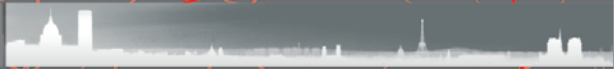


**apur**  
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17 bd Morland - 75 004 paris  
tél : 01 42 71 28 14 - fax : 01 42 76 24 05  
<http://www.apur.org>



Études et réflexions  
sur le devenir  
des grandes voies  
**Radiales**

Décembre 2008

**Résumé**

Les grandes voies radiales, qui lient Paris au territoire francilien, national et européen, se caractérisent par leur rôle historique dans le développement et la structuration du territoire. Elles représentent aujourd'hui un enjeu majeur et renouvelé à l'échelle métropolitaine, enjeu qui dépasse la seule vocation routière. Il importe de prendre la mesure de ce potentiel et de son impact sur le territoire qu'elles traversent.

Ces voies ont longtemps subi les effets de leur rôle séculaire de grandes circulations. Une restructuration de ces lieux où se lisait une limite forte entre les différents territoires a été amorcée ces dernières années tant dans Paris qu'en dehors, à l'occasion de projets et de réalisations de transports en commun ou de redéfinition des usages de l'espace ; en particulier une ambition de développement d'espaces partagés en confrontation avec la vocation initiale uniquement circulatoire.

Cette étude a pour objectif d'analyser ces évolutions au regard de leur cohérence en matière d'espace public et de déplacements, qu'il s'agisse des circulations routières, des transports en commun et des liaisons douces. À cette fin, elle replace dans une perspective historique et géographique, prenant en compte l'évolution des paysages, le rôle et le potentiel des radiales dans l'espace de l'agglomération parisienne et en particulier de la zone dense. Les différents modes de gestion et le rôle des acteurs qui président au devenir des radiales y sont également étudiés (transfert de compétence des DDE aux conseils généraux, de l'État aux départements pour les nationales avec la réforme 2006).

L'étude a donc porté sur l'évolution des radiales dans le centre de l'agglomération dense. Ces grandes voies sont dans cette partie de l'agglomération urbanisée depuis le <sup>XIX</sup> siècle, un support de développement territorial qui pose plusieurs questions et en particulier celle de :

- leur rôle dans la densification en cours et à venir : les radiales comme lieu de densification privilégié mais aussi comme support de développement à l'échelle des territoires traversés ;
- leur rôle en matière de déplacements : accroissement et diversification des modes de déplacements et baisse des flux automobiles ;
- la place et le rôle des acteurs concernés : la gouvernance dans une période de transfert de compétence (transfert de l'État aux départements, des communes aux intercommunalités...), le partage des compétences et la diversité des approches.

L'aire d'étude retenue, de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux à l'A86, permet de mettre en perspective l'évolution de ces grands axes, dans et hors Paris, ainsi que leur changement de vocation (des axes de transit au « boulevard urbain »). Elle permet aussi de prendre en compte le maillage général des voies (les hiérarchies, les rapports entre radiales et rocaes, le niveau d'équipement, les modes d'occupation).

Ont été étudiées les ex RN 2, 3, 305 et 7. Cette sélection permet d'ores et déjà de dégager et de faire partager des similitudes et des contrastes tant en matière de territoire que de projets de requalification, en cours ou prévu. L'examen de ces voies s'est appuyé sur des études existantes, des recherches d'archives, un travail de terrain et des rencontres avec les responsables des services techniques des Conseil Généraux (92, 93 et 94). Par ailleurs, le travail de terrain a conduit, dans certains cas, à relativiser les limites de l'aire d'étude fixée à l'origine.

Trois grandes parties structurent cette étude :

La partie I est une mise en perspective historique qui s'achève sur les transformations récentes.

La partie II dresse un état des lieux sous forme de portraits permettant de comparer les espaces de vie, les espaces de déplacements, les espaces publics et les dynamiques actuelles.

