

A map of Paris with a network of roads. The radial roads are highlighted in red, and a few are further emphasized with thick white lines. The text is overlaid on the map.

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



Études et réflexions sur le devenir des grandes voies radiales

Introduction

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 circulaire.

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 XIX^e 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 rocades, 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.

Sommaire

I. Le rôle historique de structuration du territoire des radiales 9

Les voies royales et impériales au XIX^e siècle 11

- Assurer les relations entre le pouvoir central et les territoires liés à sa domination 11
- Percées haussmanniennes et grands travaux du XIX^e siècle 12

Les révolutions industrielles : un paysage nouveau 14

- Les déplacements dans la ville préindustrielle 14
- Véhicules hippomobiles, apparition et développement des tramways 14
- Les progrès en matière de revêtements de la voirie 15
- L'après première guerre mondiale : l'aménagement de la région parisienne 15

La révolution routière et le tout automobile 18

- Cultures techniques et accès à la mobilité individuelle 18
- Restructurer le territoire par le réseau routier 19
- La route rivalise avec le fer 20

Les transformations récentes 21

- Une nouvelle place pour les transports en commun 21
- Les radiales et l'évolution de la mobilité 21

II. État des lieux, portraits 26

L'ex RN2 26

- Espace de vie 26
- Espace de déplacements 37
- Espace public 39
- Au cœur des dynamiques actuelles de développement 41

L'ex RN3 42

- Espace de vie 42
- Espace de déplacements 51
- Espace public 53
- Au cœur des dynamiques actuelles de développement 55

L'ex RN7 56

- Espace de vie 56
- Espace de déplacements 70
- Espace public 73
- Au cœur des dynamiques actuelles de développement 75

L'ex RN305 76

- Espace de vie 76
- Espace de déplacements 88
- Espace public 90
- Au cœur des dynamiques actuelles de développement 91

III. Projets et prospectives 93

Une nouvelle conception des radiales 93

- Le boulevard urbain : une notion qui a évolué 93
- Des documents réglementaires traduisant le changement de vocation des anciennes nationales 94

Attractivité des radiales et centres urbains 95

- La localisation et la concentration des projets en limite des radiales
risquent-elles d'accentuer l'effet couloir ? 95
- Des territoires en mutation 96
- Penser les déplacements (tous modes confondus) à plusieurs échelles :
la radiale comme lieu de déplacement mais aussi d'arrêt, de vie locale 98

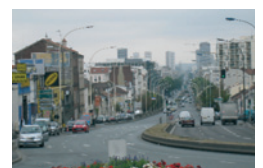
Principes d'organisation de l'espace : scénarios 100

- État actuel et simulations d'aménagement : l'ex RN2 100
- État actuel et simulations d'aménagement : l'ex RN3 102
- État actuel et simulations d'aménagement : l'ex RN305 106

Penser les radiales dans leur territoire 110

- Les radiales comme épine dorsale d'un territoire : l'accroche aux grands projets 110
- Les échelles pertinentes de pensée et de pilotage, de gestion, de fabrication 122
- Les comités d'axe 122
- L'approche en séquences comme méthode 123
- L'importance de la maîtrise d'ouvrage 124
- Le choix déterminant de la maîtrise d'œuvre 125

Conclusion 129



I. Le rôle historique de structuration des territoires des radiales

« Il a fallu un siècle de 1750 à 1850, pour que soit construit sans lacunes l'ensemble des routes nationales et départementales, et 50 ans de plus pour achever le réseau vicinal desservant toutes les communes et leurs hameaux »

Georges Reverdy¹.

L'évolution des radiales dans et hors Paris, rapidement retracée dans cette partie, se concentre sur les grands moments, étapes, ruptures... qui ont façonné celles-ci et sur le rôle des grands axes et les raisons de leur création et surtout de leur transformation.

Le réseau principal des radiales est historiquement composé de grandes routes, reliant des points précis, connus et importants (ex. la RN7 : route de Paris à Fontainebleau et à l'Italie).

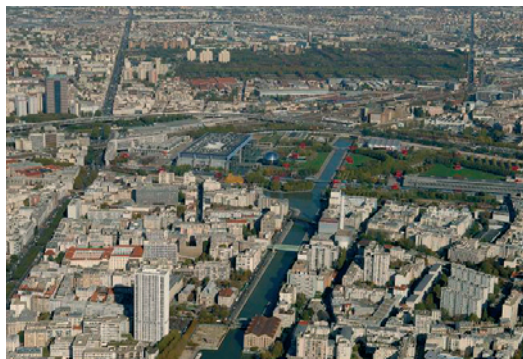


© Philippe Guignard



© Philippe Guignard

Grands tracés dans et hors Paris : ex RN7, vue vers Paris ; ex RN3 et Canal de l'Ourcq ; ex RN2, vue vers Pantin, Aubervilliers



© Philippe Guignard



Plan de hiérarchie du réseau et localisation des voies radiales étudiées

1. Georges Reverdy, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'ENPC, 2006.

Liste historique des routes nationales

Numéro	Principales villes traversées	Destination	Longueur
RN 1	Paris - Beauvais - Granvilliers - Abbeville - Boulogne sur Mer - Calais - Dunkerque	Belgique Bray Ounes	347 km
RN 2	Paris - Meaux - Château Thierry - Châlons en Champagne - Verdun - Metz - Forbach	Allemagne, Poste de frontière à Forbach	387 km
RN 3	Paris - Soissons - Laon - Maubeuge	Belgique, Poste de frontière à Bettignies	225 km
RN 4	Paris - Melun - Vitry le Francois - Saint Dizier - Toul - Nancy - Strasbourg	Poste de frontière à Strasbourg	446 km
RN 6	Paris - Sens - Auxerre - Chalon sur Saône - Macôn - Lyon - Chamberry	Frontière italienne après le col du mont Cenis	733 km
RN 7	Paris - Fontainebleau - Nemours - Montargis - Briare - Nevers - Roanne - Lyon - Vienne - Valence - Montélimar - Orange - Avignon - Aix en Provence - Cannes - Nice - Menton	Menton frontière avec l'Italie	994 km
RN 10	Paris - Versailles - Rambouillet - Maintenon - Chartres - Tours - Poitiers - Angoulême - Bordeaux - Bayonne - Biarritz	Béhobie en Espagne	762 km
RN 13	Paris - Neuilly sur Seine - Nanterre - Orgeval - Mantes la Jolie - Evreux - Lisieux - Caen	Cherbourg - Octeville	338 km
RN 14	Paris - Pontoise - Rouen	Rouen	125 km
RN 19	Paris - Brie comte Robert - Coubert - Guignes - Provins - Troyes - Chaumont - Vesoul - Belfort	Frontière franco-Suisse Delle	447 km
RN 20	Paris - Orléans - Vierzon - Châteauroux - Limoges - Brive la Gaillarde - Cahors - Montauban - Toulouse - Bourg Madame	Frontière franco-espagnole Bourg Madame	864 km

© Apur

Ce tableau est donné à titre indicatif : les transferts massifs aux départements des routes nationales consécutifs aux réformes de 1972 et de 2005, sans oublier les transferts intermédiaires, comme en Ile-de-France ont conduit les conseils généraux à rénumérotter ces axes.



Plan Delagrave

© Doc Apur, BNF

1. Les voies royales et impériales au XIX^e siècle

Assurer les relations entre le pouvoir central et les territoires liés à sa domination

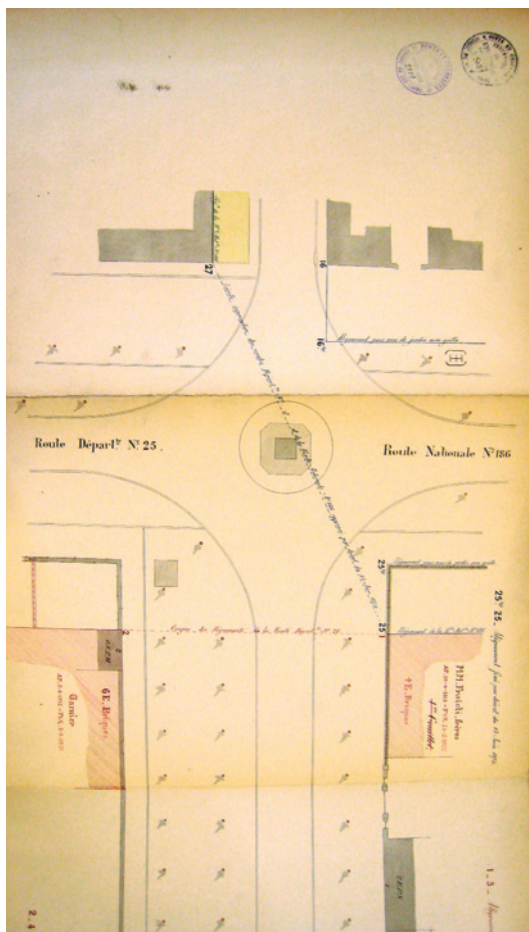
Les grandes routes rayonnant depuis Paris ont été en grande partie aménagées sous Louis XV, et déjà sous l'autorité de grands ingénieurs des Ponts et Chaussées comme Perronet, sur la base de tracés plus anciens, particulièrement au nord et au sud où il y avait moins de contraintes topographiques. À l'ouest, plusieurs aménagements avaient déjà été réalisés sous Louis XIV (chemin de Paris à Versailles par Sèvres, ordonné en 1683).

« La plupart de ces routes étaient pavées, comme celle de Paris à Fontainebleau sur toute sa longueur ; et avec l'élargissement des chaussées et des traverses trop étroites, calibrées au moins à 5 toises de largeur, l'adoucissement des pentes trop raides sera l'essentiel des travaux projetés ou réalisés à cette époque. ² »

Jusqu'au début du XIX^e siècle, la faible intensité du trafic sur les grandes radiales n'incite pas à la multiplication de celles-ci et encore moins à la création de rocadés. ³

2. Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1995, p. 47-50.

3. Seule exception notable, le projet adopté en 1750 « du grand chemin de Versailles et Choisy-le-Roi par la Croix de Berny, qui fut rapidement réalisé et constitua pendant près de deux siècles, avec le chemin de Versailles à Saint-Germain, le seul élément valable, mais très limité, d'une rocade d'Ile-de-France. Et l'amour de Louis XV pour la chasse conduisit aussi à multiplier les grandes avenues et les étoiles dans les forêts royales de la région », Georges Reverdy, *Op. cit.*, p. 47-50.



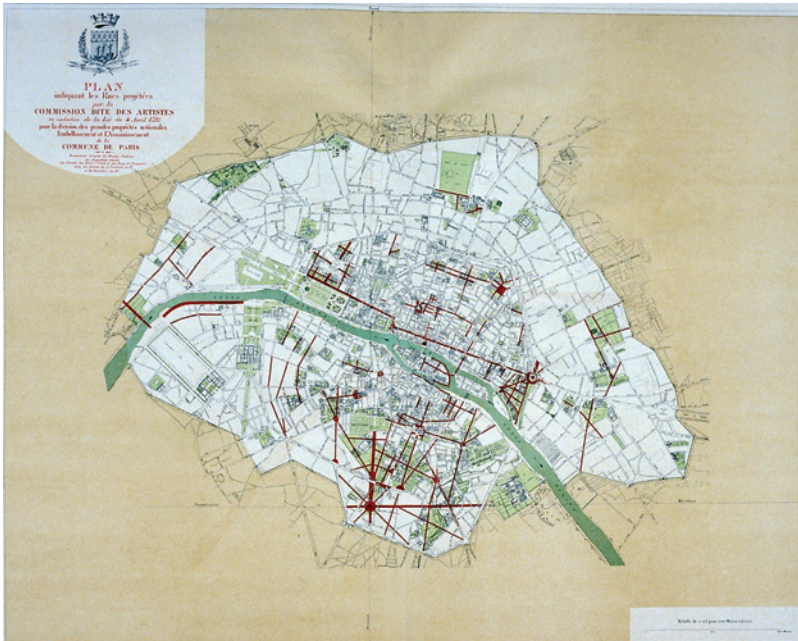
Plan d'alignement, traversée de Choisy, 1825



© Archives départementales de la Seine-Saint-Denis



© Archives départementales du Val-de-Marne



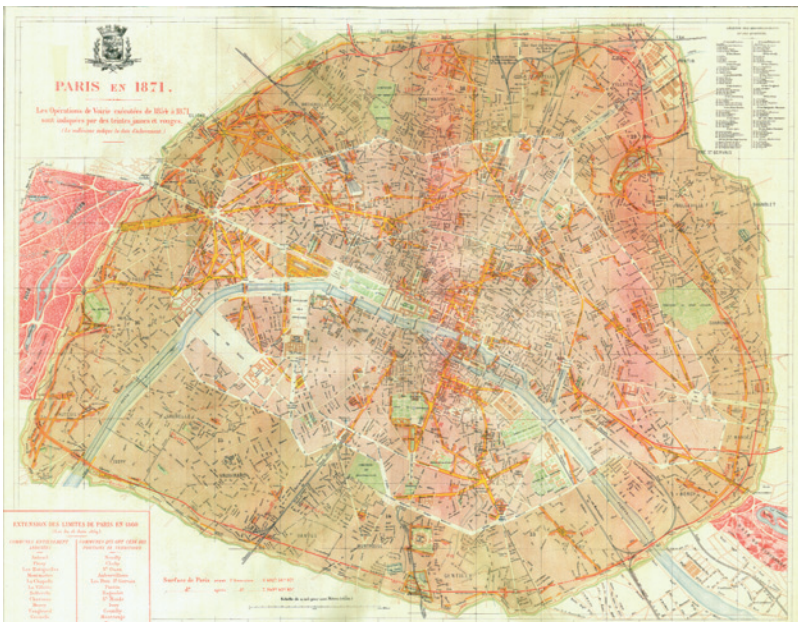
Plan des artistes, Atlas des travaux de Paris, 1889

© Doc Apur

Percées haussmanniennes et grands travaux du XIX^e siècle

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, Paris est enfermé dans l'enceinte fiscale des Fermiers Généraux. Au-delà de cette enceinte, les rues étroites, sinueuses et encombrées de Paris s'étendent en voies de faubourgs.

Aux actions fragmentaires – créations de places, de ponts, de monuments – succèdent progressivement des interventions plus ambitieuses, comme la destruction, sous Louis XV, des remparts de la ville et leur transformation en boulevards plantés. Mais ce n'est qu'avec la Révolution que les projets étudiés sous l'Ancien Régime prennent une forme plus unitaire. Ainsi, le plan dit des Artistes, étudié sous la Convention, proposera une restructuration du Paris intérieur. Il annoncera et nourrira en partie les grands travaux : création de quais, de places, de nouveaux lotissements, d'équipements, adduction d'eau, numérotation des rues puis extension du réseau d'égouts, éclairage au gaz... conduits successivement par les préfets Frochot, Chabrol, Rambuteau et Berger...

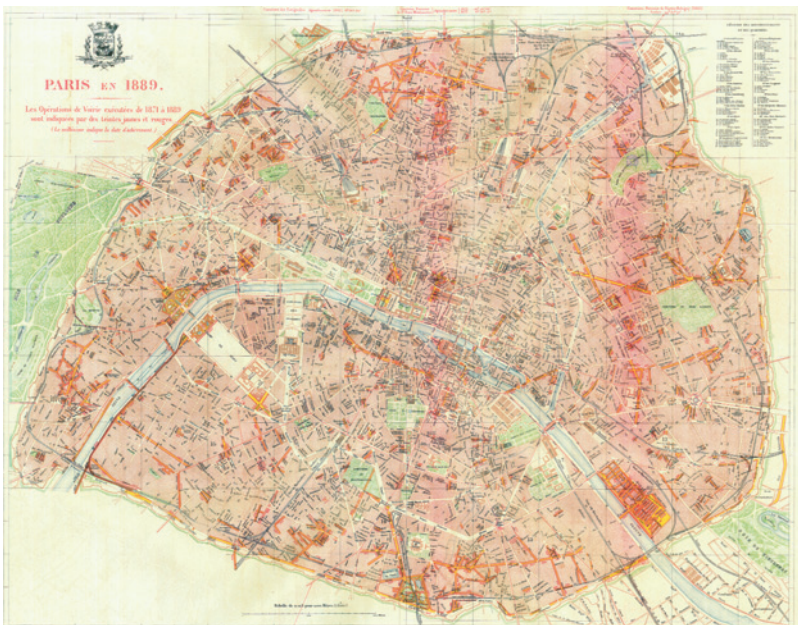


Grands travaux de Paris, 1871, Atlas des travaux de Paris, 1889

© Doc Apur

Avant l'arrivée d'Haussmann, les percées restent rares et circonscrites à des territoires modestes (percée de la rue Rambuteau à 13 m de largeur). Mais, celles du boulevard de Strasbourg, de la rue des Écoles ou le prolongement rectiligne de la rue de Rivoli (élargie à 22 m), marquent déjà clairement la volonté de Napoléon III d'équiper la ville à une échelle plus vaste.

Haussmann, préfet, disposera des pouvoirs qui lui permettront de mettre en œuvre ces volontés : amplifier les transformations et les étendre jusqu'aux fortifications de Thiers et transformer ainsi la ville en une capitale moderne. C'est une pensée globale, organisée en systèmes (réseau des voies nouvelles, égouts, équipements, espaces plantés...) qui est mise en œuvre. La grande croisée de Paris est doublée par de larges voies nouvelles (boulevards Saint-Michel et Saint-Germain, boulevard Sébastopol), percées à travers le vieux Paris et qui dessinent le nouveau visage de la capitale. Mais Haussmann, limité dans son action par l'enceinte des Fermiers Généraux, qui constitue alors la limite communale, ne peut encore prétendre organiser un plus vaste territoire. Néanmoins, le réseau principal des voies nouvelles est conçu pour relier les gares qui sont elles-mêmes rattachées à un réseau pensé à l'échelle nationale.



Grands travaux de Paris, 1871-1881, Atlas des travaux de Paris, 1889

© Doc Apur

À partir de 1860, Paris annexe les territoires des communes riveraines. Une seconde phase de grands travaux va alors mettre en place un réseau de grandes avenues qui viennent doubler les voies de faubourg étroites et lier par des voies majeures le cœur de la capitale aux routes nationales et aux grands équipements extra muros. De nouveaux boulevards transforment aussi le paysage de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux.



Percement de l'avenue de l'Opéra, vers 1870

© BHVP



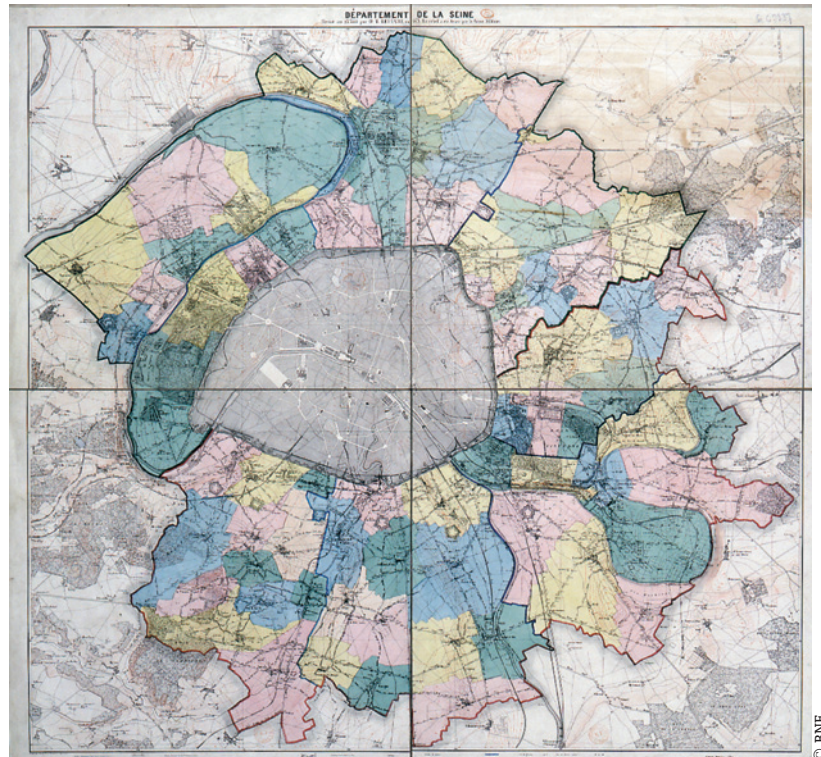
Rue de Paris en 1858

© Fonds Marville, doc. Apur



La rue Lafayette, 1987

© Documentation Française - Verney



Carte du département de la Seine par O. T. Lefèvre, 1871

© BNF

Ainsi, l'avenue de l'Impératrice (aujourd'hui avenue Foch) relie la place de l'Étoile au nouveau Bois de Boulogne. Ses dimensions (1200 m de longueur pour 120 m de largeur et des retraits d'alignement au profit de jardins privés de 10 m de profondeur) et la qualité de son aménagement (confié à l'architecte Hittorff) illustrent les ambitions de l'époque. L'avenue de Neuilly, encore à peine bâtie, deviendra une promenade internationalement connue, les Champs-Élysées, avec comme point d'orgue la place de l'Étoile et l'Arc de Triomphe (inauguré en 1836).

En 1860, le territoire annexé est encore faiblement occupé. Il reste marqué par la petite industrie, les terres agricoles et, localement, l'habitat essentiellement concentré le long des voies de faubourgs dès les limites de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux.

Dans ce nouveau territoire parisien, la III^e République investira plus de 300 millions pour les travaux de voirie et d'équipements. Alors que de nouveaux quartiers apparaissent autour du nouveau réseau des grandes avenues parisiennes, une nouvelle banlieue se construit au-delà de l'enceinte de Thiers.

Après Napoléon III et Haussmann, il restera difficile de fixer les limites d'un territoire métropolitain susceptible de faire l'objet d'un aménagement cohérent (unité administrative, unité de conception...). De l'échelle du département de la Seine à celle de la région Ile-de-France, les projets et plans d'aménagement se succéderont et tenteront, avec des fortunes diverses, de contrôler une capitale et métropole en complète transformation. Néanmoins, les enjeux liés aux grands réseaux de voies qui traversent ces territoires restent centraux aussi bien en terme de transport que d'équipement et de vocation économique et sociale...



Vers 1870

© Archives municipales de la ville de Vitry-sur-Seine

2. Les révolutions industrielles : un paysage nouveau

Les déplacements dans la ville préindustrielle

La forme et les dimensions de la ville préindustrielle, compacte et de taille réduite, restent étroitement liées à un mode de déplacement dominant, la marche à pied, et à des proximités fortes entre lieux de vie et lieux de travail. L'occupation de l'espace public est alors synonyme d'encombrement, de confusion et d'insalubrité. Égout à ciel ouvert, la rue, sans trottoir, ni réseaux d'assainissement, est occupée pèle mèle par des charrettes (à bras, à chevaux ou à bœufs), des carrosses, des piétons, des étalages... Avec l'arrivée des ingénieurs dans les services techniques de Paris au milieu du XIX^e siècle, les études sur l'air et les odeurs, puis sur le sous-sol et la lumière, et la lutte contre les épidémies vont imposer une nouvelle mise en ordre (création et élargissement de voies revêtues de pavés, réseaux d'adduction et d'évacuation, éclairage, plantation...). La ville ne doit plus faire obstacle au développement prometteur de l'économie et en premier lieu aux flux qui la traversent. Le réseau des voies doit faciliter la libre circulation des biens et des personnes à l'échelle de la ville toute entière. La mise en ordre de la voirie moderne passera donc aussi par une hiérarchisation systématique du réseau des voies et par la séparation des flux. Cette réorganisation assure aux piétons le confort et la sécurité, mais aussi l'air et la lumière, et garantit aux véhicules l'efficacité et la diversité de la circulation. Elle consacre l'avènement d'un nouveau mode de déplacement : les transports collectifs.



Vers 1900

© Archives municipales de la ville de Vitry-sur-Seine

Véhicules hippomobiles, apparition et développement des transports en commun

D'abord traversés par des omnibus à chevaux, Paris et la banlieue parisienne sont équipés, à partir de 1855, comme les grandes villes d'Europe (Londres en 1861) et des États-Unis (dès 1832), par des tramways à vapeur, puis à air comprimé et, enfin, électriques. Après une première phase de développement sous la forme du chemin de fer, le rail, noyé dans la chaussée, conquiert l'espace public. Il sera bientôt complété par le métropolitain qui s'affranchit de la rue pour se développer en souterrain et en viaduc (à partir de 1900 à Paris et dès 1863 à Londres). Cette extension du réseau et des modes de transport collectif est un des signes visibles de la révolution industrielle étroitement liée à une révolution démographique et géographique. Si les nouvelles lignes de transports accompagnent l'extension urbaine, elles la conditionnent aussi largement, jusqu'à faire des grands axes de circulation et des gares ou stations qui s'y rattachent les lieux privilégiés du développement urbain.⁴



Vers 1960

© Archives municipales de la ville de Vitry-sur-Seine

4. « À Paris, alors que la population s'accroît de 1,6 à 2,6 millions d'habitants entre 1851 et 1876 (soit +60 %), le trafic des transports collectifs passe, dans la même période, de 40 à 115 millions

de voyageurs (soit +190 %). C'est toute la vie urbaine qui se met en mouvement à l'orée du XX^e siècle », Francis Beaucire, *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Les Essentiels, 1996, p. 7.

Les progrès en matière de revêtements de la voirie

Les impératifs d'efficacité, de sécurité et de confort de plus en plus liés à la circulation conduiront, à partir de la première guerre mondiale, à tout un ensemble de choix techniques visant à remédier aux désordres ou désagréments imputables à la voirie (bombement de la chaussée, fondations et matériaux de revêtement...).

Les désordres et sources d'inconfort (nids de poules, ornières, aspérités de surface...) imposent donc une nouvelle maîtrise technique (compactage, granulométrie, dosage des matériaux...) susceptible de répondre aux multiples sollicitations imposées aux voies (charge des camions, autobus, tramways, voitures... efforts et vibrations tant au mouvement qu'à l'arrêt etc.) Si ces travaux impactent fortement le trafic et la vie locale, l'amélioration de la qualité de voies et les recherches qui y sont liées, visent le confort de l'automobiliste avant celui du riverain.

Mais ces améliorations techniques ne concernent pas que les voies et leur surface (notamment la recherche du revêtement le plus adapté), elles concernent aussi la mécanique générale des véhicules (pneumatique, amortisseur, vibration des moteurs...).

Le macadam⁵, boueux ou poussiéreux selon les saisons, est progressivement complété par une imprégnation de bitume ou de goudron (il disparaît des rues de Paris en 1927). Il en ira de même avec le pavé de bois dont la dangerosité par temps de pluie et le manque de résistance au poinçonnement des camions est de plus en plus critiqué (il ne restera à Paris que 31 ha en 1949, contre 200 ha en 1903). Le pavé de pierre dure ayant fait la preuve de sa parfaite résistance lors de la guerre 14-18 continuera à occuper largement les voies soumises à de forts trafics (solide, facile à poser et à nettoyer, antidérapant...). Ces matériaux (asphalte, pavés) et les techniques de pose (pavés en mosaïque, en queue de paon ou en échantillon) correspondront, pour un temps, à une hiérarchie des voies.⁶

L'après première guerre mondiale : l'aménagement de la région parisienne

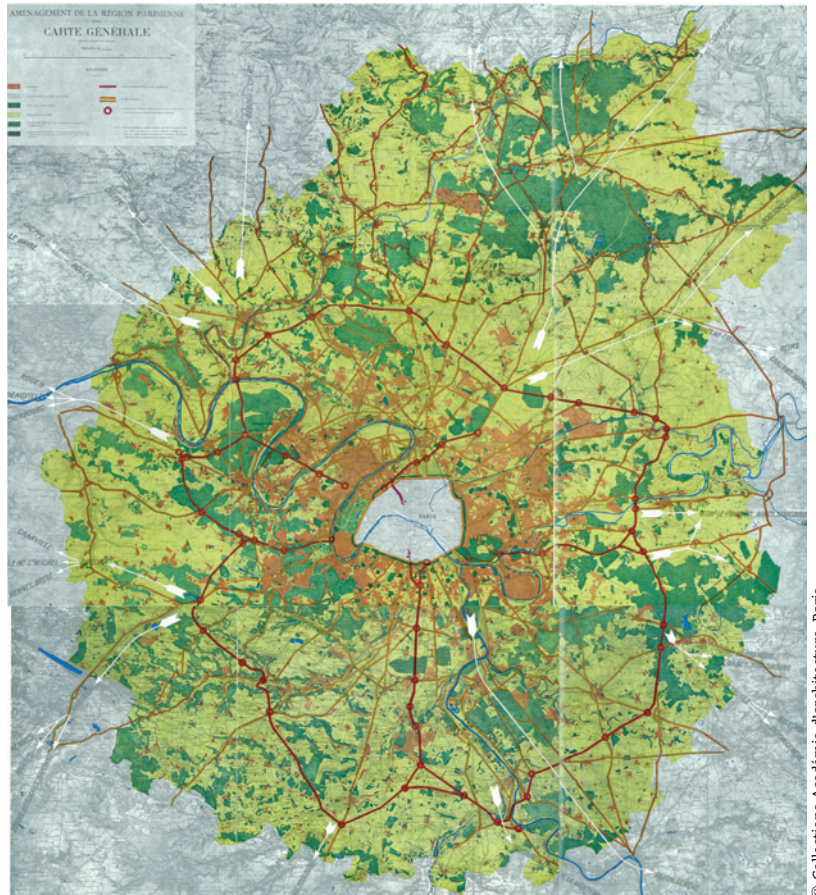
Malgré certaines tentatives, avant et après la première guerre mondiale, la banlieue parisienne se développe rapidement sans projet pré établi. Les lotissements pavillonnaires se multiplient au gré des opportunités foncières et sous la houlette de lotisseurs plus ou moins sérieux en s'appuyant sur le réseau des routes existantes. Ce n'est qu'à partir des années 30 que le projet d'aménagement de la région parisienne, dit « plan Prost », tracera des orientations qui seront progressivement mises en œuvre. Ce plan, élaboré à partir de 1934 et approuvé en 1939, n'est pas un plan d'extension mais un plan d'aménagement et d'organisation général. En matière de voirie, il vise à résoudre les



Arrachage du vieux pavage, 1926



Nouveau revêtement de voirie



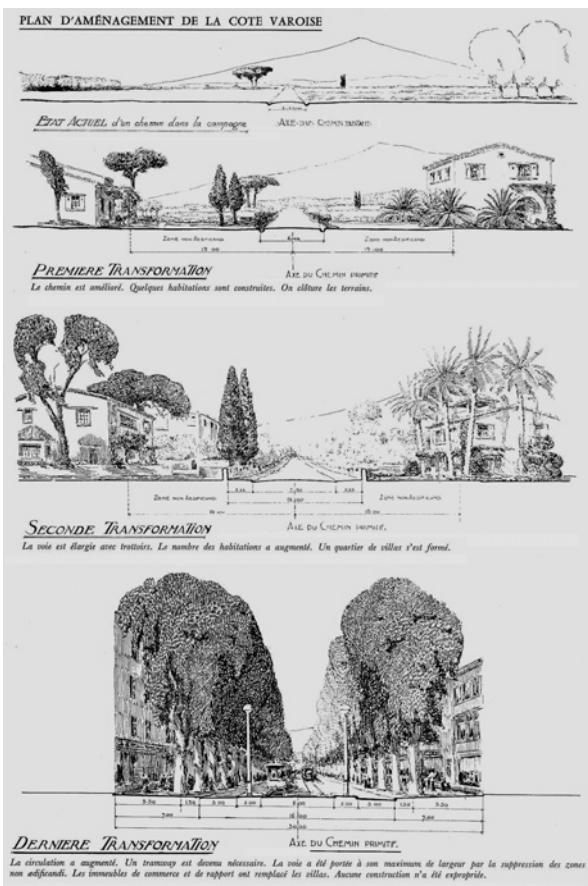
Plan d'aménagement de la Région parisienne, Henri Prost, 1939

problèmes de circulation liés au développement de l'automobile et à l'urbanisation croissante et incontrôlée de la région parisienne. De ce plan, l'histoire retiendra surtout le projet de création de cinq autoroutes formant un réseau de voies nouvelles à grand trafic superposé au réseau existant (la Voie Triomphale, l'autoroute de l'Ouest, du Sud, de l'Est et du Nord). Ce nouveau réseau, inspiré des autoroutes d'Italie, d'Allemagne et des Pays-Bas, totalisait 115 km de voie et devait avoir 60 m de large et une servitude non aedificandi de 40 m répartie de part et d'autre. Dans cette organisation, les radiales sont indissociables des rocades. Ainsi, les anciennes fortifications doivent être converties en boulevard circulaire et un vaste anneau autoroutier créé à environ 15 km du centre de Paris.

5. Technique d'empierrement des chaussées mise au point par John Loudon Mac Adam.

6. Sur ces sujets voir : Sabine Barles, André Guillerme, *La congestion urbaine en France 1800-1970*, Champs-sur-Marne, Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Association pour la recherche et le Développement en Urbanisme, septembre 1998.

Étude pour
l'aménagement
de la côte Varoise,
Henri Prost, 1924



© Collections Académie d'architecture, Paris

Mais le plan Prost visait aussi à compléter et réorganiser le réseau primaire existant. Alors que celui-ci présente le plus souvent des largeurs susceptibles de répondre à l'accroissement de la circulation, il a subi des « étranglements » dans la traversée des centres anciens, la largeur de la voie pouvant descendre dans certains cas en dessous de 15 voire 12 m. Pour remédier à cette situation le plan prévoit des élargissements et des voies « d'évitement ». Afin de séparer le trafic de transit, au centre, du trafic local, en chaussées séparées, une largeur de 40 à 50 m aurait été nécessaire. Préconisant une solution qu'il a déjà mise en œuvre sur la Côte Varoise, Prost proposera de s'en tenir à des largeurs entre alignements de 24 à 30 m (soit une chaussée de 4 à 6 files et des trottoirs ou accotements de 6 m) mais en fixant deux alignements, l'un dit séparatif, correspondant aux limites de l'emprise publique, l'autre dit constructif, imposé aux constructions sur les terrains privés. Cette emprise non aedificandi permet la transformation dans le temps d'une « voie routière » en « voie

■ L'évolution d'un paysage

Historiquement, c'est la Direction des Ponts et Chaussées qui préside à la gestion, à l'entretien et aux travaux des routes nationales. Les ingénieurs du département de la Seine suivent méticuleusement l'état des radiales. La précision des documents qu'ils réalisent témoigne de la rigueur avec laquelle ces voies étaient traitées et de l'organisation structurelle des grands corps de l'État qui en étaient responsables.

Les archives de la Direction des Ponts et Chaussées concernant le département de la Seine permettent de suivre en détail l'évolution des travaux qui ont été réalisés sur les radiales, et de les mettre en relation avec les orientations fixées par les différents plans et schémas d'aménagement de la région parisienne.

Ces archives présentent notamment des tableaux d'inventaire des arbres sur les RN7 et RN20. Chaque inventaire précise la longueur totale de la route considérée, les linéaires plantés, non plantés et sus-

ceptibles de l'être. Il indique aussi, portion par portion, la largeur de la route, le nombre de lignes de circulation, le nombre d'arbres plantés de part et d'autre, le nombre de sujets manquants ou morts, les arbres à remplacer, les essences, l'époque de la plantation et du dernier élagage. Cet examen annuel (1^{er} juin de 1887 à 1891), prouve qu'un suivi particulièrement méticuleux était réservé aux plantations de ces routes.

La rigueur et l'attention particulière portées aux plantations se lisent toujours, un demi-siècle plus tard, dans la précision avec laquelle les ingénieurs du département de la Seine établissent le dénombrement et l'état phytosanitaire des arbres bordant ces voies (service technique des parcs et jardins au sein des services ordinaire et vicinal des Ponts et Chaussées).

Lorsque le projet de prolongement de la RN305 à Choisy-le-Roi et Orly a été mis en place en 1957, conformément au plan d'aménagement de la région Parisienne en vigueur (prolongement de la RN305 vers le pont de Villeneuve-Saint-Georges, et de là vers Montgeron et la RN5), il a donné lieu à un inventaire précis des travaux à réaliser et des démarches à engager : expropriations et relogement, abattage d'arbres, terrassements, travaux de chaussées et accessoires, ouvrages d'art. Cet inventaire permet de dégager des constantes dans les choix d'aménagement que l'on retrouve pour les autres radiales, constantes qui mettront plus ou moins à mal les plantations existantes :

- les élargissements de la chaussée et les prolongements de voies, concernant aussi bien les par-

Transplantation d'arbres
d'alignement sur l'ex RN305,
1978



© Archives municipales de la ville de Vitry-sur-Seine

urbaine » autorisant à la fois la circulation rapide et le stationnement. Le principe du double alignement devait aussi réduire les frais considérables d'expropriation et de démolition, coût que la crise du logement contribuait désormais et pour longtemps à rendre inenvisageable.

Malgré d'importantes réticences, portées par les commerçants en centre-ville, le Service de Ponts et Chaussées et la plupart des 80 communes du



© Archives municipales de la ville de Villejuif

Inauguration de la déviation de l'ex RN7, boulevard Gorki

département de la Seine avaient déjà prévu des voies de dégagement dans leur plan d'aménagement (notamment Villejuif et Bourg la Reine) ⁷. Selon le plan Prost, le réseau des nationales de la région parisienne, complété et rénové, aurait dû représenter 424 km de voies nouvelles, déviations comprises, et 942 km d'élargissements (et respectivement 199 et 1064 km pour les départementales; alors que le réseau communal, non concerné par les élargissements, devait être étendu de 551 km). En fait, il n'y a pas un défaut de projets, mais des difficultés à les réaliser. Alors que ces orientations se retrouvent dans les plans d'aménagement qui se succéderont jusqu'au PADOG (plan d'aménagement et d'organisation général de la région parisienne) de 1960, les ambitions se réduiront et les mises en service tarderont (autoroute du Sud en 1960, du Nord en 1965, premier tronçon du périphérique, porte d'Italie – porte de Châtillon en 1960. Seule l'autoroute de l'Ouest sera commencée en 1935) alors que la circulation et le parc automobile ne cessent de croître. ⁸

7. *Urbanisme*, n° 41 spécial « Région parisienne », déc. 1935, janv. 1936, pp. 8-9 et 30-34.

8. Chiffres extraits de : Pierre Merlin, *Les transports parisiens*, Paris, Masson, 1967, p. 17-30.

ties circulées que des bandes de stationnement, voire, plus rarement à l'époque, des réserves pour pistes cyclables ;

- **l'installation de canalisations**, sous les lignes d'arbres existants, qui impose leur abattage ;
- **l'établissement de carrefours à niveaux séparés** souterrains ou aériens et de bretelles de raccordement.

L'abattage d'arbres pour raison de sécurité a toujours existé. À l'origine il s'agit de prévenir les risques dus au mauvais état des plantations. La montée en puissance de la circulation automobile, conduira de plus en plus à des abattages pour des raisons de sécurité routière. Cette question a vu s'affronter différents acteurs et intéressés. Avec les vitesses désormais atteintes, nombre d'usagers et responsables des routes ont considéré les arbres d'alignement comme un danger rendant plus terrible les conséquences d'une sortie de la chaussée. Des abattages illégaux d'arbres situés le long d'axes routiers ont même eu lieu, témoignant de la diffusion de cette crainte dans les mentalités. Cependant, si l'on adopte un regard plus large, tenant compte de la totalité des usagers de la route, il apparaît au contraire que les arbres peuvent jouer le rôle de barrière protectrice, séparant les différents types d'usagers, de flux, de déplacements. Au-delà de l'attrait, de l'agrément visuel qu'apportent les plantations d'arbres le long d'un axe, la protection des piétons par les automobiles en stationnement est à souligner. Les arbres rendent de plus les automobiles et leurs nuisances (pollutions atmosphériques et visuelles) moins sensibles aux riverains d'un grand axe.

La question du paysage ne doit donc pas être tenue pour secondaire. Elle est partie prenante de la perception d'une voie, de la façon dont elle est vécue, de son image, de son identité. Le regard que porte un automobiliste sur une route n'est pas celui d'un riverain. Une voie doit également être pensée à l'échelle de la vie locale qui se déploie à ses rives, en lien avec les territoires qui l'accueillent et qu'elle marque. Ses qualités paysagères comptent et expliquent souvent l'inquiétude des habitants lorsque des travaux viennent modifier l'aspect et le fonctionnement d'une voie.



© Documentation Française

Transformations routières de l'ex RN7

3. La révolution routière et le tout automobile

Cultures techniques et accès à la mobilité individuelle

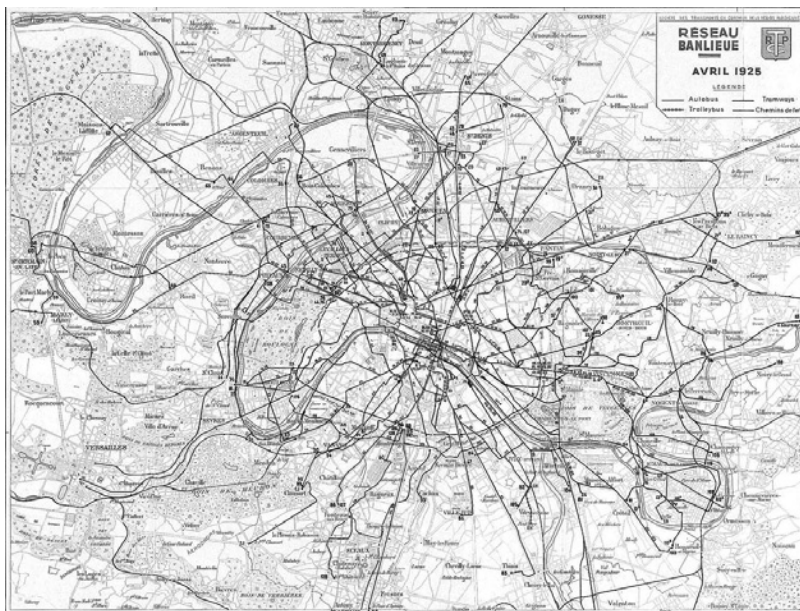
Des années 20 aux années 30, le taux de croissance des véhicules automobile est spectaculaire (de 1921 à 1928 l'automobile quadruple sur les routes nationales, de 1928 à 1933, elle quintuple dans les milieux urbains denses). L'automobile, toujours plus rapide et plus sûre, conquiert les chaussées et conduit, particulièrement en France, à des politiques de plus en plus répressives à l'encontre des modes de déplacements lents. Alors que la Grande-Bretagne cherche à améliorer les conditions de circulation pour tous, que le Danemark fait une part belle aux vélos et leur réserve très tôt des pistes cyclables, que l'Allemagne et la Suisse maintiennent une place au tramway... la culture technique française privilégie

l'automobile comme moyen de déplacement. Dès 1922, les conducteurs ont leur code et l'instauration du permis de conduire permet de contrôler leur nombre sans cesse croissant. Cette suprématie, marquée par la crainte de l'encombrement et ses retombées économiques et sociales, conduit à un nouveau partage de l'espace où la vitesse domine au dépend du piéton, du cycliste, du cheval, du tramway, condamné à disparaître à Paris et en région parisienne au cours des années 30... Ce choix impactera aussi bien les usages que les nouveaux paysages urbains.⁹

À cette époque, c'est aussi une fracture sociale qui se met en place. La marche, le vélo et les transports en commun (chemin de fer, tramway, métro...) sont réservés au commun, la voiture, elle, désigne l'élite. Cette fracture ira en s'amenuisant. Cette tendance, liée à la croissance économique de l'après seconde guerre mondiale, est directement lisible dans l'évolution du parc automobile. À partir de 1950, toutes les couches de la société sont concernées par la liberté d'action et de mouvement promise par la voiture. Progressivement la voiture passe d'un équipement familial à un équipement personnel (2 000 voitures sont immatriculées à Paris en 1900, 500 000 en 1939 et 1,2 million en 1960. En France, le nombre de voiture pour 100 habitants passe de 5 en 1955 à 50 en 1991, avec 30 % de ménages équipés de 2 véhicules¹⁰).

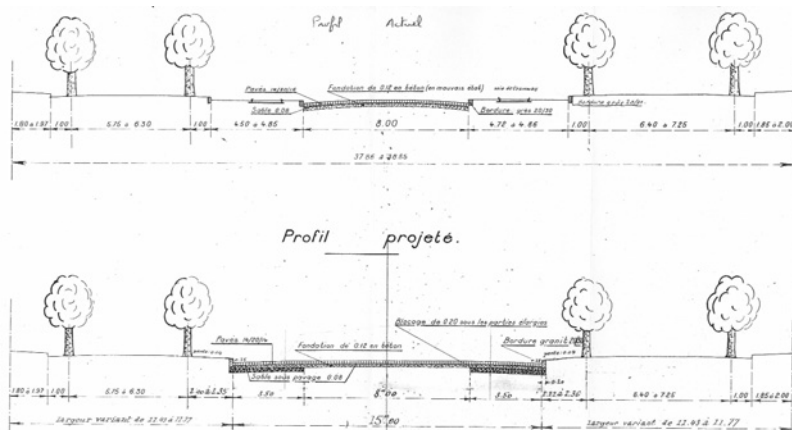
9. André Guillaume, Sabine Barles, *La congestion urbaine en France 1800-1970*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, septembre 1998.

10. Chiffres extraits de: Francis Beaucire, *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, les Essentiels, 1996, pp. 10-11.



