

Étude de requalification urbaine de l'ex-RN34 et de ses abords, de la porte de Vincennes à Neuilly-sur-Marne et Chelles



FÉVRIER 2013

Maitrise d'ouvrage



Partenaires associés





© ph.guignard@air-images.net

Vue depuis le centre de Neuilly-sur-Marne vers les grands hôpitaux et la commune de Chelles

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Julien Gicquel, Stéphanie Jankel, Teodora Nikolova, Olivier Richard, Pauline Virot

Sous la direction de : Christiane Blancot

Cartographie : Dominik Alès, Philippe Khalilian, Laurent Planchot et Pascale Sorlin

Photographies sauf mentions contraires : Apur

Maquette : Edwige Dessenne

www.apur.org

Sommaire

	Résumé	2
1.	Diagnostic	5
	Contexte général.....	6
	Déplacements	15
	Analyse des POS et PLU	36
	Conclusions du diagnostic.....	49
2.	Enjeux à l’horizon 2030	51
	Les transformations du territoire, les projets actuels et potentiels.....	55
	Les projets de CDT et les objectifs de construction de logements	64
	Quelle pression sur les mobilités sur l’ex-RN34 à l’horizon 2030 ?.....	71
3.	Quelles transformations de l’ex-RN34 ?	73
	Nouveaux usages de la voie : répartition des mobilités.....	80
	Transformation du paysage	92
4.	Quel tracé pour un TCSP ?	97
	Pour aller plus loin...	102
	Annexes	105
	Les séquences.....	106
	Les compte-rendus	148

2 grands enjeux ont pu ainsi être dégagés :

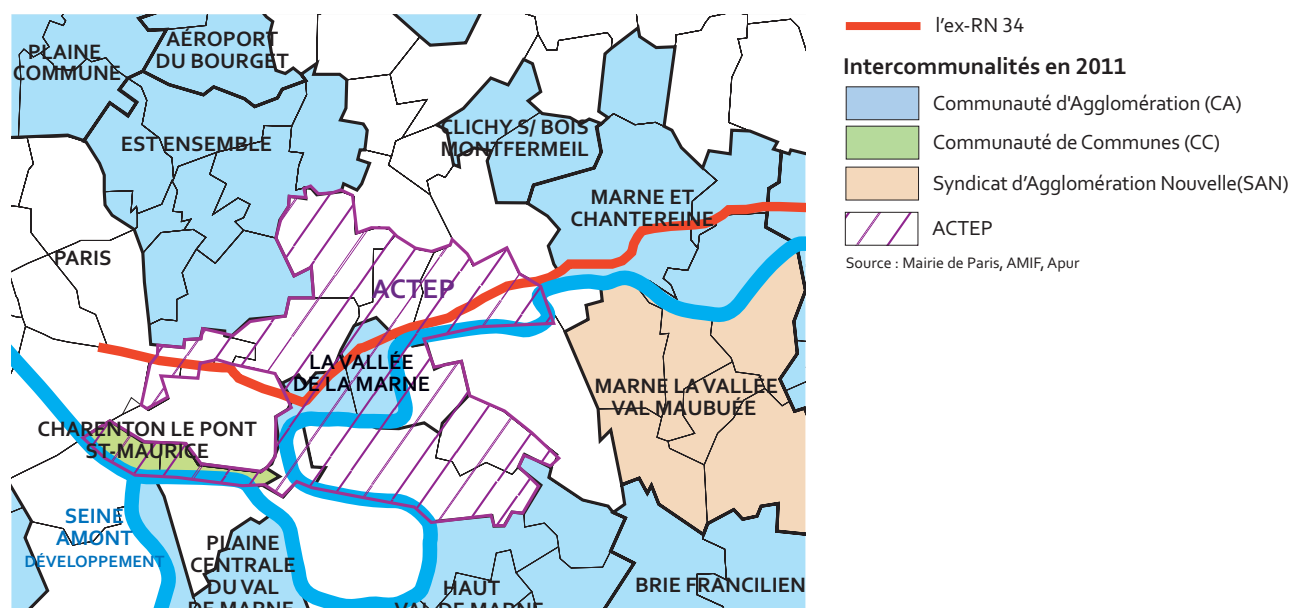
- L'ex-RN34, axe majeur au cœur du développement de l'ensemble du secteur Est de la métropole, en accompagnement du site de la Marne, et de son canal.
- L'ex-RN34, lieu d'articulation et fédérateur de plusieurs grands projets (elle est incluse dans plusieurs CDT en cours d'élaboration) dessert des grandes bases de loisirs des bords de Marne, accès privilégié à Val de Fontenay appelé à devenir un des plus importants pôles de transport de l'est...

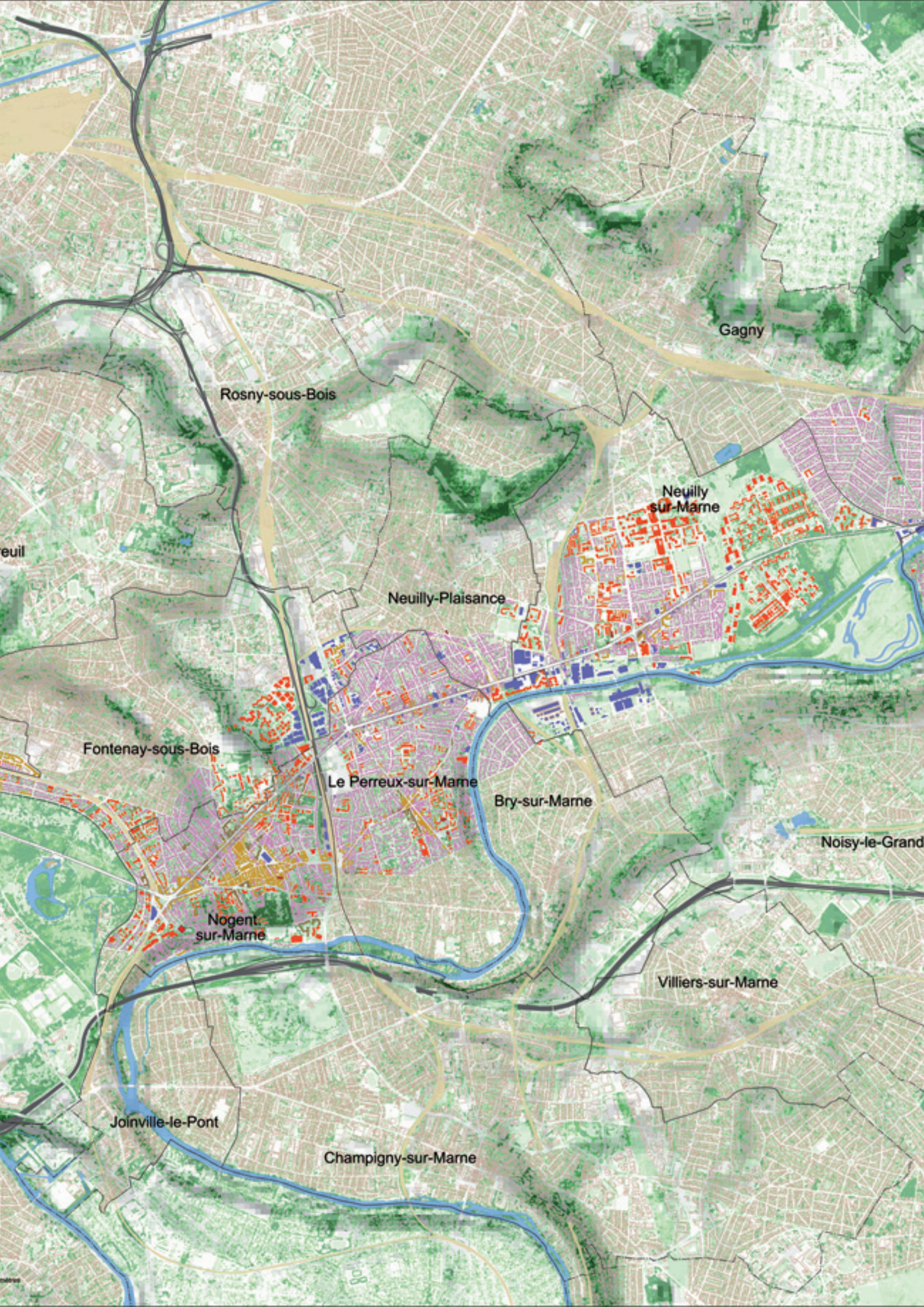
Cet ancien tracé royal qui structure un territoire qui s'étend du cœur de Paris au cœur de Chelles peut devenir l'un des boulevards urbains majeurs de la métropole, structurant et fédérateur, reconnaissable et agréable à parcourir, porteur des transports en commun nécessaires à la mobilité de tous.

La troisième partie de l'étude qui porte sur – les transformations possibles et souhaitables de l'ex-RN34 – a permis de développer plusieurs scénarii destinés à poser des choix de principes d'aménagement pour cette voie. Ces scénarii ont été précisés avec chaque commune en particulier sur les trois séquences les plus contraintes par un gabarit de voie peu large et une densité urbaine forte (Saint-Mandé, Vincennes et Nogent-sur-Marne). Ces scénarii iront intégrer des hypothèses de tracé pour une ligne de bus performante, à court et moyen terme, en prenant en compte la montée en puissance progressive des transports en commun lourds (RER, Métro et Réseau du Grand Paris express) notamment à Val de Fontenay et à Chelles.

Les conclusions ont confirmé l'intérêt de mettre en place un TCSP sur l'ex-RN34 en raison en particulier de la forte fréquentation des lignes de bus actuelles, de Chelles au Château de Vincennes, tout en proposant de réfléchir à une forme d'aménagement à court terme assez léger, de type « mobilier » plus adapté à la nature de l'axe et qui laisse la possibilité, à long terme, d'envisager un transport plus lourd du type tramway.

Les études mettent en avant la capacité de l'ex-RN34 à devenir un boulevard identitaire de la métropole, cela suppose la requalification de toute son emprise pour transformer son paysage et le développement d'une série de projets sur des lieux stratégiques sur ses rives, en lien avec le site de la Marne et son grand paysage.





Gagny

Rosny-sous-Bois

Neuilly sur-Marne

Neuilly-Plaisance

Fontenay-sous-Bois

Le Perreux-sur-Marne

Bry-sur-Marne

Noisy-le-Grand

Nogent sur-Marne

Villiers-sur-Marne

Joinville-le-Pont

Champigny-sur-Marne



1. Diagnostic

1.1 Contexte général

L'ex-RN34 est une voie ancienne de Paris à Chelles qui a été modifiée au fil du temps pour aboutir à un tracé plus rectiligne, plus routier et éviter les centres des villes (notamment ne plus passer depuis 1840, par les centres de Nogent-sur-Marne et de Fontenay-sous-Bois pour rejoindre Paris, et ne plus transiter par le centre de Chelles).

L'ex-N34 est l'axe de circulation principal est/ouest cheminant au nord de la Marne et de l'autoroute A4 et au sud des coteaux de Neuilly-Plaisance (le parc des coteaux d'Avron), de Gagny ou encore de Chelles.

Sa topographie est relativement plane à l'exception de la séquence correspondant au boulevard de Strasbourg où de part et d'autre du fort militaire de Nogent-sur-Marne, le relief accidenté ouvre le paysage sur la grande dimension métropolitaine.

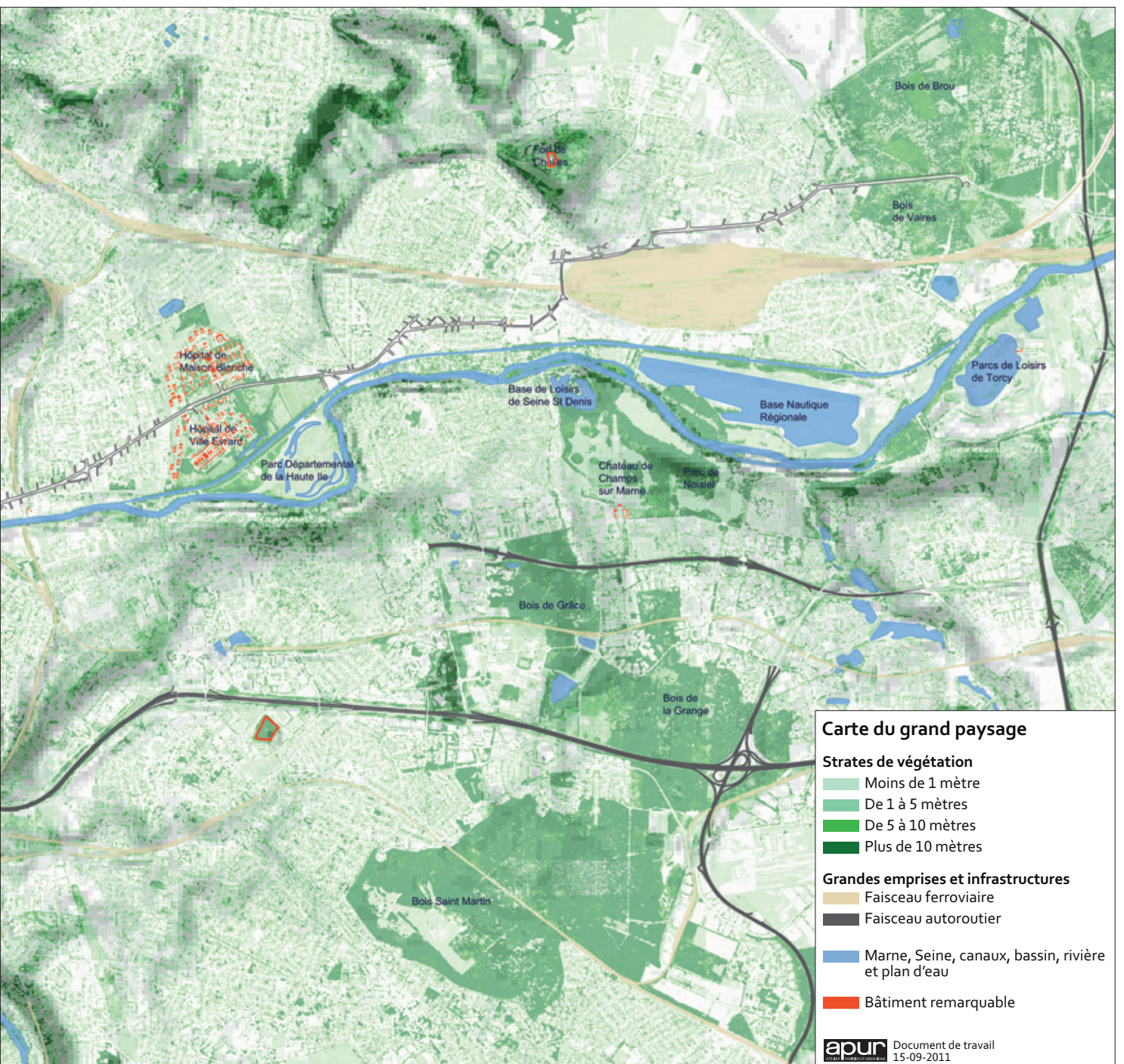
Son linéaire est par ailleurs marqué par la traversée du Bois de Vincennes, le passage au-dessus de la tranchée de l'A86 et de la voie ferrée (support du RER E) puis le passage sous les deux ouvrages ferroviaires situés à Neuilly-Plaisance (où passe le RER A) et Neuilly-sur-Marne, la traversée des grands sites paysagers



des hôpitaux de Ville Évrard et Maison Blanche sur cette même commune et enfin le passage du récent pont routier enjambant la gare de triage de Chelles. L'ex-RN34, avec dans une moindre mesure l'autoroute A4, joue véritablement un rôle d'irrigation de ce vaste territoire de l'Est parisien et jouxte d'importantes zones de loisirs et de détente telles que le site de la Marne et de son canal qu'elle tangente à deux reprises, le récent Parc de la Haute Île à Neuilly-sur-Marne, la Base Nautique Régionale de Vaires-sur-Marne, le Parc de Loisirs de Torcy, voire encore un

peu plus loin le Parc de Détente et de Loisirs du Tremblay à Champigny-sur-Marne, le Parc du Château de Champs-sur-Marne et le Parc de Noisiel.

L'ex-RN34 accueille les transports en commun (bus 113). Au sein de la trame viaire, elle distribue sur quelques carrefours une série de voies nord/sud. Mais cela reste ponctuel et les liaisons manquent avec les grands équipements proches, les centres villes et les grands sites naturels, culturels et de loisirs voisins...



Histoire

Route de commerce, royale et militaire

À l'étude des plans anciens, le tracé de l'ex-RN34 correspondrait en grande partie au passage de l'ancienne route de Lagny, voie qui reliait, dès l'époque médiévale (autour du ^{xv}^e siècle), Paris depuis l'axe royal (l'actuel Cours de Vincennes) avec la grande foire de Lagny, en passant par les centres anciens de Neuilly-sur-Marne et Chelles.

Cet axe royal, ancienne avenue de Vincennes remonte au ^{xii}^e siècle lorsque Louis VII choisit la forêt de Vincennes comme terrain de chasse. Le château fut érigé ^{xiv}^e siècle au ^{xvii}^e siècle, résidence royale de Philippe Auguste à Louis XIV en passant par Saint-Louis, il s'est progressivement doté de ses éléments actuels. Il est le plus vaste château fort royal français subsistant et, par la hauteur de son donjon, 52 mètres, il est une des plus hautes forteresses de plaine d'Europe.

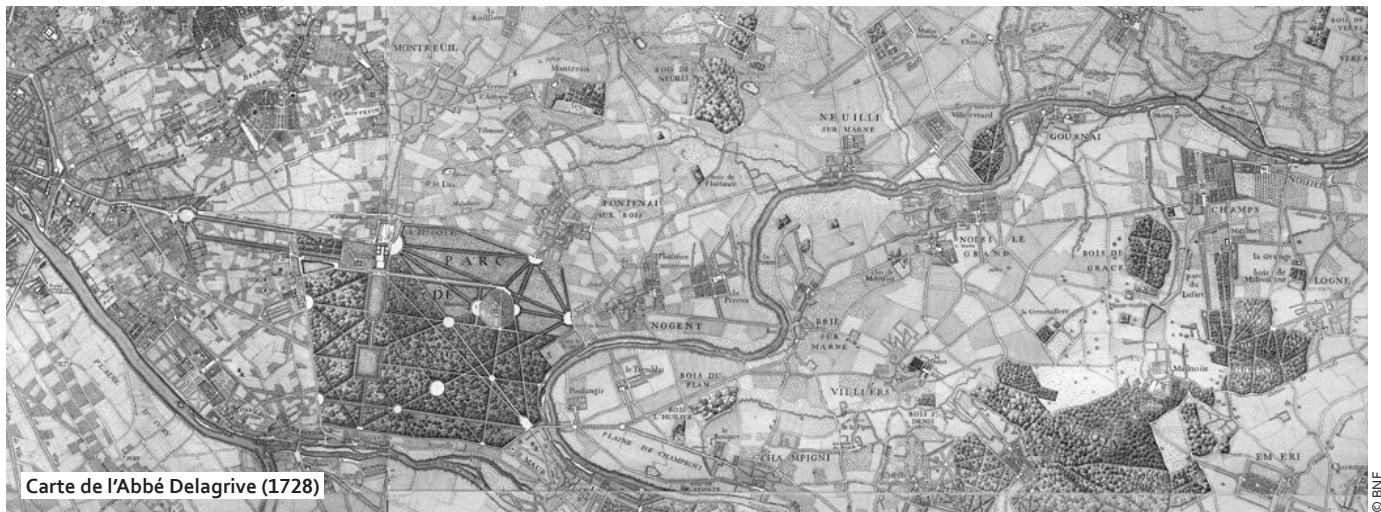
Le tracé vers Lagny représentait ensuite le passage le plus direct entre les coteaux au nord et la Marne au sud. Mais cette route perd peu à peu son rôle de voie principale empruntée par les marchands et se voit être déviée avec la densification des centres de Fontenay et Vincennes (autour du ^{xviii}^e siècle,

plan Delagrive 1728) pour prendre son actuel trajet en traversant plus au sud Nogent-sur-Marne et le Bois de Vincennes, contournant l'emprise du fort de Vincennes (plan Pelet 1839). Notons, qu'en évitant le centre de Fontenay la voie subit une déviation vers le sud en raison de la construction du fort de Nogent, implanté au sud de la commune de Fontenay-sous-Bois à la fin des années 1830. Le nouveau tracé est donc lié à cet ouvrage militaire.

L'arrivée des infrastructures modernes avec la révolution industrielle ; chemin de fer, réseau d'eau, canaux de navigation

La deuxième moitié du ^{xix}^e siècle est sujet à de nombreuses mutations sur le territoire. En témoigne le percement du canal de Chelles de 1849 à 1869 facilitant la navigation sur la Marne entre Vaires et Neuilly-sur-Marne (avec ses anciens chemins de halage, il constitue avec les bords de la Marne qu'il longe, un lieu de promenade très apprécié). De même que le rachat du domaine de Ville Évrard en 1863 par le Département de la Seine pour y installer un « asile d'aliénés » ouvrant en 1868 et la construction d'un deuxième asile 20 ans plus tard en face du premier, sur le site de Maison Blanche.

En 1892, la commune de Neuilly-Plaisance est créée



par décret à partir d'un tiers environ du territoire de Neuilly-sur-Marne. Sur celle-ci, est achevée en 1894, la construction de l'usine de la Compagnie des Eaux. En 1887, la Compagnie des Chemins de fer nogentais met en service un nouveau moyen de transport permettant de rejoindre Paris: le tramway à traction mécanique. Puis, la Société des transports en commun de la région parisienne, qui succède aux Nogentais, installe une ligne de tramways: « 113 » (Gournay-Château de Vincennes), qui deviendra en 1938, un autobus.

En 1928, est construit le centre de triage dénommé Vaires-Triage (car installé à cheval sur les communes de Chelles et de Vaires-sur-Marne), et le projet de la « Compagnie des chemins de fer de l'Est » est mis en place. La première déviation de la RN34 à Chelles est aménagée vers 1955 pour détourner le trafic de transit du centre-ville.

En 1969, est mis en service, le premier embryon de la future ligne A entre Nation et Boissy-Saint-Léger. Les trains à vapeur ont laissé place aux nouvelles automotrices électriques, on appelle alors cette ligne: Métro régional. En 1973 débute également la construction de la branche de Marne-la-Vallée, l'arrivée du train doit accompagner le développement de nouveaux secteurs d'urbanisation. En 1977 naît officiellement la ligne A du Réseau Express Régional (RER A), donnant ainsi le jour à la gare RER de Neuilly-Plaisance. Le nouveau

tronçon ferroviaire sur cette commune est parallèle à celui antérieur de la grande ceinture uniquement dédié aujourd'hui au trafic de marchandises.

L'urbanisme d'après-guerre

La deuxième moitié du XX^e siècle est par ailleurs marquée, entre 1950 et la fin des années 1970, par l'apparition, dans le tissu urbain de ces territoires, des grands ensembles de logement, reconnaissables à leur architecture de barres et de tours et à leur urbanisme de « plan libre », qui a souvent été accompagné par l'élargissement de nombreuses voies en réponse au fort développement de l'industrie automobile. Viennent plus tard se greffer sur ces tissus lâches et trop souvent conçus sans réelle qualité, des zones d'activités marquées par leur monofonctionnalité.

Notons que les grands parcs et bases de loisirs de la Marne n'existent et ne sont ouverts au public qu'un peu plus récemment, fin des années 1970 pour le parc du Tremblay, en 1980 pour la base de Torcy, 1990 pour celle de Vaires-sur-Marne et autour de 2010 pour le parc de la Haute-Ile de Neuilly-sur-Marne. Le Château de Champs-sur-Marne est construit au début du XVIII^e siècle, restauré puis agrémenté de jardins en 1895. Mais ce n'est que depuis qu'il a été donné à l'État en 1935, que le château et ses jardins sont ouverts au public.



La porte de Vincennes



L'entrée du bois de Vincennes



Nogent – La Grande Rue



Neuilly-Plaisance – La Maltournée

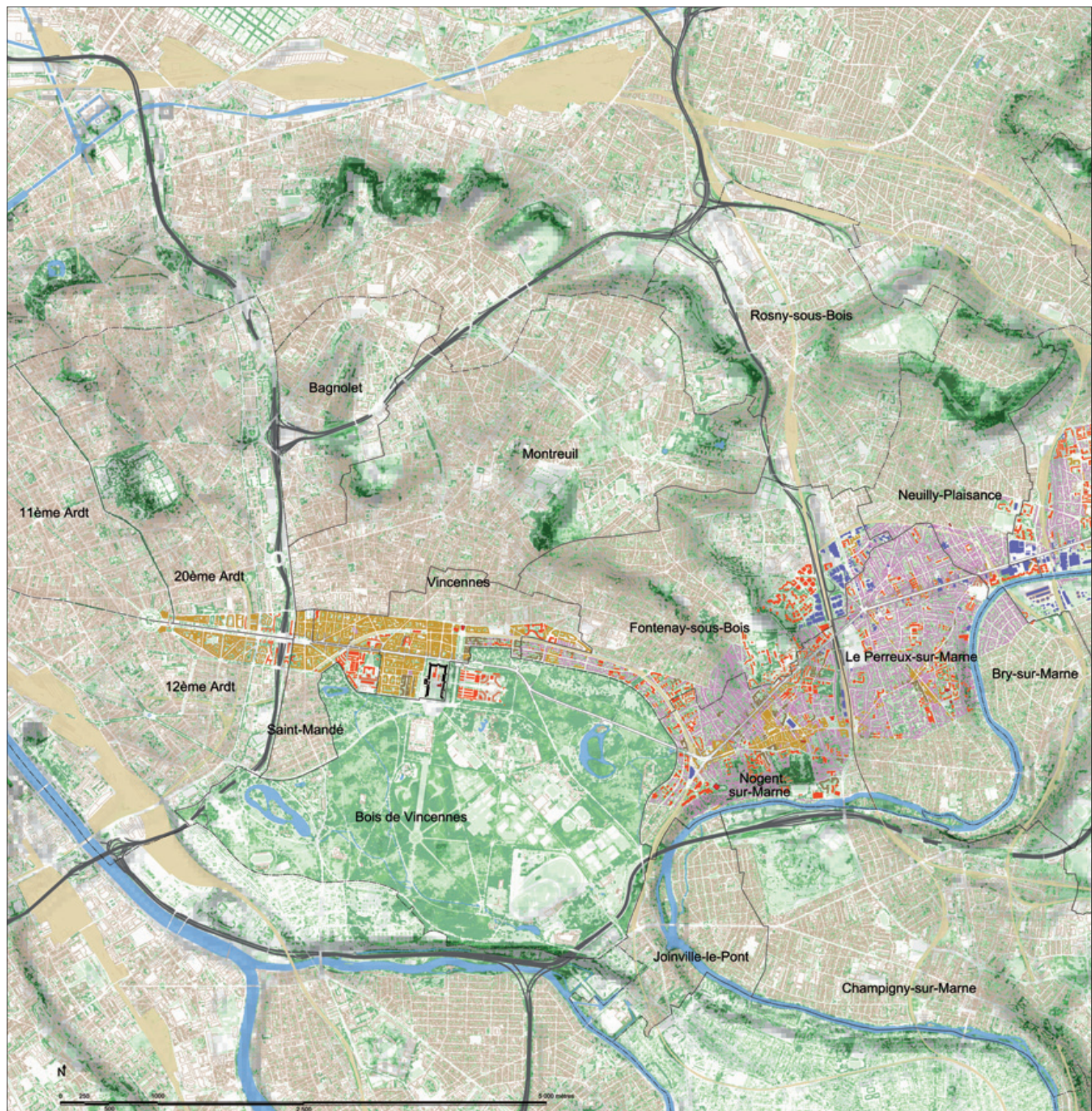


Le réseau des tramways (1925)

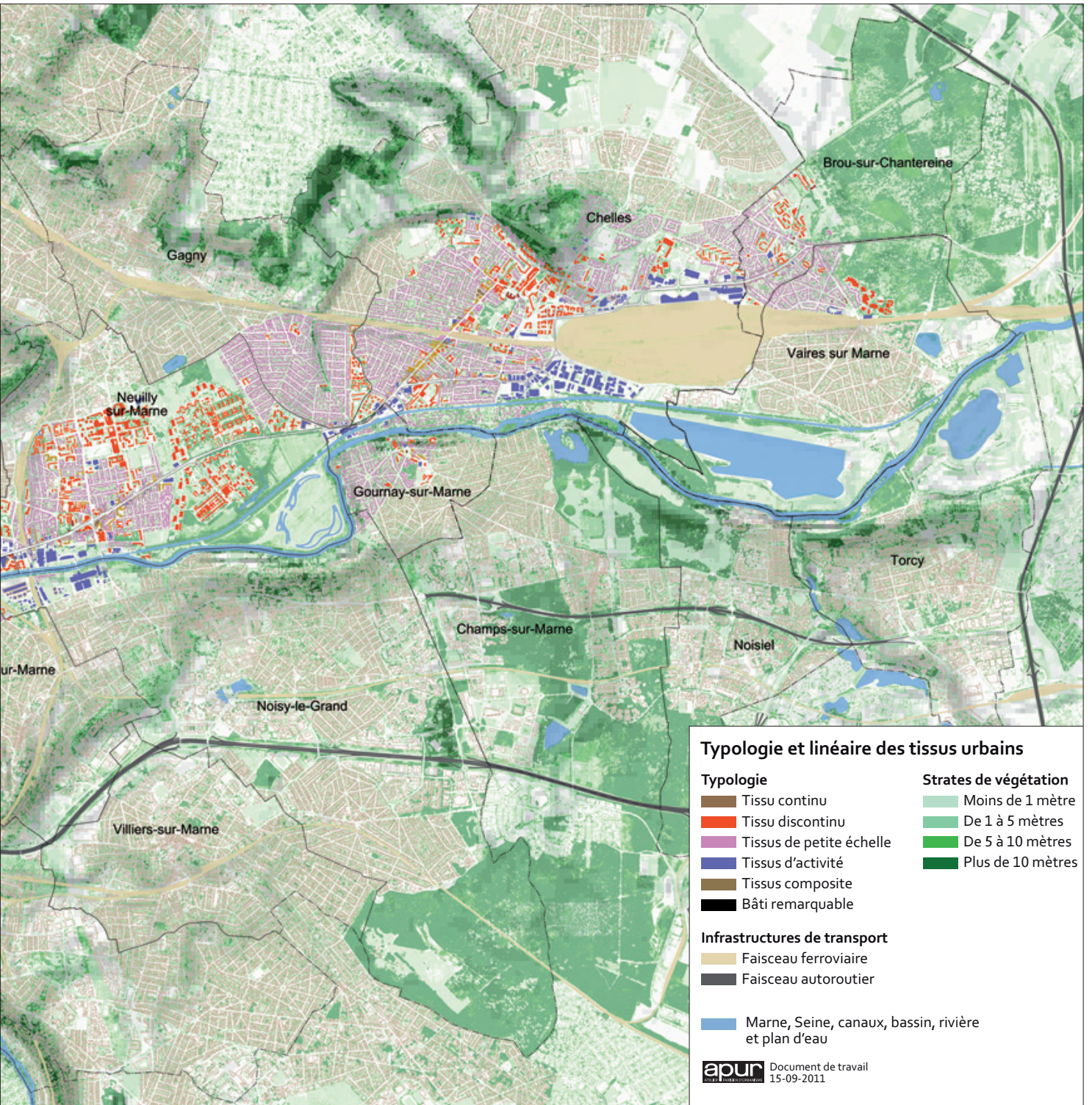
Tissu urbain

L'ex-RN34 traverse des tissus urbains très différents depuis les communes proches de Paris (Saint-Mandé et Vincennes) marquées par une urbanisation ancienne, continue et constituée d'immeubles hauts (de plus de cinq étages) jusqu'aux communes plus lointaines (Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Chelles) fortement marquées par une urbanisation plus récente, moins dense, où alternent lotissements pavillonnaires, grands ensembles de logements collectifs des années

soixante et zones commerciales et d'activités. Entre les deux, de la sortie du bois de Vincennes et jusqu'au carrefour de l'A86, Nogent et le Perreux constituent des territoires transitoires entre ville dense et ville peu dense, formés de tissus urbains plus divers. Ce secteur est remarquable par sa topographie mais aussi par la présence, tout près de l'ex-RN34, de grands équipements: le fort de Nogent, les cimetières de Nogent et du Perreux, la tranchée



de l'autoroute A 86 et du chemin de fer.
 L'ex-RN34 est une voie urbaine (sans passage dénivelé, avec toutefois la présence d'une section à trémie au niveau de l'est de la commune de Chelles) qui est cependant ressentie par les communes comme une coupure dans leur territoire et qui a engendré des disparités dans l'urbanisation des territoires qu'elle traverse (coupure « sociale » entre le nord et le sud de Saint-Mandé et du Perreux, par exemple).