La partie III porte sur les projets et l'approche prospective. Elle précise la manière dont les radiales sont aujourd'hui abordées et pourraient l'être en prenant en compte le fait qu'elles subissent moins le trafic de transit et qu'elles concentrent beaucoup d'intentions de projet.

Pour aller plus loin, une cartographie spécifique et plusieurs propositions d'organisation des profils en travers ont été élaborées. Celles-ci esquissent des scénarios prospectifs sur l'organisation de l'espace et l'intégration des nouveaux modes de déplacement.

Il est apparu que le devenir de certaines grandes radiales ne pouvait être complétement posé, particulièrement sous l'angle d'une vision prospective, sans s'interroger sur les effets de polarité à plus grande échelle (Paris – Le Bourget – Roissy, Paris – Orly). Ce changement d'échelle nécessite, pour être abordé convenablement, d'engager un travail (recherche documentaire, rencontres avec plus d'acteurs, travail cartographique de terrain...) plus important qui ne correspondait pas à l'épure de cette étude. La nécessité d'une telle approche apparaît donc évidente et sera engagée dans le cadre des suites à donner à ce travail.

En 2009, il conviendra à la fois :

- de définir plus précisément les enjeux actuels de transformations des territoires traversés par les radiales : mise en tension des territoires à grande échelle, pôles de développement futurs autour des nœuds de transports en commun et des synergies de projets situés dans leur aire d'influence, séquences pertinentes d'aménagement et d'embellissement...
- et dans le même temps de préciser les conditions d'une réelle convivialité de la pratique de l'espace public pour les riverains, particulièrement les piétons, sur des secteurs aujourd'hui très contraints par des aménagements dédiés en priorité à la circulation automobile.

Les voies radiales sont un révélateur de l'histoire de la croissance urbaine de l'agglomération parisienne. Elles ont toutes été un support de différents types d'urbanisation. Dans la zone dense, certaines nationales ou parties de nationales ont été au cœur du développement urbain des villes qu'elles traversent, d'autres, au contraire, sont restées en retrait de l'urbanisation permettant ainsi de libérer de grandes parcelles propices à l'installation d'équipements, d'activités et des nouvelles formes d'habitat de la seconde moitié du  $xx^e$  siècle.

Ces grandes voies ont longtemps subi les effets de leur rôle séculaire de grandes circulations. Aujourd'hui de plus en plus « rattrapées » par le développement urbain, elles n'assurent plus que de façon marginale, leur fonction initiale de voie de transit. Cette vocation relève désormais du réseau autoroutier francilien. Elles sont à présent des éléments structurants du réseau de desserte des territoires traversés.

La requalification, ces dernières années, de leur vocation circulatoire (au profit d'une plus grande diversité des modes de déplacement) et de leur structure urbaine (densification, qualité des espaces publics) a contribué à en faire des objets de projets spécifiques.

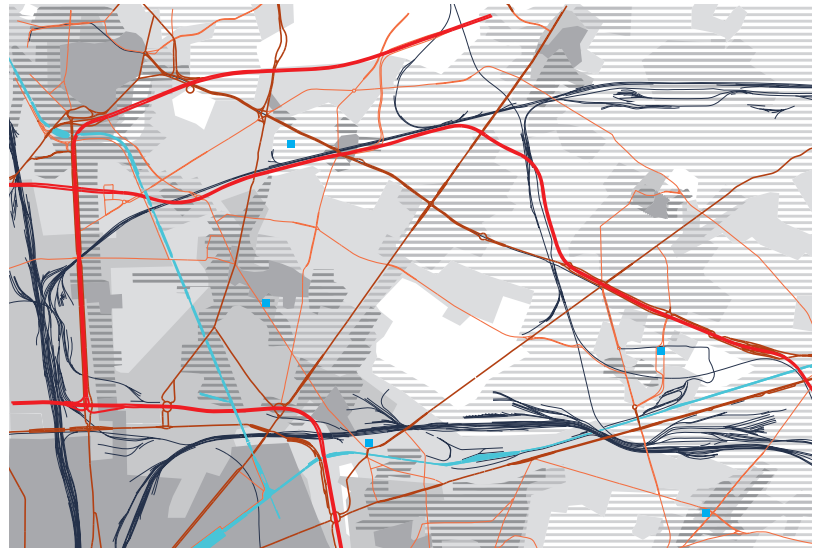
Elles représentent aujourd'hui un enjeu majeur et renouvelé à l'échelle métropolitaine, enjeu qui dépasse la seule vocation routière. Le contexte historique et géographique révèle des spécificités, à partir desquelles, il faut pouvoir travailler aujourd'hui (le grand paysage, la morphologie urbaine et les caractéristiques foncières).

