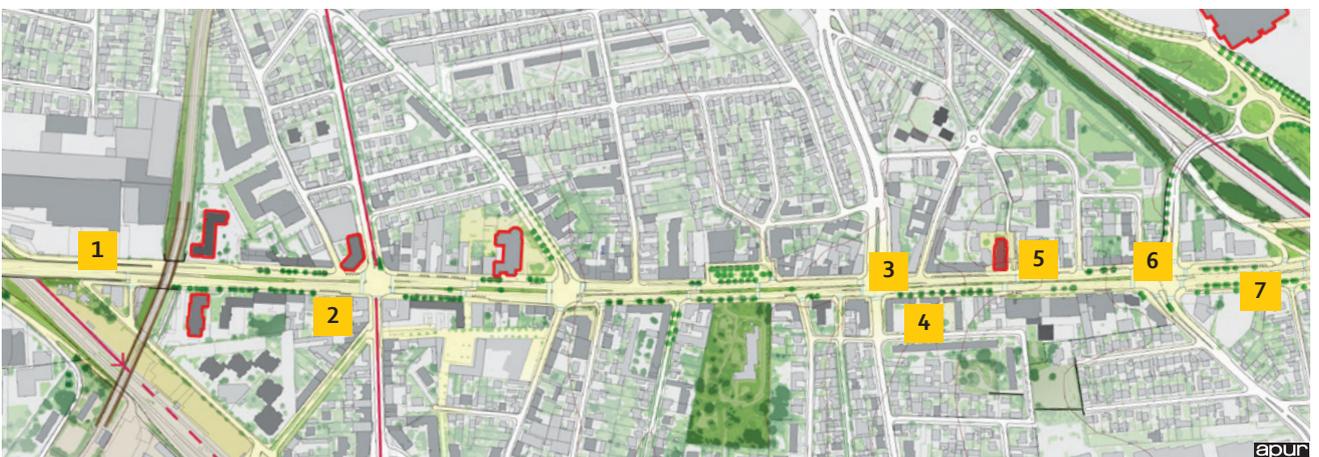
5 - Terrain privé ouvert sur la voie



6 - Terrains privés ouverts sur la voie



7 - Friche



# RECENSEMENT DES ESPACES MOBILISABLES SUR SECTEUR GARE RER - AÉROPORT

## 4/ Grands espaces ouverts à proximité



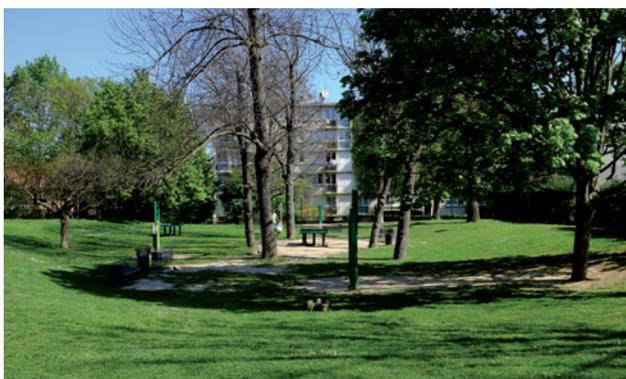
1 - Friche ferroviaire

© APUR



2 - Place du marché du Bourget

© APUR - DAVID BOUREAU



3 - Square Charles de Gaulle

© APUR



4 - Pelouse mitoyenne du Mille Club

© APUR



5 - Chemin des Parcs

© APUR



6 - Stade Juste Heras

© APUR



# LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ AUX ATELIERS

## POUR LE DÉPARTEMENT :

Samuel Adolphe, DEA  
Thierry Godin, DEEFI  
Olivier Meyer, DCPSL  
Benoit Pouvreau, DCPSL  
Justine Rigault, DNPB OBDU  
Antoine Dumast, DVD  
Sandra Sylvain, DVD  
Mathilde Sacuto, DSOE  
Eric Montuclard, DAD  
Bertrand Masquelier, DAD  
Daphné Sendros Pons, DAD  
Pierre Gaconnet, DAD  
Mylène Melin, DAD  
Régis Dumont, DSOE  
Stéphanie Porretta, DSOE