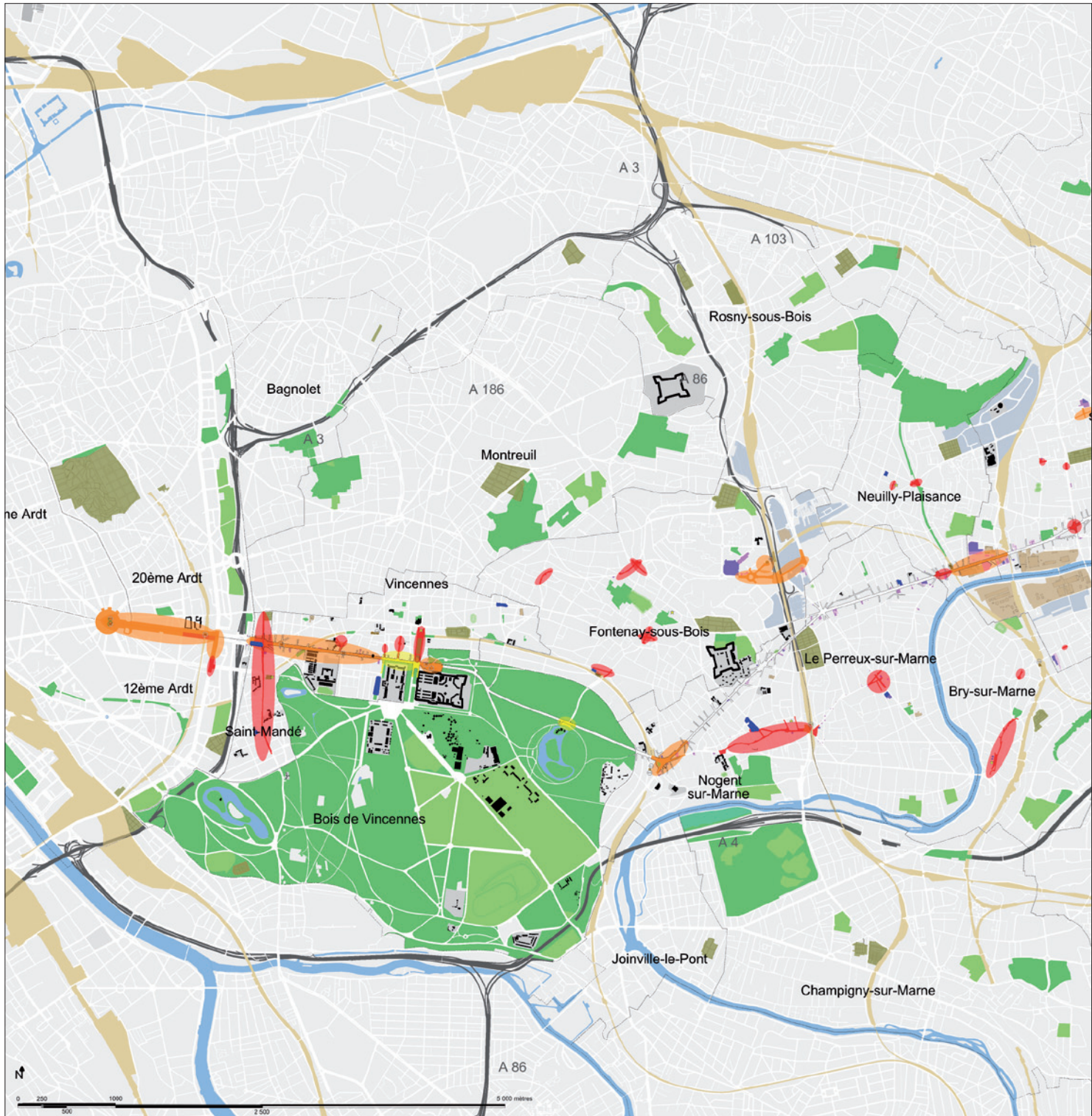
Centralités

De Paris à Chelles, les centres villes anciens perdurent loin de l'ex-RN34 sauf à Saint-Mandé et Vincennes où la voie s'apparente à une avenue très commerçante telles que celles que l'on peut retrouver à Paris, ainsi qu'à Neuilly-sur-Marne où l'ex-RN34 structure historiquement une partie du centre-ville.

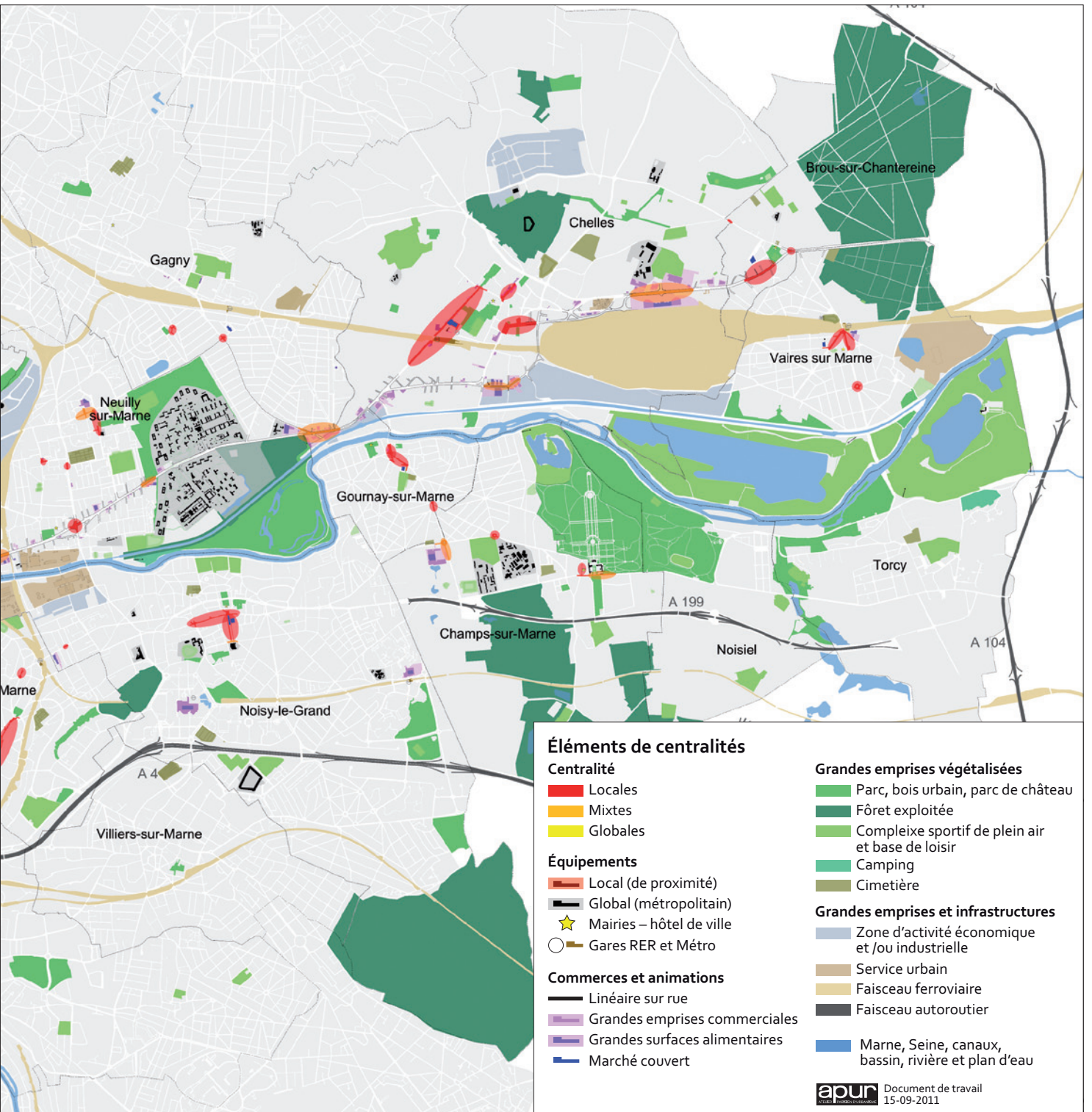
À côté de ces centres anciens, le long de l'ex-RN34, se sont développés de nouveaux types de centralités

liées à des pôles de transports en commun (gares routières et gares du RER) et à l'implantation de grandes surfaces commerciales.

De plus, l'ex-RN34 permet de desservir les grands sites de loisirs de la Marne, même si, n'étant aucunement lisibles depuis la voie, cette proximité des grandes zones naturelles et paysagères ne bénéficie ni aux usagers, ni au paysage de la RD34 ni à l'accès-



sibilité aux berges de la Marne et du canal.
 Son rôle métropolitain va s'amplifier à l'avenir avec les
 projets de nouveaux réseaux de transports en com-
 mun et le développement des territoires qui vont les
 accompagner.

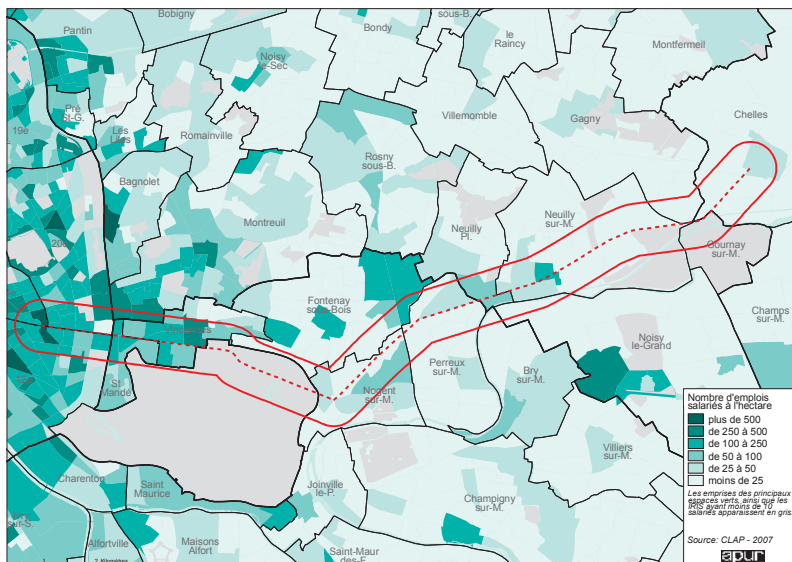


Éléments socio-économiques

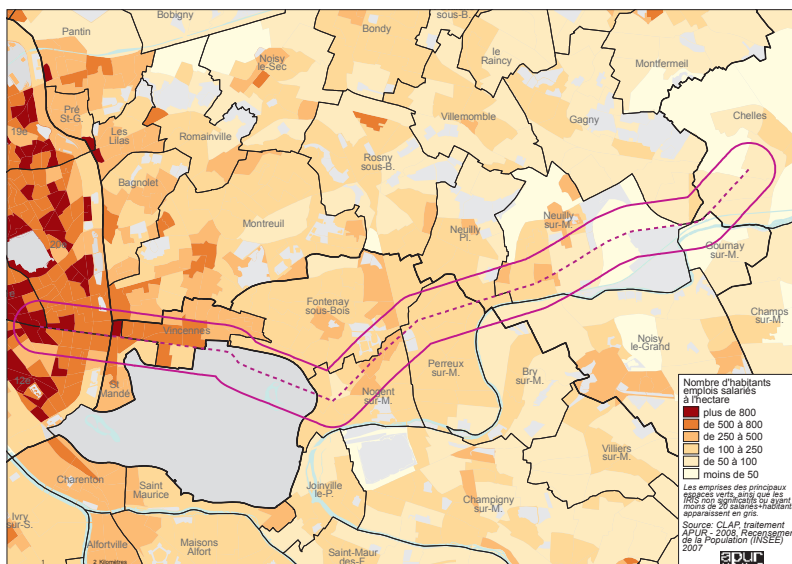
L'analyse des cartes de densités de population ou d'emplois met en évidence le gradient de densité qui évolue tout au long de l'ex-RN34. Ainsi, il est possible de mettre en évidence 3 secteurs :

- À l'ouest, les densités de population et surtout d'emplois sont très importantes sur Saint-Mandé et Vincennes. En ce qui concerne l'emploi, ces densités sont similaires à ce qu'on observe dans le 12^e arrondissement. Il convient en outre de noter que les données exploitées pour l'emploi (enquête CLAP de 2007) n'intègrent pas l'arrivée récente de nouveaux pôles tertiaires comme l'IGN et Météo-France qui ne font que renforcer cette tendance. La densité humaine (emplois salariés + habitants) est au-dessus de 500/ha.
- Au centre, entre Nogent-sur-Marne et le début de Neuilly-sur-Marne, le niveau de densité est moindre, entre 100 et 500, avec des densités plus importantes sur certaines séquences comme le boulevard de Strasbourg à Nogent où la densité de population est plus marquée, où les abords de la gare RER de Neuilly-Plaisance où l'emploi salarié est aussi plus important.
- À l'Est, de Neuilly-Plaisance à Chelles, le niveau des densités observées baisse encore d'un cran, ce qui s'explique en partie par la présence de grandes zones peu denses comme le secteur des hôpitaux. La densité humaine est alors inférieure à 100.

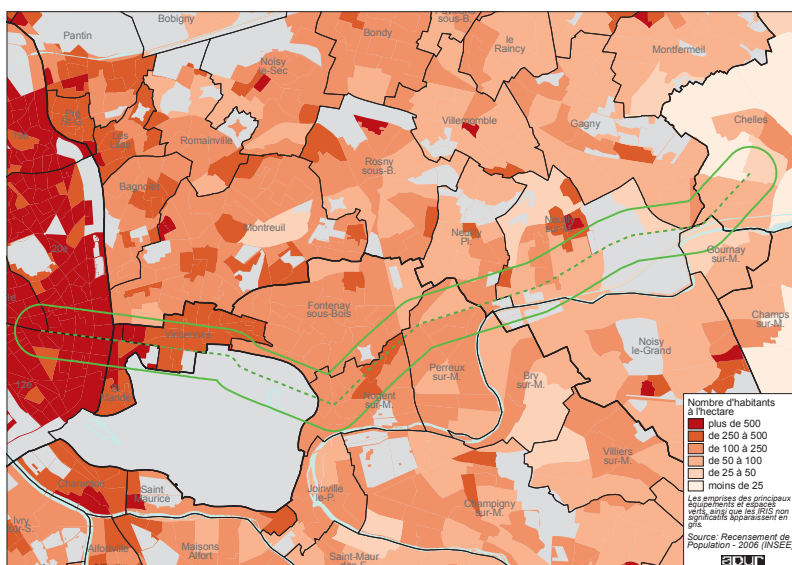
Par ailleurs, en considérant un corridor de 500 m de part et d'autre de l'ex-RN34 entre la limite parisienne et Chelles, on totalise 112000 habitants (Insee 2007), et 43 500 emplois (CLAP 2008).



État des lieux – Densité emplois salariés 2007



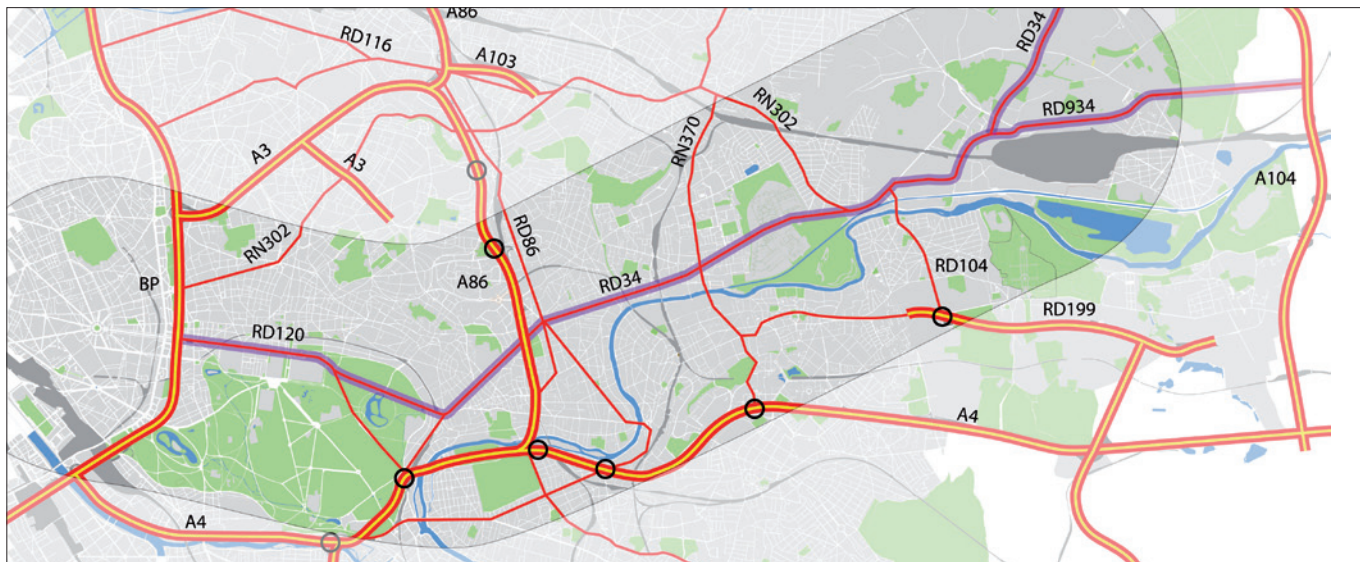
État des lieux – Densité humaine (population + emploi)



État des lieux – Densité population 2006-2007

1.2 Déplacements

L'ex-RN34, une voie singulière dans le maillage viaire de l'est de la métropole



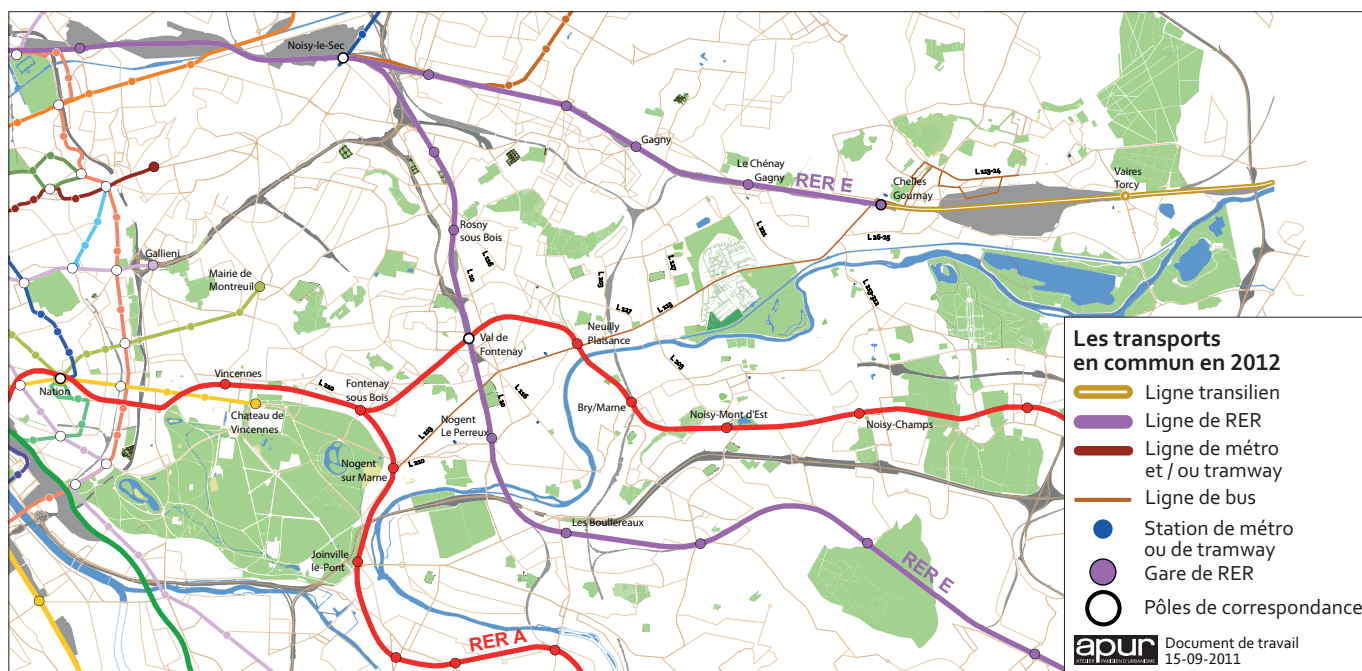
Maillage viaire © APUR

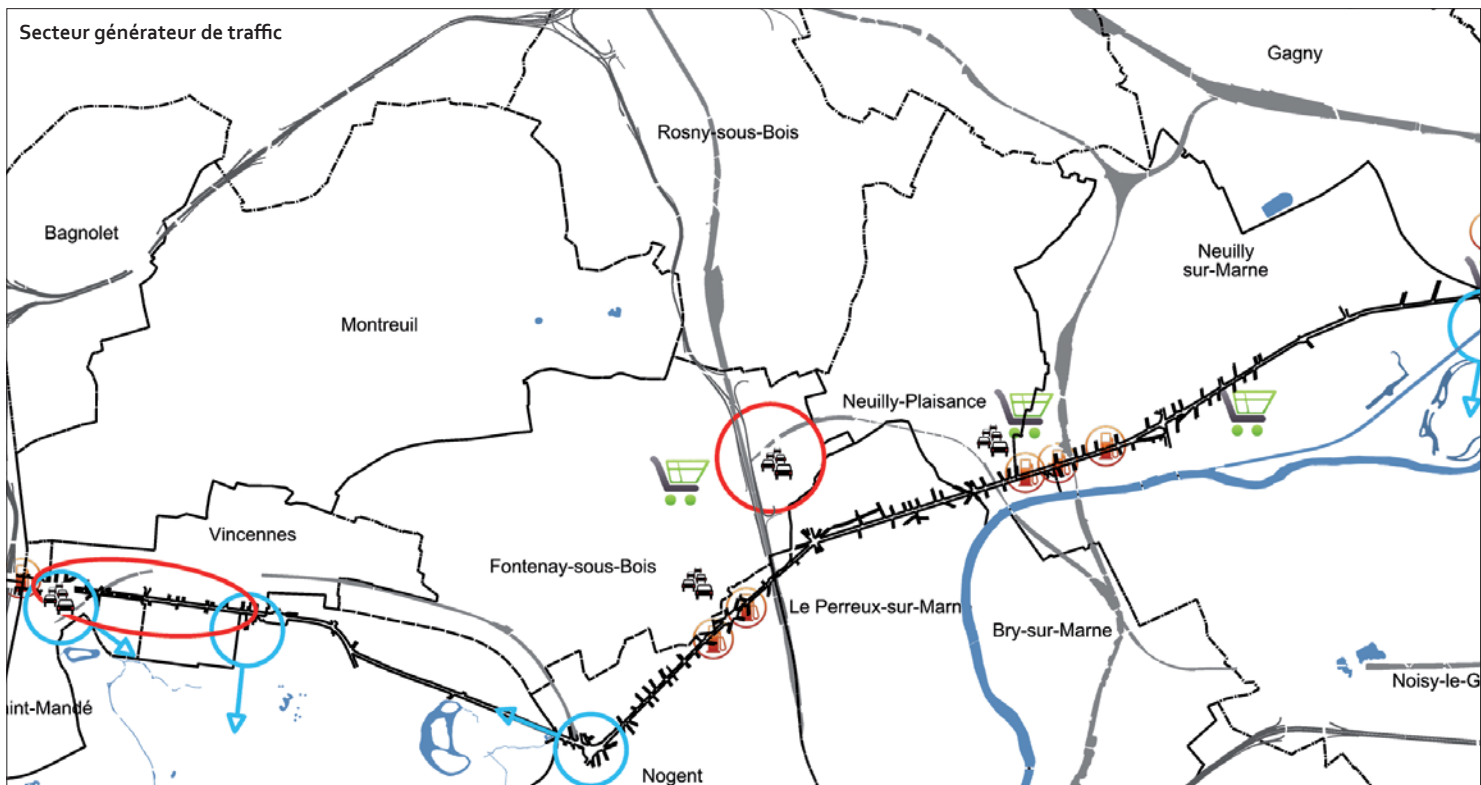
Le système viaire métropolitain, hors Paris, est surtout marqué par la faiblesse de son réseau principal ou intermédiaire, maillon essentiel entre un réseau magistral, principalement le fait du réseau autoroutier ou de voies assimilées, et un réseau local dense. L'Est de la métropole n'échappe pas à cette règle. Le réseau magistral s'appuie sur les autoroutes radiales (A4, A3) ou en rocade (A86, A104). Et le réseau principal sur les axes de l'ex-RN34, de l'ex-RN302, ou encore de l'ex-RN3 en ce qui concerne les liaisons radiales. L'axe de la RD86, de l'ex-RN370, ou encore la RD104 complète ce maillage principal pour les liaisons en rocade. L'ex-RN34 occupe donc une place

singulière dans le système viaire de la métropole : il s'agit en effet d'une des rares radiales du système viaire de l'est francilien.