Le réseau de tramway à son plus grand développement

© Photothèque RATP



Nouveau profil en travers, disparition du tramway RN7, 1933

© Département du Val-de-Marne



Évolution des profils : RN3, de 1960 à 1970

© Archives municipales de la ville de Pantin



Vocation routière, RN2, 1979



Usines Renault, chaîne de montage, vers 1946-1948

© Documentation Française

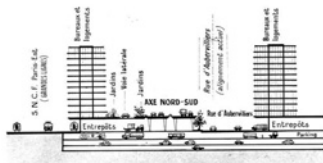
© Pierre Jahan - Roger Viollet

Restructurer le territoire par le réseau routier

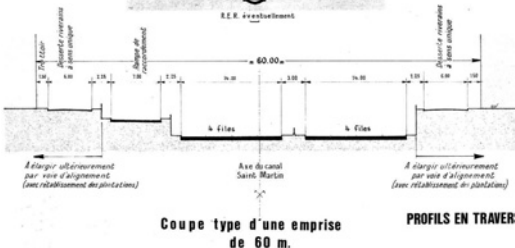
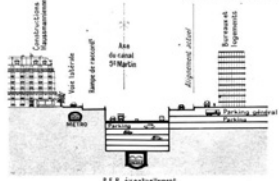
À ses débuts, l'automobile bénéficie avec les anciennes routes royales et impériales d'un réseau adapté. Mais l'augmentation du trafic et surtout des vitesses de déplacement imposent la mise en place d'un niveau hiérarchique supérieur de conception nouvelle : le réseau autoroutier. Adapté à la vitesse et au trafic à grande distance, il s'affranchit des contraintes locales qu'elles soient liées à la géographie ou aux densités urbaines qui font obstacles à la fluidité de la circulation automobile. La création de nouvelles pénétrantes et de voies de contournement répond aussi à la difficulté de réaliser les élargissements de voies existantes. Celles-ci seront pourtant touchées par la même pensée technique (primat de

PRINCIPE D'UTILISATION MULTIPLE DES EMPRISES:

voie express en viaduc



voie express en tranchée

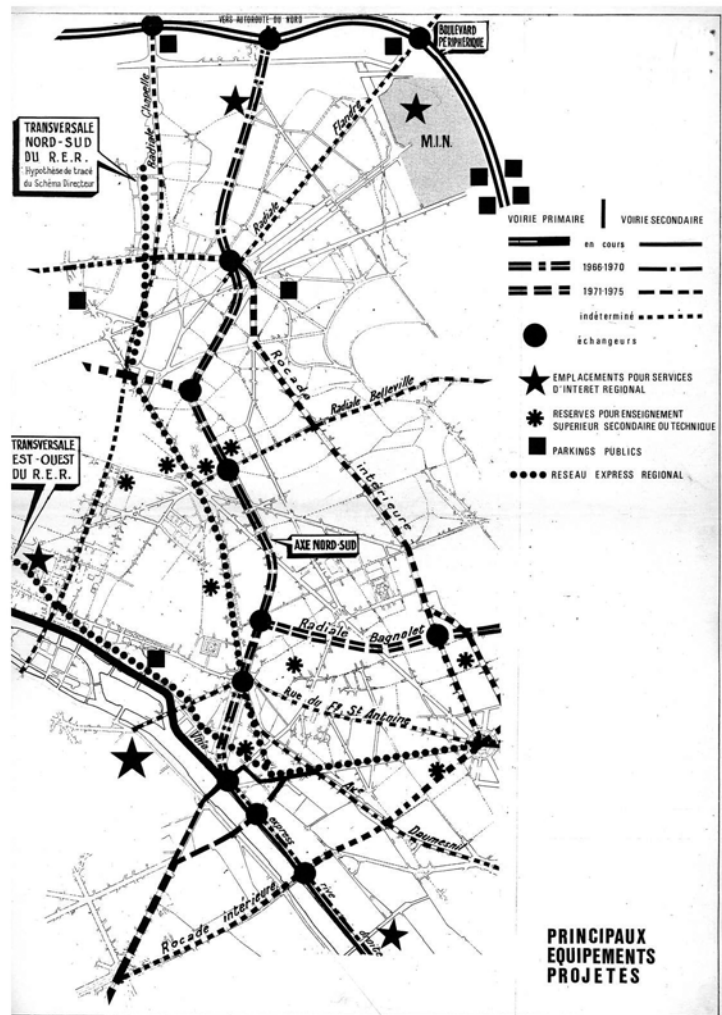


Coupe type d'une emprise de 60 m.

PROFILS EN TRAVERS

Projet d'axe Nord Sud dans Paris, coupe et plan

© Préfecture de Paris - SACEP - Apur



PRINCIPAUX EQUIPEMENTS PROJES

© Préfecture de Paris - SACEP - Apur

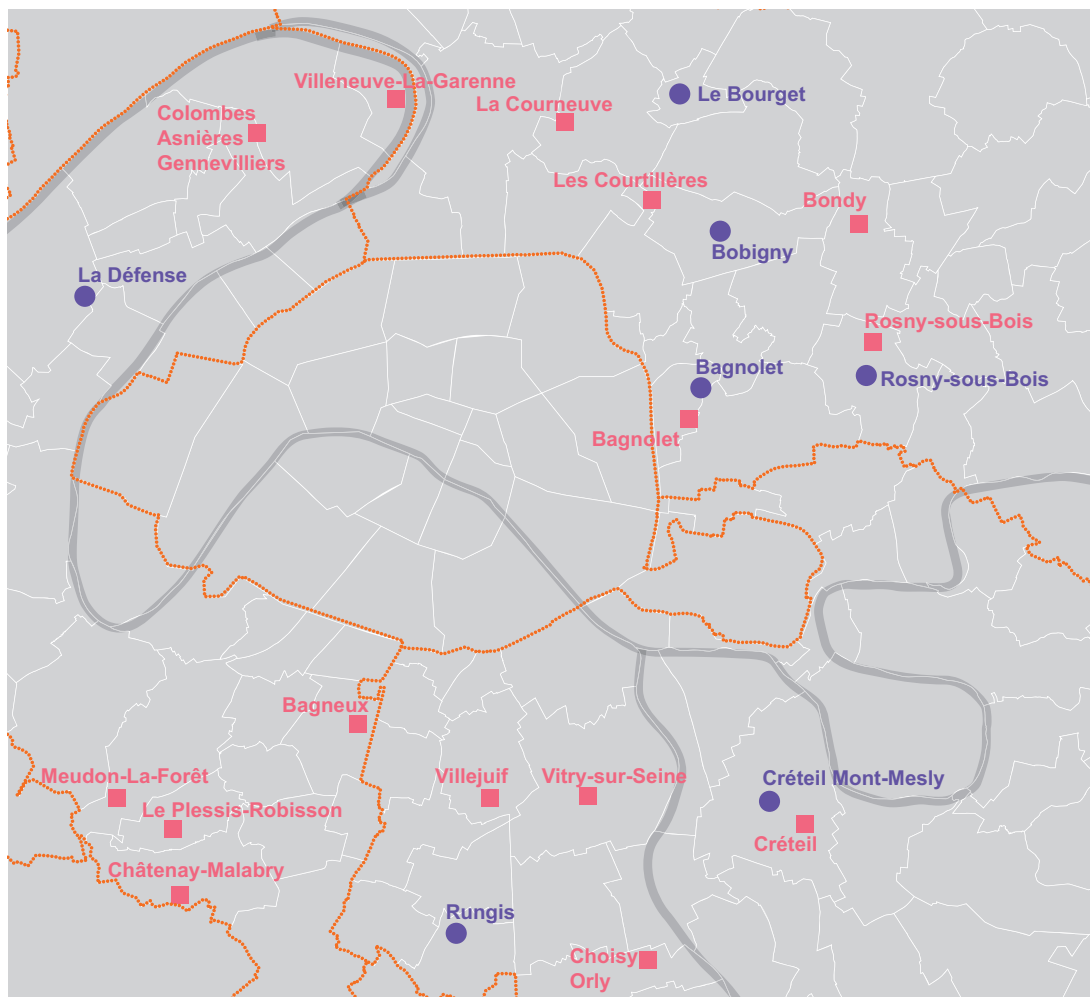
la vitesse et séparation des flux) conduisant à leur conférer un caractère routier de plus en plus affirmé (séparateurs, carrefours à franchissements aériens et souterrains). Rien ne semble devoir résister à la fluidité du trafic si ce n'est le centre de Paris où les projets de pénétrante à grand gabarit suscitent l'opposition et focalisent l'attention.

Bien que l'ère du tout automobile semble rendre libre, les nouveaux modèles urbains mis en place ne parviendront pas à s'affranchir de l'organisation radio concentrique du territoire parisien. La désindustrialisation de la capitale et la déconcentration des activités conduiront aussi à faire des radiales et surtout des rocade les axes d'un équilibre entre lieu de résidence et lieu de travail en fonction des temps d'accès fixés par la ville dense ou la couronne périurbaine. Le SDAURP, malgré la mise en place des villes nouvelles et d'un développement par tangentiels aux franges de l'agglomération, reste marqué par un rapprochement domicile-emploi au sein de pôles de restructuration. Implantés en banlieue, ces pôles sont répartis en fonction des anneaux autoroutiers concentriques susceptibles de recevoir le trafic de transit (rocade des banlieues, actuelle A86, entre 5 et 10 km du périphérique, et grande rocade, actuelle Francilienne, éloignée de 30 à 50 km de Paris). Marc Weil voit dans ce modèle spatial radio-concentrique, une « défense de la centralité préexistante. La rocade qui ceinture une agglomération fait écho au centre qu'elle désigne en l'enveloppant. La vision souvent dévalorisée de la périphérie est le contrepoint d'une survalorisation du centre. [...] Elle empêche de développer l'idée d'un réseau routier maillé équilibrant la polarisation induite au bénéfice des pôles urbains. » ¹¹

La route rivalise avec le fer

Alors que le réseau ferré et le système fluvial (Seine et canaux) ont longtemps organisé le développement du territoire francilien, en conditionnant l'implantation des activités industrielles mais aussi celle de l'habitat, particulièrement du pavillonnaire, le réseau routier conduit à de nouveaux développements. Les grandes emprises libres desservies par les radiales seront en partie vouées au développement des grands ensemble et le réseau routier sera le support privilégié d'une importante circulation de transit. Devenu de plus en plus habité, le territoire traversé par les radiales deviendra le lieu de conflit entre vie locale et vocation circulaire d'échelle supra communale (voir cartes partie II).

Si l'automobile reste un mode de transport dominant dans les grandes agglomérations, elle entre en conflit et surtout perd de sa performance dans les aires à fortes densités urbaines qui n'en finissent pas de lui résister. Malgré des améliorations techniques considérables (réduction de la taille des véhicules, de leur consommation, de leur pollution...) l'automobile, est aussi devenue un symbole de nuisances (encombrement de l'espace public, bruit, stress, accident, pollution). Alors que la pollution industrielle est allée en diminuant, celle produite par l'automobile n'en est que plus visible et peine à



Grands ensembles et pôles de restructuration

11. Marc Weil, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Pierre Mardaga, 1999, pp. 64.

12. Source : DREIF, *Le déplacement des Franciliens en 2001-2002 (EGT)*, 2004.

se faire oublier. En dehors de ce qui pourrait être considéré comme un coût global pour la société, l'automobile a un coût de plus en plus élevé dans le budget annuel des ménages.

4. Les transformations récentes

Une nouvelle place pour les transports en commun

Bien que le schéma directeur de 1976 conserve à l'automobile une place de choix, une tendance nouvelle se dessine, bientôt amplifiée par différents mouvements de contestation. La conception du réseau routier en terme de calibrage répondant aux prévisions de développements urbains se trouve régulièrement dépassée par l'urbanisation diffuse d'un territoire de plus en plus lointain mais valorisé par les nouvelles infrastructures. Cette pensée répond à une tendance claire depuis les années 60, puisque la voiture individuelle a permis un accroissement des déplacements avant de dépasser la marche, les deux roues puis les transports collectifs. Mais, elle laisse peu de place à la diversité des modes de déplacements et apparaît d'autant plus contestable que l'offre de transport en commun n'a cessé de diminuer, jusqu'à la fin des années 60, et que l'impact de l'automobile sur la vie locale, particulièrement sur les piétons, se fait de plus en plus ressentir. Les politiques globales de déplacement et les cultures techniques qui les soutiennent sont de plus en plus contestées.

La résistance qui s'organise à partir des années 70 conduira au développement de transports en commun en site propre (bus, tramway, métro). Progressivement, leur insertion sera considérée comme un outil essentiel de recomposition tant à l'échelle de l'aménagement des espaces publics que de la programmation urbaine (équipement, activité, habitat, commerces...). Ils seront le support d'une nouvelle lisibilité de l'espace public que des années de transformations successives semblaient avoir effacé.

Les radiales et l'évolution de la mobilité Une certaine complexification des déplacements depuis les années 1970

En corollaire au « desserrement » urbain, les modalités des déplacements évoluent durant les 30 dernières années. Une brève analyse rétrospective des différentes enquêtes globales transport (EGT) menées depuis 1976 en Ile-de-France montrent les constats suivants¹² :

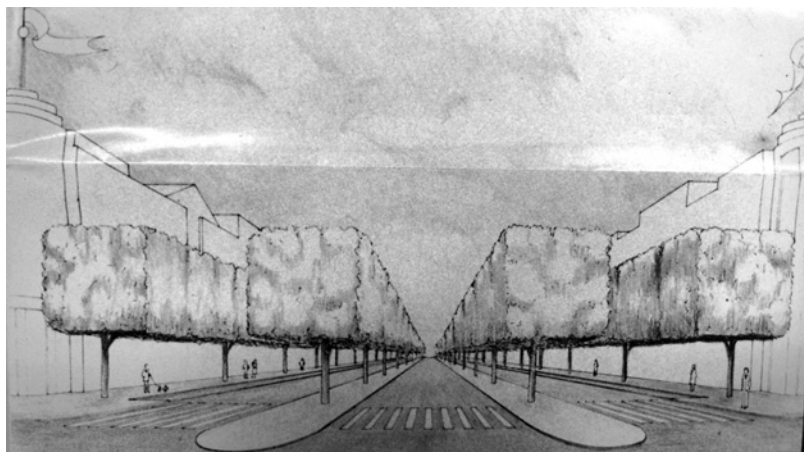
- si le nombre moyen de déplacements est plutôt stable depuis 1976 (autour de 3,5 par jour et par Francilien de plus de 6 ans), le choix modal évolue avec une part prépondérante de la voiture, au détriment de la marche en particulier. Cependant, la progression de la voiture marque une inflexion au cours des années 1990 tandis que, en parallèle, la marche arrête sa baisse. (Graph Nbre moyen de déplacements selon le mode) ;



Embouteillage dans Paris



Circulation dense sur le boulevard périphérique



Projet de site propre sur la RN305, DDE, RATP, 1979



Projet de site propre sur la RN305, DDE, RATP, 1979



Chantier de construction du métro, RN7, années 1980

- la géographie des flux évolue aussi avec le développement constant des déplacements en petite et grande couronne, en corrélation avec les développements urbains dans ces secteurs. (cf. graph. Nombre de déplacements quotidiens des Franciliens);
- enfin, les motifs de déplacements évoluent eux aussi, la part des motifs obligés (domicile-travail, affaires professionnelles, et enseignement) passent de 56 % en 1976 à 48 % en 2001, au profit des motifs « loisirs » et « autres » (cf. graph. Nombre moyen de déplacements selon le motif).

Ainsi, depuis 1976, les déplacements connaissent une certaine complexification, tant au niveau de leur géographie que de leur motif, évolutions qui ont pour conséquence de solliciter davantage le réseau de voirie (et donc les radiales) tant du point de vue du nombre de déplacements à accueillir que de l'étalement des heures de pointe liées à la hausse des motifs non « obligés », et ce pour tous les modes de déplacement concernés y compris la marche. Enfin, le graphique des choix modaux (2001) en petite couronne montre une part prépondérante de la voiture laquelle ne dépasse toutefois que de peu la marche, celle-ci restant très majoritaire pour tous les déplacements inférieurs à 1 km (cf. graph. Choix modal 2001).

**Pour les 4 graphiques, une source unique:
Le déplacement des Franciliens en 2001-2002
(EGT), DREIF, 2004**

PDU et prix du baril: des « objectifs » communs

Introduit dans le cadre de la Loi sur l'air de 1996, le Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) est adopté en 2000. Parmi ses orientations

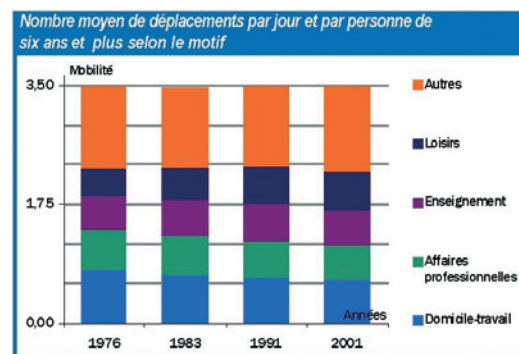
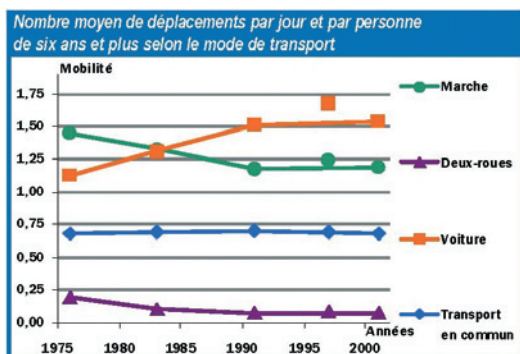
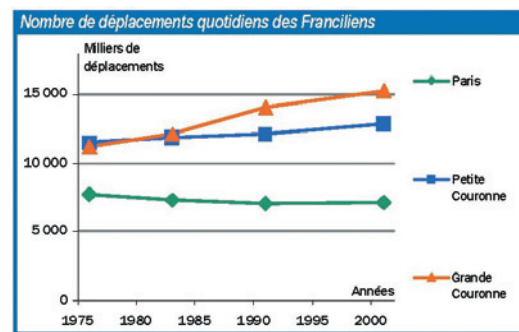
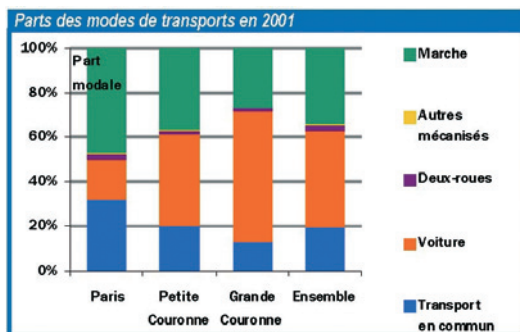
figurent la diminution de la place de la voiture, le développement des transports en commun et des modes doux, ainsi que l'aménagement du réseau principal de voirie afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transports (mise en place de sites propres). Les objectifs chiffrés alors avancés affichent pour 2005 une diminution de la voiture de 3 % sur l'ensemble de la Région, l'augmentation de la part des TC de 2 %, de 10 % pour la marche et le doublement de l'usage du vélo à travers, entre autres mesures, la mise en place de comités d'axes et de pôles chargés de mettre en œuvre un nouveau partage de la voirie plus conforme aux objectifs environnementaux fixés. Au-delà de ces objectifs globaux non atteints, l'évaluation du PDUIF, menée en 2007¹³, a mis en évidence des résultats contrastés: une augmentation moyenne de la circulation de +0,3 %/an sur l'ensemble de la Région entre 2000 et 2005 (+0,4% en Petite Couronne, -4,1 % à Paris), une croissance très forte de l'usage des transports collectifs (+2,6%/an en Petite Couronne).

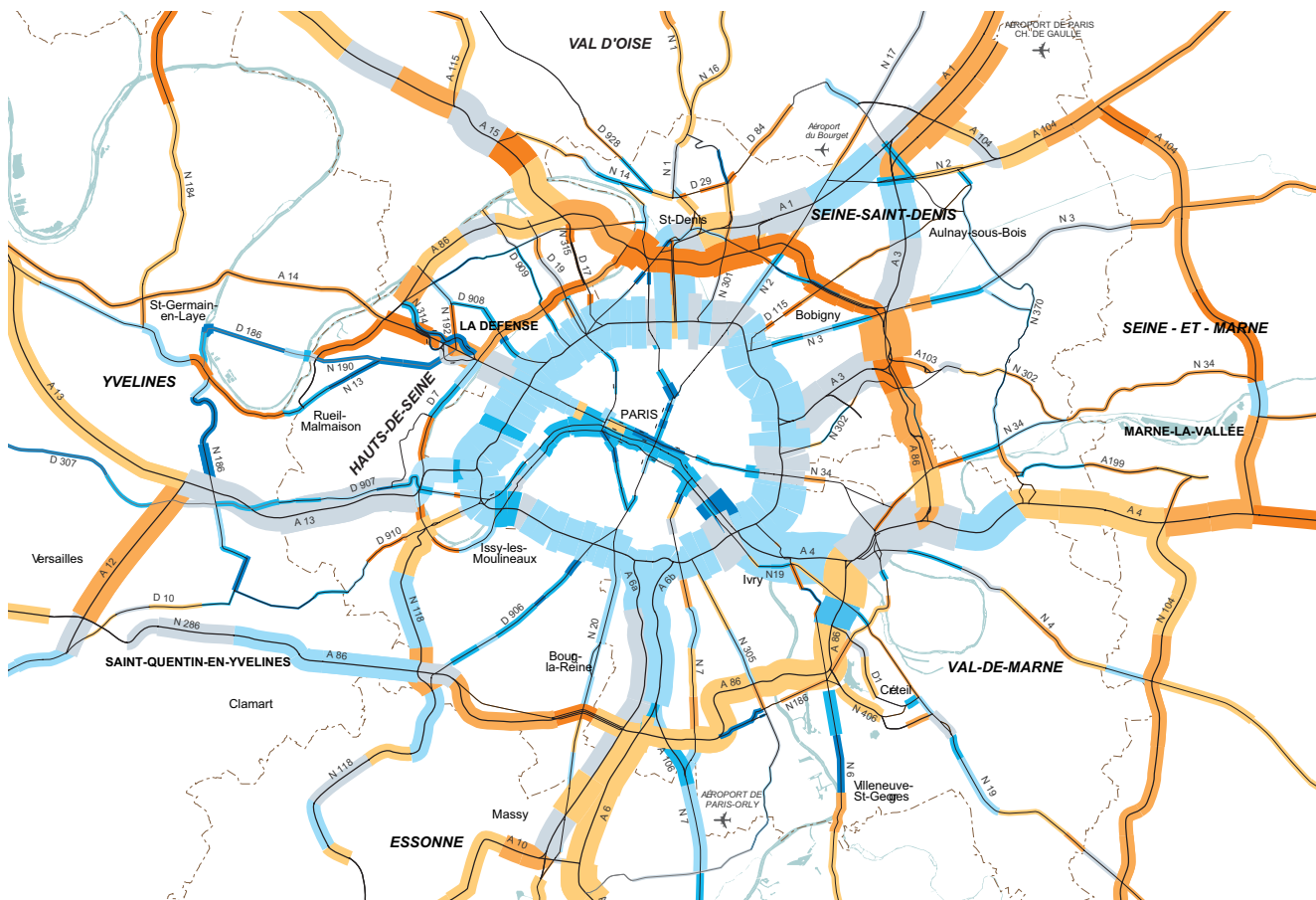
Mais, au-delà de ces résultats « contrastés », les premières observations du trafic en transport en commun montrent que les récentes évolutions du prix du baril de pétrole pourraient bien constituer un important coup de pouce pour atteindre les objectifs initiaux du PDUIF, voire les dépasser. Ainsi, durant les quatre premiers mois de 2008, l'Union des Transports Publics¹⁴ fait état d'une augmentation du nombre de passagers de plus de 6 %¹⁵. Si ce chiffre s'explique en partie par la création de nouvelles lignes, les difficultés croissantes d'utilisation de la voiture (coût du carburant, stationnement, etc.) doublées d'une sensibilité écologique plus marquée

13. Source : Synthèse de l'évaluation du PDUIF, novembre 2007, <http://www.stif.info/les-developpements-avenir/plan-deplacements-urbains-mobilien/pduif/evaluation-2480.html>.

14. L'Union des Transports Publics est un organisme fédérant 170 opérateurs de transport, notamment en zone urbaine.

15. La RATP à ce jour signale la poursuite de la hausse de la fréquentation de ses lignes sans toutefois donner de statistiques précises.

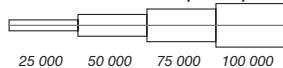




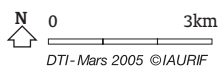
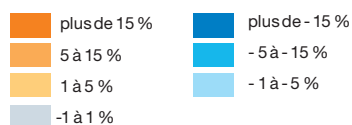
La circulation routière dans la zone centrale

Traffics journaliers moyens 2002 (2003 pour Paris) et évolution 1998-2002 (2002-2003 pour Paris)

Nombre de véhicules (2 sens)



Taux d'évolution



Aujourd'hui, la concurrence quant aux différents modes de déplacements est importante sur l'espace public, même si l'aménagement de la voirie ne traduit pas toujours l'évolution et l'attrait des différents modes de transports possibles. Ainsi, à Paris, 93 % de la surface de la chaussée est dédiée à la voiture (circulation et stationnement), 5 % est réservée aux bus (couloirs), et 2 % au vélo (aménagements cyclables) ¹⁶.

Toutefois, en s'attachant à la capacité offerte par chacun des modes de transport, il ressort que ceux-ci apportent des réponses radicalement différentes. Ainsi, on estime qu'une file de voiture de 3 m de large permet l'écoulement de 700 véhicules/heure en moyenne en milieu urbain, soit 900 personnes transportées en considérant un taux moyen d'occupation de 1,3 personne par véhicule. Sur une même largeur, un couloir bus peut permettre le transport d'au moins trois fois plus de monde, et un tramway cinq à six fois plus de monde (4500 personnes par sens). Enfin, un trottoir d'une telle largeur peut théoriquement permettre l'écoulement d'un flux de 6000 personnes dans des conditions plutôt confortables. À titre d'information, une ligne de métro permet le transport de 25000 à 40000 passagers par heure en fonction de la capacité du matériel utilisé et de la fréquence de passage associée. Une ligne de train RER peut quant à elle permettre le transport de 70000 passagers par heure.

qu'auparavant semblent aussi inciter les automobilistes à se reporter sur les transports publics. L'année 2005 constitue à cet égard un tournant car, pour la première fois depuis que des statistiques existent, la circulation automobile amorce une diminution de 1,4 % en France. Or, au-delà du contexte conjoncturel de la crise de l'automne 2008, l'idée d'un prix de l'énergie de plus en plus élevé en lien avec la raréfaction des champs pétrolifères semble bel et bien faire l'objet d'un large consensus auprès des spécialistes...

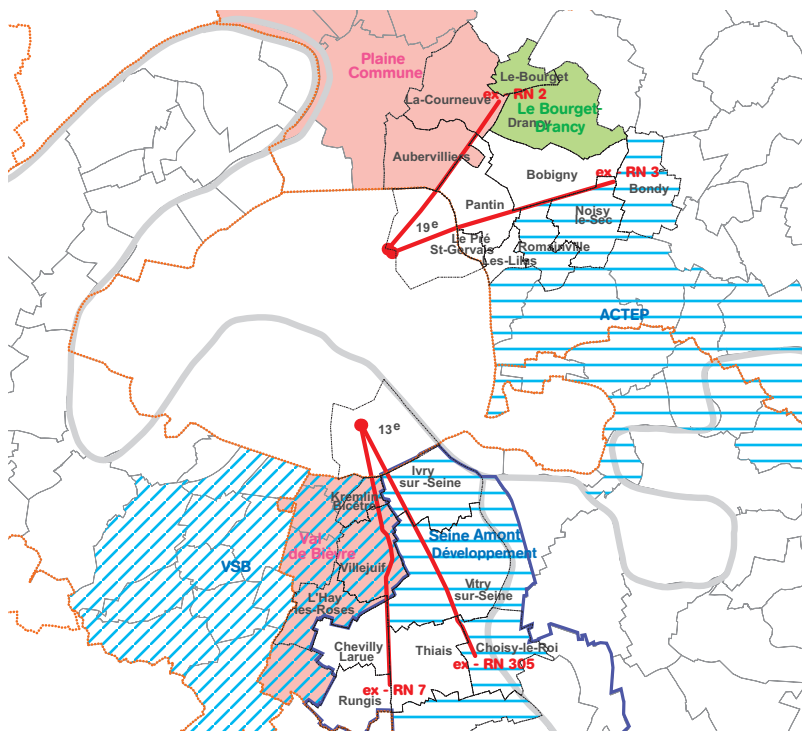
Quel rôle pour les radiales demain ?

Compte tenu de ces évolutions récentes, la question de l'adaptation et du rôle de la voirie urbaine et des radiales en particulier mérite d'être posée.

16. Source : Observatoire de la Mobilité, Direction de la Voirie et des Déplacements, Mairie de Paris, 2008.

Les radiales étudiées et les intercommunalités en Région Ile-de-France en 2008

- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes à fiscalité propre additionnelle aux 4 taxes
- Territoire de projet
- Orsa
- Limite de département
- Limite de commune



© Apur, sources : mairie de Paris, AMIF

■ Le transfert des nationales aux départements

L'État était responsable des routes nationales avant leur transfert aux départements. Au niveau central, ses services se composaient de la direction générale des routes et des services techniques (Sétra, Cétu, CNPS, CERTU) chargés notamment d'élaborer la doctrine technique. Au niveau déconcentré, les DDE (Directions départementales de l'Équipement) assuraient des missions de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre, d'entretien et de la gestion du réseau routier national non concédé. D'autre part, sept centres d'études techniques étaient constitués de bureaux d'études et de laboratoires.

Avec la constitution du réseau structurant d'auto-roues et de grandes liaisons principales, bon nombre de routes nationales ont perdu leur fonction d'écoulement du trafic de transit à l'échelle de l'hexagone et présentent désormais un intérêt local marqué. Le réseau autoroutier compte en effet aujourd'hui près de 11 000 km d'autoroutes en service, dont 8 000 km sous forme de concessions. Ces routes nationales présentent donc de nombreuses similitudes avec les routes départementales, tant en terme d'usage (type de trafic par exemple) qu'en terme de caractéristiques physiques (largeur des voies par exemple). En 2004, l'État a donc décidé de transférer aux départements les routes nationales présentant un intérêt local prédominant, les départements possédant déjà près de 360 000 km de routes départementales. L'État ne conserverait dès lors sous sa responsabilité que le « domaine public routier national » composé des autoroutes et routes d'intérêt national et européen.

En dépit d'un avis globalement favorable, les départements consultés en 2004 sur le projet de futur réseau routier ont émis des réserves conduisant à amender le projet. Les principales modifications concernent l'intégration soit d'itinéraires ou parties d'itinéraires qui présentent un intérêt supra-départemental marqué (ex : la RN164 en Bretagne, la RN10 entre Chartres et Tours), soit de sections permettant d'améliorer la cohérence locale du réseau sans modifier la nature des itinéraires ni leurs fonctions. Après cette consultation, la longueur du futur réseau routier national non concédé a été portée de 10 000 km à 11 800 km.

Le décret définissant le nouveau réseau routier national a été publié le 5 décembre 2005 et s'est déroulé principalement en deux étapes : d'abord le transfert des infrastructures, dès le 1^{er} janvier 2006, puis des personnels, dès le 1^{er} janvier 2007. Le transfert des routes, constaté par arrêté préfectoral, devait prendre effet au plus tard le 1^{er} janvier 2008. Il ne s'est pas toujours déroulé aisément. Pour les RN1, 2 et 3, par exemple, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis a en effet longuement négocié avec l'État, jugeant que ces routes représentaient des axes stratégiques devant rester dans le domaine national. Après avoir perdu tous ses recours, le département de Seine-Saint-Denis a été le dernier à avoir réalisé le transfert des ex-RN, le 1^{er} janvier 2007.

Pour exercer leurs nouvelles fonctions, il a été décidé que les départements bénéficieraient du transfert d'une partie des personnels des DDE (personnels liés à la gestion, au développement et au service). Par ailleurs, les 24 000 fonctionnaires de l'État travaillant déjà sur les routes départementales, du fait des précédentes étapes de décentralisation (loi du 2 décembre 1992), ont également été transférés aux départements. Ces agents peuvent

Le cas des radiales autour de Paris constitue un révélateur de l'histoire de la croissance urbaine de l'agglomération de Paris. « Rattrapées » par une urbanisation en voie de densification pour certains secteurs, elles ne semblent plus tout à fait assurer la fonction de transit qu'elles pouvaient offrir auparavant, cette fonction étant plutôt du ressort du réseau autoroutier francilien, mais elles constituent à présent des éléments structurants du réseau de desserte des territoires traversés. Par ailleurs, vis-à-vis de territoires qui comptent encore de nombreuses zones d'activités, de stockage et/ou d'industries, et sans anticiper leurs mutations futures possibles, l'utilisation du fer et de la voie navigable peuvent constituer une approche de plus en plus séduisante pour le fret, et permettrait alors de contribuer à la diminution de la pression sur l'espace des radiales. Ainsi, et dans un contexte où les mobilités évoluent (baisse de l'attraction de la voiture au profit d'autres modes, complexification des déplacements à

travers l'augmentation des motifs « non obligés »), plusieurs d'entre elles correspondent à des comités d'axes identifiés dans le PDUIF dont les projets devraient dans l'idéal prendre en compte d'une part le désir d'un nouveau partage de l'espace public à travers le maintien ou non de la capacité de desserte des territoires en voiture et une amélioration certaine des modes durables (piétons, vélos, transport en commun), et d'autre part la mise en valeur des territoires desservis, appelés pour certains à connaître de profondes mutations. ■

rejoindre la fonction publique territoriale ou bien conserver leur statut de fonctionnaire de l'État en position de détachement. Les moyens financiers permettant de rémunérer ces personnels ont également été transférés aux départements. Pour l'État, ce transfert de personnel, au savoir faire reconnu, permet aux départements de constituer des services routiers solides et compétents.

L'État a aussi transféré aux départements la totalité des ressources qu'il consacrait à la gestion des routes concernées. La loi du 13 août 2004 énumère de manière exhaustive l'ensemble des dépenses (entretien, réhabilitation, exploitation etc.) donnant lieu à une compensation financière. C'est sur cette base que le projet de décret fixant les modalités précises de cette compensation a été préparé. Au total, ce sont près de 185 M€/an qui sont attribués aux départements pour la gestion des routes transférées hors crédits destinés aux personnels transférés. La loi du 13 août 2004 prévoit qu'après l'exécution des contrats de plan État-Régions 2000-2006, le principe général est celui du décroisement des financements entre l'État et les départements pour la construction de nouvelles routes. L'État ne participe plus au financement des nouveaux projets sur le réseau transféré, et les départements ne participent plus au financement de l'aménagement du réseau routier national.

Désormais, on peut définir les liens qui unissent l'État aux départements comme suit : le préfet détient le pouvoir de police et de conservation du domaine sur le réseau national, ainsi que le pouvoir de police sur l'ensemble des routes classées à grande circulation.

Si l'État attribue une dotation annuelle aux départements, correspondant à la somme qu'il allouait chaque année à la gestion du réseau routier, il semble

que plusieurs routes nationales se trouvaient en mauvais état lors de leur transfert. Or, toutes vont être requalifiées et désormais sans financement de l'État. Ceci engage donc des coûts particulièrement importants à la charge des départements qui se sont vus transférer ces routes, ce qui n'est pas sans soulever mécontentements, inquiétudes et difficultés.

Si le transfert a consisté à confier le pouvoir de décision à l'échelon de collectivité le mieux placé pour l'exercer, il a aussi parfois introduit une situation plus complexe qu'auparavant. Le transfert a conduit à multiplier les acteurs, voire à en faire émerger de nouveaux, ce qui peut générer des situations de blocage et compliquer les procédures et la mise en œuvre d'actions lorsque cette pluralité d'acteurs ne parvient pas à s'accorder. Entre l'État, les départements, les communes, les régions et parfois même certains regroupements intercommunaux, il est donc parfois difficile de démêler l'écheveau des responsabilités, de définir la structure la plus adaptée à leur exercice, même si l'on sait, d'un point de vue juridique, selon quelles modalités les anciennes routes nationales doivent être gérées. Face à ce constat, certains départements ont cherché à réagir en mettant en place des démarches plus ou moins originales de réflexion et de décision.

Le transfert étant récent, il est sans doute trop tôt pour dresser un premier bilan. Projets et travaux se poursuivent, notamment ceux qui sont inscrits dans les CPRD et CPER depuis 2000. Certains aspects restent aussi à préciser, ainsi, si la consistance du réseau national est fixée depuis le 5 décembre 2005 (décret 2005-1499), en revanche, la liste des sections qui resteront « à grande circulation » n'est pas encore parue.¹⁷

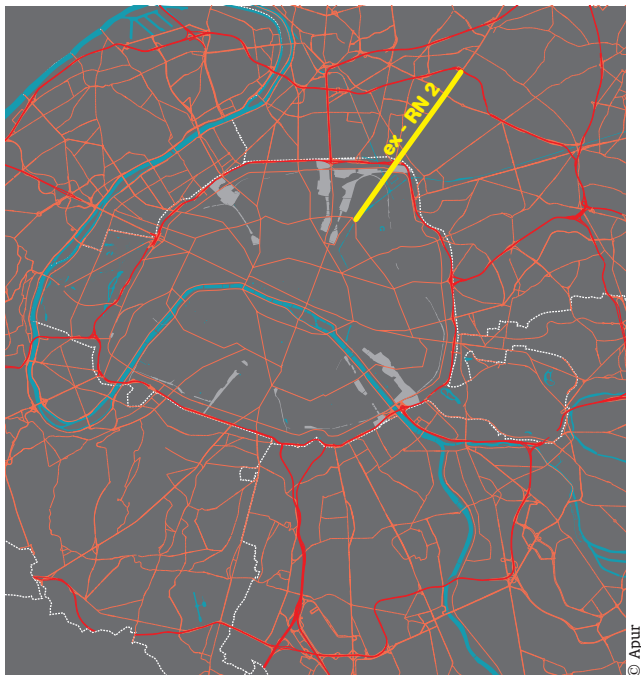
17. Source : Direction des transports et des circulations douces, Région Ile-de-France.

II. État des lieux, portraits

L'ex RN2

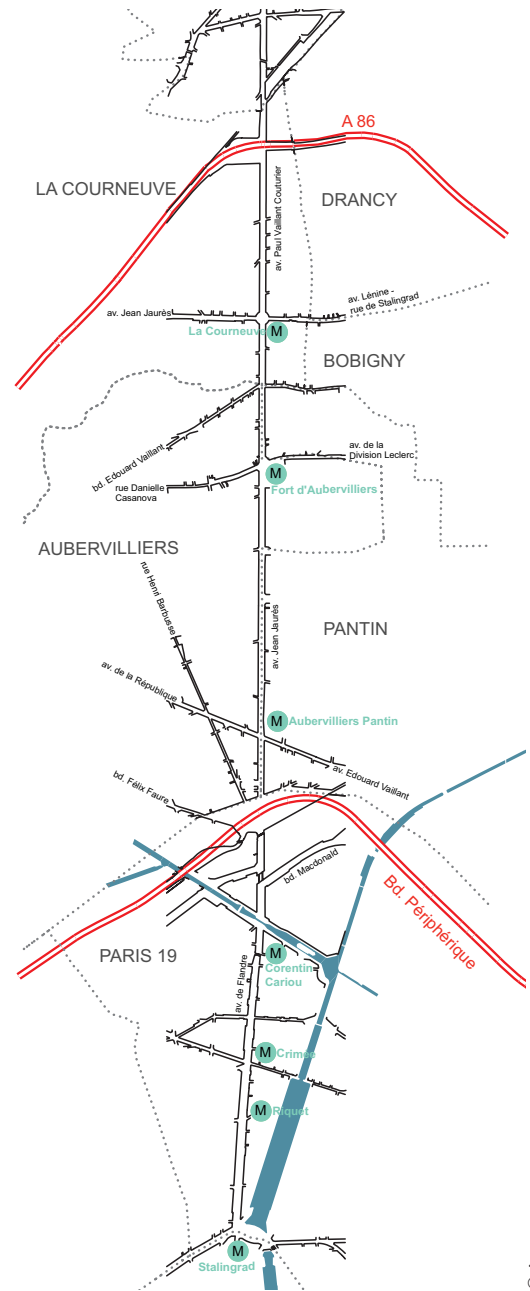
Ancien tracé royal s'appuyant sur une voie romaine, l'ex RN2 est l'une des routes les plus anciennes et les plus importantes d'accès à Paris. Elle permet au pouvoir royal de communiquer avec ses provinces Nord-Est et les Flandres.

Le trafic induit par la présence continue depuis le XIX^e siècle, de grandes zones industrielles sur les territoires qui la bordent, a forgé au fil du temps un caractère routier à cette voie. Toutefois, l'installation de deux grands pôles d'équipements culturels à la porte de la Villette et au Bourget a contribué à faire évoluer son image.



L'ex RN2 et le réseau des voies principales

© Apur



Ex RN2

© Apur

Espace de vie

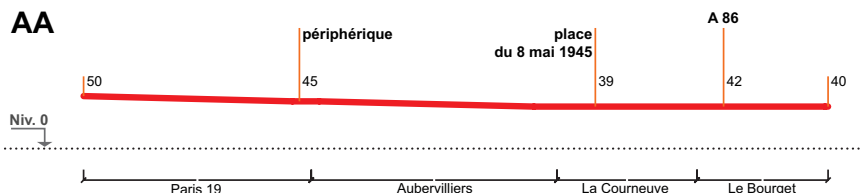
Un paysage ouvert et unitaire, dépourvu de relief

L'ancienne nationale traverse la plaine de France, elle-même dans le prolongement de la grande plaine du nord. Aucun obstacle naturel ne vient contrarier son développement linéaire.

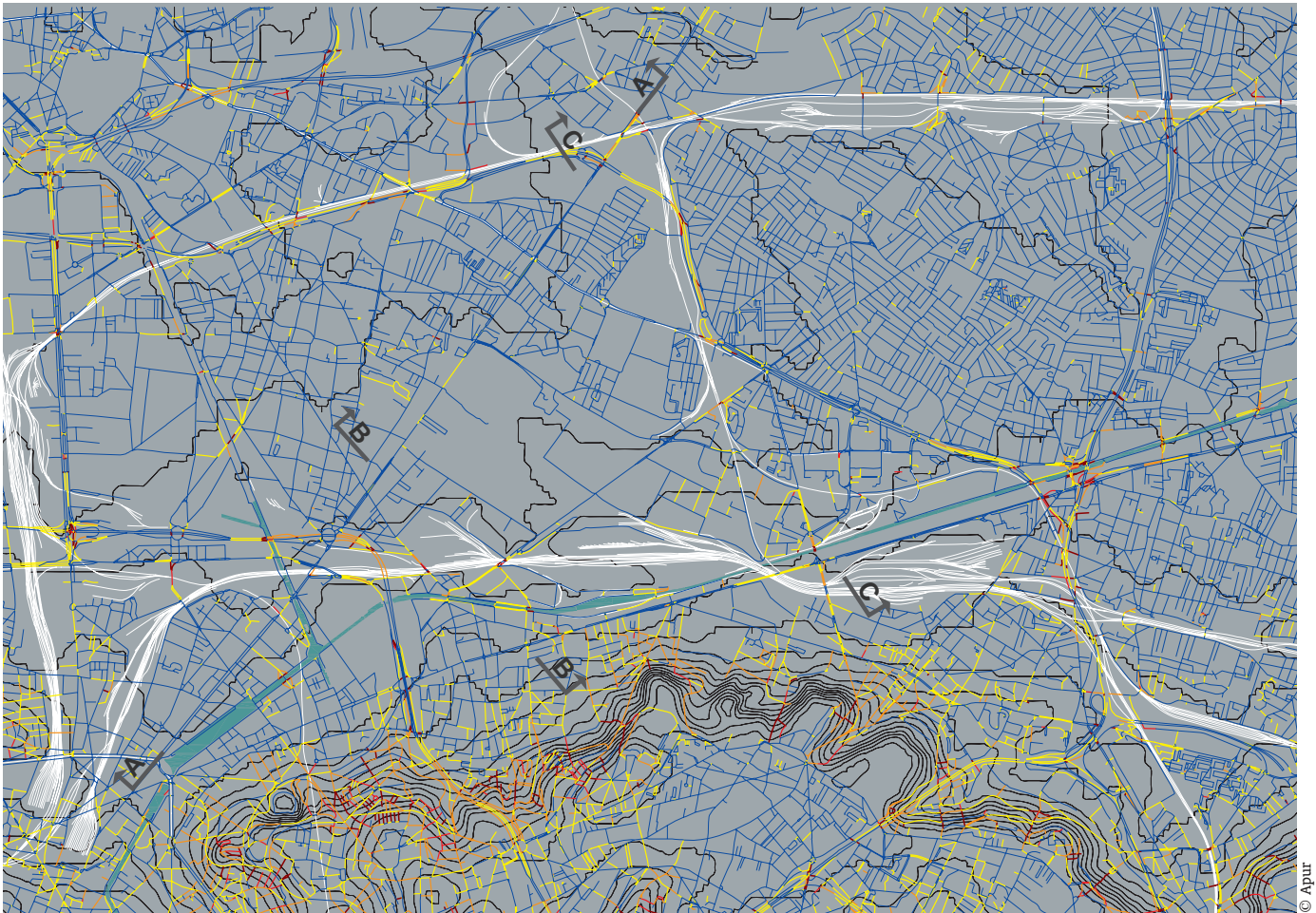
Entre les collines qui la bordent, elle apparaît pratiquement horizontale avec des niveaux compris entre 40 et 50 m NGF, et un point haut situé aux abords du fort d'Aubervilliers.

Ce territoire de plaine

confère à la route un rôle central dans l'organisation du paysage (ouverture sur le ciel d'Ile-de-France).