La requalification des grandes voies radiales est tournée aujourd'hui vers :

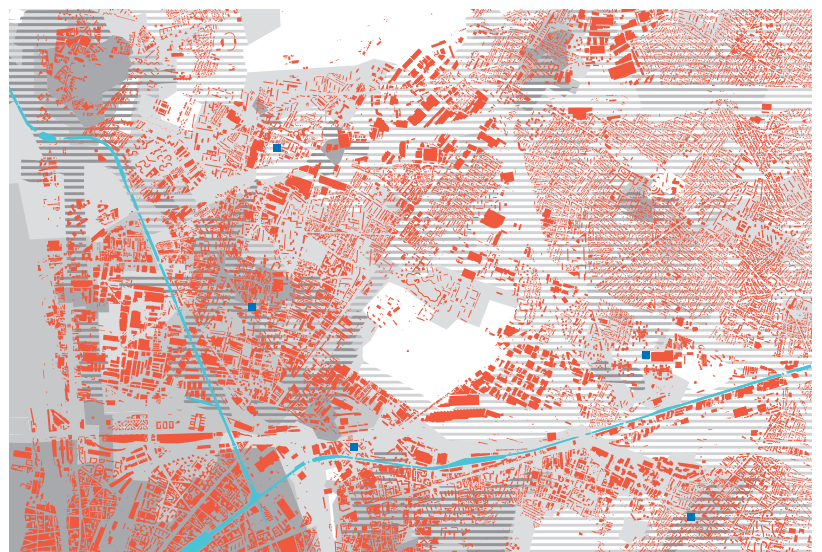
- Un meilleur partage de l'espace public au profit d'une plus grande diversité des modes de déplacement (par exemple : l'espace disponible sur l'ex RN305 de 40 m entre les façades permettra après modification de l'existant, d'intégrer les circulations douces).
- Une nouvelle appropriation de la voie par les riverains, en gommant les coupures existantes (traversées piétonnes sécurisées), tout en atténuant la présence de l'automobile (c'est l'objectif de la requalification de l'ex RN3 qui privilégie la marche et le vélo, l'aménagement de larges trottoirs plantés, afin de créer de véritables lieux de convivialité intégrant terrasses, marchés...)

Les orientations des projets et leur mise en œuvre sont très variables selon les ex-nationales étudiées :

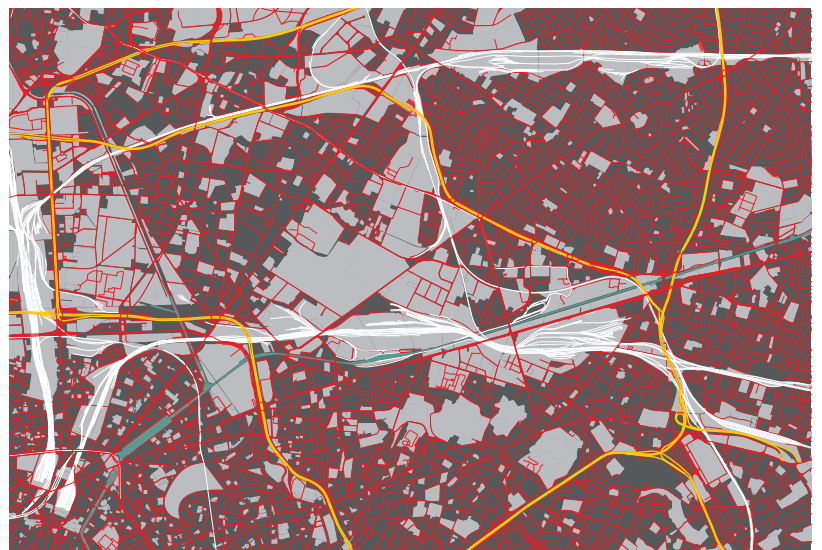
- L'ex nationale 7 fait l'objet d'un projet global, caractérisé par un aménagement unitaire. Cette requalification ambitieuse doit donner, une fois les travaux achevés, une véritable identité, en termes d'usages et de paysages,