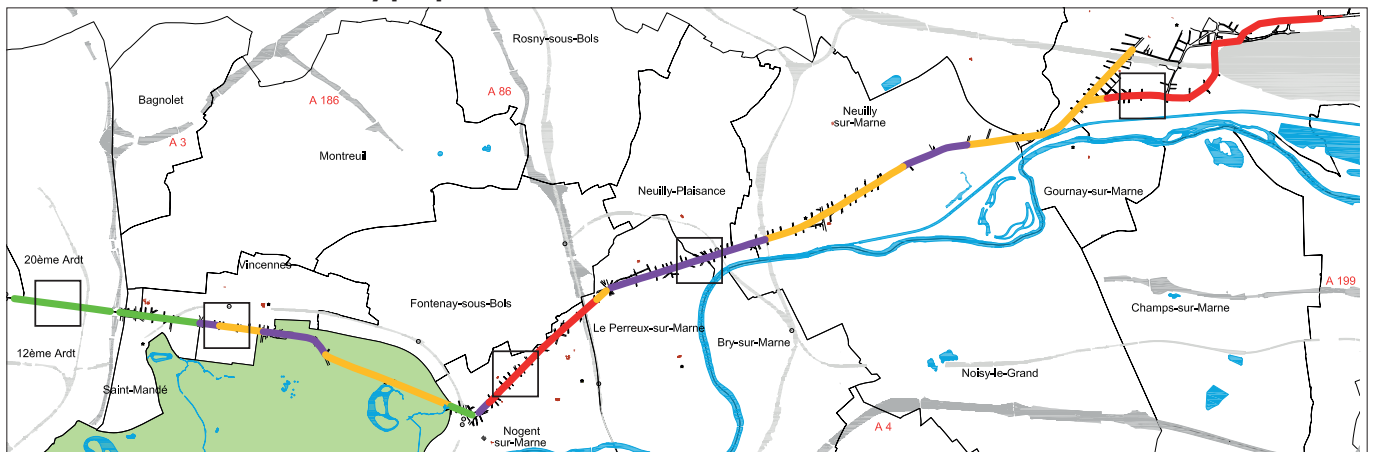
Par ailleurs, le rôle de l'ex-RN34 est double :

- Elle complète le réseau magistral à la fois en participant au rabattement sur les échangeurs autoroutiers alentours, mais aussi en assurant une réelle fonction de transit, en particulier quand le réseau autoroutier est saturé
- Elle assure une fonction essentielle de diffusion et d'irrigation des territoires qu'elle traverse, soit, tout au long des 20 km qui séparent Chelles de Paris, 11 communes réparties sur 4 départements.

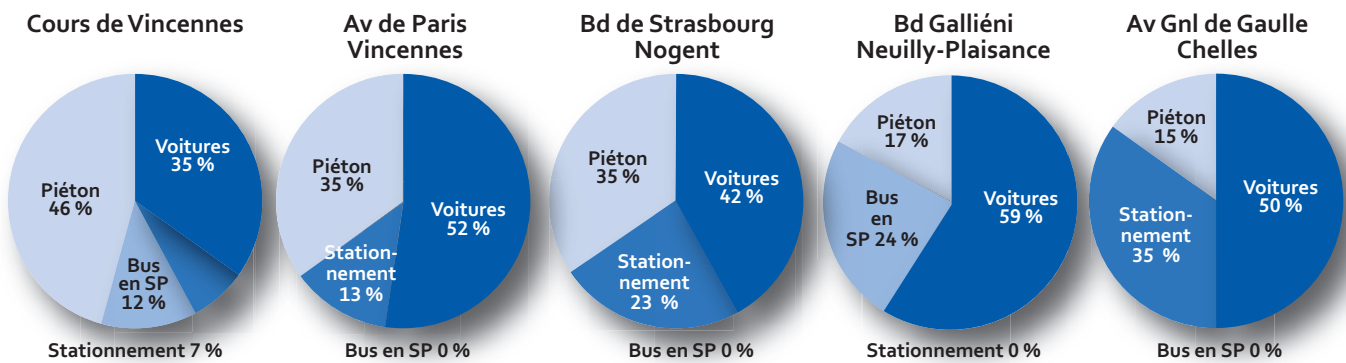


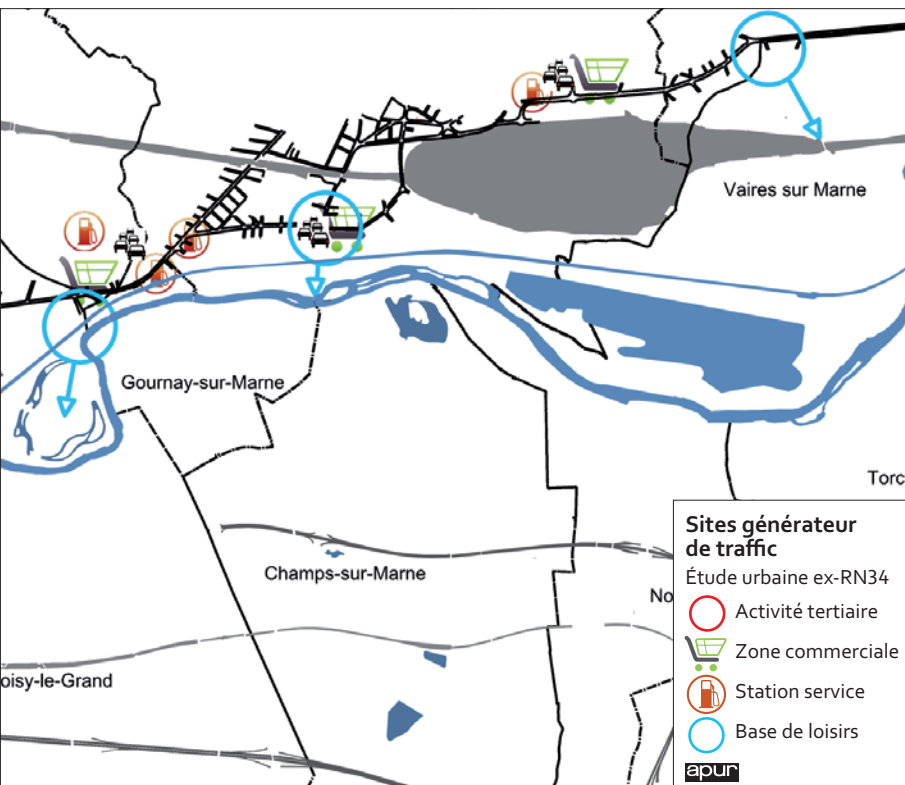


Portrait d'une voie atypique au vu de son dimensionnement



— Largeur >30 m — 30 m > largeur >25 m — 25 m > largeur > 20 m — Largeur >20 m





L'ex-RN34 présente la singularité d'être une voie radiale moins large que la plupart des autres voies radiales de la métropole. À titre de comparaison, l'ex-RN2 offre une largeur homogène de 35 m, l'ex-RN3 une largeur d'environ 30 m, l'ex-RN305 une largeur de 40 m à l'exception d'une petite portion large de 28 m pour sa terminaison parisienne. L'ex-RN34 quant à elle affiche une largeur qui varie principalement de 20 à 30 m avec une longue séquence de 20 m de large, le boulevard de Strasbourg à Nogent-sur-Marne. L'analyse du partage de l'espace public fait nettement ressortir un axe très largement dédié à l'usage de la voi-

ture, même si cette observation mérite d'être nuancée selon les séquences suivant une tendance qui, en lien avec les densités observées, voit d'une part, s'accroître la part de la voiture au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris, et d'autre part, son corollaire, la diminution de la place dédiée aux piétons :

- sur le cours de Vincennes, à Paris, le piéton se taille la part du lion avec 46 % de la largeur qui lui est affectée. La voiture quant à elle occupe 42 % de la voie (circulation et stationnement). Ce chiffre est toutefois à nuancer compte tenu de la largeur monumentale et exceptionnelle de cette voie (80 m) et de la largeur de 35 m dédiée à l'automobile ;
- à Vincennes, sur l'avenue de Paris (31,5 m de large), le piéton occupe encore 35 % (11 m) tandis que la voiture occupe une place majoritaire avec 65 % (20,5 m) ;
- sur le boulevard de Strasbourg à Nogent-sur-Marne qui constitue la section la plus étroite de la voie (19 m), la part de la voiture reste stable avec 65 % (13 m) et celle des piétons, même si elle se maintient en part relative (35 %) continue à diminuer en part absolue (7 m) ;
- sur le boulevard Gallieni à Neuilly-Plaisance, la part dédiée aux cheminements piétons diminue sensiblement avec 17 % (4,5 m), la voiture occupant 59 % (16 m) ;
- enfin, sur l'avenue du Général-De-Gaulle à Chelles (20 m), la tendance observée précédemment se maintient avec une part de 15 % pour les piétons (3M) contre 85 % pour la voiture (17 m).

Le nombre de files de circulation pour les automobiles est très lié à la largeur de la voie (ainsi qu'aux choix retenus en termes de partage de l'espace public). Si d'une manière générale, le profil de cette voie affiche plutôt 2 files par sens, la section la plus étroite, le boulevard de Strasbourg n'offre que la possibilité d'une file de circulation par sens.

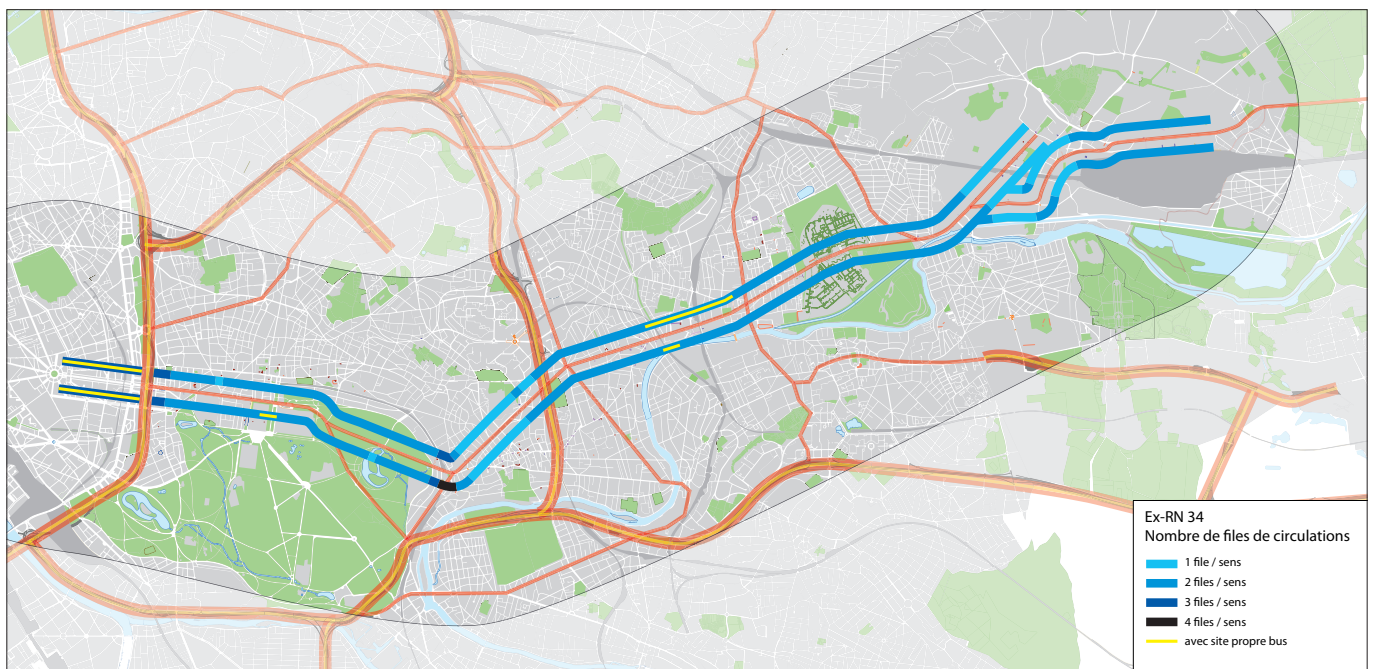


Tableau général de la mobilité autour de l'ex-RN34 à partir des migrations alternantes

L'étude des migrations alternantes a été menée à partir des dernières données disponibles, issues du RGP (2008) à l'échelle de la commune. Le périmètre considéré comprend les 9 communes directement concernées par l'ex-RN34 (Saint-Mandé, Vincennes, Nogent/Marne, Le Perreux/Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly/Marne, Gagny, Gournay/Marne et Chelles). L'ensemble de ces 9 communes regroupent près de 285 000 habitants dont 135 000 actifs et accueillent un peu plus de 76 000 emplois en 2008.

	Population	Actifs résidents	Emplois
Chelles	52 765	23 808	13 820
Gagny	38 342	16 830	6 099
Gournay/Marne	6 229	2 952	1 176
Neuilly-Plaisance	20 304	9 506	5 542
Neuilly/Marne	33 198	15 270	9 708
Nogent/Marne	30 852	14 901	8 445
Le Perreux/Marne	32 250	15 256	6 105
Saint-Mandé	22 518	10 766	7 774
Vincennes	48 118	25 530	17 720
TOTAL	284 576	134 819	76 389

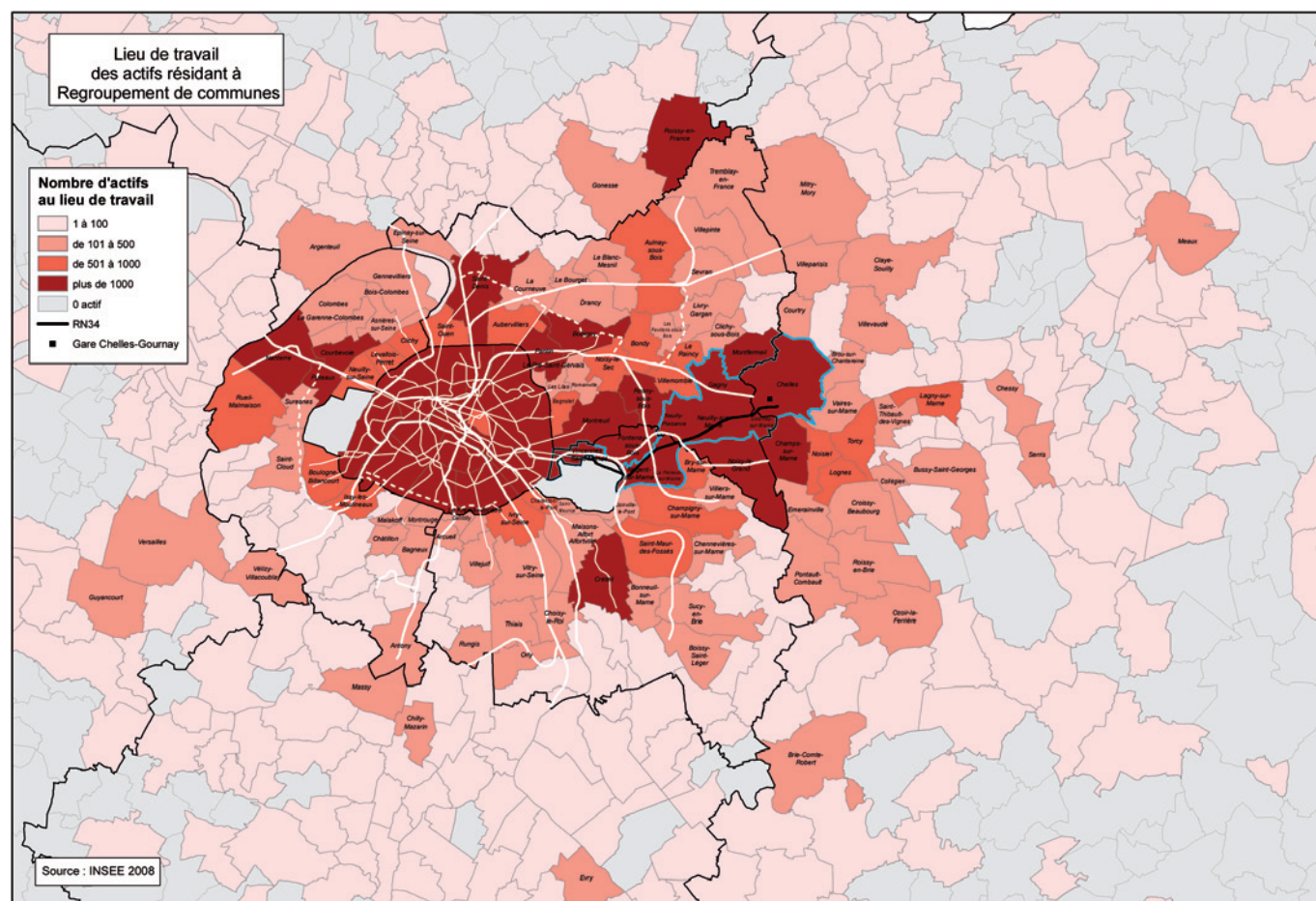
Les actifs résidant dans les communes autour de l'ex-RN34

La localisation des lieux d'emploi des actifs des communes étudiées semble répondre à deux logiques :

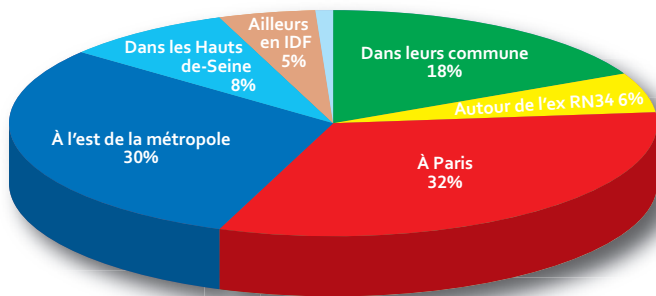
- La proximité puisque près d'1/5 (18 %) des actifs travaillent dans la commune où ils résident. En revanche, le territoire de l'ex-RN34 (les 9 communes citées ci-dessus) n'apparaît pas être un bassin de vie et d'emploi puisque seulement 6 % des actifs des communes concernées travaillent dans une des 8 autres communes de l'ex-RN34. Ils sont enfin 30 %

à travailler dans les autres communes des départements de l'Est francilien (77, 93, et 94). Au total, les actifs travaillent à 54 % dans l'un des 3 départements de l'Est métropolitain (77, 93, 94).

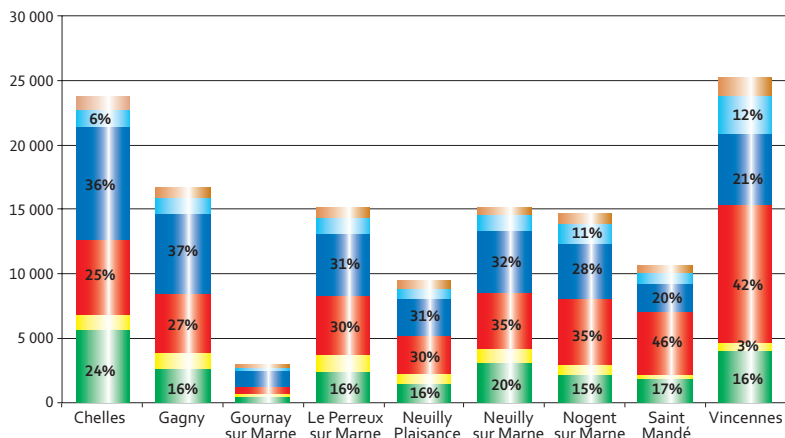
- Le tropisme parisien, avec 1/3 des actifs qui travaillent à Paris, voire 40 % si on intègre les actifs travaillant dans le département des Hauts de Seine, principalement sur le secteur de La Défense.



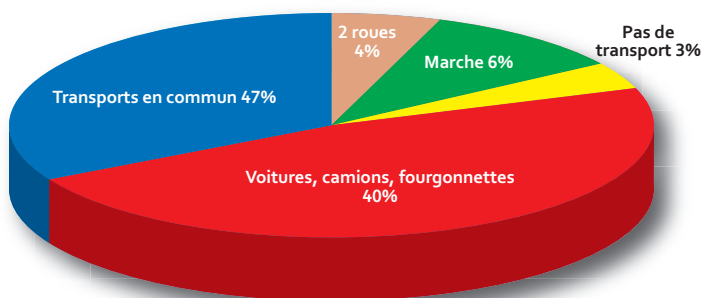
Où travaillent-ils ?



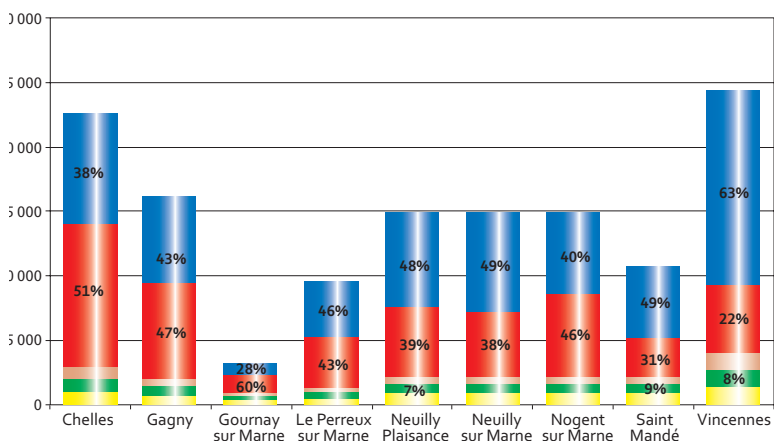
Cette vue d'ensemble est toutefois à nuancer en fonction des communes elle-même. Ainsi, comme le montre le graphique ci-contre, la proportion d'actifs se rendant à Paris pour travailler est sensiblement plus forte à Saint-Mandé (46 %) ou Vincennes (42 %) qu'à Chelles (25 %). À l'inverse, la proportion d'actifs travaillant à l'Est de la Métropole (départements 77, 93, et 94 à l'exclusion des 9 communes) est de 36 % à Chelles contre 20 % à Saint-Mandé ou 21 % à Vincennes.



Comment se rendent-ils à leurs travail ?



Concernant le mode de transport utilisé pour se rendre à leur travail, les actifs des 9 communes de l'ex-RN34 utilisent pour 47 % d'entre eux les transports en commun, et pour 40 % la voiture personnelle. La marche (6 %) et l'utilisation d'un 2-roues (4 %) demeurent marginales.



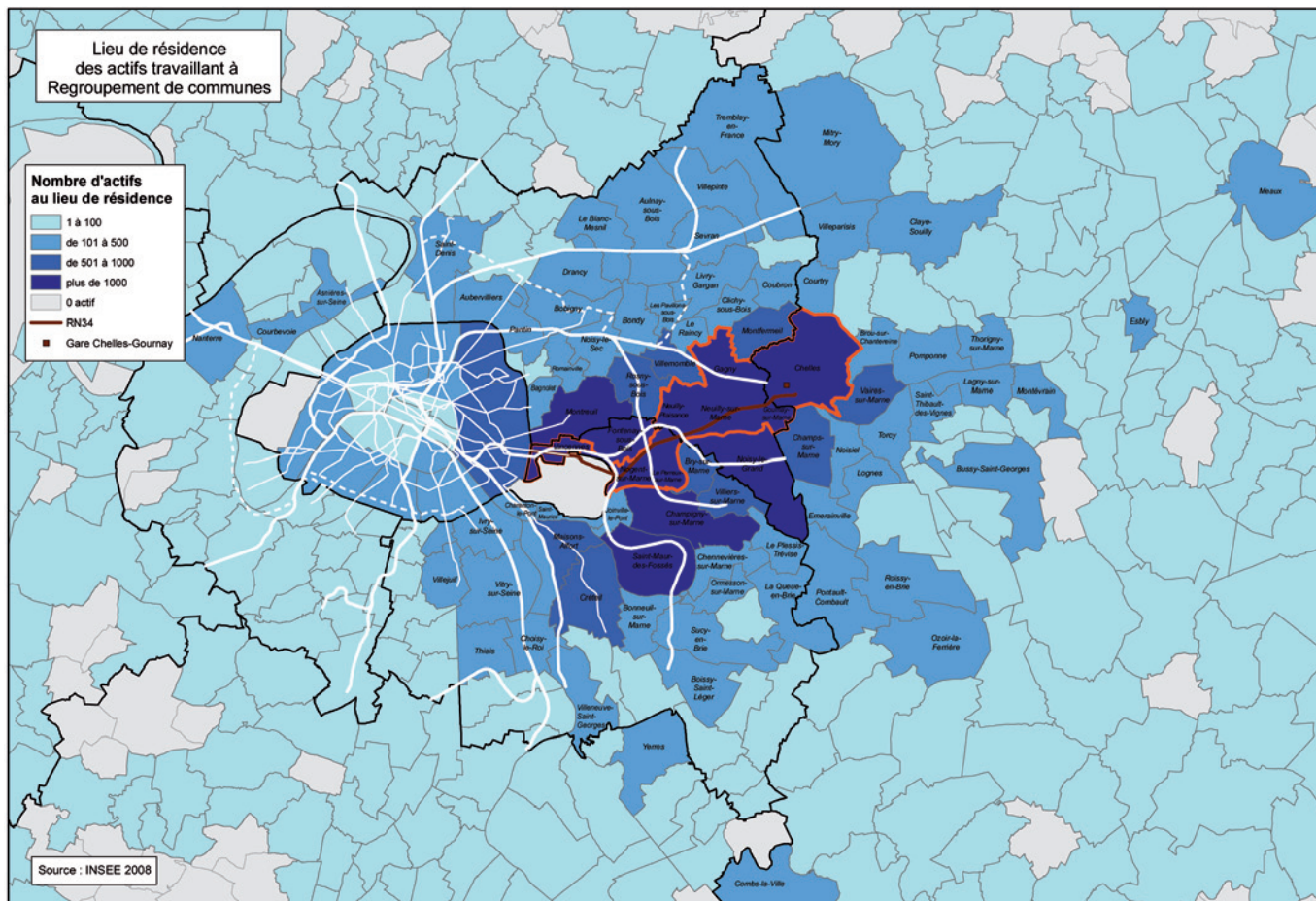
Ces données varient toutefois de manière importante en fonction de deux critères :

- Selon la destination : en effet, la marche à pieds pèse pour 25 % des actifs travaillant dans leur commune de résidence. Aussi, l'usage des TC est prépondérant pour se rendre à Paris ou dans les Hauts de Seine (75 à 77 %). À l'inverse, pour les déplacements effectués à l'Est de la métropole, la voiture est très largement dominante avec 63 % contre 30 % pour les TC.
- Selon la commune d'origine : les communes les plus proches de Paris (et qui ont aussi une part plus importante d'actifs travaillant à Paris) sont celles où l'usage des TC est le plus important (63 % à Vincennes) et la part de la voiture la plus faible (22 % à Vincennes). À l'inverse, les communes les plus éloignées révèlent un usage de la voiture prépondérant (60 % à Gournay ; 51 % à Chelles).

Les actifs travaillant dans les communes autour de l'ex-RN34

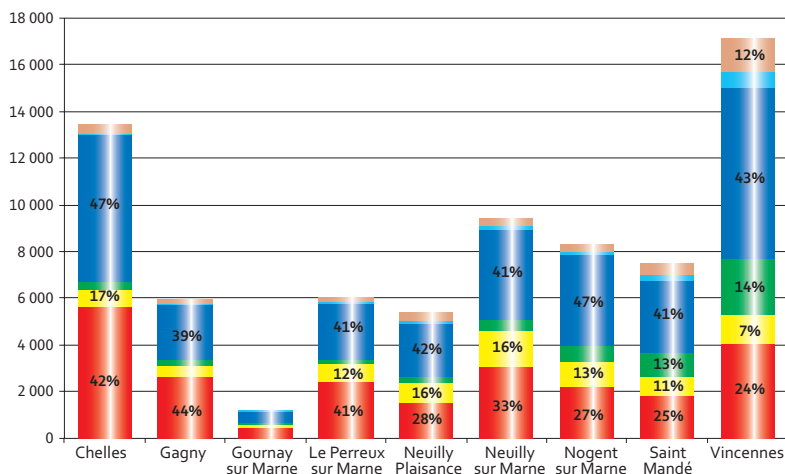
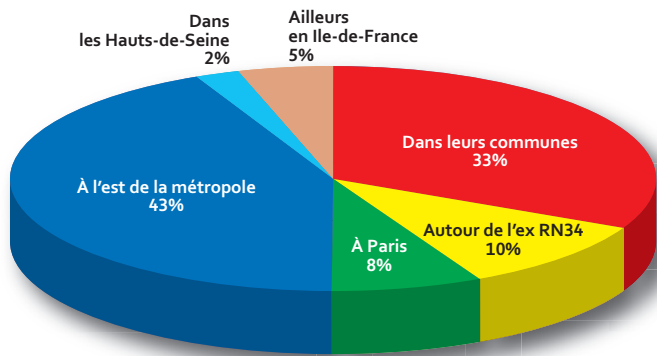
L'analyse des lieux de résidence des actifs travaillant dans les 9 communes autour de l'ex-RN34 souligne l'importance de la proximité pour ces emplois. En effet, 1/3 d'entre eux (jusqu'à 44 % à Gagny) résident dans la même commune, 10 % dans les 8 autres communes autour de l'ex-RN34, et 43 % dans le reste des 3 départements de la Petite couronne. À l'inverse,

les parisiens ne représentent que 8 % de ces actifs (14 % à Vincennes). À l'instar de l'analyse des actifs résidants dans les 9 communes, on retrouve tout de même le clivage entre les communes proches de Paris, plus liées à Paris et à la zone dense centrale et celles plus éloignées, plus liées avec l'Est de la Métropole, même si celui-ci est moins marqué.



L'analyse du mode de transport utilisé par ces actifs est plus favorable à la voiture (47 %) qu'aux TC (33 %) en moyenne pour les 9 communes concernées. La marche est à 10 %. La part de la voiture est donc sensiblement plus importante par rapport aux TC pour les actifs travaillant aux abords de la RD34 que pour les actifs y résidant. Ceci s'explique d'une part par la localisation du lieu de résidence moins parisienne, et d'autre part par des conditions plus favorables à l'usage de la voiture (stationnement moins contraint, contrepente). L'usage des TC reste toutefois fortement prépondérant pour les actifs résidants à Paris (71 %), où les ménages sont moins motorisés.

Où résident-ils ?