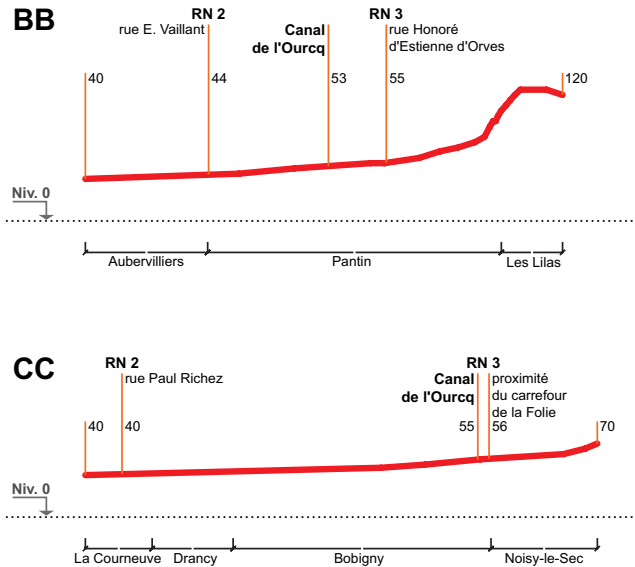


© Apur



Le réseau des voies et la topographie du secteur nord-est

- route plane
- route pente de niveau 1
- route pente de niveau 2
- route pente de niveau 3
- courbes de niveaux
- └─ repères de coupes



© Apur

© AD de Seine-Saint-Denis

© AD de Seine-Saint-Denis

Une dominante végétale

Malgré de vastes secteurs dénudés, comme le parking du métro au Fort d'Aubervilliers, et des séquences pauvres en plantations, comme aux abords de la Porte de la Villette, une forte présence végétale domine. Elle qualifie l'ensemble du territoire et offre une opportunité de recomposition cohérente du paysage. Ainsi, la végétation est très présente à l'intérieur des nombreux équipements le long de la voie : terrains de l'ASPTT (Association Sportive des PTT), grandes emprises du Fort avec ses jardins et

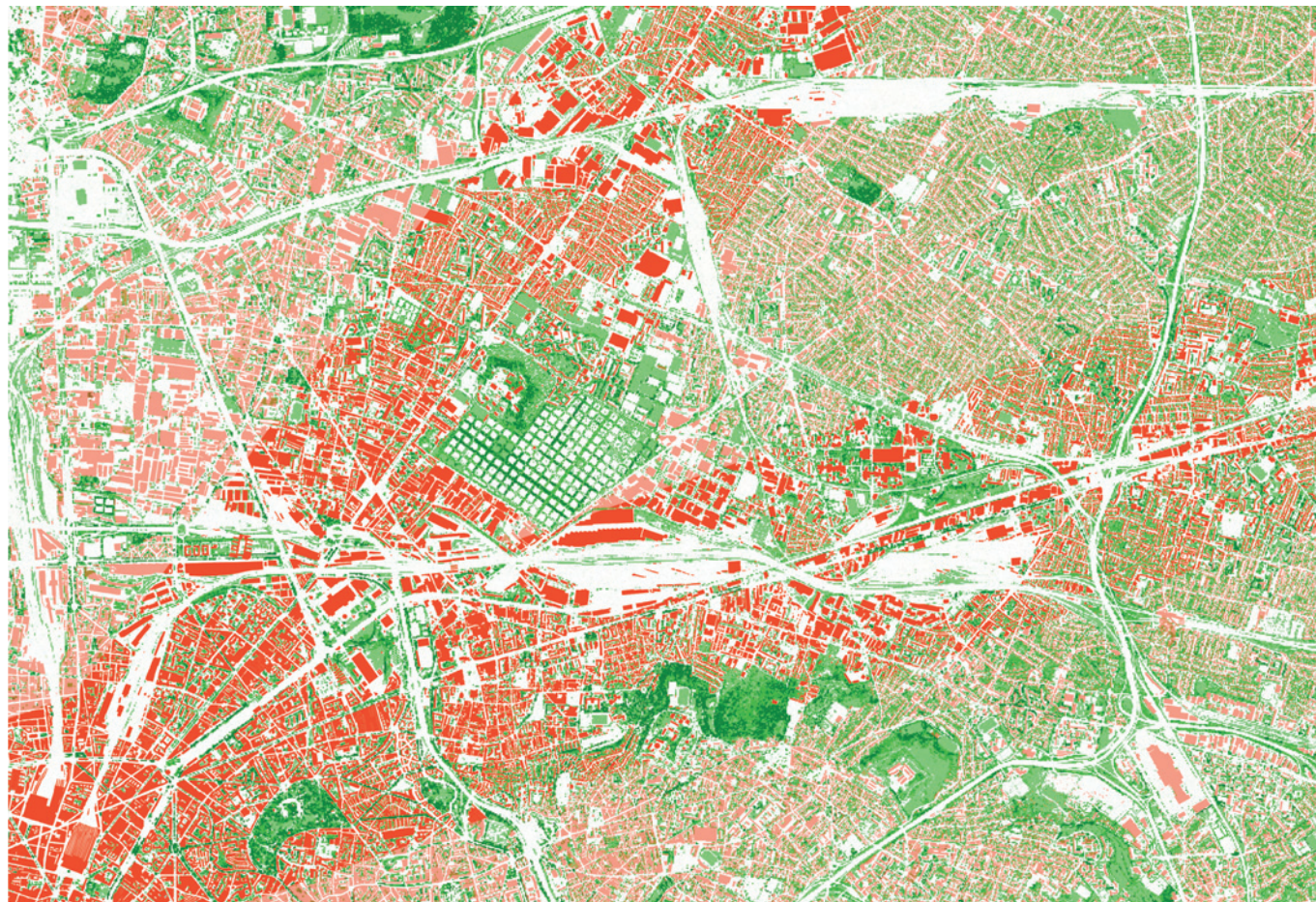
ses bosquets, cimetière parisien de Pantin avec ses masses végétales, et quelques grands ensembles. Elle apparaît ensuite dans les secteurs pavillonnaires visibles depuis l'ex RN2, dans la profondeur de la ville où, quoique privées, les plantations participent à la définition du paysage urbain perçu depuis l'espace public. Enfin, les alignements d'arbres de la voie, malgré une discontinuité dommageable, apparaissent par séquences très constituées et structurantes. Ils sont souvent assez récents

et de bonne qualité. La présence d'arbres d'alignement sur les voies transversales, irriguant les tissus pavillonnaires, vient renforcer l'aspect végétal du territoire.



Végétation dense autour de l'ex RN2

© Philippe Guignard



Les emprises bâties et la structure végétale du secteur nord-est

■ Bâti ■ Végétation

© Apur



1. Plantations discontinues



2. Jardinières et arbres



3. Voie transversale plantée



Plantations d'alignement d'arbres et emprises végétales sur l'ex RN2

© Apur



4. Jardinière de trémie



5. Séparateur végétalisé



6. Alignements denses



Plantations d'alignement d'arbres le long de l'ex RN2, au début du xx^e siècle

© AD de Seine-Saint-Denis



Plantations d'alignement d'arbres le long de l'ex RN2, en 2008

© Apur

Une urbanisation liée aux implantations industrielles

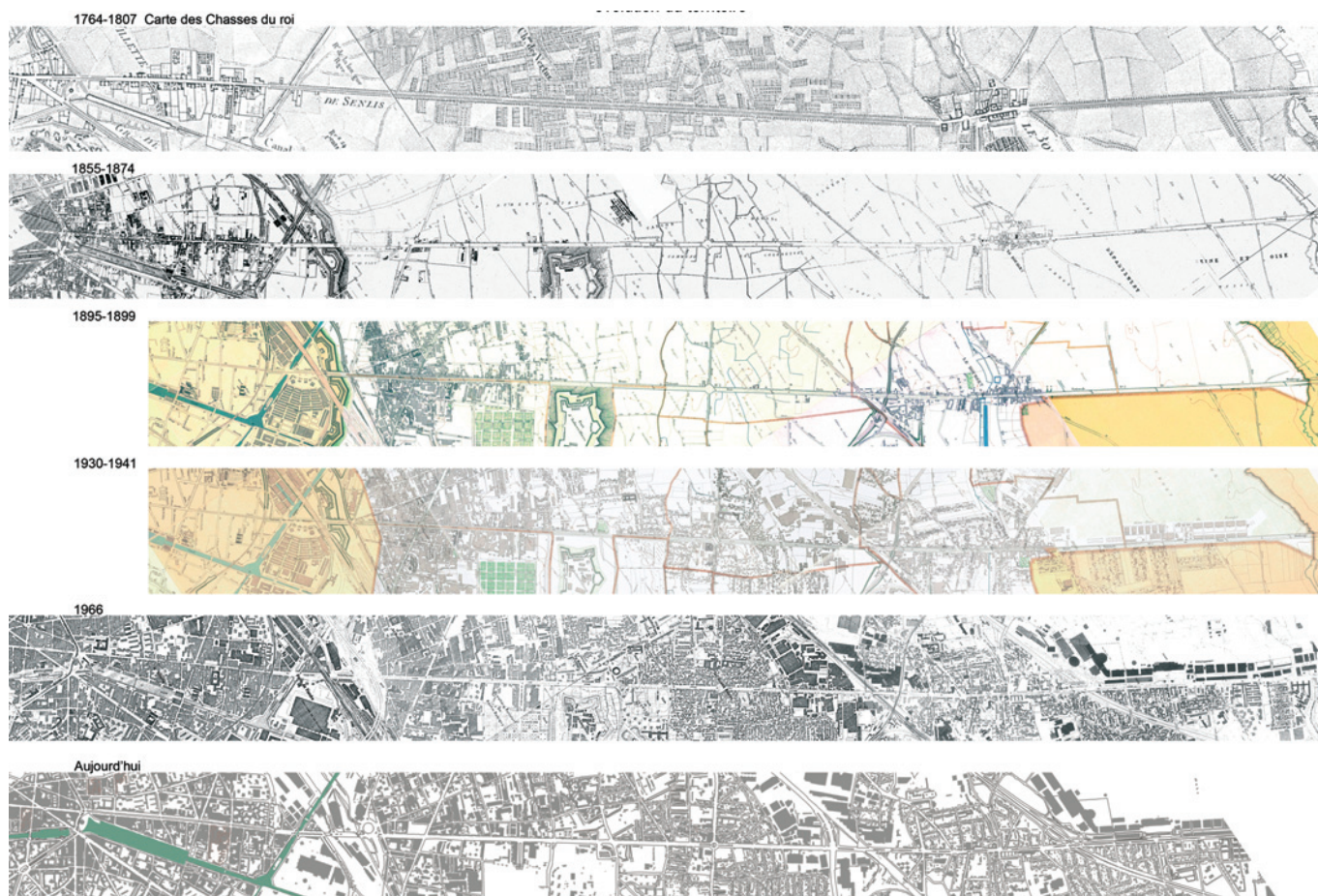
Dès le début du XIX^e siècle, la voie traverse des paysages essentiellement de culture, encore peu habités, quelques entreprises commencent seulement à s'y installer. Après la Villette, seul le Bourget est traversé par la route alors que les villages d'Aubervilliers, de Pantin, de La Courneuve et de Bobigny en sont éloignés. En 1859, Paris s'étend et la hausse du prix des terrains contraint les industriels à se déplacer hors des limites administratives de la capitale. Le

territoire de plaine qu'elles vont occuper a l'avantage d'être desservi par la grande route et les voies de chemin de fer. En 1865, l'ouverture des abattoirs de la Villette (40 000 m²) accélère le phénomène et une série d'industries s'installe dans les environs (savonneries, parfumeries et boyauderies...); seules quelques maisons sont alors bâties aux abords de la voie. Sur l'ensemble du territoire, ce sont les usines qui précèdent et attirent les habitants. Au début du XX^e siècle, en pleine crise du



Les abattoirs de la Villette en 1979

© Apur



Évolution du territoire de la fin du XVIII^e siècle à nos jours

© Apur

Une diversité morphologique aux abords de la voie

La grande diversité de taille des îlots et de hauteurs des bâtiments, témoigne d'un processus d'urbanisation particulier aux grandes voies radiales traversant de vastes zones industrielles. De plus, il existe un déséquilibre entre la rive Ouest, bordée essentiellement de bâtiments mitoyens d'une hauteur assez constante et la rive Est, jalonnée de grandes emprises vides et bordée d'édifices aux hauteurs contrastées. Au-delà des Quatre Routes vers l'A86, ce déséquilibre tend à disparaître pour laisser

place à une occupation et à des formes plus homogènes.



© Documentation Française

Diversité des formes urbaines aux abords de l'ex RN2



© Apur

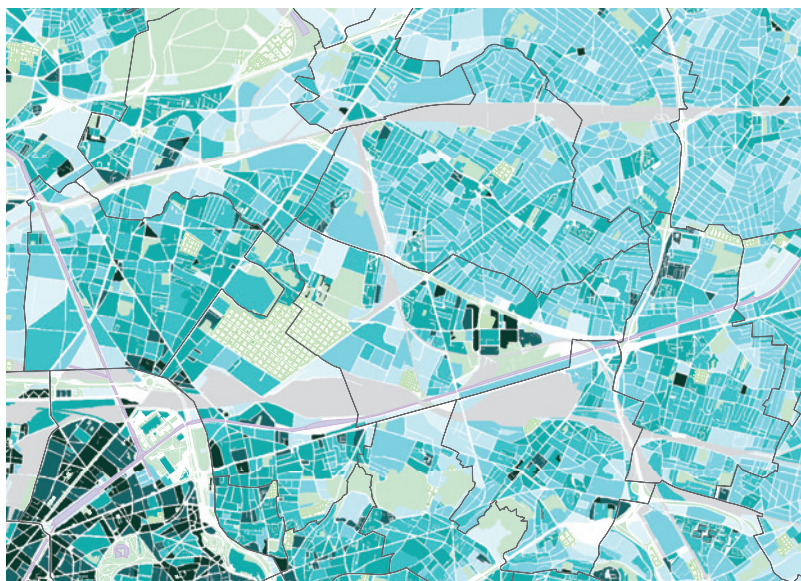
L'occupation bâtie et l'urbanisation progressive du secteur nord-est

	1870	1935	1974
Bâti			
Mairie			
Urbanisation dense			
Urbanisation légère			

Des coupures et une faiblesse du maillage viaire

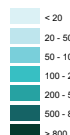
À l'échelle du territoire, les infrastructures de transport découpent de véritables morceaux de ville disposant de points d'accès limités. Aux abords de la voie, de grandes emprises pratiquement closes viennent contrarier l'unité des entités urbaines ou renforcer les coupures existantes. Il en est ainsi de la rive Est de l'ex RN2 à Pantin, entre la porte de La Villette et les Courtilières, où le cimetière parisien de Pantin, le Fort d'Aubervilliers et les emprises industrielles doublent la coupure de la voie ferrée et du

canal et limitent les liaisons possibles. Il en est de même pour les secteurs d'activités situés à La Courneuve qui s'étendent sur une longue séquence. La discontinuité et la faiblesse du maillage sont essentiellement dues à la présence de ces grandes emprises non redécoupées. Le réseau viaire transversal à l'ancienne nationale est caractérisé par un rythme lâche et une faiblesse des liaisons continues de commune à commune qui se limitent à la RD20, la RD27, la RD186 et la RD30. L'étanchéité et l'absence de



DENSITÉ HUMAINE 1999-2004
densité cumulée population 1999
et emplois salariés 2004
RN2 - RN3

Population et Emploi à l'hectare



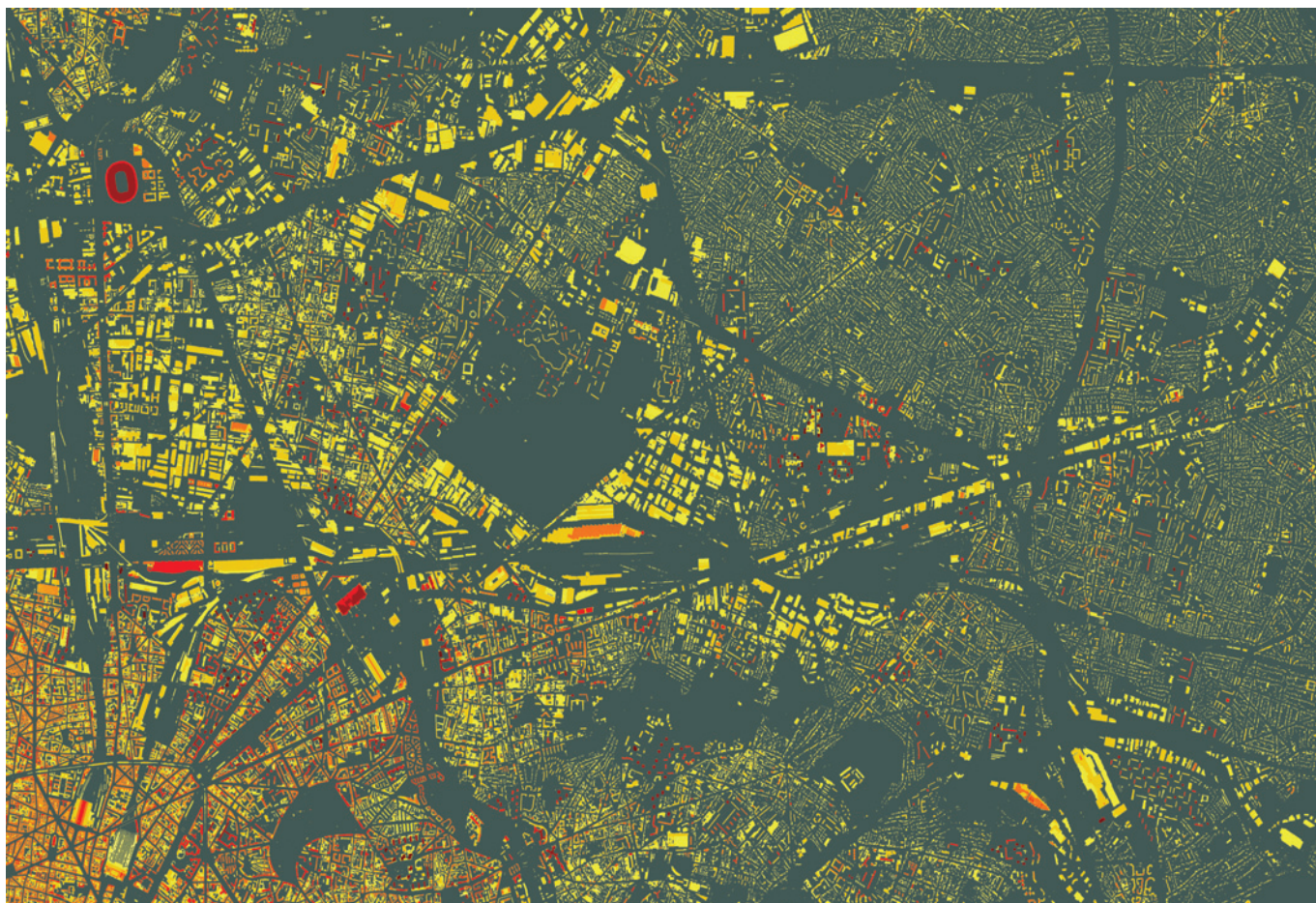
Equipements



Sources: Bats et Equipements APUR
Recensement de la population 1999 (INSEE)
CLAP 2004

Juillet 2008

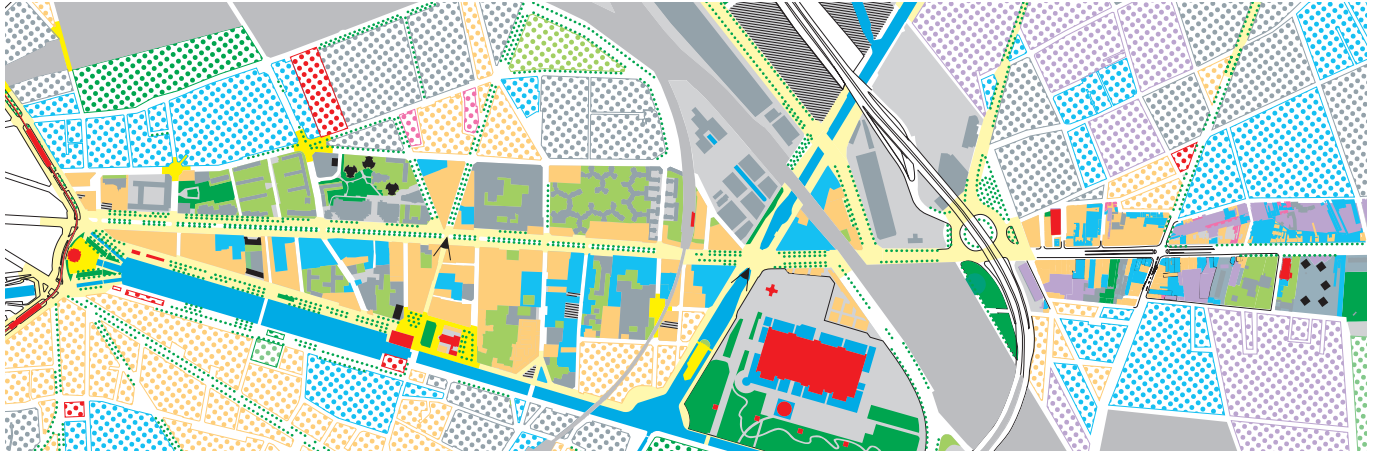
apur



L'occupation bâtie, carte des hauteurs du secteur nord-est



© Apur



profondeur de certains tissus bordant la voie apparaissent nettement avec une dissymétrie entre la rive ouest et la rive est. Le réseau viaire parallèle à l'ex RN2 est également insuffisant et seules deux voies

existent mais s'en écartent progressivement en dessinant de vastes îlots. Concernant les parallèles proches destinées à desservir les îlots, un système suffisant existe même s'il apparaît coupé par

les grandes emprises côté Pantin. Des projets de création de voies sont en cours d'étude dans la commune de Pantin :

- le prolongement de la rue Diderot vers l'ex RN2 permettra d'accéder dans de

meilleures conditions à la zone d'activités Cartier Bresson depuis l'ex RN2.

- le prolongement de la rue Cartier Bresson vers l'ex RN2 qui permettra de supprimer le trafic poids lourds sur la rue

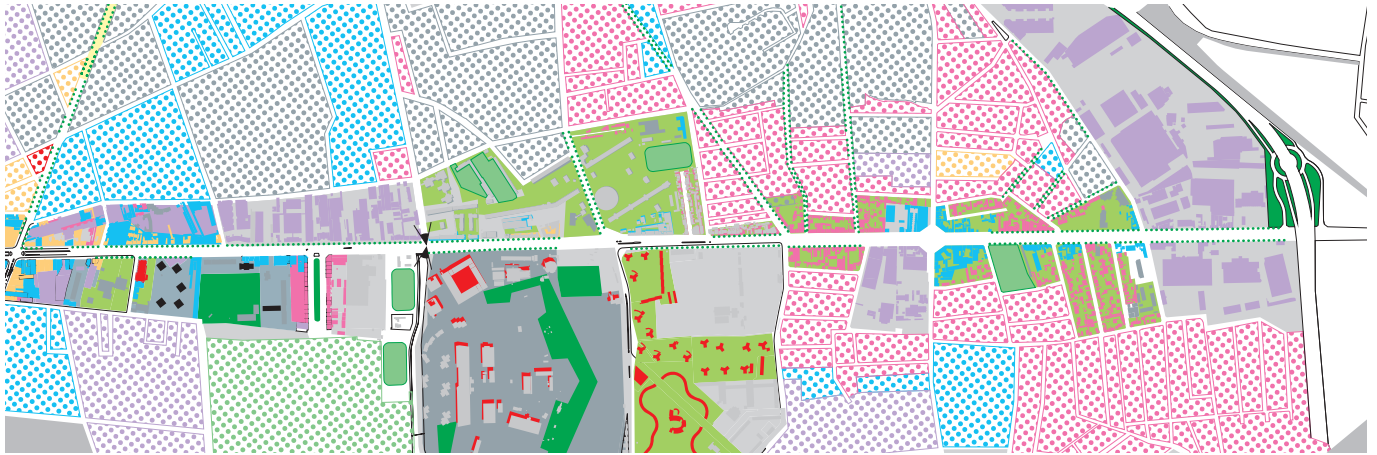
Condorcet et la rue Josserand (tronçon entre la rue Cartier Bresson et la rue Diderot).



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

- Équipement à l'îlot et emprise voies ferrées
- Routes départementales
- Ex routes nationales
- Autoroutes et périphérique

© Apur



Un passé industriel

Toujours présent, le passé industriel se lit encore à travers les vastes et nombreuses zones d'activités présentes sur le territoire. À l'exception de quelques-unes, elles sont situées à l'intérieur des tissus, en retrait de la voie.

Leur présence est un gage d'équilibre et de mixité des fonctions pour les communes. Toutefois, en 1974, la fermeture des abattoirs de la Villette amorce un processus de désindustrialisation.

L'implantation récente de grands équipements culturels

La Cité des Sciences, des Techniques et de l'Industrie au sein du parc de la Villette qui compte par ailleurs de nombreux équipements¹ (Grande Halle, Zénith, Cité de la Musique...) ouvre ses portes en 1986. Avec plus de 3,1 millions de visiteurs par an, elle se place au premier rang des établissements culturels de la région. Au-delà de l'A86, l'aéroport du Bourget (premier aéroport d'affaires) avec son musée de l'air et de l'espace (187 000 visiteurs en 2006) et






son célèbre salon international de l'aéronautique renforce le changement d'image de ces territoires. Cette tendance est renforcée par l'implantation à Aubervilliers du théâtre équestre Zingaro, de l'espace Renaudie (salle de spectacle de près de 200 places).

1. Établissement Public du Parc et de la Grande Halle de la Villette (EPPGV) : 4 millions de visiteurs par an (dont 3,3 en plein air).








Le cadre urbain

LES PAYSAGES







Formes structurantes

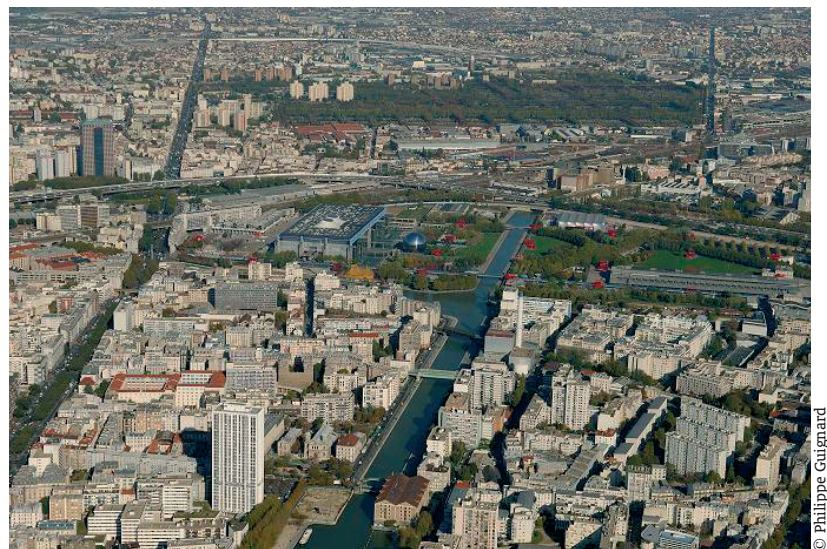
-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  espaces sportifs
-  espaces verts privés
-  murs végétalisés

LES TISSUS URBAINS

-  tissus continus
 -  tissus composites
 -  tissus discontinus
 -  grandes emprises d'activités
 -  tissus de petite échelle
 -  faisceaux ferroviaires
- © Apur



La cité des Sciences, des techniques et de l'industrie au sein du parc de la Villette

Continuité des linéaires commerciaux

De la porte de la Villette à La Courneuve, le linéaire commercial est continu, avec une dominante de magasins de textile. Néanmoins, ces dernières années, de nombreuses enseignes de grandes surfaces alimentaires sont venues s'implanter le long de l'axe (Super U au carrefour du 8 mai

1945...) mais l'offre commerciale reste majoritairement orientée vers le petit commerce qui participe par ailleurs à la vie urbaine de la voie. La présence d'un marché forain (halle avenue Lénine) au niveau du carrefour du 8 mai 1945 renforce le dynamisme des petits commerces. Il compte 200 commerçants, ce

qui en fait un des plus gros marchés de la région parisienne. C'est un marché de demi-gros avec des prix très compétitifs, qui draine une clientèle très importante. Au-delà de La Courneuve, le commerce de détail disparaît pour faire place à de grandes entreprises. La requalification de la

voie pourrait contribuer au renforcement du linéaire commercial et s'inscrire plus globalement dans les projets de mutations de grandes entreprises.



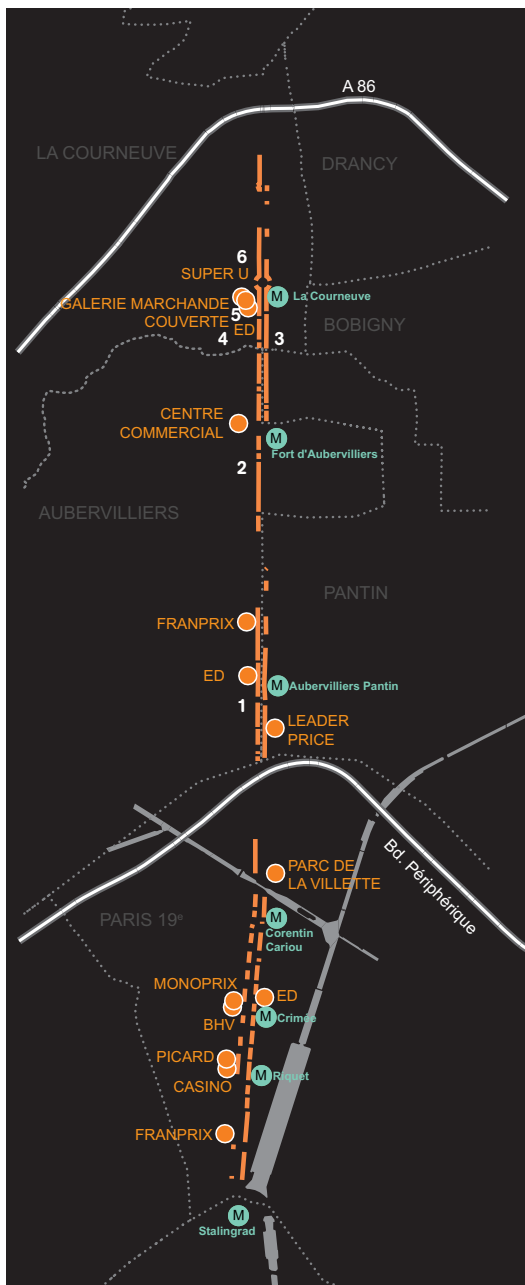
1.



2.



3.



Alignements commerciaux et centres commerciaux le long de l'ex RN2



4.



5.



6.

- Alignement commerciaux
- Centres commerciaux

© Apur

Un profil routier lié aux implantations industrielles

L'ancienne voie romaine, peu entretenue pendant de nombreux siècles, était empruntée par les charrettes et attelages qui conduisaient hommes et marchandises venant du nord du royaume jusqu'à Paris. C'est pour répondre aux besoins des industries et des nouveaux arrivants que les travaux de réfection et d'entretien de la voie se multiplient (alignement, pavage de la chaussée, bitume, dallage des trottoirs...). En 1877, est mise en service une ligne hippomobile, jusqu'en 1897, puis une ligne de tramway sera créée avec l'arrivée de l'électricité. Elle relie Paris (place de la République) à Aubervilliers puis est prolongée en 1892 jusqu'au cimetière parisien de Pantin pour finalement atteindre le Bourget en 1913. Les autobus remplacent les tramways en 1932. Ces derniers font un retour triomphant 60 ans plus tard avec l'ouverture de la ligne Bobigny – Saint-Denis. Après la première guerre mondiale, les rapides évolutions technologiques et l'accroissement des déplacements modifient considérablement l'aspect de la route. La ligne 7 du métro est prolongée en octobre 1979 depuis la Porte de la Villette, avec l'inauguration des

stations Aubervilliers – Pantin, 4 Chemins et Fort d'Aubervilliers. Le terminus La Courneuve – 8 mai 1945 est achevé le 6 mai 1987. En parallèle, pour répondre aux besoins grandissants des déplacements motorisés, la voie est élargie sur certaines sections et, pour fluidifier la circulation automobile, des passages dénivelés sont aménagés aux principaux carrefours, créant ainsi de profondes blessures dans le passage de la voie.

De nos jours, l'ex RN2 supporte un trafic important d'environ 33 000² véhicules par jour dans les deux sens (TMJA³), dont 1600 poids lourds liés à la présence de grandes zones industrielles. La mise en service de la portion de l'autoroute A86 entre l'ex RN2 et la RD115 en 1998, a considérablement fait baisser le trafic de transit sur cet axe (diminution de 1 à 15 % entre la Porte de la Villette et l'A86⁴). Toutefois, la circulation est régulièrement entravée du fait de nombreux blocages : livraisons, stationnement en double file, congestion du réseau routier aux heures de pointes. De plus, la faiblesse du maillage viaire ne permet pas d'offrir au trafic de desserte des itinéraires alternatifs. La desserte en transport en commun,



© AM de la ville de Pantin



Aménagement routier, sur l'ex RN2

© Documentation Française

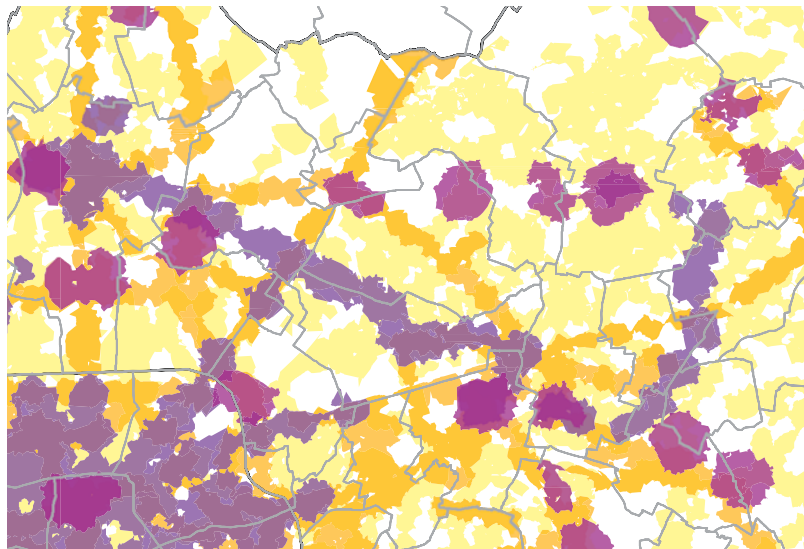
quant à elle, est satisfaisante. Différents modes de transport sont présents : métro, bus, tram et une bonne complémentarité des différents réseaux est assurée par de nombreux points de correspondances (aux principaux carrefours, à la gare routière du Fort et à l'interconnexion bus/tramway/métro aux Quatre Routes).

2. Source : Ville de Pantin, expertise déplacements, COSITREX, 31 août 2006.

3. Trafic Moyen Journalier Annuel.

4. Source : La circulation routière en Ile-de-France – Evolution des flux et conditions de circulation dans la zone centrale, IAURIF, mars 2005.

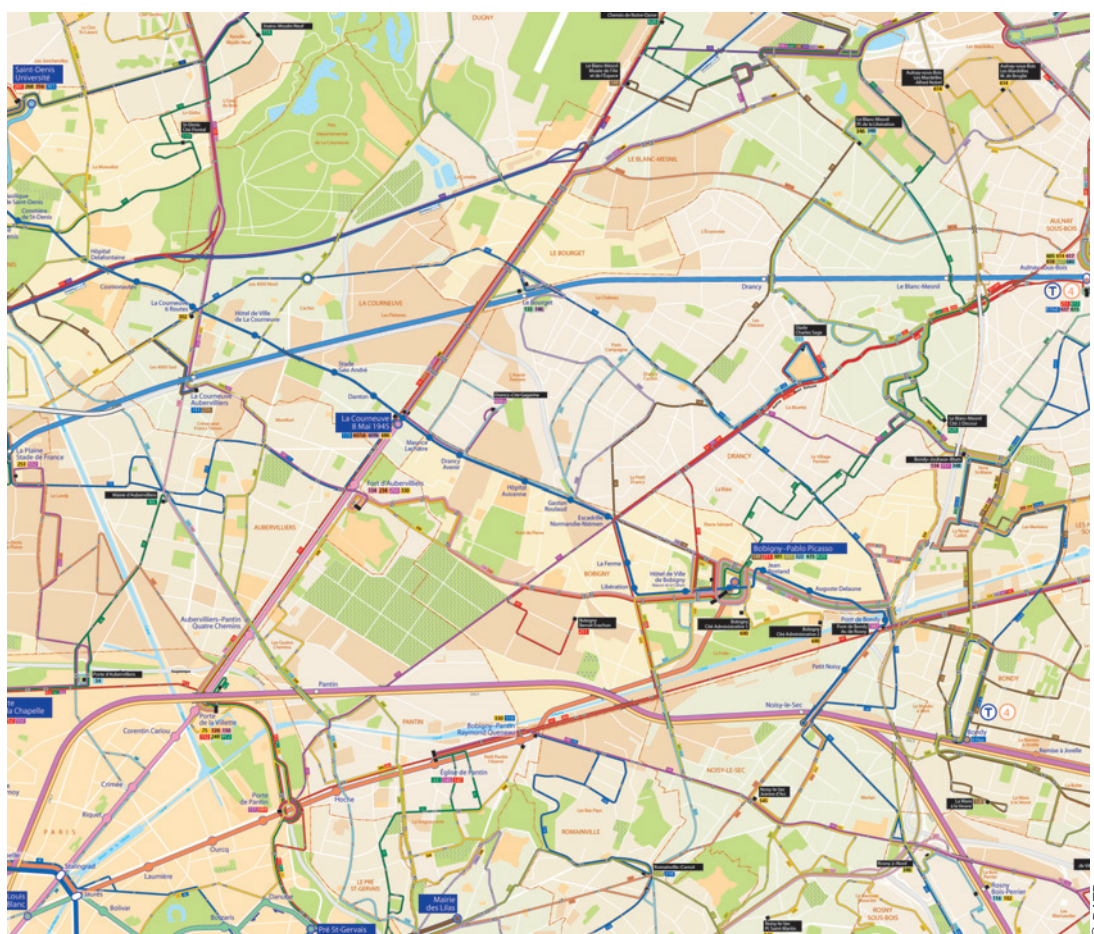
Cependant, l'occupation illicite des aménagements réservés aux bus, le stationnement en double file sur voirie... réduisent considérablement la vitesse commerciale des bus et se répercutent sur l'attractivité des transports en commun. La ligne de bus 152 desservant l'ex RN2 sur toute la partie de notre zone d'étude a fait l'objet d'un comité d'axe qui s'est achevé par la présentation de propositions d'insertion d'un bus en site propre en 2004. Aujourd'hui, le Conseil Général souhaite relancer ce comité afin d'aboutir à un accord signé permettant le démarrage de travaux si des financements sont dégagés. Au total huit lignes de bus⁵ desservent la voie : 152, 150, 294, 330, 173, 607a, 609 a et b et 686.



Couverture en transports en commun

- RER, 700 m
- Métro, Tramway, Orlyval, 500 m
- Bus Mobiliens, 300 m
- Bus Non Mobiliens, 300m

© Apur



Réseau de transports en commun existant

© RATP

5. Trois de ces lignes sont mobiliennes : 152, 150 et 173.

Avec un gabarit de deux fois trois voies sur une grande partie de son tracé, des passages dénivelés au droit de deux importants carrefours, la voie apparaît comme une vraie coupure pour la vie locale. Les modes de déplacement doux sont sous représentés :

d'aménagement cyclable sur la voie. La présence de nombreuses jardinières complique le cheminement des piétons, surtout le long

de linéaires commerciaux très fréquentés. La voie revêt donc un caractère très routier, héritage des transformations de ces

rente dernières années. De la porte de la Villette à l'A86, son emprise varie peu, et les 35 mètres disponibles de façade à

façade peuvent permettre d'envisager une requalification de l'axe en instaurant un meilleur partage de l'espace public. La densification du tissu urbain aux abords de la voie, le potentiel à long terme de mutation de grandes emprises renforcent l'idée de réserver aux modes doux une place plus importante tout en contribuant à réduire le caractère routier.



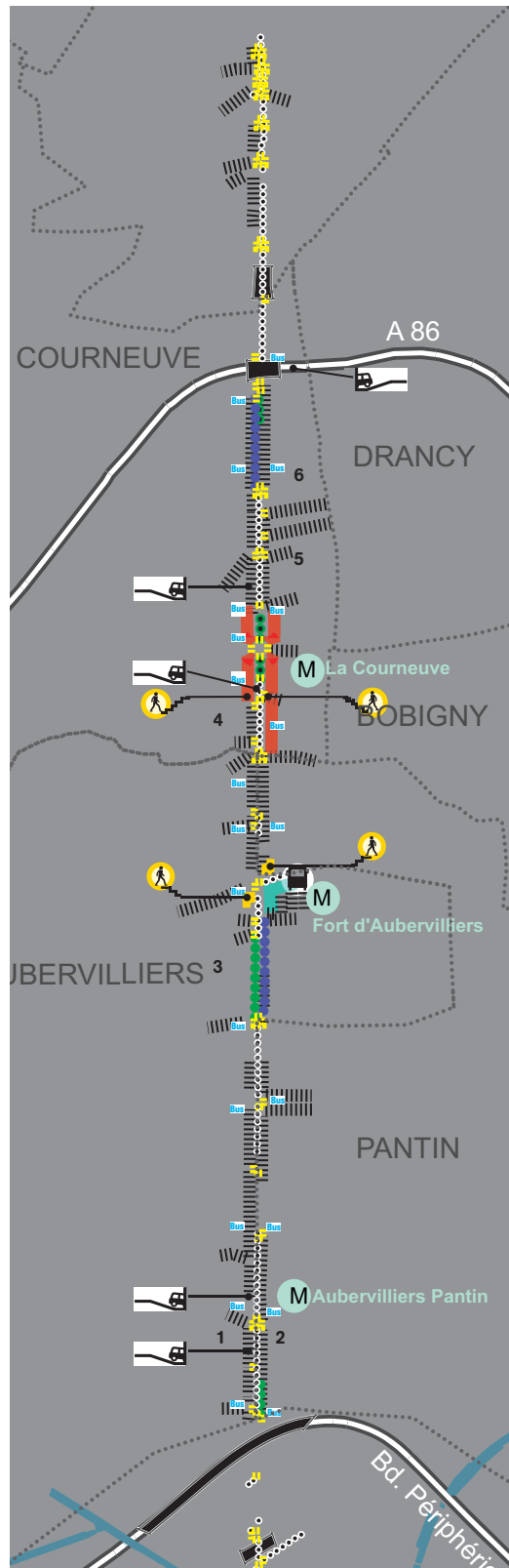
1.



2.



3.



Espaces publics sur l'ex RN2



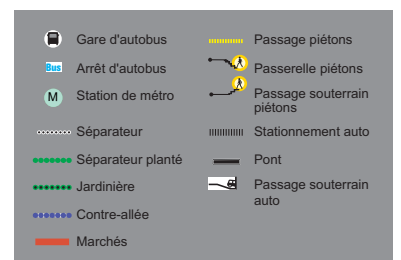
4.



5.



6.



■ Avenue de Flandre

L'élargissement de la rue de Flandre à 50 m et sa transformation en autoroute urbaine sont inscrits dans le Plan d'Urbanisme Directeur de 1959.

La Ville a constamment maintenu cette intention, mais en l'adaptant. Ainsi, lors de l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols, alors que de nombreux alignements étaient abandonnés, celui de la rue de Flandre a été conservé, mais reporté sur le seul côté ouest de la voie pour préserver les constructions anciennes de sa rive Est. Dans sa nouvelle définition, cet élargissement était destiné à l'aménagement d'un boulevard urbain.

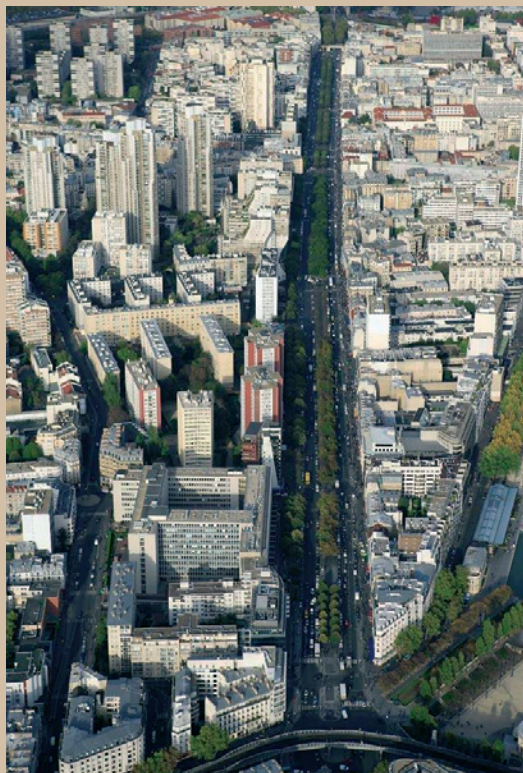
En 1987, un peu plus de la moitié de cette voie longue d'un km et demi avait déjà été élargie à l'occasion d'opérations de rénovation comme Flandre-Tanger ou Riquet. Mais d'importants tronçons avaient gardé leur configuration ancienne, si bien que la rue présentait un aspect déstructuré dû à une alternance de sections étroites et de sections élargies, avec de nombreux espaces

inexploitables pour la circulation et difficiles à aménager de façon satisfaisante. Il est alors décidé de terminer cet élargissement pour rendre une façade cohérente à la rive qui avait été en partie rénovée, opération après opération, depuis près de trente ans, et de créer ainsi une vaste avenue.

Cette avenue est alors conçue dans la tradition des grandes voies à terre-plein centraux de Paris. L'espace est divisé en deux chaussées séparées par un grand mail central planté de huit mètres de large. Cette disposition a été choisie car le terre-plein central planté unifie l'espace dans un contexte marqué par une grande disparité des architectures sur les deux rives de la voie. Les trottoirs latéraux sont dissymétriques, du côté des façades anciennes il est légèrement élargi mais non planté en raison des contraintes du sous-sol; du côté ouest, marqué notamment par les grands ensembles de logements des années soixante, le trottoir est planté chaque fois que

sa largeur le permet. La rue de Flandre, rebaptisée alors avenue de Flandre, jusqu'alors à sens unique, devient une voie majeure à double sens. Il est alors possible de supprimer la circulation de transit sur le quai ouest du Bassin de la Villette, au moment où ses berges viennent d'être aménagées en longues promenades plantées. Huit cents mètres de voie restaient alors à élargir côté ouest. Pour éviter une opération très lourde entraînant l'ouverture d'une sorte de tranchée définitive

dans le tissu urbain, une plus juste définition de l'alignement a été recherchée, section par section; la largeur a ainsi été réduite jusqu'à quarante mètres sur certains tronçons pour permettre de reconstituer une façade à la voie sans démolitions excessives. Sont alors programmées plusieurs opérations d'aménagement adaptées à chaque situation urbaine.



Avenue de Flandre

© Philippe Guignard

La situation stratégique de la voie à l'échelle de la région comme du département, dans ses fonctions actuelles de desserte de pôles importants, de l'aéroport du Bourget en passant par de vastes zones industrielles, implique une réflexion commune des acteurs sur le devenir de l'axe.

La ligne 152 empruntant l'ex RN2 de la porte de la Villette au Blanc Mesnil a fait l'objet d'un comité d'axe qui a abouti à un diagnostic,

mais aucun contrat d'axe n'a été signé. Le département de Seine-Saint-Denis souhaiterait aujourd'hui pouvoir relancer le comité d'axe.

Le passé industriel de ces territoires offre des possibilités de développement économique et urbain. Toutefois, compte tenu du souhait des communes de conserver le plus possible leurs secteurs d'activités dans leurs formes et leurs emprises actuelles, les emprises mutables, en

dehors d'éventuelles opérations publiques, se révèlent peu nombreuses.

De grosses opérations d'aménagements sont à l'étude ou en cours aux abords de la voie comme par exemple le projet de quartier du Fort d'Aubervilliers et des Courtilières : Après dix ans de réflexions, l'avenir du Fort se dessine, le futur quartier, imaginé par l'architecte Philippe Madec, pourrait accueillir près de 2 500 habitants et une multitude d'équipements. Plus

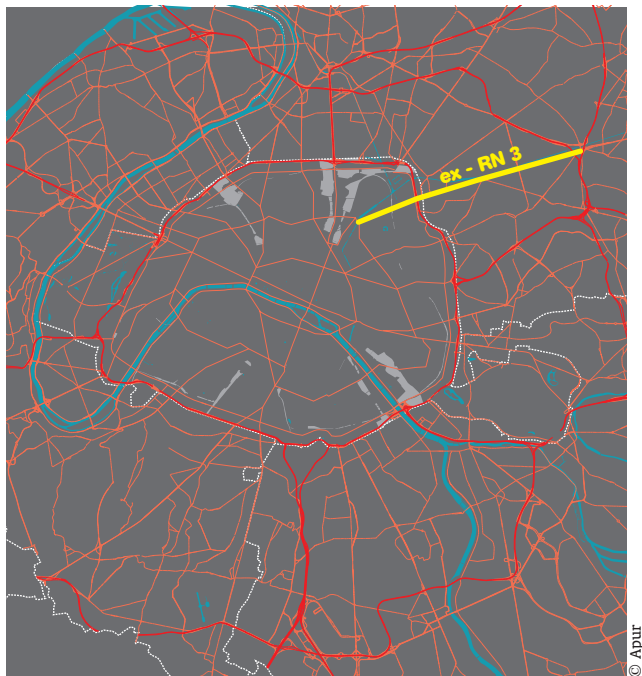
qu'un projet d'urbanisme, le réaménagement des 27 hectares du Fort d'Aubervilliers représente un atout de taille pour ces territoires. Des logements, deux écoles, des commerces, un pôle autour du cheval, des jardins partagés, un équipement sportif... le tout fonctionnant avec des énergies renouvelables.