Les grandes infrastructures et l'urbanisation progressive du secteur nord-est



L'occupation bâtie et l'urbanisation progressive du secteur nord-est



Le maillage des voies et les grandes emprises d'équipements et d'activités du secteur nord-est

- Les aménagements de l'ex RN 305 sont le résultat de l'évolution des divers courants de pensée sur les modes de déplacements (implantation d'un site propre bus selon un schéma de principe datant des années soixante-dix, insertion de pistes cyclables...). Portés par une pensée globale à l'échelle du département, les aménagements ont toutefois été réalisés par tronçons.
- L'ex nationale 3 est au cœur des dynamiques actuelles du département de Seine-Saint-Denis. Sa requalification est pensée de façade à façade. Cependant, le projet ne s'inscrit pas encore totalement dans une échelle plus large, intégrant le devenir des terrains situés entre la voie et le canal de l'Ourcq,
- L'ex nationale 2 fait l'objet d'une approche à l'échelle de l'aire métropolitaine, en prenant en compte la présence de grandes polarités (Paris – Le Bourget – Roissy). Les projets concernant la voie sont traités dans le cadre d'un comité d'axe.
- Poursuivre l'examen des stratégies, enjeux et échéances envisagés, suite au transfert encore récent de la gestion des radiales aux conseils généraux. En effet, différentes orientations se dessinent en matière de montage et de pilotage des projets de requalification et d'articulation des rôles des différents acteurs locaux.

En 2009, l'étude détaillera en particulier l'ex RN3 dans sa relation au canal de l'Ourcq et l'ex RN2.

Les réflexions menées dans cette étude ont donné lieu à de nombreux échanges et débats. Elles ont permis de révéler de nouveaux axes de travail qui nécessiteront d'être approfondis en 2009, en maintenant une double approche conciliant état des lieux et démarche prospective. Elle visera en lien avec les acteurs concernés à définir plus précisément les enjeux actuels liés aux transformations des territoires traversés par les radiales. Trois thèmes principaux peuvent être dégagés :

- Entreprendre une réflexion sur l'armature du réseau viaire à plusieurs échelles et les évolutions foncières dans le cadre des projets engagés. Il s'agira notamment de :
  - Replacer ces grandes voies dans leur paysage urbain en révélant l'échelle géographique et en requalifiant certaines séquences et lieux singuliers (carrefours dénivelés, échangeurs);
  - Préciser l'impact sur les radiales des projets d'aménagement, de reconversion de grands territoires industriels, d'infrastructures de transport... et mettre en perspective les mutations des activités sur le moyen terme;
  - Engager un examen des PLU afin d'envisager une coordination réglementaire portant sur devenir des tissus urbains concernés;
- Replacer les projets liés aux mobilités sur les radiales à l'échelle du réseau des voies et espaces publics des territoires traversés (complément du maillage des voies, réseau des circulations douces...). L'étude visera à promouvoir une complémentarité des modes de déplacement et une réelle convivialité de la pratique de l'espace public, particulièrement les piétons, sur des secteurs aujourd'hui très contraints par des aménagements dédiés en priorité à la circulation automobile.