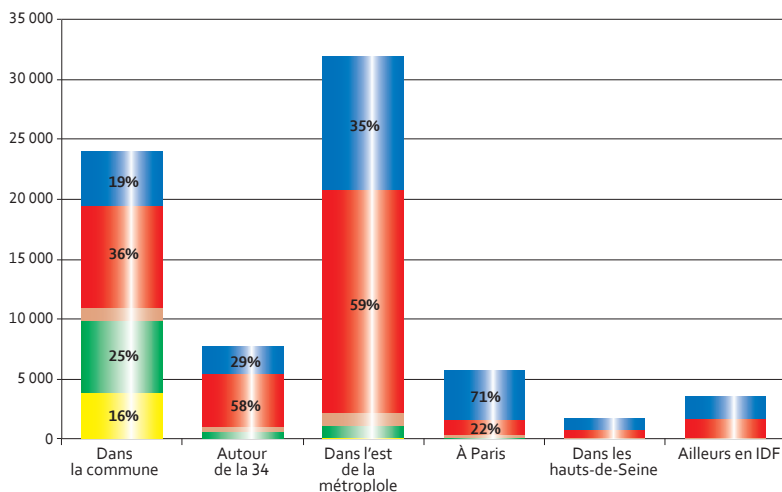
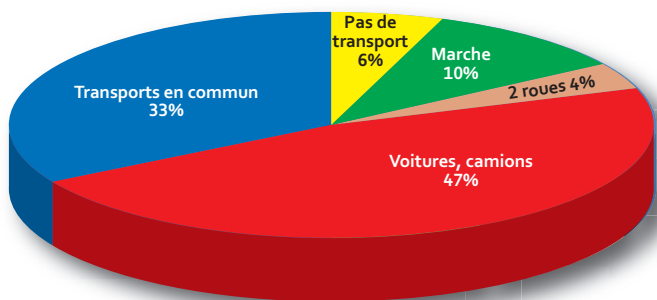


Au-delà d'une meilleure connaissance des migrations alternantes pour les 9 communes autour de l'ex-RN34, cette analyse révèle deux éléments :

- La part d'usage des TC dans les migrations alternantes autour de l'ex-RN34 est importante (entre 28 à 63 % selon les communes pour les actifs y résidant ; entre 18 et 50 % pour les actifs y travaillant)
- Le potentiel de développement de l'usage des TC est lui aussi important, en particulier dans les communes les plus éloignées de Paris où l'usage de la voiture demeure important.

Ces deux éléments soulignent l'intérêt de renforcer l'attractivité des transports en commune, qualitativement mais aussi quantitativement, dans le secteur de l'ex-RN34, aussi bien au niveau des modes lourds (cf. projet de transport du grand Paris), mais aussi en ce qui concerne les rabattements sur les gares actuelles et futures. À ce titre l'ex-RN34 joue un rôle stratégique en desservant plusieurs gares actuelles ou projetées.

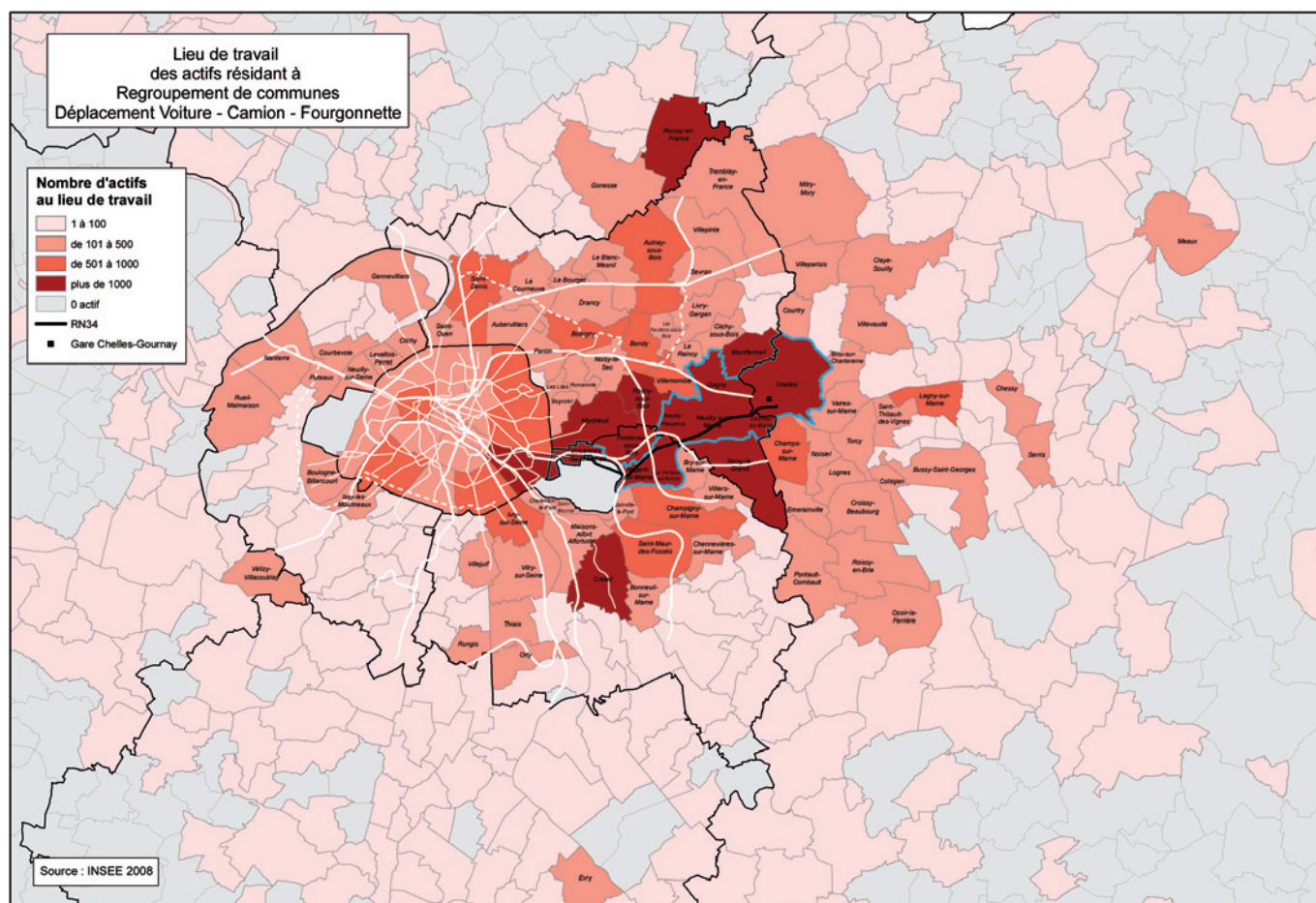
Comment se rendent-il à leur travail ?



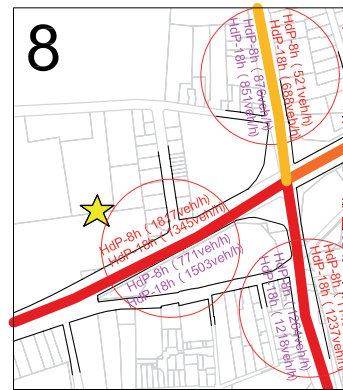
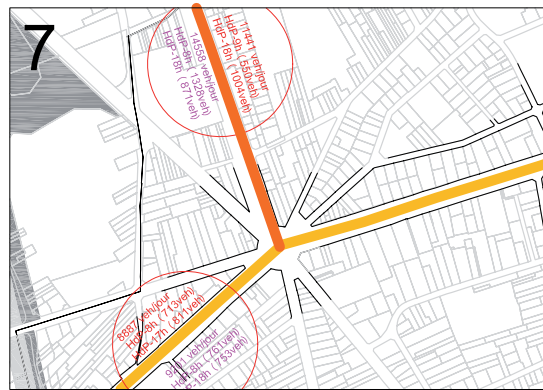
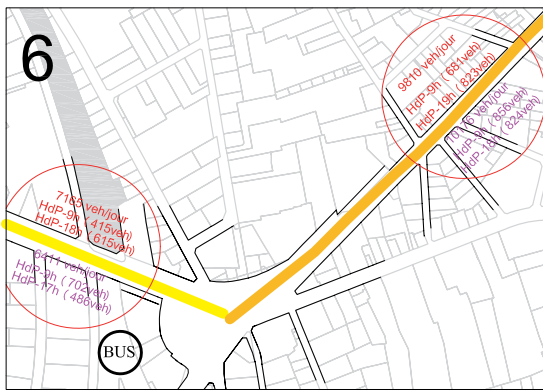
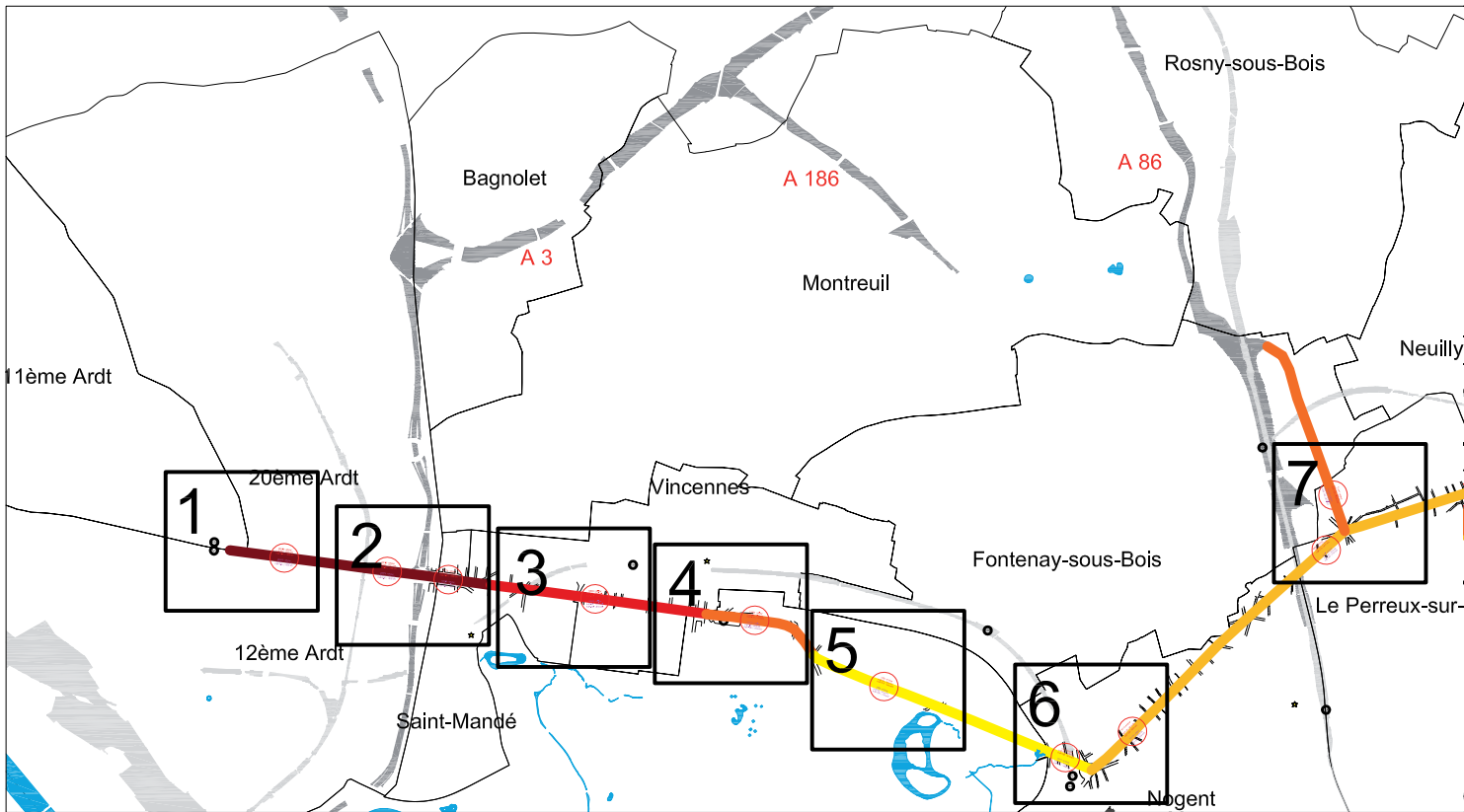
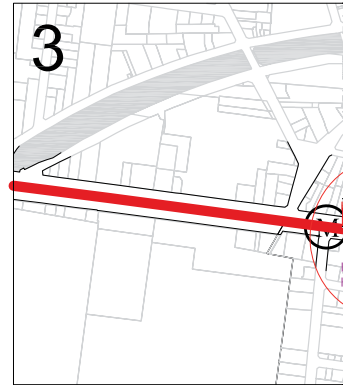
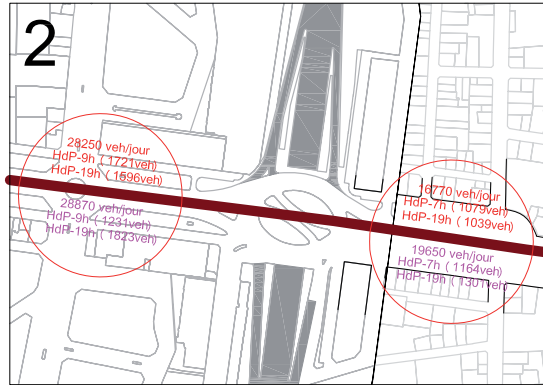
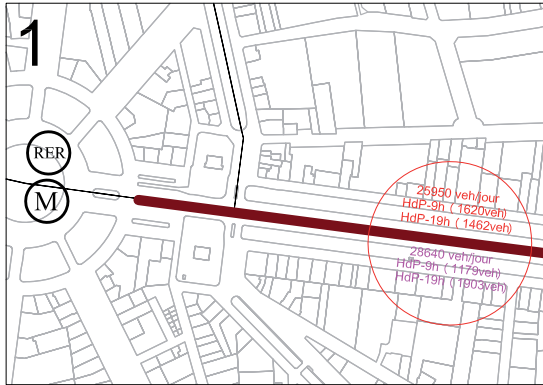
Mobilité automobile

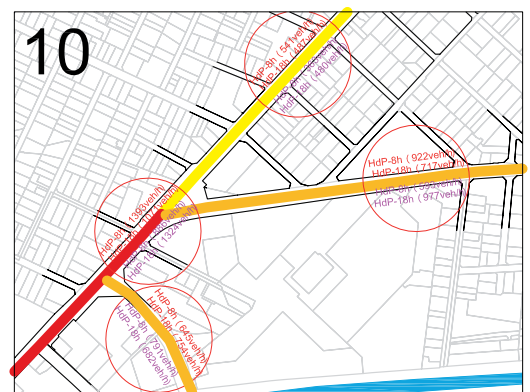
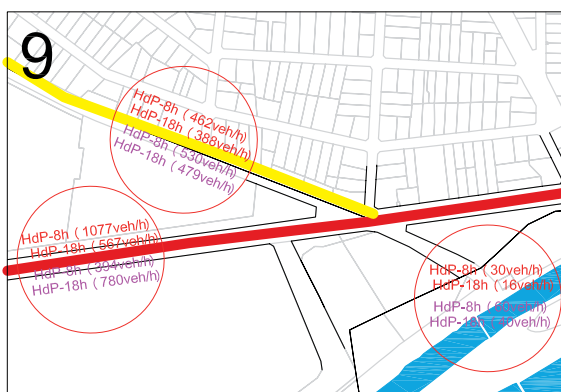
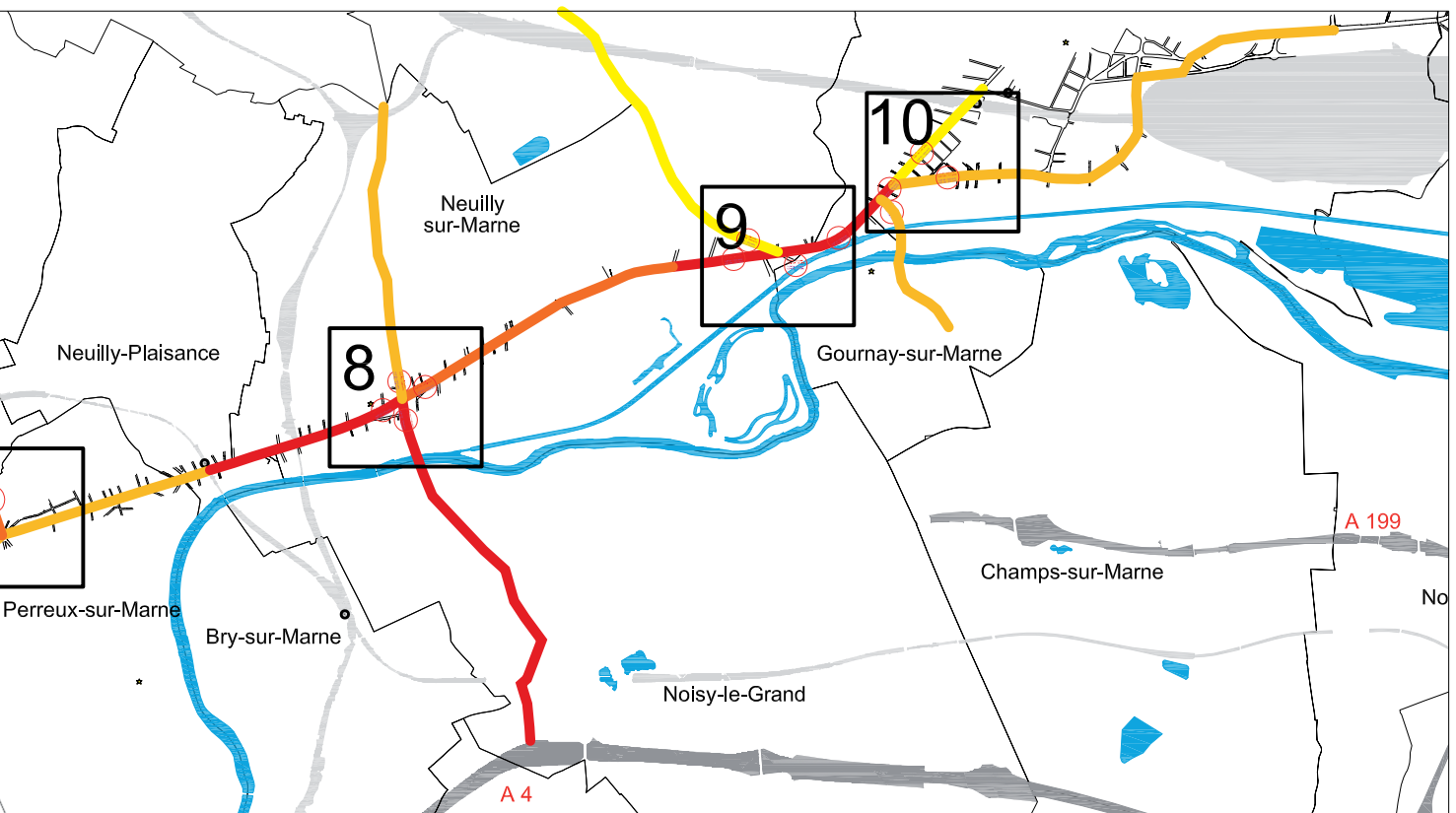
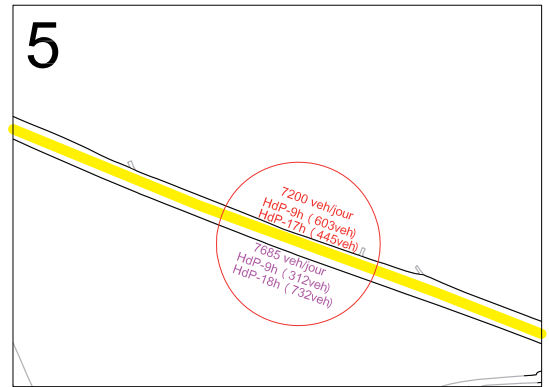
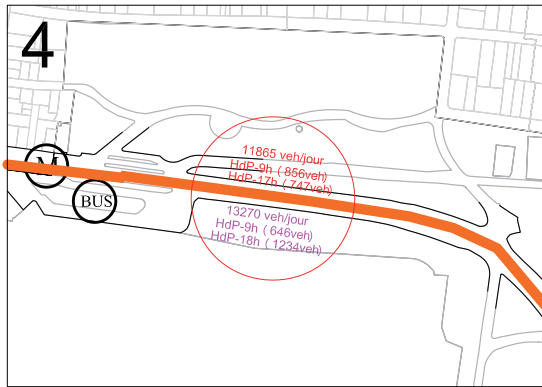
L'analyse des migrations alternantes (source Insee 2008) révèle un choix modal moyen en faveur de la voiture pour les 9 communes situées autour de l'ex-RN34 de 40 % pour les actifs y résidants, et de 47 % pour les employés y travaillant. La carte des lieux de travail des actifs résidant dans les communes autour de l'ex-RN34 et utilisant la voiture, un camion ou une fourgonnette comme mode principal (en rouge)

révèle un vaste secteur d'emploi pour ces résidants avec toutefois des effectifs sensiblement plus importants pour les secteurs proches, autour de l'ex-RN34, et d'autres pôles d'emploi mal reliés en TC comme l'aéroport de Roissy ou encore Créteil. La carte des lieux de résidence des actifs travaillant dans ces communes (en bleu) reflète davantage la notion de proximité.



Flux de circulation automobile journalier





Comptage journalier de véhicules (2009)

	< 17 500		entre 22 500 et 27 500		> 32 500
	entre 17 500 et 22 500		entre 27 500 et 32 500		

Analyse de l'évolution de la circulation journalière

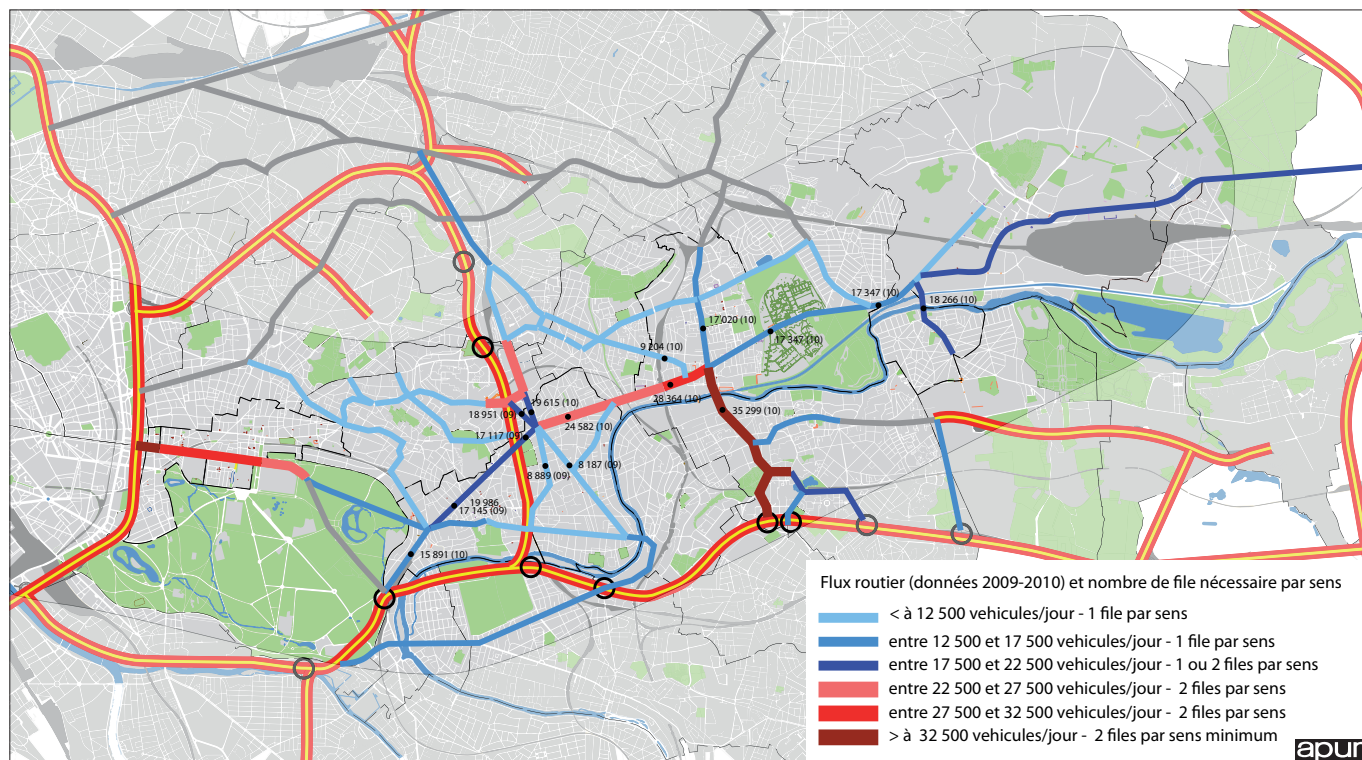
Une analyse dynamique de l'évolution de la circulation en heure de pointe relevée à partir de donnée disponible en temps réel (source : <http://www.tomtom.com/livetraffic/>) fait ressortir les principaux points de saturation et leur rythme d'évolution.

Pour l'heure de pointe du matin (relevés entre 6 h 45 et 10 heures) :

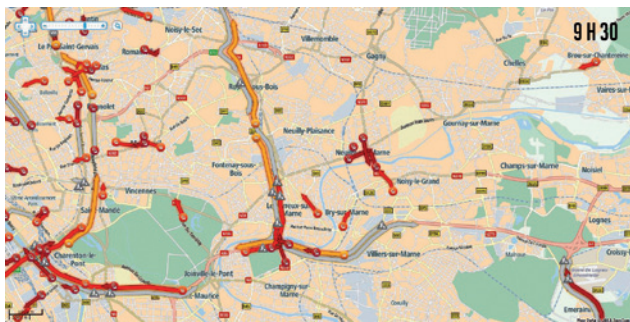
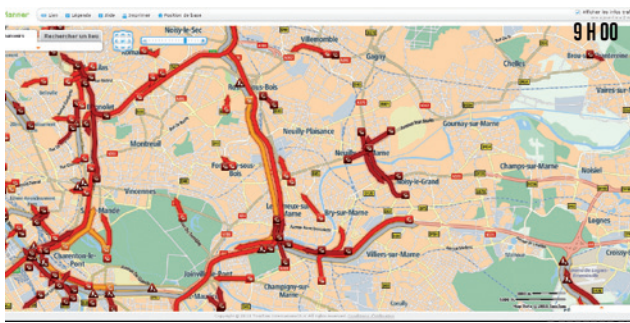
- dès avant 7 heures, les autoroutes ralliant Paris (A3, A4) subissent des ralentissements ;
- de 7 heures à 8 heures, le trafic et les ralentissements s'intensifient sur le réseau autoroutier, y compris l'A86 ;
- à partir de 8 heures environ, les ralentissements commencent à déborder hors du réseau magistral ; ainsi, on commence à observer quelques blocages aux abords du carrefour du général Leclerc au Perreux, à l'approche de la place du général Leclerc à Nogent, ainsi qu'à la jonction de l'avenue du Tremblay et de l'avenue de Nogent dans le Bois de Vincennes, puis sur le carrefour de la Résistance à Neuilly-sur-Marne.
- c'est autour de 9 heures que les ralentissements semblent connaître leur apogée, le carrefour de la Résistance constituant le point le plus congestionné de l'ex-RN34 ;
- après 9 heures, la décrue s'amorce et s'amplifie jusqu'à retrouver un fonctionnement presque normal autour de 10 heures.

L'analyse de l'heure de pointe du soir (relevés entre 16 heures et 20 heures) montre d'une part que la saturation est moindre que le matin en raison de l'étalement des retours sur une durée plus longue que le matin, et d'autre part que les points de saturation qui subsistent, en ce qui concerne l'ex-RN34, continuent à toucher les abords des principaux carrefours. Les points de saturation correspondent donc aux principaux carrefours où l'ex-RN34 croise d'autres voies majeures nord-sud. Il s'agit d'une des conséquences directes du maillage viaire très lâche de cette partie de la métropole.

Ci-contre : Trafic en temps réel relevé par capture d'écran sur le site du fabricant de GPS Tom-Tom. L'intensité de la couleur (orange, rouge, rouge foncé) correspond à l'intensité des encombrements relevés par les utilisateurs de GPS communicants de cette marque. Par conséquent, les données retranscrites sur cette carte ne reflètent pas forcément un caractère exhaustif mais plutôt indicatif.