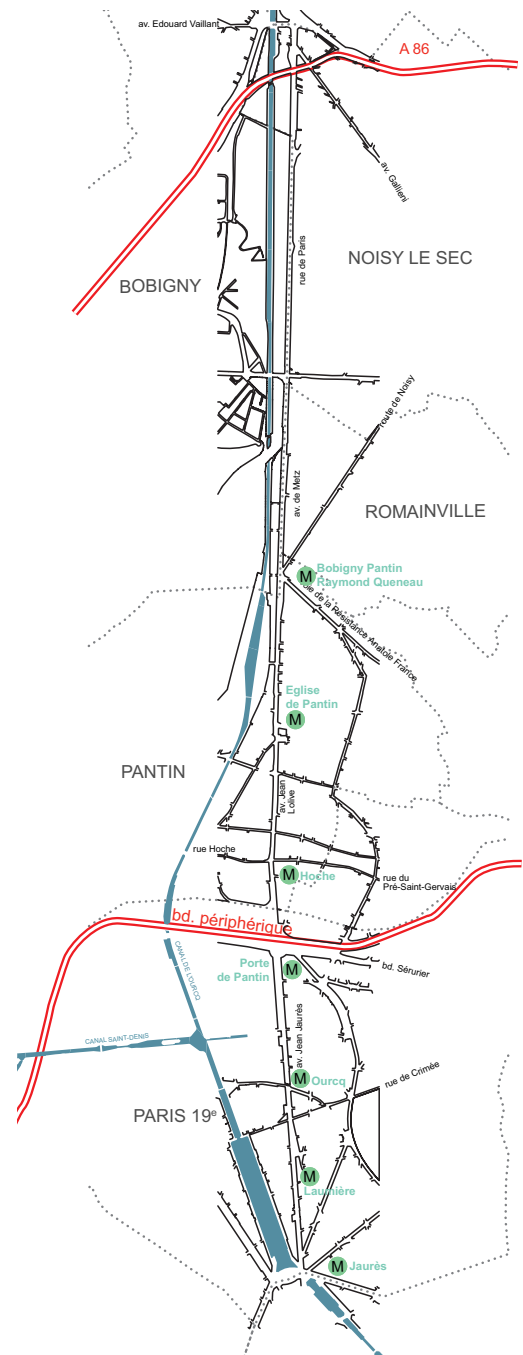
Le fort d'Aubervilliers

L'ex RN3

Autrefois appelée Route d'Allemagne, l'ex RN3 appartient au réseau historique des grands tracés royaux. Marquée par son passé industriel, elle traverse des zones d'habitat densément urbanisées de Paris à Pantin, puis franchit de grands secteurs d'activités des communes de Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec. Pour la Seine-Saint-Denis, elle représente un axe prioritaire de requalification urbaine, du fait de sa situation géographique au cœur du département et des enjeux de mutations des territoires traversés.



L'ex RN3 et le réseau des voies principales



Ex RN3

Espace de vie

Topographie : un territoire contrasté entre la plaine de Bobigny et le coteau de Romainville

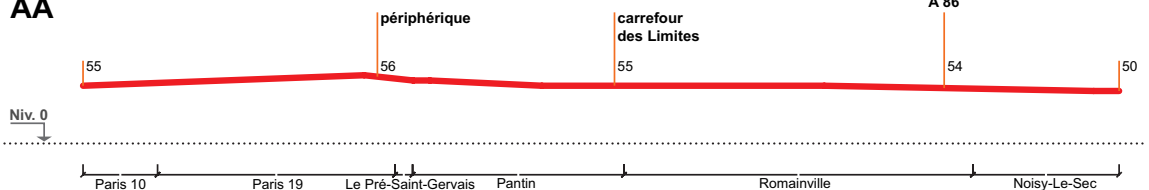
Le territoire que traverse l'ex RN3 est marqué par le contraste entre :

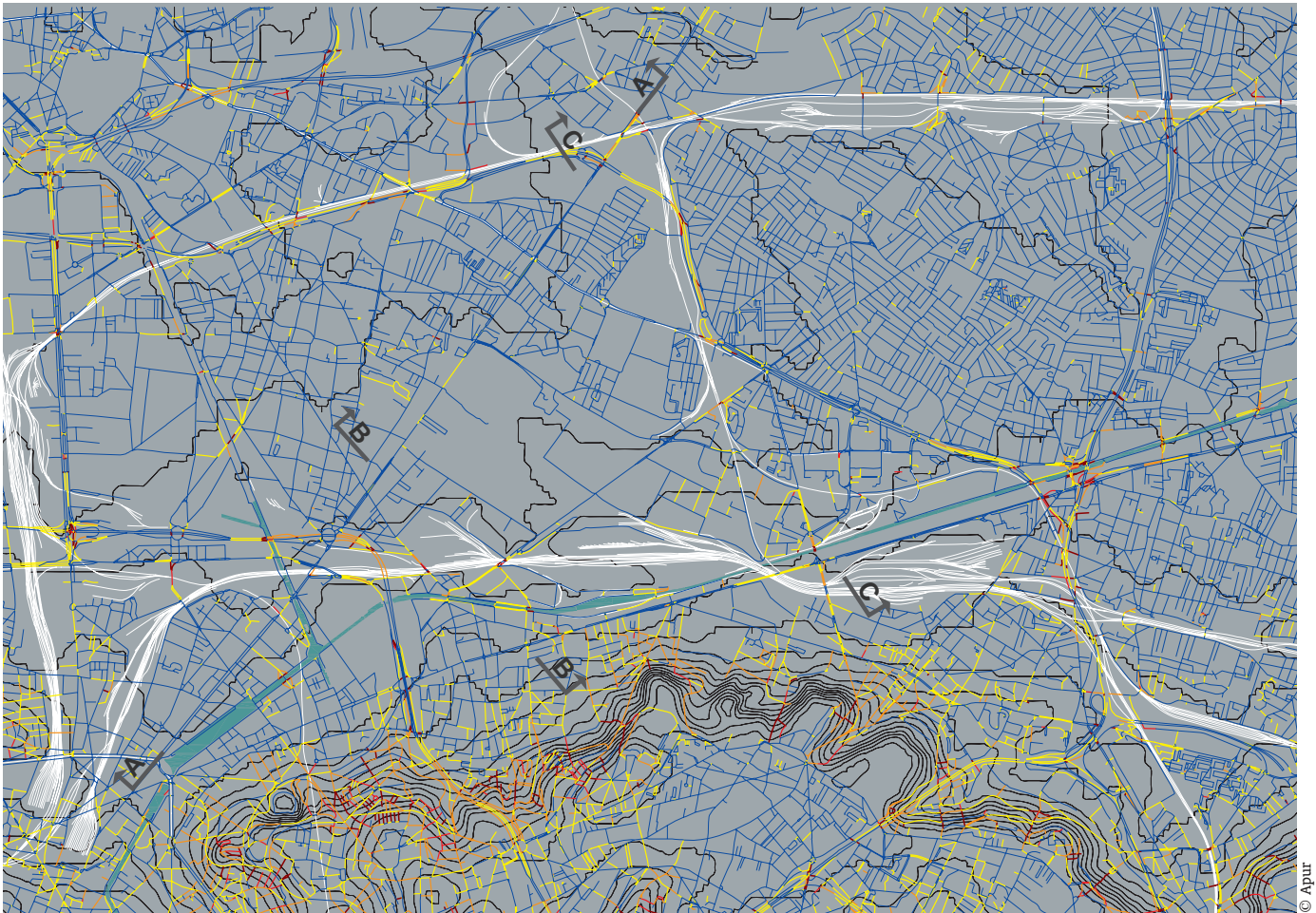
- la plaine de Bobigny (parc de la Bergère à une altitude d'environ 50m NGF), où l'urbanisation et les grandes infrastructures se sont développées, occupant tous les espaces disponibles ;
- et le coteau de Romainville, qui domine le site à une altitude de 117 mètres et offre des points de vue remarquables sur l'ensemble de la plaine. Cette géographie oriente l'espace, structure la trame

urbaine et participe à la lisibilité du territoire. Ce paysage de coteau est visible à partir des voies qui croisent l'ex RN3 et, dans certains cas, au-dessus des fronts bâtis. En revanche, le paysage de la plaine est peu perceptible du fait des continuités bâties et d'un réseau viaire moins important. De

plus, malgré leur proximité, le canal de l'Ourcq, à moins de 100 mètres, ou le parc de la Bergère, ne sont pas perçus depuis la nationale. L'aménagement paysager récent du mail Charles de Gaulle à Pantin et quelques ponts (Jaurès RD40 et Pont de Bondy) contribuent néanmoins à cette découverte.

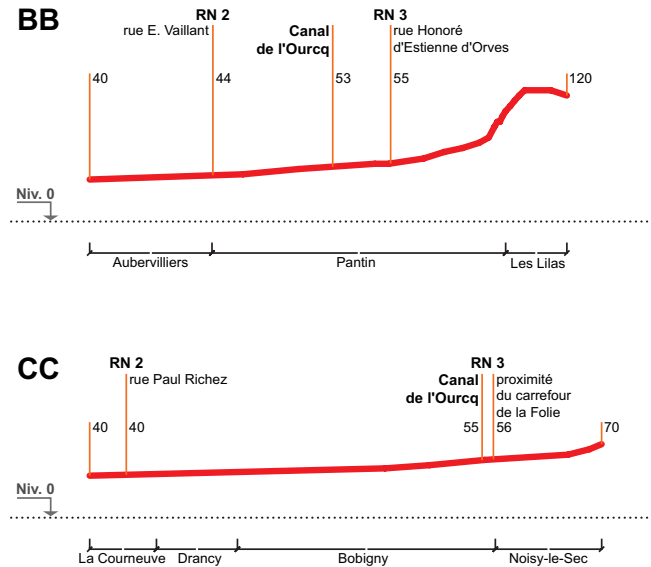
AA



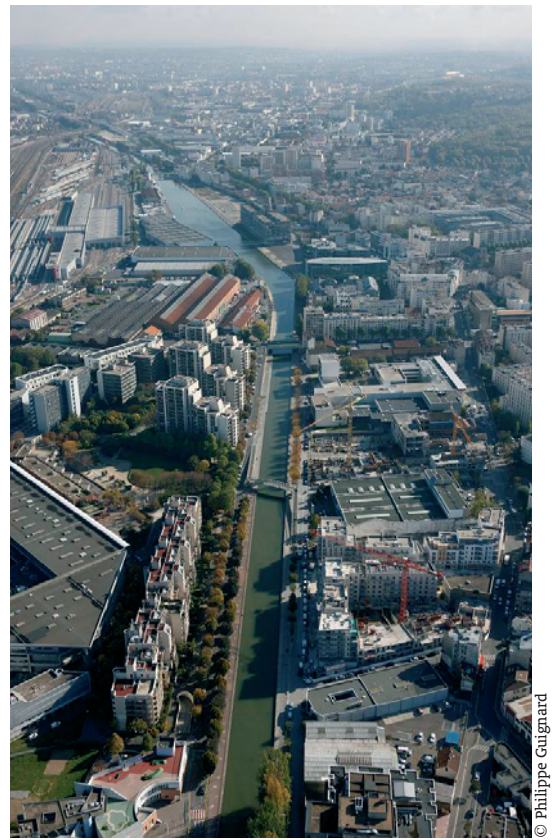


Le réseau des voies et la topographie du secteur nord-est

- route plane
- route pente de niveau 1
- route pente de niveau 2
- route pente de niveau 3
- courbes de niveaux
- repères de coupes



© Apur



Le Coteau de Romainville

© Philippe Guignard

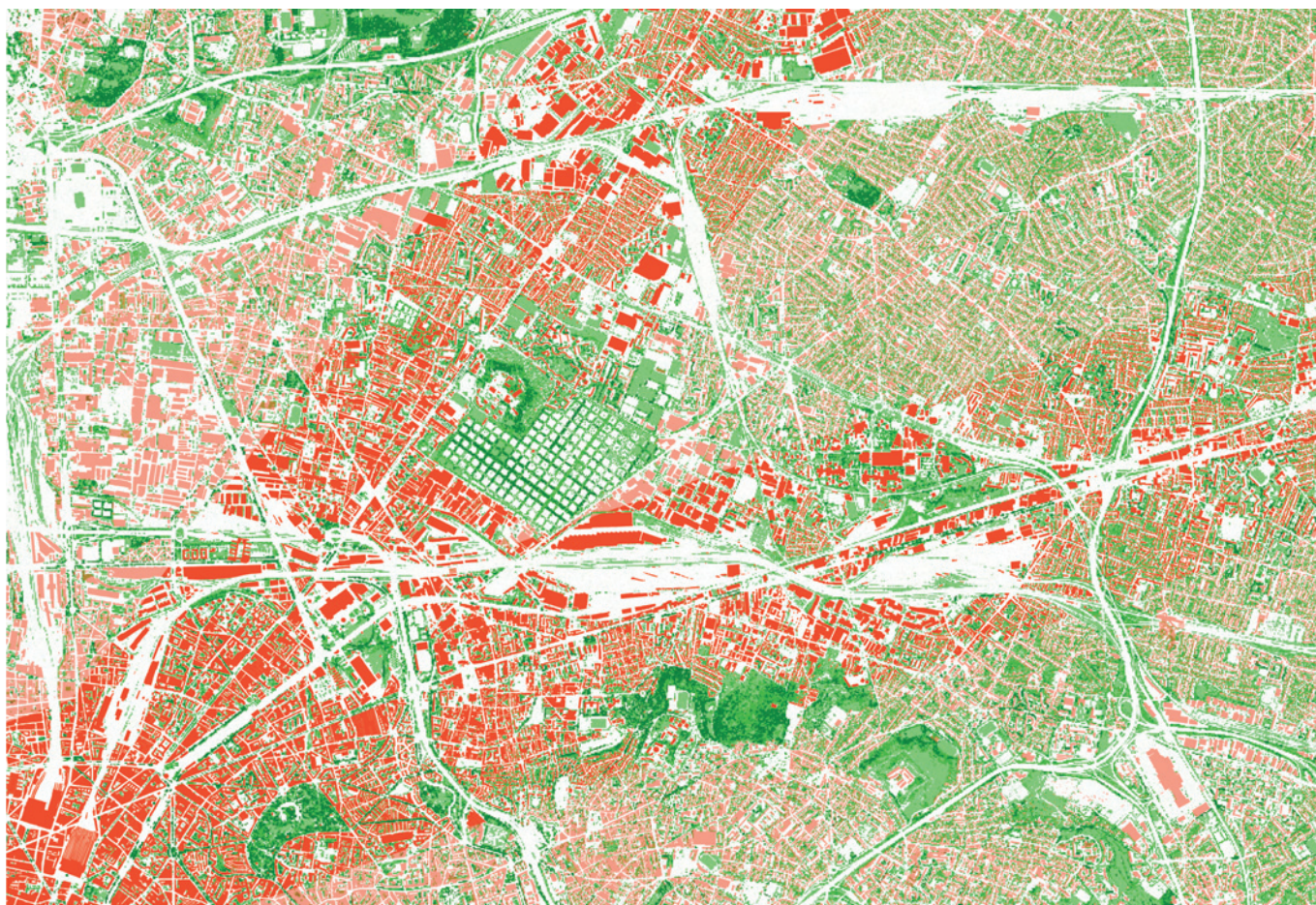
Des plantations d'alignement morcelées

L'ancienne nationale comporte d'importantes séquences sans plantation. Les voies latérales qui la rejoignent, ainsi que certains espaces libres (square, terrain de sport) maintiennent toutefois une certaine présence du végétal. La discontinuité des plantations a aussi été atténuée par les aménagements récents (section située à proximité de la porte de Pantin, mail Charles de Gaulle planté).



Alignement d'arbres à Pantin le long de l'ex RN3, au début du xx^e siècle

© AD de Seine-Saint-Denis



Les emprises bâties et la structure végétale du secteur nord-est

■ Bâti ■ Végétation

© Apur



Absence de plantation à Pantin le long de l'ex RN3, en 2008

© Apur



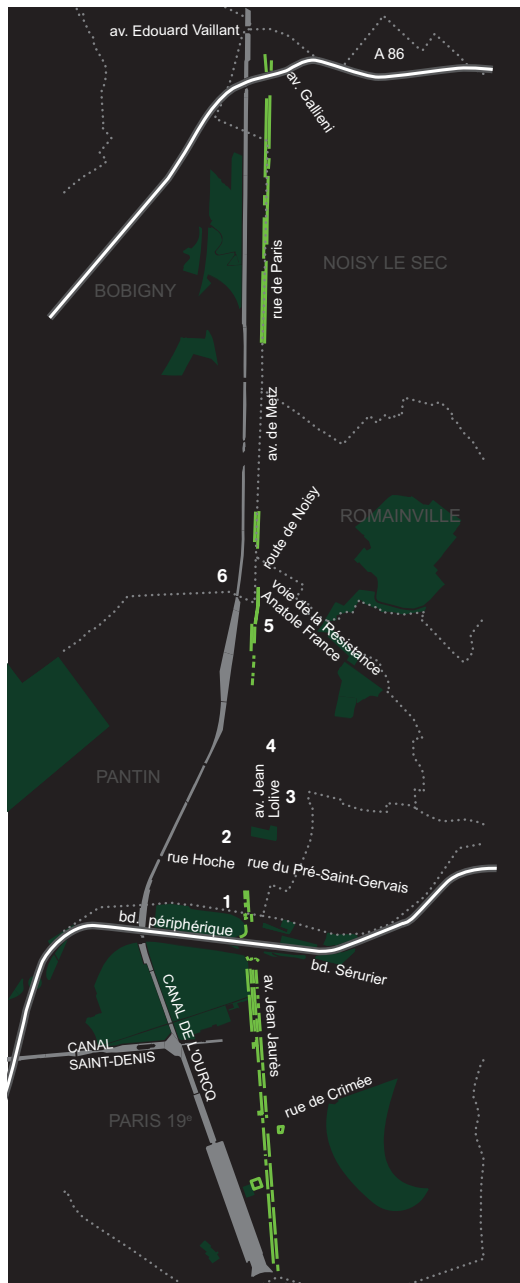
1. Nouveaux aménagements à Pantin



2. Terre-plein central planté



3. Plantations discontinues



Plantations d'alignement d'arbres et emprises végétales le long de l'ex RN3

© Apur



4. Espaces libres plantés



5. Alignements denses



6. Plantations hétérogènes

■ plantations, alignement d'arbres
■ espaces verts

Un territoire contraint dès le XIXe siècle par l'implantation des voies ferrées et la présence du canal de l'Ourcq

À Pantin, l'ancienne nationale a servi de support au développement de l'urbanisation qui s'est opérée de part et d'autre de l'église, constituant ainsi une première centralité. Au ^{xx}e siècle, la seconde vague d'urbanisation est apparue plus au nord de la voie autour de la mairie et du canal de l'Ourcq. Au-delà de Pantin, l'urbanisation contrainte par le canal au nord et le faisceau ferré au sud, s'est orientée vers l'implantation d'activités industrielles et commerciales

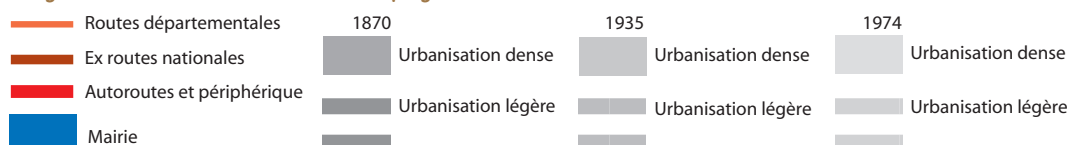
consommatrices de beaucoup d'espace. À Bobigny, le centre, structuré autour de grands équipements tels que la Préfecture et le Palais de Justice, est également isolé de l'ex RN3 par trois emprises successives au nord : une voie de chemin de fer, le Parc de la Bergère et le canal de l'Ourcq. À Noisy-le-Sec, seuls les logements de la Sablière (logements SNCF) à l'est sont tournés vers l'ex RN3. Le centre-ville s'organise plus au sud autour de la RD 117.

• Un territoire morcelé

Le territoire est morcelé par de grandes infrastructures et des zones d'activités qui sont les marques du passé industriel du département de la Seine-Saint-Denis. Le faisceau ferré Est croise l'ex RN3 à l'ouest du carrefour de la Folie et occupe de grandes emprises (plates-formes de triage et de fret à Pantin, à Bobigny et au Sud de Noisy-le-Sec).



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



1764-1807 Carte des Chasses du roi



1855-1874



1895-1899



1930-1941



1966



Aujourd'hui



Evolution du territoire de la fin du XVIII^e siècle à nos jours

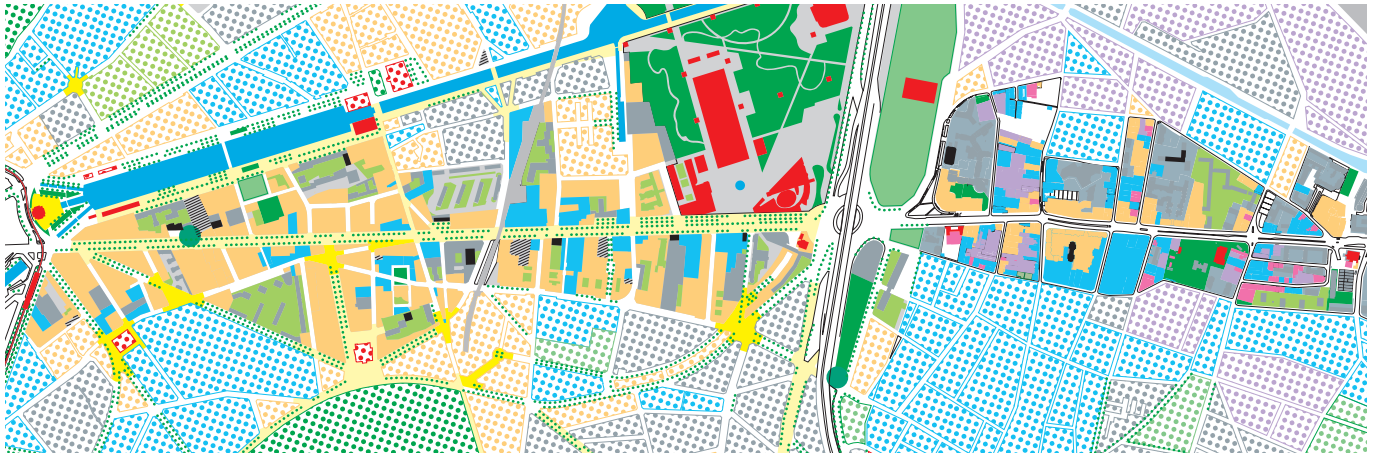


Le maillage des voies et les grandes emprises d'équipements et d'activités du secteur nord-est

-  Équipement à l'îlot et emprise voies ferrées
-  Routes départementales
-  Ex routes nationales
-  Autoroutes et périphérique

© Apur

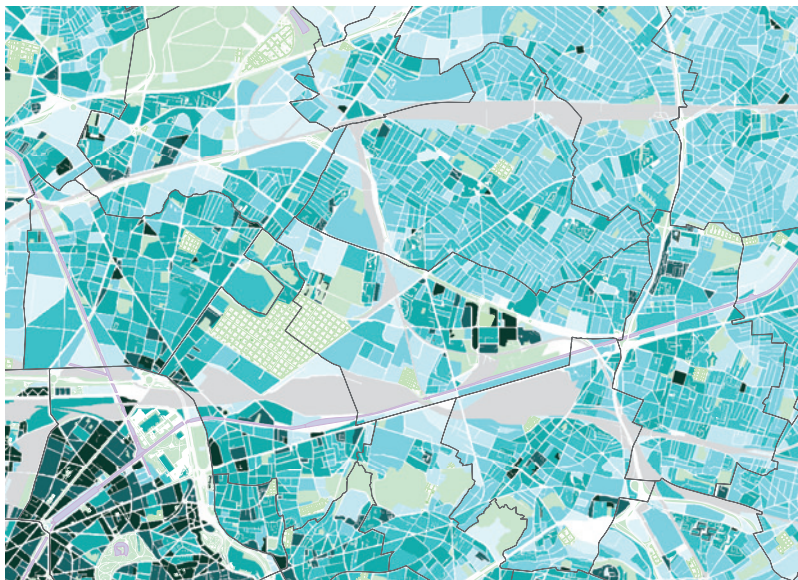
© Apur



• Le canal, un lien entre les communes et un potentiel peu valorisé: Le canal de l'Ourcq, parallèle à la voie, est un des éléments de coupure mais aussi de structuration est-ouest du territoire. Il constitue un lien entre les communes et leurs espaces de loisirs. Il relie physiquement le parc de la Villette au parc de la Bergère puis à la poudrerie de Sevran puis à l'Est, et visuellement aux coteaux de Romainville. La proximité entre l'ex RN3 et le canal est plus marquée à l'Est où une bande de 3,6 km de long et de 80 à 100 mètres de large s'étire entre Bobigny et Pavillon-sous-Bois. Seule la commune de Pantin dispose d'emprises plus profondes (maillage de quartier, vie en cœur d'îlot) entre le canal et la voie. Récemment (1992-1994), dans une logique de valorisation de la proximité entre l'ex RN3 et le canal, l'aménagement du mail Charles de Gaulle a amorcé un parcours piéton qui se prolonge avec l'aménagement des berges du canal.








Vue de l'ex RN3 et du canal de l'Ourcq, en 1988










LES PAYSAGES







Formes structurantes

-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

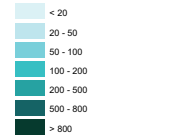
-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  espaces sportifs
-  espaces verts privés
-  murs végétalisés

LES TISSUS URBAINS

-  tissu continu
-  tissu composites
-  tissu discontinu
-  grandes emprises d'activités
-  tissu de petite échelle
-  faisceaux ferroviaires

DENSITÉ HUMAINE 1999-2004 densité cumulée population 1999 et emplois salariés 2004 RN2 - RN3

Population et Emploi à l'hectare



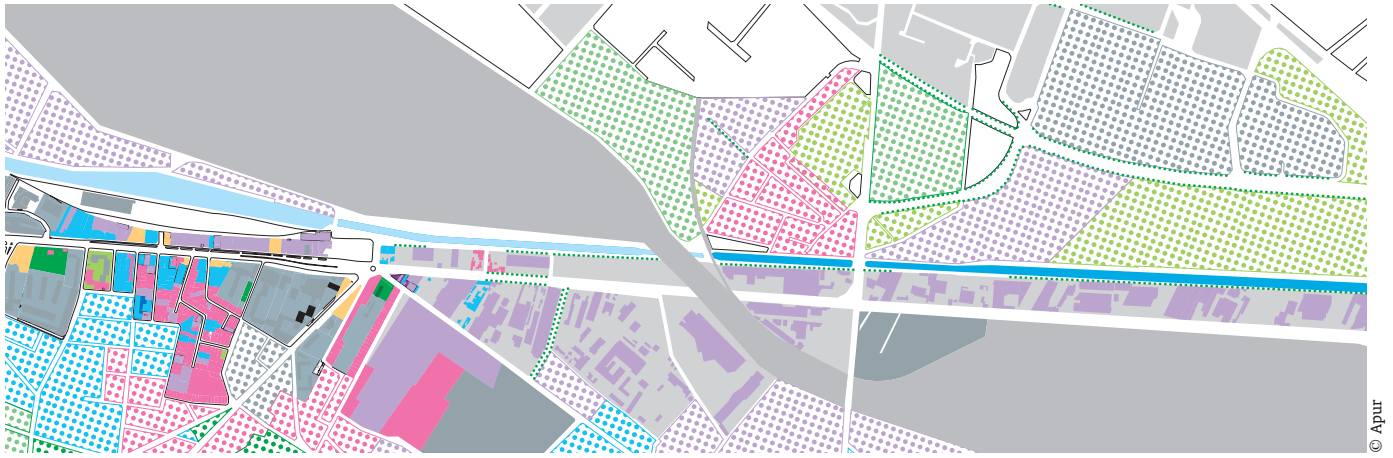
-  Espaces verts et sportifs
-  Cimetières



Sources: Sits et Equipements APLUR
Recensement de la population 1999 (INSEE)
CLAP 2004

juillet 2008





© Apur

Deux séquences distinctes illustrent la diversité des fonctions qui accompagnent l'ex RN3

- La traversée de Pantin regroupe des fonctions de logement et de commerce. L'ex RN3 apparaît alors comme un lieu d'échanges, de centralités, caractérisé par une vie locale intense et une forte animation urbaine. Le logement, présent en continu, prend la forme d'ensembles collectifs ou d'habitats individuels. Les

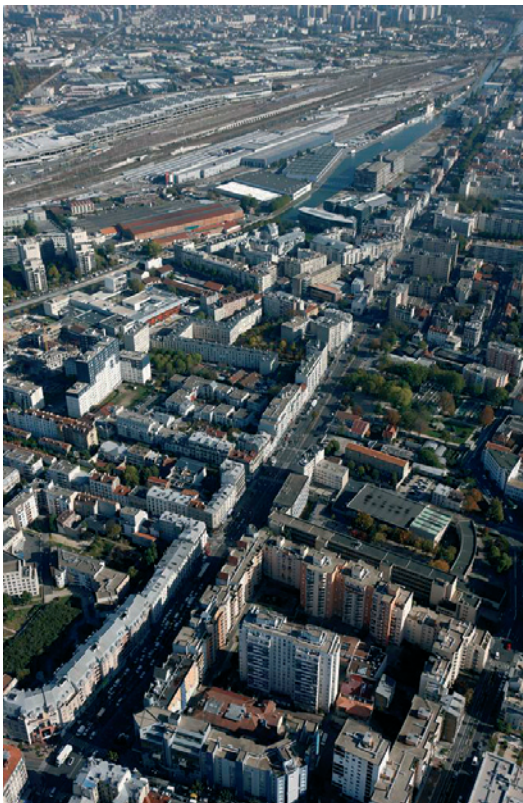
programmes modernes sont implantés soit à l'alignement, soit en plan libre à l'intérieur des parcelles. Le linéaire commercial est présent dans toute la traversée de Pantin. Il est dominé par le commerce de service et de restauration rapide. Le centre commercial Verpantin, qui abrite un hypermarché et une galerie commerciale,

crée une vraie centralité pour ce secteur. À noter également, la présence historique de deux marchés : l'un situé aux abords de l'église ; l'autre de part et d'autre de l'avenue Jean Lolive, à l'entrée de Pantin, s'étend sur linéaire de 450 m. Ce dernier perturbe fortement les déplacements et crée aux heures de pointe

d'importants encombrements. À l'origine marché alimentaire, la part des stands de textiles a pris une place de plus en plus importante, ces dernières années. Afin d'améliorer son fonctionnement, la mairie réfléchit à sa relocalisation sur la rue Hoche et souhaite dans le même temps réduire la part des

stands textiles afin de lui redonner sa fonction première de marché alimentaire. Cette séquence est également marquée par la présence de nombreux équipements municipaux : écoles, piscine, bibliothèque, parc...

- À Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec, on retrouve une monofonctionnalité à vocation d'activités industrielles et commerciales. S'articulant au réseau ferré, les entreprises ont été créées ou se sont regroupées au gré des implantations économiques, souvent autour d'une activité principale, telle que l'activité pharmaceutique avec AVENTIS à Romainville.



© Philippe Guignard

Première séquence urbaine sur l'ex RN3, de la porte de Pantin à l'église de Pantin



© Philippe Guignard

Grandes emprises sur la deuxième séquence urbaine de l'ex RN3, au-delà du carrefour des Limites



Le marché Hoche le long de l'ex RN3, au début du xx^e siècle

© AD de Seine-Saint-Denis



© Apur



1.



2.



3.



Alignements commerciaux et centres commerciaux le long de l'ex RN3

© Apur



4.



5.



6.

- Alignement commerciaux
- Centres commerciaux

La présence de nombreuses industries sur ces territoires a incité les autorités publiques à entreprendre des grands travaux de voirie (élargissement de la chaussée, pavage, plantations d'alignements d'arbres...). En 1876, une ligne hippomobile est mise en service, de l'église de Pantin à l'Opéra de Paris. Au début du ^{xx}e siècle, la ligne de tramway est créée et desservira alors les villes de Noisy-le-Sec, Bobigny, Bondy jusqu'au terminus de Pavillons-sous-Bois. En 1932, les lignes de tramway sont démantelées et remplacées par des lignes d'autobus. Pour répondre à l'augmentation des déplacements motorisés, l'ancienne

nationale sera élargie à plusieurs reprises.

Ainsi, par exemple, en 1964, la voie est élargie à 31 m à Pantin entre la rue Hoche et la place de l'église. Aujourd'hui, le trafic moyen est de 26 000¹ véhicules par jour dans les deux sens (TMJA²). Le bouclage de l'A86 entre la D115 et la RN2, en 1998, ajouté à la lassitude des usagers face aux nombreux encombrements de la voie, ont induit une diminution importante du trafic de l'ordre de 5 à 15 % entre 1998 et 2002³.

La proximité du canal de l'Ourcq, avec seulement cinq franchissements depuis la Porte de Pantin jusqu'à l'A86, contraint les déplacements et laisse peu de choix d'itinéraires pour le trafic de desserte.

En 1942, la ligne 5 du métro est prolongée depuis Gare du Nord jusqu'à Église de Pantin. Puis, en 1985, deux nouvelles stations sont ouvertes jusqu'au carrefour des Limites : Bobigny – Pantin – Raymond Queneau et Bobigny – Pablo Picasso. Des connexions rapides avec la gare de l'Est et la gare du Nord sont alors possibles. Son tracé est ensuite dévié vers la rive nord du canal pour rejoindre le centre de Bobigny, terminus actuel de la ligne.

1. Source : Ville de Pantin, expertise déplacements, COSITREX, 31 août 2006.

2. Trafic Moyen Journalier Annuel.

3. Source : La circulation routière en Ile-de-France – Évolution des flux et conditions de circulation dans la zone centrale, IAURIF, mars 2005.



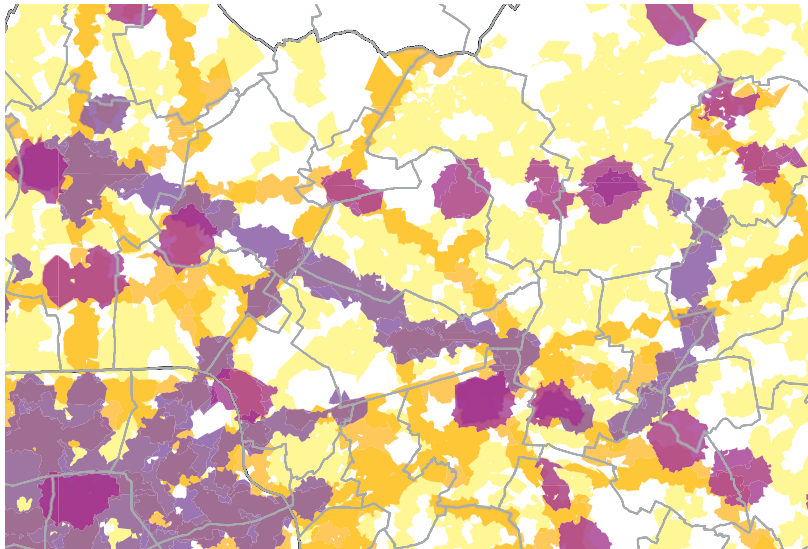
Le tramway à Pantin, au début du ^{xx}e siècle



Le marché Hoche le long de l'ex RN3, en 2008

Sept lignes de bus⁴ empruntent la voie, quatre transversales sur des tronçons plus ou moins grands permettent des connexions notamment entre Saint-Denis et les Lilas, trois longitudinales desservent en partie l'ancienne nationale. La ligne 147 emprunte la voie sur sa quasi-totalité, de l'église de Pantin à Sevran ; elle est inscrite au réseau principal de transports en commun du PDU Ile-de-France et a fait l'objet d'un comité d'axe qui a abouti à la finalisation du contrat d'axe. Aucun chantier n'a pu être engagé faute de financement. Une gare routière de bus a été réalisée, église de Pantin. Elle sert de terminus et de point de départ pour les lignes qui empruntent vers l'Est l'ex nationale, parcourant ainsi des territoires non desservis par le métro. Les aménagements existants pour les bus sont peu respectés par les véhicules particuliers par manque de lisibilité (confusion site propre et contre-allée de desserte pour les riverains) et par non-respect du code de la route (stationnement illicite, livraison). La vitesse commerciale des bus est donc assez faible notamment sur certains tronçons.

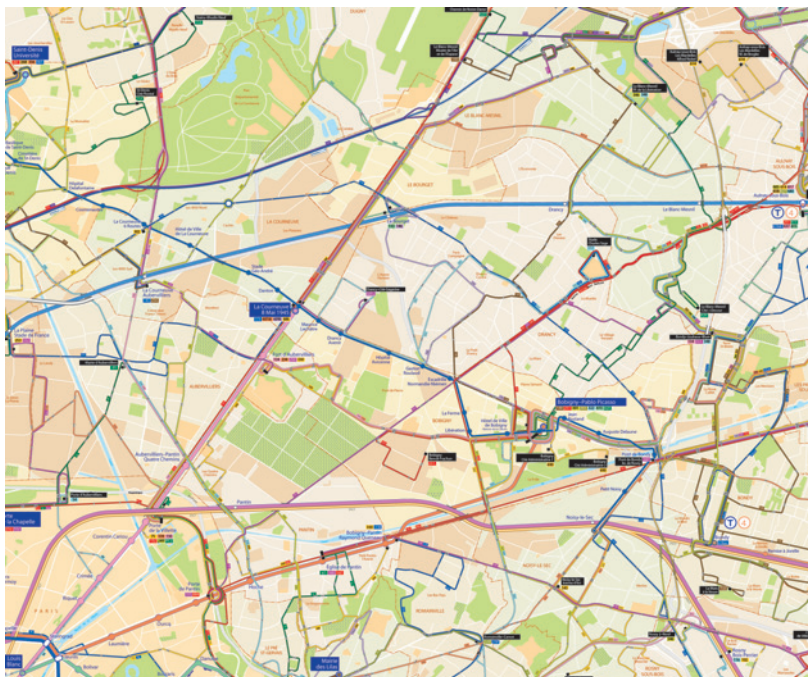
4. 147, 247, 145, 684, 330, 170 et 151. Deux d'entre elles sont mobiliennes la 147 et la 170.



Couverture en transports en commun

- RER, 700 m
- Métro, Tramway, Orlyval, 500 m
- Bus Mobiliens, 300 m
- Bus Non Mobiliens, 300m

© Apur



Réseau de transports en commun existant

© RATP



Piste cyclable le long du canal de l'Ourcq

© Apur

Espace public

La configuration de l'axe – nombre de files, passages dénivelés aux principaux carrefours, terre-plein central et son tracé rectiligne favorisant l'accélération des véhicules – illustre bien le caractère routier de l'ex RN3. L'emprise de la voie de façade à façade varie en moyenne de 28 à 31 mètres. L'espace disponible étant limité pour un projet de requalification prenant en compte tous les modes de déplacements, des choix devront être faits en privilégiant un mode à un autre. Cependant, certains éléments ne peuvent pas être oubliés, comme par exemple la

présence de nombreux commerces dans la traversée de Pantin qui engendre des demandes spécifiques en matière de livraison et de stationnement. Les cheminements piétons le long de la voie, ainsi que les traversées piétonnes sont inconfortables, voire peu sécurisés du fait notamment de l'étroitesse des trottoirs sans rapport avec les multiples fonctions qu'ils accueillent (extensions de commerces, marché...) Aucun aménagement cyclable n'existe sur la voie, mais quelques projets ont vu récemment le jour dans les voies parallèles du côté de la ville de

Pantin. Toutefois, il est important de noter la présence d'une piste cyclable aménagée par le Conseil Général sur la rive nord du canal de l'Ourcq, partant de Paris jusqu'à Bondy. Les échanges avec la voirie locale sont peu nombreux. Cette piste n'est pas éclairée, ce qui restreint son usage. Cependant, elle est largement empruntée par les promeneurs et les sportifs. Pour pallier aux difficultés de franchissements, elle pourrait être aménagée des deux côtés du canal au moins sur certains linéaires.



1.



2.



3.



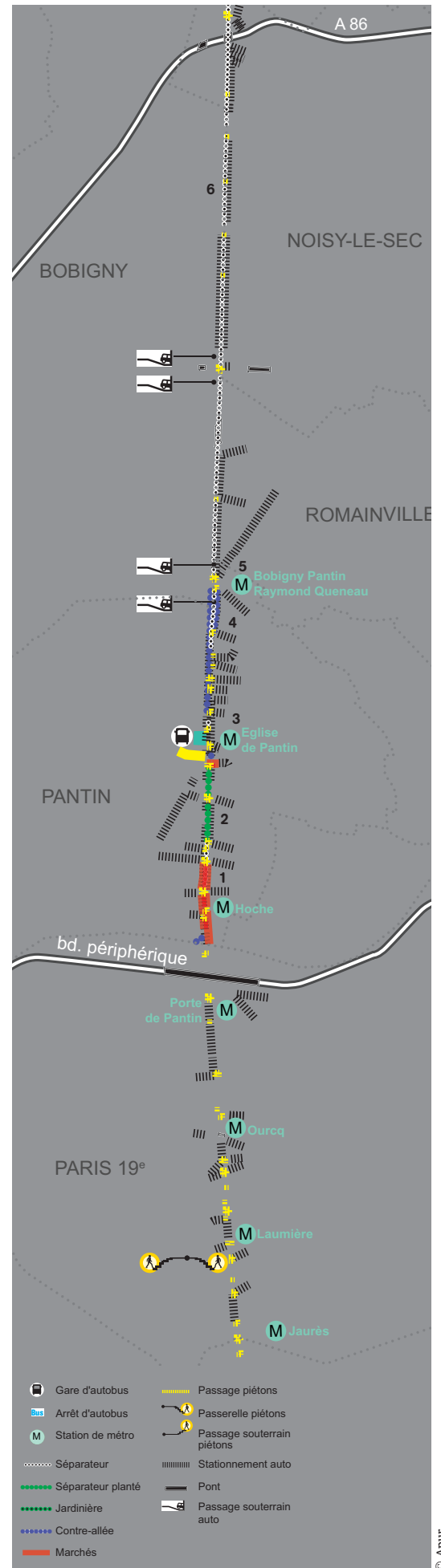
4.



5.



6.



Espaces publics sur l'ex RN3

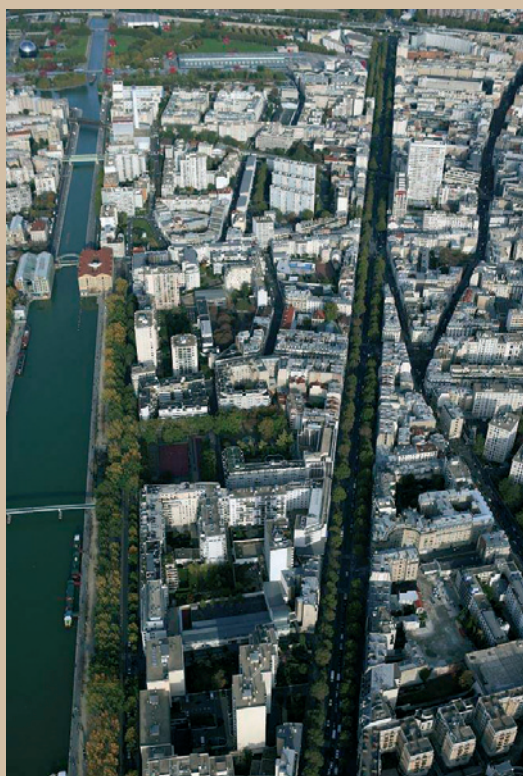
■ Avenue Jean Jaurès

En 2002, la ville de Paris décide de transformer l'avenue Jean Jaurès en « espace civilisé ». Ce nouveau concept, élaboré en 2001, consiste à aménager certains grands axes structurants où prédomine la circulation automobile en des voies où cohabitent en bonne harmonie et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, les différents modes de déplacements : les piétons, les cyclistes, les autobus, les taxis, les automobilistes... L'espace civilisé offre aussi l'occasion de retrouver les promenades parisiennes historiques dans un lieu de convivialité et dans un environnement de qualité. L'avenue Jean Jaurès, aménagée en « axe rouge » dans les années 90, selon un concept qui visait prioritairement à améliorer sur certains grands axes, la fluidité de la circulation automobile, comportait deux fois deux files de

circulation et une absence totale du stationnement. La voie avait ainsi un aspect principalement routier. Le projet réalisé « d'espace civilisé » a profondément modifié en termes de paysage et d'usages le caractère de la voie. Seules deux files de circulation sont maintenues en section courante, une troisième s'ajoutant au droit de certains carrefours et en sortie vers Pantin. Des places de stationnement pour les véhicules particuliers et les livraisons ont été réalisées sur lincolns de manière discontinue. De part et d'autre de la chaussée, ont été aménagées des pistes unidirectionnelles pour les cyclistes, en bordure de trottoir ou immédiatement derrière le stationnement. Entre la rue de l'Ourcq et l'avenue de Laumière un site propre axial a été réalisé pour la ligne d'autobus n° 60. L'élargissement des trottoirs a permis la création de généreuses banquettes végétalisées. Cette profonde

mutation de l'avenue, qui est passé d'un axe principalement routier vers l'image d'un véritable boulevard urbain, a aussi pour effet de lui donner le caractère d'une agréable promenade pour les piétons avec une diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Ce nouveau mode de partage de l'espace public en faveur du

développement des circulations douces, au détriment de l'automobile, a aussi pour conséquences d'induire de profondes modifications des activités présentes sur les linéaires concernés et très certainement une évolution de l'occupation du bâti avec une forte augmentation de la valeur des biens fonciers.



Avenue Jean Jaurès

Les orientations stratégiques de développement du département en 2004

La contribution au SDRIF du département de la Seine-Saint-Denis permet une lecture claire des grandes dynamiques en cours sur le territoire. Ce document met en

avant le rôle structurant de l'ex RN3 : « un territoire cohérent, structuré autour de l'axe que constituent la RN3 et le canal de l'Ourcq, qui traverse toute la Seine

Saint-Denis, allant de Paris à Meaux⁵ ». Sa requalification économique, urbaine et sociale apparaît comme primordiale à la redynamisation du territoire.