## POUR LES VILLES :

Sarah Bernhard, Blanc Mesnil  
Dorothee Bocara, Blanc Mesnil  
Marie-Paule Bourgeade, Aubervilliers  
Anne Cabaret, Blanc Mesnil  
Pierre Chedal Anglay, Paris  
Sandrine Chenuet, La Courneuve  
Joël Coyer, Paris  
Caroline Humbey, Ca Plaine Commune  
Marie Larnaudie, Ca Plaine Commune  
Suzy Le Bars, Dugny  
Alexandra Pasquier, Dugny  
Sophie Roustan, Ca de l'Aéroport du Bourget  
Richard Limier, Région  
Guillaume Vidal, CA Plaine Commune

AUTRES ACTEURS :

Eric Alonso, Ecole d'Architecture de Marne la Vallée

Zineb Amrane, Epa

Roland Anemian, Epa

Victor Bech, HQAC

Juliette Beziat, AFTRP

Justine Bourgeois, CAUE

Vincent Bourjaillat, SPL Le Bourget

Stéphane Crepy, Viparis

Simon De La Saussay , SPL Le Bourget

Romain Denoyer, SPL Le Bourget

Mélanie Duplouich, RATP

Chloé Duval Zack, AFTRP

Caroline Georges, STIF

Nora Hachache, Traits Urbains

Vincent Hannoun, Yes We Camp

Christophe Lasserre, Architecte O'zone

Xavier Lemettre, Dynamo Banlieues Bleues

Eric Madelaine, Maison Des Jeunes La Courneuve

Thierry Maingon, Aéroport De Paris

Margot Nebout, Séquano

Muriel Poirier, SPL Le Bourget

Laure Ruffin, Séquano

Vincent Suty, Viparis

J.E. Terrier, Musée de l'Air et de l'Espace

Jean Tissier, Aéroport Du Bourget

Adélaïde Bardon, IAU

Daniel Orantin, CDT 93

Martin Citarella, CDOS

Raphaël Prost, CCI 93

Jean Tissier, ADP

Margaux Nebout, Séquano

Jérôme Goulet, ADP

Catherine Maunoury, MAE

Muriel Poirier, SPL Le Bourget

En 2012, dans la continuité de ses travaux sur les radiales, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur) a inscrit dans son programme partenarial l'étude approfondie de l'ex-RN2. Dans ce cadre, une convention a été établie avec le Conseil Général de Seine Saint-Denis.

Sur la base du diagnostic prospectif réalisé en 2013, l'APUR et le Conseil Général de Seine Saint-Denis ont souhaité accompagner l'ensemble des acteurs engagés dans l'élaboration d'une Charte de préfiguration d'un boulevard métropolitain autour de l'ex RN2. Une méthode de travail autour d'ateliers a été mise en place.

Une première séance d'ateliers s'est tenue le 23 mai 2014 à l'aéroport du Bourget. Une demi-journée a été consacrée à chacun des deux secteurs qui présentent des problématiques différentes : de l'avenue de Flandre à l'aéroport de Paris-le Bourget et de l'aéroport à Villepinte. Une seconde séance d'ateliers a été organisée le 30 septembre 2014 dans la Maison du parc du Sausset pour approfondir les débats autour des questions spécifiques à la seconde séquence.

L'ensemble des ateliers a réuni une centaine de personnes autour de deux grandes thématiques : les paysages et les usages de la voie. Les ateliers ont permis la définition d'actions à court et moyen terme, en intégrant des éléments de visibilité possibles dès la conférence Paris-Climat (COP 21) qui se tiendra au Bourget en novembre et décembre 2015. Ce document est la restitution du travail sur le premier secteur : de l'avenue de Flandre à l'aéroport de Paris-le Bourget.