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir



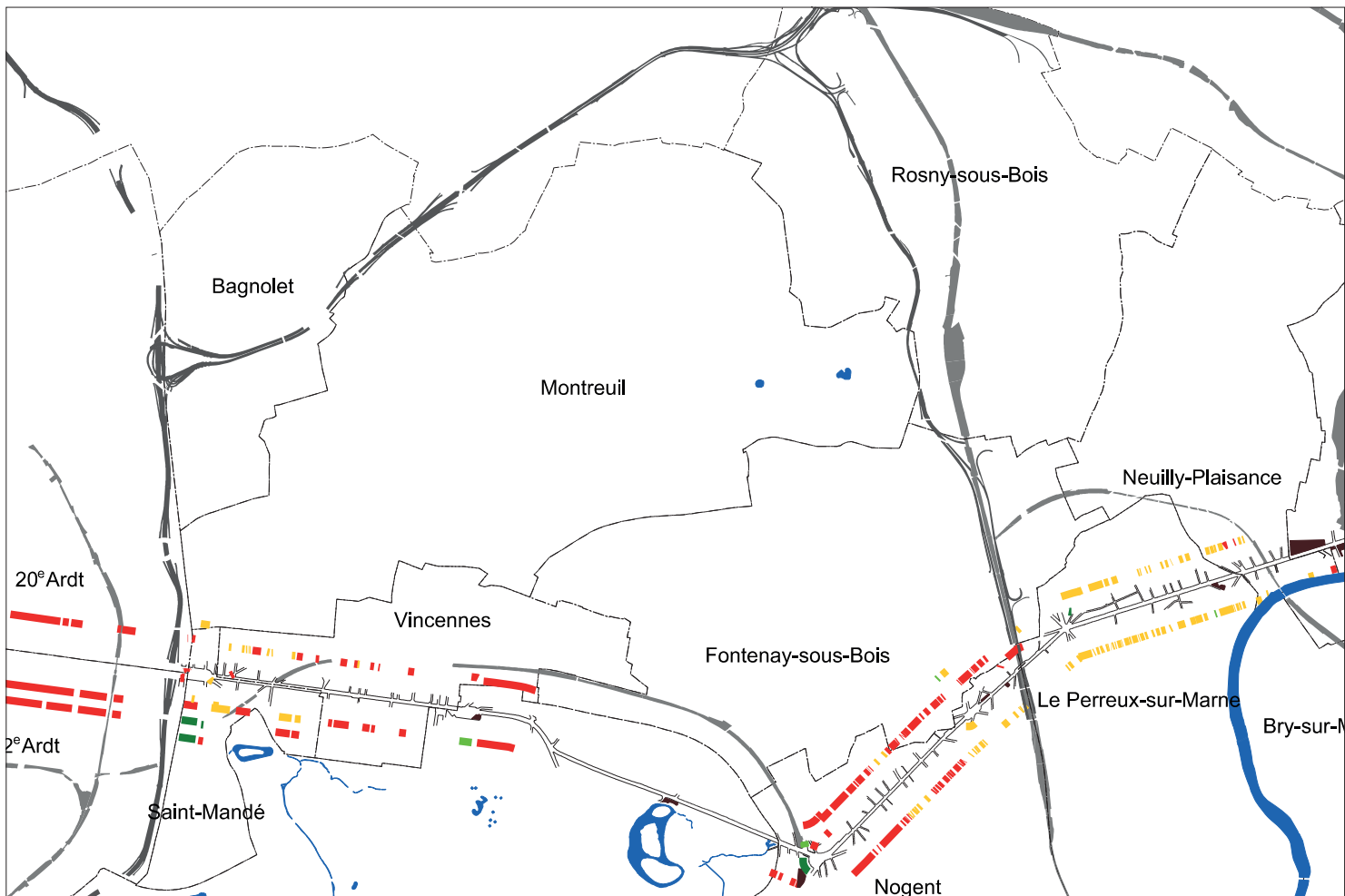
Stationnement

La voie accueille sur une grande partie de son linéaire du stationnement. Présent en longitudinal sur les zones les plus denses (Saint-Mandé, Vincennes, Nogent), il est surtout implanté en linéaire sur les territoires de Neuilly-sur-Marne et de Neuilly-Plaisance

ainsi que du Perreux-sur-Marne, là où la largeur de la voie est plutôt de 20 m. Les séquences de la traversée du Bois et du secteur des Hôpitaux n'offrent pas sur les rives de stationnement. Toutefois, en particulier sur le secteur du Bois de Vincennes aux abords du



Longitudinal, Vincennes

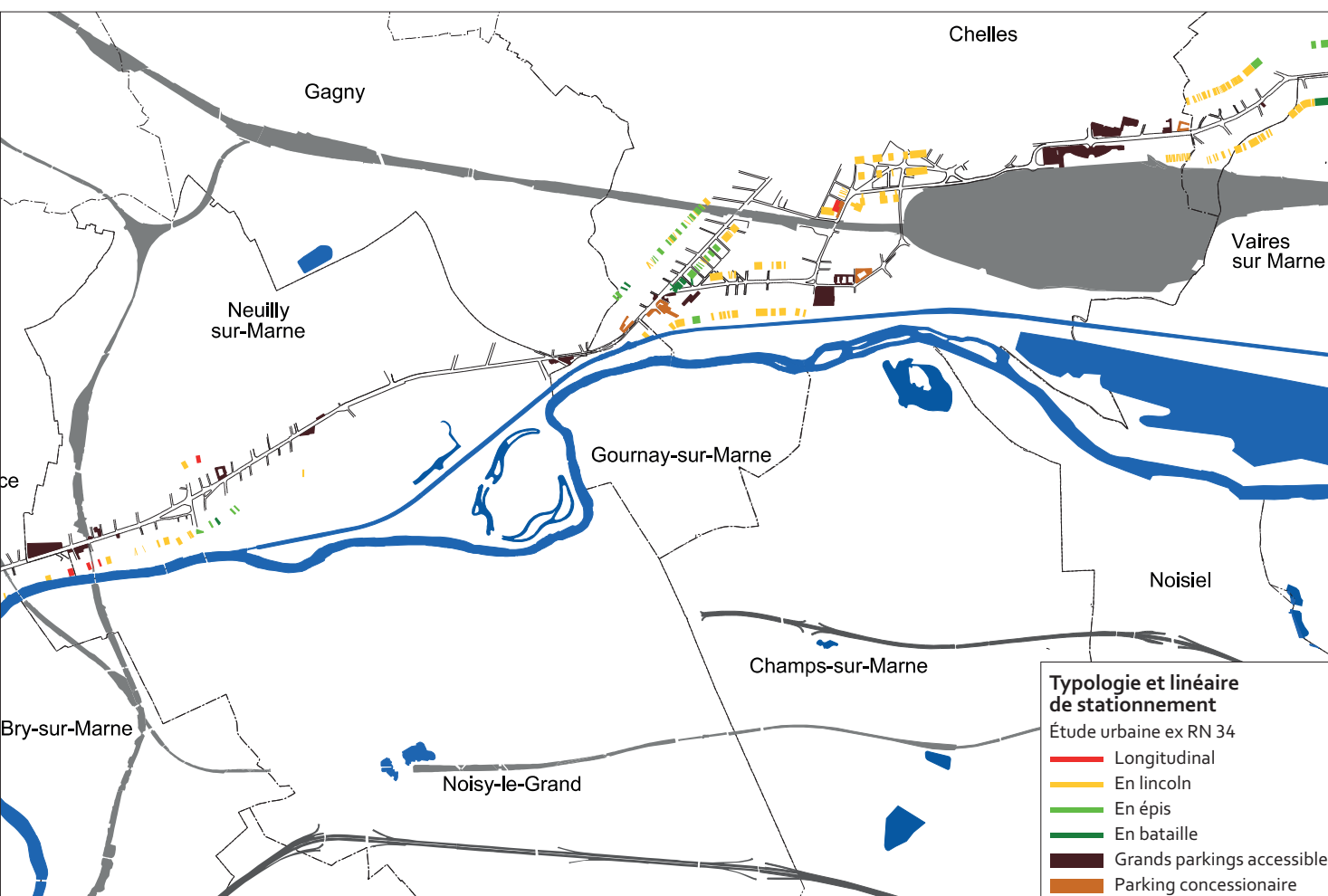


pôle de transport du Château de Vincennes, on note la présence de stationnement illicite sur un linéaire de voies relativement important. Ailleurs, sur l'ex-RN34, on remarque aussi par endroits la présence de stationnement illicite sur trottoir, qui, dans ce cas

précis affecte considérablement la place dédiée aux piétons, et peut constituer un véritable obstacle pour les PMR et poussettes.



Lincoln,
Le Perreux-sur-Marne

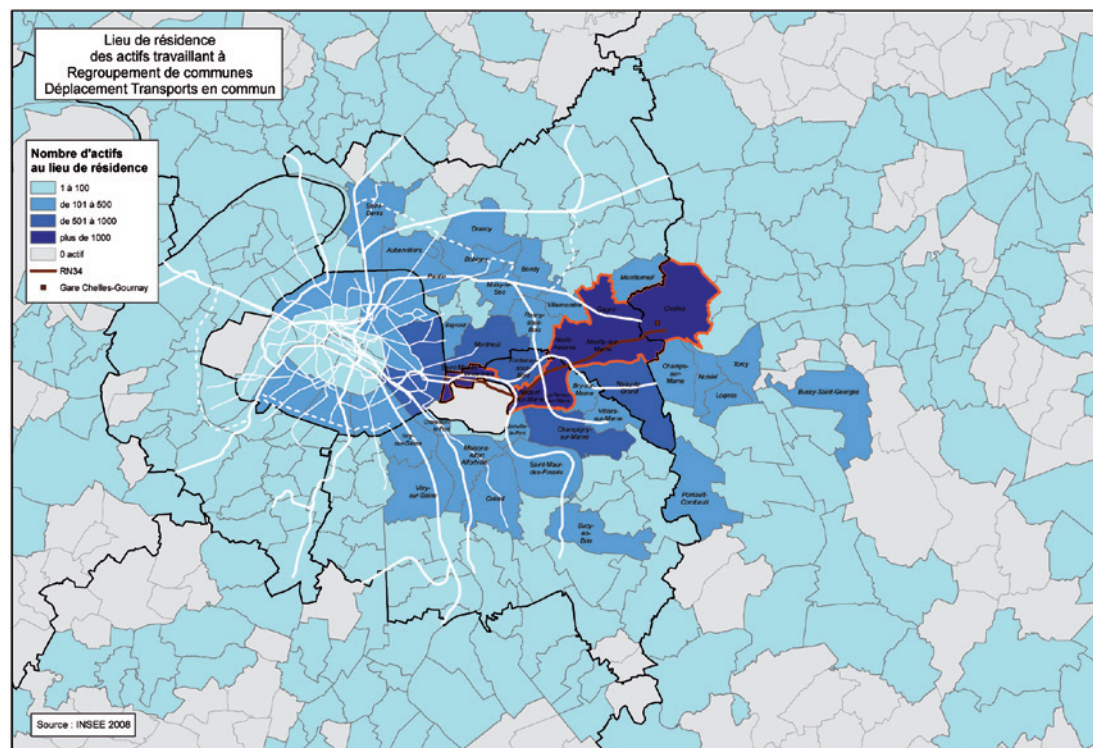
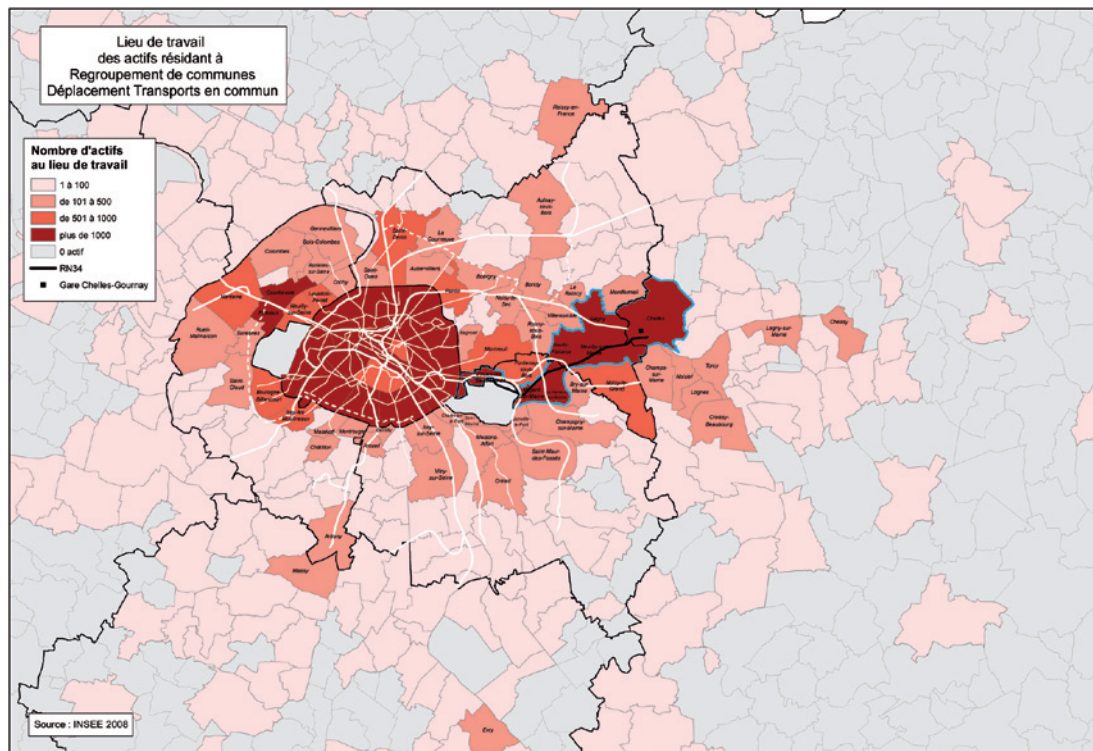


Carte de stationnement © APUR

Mobilité en transport en commun

L'analyse des migrations alternantes (source Insee 2008) révèle un choix modal moyen en faveur des transports en commun pour les 9 communes situées autour de l'ex-RN34 de 47 % pour les actifs y résidants, et de 33 % pour les employés y travaillant. La carte des lieux de travail des actifs résidant dans les communes autour de l'ex-RN34 et utilisant les transports en commun comme mode principal (en rouge) révèle deux logiques : à la fois une logique en

cohérence avec le réseau lourd de TC francilien où Paris et les secteurs bien desservis par les lignes de RER ressortent nettement, et une logique de proximité, autour de l'ex-RN34, où le réseau de bus semble jouer un rôle primordial, en complémentarité avec le réseau lourd (RER). La carte des lieux de résidence des actifs travaillant dans ces communes (en bleu) reflète davantage la notion de proximité et révèle là aussi l'importance du réseau de bus.



Aujourd'hui, le secteur de l'ex-RN34 est desservi par des modes de transports lourds, complétés d'un maillage plus fin par le réseau de bus.

Une ligne de métro (la ligne 1), et deux lignes de RER (A et E) en assurent la desserte entre Paris et Chelles. Au-delà de Chelles, le réseau transilien complète aujourd'hui cette desserte.

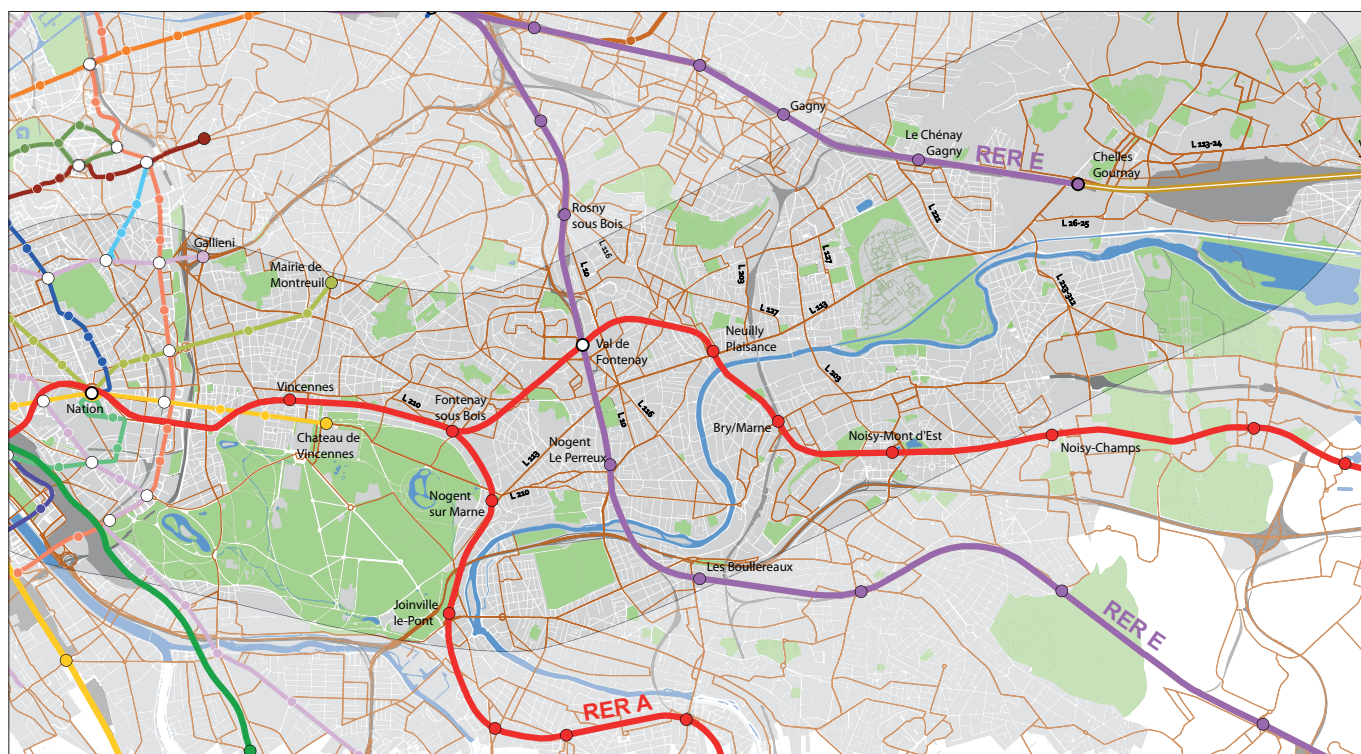
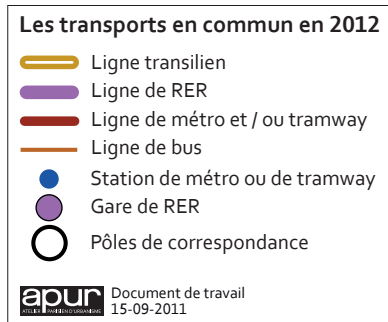
Les principales gares et stations concernées entre Paris et Chelles sont :

- sur la ligne 1 de métro : Porte de Vincennes, Saint-Mandé-Tourelles, Bérault, et Château de Vincennes. Le terminus de la ligne 1 accueille entre 10 000 et 20 000 entrants par jour ouvrable en moyenne (dont 20 % sur l'heure la plus chargée),
- sur la ligne A du RER : Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Val de Fontenay, et Neuilly-Plaisance. Les deux gares implantées directement sur l'ex-RN34, Nogent-sur-Marne et Neuilly-Plaisance accueillent entre 10 000 et 20 000 entrants/jour ouvrable en moyenne (dont environ 20 % à l'heure de pointe la plus chargée). La « grosse » gare du RER A qui dessert une partie du territoire de l'ex-RN34 n'est d'ailleurs pas directement sur cette voie : Val de Fontenay enregistre 40 000 et 50 000 entrants par jour ouvrable (dont moins de 10 % à l'heure de pointe) uniquement sur le RER A.
- sur la ligne de RER E, les trois gares qui assurent la desserte de ce territoire sont Val de Fontenay (entre 20 000 et 30 000 entrants par JO, dont 15 % à l'heure de pointe), Nogent-le-Perreux sur la branche Tournan, et la gare de Chelles-Gournay au terminus de la seconde branche (entre 5 000 et 10 000 entrants, dont 20 à 25 % à l'heure de pointe).

Par conséquent, les transports en commun lourds sont bien présents sur le secteur, avec des gares qui, au regard de leur trafic d'entrants ne jouent pas toutes dans la même catégorie, le pôle de Val de Fontenay, avec plus de 65 000 usagers montant dans les trains au total, étant 5 à 6 fois plus importants que toutes les autres gares du secteur.

Toujours est-il qu'en complément de cette desserte lourde, c'est le réseau de bus, qui assure aujourd'hui un indispensable complément de desserte de par le maillage plus fin et les multiples possibilités de rabattement qu'il offre. Sur la gare de Nogent, 23 % des usagers de la gare y ont accédé en bus (68 % à pieds), proportion qui atteint 43 % sur la gare de Chelles.

On dénombre ainsi près une vingtaine de lignes de bus qui croisent ou empruntent l'ex-RN34. Mais parmi l'ensemble de ces lignes, l'offre de service (fréquence, amplitude horaire, régularité) peut différer de manière importante, de 1 à 10 en ce qui concerne le nombre d'entrants par jour ouvrable, et de 1 à 4 en ce qui concerne la fréquence offerte en heure de pointe.



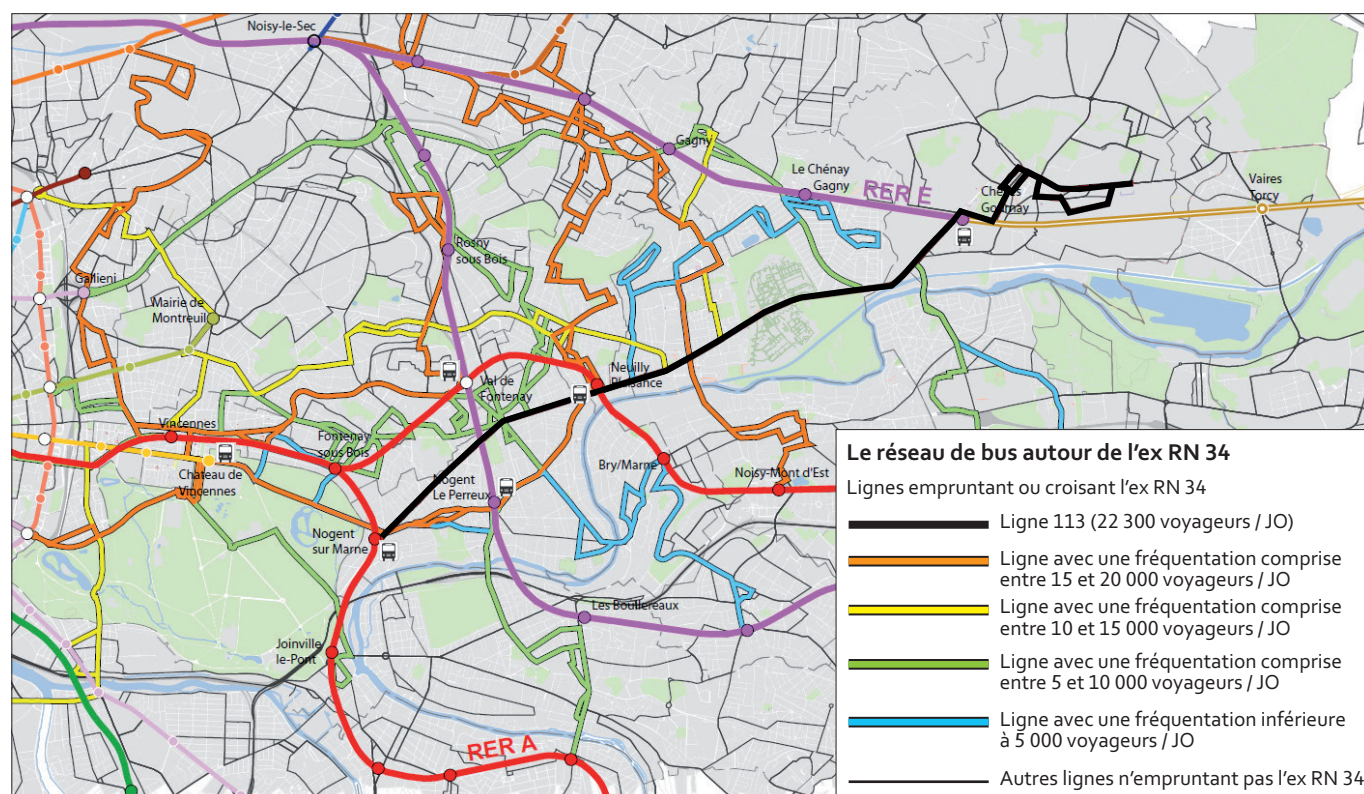
La ligne la plus chargée du secteur, la 113, est celle qui emprunte l'ex-RN34 depuis la gare de Nogent-sur-Marne jusqu'à celle de Chelles. Cette ligne a déjà fait l'objet de nombreuses études au nom de son comité d'axe depuis une dizaine d'années sans que n'aboutissent véritablement les propositions de mise en site propre même partielle. La plupart des propositions ayant buté à l'époque sur la suppression de places de stationnement sur la séquence la plus contrainte de son trajet, le boulevard de Strasbourg à Nogent. C'est aujourd'hui cette même ligne qui a été ciblée par le STIF pour faire l'objet d'une mise à niveau qualitative en devenant l'une des lignes du futur réseau franci-

lien T-Zen, un bus à haut niveau de services, dont les prestations se rapprochent de celles d'un tramway, mais avec une capacité moindre.

Certains projets ont été réalisés (pôles de Neuilly-Plaisance – rénovation de la gare routière, de Chelles-Gournay – réaménagement du parvis); d'autres, toujours au stade des études, continuent de progresser (pôles de Nogent-sur-Marne – réalisation d'un ensemble tertiaire, de Vincennes – réaménagement de la gare routière), d'autres enfin n'ont pas du tout abouti comme l'illustre le cas de la ligne 113.

Trafic des bus

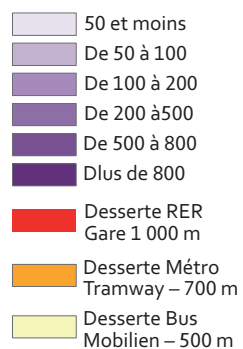
Lignes de bus	Trafic JO	Trafic total 2010	fréquence en HdP
113	entre 20 et 25 000	plus de 6 000 000	13
118	entre 15 et 20 000	entre 5 et 6 000 000	12
303	entre 15 et 20 000	entre 4 et 5 000 000	6
46	entre 15 et 20 000	entre 4 et 5 000 000	6
114	entre 15 et 20 000	entre 4 et 5 000 000	7
318	entre 15 et 20 000	entre 4 et 5 000 000	8
325	entre 10 et 15 000	entre 4 et 5 000 000	12
127	entre 10 et 15 000	entre 3 et 4 000 000	6
115	entre 10 et 15 000	entre 3 et 4 000 000	9
56	entre 5 et 10 000	entre 2 et 3 000 000	5
124	entre 5 et 10 000	entre 2 et 3 000 000	6
221	entre 5 et 10 000	entre 2 et 3 000 000	5
213	entre 5 et 10 000	entre 2 et 3 000 000	12
112	entre 5 et 10 000	entre 2 et 3 000 000	5
116	entre 5 et 10 000	entre 1 et 2 000 000	4
203	moins de 5 000	entre 1 et 2 000 000	9
210	moins de 5 000	entre 1 et 2 000 000	3
214	moins de 5 000	moins de 1 000 000	3
312	moins de 5 000	moins de 1 000 001	4



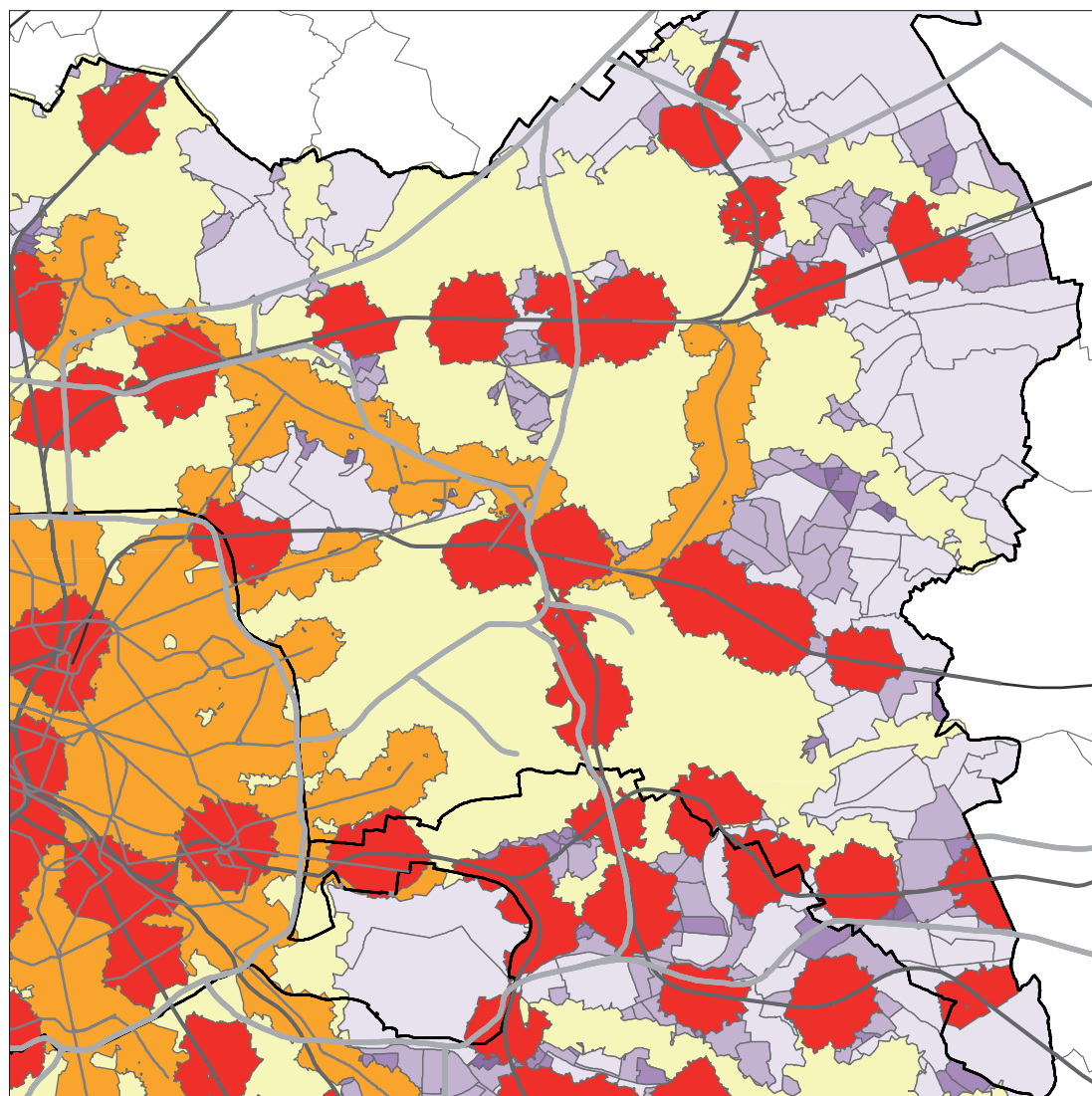
**Zones de carence
tout type
de transport,
Bus mobilien**

Population 2007

**Densité de population
2007 à l'Iris**



Population 2007 PPC :
6 542 671
Population 2007 PPC
non desservie par transport
en commun :
764 667 soit 11,7 %



Mobilité douce

L'analyse du partage de l'espace public a déjà pu mettre en évidence que les modes doux étaient assez peu considérés sur cette voie, en particulier dans les secteurs les moins denses. En revanche, mal considérés ne signifie pas absents comme l'illustre le chiffre de 68 % des usagers de la gare RER de Nogent qui y sont allés à pied.