5. Source : *Contribution de la Seine-Saint-Denis pour un essor global et rééquilibré de la région Ile-de-France*, SDRIF, juin 2006, p 49.

Projet de requalification de l'ex RN3

Le projet de requalification de l'ancienne RN3 est considéré comme prioritaire pour le département de la Seine-Saint-Denis. En 2004, la DDE a rendu une étude proposant la requalification de l'axe de façade à

façade avec insertion d'un bus en site propre de l'église de Pantin jusqu'à l'A86. La présence du métro jusqu'à l'église de Pantin et l'étroitesse de l'espace public plaide en faveur de cette option. La ville de Pantin

souhaite avancer sur ce projet et a déjà commandité plusieurs études afin de réaliser un tronçon test de la rue Delizy à l'église de Pantin. Toutefois, le transfert récent des nationales aux départements et l'inscription d'un bus

en site propre de la Porte de Pantin à l'A86 au contrat de plan État Région relance le débat.

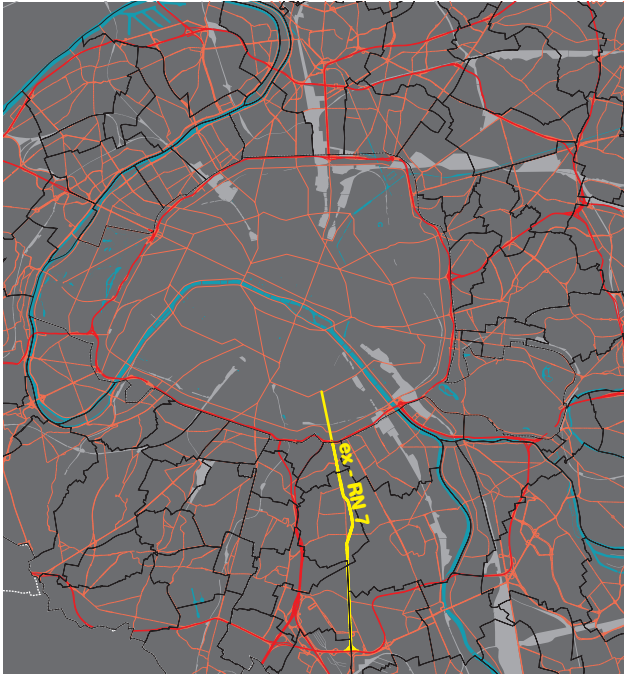


© Philippe Guignard

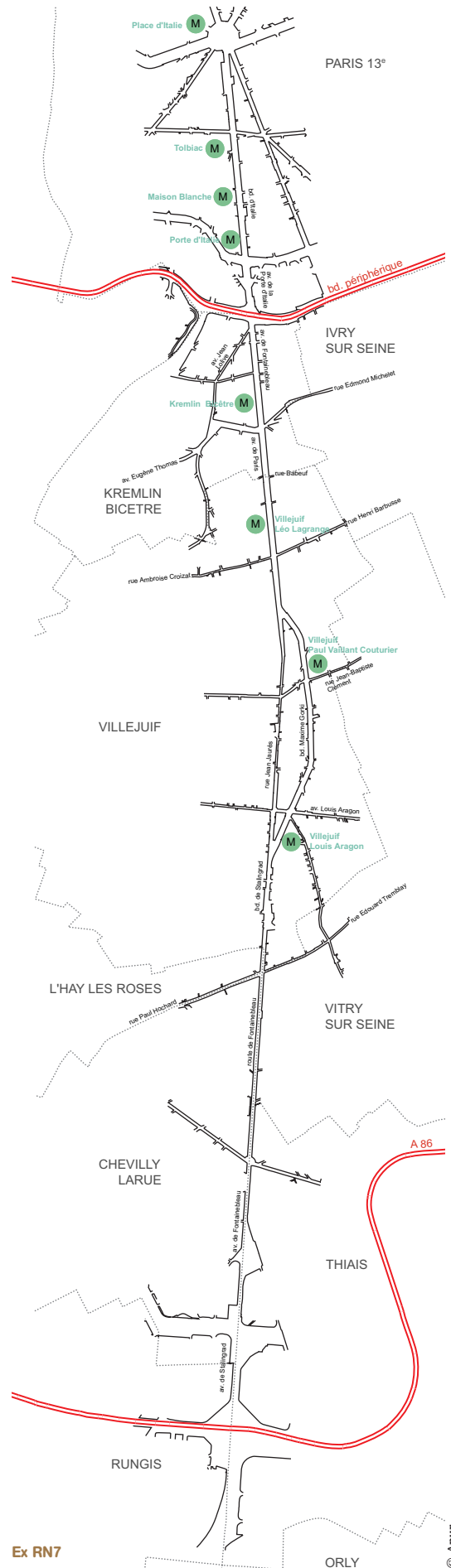
Entre l'ex RN3 et le canal de l'Ourcq : des territoires de projet

L'ex RN7

La route numéro 7, tracée dès le ^{xvi}e siècle pour desservir le château de Fontainebleau, se prolonge jusqu'à Lyon, Antibes et rejoint l'Italie. Son tracé rectiligne, bordé d'arbres, va évoluer pour recouvrir de nos jours un aspect routier, héritage des transformations des années 60 et 70. L'absence de tout projet de requalification pendant plus de 20 ans a finalement permis d'engager un réaménagement complet et homogène de façade à façade, de la porte d'Italie au cimetière parisien de Thiais.



L'ex RN7 et le réseau des voies principales



Ex RN7

Espace de vie

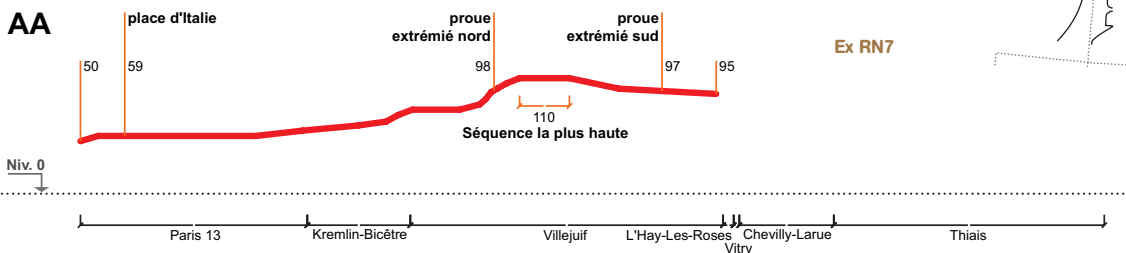
La voie s'étend sur 7 km, entre la porte d'Italie et Belle-Épine. Elle traverse six communes (Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Vitry-sur-seine, l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et

Thiais) qui représentent une population de plus de 232 000 habitants¹ (dont 20 000 directement limitrophes de l'ex RN7).

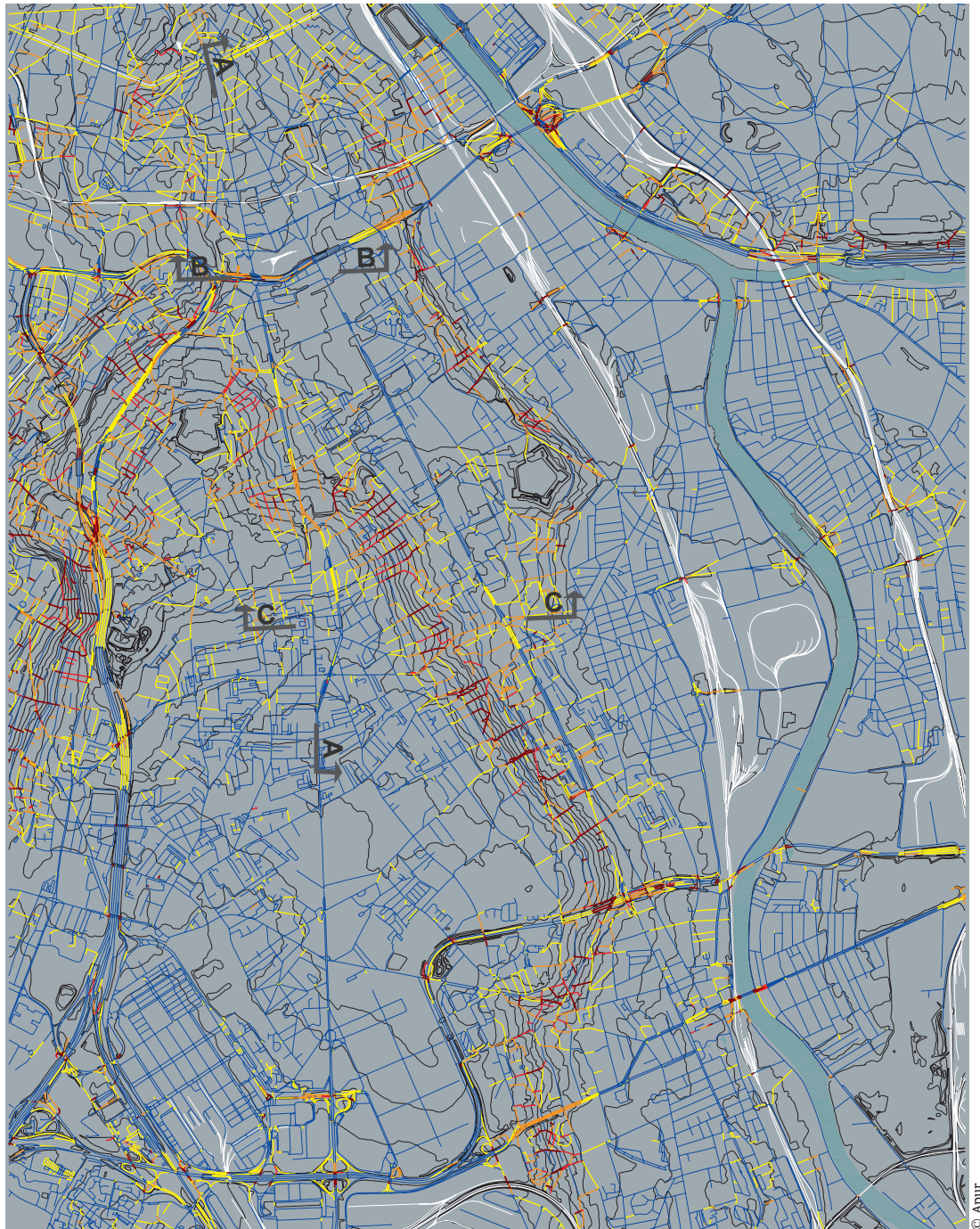
1. Source : Étude de définition RN7, équipe de Bruno Fortier, Direction Départementale de l'équipement, Val de Marne, 2002.

Un relief marqué et structurant pour l'ex RN7

De la place d'Italie au Kremlin-Bicêtre, l'altitude de la voie varie entre 60 et 70 NGF. C'est à partir de



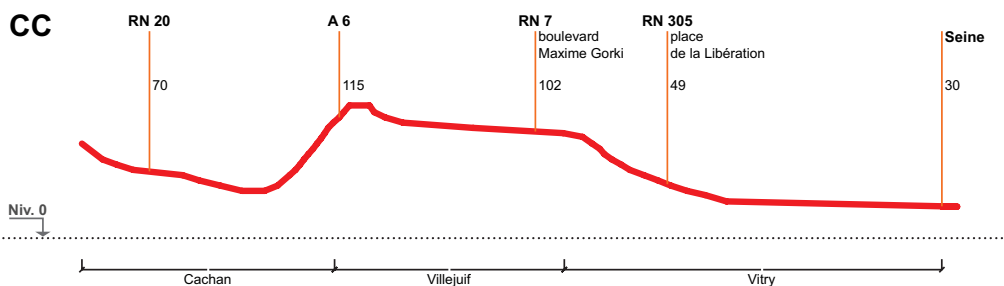
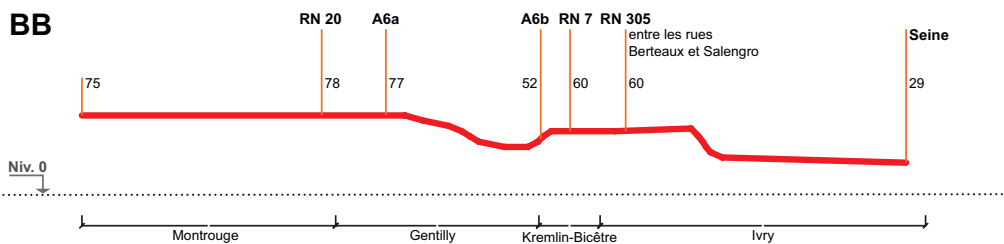
la cote de Villejuif, que l'ancienne RN7 apparaît alors comme une ligne culminante du territoire. Le point haut de l'ex nationale, situé sur le plateau de Longboyau, délimité à l'est par la vallée de la Seine et à l'ouest par la vallée de la Bièvre, culmine à une cote située entre 98 et 110 NGF. Elle offre des points de vue remarquables et dégagés notamment sur le 13^e arrondissement de Paris. Cette topographie très structurante a contraint l'urbanisation à se propager dans un premier temps dans la plaine inondable et seulement tardivement sur les plateaux.



Le réseau des voies et la topographie du secteur sud-est

- route plane
- route pente de niveau 1
- route pente de niveau 2
- route pente de niveau 2b
- courbes de niveaux
- ↑ repères de coupes

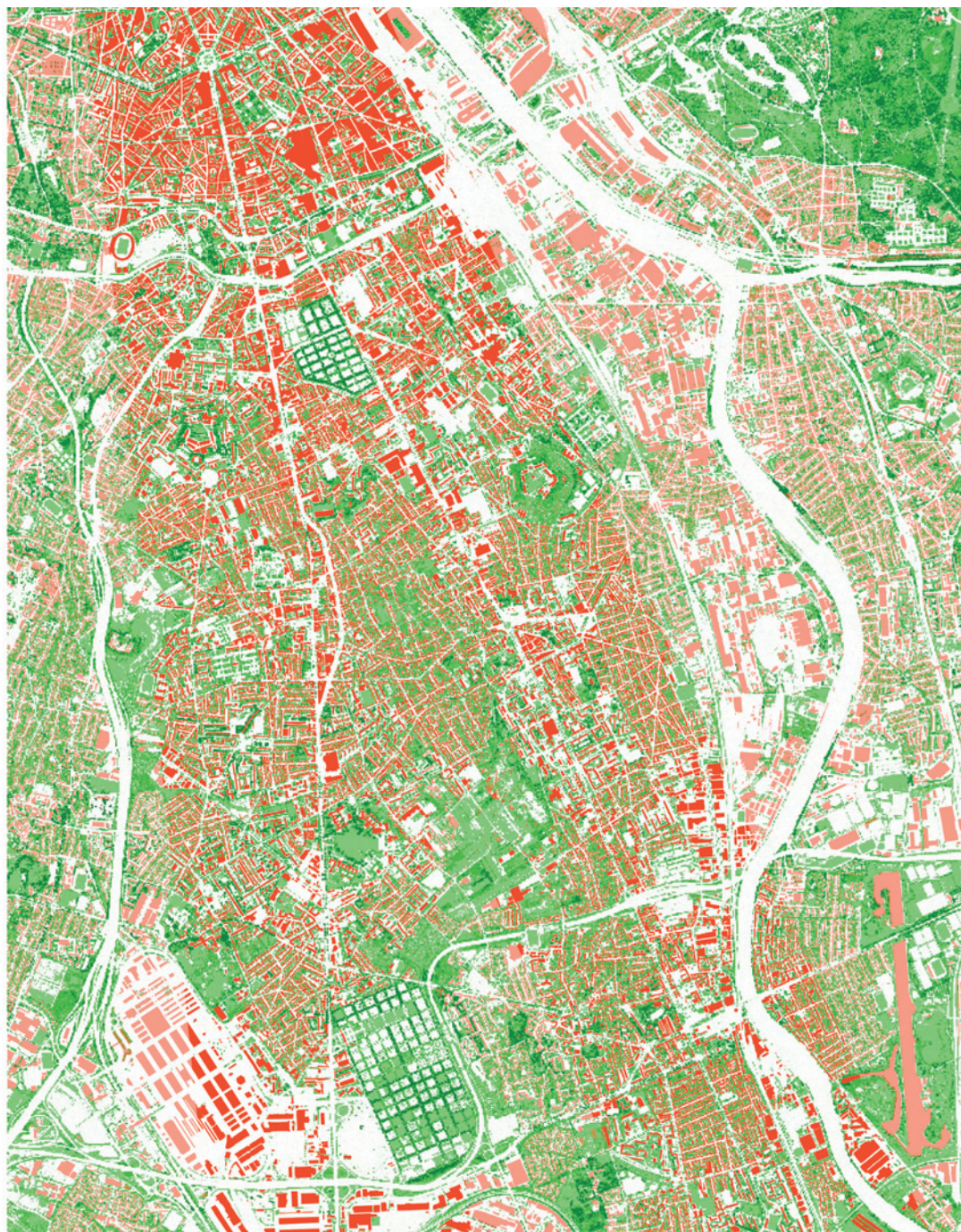
© Apur



© Apur

Des plantations d'alignement parsemées

Les grands alignements de platanes du XIX^e ont été les premiers touchés par les transformations routières de l'axe (élargissements de chaussée, déviation, abattage d'arbres pour la sécurité des véhicules...). Aujourd'hui, selon l'étude de l'équipe Fortier, le profil végétal de la RN17 composé essentiellement de platanes apparaît comme morcelé et dans un état phytosanitaire médiocre.



Alignement d'arbres à Villejuif, au début du XX^e siècle



Alignement d'arbres à Villejuif, en 2008



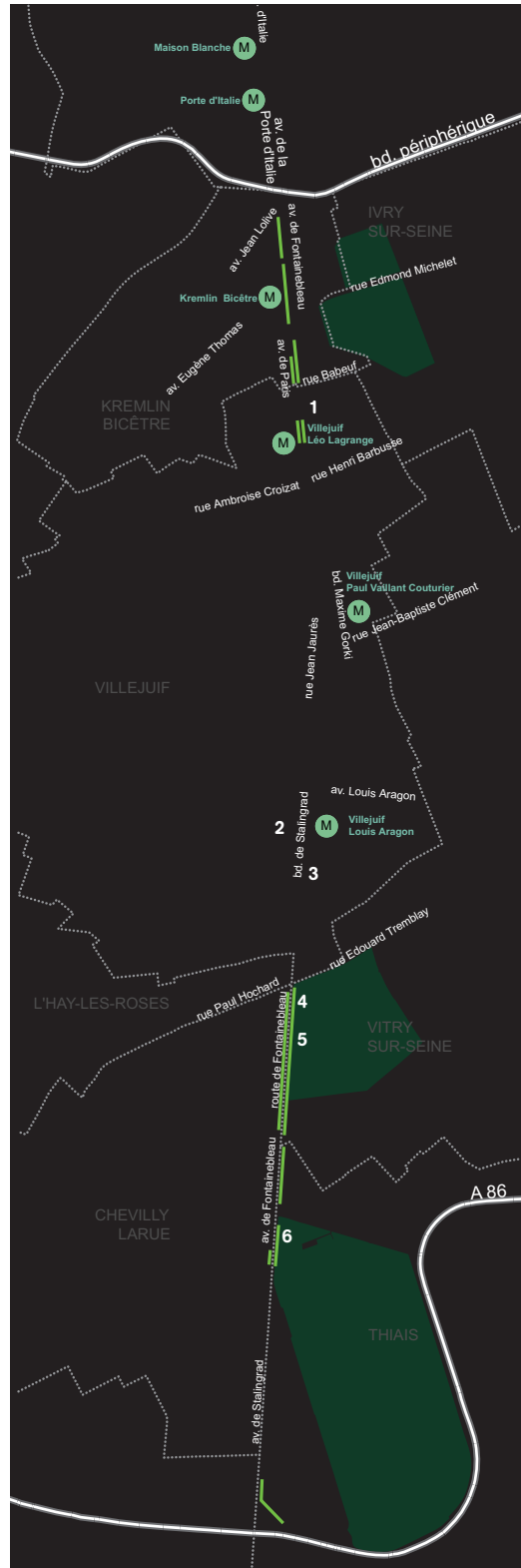
1. Alignements denses



2. Voie transversale plantée



3. Plantations discontinus



Plantations d'alignement d'arbres et emprises végétales sur l'ex RN7

© Apur

- plantations, alignement d'arbres
- espaces verts



4. Vue latérale sur Chérioux



5. Alignement en limite de Chérioux



6. Alignements denses

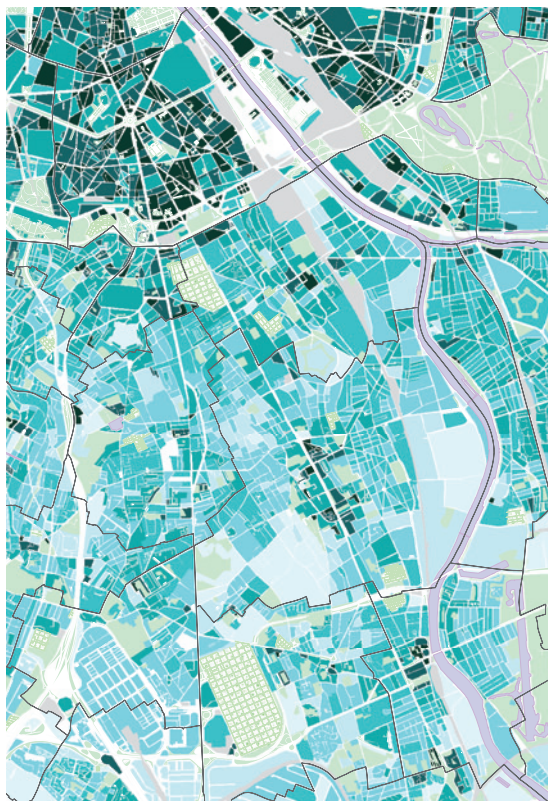
Une urbanisation contrainte par le territoire et par les grands équipements

• Au Kremlin-Bicêtre, une urbanisation structurée autour de la route de Fontainebleau

À la fin du XIX^e siècle, les trois principaux équipements, l'hospice, le fort et le cimetière, encadrent la voie, ce qui a entraîné une densification des abords immédiats de l'axe, dynamisée par la présence du marché et des transports en commun.

Les immeubles le long de la route de Fontainebleau, d'une hauteur de 4 à 7 niveaux, constituent alors un front urbain bâti continu. La densification se poursuit dans les années 1960, des

bâtiments de 9 niveaux remplacent les immeubles anciens. À partir des années 80, l'arrivée du métro renforcera ce processus.



DENSITÉ HUMAINE 1999-2004
densité cumulée population 1999
et emplois salariés 2004
RN2 - RN3

Population et Emploi à l'hectare



Equipements



0 2 Kilomètres

Sources: Ibis et Equipements APUR
Recensement de la population 1999 (INSEE)
C.A.P. 2004

Juillet 2008

apur

1764-1807 Carte des Chasses du roi



1855-1874



1895-1899



1930-1941



1966



Aujourd'hui



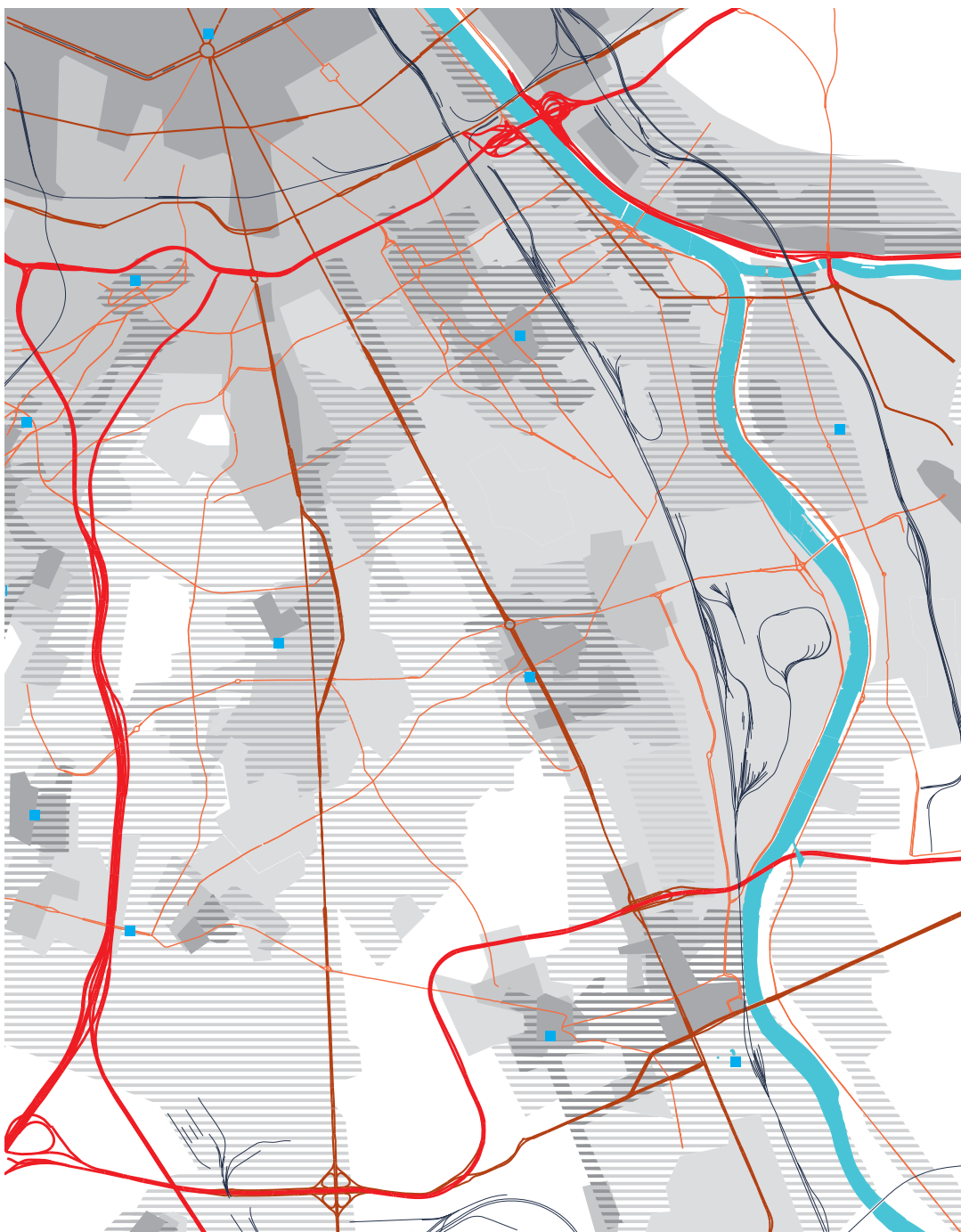
Évolution du territoire de la fin du XVIII^e siècle à nos jours

© Apur



© Philippe Guignard

L'hôpital et le cimetière de Kremlin Bicêtre



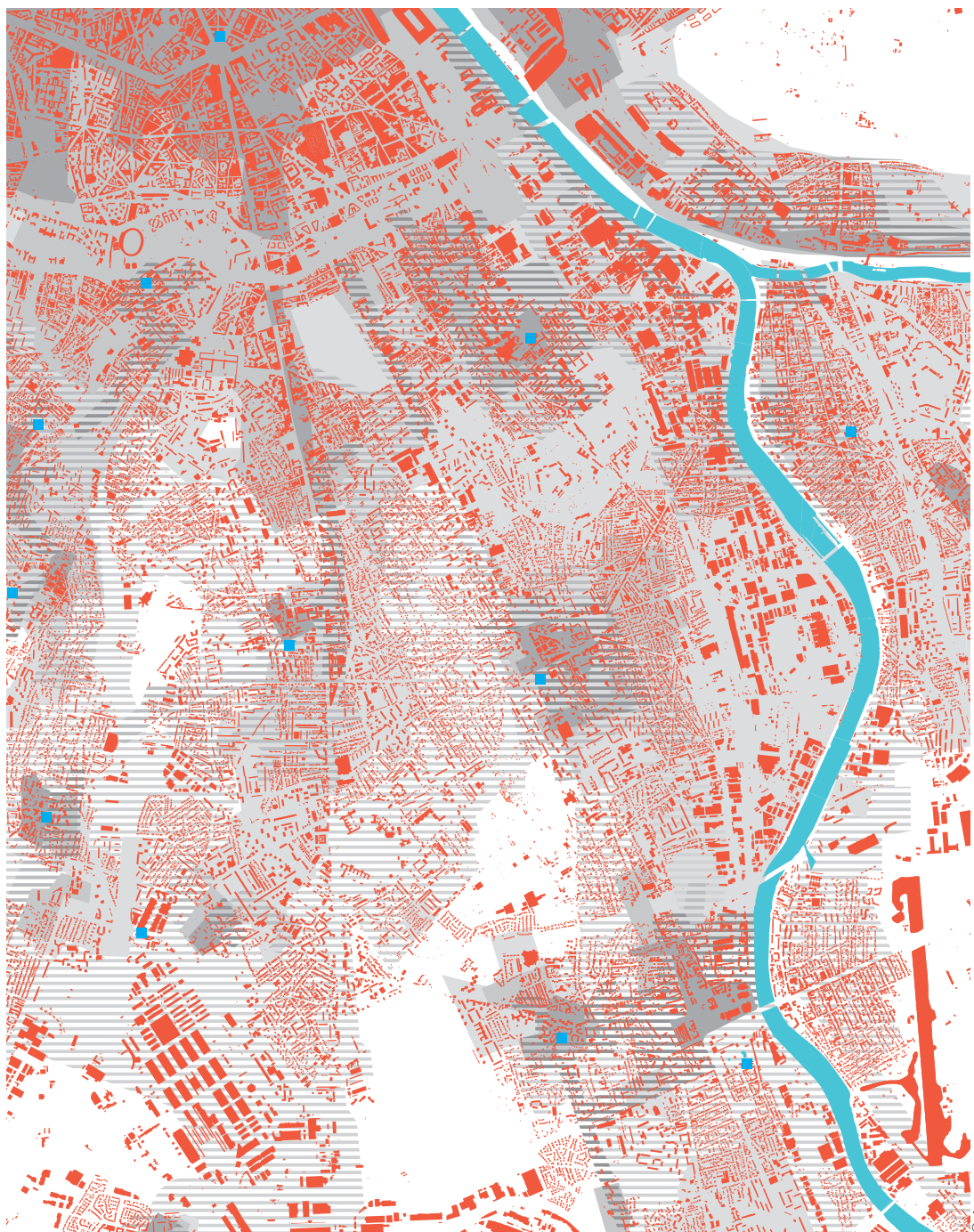
- Routes départementales
- Ex routes nationales
- Autoroutes et périphérique
- Mairie
- 1870
 - Urbanisation dense
 - Urbanisation légère
- 1935
 - Urbanisation dense
 - Urbanisation légère
- 1974
 - Urbanisation dense
 - Urbanisation légère

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

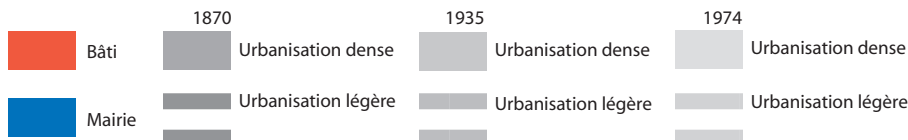
© Apur

• **Une urbanisation tardive liée à la topographie entre Villejuif et Thiais**

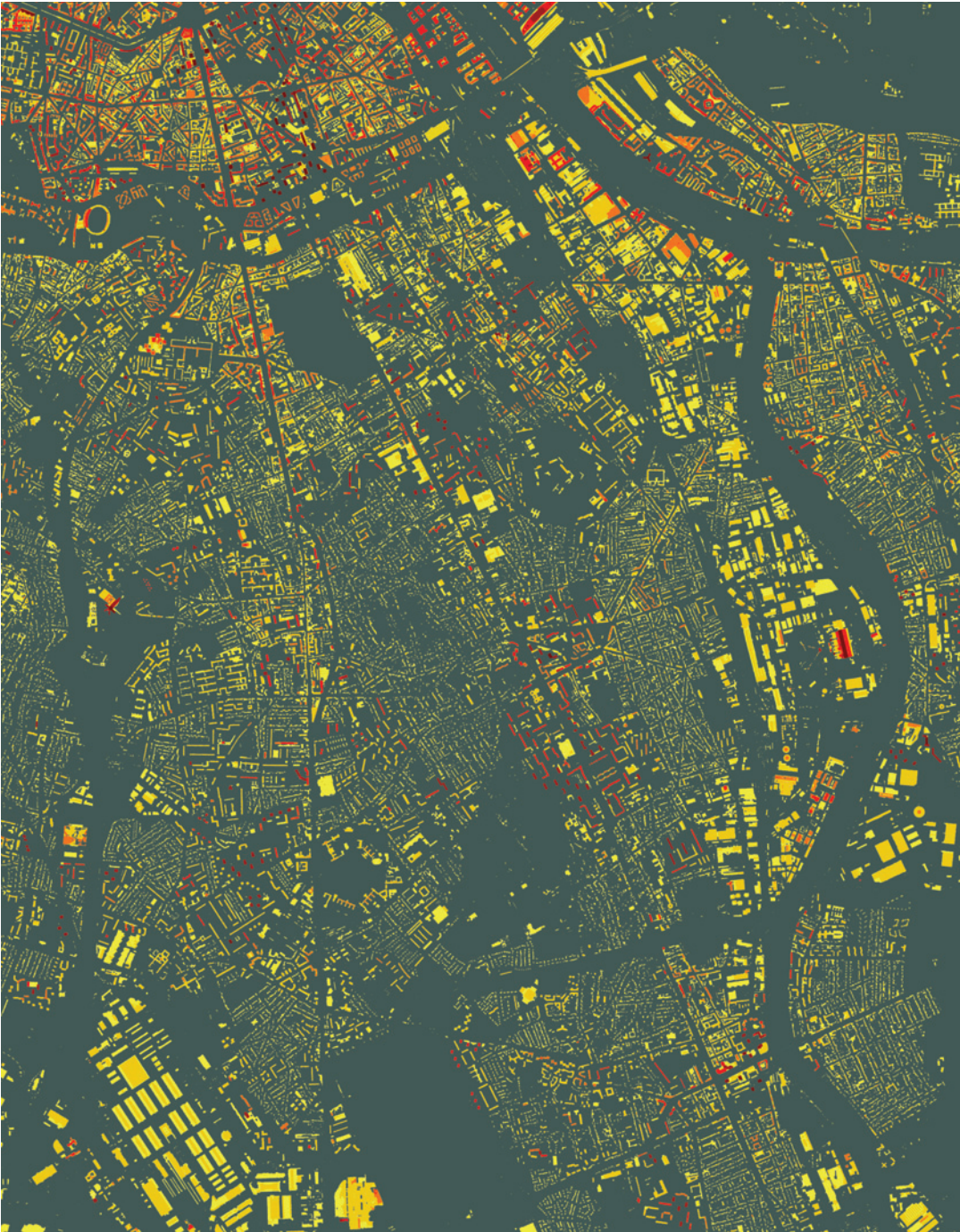
Dès le XVI^e, Villejuif était le second relais de poste, après celui de « Maison Blanche », en direction des Alpes et de l'Italie. Jusqu'au début du XIX^e siècle, la commune conserve l'aspect d'un bourg qui s'étire le long de la route de Fontainebleau. En dehors de l'agriculture, la principale activité est l'exploitation du sous-sol, d'où l'on extrait de la pierre à bâtir et de l'argile. Villejuif n'a pas eu un développement comparable aux communes voisines de Paris car la hauteur du plateau de Longboyau ne permettait pas le passage des voies ferrées, qui durent le contourner. Ainsi les lignes de Corbeil (1840), de Paris-Orléans (1843) et de Bourg-la-Reine (1843) focalisèrent l'urbanisation dans les vallées et préservèrent la vocation agricole des communes limitrophes de la route de Fontainebleau (Villejuif, Chevilly-Larue, le haut de Vitry et Thiais). En 1900, seulement 18 % du territoire de Villejuif était urbanisé contre 91 % du territoire du Kremlin-Bicêtre.



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



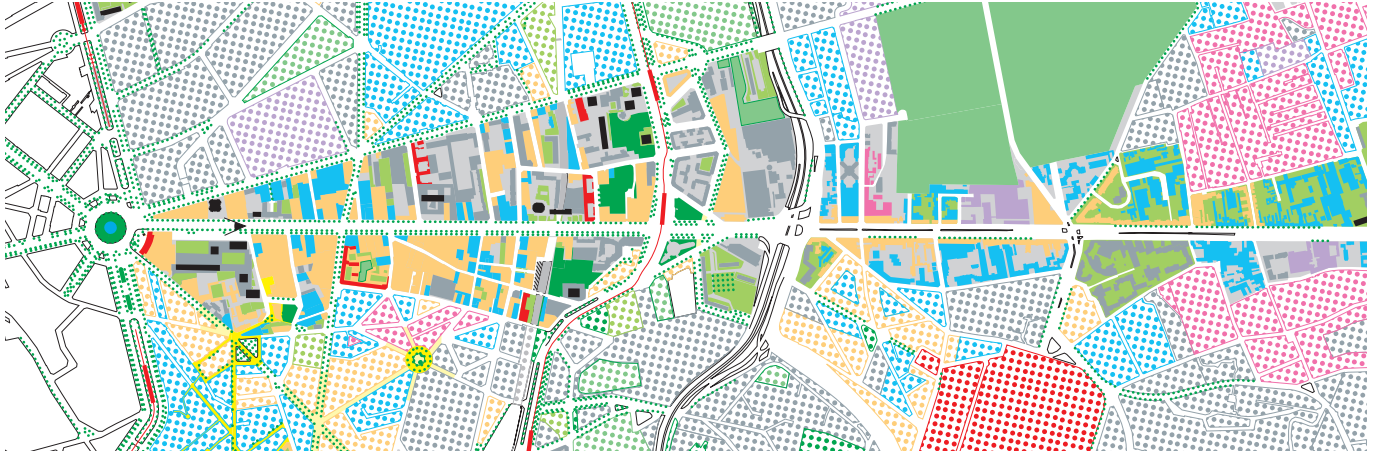
© Apur



© Apur

L'occupation bâtie. Carte des hauteurs du secteur sud-est





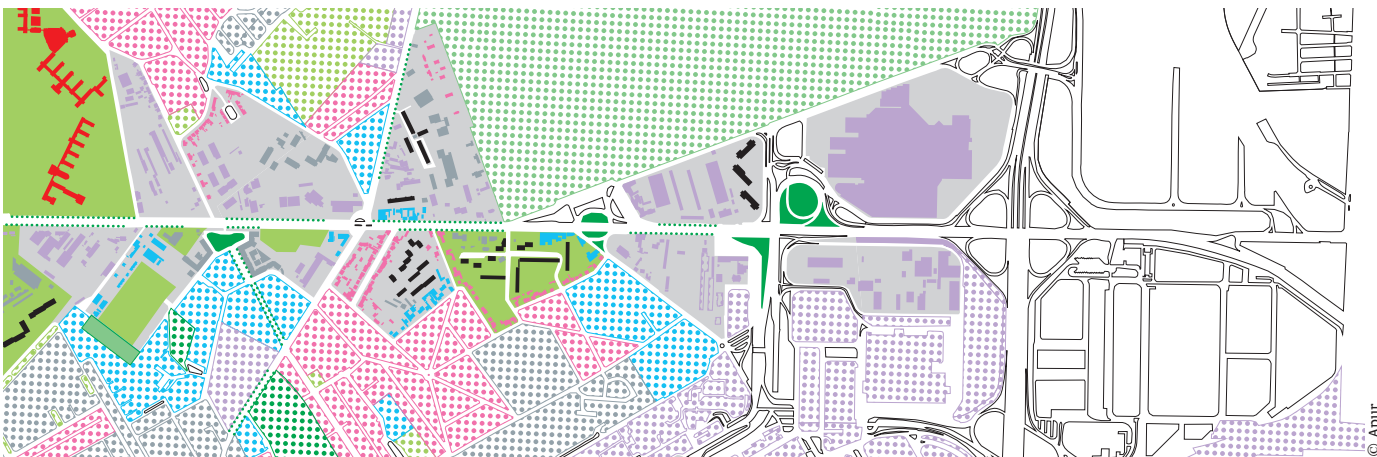
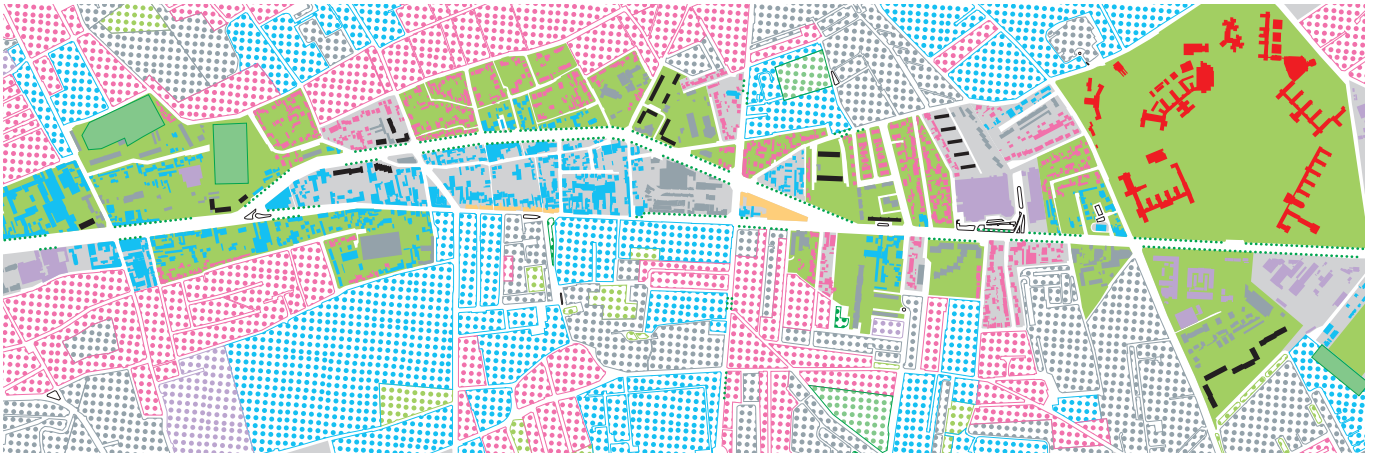
• **La vague des lotissements pavillonnaires**

L'exode rural, avec son lot de main-d'œuvre ouvrière, viendra grossir le nombre de demandeurs de logement alors que la région parisienne connaît une crise latente depuis le XIX^e siècle. Dans le même temps, la généralisation de la carte de transport hebdomadaire ouvrière, l'absence de législation efficace réglementant la construction ainsi que les facilités de crédit offertes aux futurs acquéreurs, encouragèrent la mise en vente des lotissements. Réalisés dans la hâte, ils n'étaient pas viabilisés, ni même équipés. Les premiers lotissements se développèrent dans le bas de Villejuif, à l'arrière du bâti ancien qui borde la nationale, puis au sud de la commune de manière éparse au milieu des terres agricoles.

© Apur

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

- Équipement à l'îlot et emprise voies ferrées
- Routes départementales
- Ex routes nationales
- Autoroutes et périphérique



long de la nationale sont acquises. La structuration de l'axe urbain est achevée à grands traits, les équipements sont en place, les lotissements ont colonisé par étapes les espaces vierges des territoires communaux. Cependant, les files d'arbres plantés au

siècle précédent confèrent toujours à la voie une forte unité. L'expansion pavillonnaire de l'entre deux guerres avait amorcé l'urbanisation du plateau au sud de Villejuif, laissant vacants de vastes terrains agricoles, sur lesquels vont






s'implanter les grands ensembles. Entre 1963 et 1975, près de 3 000 logements collectifs ont été construits sur le plateau de Villejuif, créant un paysage de grands ensembles, en contact direct et en rupture d'échelle avec les tissus

pavillonnaires, installés trente ans plus tôt. Ce développement s'est poursuivi dans les communes voisines, à l'Haÿ-les-Roses et à Chevilly-Larue et constitue un vaste tissu discontinu, comprenant au total plus de 5 000 logements.








Le cadre urbain

LES PAYSAGES







Formes structurantes

-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  espaces sportifs
-  espaces verts privés
-  murs végétalisés

LES TISSUS URBAINS

-  tissus continus
-  tissus composites
-  tissus discontinus
-  grandes emprises d'activités
-  tissus de petite échelle
-  faisceaux ferroviaires



Perspective vers Paris depuis l'ex RN7

Équipements nationaux, régionaux ou communaux drainés par la nationale 7

L'ancienne RN7 est caractérisée par le nombre et l'importance de ses équipements, tous stratégiquement localisés aux intersections des grandes transversales. Dès le milieu du XIX^e, les trois principaux équipements du Kremlin-Bicêtre, l'hospice, le fort et le cimetière, occupent alors plus du tiers du territoire.

Dans la première moitié du XX^e siècle, c'est de plus en plus loin de Paris que l'on trouve les terrains non urbanisés, accessibles et à des prix abordables, pour permettre la réalisation de projets d'équipements importants. À Villejuif, l'hôpital Paul Brousse est achevé dès 1913.

En 1919, le département acquiert 36 ha à Vitry pour y faire construire au milieu d'un grand parc, l'école Professionnelle Départementale (Chérioux), élément majeur et structurant de la RN7 de par sa taille et sa localisation. Cinq ans plus tard, la Ville de Paris achète toujours plus loin un terrain de 103 ha pour le cimetière parisien de Thiais. En 1928, EDF achète une grande parcelle face à l'école départementale, pour y installer un poste électrique qui reçoit les lignes à haute-tension et renvoie vers Paris l'électricité. Cet équipement crée

deux larges couloirs inconstructibles qui contribuent à la dévalorisation de ce territoire.



Le fort d'Ivry-sur-Seine

© Philippe Guignard



L'hôpital du Kremlin Bicêtre

© Philippe Guignard



Lignes à hautes tensions le long de l'ex RN7

© Apur



Le domaine de Chérioux et les lignes à hautes tensions

© Documentation Française

Dans les années soixante, l'implantation du Marché d'Intérêt National de Rungis (MIN) sera l'occasion de définir un grand pôle d'activité qui, comme le prévoit le PADOG (Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, 1960), doit restructurer les territoires situés au sud de Paris. Le site est directement desservi par l'autoroute et se trouve à proximité de l'aéroport d'Orly². Les travaux s'étendent sur 700 ha, ils débutent en février 1964 et s'achèvent en janvier 1973. Le passage de l'ancienne route nationale à une voie rapide moderne a été engendré par l'implantation du Marché d'Intérêt National de Rungis. En conformité avec les directives du SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, 1965), le MIN est inclus dans une vaste zone d'activités. Deux grandes zones industrielles, la SENIA (Secteur d'Entrepôts et d'Industries Alimentaires - 110 ha) et la SILIC (Société Industrielle de Location pour Industries et Commerces - 64 ha) s'implantent au sud du marché.

Un centre est également prévu entre la RN7 et le cimetière de Thiais, il fait partie des 14 centres régionaux programmés dans le SDAU. Le centre commercial de Belle-Épine est l'un des premiers de France de

part sa taille (100 000 m² de surface commerciale). Il sera, au début des années 1970, le plus grand d'Europe. La création récente de Thiais village (41 900 m²), forme avec Belle-Épine « le plus grand pôle commercial d'Europe³ ».

2. Ancienne base militaire, l'aéroport d'Orly devient définitivement civil en 1954. Aujourd'hui, l'aéroport Paris-Orly est essentiellement utilisé pour les vols nationaux, européens, et les vols à destination du Maghreb, du Moyen-Orient. L'aéroport est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France après l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et le dixième aéroport européen, avec 229 335 mouvements par an en 2006, soit 25,6 millions de passagers.

3. Selon son promoteur Altarea.



Centre commercial, Belle-Épine



Zones industrielles autour du MIN de Rungis

Continuités ou discontinuités commerciales

La forte densité commerciale du Kremlin-Bicêtre

Dès l'origine du Kremlin-Bicêtre, l'activité commerciale dynamisée par la présence du marché avait favorisé l'essor de la commune. Aujourd'hui encore c'est autour de celui-ci que l'on retrouve la plus forte densité de commerces de détail. Elle tient donc à la fois à la localisation du centre-ville aux abords de la nationale et à la proximité de Paris. Son influence s'exerce non seulement à l'échelle de la commune mais aussi à l'échelle régionale.

Une concentration des activités liées à l'automobile sur le boulevard Gorki

Le tracé de la déviation n'a pas entraîné une urbanisation importante de l'est du plateau. On ne retrouve donc pas, comme précédemment, une implantation de commerces de détails ou de services. Par contre, les parcelles remembrées ont souvent été investies par des activités liées à l'automobile, demandant de vastes superficies. Garages, concessionnaires, services automobiles se sont développés, mais ce sont surtout les lieux de ventes de voitures d'occasion qui ont proliféré (plus de la moitié du total des lieux de vente). Du fait de la forte densité urbaine, ceux-ci n'existaient pas dans

les deux premières sections, ou du moins pas en tant qu'activité unique.

Au-delà de l'école départementale de Chérioux, les abords de la RN7 ne sont plus qu'amoncellement de véhicules et d'engins. Les premières casses automobiles, situées plus près de Paris au début du siècle, furent déplacées peu avant la seconde guerre mondiale. Elles se sont ensuite considérablement développées sur des terrains maraîchers qui ne trouvaient pas acquéreurs en produisant dans le même temps, un effet de dégradation du paysage, impactant l'image de Vitry-sur-Seine et de Chevilly-Larue. Ces casses stérilisent de vastes emprises foncières. Figures de la RN7, elles constituent aujourd'hui un enjeu important de la requalification de la voie.

De Paris à l'A86, on constate une forte concentration des activités commerciales le long de la route laissant les territoires avoisinants, à l'exception du centre-ville de Villejuif, avec des faibles taux d'activité.



Le marché du Kremlin Bicêtre, au début du xx^e siècle



Concessionnaire automobile



Garage



Casse automobile



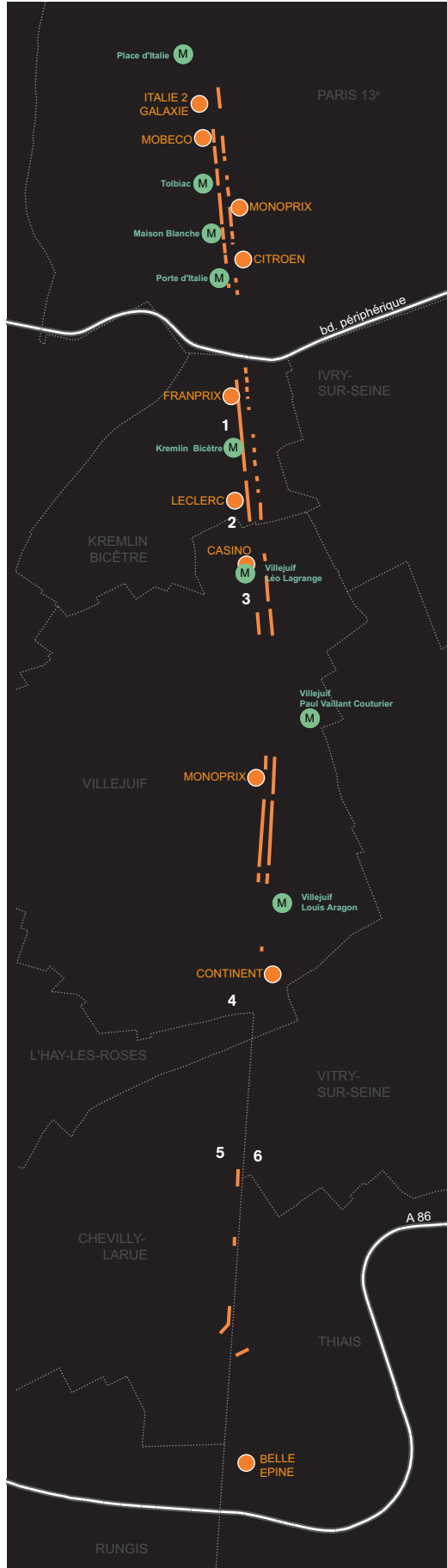
1.



2.



3.



Alignements commerciaux et centres commerciaux le long de l'ex RN7

© Apur



4.



5.



6.

- Aligement commerciaux
- Centres commerciaux

Développement des Transports en commun

Dès le milieu du XIX^e siècle, de nombreuses villes situées au sud de Paris vont subir de grandes transformations dans leurs structures sociales et économiques, compte tenu de la proximité des territoires avec la Seine, et du développement du chemin de fer. Les territoires jouxtant la RN7 étant à l'écart des infrastructures fluviales et ferroviaires connaîtront un développement plus tardif. L'arrivée d'une ligne hippomobile, en 1876 (la ligne numéro 4 de Villejuif au square de Cluny), favorisa le développement des zones d'exploitation des carrières et des petites industries. Cependant, la topographie ne permet pas aux chevaux de gravir le coteau et donc de desservir le centre de Villejuif. Le défi est relevé : dans le cadre d'un chantier monumental, l'arête du plateau est arasée entre 1886 et 1890, les

chevaux ont la voie libre pour gravir l'actuelle avenue de Paris. En 1907, la Compagnie Générale Parisienne des tramways achève l'électrification de ses lignes dans le sud de Paris. Une vraie diversité de transport existe alors, puisque les communes du Kremlin-Bicêtre et de Villejuif sont desservies par deux lignes d'autobus et la ligne 85 du tramway. Le Tramway sera démantelé en 1933, et les lignes d'autobus se multiplieront. Il faudra néanmoins attendre 1982 pour le prolongement de la ligne 7 du métro depuis Maison Blanche jusqu'à la station Le Kremlin-Bicêtre puis 1985 jusqu'à Villejuif-Louis-Aragon (ancien terminus de la ligne du tramway). Le terminus du métro impulse la construction d'une gare routière pour les autobus ainsi que d'un Parking d'Intérêt régional (PIR) de plusieurs niveaux (capacité de 480



Parking d'intérêt général de Villejuif

© Documentation Française

places), permettant aux automobilistes de déposer leur voiture et de rejoindre Paris en métro. Il est prévu pour 2015, l'implantation d'un tramway du pôle intermodal de Villejuif-Louis-Aragon jusqu'à Athis-Mons. Ce nouveau mode de transport en commun permettra une meilleure desserte des pôles économiques existants et favorisera le renouveau du tissu urbain aux abords de l'axe.



Le tramway au Kremlin-Bicêtre, au début du XX^e siècle

© AD du Val-de-Mame



Disparition du tramway au Kremlin-Bicêtre, en 2008

© Apur

Un dimensionnement favorable au développement de l'automobile

La rectitude du tracé et son large dimensionnement, dès l'origine, permettront de faire face à l'augmentation des déplacements.

Toutefois, les contre-allées et les plantations sur certaines sections vont disparaître pour permettre l'élargissement de la chaussée. Seule la traversée de Villejuif perturbera le trafic et contraindra les ingénieurs des Ponts et Chaussées à tracer une déviation pour contourner le centre par l'est. Les travaux dureront dix ans et s'achèveront en 1935. L'enjeu stratégique de ce territoire est confirmé par l'ampleur des projets qui n'ont pas abouti (tracé de l'autoroute A5 entre la RN7 et la RN305). Cependant, le doublement de l'autoroute du sud fut réalisé avec la création d'un nouvel embranchement partant de la Porte d'Italie. Les travaux ont été réalisés entre le printemps 1969 et l'automne 1971. Ce nouvel ouvrage permet

de délester une partie du trafic de transit et des flux poids lourds de la nationale.

L'implantation du MIN de Rungis et des équipements qui lui sont liés :

Le site du MIN et sa vaste zone d'activité (SENIA et SILIC) reposent sur un impressionnant nœud de voies de communication (A6, RN7 et RN186...). Le centre commercial Belle-Epine est parfaitement localisé à l'intersection de deux grands axes routiers, la RN7 et la A86, et se trouve à quinze minutes en voiture de 44 communes.

La localisation de ces équipements confère alors à la RN7 un nouveau rôle en tant que voie de communication. En effet, les prévisions d'un afflux de véhicules devant emprunter la RN7 ont conduit à envisager des travaux d'élargissement de la voie. Deux voies de circulation rapide par sens ont ainsi été tracées sans discontinuité du

Kremlin-Bicêtre à Rungis. Le revêtement, la signalisation, les séparateurs, la taille des lampadaires, la disparition des arbres sur certaines sections, ont complètement modifié l'image de la nationale.

Les derniers grands travaux de voirie sont liés à la réalisation du métro, dix ans plus tard. Profitant, de l'ouverture de la voie pour le prolongement de la ligne 7, l'État en lien avec la RATP décide alors de creuser des passages dénivelés aux grandes intersections de la nationale.

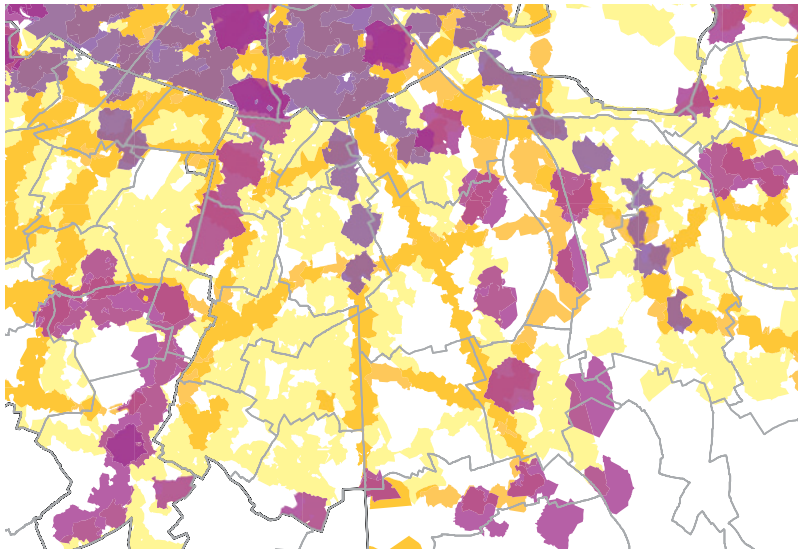


Contre-allées sur l'ex RN7 à Villejuif, au début du xx^e siècle



Disparition des contre allées sur l'ex RN7 à Villejuif, en 2008

De nos jours, la RNIL 7 est restée l'un des principaux axes d'arrivée de la capitale depuis le sud. C'est l'une des voies les plus chargées et accidentogènes du département du Val-de-Marne. Cependant, il est intéressant de constater que le volume de trafic tend à baisser sur toute la longueur du linéaire passant de 50 000 véhicules (Trafic moyen journalier annuel) en 2002 dans la traversée de Kremlin-Bicêtre à 42 000 en 2006⁴. Une rupture de la linéarité du trafic au niveau des communes de Villejuif, l'Haÿ-les-Roses et Vitry-sur-Seine et un trafic important sur les routes départementales laissent supposer un fonctionnement plus complexe que celui d'un axe de transit nord-sud. La RNIL assure aussi des fonctions de



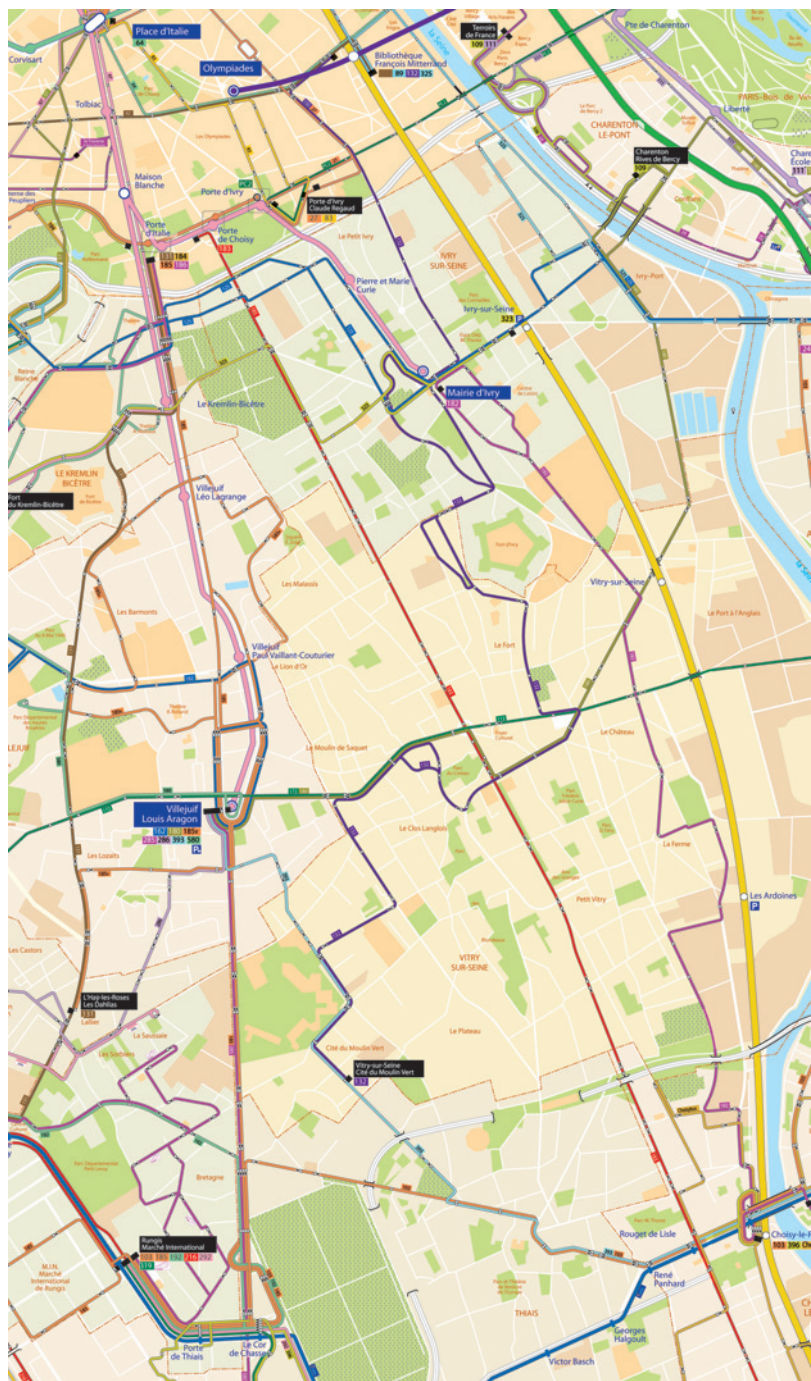
Couverture en transports en commun

- RER, 700 m
- Métro, Tramway, Orlyval, 500 m
- Bus Mobiliens, 300 m
- Bus Non Mobiliens, 300m

© Apur

cabotage, d'échange et de desserte avec les zones limitrophes. À noter, que le trafic poids lourd est en général assez faible (moins de 3 % des déplacements). La voie n'est pas support de mode doux et les cheminements des piétons comme des cyclistes s'avèrent difficiles.

4. Source: Recueil de données de trafic 2006, Conseil général du Val-de-Marne.



Réseau de transports en commun existant

© RATP



Aménagement routier sur l'ex RN7

© Documentation Française

Les espaces publics de la RN17 sont restés depuis les années 70, 80 dans leurs caractères routiers. Dans la plus grande partie de son parcours, la voie a un gabarit de 2 fois 3 voies (à l'exception du tronçon devant le domaine de Chérioux où elle se trouve réduite à 2 fois 2 voies). Toutefois, dans la pratique, la circulation est souvent réduite à deux fois deux voies du fait du stationnement en

double file. De façade à façade, la RN17 mesure 38 m dans sa partie Nord, 33 m en son centre et 25,5 m au Sud, avant de passer à 58 m peu avant l'A86, où elle est classée voie rapide. Elle compte 3 passages dénivelés, très néfastes dans le paysage. Ils sont dangereux d'une part pour les automobilistes qui ont tendance à accélérer en empruntant les rampes et avec dans les tunnels des

largeurs de chaussée très faibles bordée par des chasse-roues très étroits et d'autre part pour les piétons qui manquent de visibilité. Les aménagements routiers sur la majorité de son parcours (séparateur en béton au milieu de la voie, passages dénivelés...) laissent peu de place aux autres modes de déplacement notamment aux modes doux - ce sont les ouvrages routiers qui déterminent les

traversées piétonnes - les cyclistes ne peuvent envisager de pratiquer ce parcours que dans des conditions périlleuses - les bus sont considérablement ralentis, tant par le stationnement illicite que par le non-respect des couloirs réservés sur certains tronçons - Enfin, sur tout le linéaire concerné, le mobilier urbain est très hétérogène et de piètre qualité et les sols en de nombreux endroits plutôt dégradés.

Cet héritage routier et homogène permet aujourd'hui de repenser l'axe dans son ensemble et c'est d'ailleurs le choix fait par le département du Val de Marne en retenant un seul maître d'œuvre pour les deux marchés de définition. L'équipe de Bruno Fortier privilégie une vue d'ensemble, globale, et repense l'axe comme un tout continu, d'où l'on tire des « intentions d'aménagement générales ». L'équipe a le souci permanent de concevoir la requalification de l'axe d'un double point de vue : d'une part d'un point de vue global, considérant l'axe dans sa continuité, d'autre part en prenant en compte les lieux singuliers, les spécificités propres à des séquences paysagères et urbaines distinctes. La nécessité de partager autrement l'espace public s'impose donc, et le projet tend à redonner avant tout à ces usages urbains leur place légitime lorsqu'il s'agit de centres de ville. Le projet vise également à valoriser l'exceptionnelle force du site à l'échelle de son territoire.



Aménagement sommaire d'une piste cyclable



Passage souterrain à gabarit réduit face à la gare routière



Traversées piétonnes interdites



Contre-allée en dénivelée



Profil routier de l'ancienne nationale

■ Avenue d'Italie

En 1963, l'avenue d'Italie était perçue comme un itinéraire d'entrée de la rive gauche de Paris, et surtout comme une voie de transit dont on pensait que le rôle ne pourrait que s'accroître en raison du développement de l'aéroport d'Orly et de la création du Marché National de Rungis. Cette situation de la voie semblait impliquer dans la pensée de l'époque deux impératifs fondamentaux : l'ambition de développer le caractère commercial de l'avenue et de permettre l'implantation d'activités tertiaires ; et l'éloignement de la chaussée circulée pour les futurs immeubles d'habitation, afin de leur épargner les nuisances de la circulation. À l'époque, les terrains qui bordaient l'avenue d'Italie présentaient, dans leur ensemble, une assez faible densité d'occupation et l'état du bâti était plutôt médiocre. On trouvait beaucoup de parcelles de dimensions importantes pouvant se prêter aisément à un remembrement. On estimait également que le quartier bénéficiait d'un certain nombre d'équipements éducatifs et sociaux, ce qui pouvait justifier l'accroissement de la

population. D'autre part l'avenue d'Italie et ses abords immédiats paraissaient constituer un ensemble géographique situé en dehors de toute contrainte de site, où l'architecture pouvait se développer librement sans risquer d'altérer l'harmonie du centre de Paris. Près de quarante ans après, on s'aperçoit à travers l'étude du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics), intitulée *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...*, datant de 2002, qu'un basculement fondamental a eu lieu dans les principes d'aménagement liés aux voies radiales : la dimension routière et le zoning ont été délaissés au profit d'un urbanisme soucieux de repenser le partage de l'espace public, la diversité des modes de déplacement, l'aspect de la vie locale des territoires qui accueillent les radiales. L'introduction de cette étude met l'accent sur l'enseignement tiré des vingt dernières années, à savoir que le développement des transports publics doit nécessairement passer par des politiques visant à contraindre l'usage de la voiture particulière si l'on souhaite réaliser un transfert modal en matière de

déplacements.

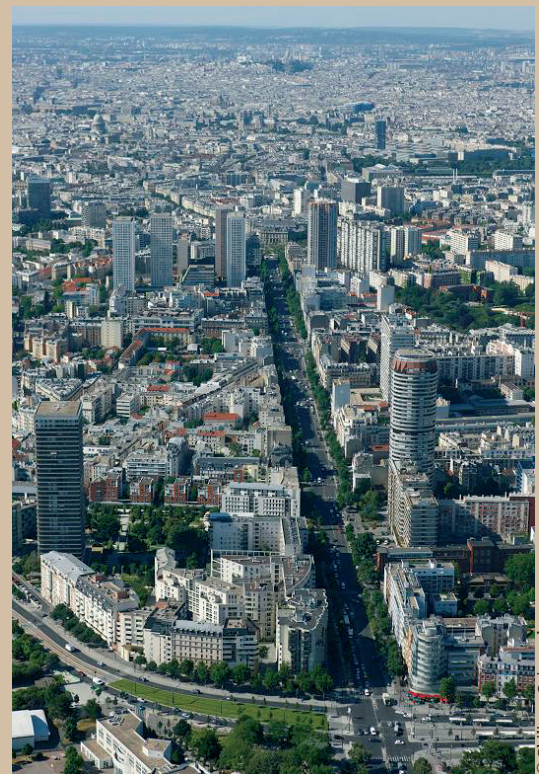
Le 28 avril 1997, le Conseil de Paris a adopté un projet de requalification de l'axe visant à lui rendre le statut d'une grande avenue parisienne agréable à ses riverains et aux promeneurs. Ce projet mis en œuvre par Pierre Gangnet et Michel Corajoud s'est appuyé sur cinq idées directrices :

- renforcer la sécurité
- donner à cette grande artère parisienne une identité affirmée
- retrouver une « sociabilité » de l'avenue
- contenir les nuisances automobiles
- faciliter l'activité commerciale

Les piétons sont les principaux bénéficiaires de l'aménagement. La suppression des contre-allées et du stationnement sur les trottoirs a permis de dégager deux trottoirs de 10,40 m de largeur. Le mobilier, les plantations et l'éclairage sont implantés de façon à dégager franchement le cheminement des piétons. La partie du trottoir située le long de la chaussée est plantée d'une ligne d'arbres à grand développement ; elle est revêtue de dalles en granit et reçoit le mobilier urbain entre les arbres et l'éclairage ; les bordures sont abaissées au droit des passages piétons :

toutes les traversées des piétons sont maintenant protégées par des feux. L'autre partie, davantage dédiée à la promenade, est revêtue d'asphalte et plantée d'une deuxième ligne d'arbres, plus proche des immeubles, composée d'essences variées, d'un développement moins important, destinées à créer des ambiances végétales différenciées. La chaussée centrale a été limitée à quatre voies de circulation (2 par sens) avec une file de stationnement longitudinale et une piste cyclable de chaque côté ; les pistes cyclables sont protégées par un séparateur. Au droit

des trois principaux carrefours, une file supplémentaire de circulation a été créée afin de gérer les mouvements tournants. Le trafic écoulé est moindre : 2 400 véhicules à l'heure de pointe en moyenne. Le nombre d'emplacements de stationnement a diminué de 300 à 190 places. Mais de nombreux emplacements de livraison et des lieux d'accrochage pour deux-roues ont été aménagés. Le marché sur le trottoir a été conservé et modernisé de façon à donner encore plus de vigueur à l'activité commerciale de l'avenue.



Avenue d'Italie

© Philippe Guignard

Le Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) consacrent une attention toute particulière à ces territoires, démontrant ainsi l'importance des enjeux de leurs développements futurs :

- Faciliter les déplacements dans le département du Val de Marne
- Renforcer le maillage entre les lignes de transport en commun par de nouvelles

correspondances avec la ligne 7 à Villejuif Louis Aragon au nord du secteur, le Trans Val de Marne au Marché d'Intérêt National de Rungis, la ligne C du RER à Rungis la Fraternelle et de nombreuses lignes d'autobus.

- Favoriser le développement des transports en commun et encourager la réduction du trafic automobile en proposant une offre attractive, au niveau de la qualité de service et

de la desserte. Actuellement, la voiture individuelle prédomine.

- Améliorer la desserte du pôle d'emplois d'Orly-Rungis, le troisième par ordre d'importance de la région Ile-de-France, comprenant le Marché d'Intérêt National de Rungis, les centres commerciaux de Belle-Épine et de Thiais village, ou encore l'aéroport d'Orly (avec presque 70 000 emplois en 1999).

Projet de requalification de l'axe :

L'ancienne RN7 doit prochainement faire l'objet d'une requalification de façade à façade du Kremlin-Bicêtre au cimetière parisien de Thiais d'ici 2015. Le projet de l'équipe Fortier⁵ propose un aménagement homogène d'un bout à l'autre de l'axe (2x2 voies, continuité dans les plantations d'alignement...). Le projet est scindé en deux sections. La section nord requalifiée et porteuse d'un trottoir mixte bus/piétons de la ZAC de Fontainebleau⁶ jusqu'à la Porte d'Italie. La section sud doit être élargie à 40 mètres, pour accueillir une ligne de tramway de

11,2 km⁷. Cette ligne emprunte la RNIL7 en position axiale depuis Villejuif-Louis-Aragon jusqu'au cimetière de Thiais puis bifurque vers le MIN, SILIC, Orly puis se réinsère sur l'ex RN7 jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons.

Sa mise en service va permettre :

- d'assurer 36 000 voyages/jour soit 9,7 millions par an pour une population et un nombre d'emplois desservis dans un rayon de 500 mètres de 65 000 personnes
- de gagner en moyenne 760 000 heures par an sur les trajets en voiture entre Paris et la petite couronne⁸.

L'avant projet a été

approuvé par le STIF en décembre 2006.

L'élargissement de la voie à 40 mètres dans sa partie sud, peut être l'occasion d'un renouvellement du tissu urbain existant aux abords et permettre un renforcement de grands pôles économiques.

5. Maître d'œuvre retenu pour les deux marchés de définition.

6. Dans la traversée de Kremlin-Bicêtre entre la rue Salengro et la rue E. Michelet.

7. 18 stations sont prévues.

8. Ligne de tramway Villejuif – Athis-Mons puis Juvisy-sur-orge, avant projet administratif, STIF, 2002.

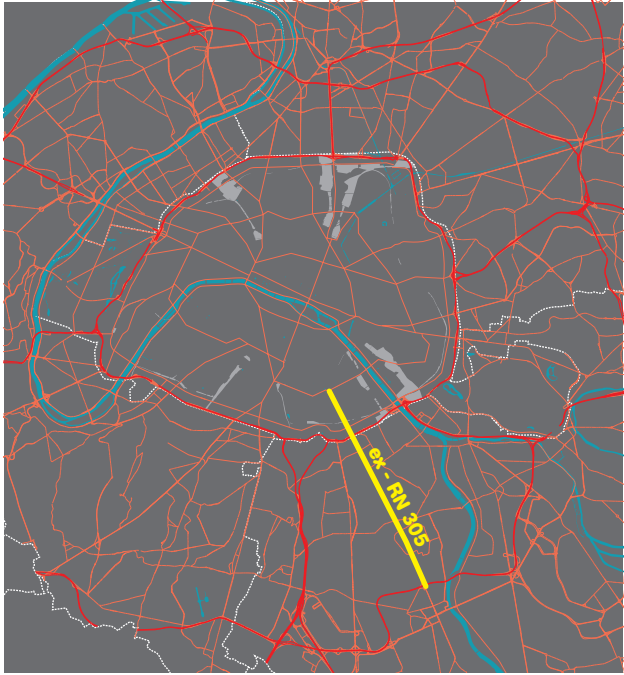


Projet équipe Fortier : vue perspective de l'avenue de Fontainebleau en regardant vers Villejuif, août 2002

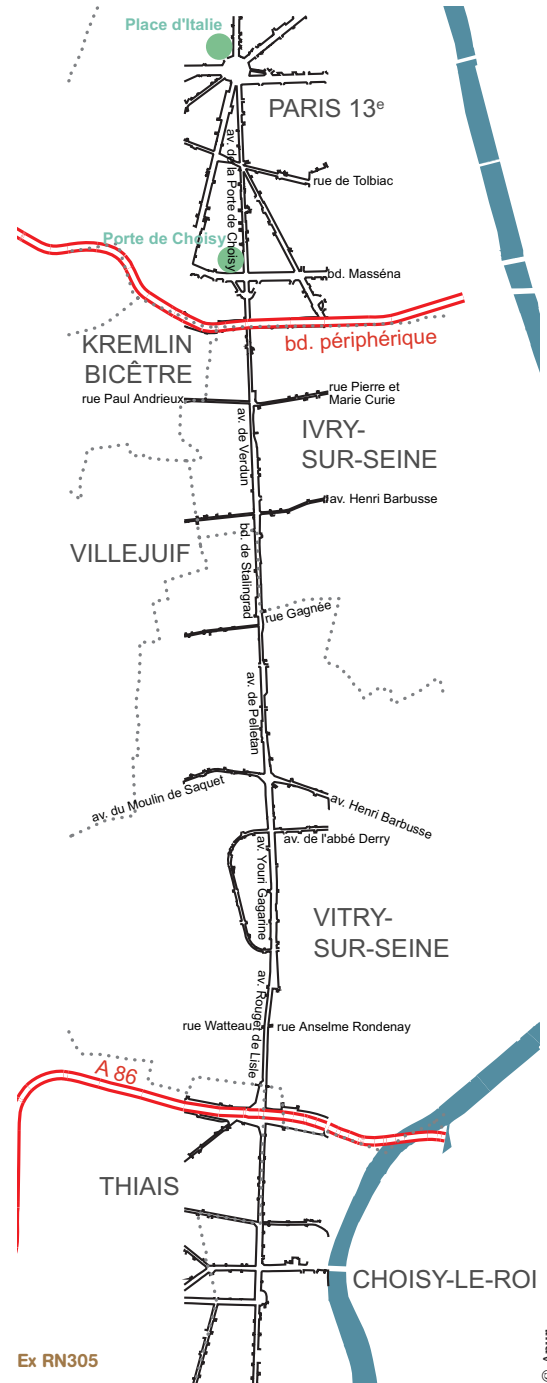
© Equipe Fortier, Pena

L'ex RN305

Ancienne voie romaine, la route numéro 305, passe en contrebas du plateau, par les communes d'Ivry, de Vitry, de Thiais, de Choisy et se prolonge jusqu'à Lyon. Cet axe fut longtemps l'un des plus importants points d'entrée vers Paris par le sud-est. Depuis plus de trente ans, elle fait l'objet d'un projet d'élargissement de 20 à 40 mètres de la porte de Choisy au carrefour Rouget de l'Isle¹. L'objectif est de permettre l'aménagement d'un site propre destiné à faciliter la circulation des autobus sur des territoires non desservis par le métro. Cet aménagement en partie réalisé, de nombreuses questions se posent aujourd'hui quant aux futurs projets pour les deux tronçons restant. Plus globalement il s'agit de repenser l'état actuel de la voie afin de privilégier les circulations douces pour le cheminement des piétons et des cyclistes.



L'ex RN305 et le réseau des voies principales



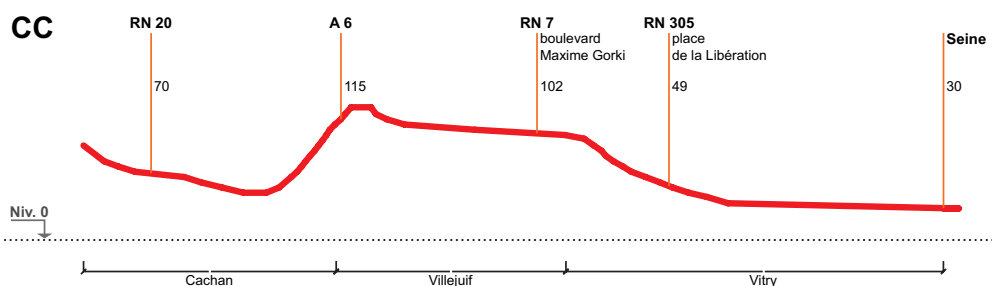
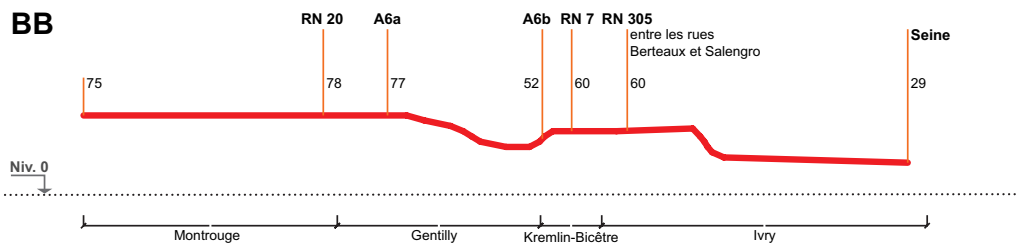
Ex RN305

© Apur

Espace de vie

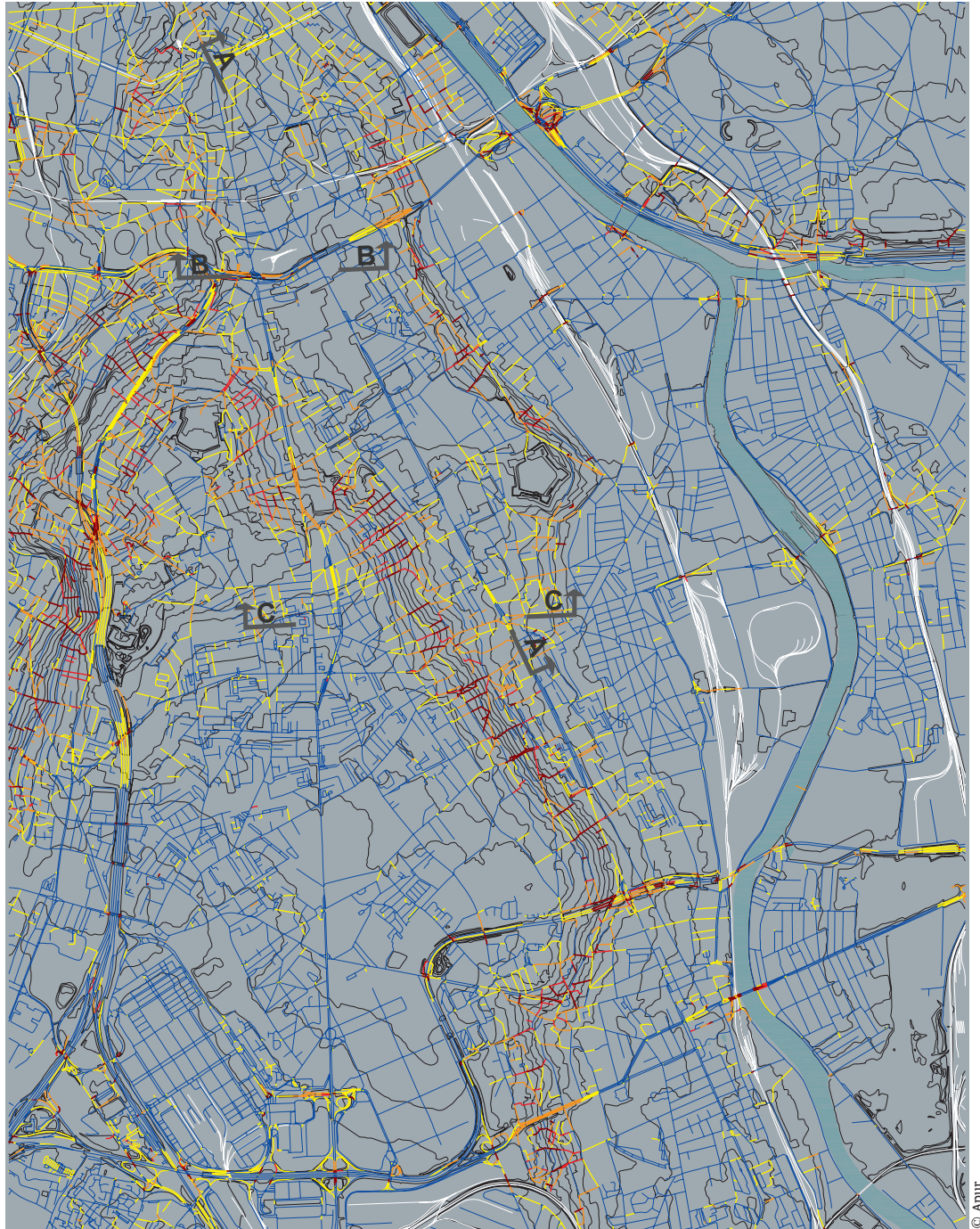
De nombreuses échappées sur la vallée de la Seine

La RNIL 305 située en pied de coteau est quasiment rectiligne de la porte de Choisy au carrefour de Rouget de l'Isle. Son profil en long varie entre 42 et 60 m NGF, ces variations sont peu visibles, excepté sur le tronçon allant du carrefour de la Libération à la mairie de Vitry-sur-Seine. Toutefois, les nombreuses échappées visuelles transversales rappellent la présence de ce relief.



© Apur

1. Le périmètre défini pour l'analyse des différentes radiales, des Fermiers Généraux jusqu'à l'A86, ne se révèle pas pertinent pour l'ex RN305. Ainsi, nous avons étendu le périmètre jusqu'au carrefour Rouget de l'Isle à Choisy-le-Roi, compte tenu du rôle historique de ce lieu et des enjeux actuels de développement en grand pôle intermodal. L'analyse a donc été complétée lorsque nous disposions des données.



Le réseau des voies et la topographie du secteur sud-est

- route plane
- route pente de niveau 1
- route pente de niveau 2
- route pente de niveau 2b
- route pente de niveau 3
- courbes de niveaux
- repères de coupes



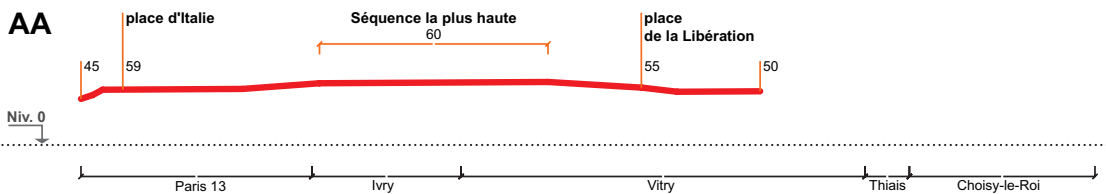
Variation de terrain sur l'ex RN305



Echappées visuelles depuis l'ex RN305

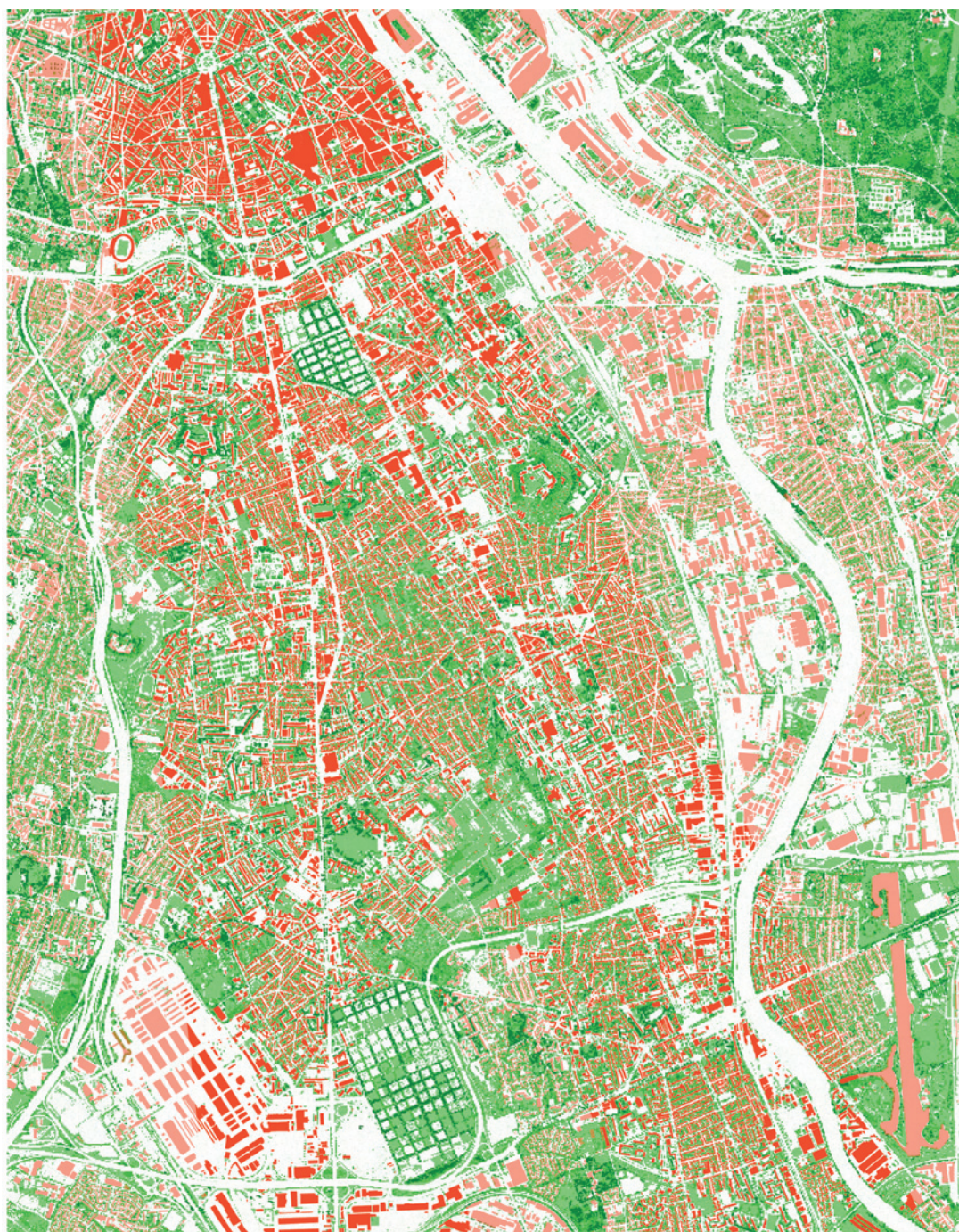


Echappées visuelles depuis l'ex RN305



Un axe vert

Situées à proximité de Paris, les communes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine, de Choisy-le-Roi et de Thiais (lieu de résidence de Louis XIV² et Louis XV) attirent l'aristocratie et la bourgeoisie parisienne qui y font construire quelques maisons de villégiatures³, dont certaines aux abords de la voie : l'ancienne mairie à Vitry-sur-Seine est l'une d'entre elles. Ces résidences sont agrémentées de parcs dont les vestiges constituent pour certains des espaces libres ouverts au public (parc du coteau à Vitry-sur-Seine). Des nombreuses archives ont pu être retrouvées sur le suivi des plantations d'alignement de l'ancienne nationale. La RN1305, comme d'autres grandes voies radiales, a subi de nombreuses transformations, conduisant à des interventions lourdes sur la structure végétale existante : élargissement de la chaussée, installation



Les emprises bâties et la structure végétale du secteur sud-est

■ Bâti ■ Végétation



Alignement d'arbres à Vitry-sur-Seine, au début du xx^e siècle



Alignement d'arbres à Vitry-sur-Seine, en 2008

de canalisations. Aujourd'hui, on retrouve principalement deux essences d'arbres plantées à l'alignement le long: des tilleuls au nord de la place de la Libération et des marronniers au sud. Les variations d'espacements entre les arbres et un état phytosanitaire variable ne permettent pas une lecture régulière des plantations d'alignement. Cependant, les



Transplantation d'arbre sur l'ex RN305



Plantations aux abords de l'ex RN305

plantations sur les terre-pleins centraux, représentant environ 40 % des sujets⁴, ainsi que les nombreux

espaces verts engazonnés et plantés en pied des immeubles, notamment dans la traversée de Vitry-sur-

Seine, renforcent l'aspect végétal du territoire.



1. Les abords du cimetière parisien d'Ivry-sur-seine



2. TCSP planté

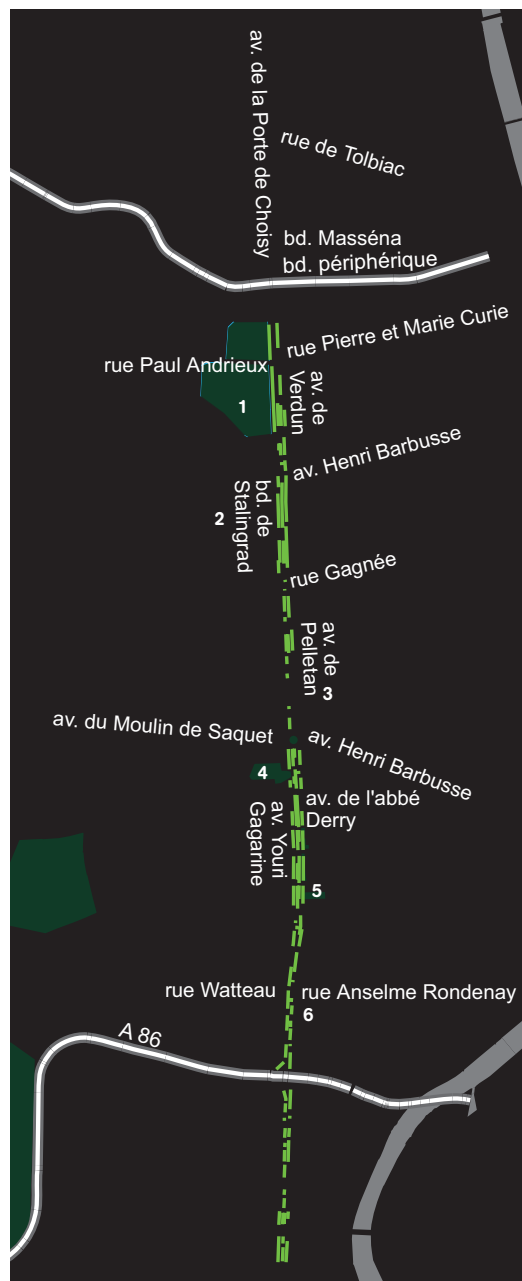


3. Plantations récentes du TCSP

2. Source : *La croissance de la banlieue parisienne*, Jean Bastié, Paris, PUF, 1964, p 95.

3. Se référer à la carte « Cadre urbain » : édifices remarquables.

4. Source : *RNIL 305, Étude de liaisons urbaines et de traversées piétonnes sur la RNIL 305 à Ivry-sur-Seine et à Vitry-sur-Seine*, Agence L'ANTON et associés, mars 2008.