Comme l'illustre la carte ci-dessus, le diagnostic mené sur l'ex-RN34 identifie un nombre très important de sections des cheminements piétons souvent dégradés et peu attractifs, quand ils ne sont pas par ailleurs encombrés de voitures en stationnement illicite.



Chelles



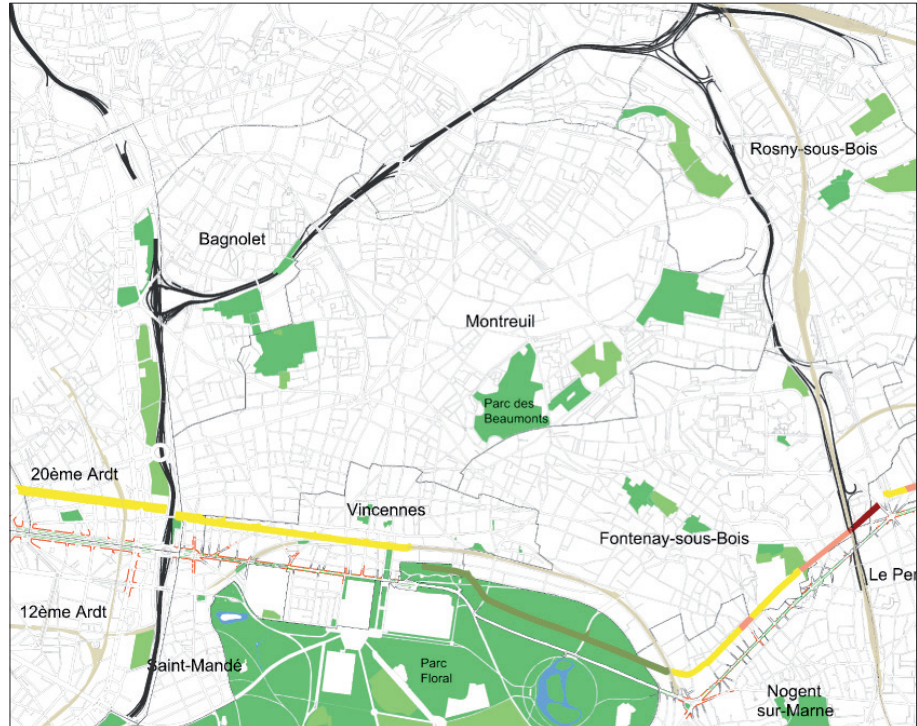
Neuilly-sur-Marne



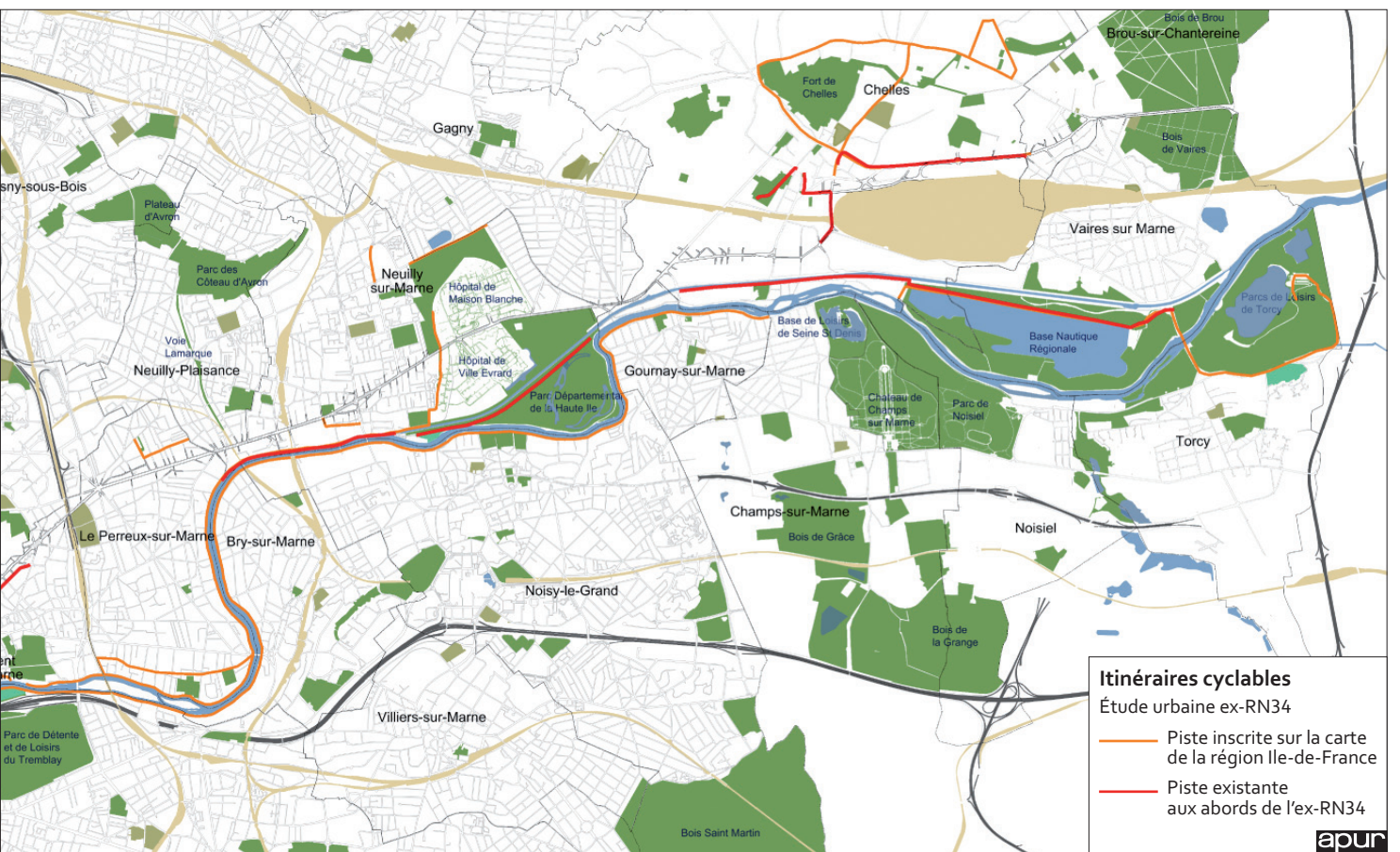
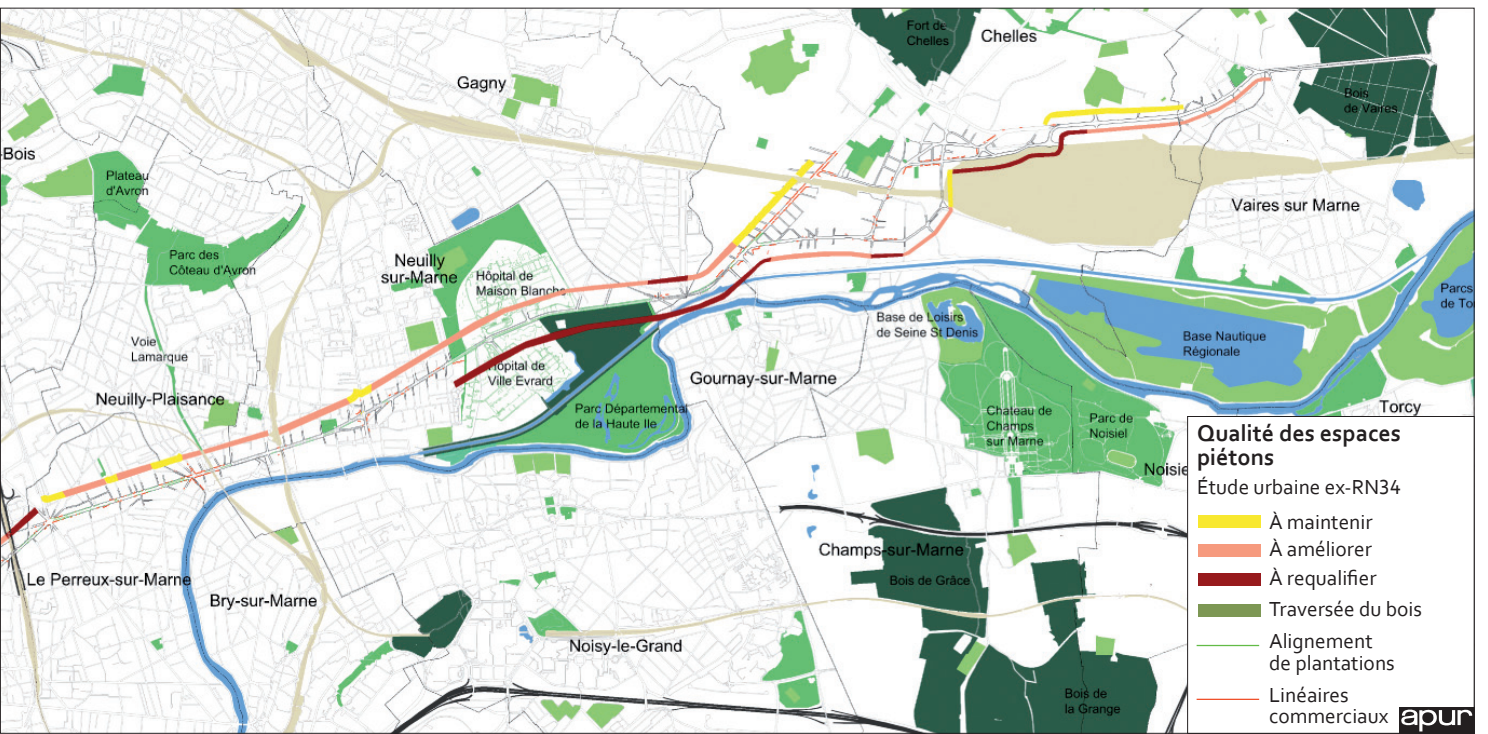
Nogent-sur-Marne



Gagny/Gournay-sur-Marne



En ce qui concerne les liaisons cyclables et malgré la présence d'un parc sécurisé de 340 places en gare de Neuilly-Plaisance, le réseau cyclable de ce territoire, hormis la piste cyclable qui longe la Marne est inexistant.



1.3 Analyse des POS et PLU

L'analyse des règlements d'urbanisme des villes traversées par l'ex-RN34 a été réalisée afin d'examiner les différentes politiques d'aménagement des municipalités sur leur territoire et plus particulièrement le long de l'ex-RN34. Cette analyse repose sur un récolement général portant sur l'étude des zonages, de la hauteur et des densités, réalisée sur les communes traversées par l'ex-RN34 et celles dont on peut supposer qu'elles sont impactées par cette voie.

Ce récolement général comporte 3 cartes :

- Une carte de zonage ;
- Une carte des hauteurs ;
- Une carte des COS.

Méthodologie

Le plan de zonage de chaque commune a été scanné et retranscrit sur un document unique qui délimite les zones urbaines, les zones à urbaniser et les zones naturelles à protéger qui définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant les possibilités de construction.

La législation laisse aux communes une relative souplesse quant au découpage de leur territoire et à la fixation des différentes affectations possibles, à condition que le zonage soit conforme aux critères de classement correspondant aux 4 zones : zone urbaine, zone à urbaniser, zone agricole et zone naturelle et forestière.

De ce fait on observe une assez grande disparité entre

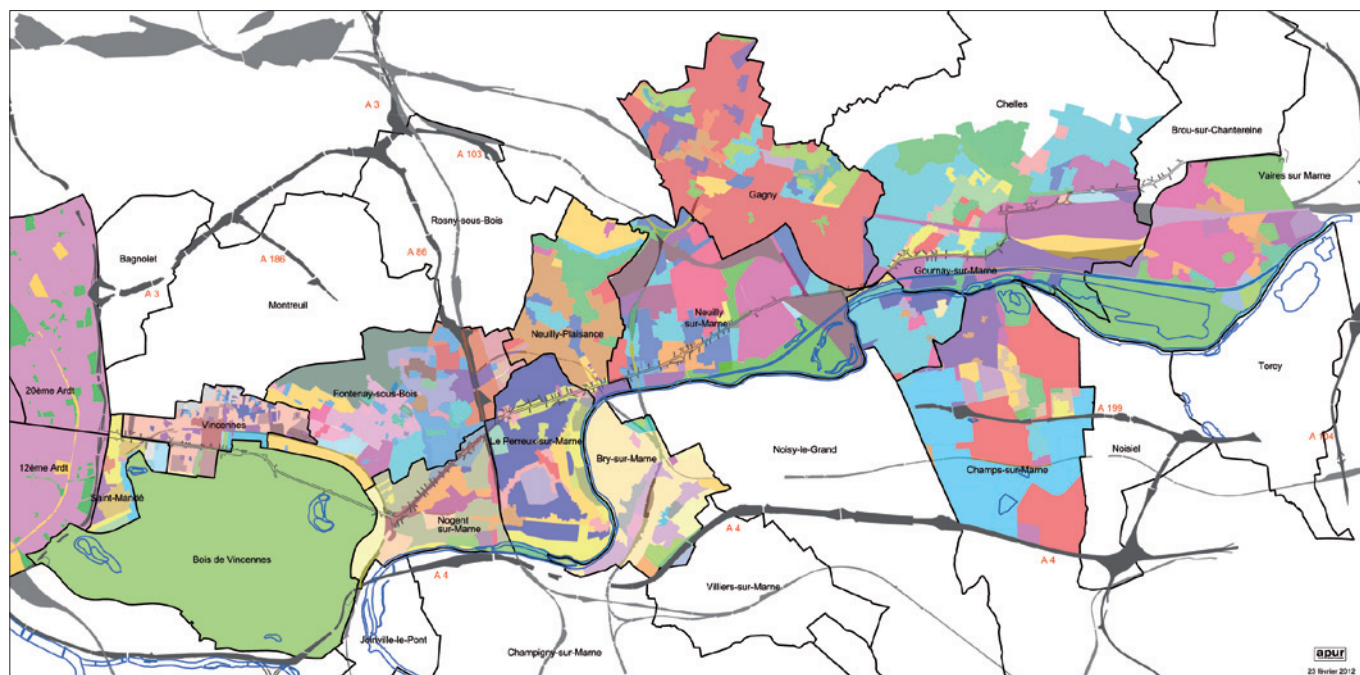
les communes concernant le découpage de leur territoire, tant dans le nombre des zones définies que dans la diversité des catégories de zones qui peuvent être très variables d'un PLU à l'autre.

Sur le territoire examiné, les PLU des communes disposent, d'une manière générale, de cinq à dix zones urbaines, d'une zone naturelle et forestière et d'une zone à urbaniser. Aucune commune n'a délimité de zone agricole. La quasi-totalité de ces communes a défini, à l'intérieur de chaque zone, un certain nombre de sous-secteurs en fonction de leur localisation, de l'usage ou de la destination projetée. Le PLU de Paris fait figure d'exception puisqu'il ne dispose que de quatre zones : trois zones urbaines et une zone naturelle et forestière. Tout ceci conduit à une segmentation hétérogène du territoire.

C'est pourquoi, afin d'examiner la cohérence des règlements des communes entre eux, il a semblé nécessaire de répartir, et de regrouper le cas échéant, les différentes zones et sous-secteurs ainsi délimités en 10 catégories de zones, en fonction des caractéristiques définies dans leur règlement. Ces 10 catégories se répartissent en une zone à urbaniser, une zone agricole, une zone naturelle et forestière et en 7 zones urbaines définies selon la nature du tissu, sa densité, l'occupation du sol.

Le travail d'« harmonisation » des zonages des PLU des communes et de répartition des zones en 10 catégories a ainsi permis de réaliser une carte de zonage.

Carte des zonages brutes



Recollement des zonages

Globalement, le zonage des règlements d'urbanisme des communes correspond assez bien aux tissus existants. L'examen de chaque plan de zonage et des règlements correspondants a conduit à classer chacune des zones dans l'une des 9 catégories suivantes. (Aucun des règlements étudiés ne dispose de zone agricole.)

La zone naturelle correspond aux sites dont les qualités paysagère, esthétique, historique et écologique méritent d'être protégées. Seuls les aménagements d'équipements d'accompagnement sont autorisés (kiosques, équipements de plein air et de loisirs...). Le secteur de l'ex-RN34 est marqué par la présence de grands espaces verts et de zones naturelles que les communes souhaitent préserver : le Bois de Vincennes, la Marne, le Parc des Coteaux d'Avron à Neuilly-Plaisance, le Parc de Loisirs le Croissant Vert et le Parc de la Haute Île à Neuilly-sur-Marne, les Grands Coteaux, le Parc du Bois de l'Étoile et les Abbesses à Gagny, le Parc du Château, le Bois de Grâce, et le Bois de la Grange ainsi que la Base de Seine Saint-Denis à Champs-sur-Marne, la Base Nautique Régionale et le Bois de Vaires à Vaires-sur-Marne.

La zone urbaine verte correspond aux parcs et jardins, aux équipements sportifs (stades), aux cimetières...

La zone mixte dense correspond à une zone dans laquelle on peut trouver de l'habitat, des services et des activités. Elle correspond en général à un tissu dense. Cette zone se retrouve essentiellement dans les communes proches de Paris et constitue la caractéristique principale des zonages de Vincennes, Saint-Mandé et Paris. Cette zone est néanmoins très présente dans les autres communes au niveau de leur centre-ville et se développe également le long des voies principales et des carrefours importants : le long de l'ex-RN34, le long de la RD120 à Nogent-sur-Marne et au Perreux-sur-Marne, au niveau du rond-point du Général-Leclerc au Perreux-sur-Marne.

La zone semi-dense correspond, comme au Perreux-sur-Marne par exemple, à une zone intermédiaire composée à la fois de petits collectifs et d'habitat pavillonnaire. C'est un tissu généralement semi-dense. Cette zone se développe à Saint-Mandé, le long du Bois de Vincennes, mais également dans plusieurs secteurs de Fontenay-sous-Bois, à Neuilly-sur-Marne et à Gagny, au niveau de la Pointe de Gournay.

La zone d'habitat collectif discontinu correspond aux immeubles de logements collectifs construits en ordre discontinu et aux grands ensembles datant souvent des années soixante. Cette zone se trouve principalement à Fontenay-sous-Bois, dans les quartiers

contemporains du Val de Fontenay, à Neuilly-sur-Marne dans le quartier des Fauvettes, à Neuilly-Plaisance au niveau des résidences des Piques Bœufs, sur le plateau d'Avron et à l'Est au niveau des petits collectifs des années soixante.

Plus on s'éloigne de Paris et plus **la zone d'habitat à dominante pavillonnaire** se développe. Hormis Saint-Mandé, toutes les communes disposent d'une telle zone. Elle est particulièrement étendue à Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Gagny, Gournay-sur-Marne et Bry-sur-Marne.

La zone d'équipement public ou collectif d'intérêt général correspond aux différents équipements collectifs d'intérêt général comme par exemple le Château à Vincennes qui a été intégré à cette zone, mais également les emprises des hôpitaux Bégin à Saint-Mandé, Ville Évrard à Neuilly-sur-Marne ou encore le Fort à Fontenay-sous-Bois.

La zone d'activités correspond à la fois aux activités à vocation économique, industrielle et commerciale. Les zones d'activités se développent généralement le long des infrastructures routières et ferroviaires, mais également sur ce secteur le long de la Marne et des canaux. Elle regroupe donc les centres commerciaux Chelles 2, la zone commerciale de Gournay-sur-Marne, des zones de bureaux telles que l'IGN à Saint-Mandé, Val de Fontenay, l'INA et SFP à Bry-sur-Marne, ainsi que des zones industrielles à Vaires-sur-Marne, l'usine des eaux et la ZI des Chanoux à Neuilly-sur-Marne.

La zone à urbaniser correspond aux zones d'urbanisation future dont l'aménagement ne peut se faire sans la mise en place d'une ZAC ou la modification du PLU. Ces zones sont localisées : à Nogent-sur-Marne le long de l'A86, à Neuilly-Plaisance à l'Ouest de la commune, à Neuilly-sur-Marne, au niveau de La Porcherie à Ville Évrard (2 hectares) et à Chelles dans plusieurs secteurs, notamment sur l'emprise ferroviaire située au Sud de la Commune.

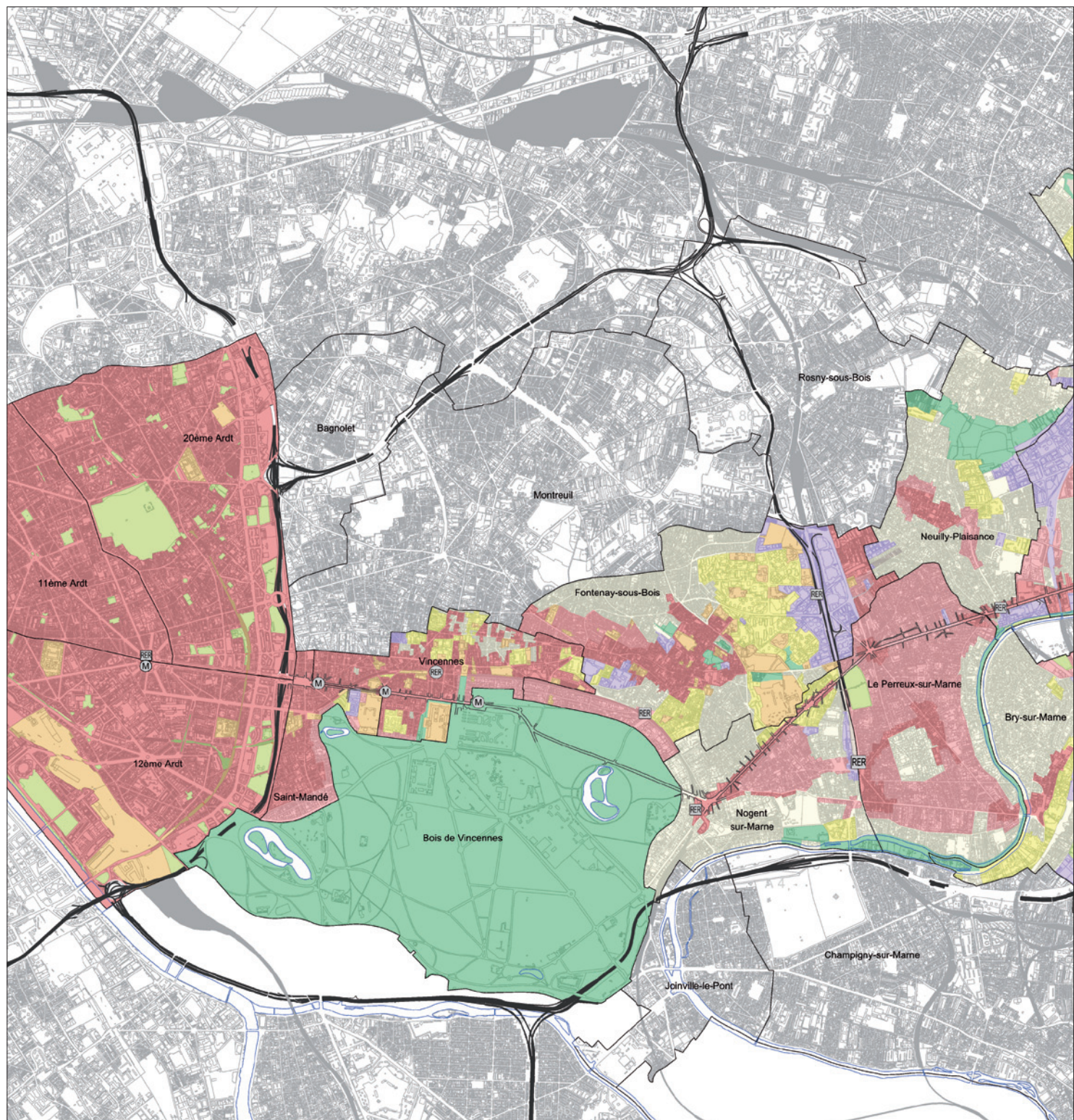
Il convient de souligner que le classement de la Marne est différent selon les communes. Elle est classée en zone naturelle ou zone urbaine verte à Nogent-sur-Marne pour partie, au Perreux-sur-Marne, à Neuilly-Plaisance, à Neuilly-sur-Marne, à Chelles et à Vaires-sur-Marne. En revanche, à Bry-sur-Marne, le zonage attribué à la Marne correspond à la zone urbaine qui jouxte le cours d'eau, à savoir en zone à dominante pavillonnaire, en zone dense mixte, voire en habitat collectif discontinu. On observe le même classement différencié à Gournay-sur-Marne et à Champs-sur-Marne.

Une politique d'axe à développer

Les communes évoquent toutes l'ex-RN34 dans leur Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ou dans leur rapport de présentation. À l'image de Vincennes, la voie est souvent perçue comme « une coupure urbaine ». Saint-Mandé précise que « la radiale est saturée » et évoque la mise en place « d'aménagements spécifiques et de requalification afin de maîtriser le trafic automobile. ».

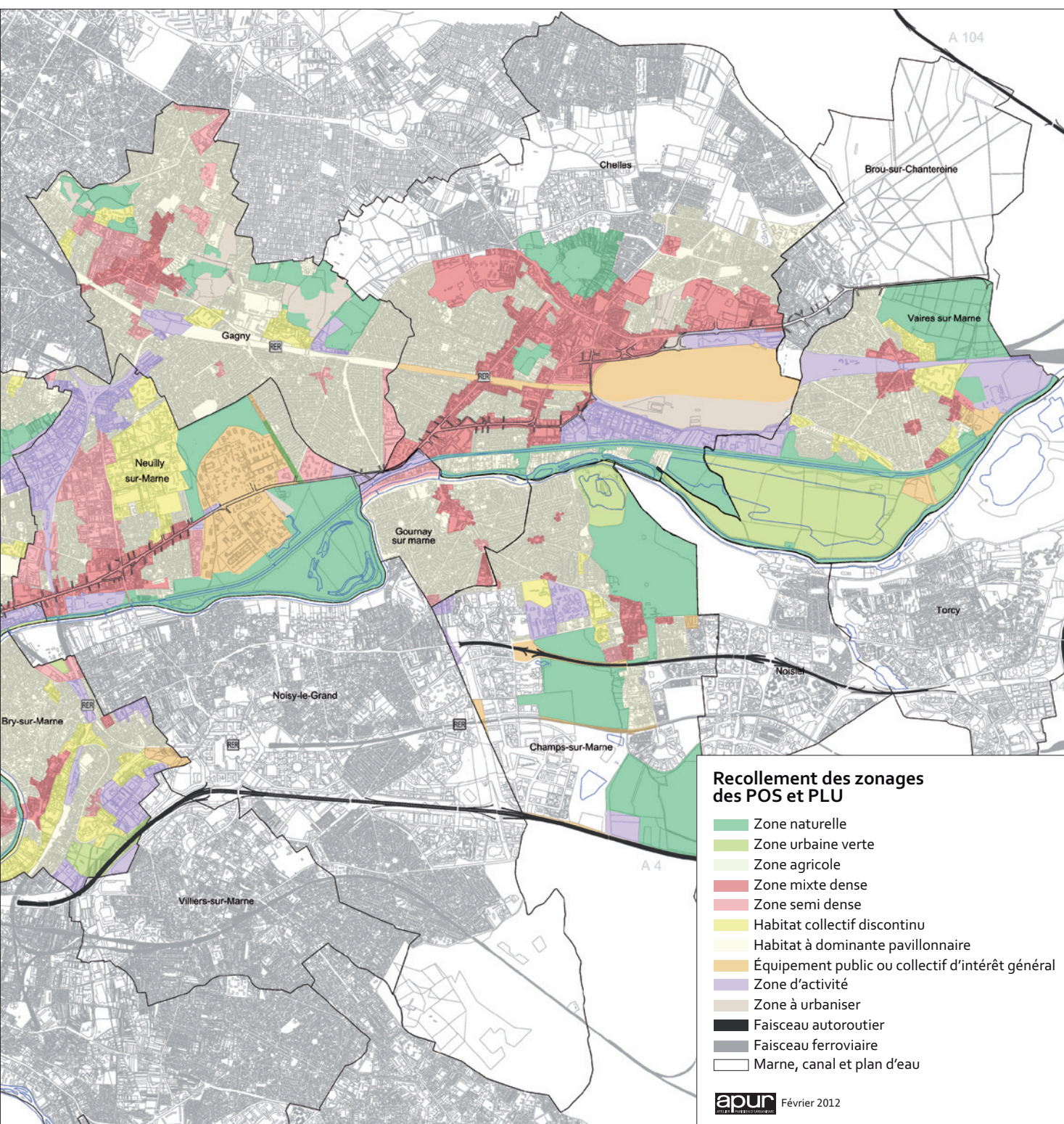
Comme à Neuilly-sur-Marne dans son projet de PADD, les communes considèrent l'ex-RN34 comme « un axe majeur à requalifier d'Ouest en Est pour être le support de l'attractivité de la Ville et participer activement à son développement économique. »

Ainsi, l'ex-RN34 est couverte en majorité par la zone mixte dense, zone centrale à dominante d'habitation



et de commerces : à Saint-Mandé, Vincennes, Nogent-sur-Marne, au Perreux-sur-Marne, au niveau du Rond-Point du Général-Leclerc et à l'Est de la commune, à Neuilly-Plaisance, à Neuilly-sur-Marne, jusqu'aux hôpitaux, et à Chelles. En classant les abords de l'ex-RN34 en zone mixte dense, les communes considèrent ce secteur comme une zone de centralités, un axe potentiel d'animation et de développement.