Plantations d'alignement d'arbres et emprises végétales sur l'ex RN305

© Apur

■ plantations, alignement d'arbres
■ espaces verts



4. Espaces libres plantés



5. Espaces latéraux plantés



6. Anciennes plantations

L'ancienne nationale traverse les centres-ville de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi mais celui d'Ivry-sur-Seine reste en marge de son tracé

Le cœur d'Ivry-sur-Seine se développe plus à l'est de la voie, mais déjà dès la fin du XIX^e siècle, les abords de l'axe se densifient rapidement (habitat collectif mêlé à quelques industries). Vitry-sur-Seine reste encore un bourg très agricole, pépinières et terres maraîchères dominant le territoire jusqu'au XX^e siècle. Le centre situé de part et d'autre de l'ancienne nationale se développe lentement. Deux grandes périodes peuvent être distinguées pour mieux comprendre l'urbanisation de la ville. La première se situe dans l'entre deux guerres. Elle se

caractérise par la construction de vagues de lotissements visant à répondre à une forte demande en logements. De nombreux pavillons seront construits sur les coteaux parallèles à la RN305 à l'ouest. La seconde est liée à la période de reconstruction de l'après-guerre et aux années 50-60. Elle correspond à la production de grands ensembles⁵ destinés à accueillir une population de plus en plus nombreuse. L'opération la plus emblématique (ZUP : zone à urbaniser en priorité) appelée « le grand ensemble » couvre un vaste



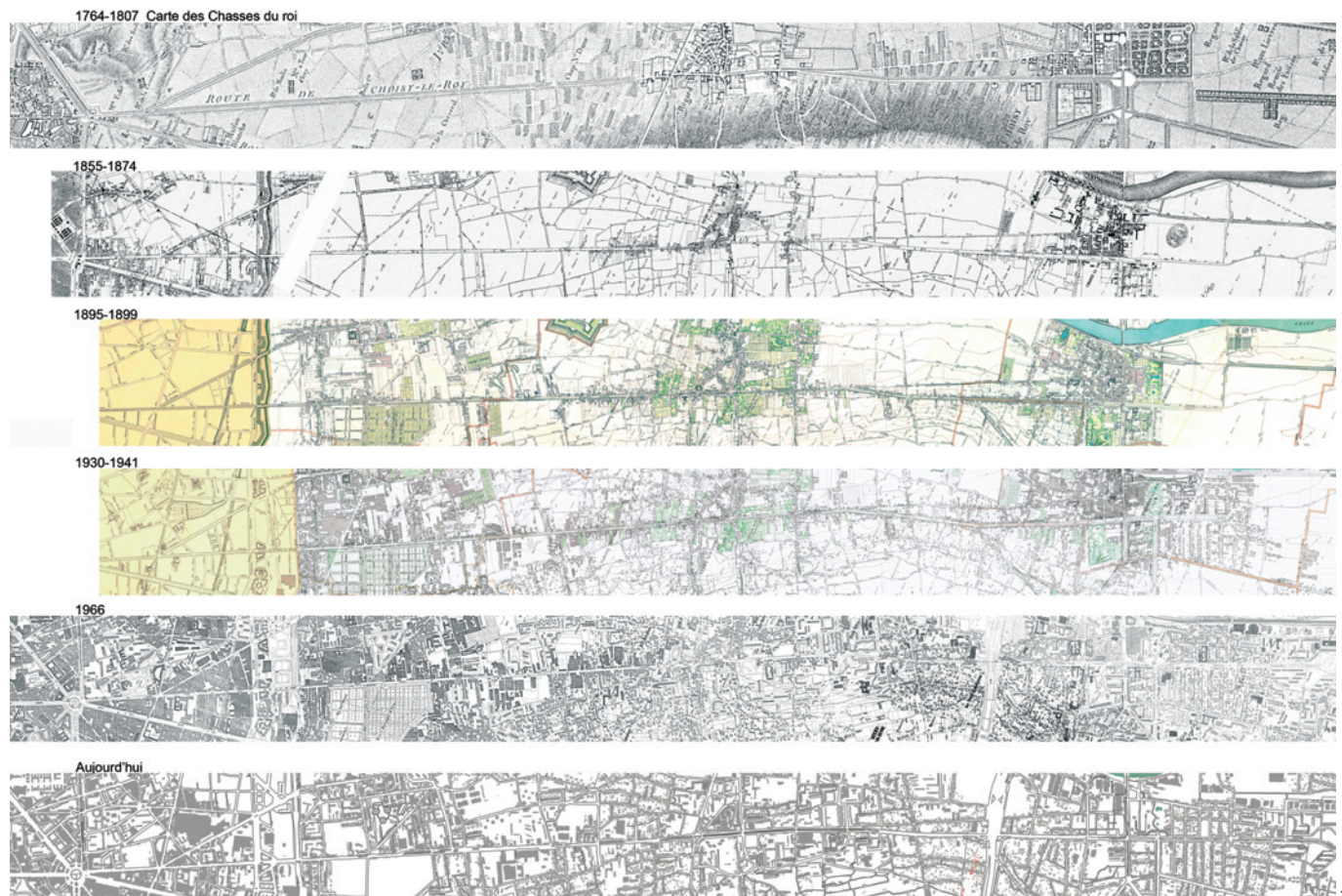
Construction de grands ensembles au cœur de Vitry-sur-Seine

© AM de la ville de Vitry-sur-Seine

territoire qui s'étend le long de l'ex RN305 sur près de 600 ha et compte près de 10 000 logements. Dans le même temps, on envisage d'urbaniser le plateau de Vitry-sur-Seine, resté encore

essentiellement agricole. L'ancien centre, très vétuste, ne put, quant à lui, résister aux pressions de la rénovation. En 1972, il ne reste presque plus rien de ce qui avait été le premier

5. A la fin des années 50, Les Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP), délimitées par arrêté sont destinées en banlieue à concentrer l'effort de construction et d'équipement. En février 1962, 106 ZUP sont délimitées, correspondant à 3720 h et 107000. logements. Source : *La croissance de la banlieue parisienne*, Jean Bastié, Presses universitaires de France, 1964, 624 p.

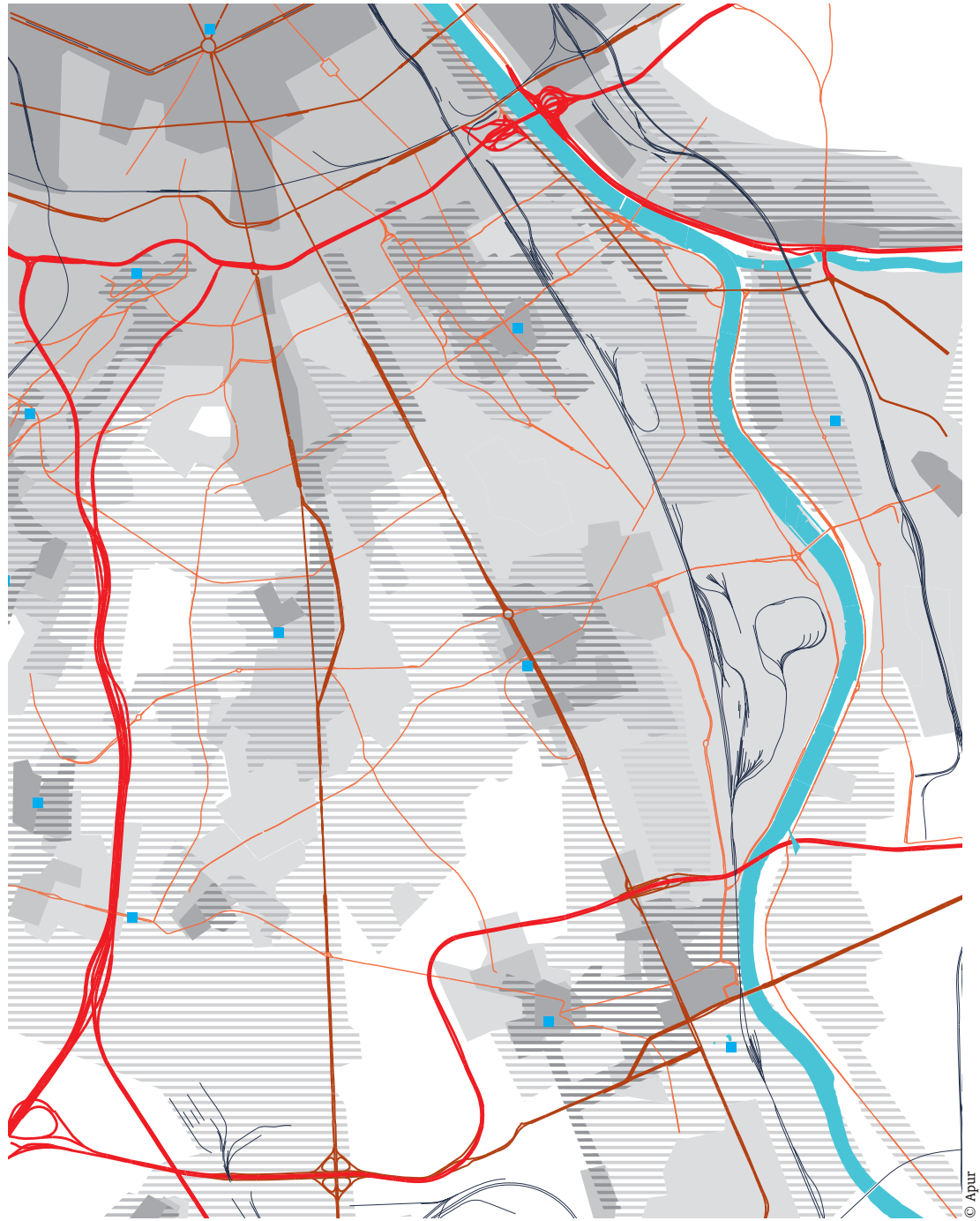


Évolution du territoire de la fin du XVIII^e siècle à nos jours

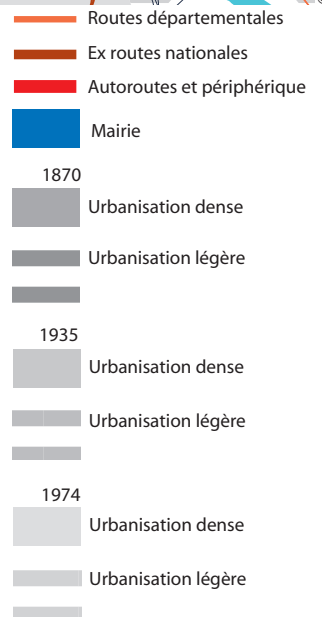
© Apur

foyer d'urbanisation de la ville. La construction de ces grands ensembles permet le tracé d'ouvertures laissant la place à de nombreuses échappées visuelles. Entre 1954 et 1975, le nombre d'habitants dans Vitry-sur-Seine passe de 52 000 à 88 000. Ces opérations caractérisent aujourd'hui fortement le paysage urbain de la ville.

La ville de Choisy-le-Roi située plus au sud, au croisement de l'ancienne nationale et de la RN186, se distingue par la présence du château de Choisy-le-Roi, qui lui a permis de soigner son image comme ses larges avenues ombragées, qui partent du carrefour Rouget de l'Isle vers Paris et Versailles, bordées de plus de 3 000 arbres⁶ d'alignement.



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



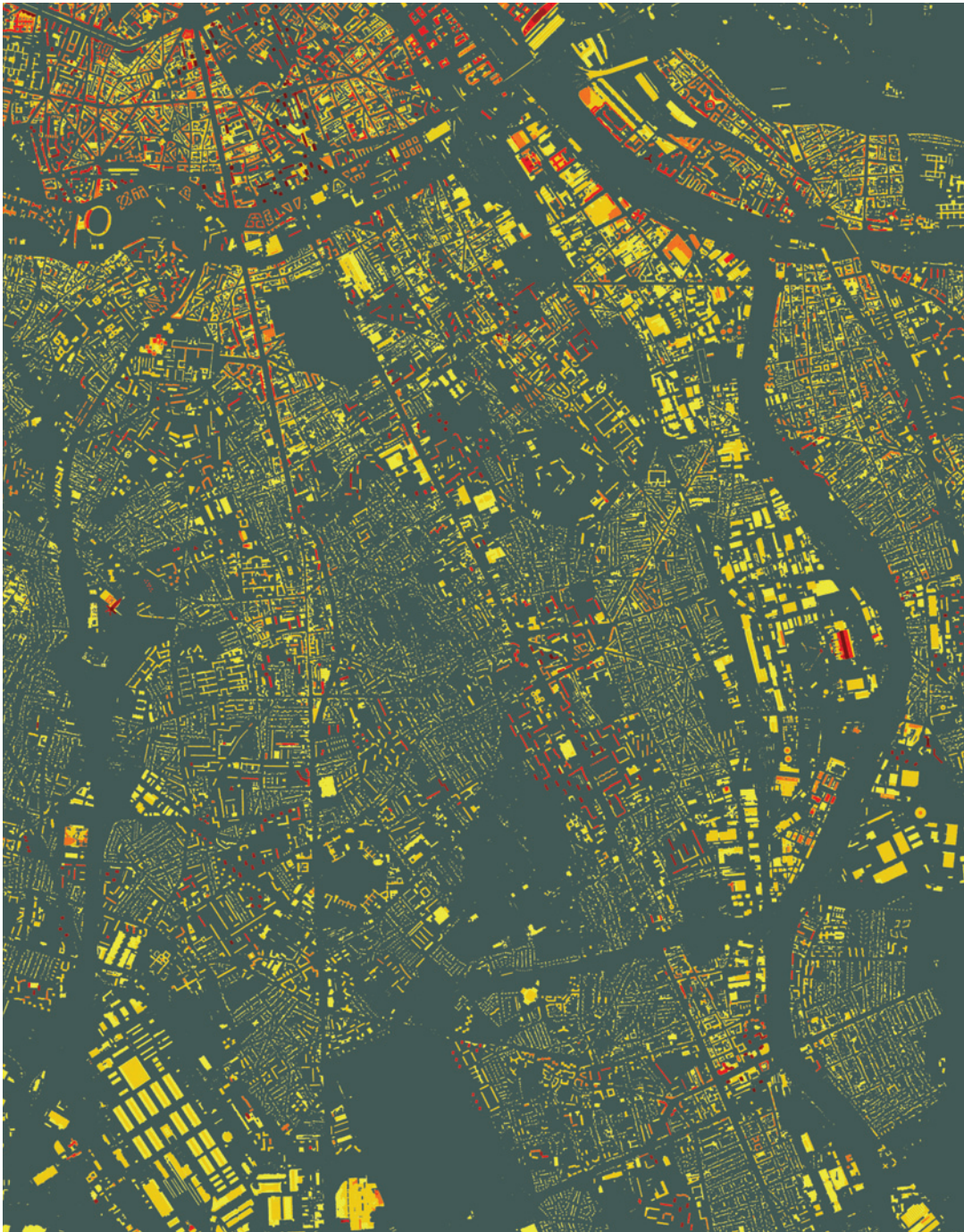
6. Source : *La croissance de la banlieue parisienne*, Jean Bastié, Presses universitaires de France, 1964, 624 p.



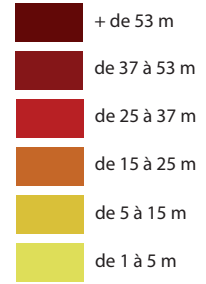
Alignement d'arbres à Choisy-Le-Roi

© Apur

© AD du Val-de-Marne



L'occupation bâtie,
carte des hauteurs
du secteur sud-est



© Aptur



© AM de la ville de Vitry-sur-Seine

La ZUP du « Grand ensemble » à Vitry-sur-Seine

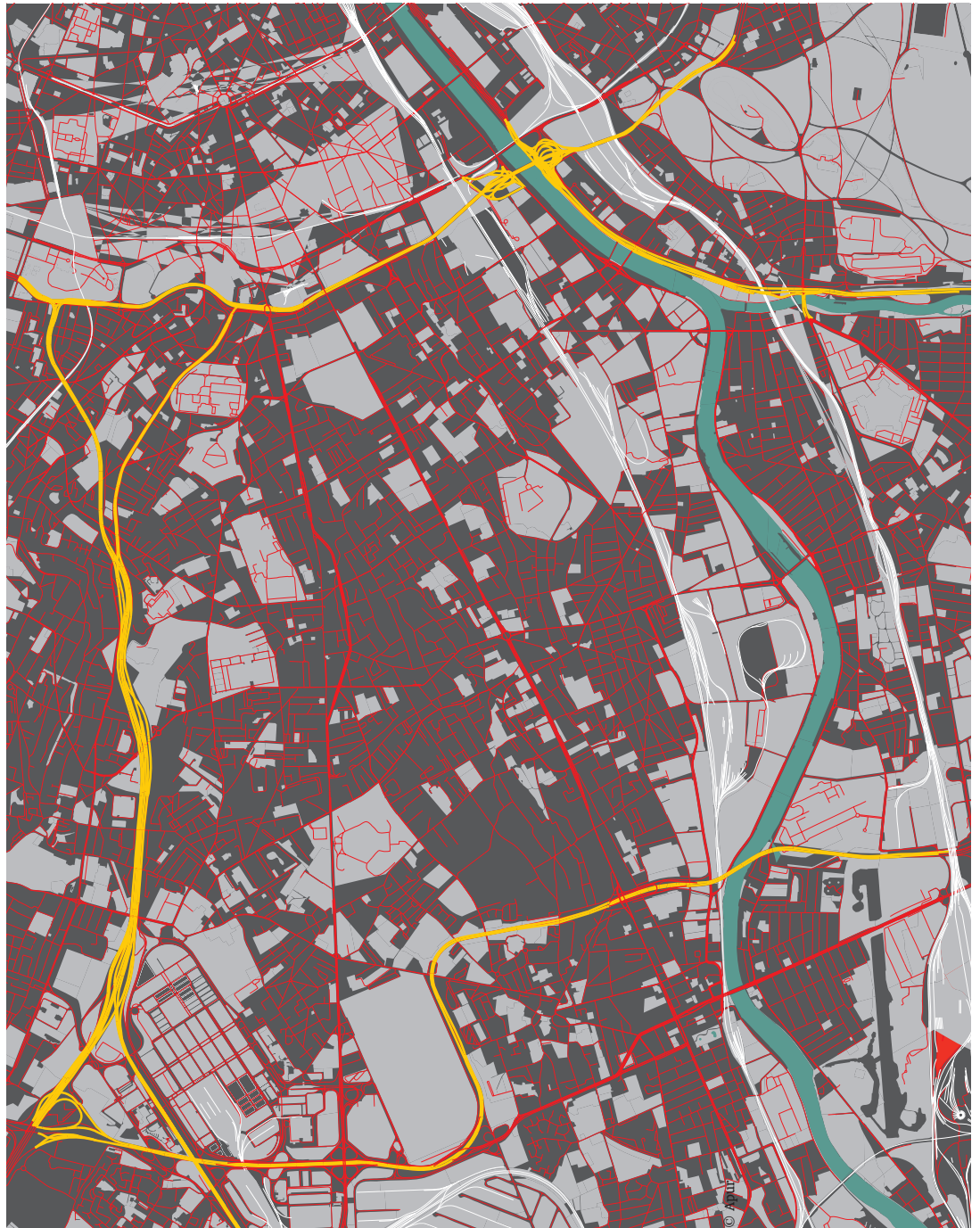


© AM de la ville de Vitry-sur-Seine





Terrains maraichers avant la construction du « grand ensemble»

Un réseau routier organisé de façon radiale

Le territoire est densément irrigué du nord au sud, ce qui favorise les échanges avec la capitale. La présence d'obstacles que constituent les voies ferrées, la Seine ainsi que les grandes emprises industrielles crée un déficit de liaisons Est-Ouest. De plus, le faible nombre de franchissements de la Seine renforce la faiblesse du maillage transversal. Deux nouvelles traversées sont actuellement à l'étude : la première devrait être située au niveau du pôle des Ardoines à Vitry-sur-Seine, elle franchirait la Seine et les voies ferrées entre l'ex RN6 et l'ex RN305. La seconde assurerait la liaison entre Orly et Rungis, d'un côté, et Valenton et Bonneuil, de l'autre, au sud de l'A86. La création de ces deux nouveaux passages permettrait de désengorger le pont de Choisy-le-Roi.



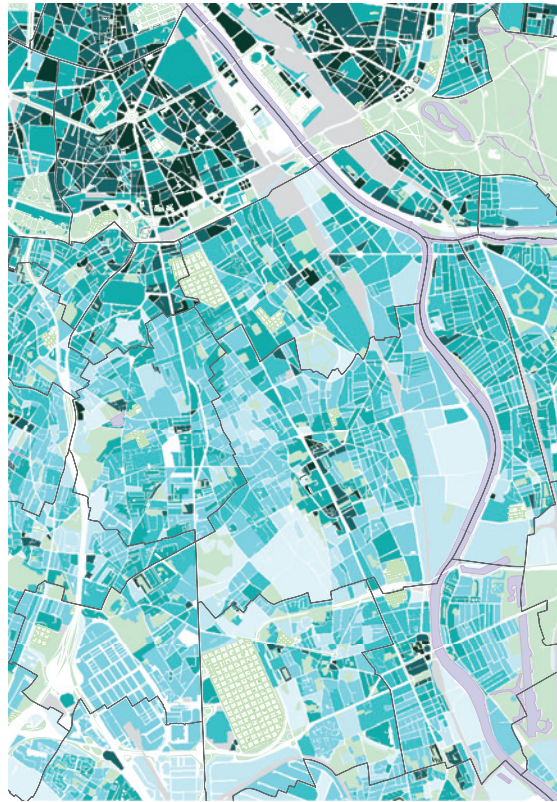
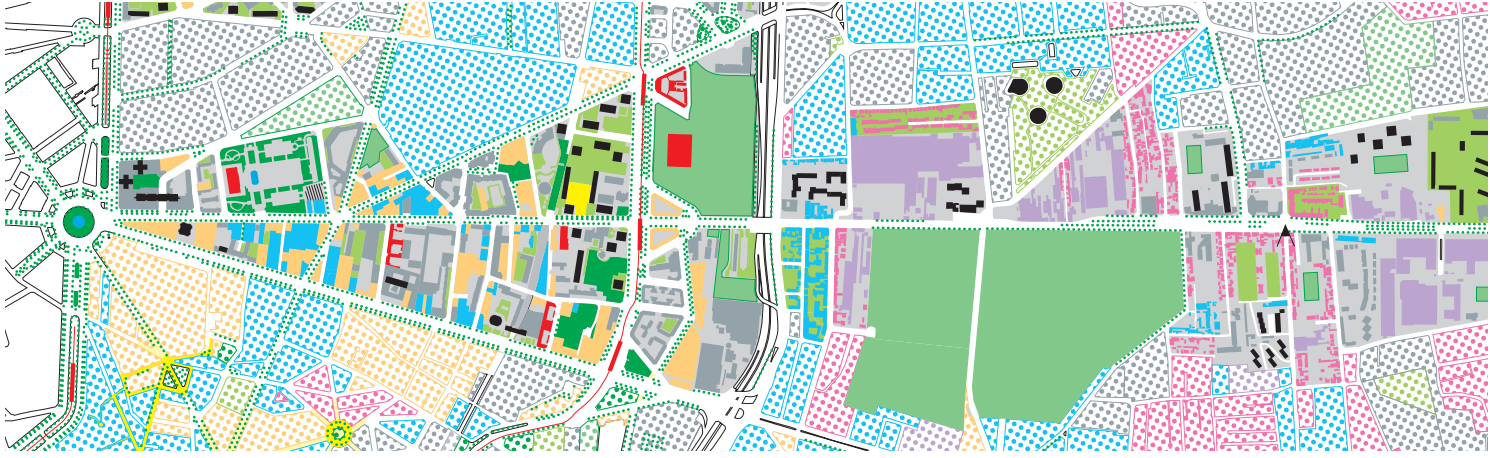
Equipements et réseaux de voirie primaire et secondaire

-  Équipement à l'îlot et emprise voies ferrées
-  Routes départementales
-  Ex routes nationales
-  Autoroutes et périphérique



Grandes coupures urbaines au sud-est de Paris

© Philippe Guignard



DENSITÉ HUMAINE 1999-2004
densité cumulée population 1999
et emplois salariés 2004
RN2 - RN3

Population et Emploi à l'hectare



Equipements



Source: état et équipements APUR
Recensement de la population 1999 (INSEE)
CIRP 2004
Juillet 2005 **apur**

Le cadre urbain

LES PAYSAGES

Formes structurantes

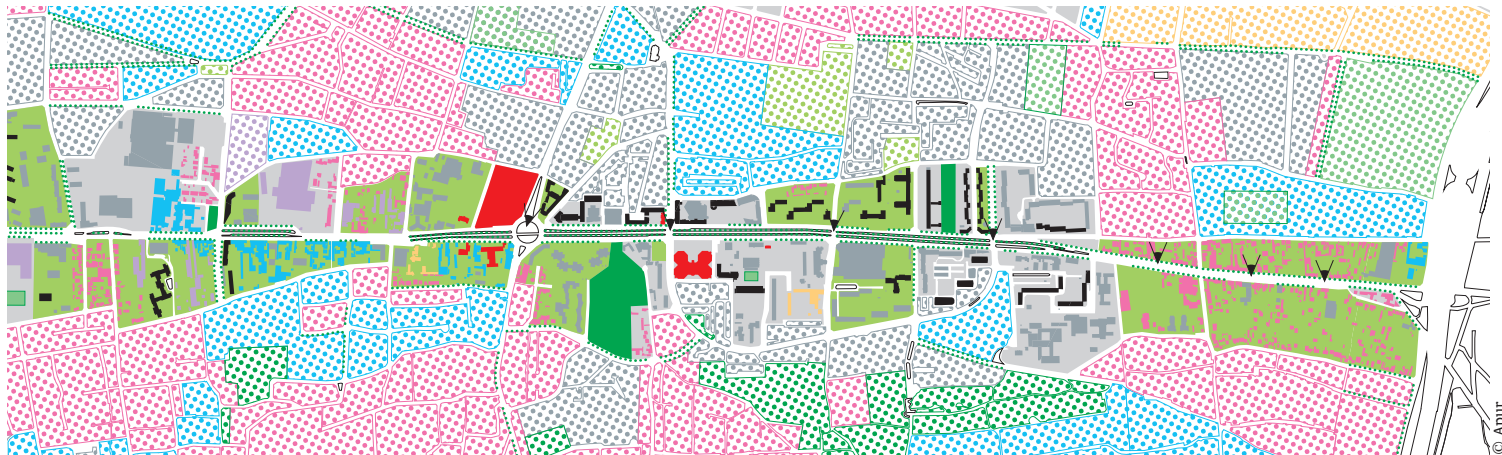
- tracés structurants
- espaces singuliers
- perspectives et échappées
- bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
- Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

- édifices remarquables
- plantations d'alignements
- espaces verts publics
- cimetières
- espaces sportifs
- espaces verts privés
- murs végétalisés

LES TISSUS URBAINS

- tissus continus
- tissus composites
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissus de petite échelle
- faisceaux ferroviaires



© Apur

La présence de logements est dominante

La présence de grands ensembles, implantés librement et n'entretenant avec la voie qu'un rapport fonctionnel de desserte, marque le caractère de l'ancienne nationale. Dans la traversée d'Ivry-sur-Seine de petits immeubles collectifs subsistent mais pour la plupart l'état du bâti est plutôt dégradé voire parfois à l'abandon. Cette situation est la conséquence directe du projet d'élargissement⁷

qui, du fait des démolitions annoncées depuis plus de trente ans, a accéléré l'obsolescence du bâti par défaut d'entretien.

7. Projet d'élargissement à 40 mètres du schéma de principe de 1977.



© Documentation Française

Implantation de grands ensembles le long de l'ex RN305

L'implantation récente d'un équipement culturel d'échelle régionale

L'ouverture du Musée d'art contemporain du Val-de-Marne dit MAC/VAL en 2005 à Vitry-sur-Seine symbolise une politique culturelle innovante tendant à favoriser la rencontre avec tous les publics. Ce lieu est aujourd'hui devenu un élément de repère fort de ce territoire.



© Apur

Le MACVAL

La disparition du commerce de détail au profit de grandes enseignes

Auparavant, d'importants linéaires commerciaux (commerces de détail) étaient situés le long de la voie.

L'élargissement à 40 mètres de l'ancienne nationale a fait disparaître plus d'une centaine de commerces. Profitant des démolitions, de grandes enseignes occupant de vastes emprises sont récemment venues s'implanter au nord du carrefour de la Libération.

La proximité du quartier « chinois », au sud du 13^e arrondissement de Paris, et le coût toujours plus élevé du foncier dans la capitale, a poussé, entre autre, le commerce de demi-gros (nécessitant de larges emprises) à venir s'implanter aux abords de la voie ou à proximité dans les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi⁸.



Implantation des Frères Tang



Implantation de grandes enseignes



Implantations de petits commerces asiatiques

8. Deux grandes enseignes emblématiques du commerce asiatique sont récemment venues s'implanter sur ces territoires : Tang Frères est implanté aux abords même de l'ex RN305 dans la traversée d'Ivry-sur-Seine et Paris Store a ouvert une grande surface à Choisy-le-Roi.



1.



2.



3.



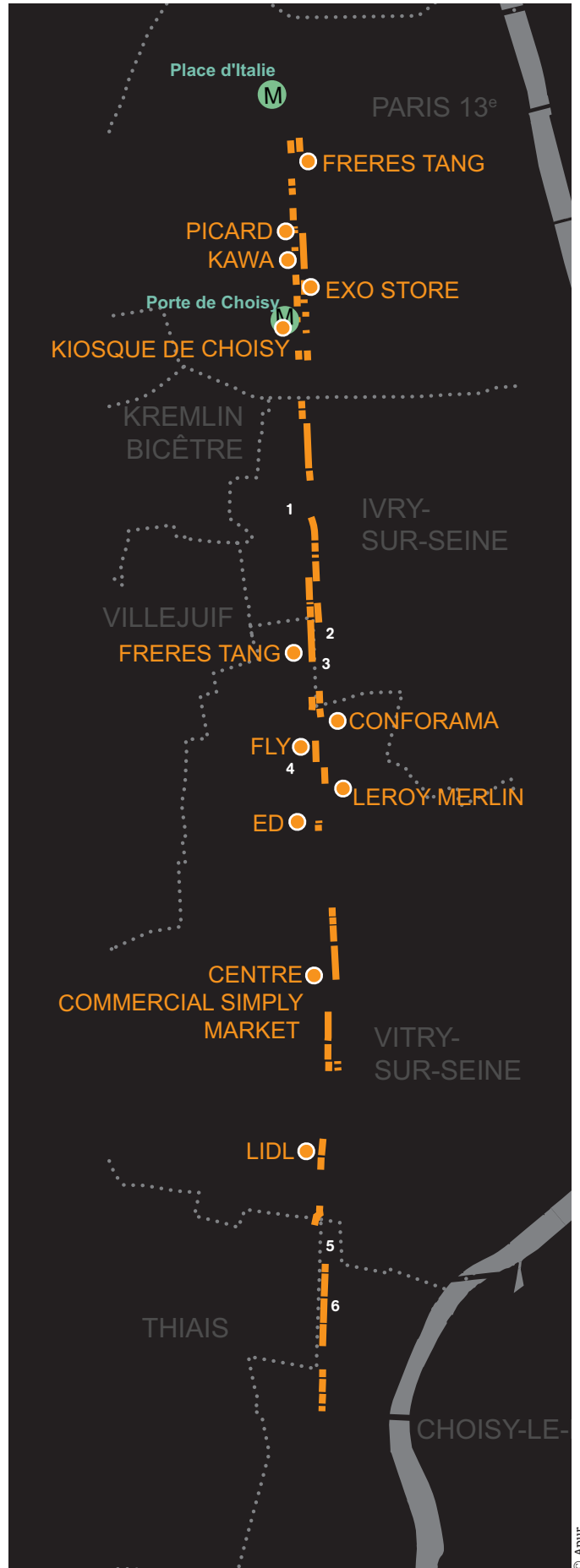
4.



5.



6.



Alignements commerciaux et centres commerciaux le long de l'ex RN305

— Alignement commerciaux

● Centres commerciaux

Dès le ^{xvii} siècle, la voie connaît un trafic important entre les nombreux déplacements de la cour royale et les approvisionnements en denrées alimentaires ou produits divers destinés à Paris. L'implantation d'une ligne de tramway, dès 1878, entre Choisy-le-Roi et Paris favorise l'urbanisation le long de la voie. En 1973, la RATP lance une étude (faisant partie d'un vaste programme de développement) sur les besoins en transports en commun du secteur Ouest du Val-de-Marne. Elle conclut à la nécessité d'améliorer l'accessibilité de Paris le long de deux axes du secteur : la RN7 et la RN305. Le choix est fait de prolonger la ligne 7 du métro jusqu'à Villejuif et de doter la RN305 d'un site propre protégé pour les autobus jusqu'à Choisy-le-Roi afin d'assurer la connexion avec le trans-Val-de-Marne empruntant la RN186.

Dès les années 80, on

constate que le trafic tend à diminuer, ce constat renforce l'idée selon laquelle la nationale 305, délestée par d'autres infrastructures (la nationale 7 notamment), tendrait à perdre son rôle d'axe de transit au profit de son rôle de voie de desserte. Cependant, à l'époque, des craintes existent sur le fait que l'ouverture de l'A86 ne bouleverse ces prévisions. On compte entre 26 000 et 27 000 véhicules⁹ par jour en 1987 avant ouverture de l'A86. Ces chiffres continuent à diminuer et cette tendance se poursuit jusqu'à aujourd'hui : entre 21 000 et 24 000 véhicules¹⁰ par jour, deux sens confondus.

La ligne de bus 183 emprunte le site propre jusqu'à aujourd'hui inachevé. Elle relie Orly à Paris par la porte de Choisy. C'est l'une des lignes les plus fréquentées d'Ile-de-France avec plus de 50 000 voyageurs par jour. Cette ligne est aujourd'hui au bord de la saturation. Cette situation devrait être



Tramway à Vitry-sur-Seine

© AM de la ville de Vitry-sur-Seine

améliorée avec l'arrivée d'un tramway¹¹.

Les espaces réservés aux modes alternatifs à la voiture (piétons et cyclistes) sont inexistant, il est néanmoins prévu de les inclure dans les aménagements des deux tronçons restant à aménager au nord et au sud de la voie.

Le carrefour de Rouget de l'Isle (croisement de l'ex RN305 et de la RN186) est l'un des points noirs du département du Val-de-Marne. Les récents aménagements réalisés pour améliorer les correspondances RER C/TVM n'ont pas pris en compte le

fonctionnement du carrefour.

Le département a commandité une étude globale (prenant en compte les prévisions de trafic et les nouveaux secteurs d'aménagement à échéance 2020) sur le réaménagement du carrefour afin de résoudre les problèmes de congestion du trafic automobile et de redonner une place aux circulations douces. Ce carrefour est amené à devenir l'un des principaux pôles intermodaux du département (nœud routier et plate forme importante pour les transports en commun).

9. Source : ÉTUDE du trafic automobile RN305 sur Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Thiais, CD VIA, juillet 2004.

10. Source : Recueil de données de trafic 2006, Conseil Général du Val-de-Marne.

11. Inscription au SDRIF de l'implantation d'un tramway sur l'ex RN305 à échéance 2020.



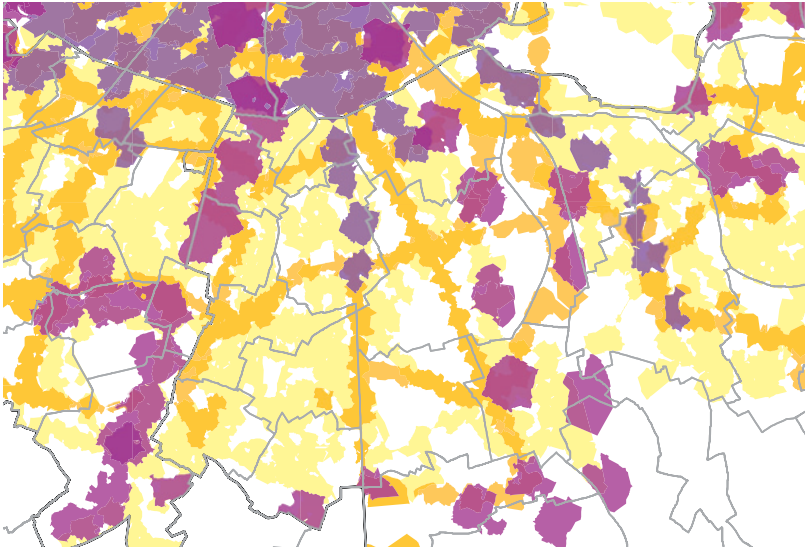
Tramway à Vitry-sur-Seine, au début du ^{xx} siècle

© AD du Val-de-Marne



Aménagements du bus en site propre à Vitry-sur-Seine, en 2008

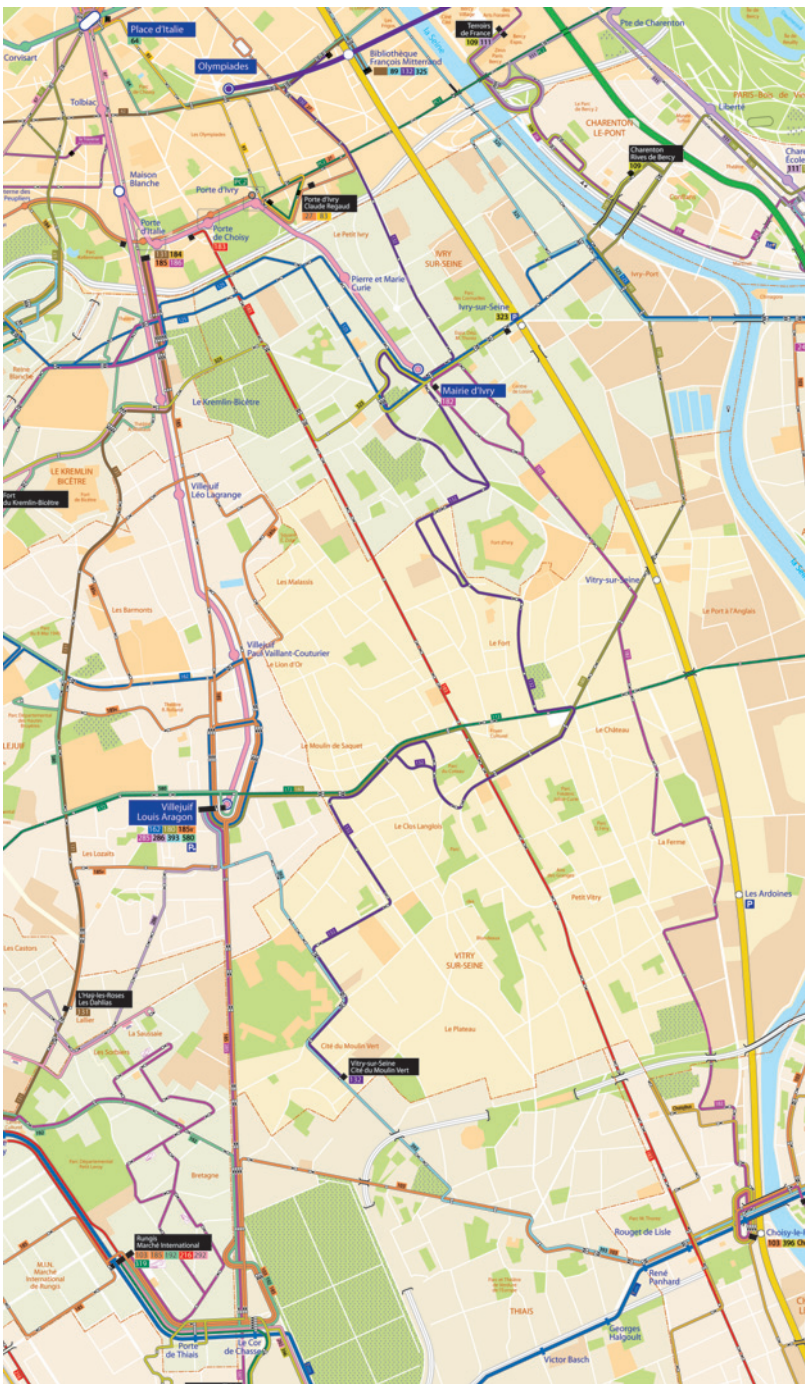
© Apur



Couverture en transports en commun

- RER, 700 m
- Métro, Tramway, Orlyval, 500 m
- Bus Mobiliens, 300 m
- Bus Non Mobiliens, 300m

© Apur



Réseau de transports en commun existant

© RATP

Héritière d'un projet visant l'implantation d'un site propre axial pour les autobus, pensé selon un schéma de principe de la fin des années 70, l'ex RN305 doit aujourd'hui repenser son fonctionnement. En accord avec le principe

d'insertion d'un site propre, les villes concernées par le projet ont dès le début contesté l'effet de coupure créé par le nouvel aménagement. De nombreuses réflexions ont alors été menées pour dénoncer notamment

l'incompatibilité d'usage entre les différents modes de déplacements. À l'époque, des améliorations sont proposées comme la réduction du terre-plein central visant à atténuer l'effet de coupure et la création

de passerelles pour piétons visant à sécuriser les traversées.

Aujourd'hui, l'aménagement se caractérise par :

- de larges terre-pleins surdimensionnés (4,5 mètres) de part et

d'autre des voies de bus.

- l'hétérogénéité des matériaux utilisés pour ces derniers, venant troubler la lisibilité du linéaire : pelouse, enrobé noir et rouge, béton et galets, pavés...
 - une essence d'arbre,



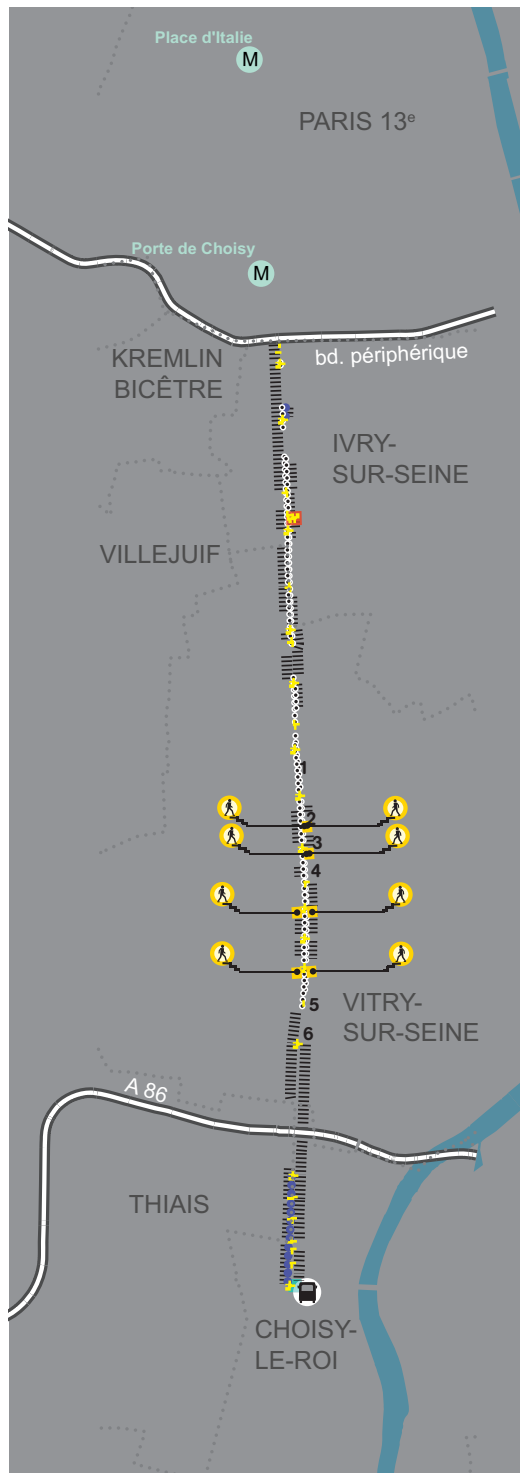
1.



2.



3.



Espaces publics sur l'ex RN305



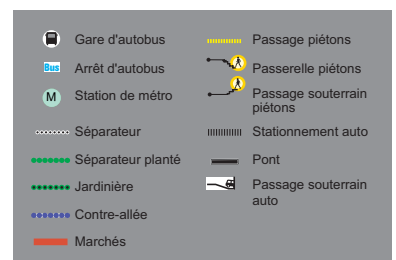
4.



5.



6.



© Apur

le tilleul, homogène sur tout le linéaire. Toutefois, les modes de plantation et d'espacement sont différents selon les tronçons et les périodes.

- trois passages souterrains situés dans le centre-ville de Vitry-sur-seine permettent aux piétons de

traverser la chaussée. Cependant, pour des raisons évidentes de facilité et de sécurité, ils ne sont plus utilisés. Les traversées se font donc la plupart du temps hors aménagement et s'avèrent très dangereuses. De nombreux accidents sont fréquemment

recensés.

Malgré tout, le site propre se révèle être l'élément structurant de l'axe. Pour cette raison, il est aujourd'hui important de repenser un partage des modes de déplacements à court terme tout en utilisant au mieux les

aménagements existants avec l'ambition d'insérer, si cela s'avère possible, une nouvelle pratique de l'espace disponible pour les circulations douces et cela en faveur des piétons et des cyclistes.

Au cœur des dynamiques actuelles de développement

Projet d'implantation d'un site propre sur la RN1305

Depuis la fin des années soixante-dix, l'ex RN305 fait l'objet d'un d'élargissement de 20 à 40 m dont l'objectif est de permettre l'aménagement d'un site propre destiné à faciliter la circulation des autobus. Les retards, essentiellement dus au coût élevé des

expropriations, n'ont pas permis au projet d'aboutir jusqu'à maintenant. Les deux derniers tronçons, l'un situé au sud dans la traversée de Vitry-sur-Seine, l'autre au nord à Ivry-sur-Seine doivent prochainement être aménagés. L'élargissement de la voie à 40 m aux portes de Paris et

l'implantation d'un tramway dans les prochaines années posent aujourd'hui la question de l'aménagement de la porte de Choisy.