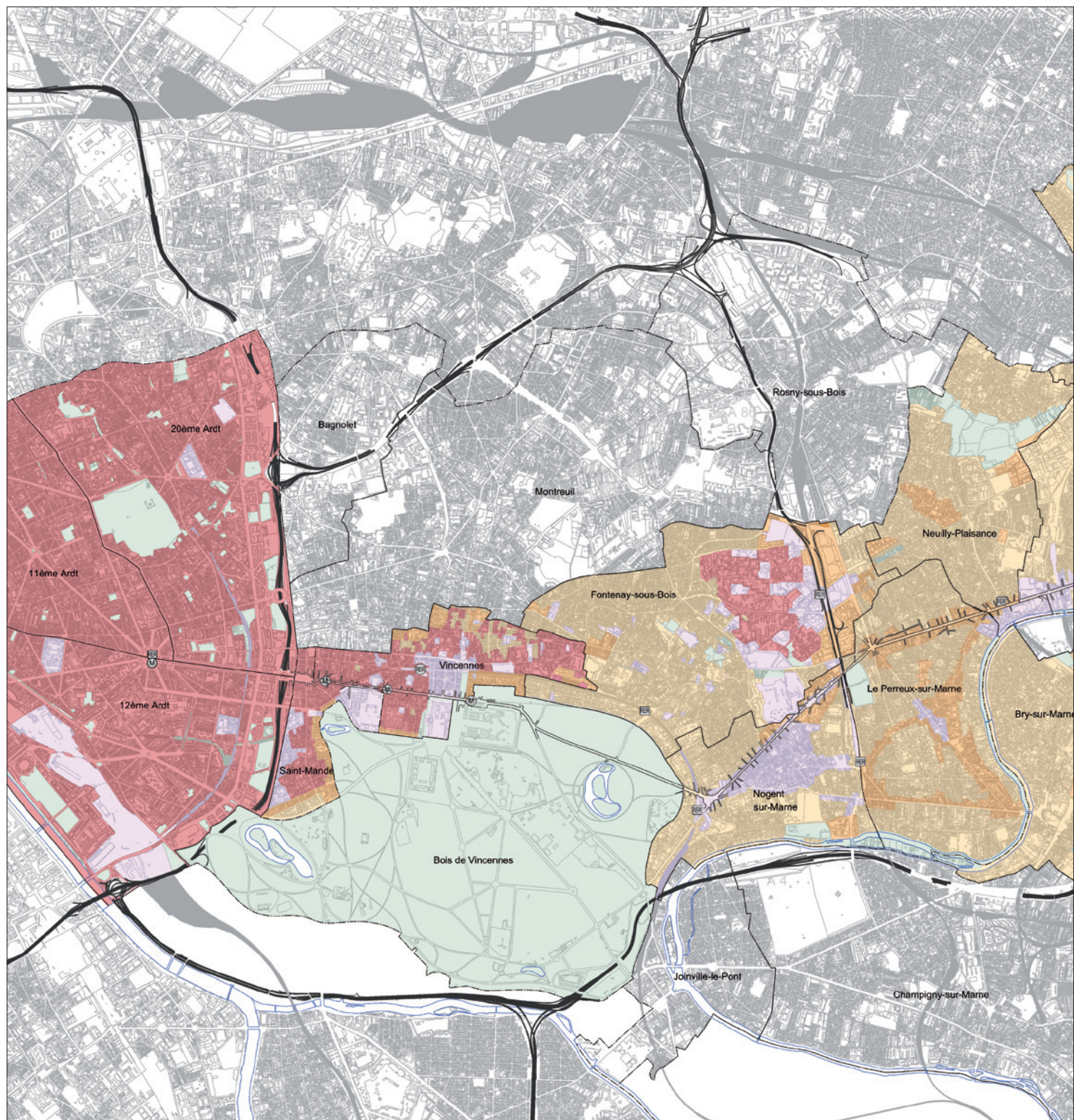
Au Perreux-sur-Marne, le reste de l'ex-RN34 est classé en zone semi-dense, qui correspond à un tissu intermédiaire marquant la transition entre un bâti relativement dense et le bâti pavillonnaire et qui se caractérise par la prédominance de logements collectifs et la présence aléatoire de commerces. Ponctuellement l'ex-RN34 traverse des zones naturelles : Bois de Vincennes, Parc de la Haute Île, Bois



de Vaires, et des zones d'activités: IGN, ZAC du Canal, Pointe de Gournay et zone commerciale de Gournay, zone commerciale d'Auchan et centre commercial Chelles 2 à Chelles.

Le secteur des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne constitue un site particulier le long de l'ex-RN34. Le POS approuvé le 14 février 2002, actuellement en vigueur, confirme aux emprises des deux hôpitaux une vocation hospitalière. Toutefois, si le projet de PLU prévoit de maintenir les activités existantes au niveau de Ville

Évrard et le CHS de Maison Blanche, une zone, destinée à la création d'un nouveau quartier de ville avec notamment l'implantation d'un habitat diversifié, sur les terrains et dans les bâtiments libérés par le centre hospitalier de Maison-Blanche, est envisagée. Par ailleurs, le projet de PLU prévoit également de classer la zone dite de « La Porcherie de Ville Évrard » située à l'est de l'hôpital de Ville Évrard, en zone d'urbanisation future, c'est-à-dire inconstructible dans l'attente d'un projet global.

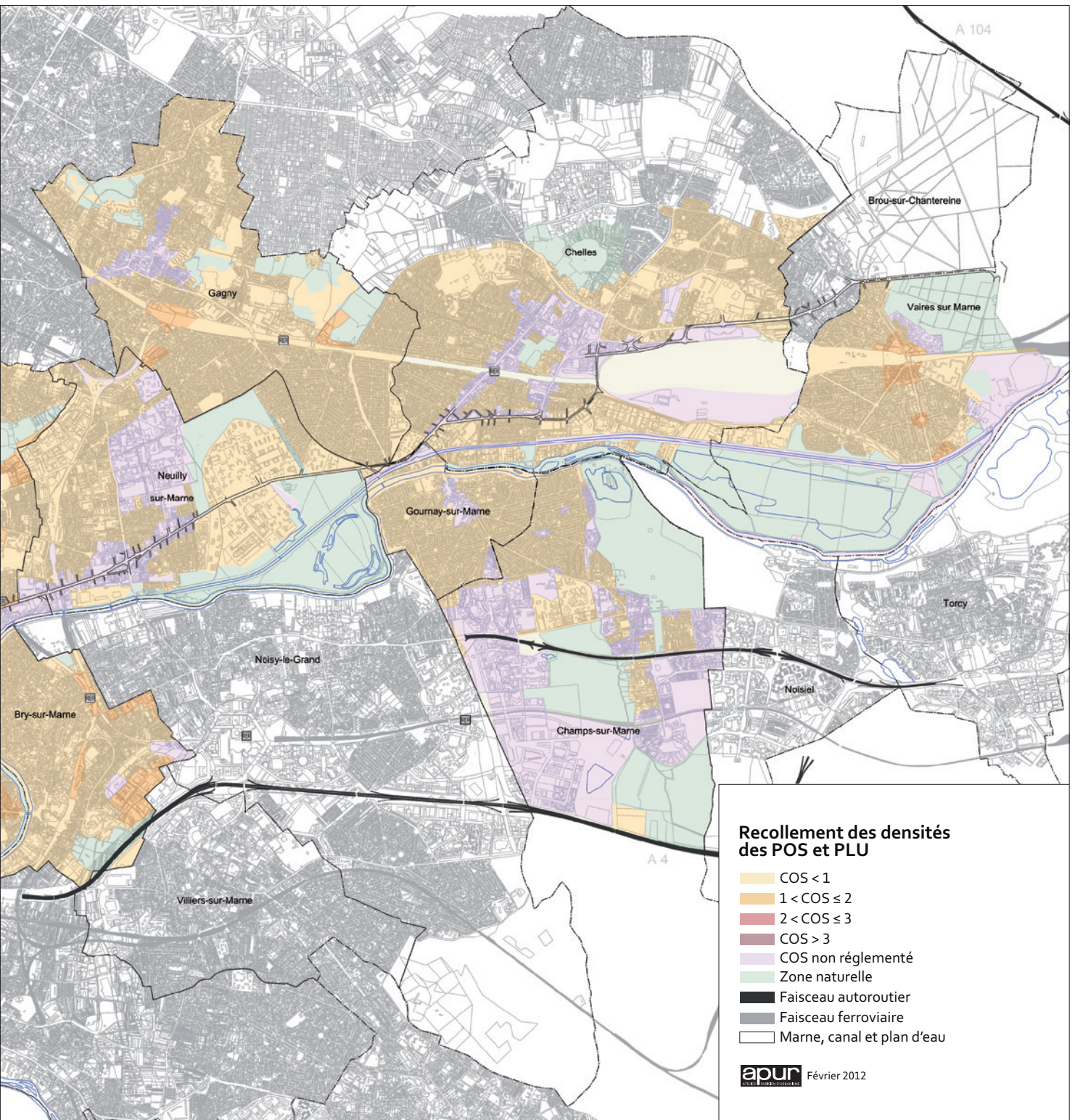


Recollement des COS

D'une manière générale les COS globaux sont relativement faibles. Ils peuvent aller jusqu'à 3 à Saint-Mandé, à Fontenay sous-Bois et à Paris, mais ne dépassent pas 2,5 à Vincennes. En avançant vers l'Est, au-delà de ces communes, le COS diminue. Seule Neuilly-Plaisance propose un COS pouvant aller jusqu'à 2.

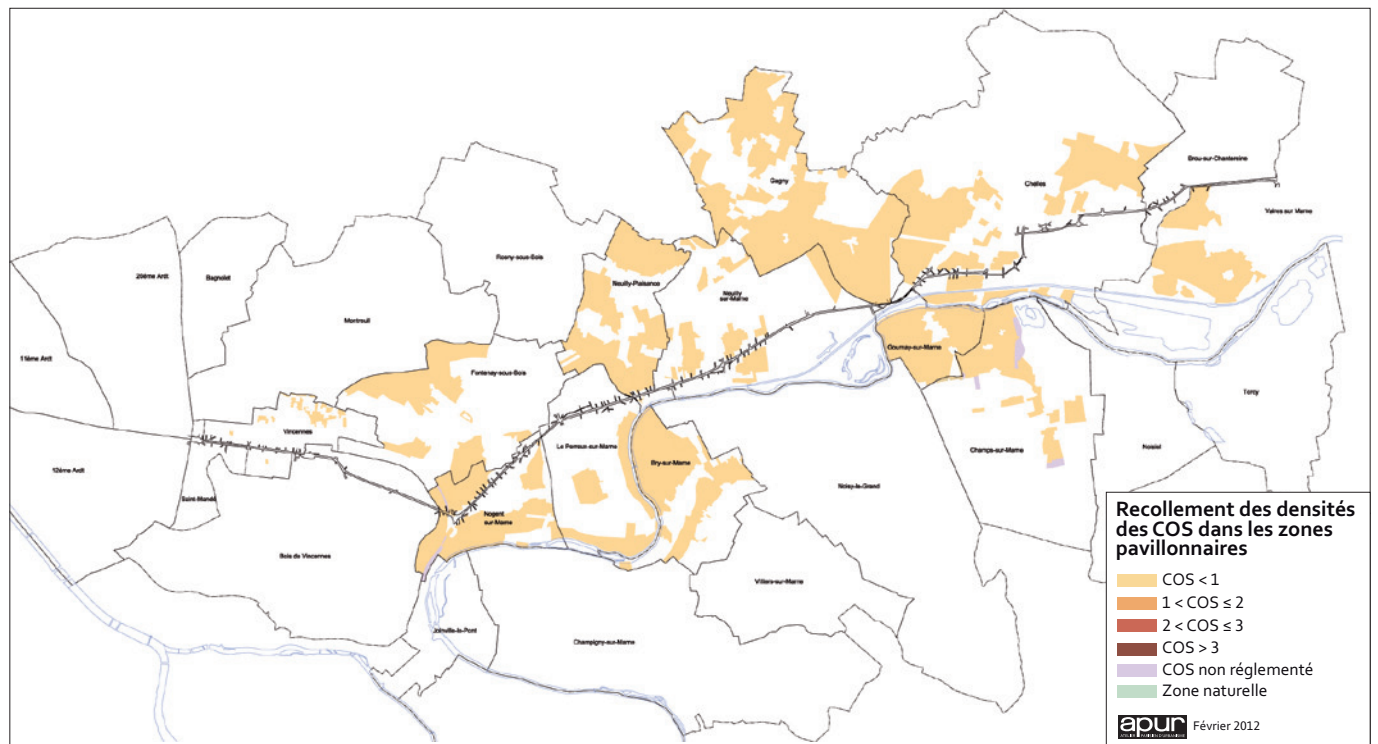
À Bry-sur-Marne, à Vaires-sur-Marne et à Nogent-sur-Marne, il s'établit au maximum respectivement

à 1,3, 1,6 ou 1,35. Dans les autres communes telles que Gournay, Chelles et Champs-sur-Marne, le COS est inférieur ou égal à 1.

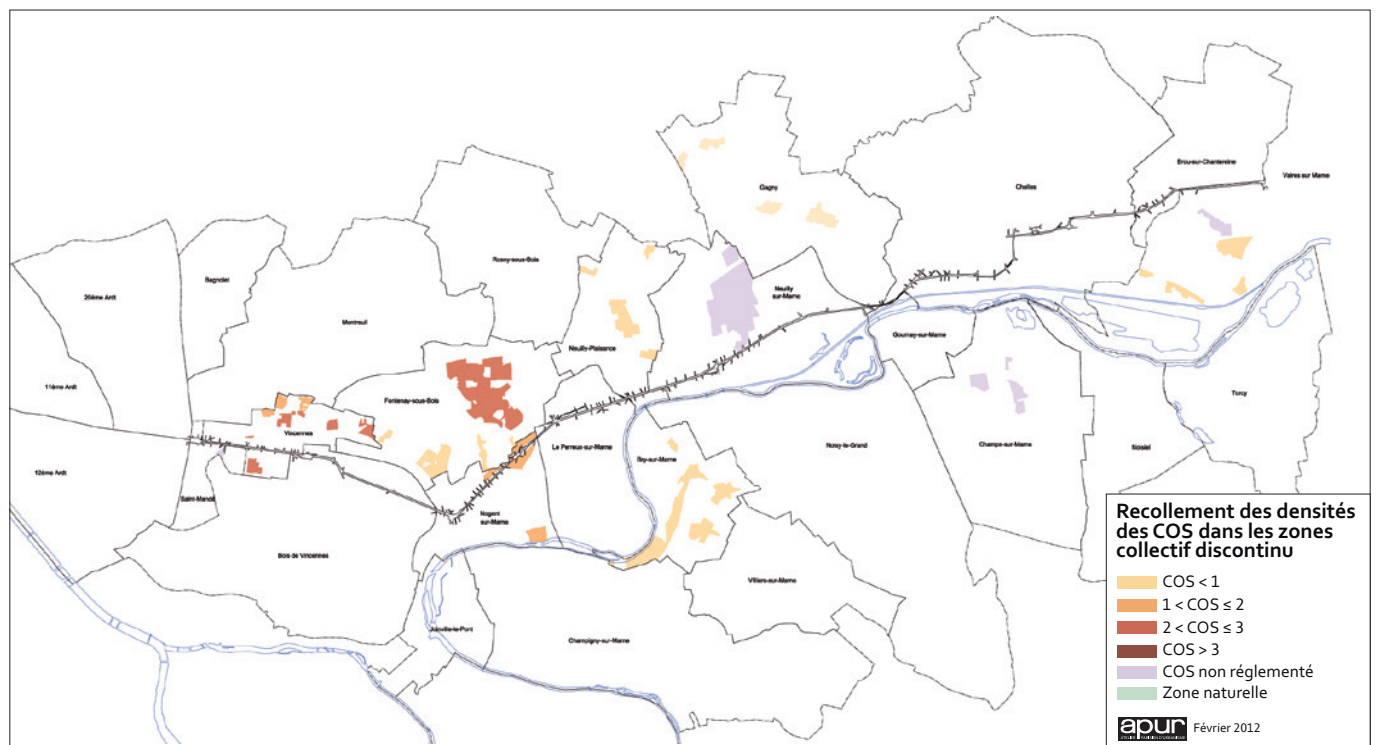


En zone d'habitat pavillonnaire, tous les COS sont inférieurs ou égaux à 1 ; jusqu'à 0,5 au Perreux-sur-Marne, à Gagny et à Chelles, les COS peuvent varier en fonction des secteurs de 0,2 à 0,8 à Nogent-sur-Marne, de 0,5 à 0,8 à Gagny et de 0,2 à 0,6 à Chelles.

Bois (entre 0,7 et 0,8) et à Bry-sur-Marne (0,6). À Nogent-sur-Marne, à Gagny et à Chelles, les COS peuvent varier en fonction des secteurs de 0,2 à 0,8 à Nogent-sur-Marne, de 0,5 à 0,8 à Gagny et de 0,2 à 0,6 à Chelles.

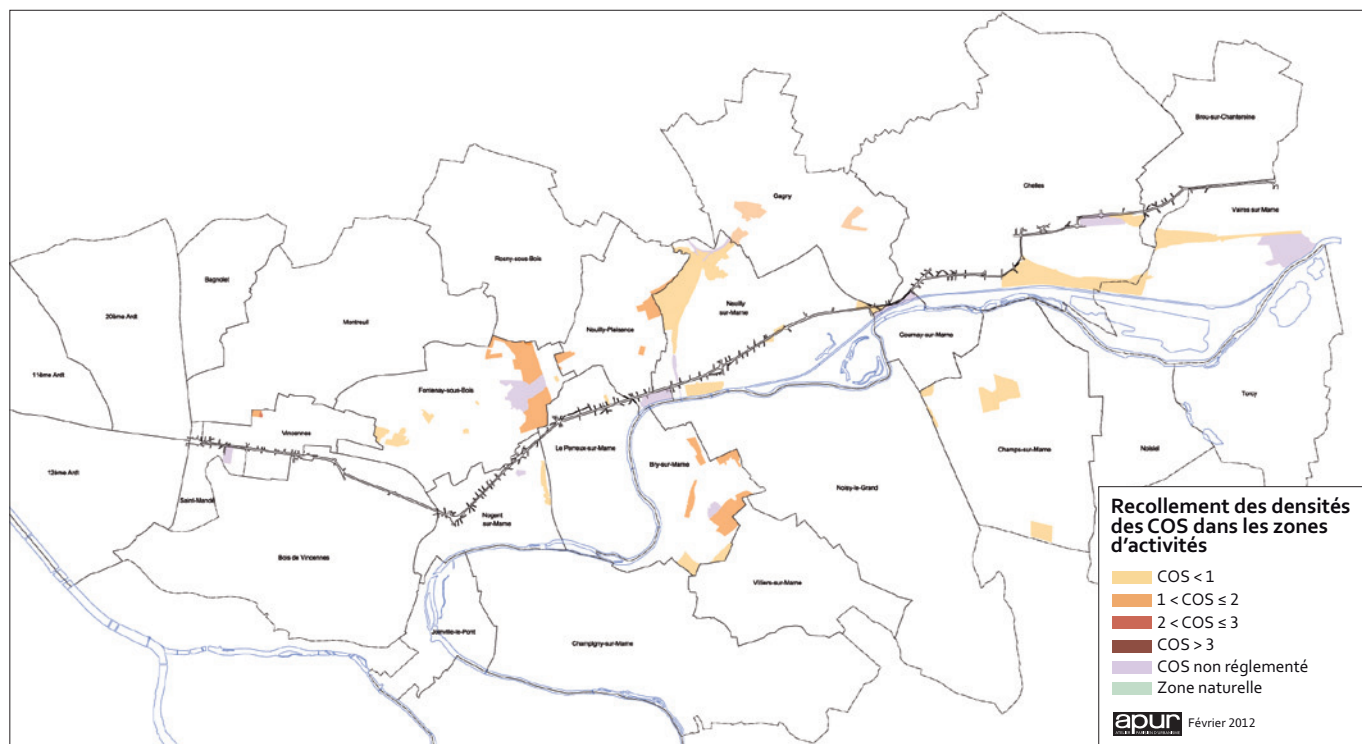


Au niveau des zones d'habitat collectif, les COS sont très différenciés d'une commune à l'autre. Ils sont élevés à Fontenay-sous-Bois (3,0) et faibles à Neuilly-Plaisance (0,6 et 1,0) et à Gagny et Bry-sur-Marne (1,0). En revanche, l'habitat collectif à Saint-Mandé et à Champs-sur-Marne ne dispose pas de limite de COS.



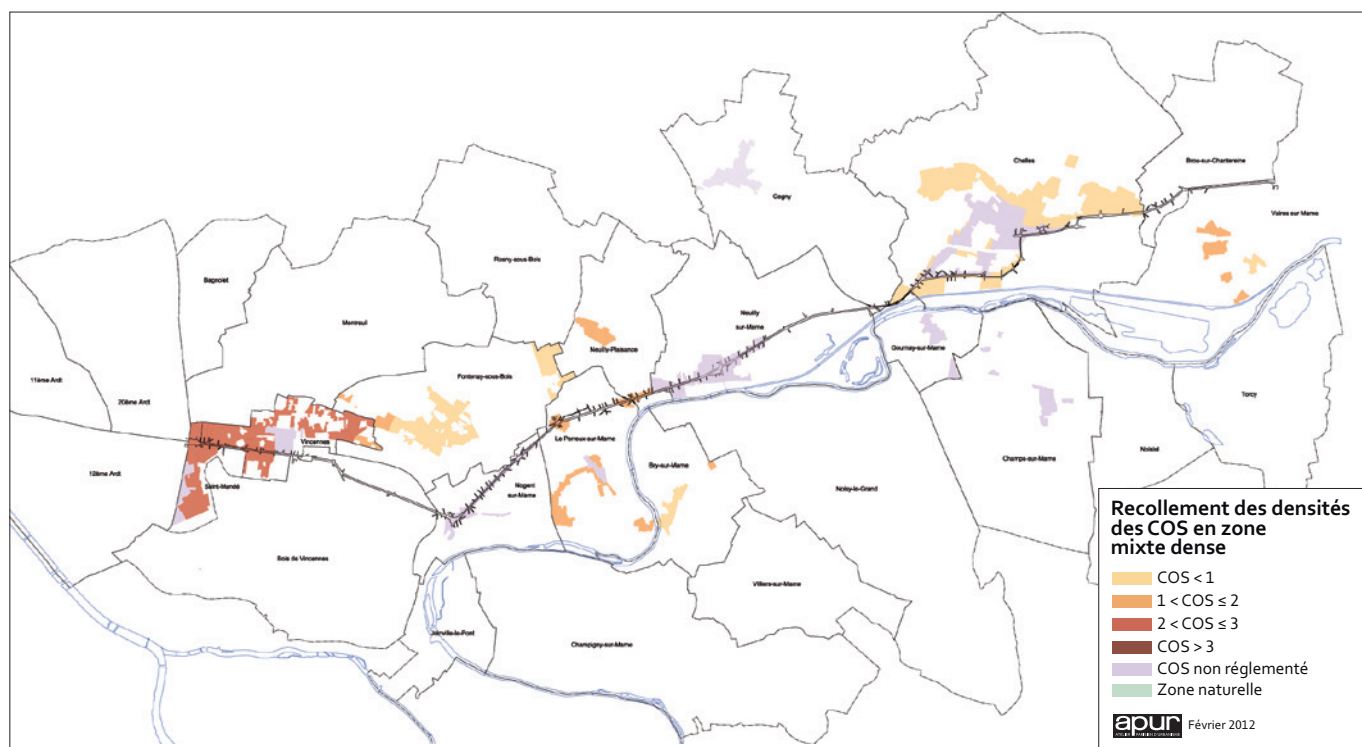
Les COS attribués aux zones d'activités économiques sont également très différenciés d'une commune à l'autre. Les plus élevés s'observent à Fontenay-sous-Bois (3,0), Vincennes (2,5) et Neuilly-Plaisance (2,0). Le long de l'ex-RN34, l'emprise de l'IGN à Saint-

Mandé, la ZAC du Canal à Neuilly-Plaisance, le Port et la zone commerciale de Gournay-sur-Marne, ainsi que le centre commercial de Chelles 2 sont des zones sans COS.



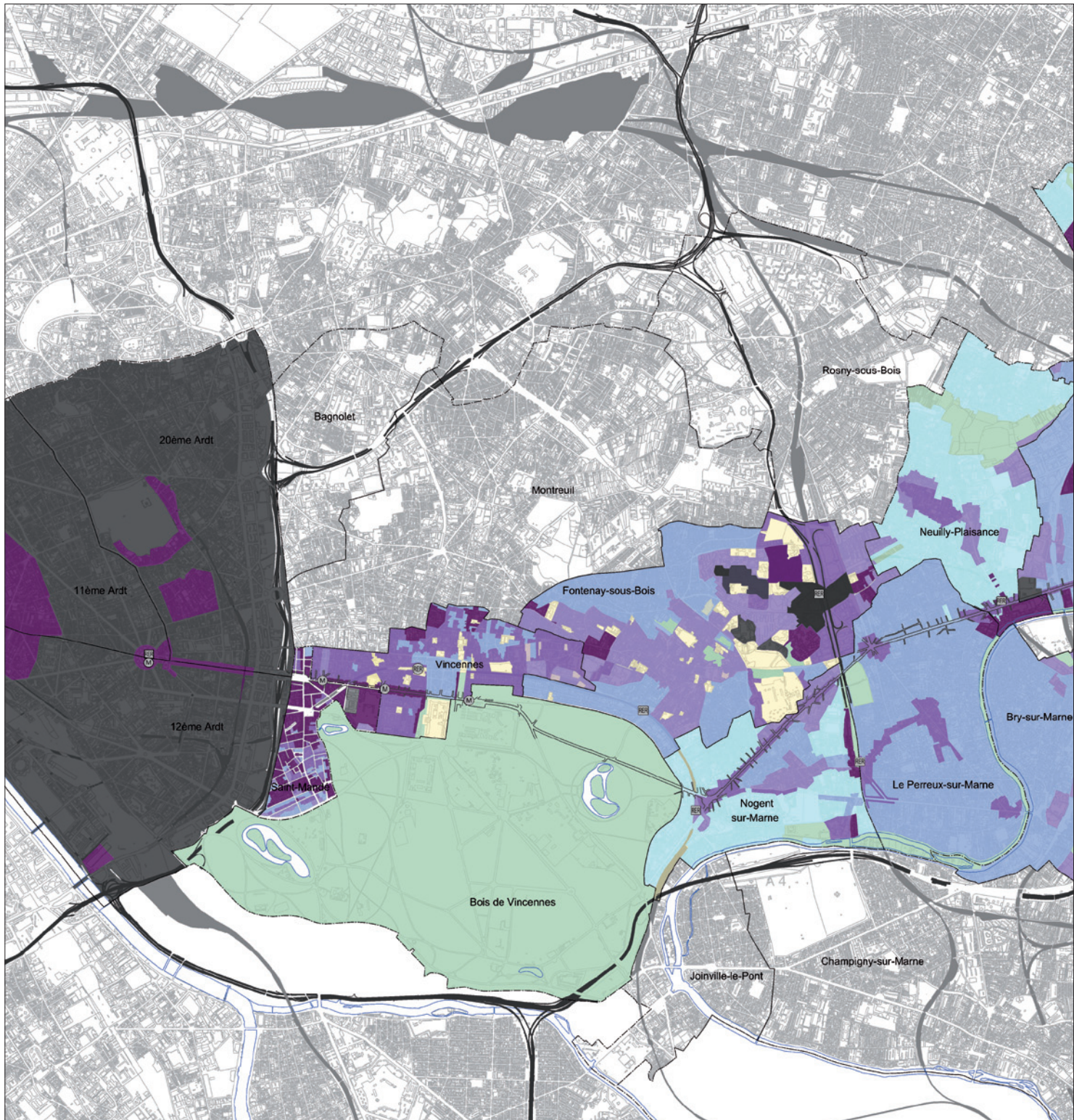
Les zones mixtes denses qui sont les zones les plus fréquentes aux abords de l'ex-RN34 présentent des COS élevés (entre 2 et 3) à l'Ouest (à Paris, Vincennes et Saint-Mandé) et plus faibles à l'Est, notamment à Chelles (COS = 1,0). Le carrefour Leclerc et l'extrémité Est du Perreux-sur-Marne ainsi que les abords de l'ex-

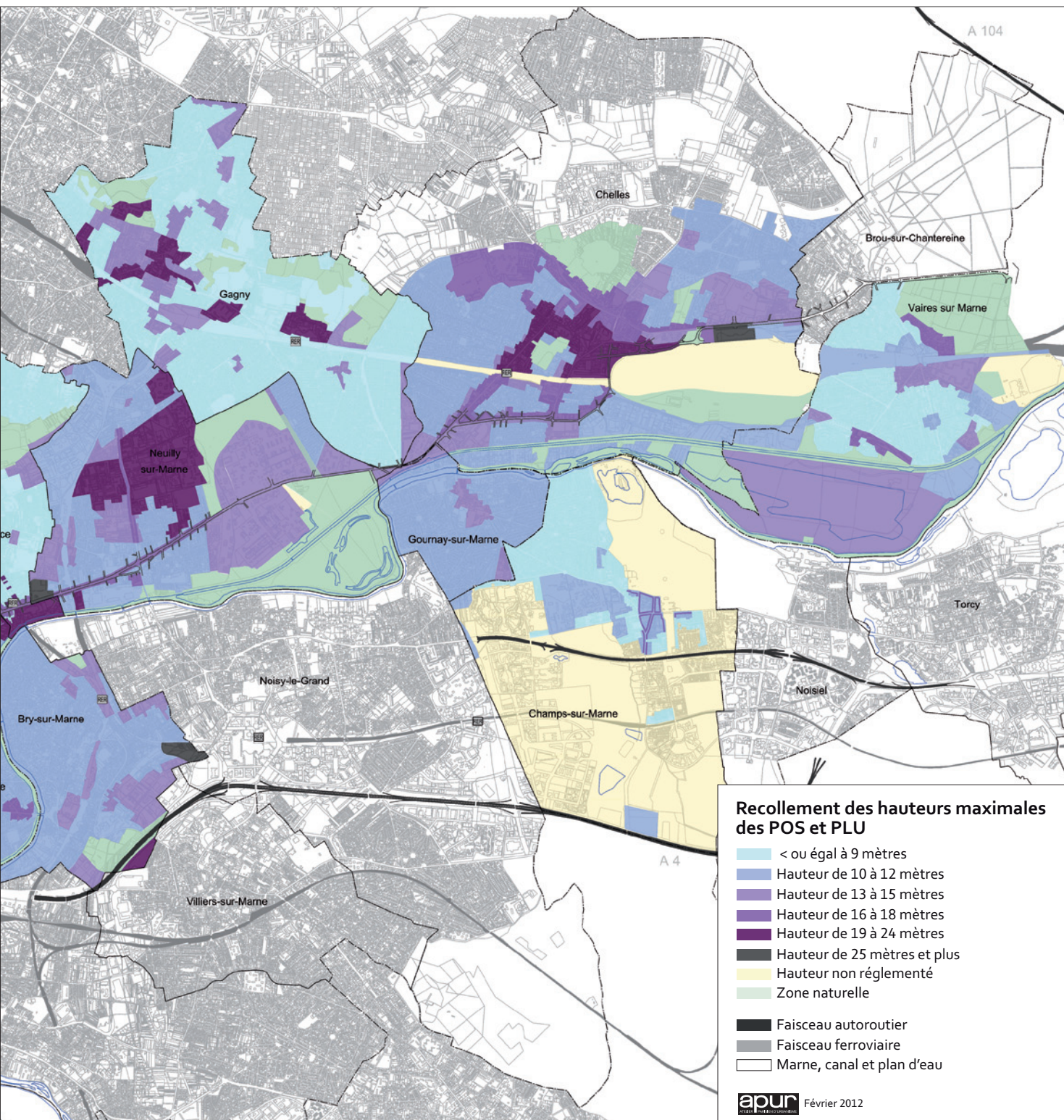
RN34 à Neuilly-Plaisance sont dotés d'un COS maximal de 1,4 et 1,2. En revanche à Nogent-sur-Marne et à Neuilly-sur-Marne, dans les zones denses correspondant aux abords de l'ex-RN34, le COS n'est pas réglementé. La densité y est encadrée par des limitations de hauteur des constructions et d'emprise au sol.



Recollement des hauteurs

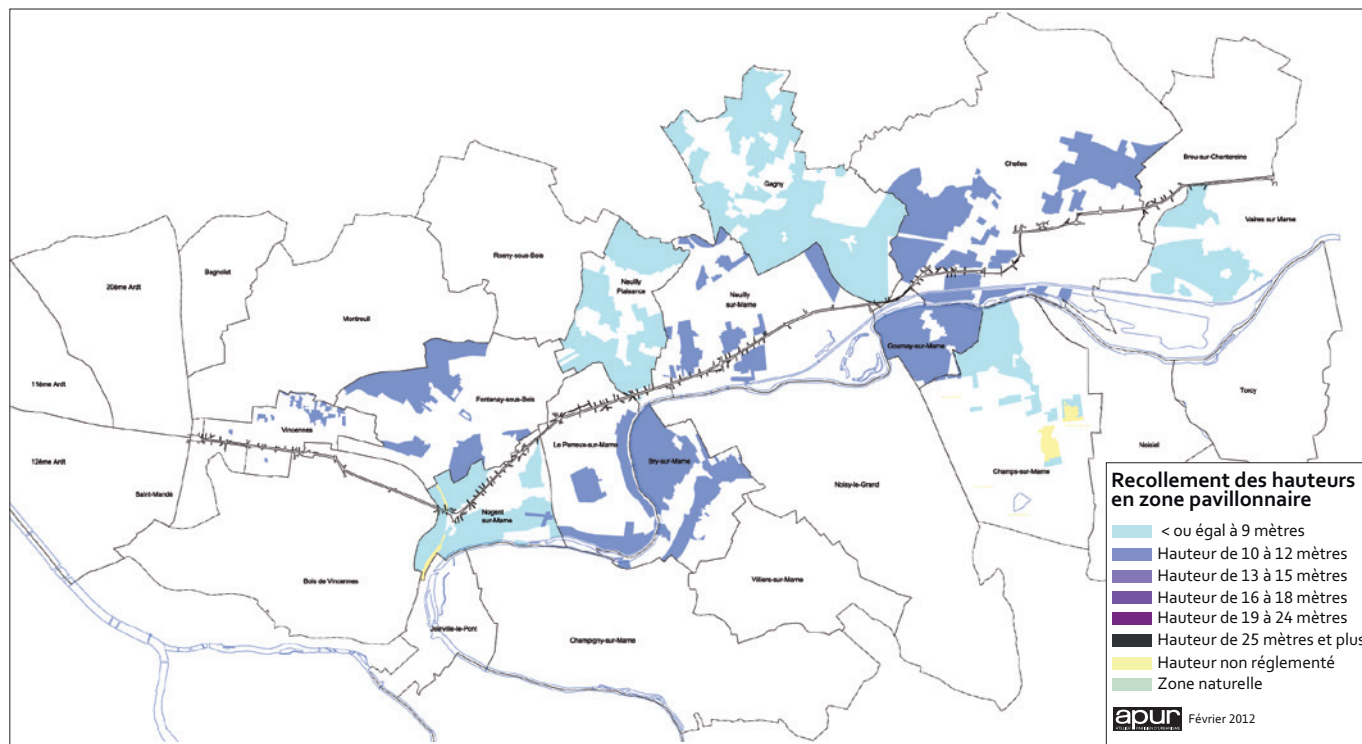
Globalement la carte des hauteurs est conforme aux tissus urbains existants. Les hauteurs les plus élevées s'observent au niveau des grands ensembles (54 m) de Val de Fontenay et du centre d'affaires (35 m), du centre commercial Chelles 2 (30 m) et à Bry-sur-Marne, au niveau du secteur « Mailles Horizon » (40 m) en prévision d'un futur équipement (lycée collège international ou centre de formation initiale du Ministère de l'Intérieur).





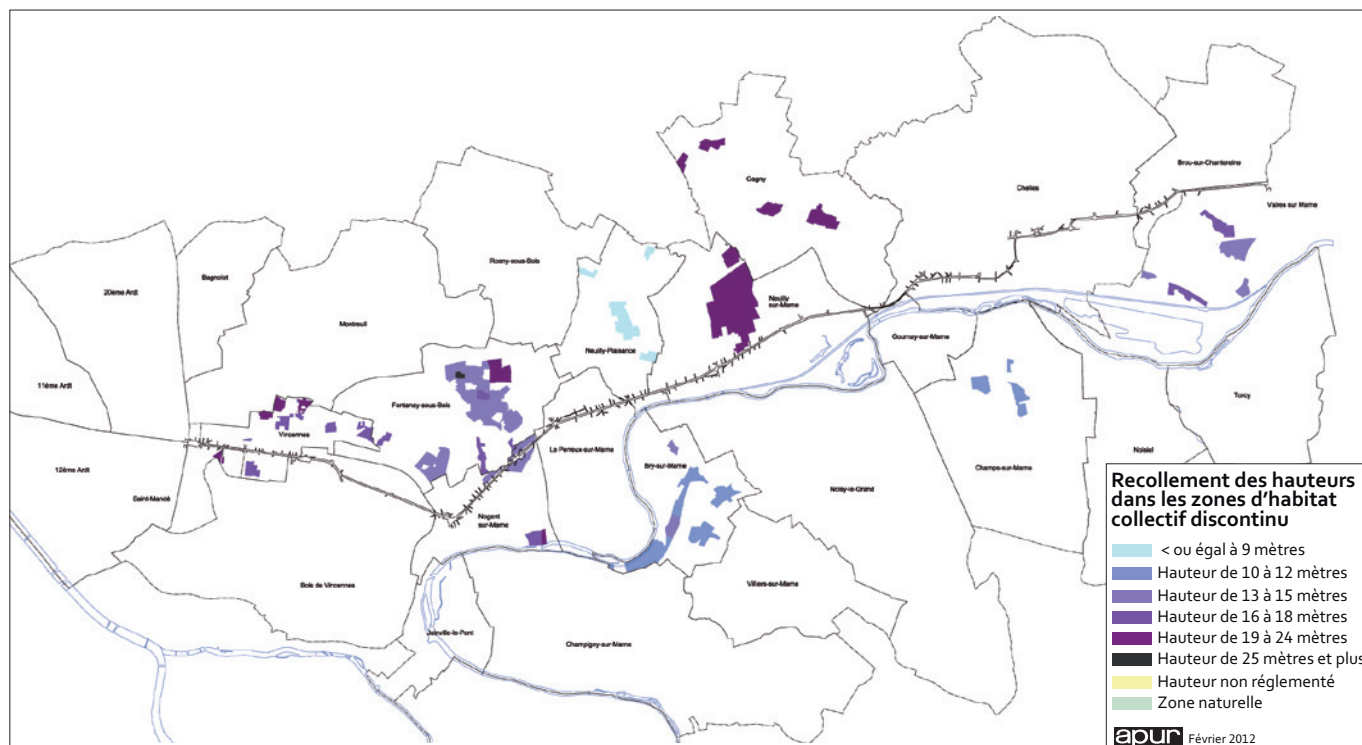
L'habitat pavillonnaire est limité à 9 m à Nogent-sur-Marne, à Neuilly-Plaisance, à Gagny, à Champs-sur-Marne et à Vaires-sur-Marne. Il peut aller jusqu'à 12 m à Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-

sur-Marne, Bry-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne et Chelles.



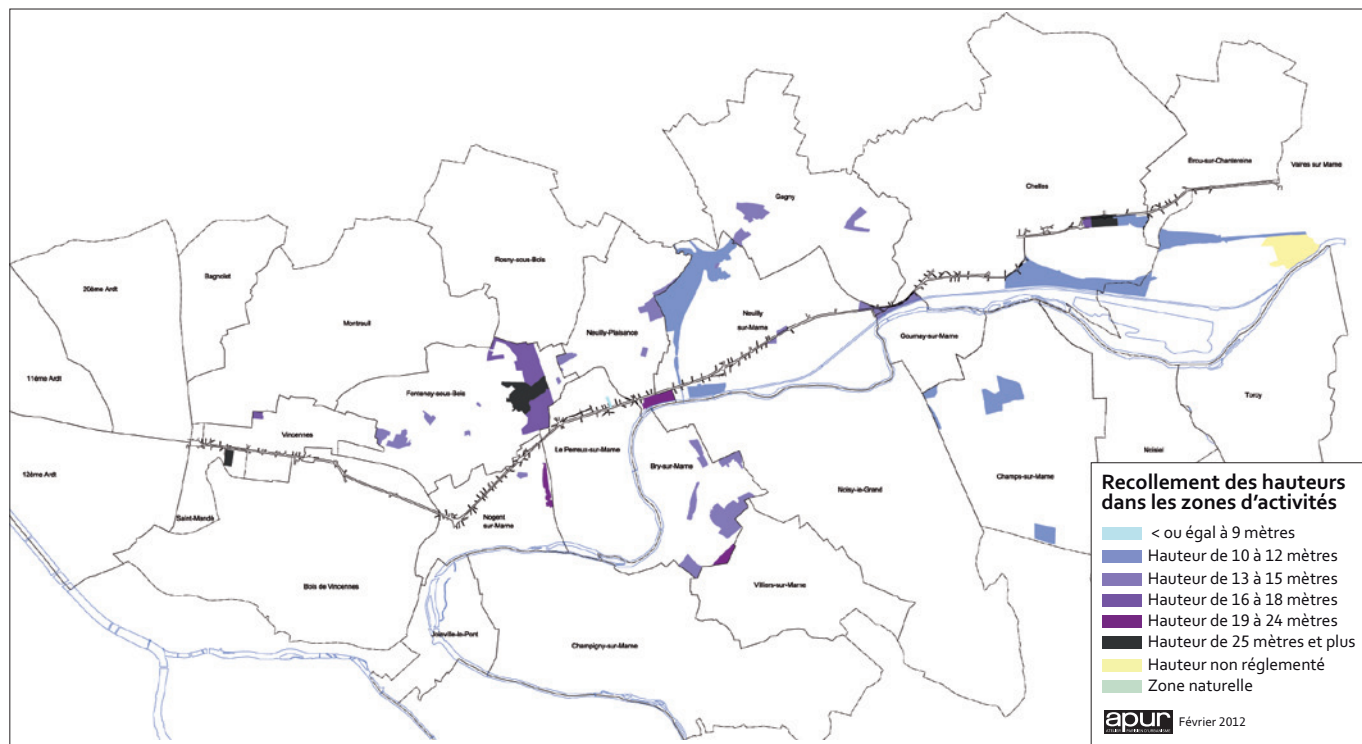
La hauteur des constructions en zone d'habitat collectif est très variable selon les communes. À Neuilly-Plaisance, la hauteur maximale est limitée à 9 m. Cette zone correspond au secteur où ont été édifiés dans les années 1960 les immeubles collectifs, le plus souvent à caractère social, dans l'Est de la commune et sur le Plateau d'Avron. Autrefois limitée à 21 m, la hauteur maximale a été fixée à 9 m, ce qui correspond à l'engagement de la

Municipalité de conserver l'aspect pavillonnaire du tissu urbain. À Bry-sur-Marne et à Champs-sur-Marne, la hauteur maximale autorisée en zone d'habitat collectif oscille entre 12 m et 15 m. Les hauteurs maximales autorisées les plus élevées s'observent à Fontenay-sous-Bois, dans les quartiers du Val de Fontenay (jusqu'à 54 m) et dans le quartier des Fauvettes, à Neuilly-sur-Marne, ainsi qu'à Gagny (21 m).



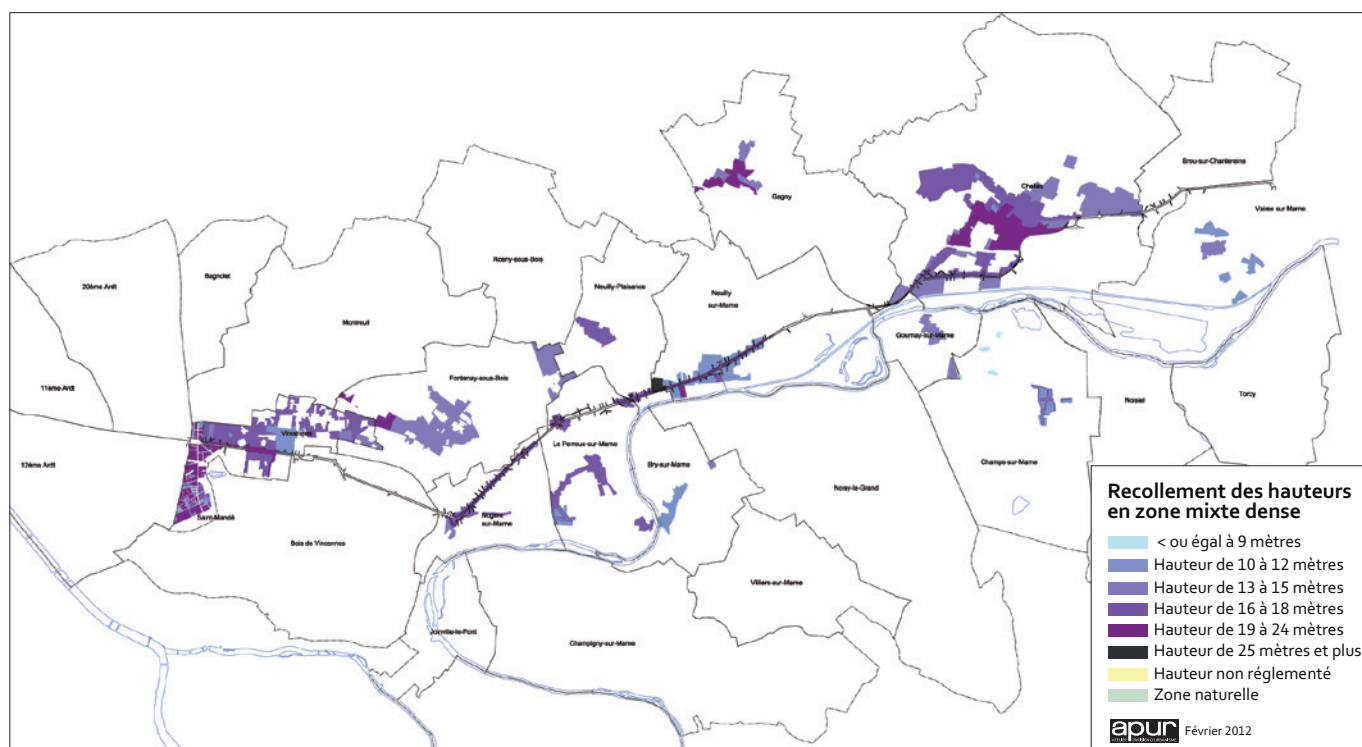
Les hauteurs maximales autorisées dans les zones d'activités varient selon les communes. Aux abords de l'ex-RN34 elles s'établissent à 25 m à Saint-Mandé sur l'emprise IGN, jusqu'à 24 m au niveau de la ZAC

du Canal, entre 13 et 15 m sur la zone commerciale située à l'Ouest de Neuilly-sur-Marne et au niveau de la pointe de Gournay, jusqu'à 30 m sur la zone commerciale Chelles 2.



Aux abords de l'ex-RN34 et en tissu mixte dense, la hauteur des bâtiments est généralement élevée; elle oscille entre 13 et 18 m. Elle est particulièrement élevée à Saint-Mandé et à Vincennes, ainsi qu'à Neuilly-sur-Marne, le long de l'avenue Perche et au niveau du centre aggloméré de Chelles où les

constructions peuvent être édifiées jusqu'à 24 m. À noter, à Neuilly-sur-Marne, une restructuration de l'Îlot « Auchan » est prévue, autorisant une hauteur maximale de 28 m.



L'activité commerciale encouragée le long de l'ex-RN34

Si l'ex-RN34 est perçue comme une coupure, la majorité des communes souhaite protéger voire développer les activités commerciales et économiques le long de la voie afin de préserver l'attractivité et le dynamisme économique de cet axe. Certaines communes ont ainsi mis en place des linéaires commerciaux à conserver : en totalité sur le cours de Vincennes à Paris, sur l'avenue Gallieni, la place du Général-Leclerc et une partie de l'avenue de Paris à Saint-Mandé, sur l'ensemble de la voie à Vincennes. Sur ces linéaires, le changement de destination est interdit en présence de commerces en rez-de-chaussée et la construction de commerces est obligatoire en cas de construction nouvelle.

D'autres communes proposent d'appliquer un bonus de COS pour inciter à la création de commerces et d'activités. Ainsi, à Saint-Mandé, un COS supplémentaire de 0,5 est appliqué en cas de construction de commerces ou d'activités autres que les bureaux. Au Perreux-sur-Marne, un bonus de COS de 0,15 ou 0,20 est affecté au commerce ou à l'activité le long du boulevard d'Alsace-Lorraine. À Neuilly-Plaisance, aux abords de l'ex-RN34, le COS est de 0,80 pour l'habitat, porté à 1,20 pour les constructions à usage de bureaux ou d'activités. Enfin, à Neuilly-sur-Marne, le plan de zonage envisagé dans le projet de PLU fait apparaître des protections commerciales sur des portions de l'ex-RN34 et notamment au niveau du secteur de la Place de la Résistance.

Une implantation des constructions plutôt à l'alignement de la voie

S'agissant de l'implantation des constructions le long de la voie, en règle générale les règlements des communes imposent une implantation à l'alignement de la voie. C'est le cas à Paris, Saint-Mandé, Vincennes et Neuilly-Plaisance.

Nogent-sur-Marne opère une distinction en fonction de la profondeur de la parcelle « afin de rendre plus agréable cet axe et de lui donner la possibilité de devenir verdoyant ». Ainsi pour les terrains dont la profondeur est supérieure à 20 m, les constructions devront observer une marge de recul de 5 m au moins par rapport à l'alignement existant ou futur. Pour les terrains dont la profondeur est inférieure ou égale à 20 m, les constructions pourront être édifiées à l'alignement existant ou futur. Au Perreux-sur-Marne, l'implantation à l'alignement est obligatoire au niveau du Rond-Point du Général-Leclerc et sur la partie Est de la voie, à la limite de Neuilly-Plaisance qui sont des tissus plus denses. En revanche sur le reste de la voie les constructions de type pavillonnaire seront édifiées avec un retrait d'au moins 5 m. Le retrait est porté à 8 m concernant

les immeubles collectifs et autres constructions. À Neuilly-sur-Marne, en dehors de la portion de voie située entre la rue Gambetta et la rue Pasteur où les constructions seront édifiées à l'alignement, le règlement impose un recul obligatoire de 7 m par rapport à la voie.

Conclusion

Cette étude met en évidence une certaine cohérence des PLU entre eux concernant les zonages qui, le plus souvent, sont conformes à l'affectation dominante rencontrée sur le terrain avec des zones mixtes denses correspondant à des tissus plus denses aux abords de Paris et des zones pavillonnaires qui se développent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris.

S'agissant de l'ex-RN34, on constate une relative cohérence des PLU où, dans l'ensemble, on observe une politique d'axe à renforcer qui propose des zones mixtes denses et des zones d'activités économiques et commerciales qui se développent le long de la voie. On peut d'ailleurs souligner que le zonage des PLU des communes est conforme au séquençage caractéristique du paysage de la voie, puisque se succèdent des zones mixtes denses, des zones d'activités économiques et commerciales et des zones naturelles. Le secteur des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne constitue une zone à part entière compte tenu de l'importance de son linéaire par rapport à l'ensemble de la voie, et des projets envisagés par la Municipalité nocéenne sur ce secteur, projets qui auront inévitablement un impact sur la voie.

S'agissant de la densité, outre la forte disparité entre les communes de l'Ouest où le COS peut s'établir jusqu'à 3 et les autres communes où les COS sont peu élevés, le long de l'ex-RN34, les COS sont, soit peu élevés (inférieurs à 1,6), soit non réglementés. Dans ce cas, la hauteur maximale peut être un bon indicateur de la densité attendue aux abords de la voie. Ces hauteurs limites sont globalement plus importantes de part et d'autre de l'ex-RN34.

Si les municipalités souhaitent majoritairement maintenir, voire développer, l'activité commerciale et économique aux abords de l'ex-RN34, les règles d'implantation en retrait observées à Nogent-sur-Marne, au Perreux-sur-Marne et à Neuilly-sur-Marne pourraient donner lieu à des incohérences dans le paysage de la voie.

1.4 Conclusions du diagnostic

L'ex-RN34 : une voie qui structure le territoire qu'elle traverse mais peu qualifiée

L'ex-RN34 est une voie ancienne qui organise un vaste territoire. Elle a conservé un caractère très urbain. Elle n'a pas été défigurée par des ouvrages routiers. Cependant elle n'a pas bénéficié d'aménagements qualitatifs sur l'ensemble de son parcours et elle a été peu à peu cantonnée dans un rôle très routier. Il en résulte une dévalorisation de son paysage et une dégradation de ses usages qui ont abouti à une perception plutôt négative de la part tant de ses usagers que de ses riverains.

Aménagement :

- L'ex-RN34 est perçue comme une coupure dans plusieurs des communes qu'elle traverse,
- Dans Saint-Mandé, Vincennes et Nogent, sa largeur, moins de 25 m, est semblable à celle des avenues parisiennes les moins larges. Bordée d'un bâti continu et dense, le stationnement automobile y est très présent.
- Du Perreux à Chelles, plus large, bordée d'un bâti moins dense, de hauteur et d'implantations diverses, l'ex-RN34 devient un axe de circulation peu qualifié.
- Son aménagement est très routier — traitement des chaussées avec séparateurs, panneaux de signalisation et éclairage, traitement des carrefours... et laisse peu de place aux piétons bien que les communes aient mis en place ponctuellement des éléments destinés à améliorer certains lieux et des traversées.

Circulation et transports :

- Alors qu'elle n'est embouteillée que très ponctuellement aux heures de pointe du matin et du soir aux abords de ses principaux carrefours, la circulation automobile est ressentie comme omniprésente et nuisante.
- Les chaussées, de largeur variable, empêchent une bonne régulation du trafic et contribuent à la formation d'embouteillages ponctuels.
- Les lignes de bus ne bénéficient pas d'aménagements spécifiques sauf sur un tronçon assez court au niveau de la gare de Neuilly-Plaisance ;
- Conséquence de l'aspect routier prédominant, les cheminements piétons sont peu qualifiés et donc peu attractifs, les pistes cyclables sont quasi inexistantes, à l'exception de l'itinéraire qui longe la Marne.

Paysage et caractère :

- De Paris à Chelles le paysage de l'ex-RN34 est très divers. Son paysage a une identité urbaine très forte de Paris jusqu'au Fort de Nogent – rectitude, continuité et hauteur des immeubles continus, alignements d'arbres quasi continus. Puis il s'ouvre sur le grand paysage de

l'est de l'agglomération et prend alors une identité plus floue – bâti discontinu, de hauteur et d'implantation variable, plantations discontinues et non alignées.

- Le paysage de l'ex-RN34 est ponctué par les deux grandes séquences vertes :
 - la traversée du bois de Vincennes, entre Vincennes et Nogent-sur-Marne,
 - le passage entre les deux hôpitaux de Maison-Blanche et de Ville-Évrard à Neuilly-sur-Marne. Ils constituent des atouts pour son identité future.
- Des éléments particuliers marquent son paysage et identifient les lieux, ce sont les ponts du chemin de fer et la gare du RER de Neuilly-Plaisance, et les passerelles qui la rythment.

En revanche d'autres lieux importants pour la vie quotidienne sont peu ou mal marqués, il en est ainsi de la gare du RER de Nogent-sur-Marne, invisible mais repérable du fait du vaste parking qui la surmonte.

L'ex-RN34, une voie qui ne dialogue ni avec son environnement immédiat, ni avec les grands sites qui la jouxtent

La Marne et le canal invisibles

- Proche du site de la Marne qu'elle tangente en deux endroits, en limite des communes de Neuilly-Plaisance et de Neuilly-sur-Marne et du canal qu'elle frôle à la « pointe de Gournay », l'ex-RN34 ne permet jamais ni de les percevoir, ni d'y accéder aisément. La proximité de plusieurs limites communales renforce l'absence de considération pour ces sites et n'a pas permis des aménagements cohérents et coordonnés.

Programmes riverains et édifices remarquables

- Les programmes commerciaux et d'activités riveraines de l'ex-RN34 ne la qualifient pas. Les ensembles commerciaux et les services urbains jalonnent l'ex-RN34 sans aucune considération pour la qualité de cette voie qui est toujours identifiée comme une voie étant à leur service, strictement fonctionnelle, allant même jusqu'à implanter leurs parkings et leurs aires de stockage en façade de la voie.
- Certains lieux et édifices remarquables, riverains ou proches, ne sont pas révélés sur l'ex-RN34 : le Fort de Nogent, l'usine des eaux, la mairie et les équipements du centre-ville de Neuilly-sur-Marne, le parc et les pavillons des hôpitaux et le parc de la Haute Île, plus loin la base de loisirs de Vaires et, au-delà de la Marne, le parc du château de Champs-sur-Marne.