Aménagement du site propre bus, vue vers la porte de Choisy



Traversée dans le sud de Vitry-sur-Seine : bus dans la circulation générale

© Apur

III. Projets et perspectives

1. Une nouvelle conception des radiales

Le boulevard urbain : une notion qui a évolué

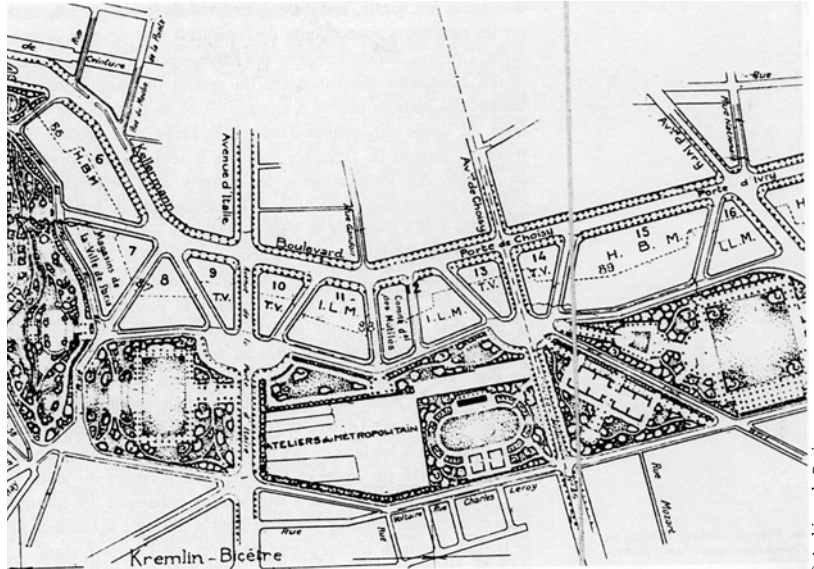
À l'origine, le boulevard est une artère aménagée à l'emplacement des remparts qui ceinturaient les villes. Sa forme est donc souvent circulaire, à la différence d'une avenue, voie rayonnante aménagée pour faciliter les échanges entre la ville et le territoire extérieur.

La reconversion des enceintes en boulevards a souvent donné lieu à des choix d'aménagement ambitieux. Les grands boulevards et la ceinture verte témoignent de l'évolution d'un paysage urbain et des conceptions qui y ont présidées. Bien que différents dans leurs formes et leurs occupations (commerces et forte continuité urbaine pour les grands boulevards, îlots ouverts et espaces libres pour la ceinture verte), les boulevards semblent aujourd'hui correspondre à une vision générique porteuse d'un paysage urbain identifié (qualité du tracé, des plantations, du bâti, du mobilier urbain...) et d'une certaine conception des usages (multiplicité et mixité des pratiques, des fonctions...).

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 aussi contribué à en faire des objets de projets spécifiques. Bien que les avenues aient connu le même type de transformation, « le boulevard urbain » semble être devenu un terme consacré pour désigner les grands axes structurants. Même les tronçons à grande circulation, dont on attend une réduction du caractère routier et une requalification, sont désignés comme de possibles « boulevards urbains » qu'ils soient concentriques ou rayonnant, bâtis ou non.

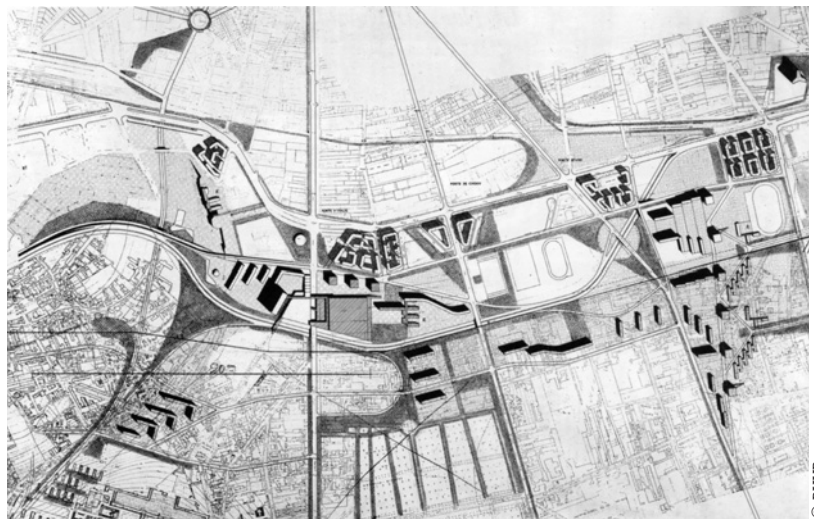
Le terme boulevard urbain, qui se définit comme un axe structurant, doit ainsi combiner les fonctions de déplacements et d'espaces publics de qualité où les nuisances liées au trafic routier sont fortement réduites. Il est utilisé ces dernières années en France pour marquer l'intervention de la puissance publique.

Le boulevard urbain est ainsi à même de jouer un rôle prépondérant, tant dans la reconquête de secteurs en déshérence, que pour anticiper le développement de nouveaux quartiers. Il a pour ambition de concevoir des espaces fédérateurs plutôt que des espaces d'exclusion.



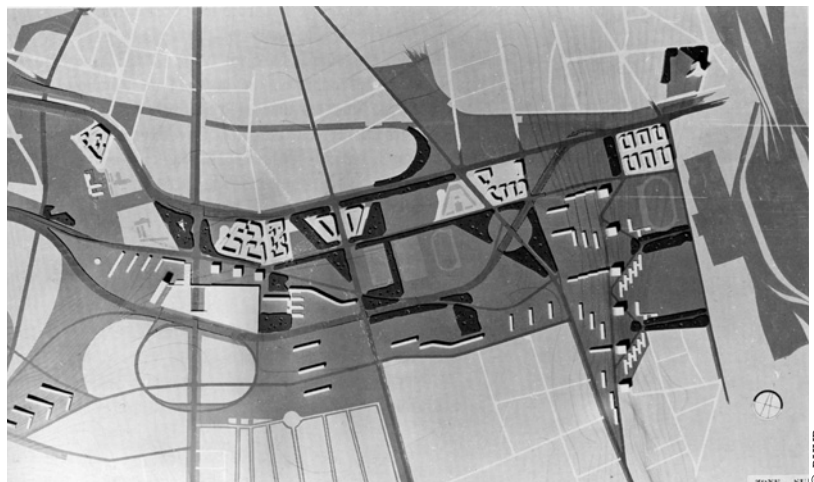
Avant-projet d'aménagement de l'enceinte fortifiée, 13^e arrondissement, de la porte d'Italie à la porte de Choisy, 1924

© Archives de Paris



Plan d'aménagement du secteur n° 3, de la ceinture verte de Paris, de la poterie des Peupliers à la porte de Vitry, 1953

© BHVP



Plan d'aménagement du secteur n° 3, de la ceinture verte de Paris, de la poterie des Peupliers à la porte de Vitry, 1953, vue verticale de la maquette

© BHVP

Les anciennes grandes nationales ont toutes été concernées par les transformations des années 70-80 destinées à les adapter à la circulation automobile. Même si aujourd'hui on insiste beaucoup sur les effets négatifs de ces aménagements (effet de coupure, bruit...), on a tendance à oublier que ces infrastructures ont été et restent synonyme d'ouverture, de mobilité, d'échanges entre les territoires...

Aujourd'hui une autre vision de la ville a supplanté celle qui a donné une suprématie à la circulation automobile alors que cette vision semblait encore « naturelle » il y a moins de vingt ans.

Comme le rappelle Serge Wachter, « la rue a fait preuve d'une remarquable capacité d'adaptation, elle a su accueillir des fonctions nouvelles et répondre à des exigences imprévues. On prétend qu'elle est l'instrument de l'accumulation maximale car elle garde les marques de l'histoire à travers son tracé et grâce aux divers bâtiments qui la bordent. »¹. On peut aussi considérer que, au-delà d'une réponse générique, le devenir des grands axes du réseau intermédiaire est lié à la spécificité de leur histoire et des territoires qu'ils traversent.

Des documents réglementaires traduisant le changement de vocation des anciennes nationales

Le projet de SDRIF de 2007 distingue deux types de réseaux :

- « le réseau routier structurant composé d'auto-routes et de voies rapides, relevant principalement de la compétence de l'État. Il permet de

relier la région à l'espace national et européen, sert les déplacements de niveau métropolitain et assure le maillage intra régional,

- le réseau intermédiaire constitué des principales routes départementales, dont les ex routes nationales décentralisées. Il permet d'assurer les déplacements internes à l'agglomération centrale et les autres agglomérations. »²

Le changement dans les fonctions de desserte assurées par les ex-nationales est révélateur des ambitions actuelles tendant à donner à ces grandes voies une place prépondérante dans le réseau structurant de l'agglomération et non plus à l'échelle nationale. La naissance de projets autour de ces axes prend alors toute sa dimension.

Ce réseau intermédiaire a vocation à devenir le support privilégié du réseau de transports en commun principal (métro, tramway, autobus) et du réseau dédié aux modes doux (améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo).

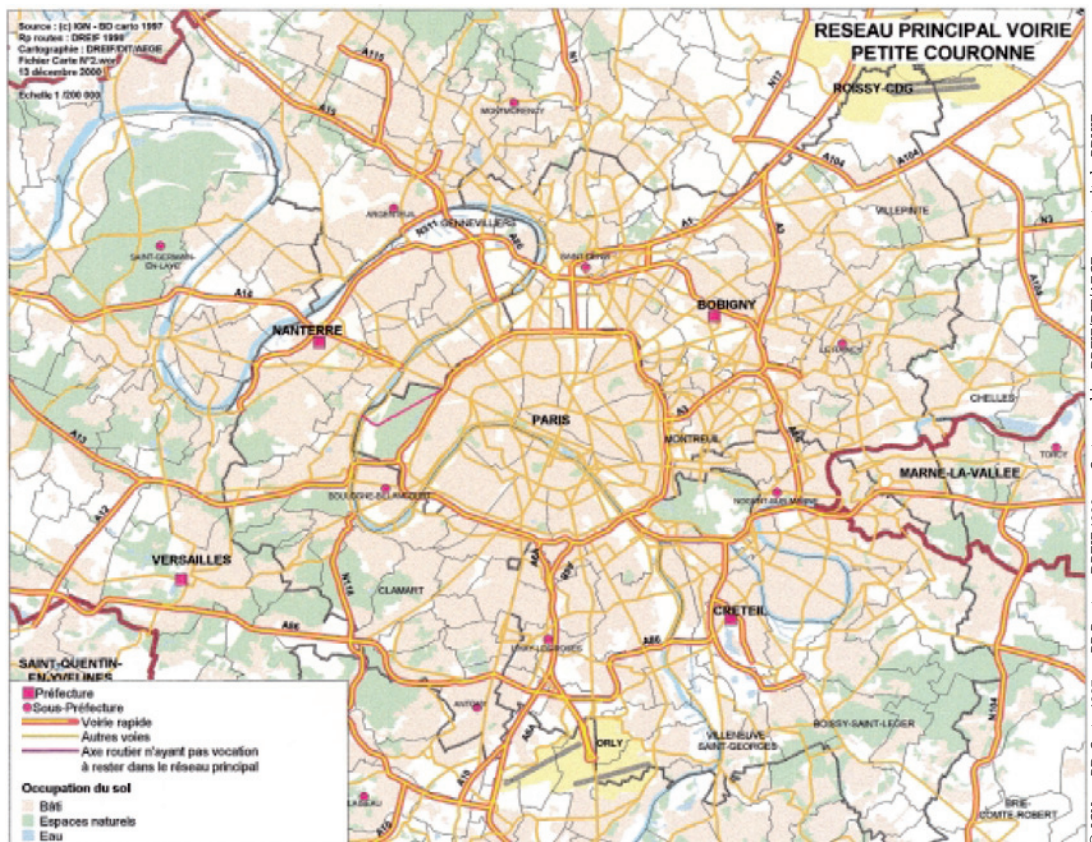
De même, le SDRIF souligne que « les routes nationales radiales au cœur de l'agglomération doivent faire l'objet de requalifications en « boulevards urbains », dans le cadre de projets d'axes intercommunaux, notamment les RN1, RN2, RN3, RN7, RN17, RN20, RN34 ». ³

Ces nouvelles orientations incitent les départements à faire coexister tous les modes de déplacements sur ces axes. Or, bien souvent, leur gabarit restreint ne permet pas de consacrer à chacun des espaces suffisamment confortables (exemple : 1,5 à

1. Serge Wachter, *Trafics en ville. L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris, Rééditions Recherches, 2004, p. 149.

2. Rapport de présentation du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, Projet arrêté par délibération du Conseil Régional le 15 février 2007, p. 123.

3. Ibidem.



© IGN — BD Carto 1997 — RP Routes: DREIF/DIT/AEGE — extrait du PDUIF

2 m pour une piste cyclable). Des choix sont alors nécessaires et impliquent la définition d'un programme précis.

2. Attractivité des radiales et centres urbains

La localisation et la concentration des projets (activité, centres commerciaux, logements, équipements...) en limite des radiales risquent-elles d'accentuer l'effet couloir?

La zone dense de la région d'Ile-de-France est marquée par une imbrication forte des dynamiques et des enjeux territoriaux. « Au cœur de la région, sur 4 % de l'espace francilien, vivent 47 % de la population, sont concentrés 60 % des emplois et s'effectuent 90 % des déplacements de la région. Les problèmes de ce cœur de l'agglomération, autrefois très dilué, sont en fait devenus ceux d'une véritable ville, marqués par une concentration de l'habitat et de l'activité. »⁴

Le coût en constante augmentation du prix du foncier dans Paris et des terrains constructibles de plus en plus rares ont conduit les investisseurs à s'éloigner de la capitale pour s'installer dans la zone dense.

Ces nouveaux territoires séduisent avec une offre d'immeubles de bureaux neufs, souvent bien desservis par les transports en commun et proposés à des loyers inférieurs à ceux pratiqués dans la capitale. Ces nouveaux secteurs sont souvent nés de la conquête des dernières grandes friches industrielles.

Toutefois, le déploiement de nouveaux projets

d'aménagements dans la zone dense (projets de bureaux, mais aussi de logements, commerces...) pose la question des nouveaux flux générés par ces secteurs et de la capacité du réseau de voirie et des transports en commun à les absorber.

Pour la période 2000-2005, le PDUIF⁵ prévoyait la réduction annuelle du trafic automobile dans les proportions suivantes :

	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
Paris	- 1 %	- 1 %	- 1 %
Petite Couronne	- 1 %	- 1 %	- 0,4 %
Grande Couronne	- 1 %	- 0,4 %	- 0,4 %

Sur Paris, les objectifs affichés dans le Plan de Déplacement de Paris sont plus ambitieux avec une baisse de - 40 % entre 2001 et 2015 (soit en moyenne une baisse annuelle de 2,6 %).

Les modélisations de trafic de la Direction Régionale de l'Équipement montrent que les évolutions de déplacements en véhicules particuliers subissent une évolution annuelle de l'ordre de + 2 % en moyenne sur l'ensemble de l'Ile-de-France entre 2000 et 2015.

Une étude de l'IAURIF réalisée en mars 2005 a pu mettre en parallèle, l'implantation de nouveaux projets d'aménagements avec l'évolution du trafic routier.

4. Site internet de la Ville de Paris, Paris métropole, séminaires et contributions aux débats, la contribution de Paris à l'atelier « zone dense » du SDRIF.

5. Plan de Déplacements urbains en Ile-de-France.



L'évolution du trafic en regard des secteurs d'aménagement

Mutation en cours dans l'agglomération parisienne

- Projets d'aménagement
- Opération achevée depuis moins de 10 ans
 - Opération en cours
 - Secteur de densification privilégiée
 - Secteur mutable à terme

sources: DDE, Communes, IAURIF - Novembre 2005

Croissance du trafic routier entre 1998 et 2002 (2000-2003 pour Paris)

Évolution du trafic journalier moyen

- > 15 %
- 5 à 15 % Augmentation
- 1 à 5 %
- Stabilité, diminution

DTI - DAE - Mars 2005 - © IAURIF



Construction d'un centre commercial aux abords de la Porte d'Italie

6. En 1993, 47 % des parisiens avaient fréquenté au moins une fois dans l'année l'un des neufs centres commerciaux situés à proximité de Paris.

7. Ces estimations ont été établies à partir des ratios suivants :

- Nombre d'emplois : Bureaux : 1 emploi/18 m² de SHON ; Commerce : 1 emploi/29 m² à Paris – 1 emploi/40 m² en petite couronne ; Activités diverses : 1 emploi/35 m²

- Nombre d'habitants : 1) A partir de la surface de logements (SHON) : 0,031 pers/m² à Paris et 0,030 pers/m² en petite couronne. Logements étudiants = 0,033 pers/m². 2) À partir du nombre de logements : 2,26 pers/logt à Paris et 2,48 pers/logt en petite couronne. Logements étudiants = 1 pers/logement.

NB : pour la ZAC Avenir Gambetta, les estimations présentées sont celles établies par Transitec en juin 2008.

On constate que le développement de ces projets d'aménagement s'est accompagné d'une hausse significative du trafic routier. Cette hausse a été absorbée non pas par le réseau autoroutier déjà saturé, où la circulation a eu tendance à se stabiliser voire à diminuer, mais par le réseau de voirie des nationales et départementales.

Cette augmentation du trafic doit être mise en parallèle avec l'espace disponible sur le réseau viaire en petite couronne. Sur les territoires d'étude retenus, on constate que le gabarit de l'espace public disponible de façade à façade est souvent restreint. La plupart des voies mesurent moins de 25 mètres et il est improbable de faire supporter ces augmentations aux axes structurants de ces territoires (qui sont très souvent les anciennes nationales) compte tenu que la plupart sont déjà chargés. Par ailleurs, si Paris possède un réseau viaire assez bien hiérarchisé et maillé, les territoires de la zone dense connaissent souvent un déficit de hiérarchisation et de maillage, il existe souvent peu de niveaux intermédiaires entre le réseau structurant et le réseau de desserte locale.

S'il est important de mesurer les conséquences de l'augmentation des déplacements dans la zone dense pour préparer au mieux ces territoires notamment en développant les transports en commun, il est également important de réfléchir à une échelle plus locale. À titre d'exemple, la multiplication des nouveaux centres commerciaux en proche couronne (centre commercial de la vache noire, centre commercial Altarea en cours de réalisation à proximité de la porte d'Italie...) a créé une nouvelle offre attractive, notamment pour les parisiens⁶ qui ne disposent pas d'offre équivalente dans Paris. Ces grandes surfaces entraînent une hausse significative des échanges locaux entre Paris et ces communes voisines ainsi qu'au sein même de ces communes. Toutefois, ces grands centres commerciaux ont essentiellement été conçus pour accueillir une clientèle motorisée, il est donc important de les intégrer dans les projets de requalification des voies (accessibilité en TC et à pied) et à l'échelle d'un maillage plus large.

De même, la plupart des projets des portes de Paris doivent être conçus en rééquilibrant les différents modes de déplacement et en articulant qualité des espaces publics et des nouveaux programmes.

L'enjeu est aujourd'hui d'assurer une continuité des circulations sur ces voies, en particulier en transports en commun, en vélo et à pied, afin d'offrir une lisibilité métropolitaine et une certaine unité.

Des territoires en mutation

La concentration de projets d'aménagement le long des voies radiales étudiées soulève de multiples questions : accroissement des flux lié à l'augmentation des populations et des emplois, répercussions sur les espaces inter-radiales qui ne sont pas nécessairement maillés de façon satisfaisante.

Depuis les années 1990, les territoires du nord autour des ex RN2 et 3 et du sud pour les ex RN7 et 305 connaissent de profondes mutations économiques amorcées par les opérations d'aménagement, toujours en cours. Elles vont considérablement renforcer le poids économique de ces secteurs et devraient à terme créer plusieurs milliers d'emplois.

Ces grands projets d'aménagement sont souvent liés aux mutations liées au recul de l'industrie et au développement des services, et à la reconquête des espaces portuaires ou ferroviaires.

Dans le sud, certaines se placent parmi les plus ambitieuses du cœur d'agglomération, dont la ZAC Paris Rive Gauche à Paris, Gambetta Avenir à Ivry-sur-Seine et Secteur Seine Ardoines à Vitry-sur-Seine. Dans le nord, le développement des projets de Plaine Commune, de Paris Nord-Est, la reconversion des grands moulins à Pantin, les terrains mutables entre le canal de l'Ourcq et l'ex RN3 sont autant de secteurs en complète mutation dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Globalement, de par leurs localisations, leurs dimensions, leurs durées et leurs enjeux, ces opérations sont très variées.

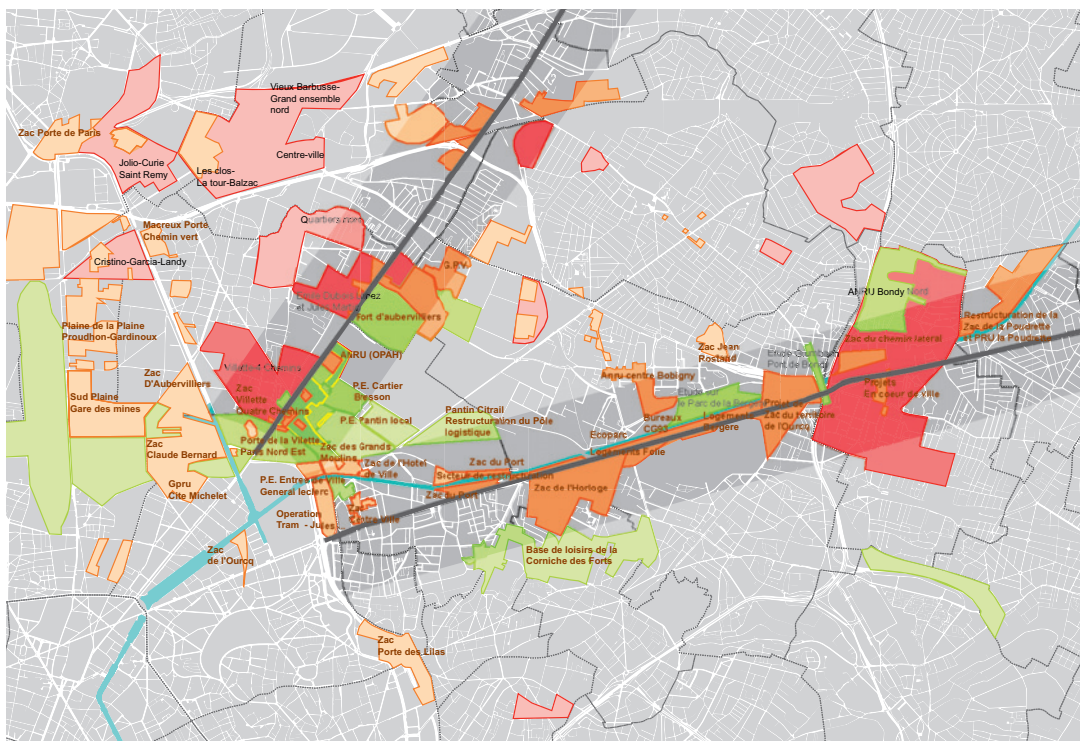
À l'aide de ratios et des données disponibles sur le secteur sud, des estimations prévisionnelles du nombre d'habitants et d'emplois⁷ attendus au terme de la plupart de ces opérations⁸ ont été réalisées. On peut estimer qu'à l'horizon 2015, environ 40 000 nouveaux habitants sont attendus sur ce territoire, ainsi qu'environ 80 000 emplois supplémentaires. Les nouvelles concentrations de population et d'emploi vont se développer principalement :

- le long de la Seine : Paris Rive Gauche (+ 13 000 habitants, + 40 000 à 50 000 emplois) et Avenir Gambetta (+ 9 000 habitants, + 20 000 emplois),
- aux abords des grandes voies radiales : ZAC Guipons Pasteur à Villejuif (+ 2 800 habitants, + 3 000 emplois), ZAC du Plateau à Ivry-sur-Seine (+ 2 200 habitants) et ZAC de Fontainebleau (grand centre commercial et d'affaires, 2 200 emplois).

Dans le nord, la plupart des secteurs d'aménagement étant récents, de nombreux programmes sont encore inconnus. Cependant, on peut estimer que d'ici 2012, environ 8 000 habitants sont attendus, ainsi qu'environ 15 500 emplois supplémentaires. Ces chiffres sont issus de programmes se localisant pour la plupart aux abords de l'ex RN3 et sur des territoires plus vastes situés entre l'ex RN3 et l'ex RN2 (ZAC Logements Bergère : 1 200 habitants, Pantin Local : 1 000 habitants et 2 000 emplois, Paris nord-est : 2 000 habitants et 2 500 emplois supplémentaires).



Projets en cours et à l'étude autour des ex-RN7 et ex-RN305



Projets en cours et à l'étude autour des ex-RN2 et ex-RN3

- Programme de Renouveau Urbain
- Projet à l'étude
- Projet en cours

© Apur, sources : IAUJF, Plaine Commune, département de la Seine-Saint-Denis

8. Les données relatives à la programmation de certains secteurs d'aménagement (l'un des plus importants d'entre eux étant « Secteur Seine Ardoines », à Vitry-sur-Seine, environ 300 ha devraient être réaménagés), n'étaient pas disponibles.

Certaines de ces opérations vont avoir des impacts forts sur le peuplement et l'économie et permettre de densifier des espaces aujourd'hui délaissés ou peu habités.

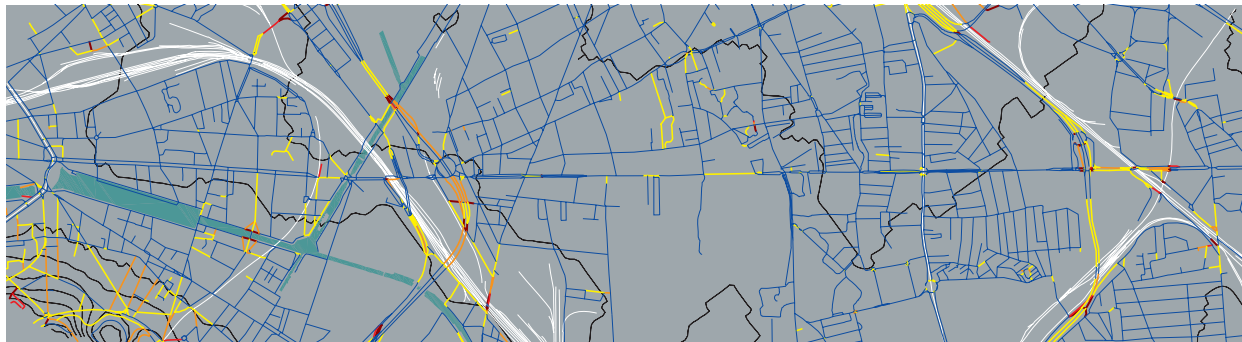
Ces nouvelles populations vont générer de nouveaux déplacements (se pose ici la question du développement des transports en commun, de l'augmentation des flux de véhicules particuliers, du développement des autres modes de déplacements, du bon maillage des territoires...), il est donc important d'anticiper les besoins à venir afin de mieux pouvoir y répondre.

Penser les déplacements (tous modes confondus) à plusieurs échelles : la radiale comme lieu de déplacement mais aussi d'arrêt, de vie locale

À l'échelle de l'agglomération

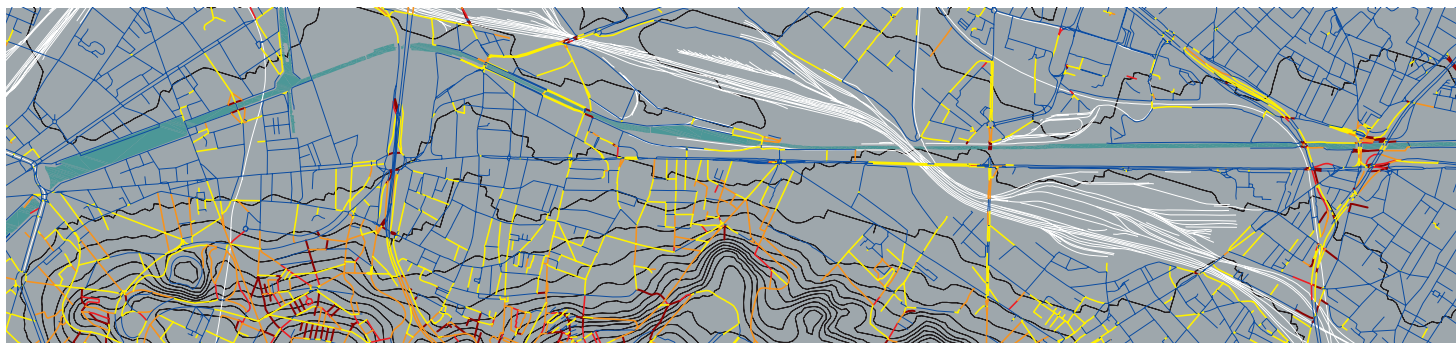
Le réseau radial formé par les anciennes nationales a été conçu à grande échelle en intégrant parfaitement les contraintes géographiques. À la différence des autoroutes, il s'affranchit peu du relief naturel, mais l'épouse et contribue ainsi à un maillage tant à grande échelle qu'à une échelle locale.

Le réseau des voies et la topographie des ex nationales



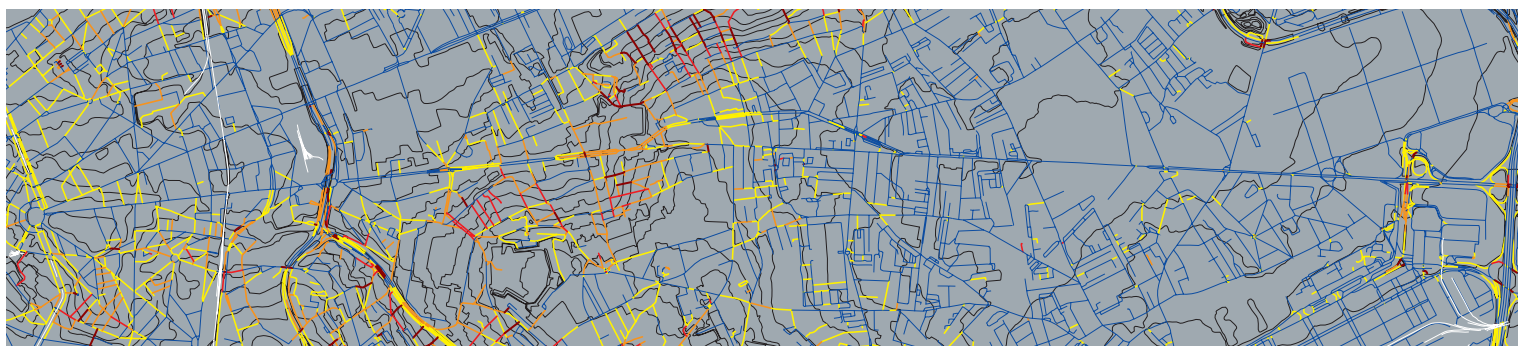
Ex RN2

© Apur

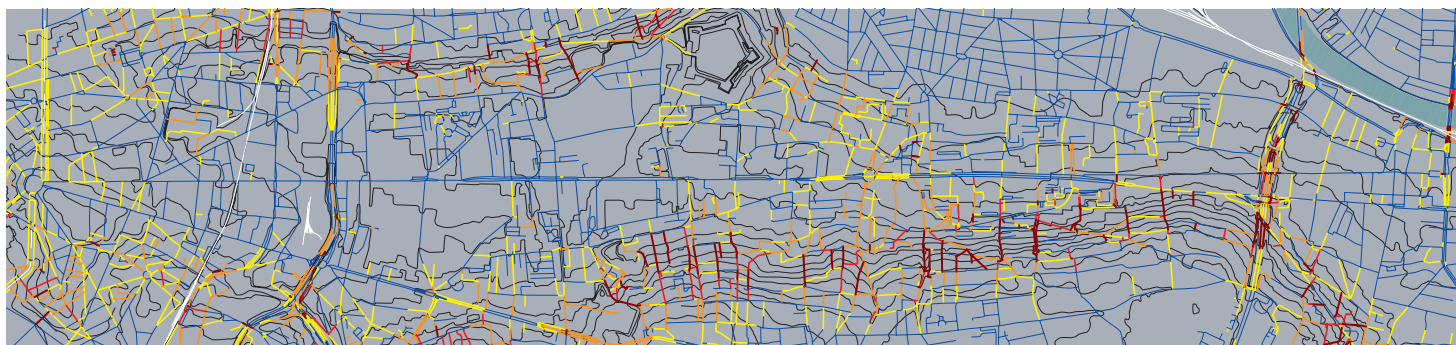


Ex RN3

© Apur



Ex RN7



Ex RN305

© Apur

— route plane — route pente de niveau 2 — route pente de niveau 3 — courbes de niveaux
 — route pente de niveau 1 — route pente de niveau 2b



Vue aérienne de la ZAC Guippons-Pasteur sur l'ex RN7 à Villejuif

© Philippe Guignard



Aménagement de la ZAC Guippons-Pasteur sur l'ex RN7 à Villejuif

© Apur



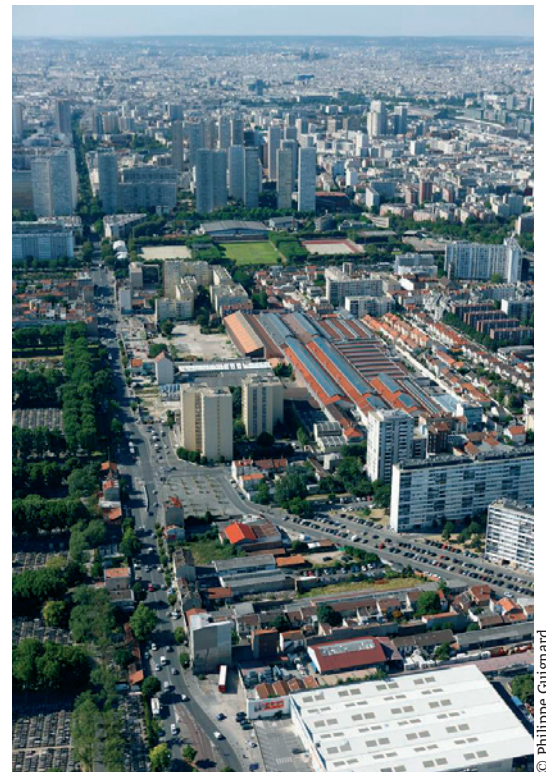
Secteur d'aménagement des grands moulins à Pantin

© Philippe Guignard



Aménagement de la ZAC de Fontainebleau au Kremlin-Bicêtre

© Apur



Emplacement de la future ZAC du plateau à proximité de la Porte de Choisy

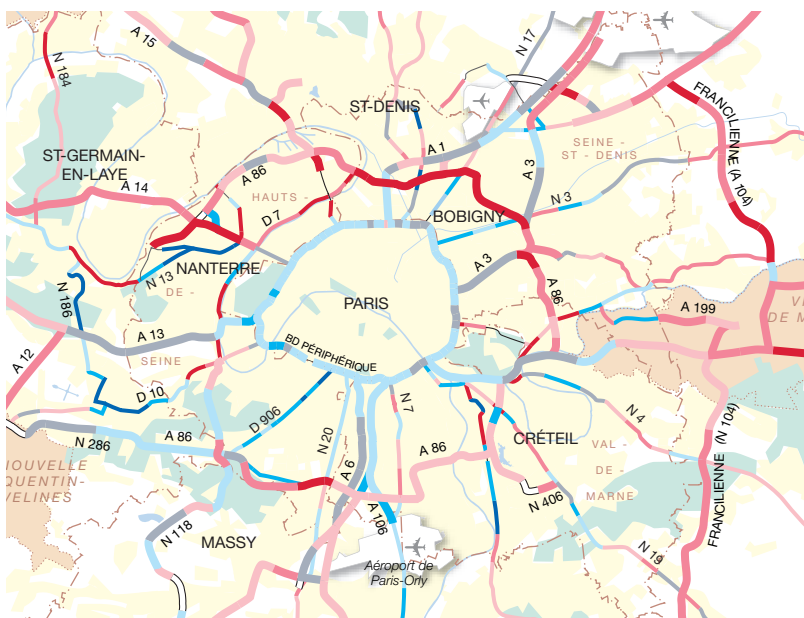
© Philippe Guignard



© Apur

Cette qualité a été perdue lorsque ces axes ont été voués à une occupation à dominante routière. Le réseau des autoroutes assurant désormais le trafic à grande distance, les axes radiaux plus anciens peuvent retrouver une échelle de proximité que les aménagements routiers ont dégradés. L'enjeu reste toutefois de ne pas perdre ce qui fait leur valeur fondamentale : participer à la hiérarchie du réseau des voies et donc être à la fois des axes structurants à l'échelle du grand territoire et des grandes voies à l'échelle plus locale.

La forte diminution du trafic observée ces dernières années sur ces voies est l'occasion de réfléchir à la manière de les réintégrer dans le tissu urbain. Redistribution de l'espace public au profit de différents modes de déplacement, reconquête des franges urbaines de la voie, création de nouvelles voies permettant la communication entre les grandes radiales et les territoires traversés...



Évolution des trafics journaliers moyens sur la période 1998-2002 (2000-2003 pour le Bd Périphérique de Paris)

Stabilité

— 1 à 1 %

Augmentation

█ plus de 15 %

█ 5 à 15 %

█ 1 à 5 %

Diminution

█ plus de 15 %

█ 5 à 15 %

█ 1 à 5 %

0 5 10km

DTI - Mars 2005 - © IAURIF

À l'échelle du quartier

Les nombreux projets d'aménagement se développant aux abords de ces voies sont l'occasion de redéfinir le maillage existant à l'échelle locale. La ZAC du plateau à Ivry-sur-Seine s'est révélée l'occasion de réfléchir à la création de nouvelles voies permettant d'irriguer ce nouveau quartier à partir de l'ex RN305. De même, la prise en compte à l'échelle de la voie des fonctions urbaines – habitat, activités, commerces ou loisirs – quelque soit leur importance relative, est indispensable pour garantir la richesse et la variété de la vie locale et créer de véritables espaces publics.

Du territoire au quartier, il est donc essentiel de dégager des orientations de projets qui permettent d'assurer une certaine lisibilité, une continuité et une unité des radiales garantissant à la fois une desserte efficace dans la zone dense de l'agglomération et une qualité des espaces du quotidien, de la proximité (partage, aménités, matérialité... des espaces publics).

3. Principes d'organisation de l'espace : scénarios

• Les simulations d'aménagement proposées pour les ex-nationales, ne doivent pas être considérées comme des projets, mais plutôt comme des pistes de réflexions visant à envisager, au vu de la largeur disponible entre les façades, le développement d'un meilleur partage de l'espace public au profit des circulations douces (les transports en commun en site propre, les pistes cyclables et le cheminement des piétons), tout en ne portant pas atteinte à la fluidité de la circulation générale et aux besoins en stationnement.

Selon les largeurs disponibles entre les façades, des priorités doivent être dégagées afin de privilégier les modes de déplacements les mieux appropriés aux territoires traversés.

• La recherche d'une unité de traitement de la voie malgré la diversité des paysages traversés

Pour tous les projets de requalification des ex-nationales, il est important que les communes traversées par la voie travaillent ensemble afin de définir une charte d'aménagement pour les espaces publics dans le souci de garantir une grande unité de traitement pour les revêtements des sols et le mobilier urbain.

L'ex RN2

État actuel

Sur un linéaire important, la voie marque les limites communales des villes de Pantin et d'Aubervilliers. Après l'avenue Jean Jaurès, l'ex RN2 traverse la ville de La Courneuve jusqu'à l'A86.

Des franges bâties sont principalement occupées par des logements.

Les linéaires commerciaux sont concentrés aux abords de Paris et de la place de 8 mai 1945, où sont présents ; un important marché, une galerie commerciale très active et deux moyennes surfaces. À l'approche de l'A86, après la rue J.P Thimbaud, la voie traverse des territoires occupés par des activités industrielles (Z.I « Le rateau »)

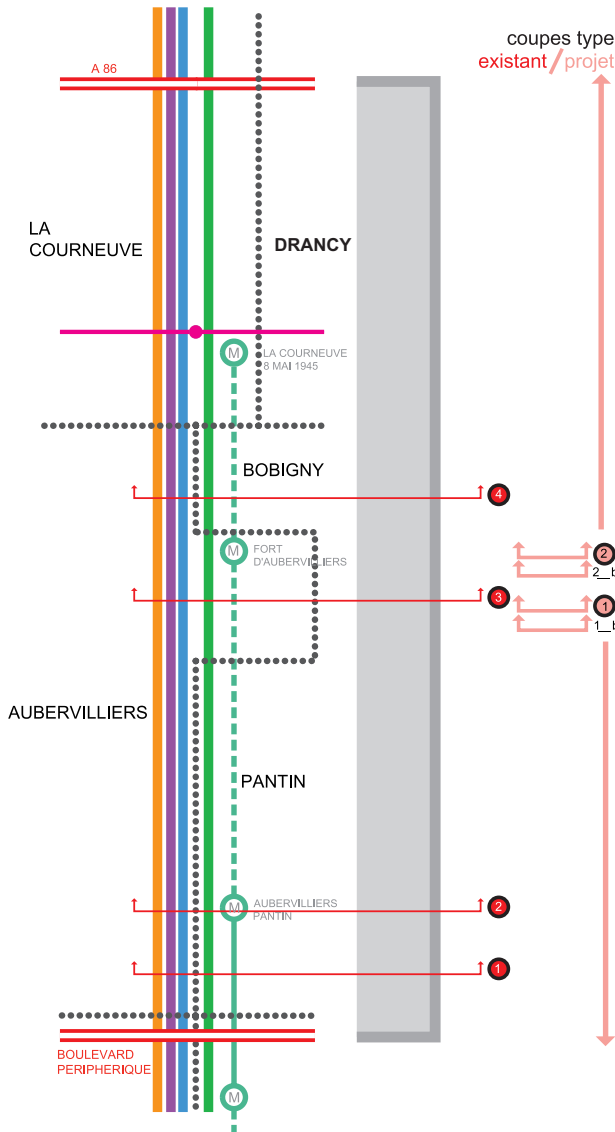
Les profils en travers de l'ex nationale, présentent sur l'ensemble du linéaire des dispositifs très contrastés, faisant penser que les aménagements ont été réalisés sans un projet d'ensemble. Le nombre de files de circulations est très variable avec un minimum de deux fois deux files, auquel s'ajoute une voie supplémentaire pour les tournés à gauche sur certains carrefours ou pour l'insertion dans les trémies des passages dénivelés.

Deux carrefours ont été réalisés avec des passages dénivelés, qui avec leurs trémies, constituent des blessures dans le paysage de la ville et de longues séquences infranchissables pour les piétons. (Avenue Jean Jaurès – Avenue de la République – l'axe du 8 mai 1945).

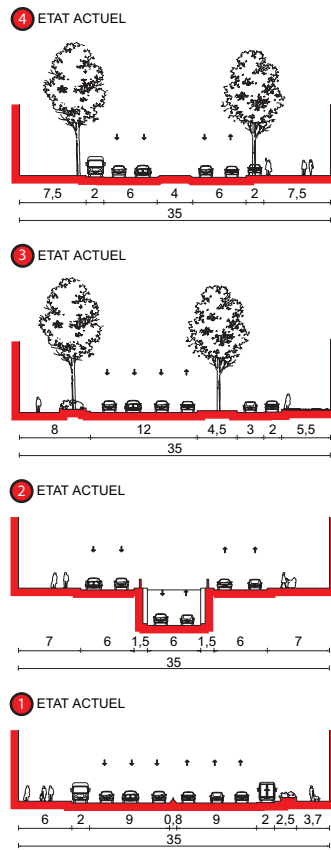
Sur d'importants linéaires, sont présents, de manière discontinue, des arbres d'alignement de moyen ou grand développement.

La desserte par les transports en commun est satis-

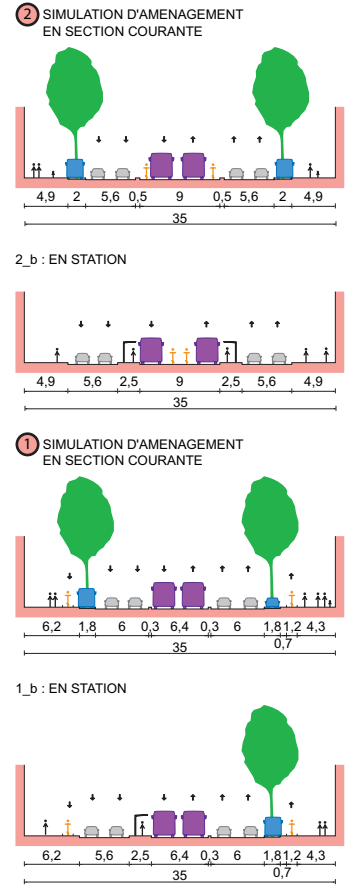
Scénarios d'aménagement pour l'ex RN2



Coupes existant



Coupes projet



- ▬▬▬ LIMITE DU TERRITOIRE D'ETUDE
- ▬▬▬ AUTOBUS EN SITE PROPRE
- ▬▬▬ STATIONNEMENT
- ▬▬▬ PISTE CYCLABLE
- Ⓜ METRO LIGNE 7
- ▬▬▬ TRAMWAY T1
- ▬▬▬ DOUBLE PLANTATION D'ARBRES D'ALIGNEMENT
- ⋯⋯⋯ LIMITES ADMINISTRATIVES
- ↔ COUPE EXISTANT
- ↔ COUPE PROJET



faisante avec la ligne de métro n° 7 (stations : Aubervilliers-Pantin-Fort d'Aubervilliers – La Courneuve); le tramway T1 et plusieurs lignes d'autobus qui deviennent très nombreuses après la place du 8 mai 1945, vers des territoires non desservis par le métro. (cette situation pourrait évoluer dans l'avenir dans la mesure où le prolongement de la ligne 7 jusqu'au Bourget, est inscrit dans le projet du SDRIF).

Simulations d'aménagement

La largeur disponible entre les façades, d'environ 35 mètres, permet la réalisation de sites propres pour les autobus et les vélos, tout en ne portant pas atteinte à la fluidité de la circulation automobile et en préservant des largeurs généreuses pour les trottoirs qui sont très fréquentés sur de longs linéaires. Les simulations d'aménagement ont pour objectifs d'améliorer en termes de paysage et d'usages, l'ex RN2, aujourd'hui très routière, en lui donnant le caractère d'un boulevard urbain avec la possibilité de réaliser une double rangée d'arbres d'alignement (si cela est compatible avec les réseaux) et de prendre en compte le développement des « circulations douces ».

Il est proposé de réaliser :

- un site propre axial pour les autobus, avec une largeur de plate-forme compatible avec l'aménagement d'une ligne de tramway
- un stationnement longitudinal entre les plantations
- des pistes unidirectionnelles pour les cyclistes, sur les trottoirs qui préservent pour les piétons une largeur de cheminement satisfaisante entre la piste cyclable et les façades. **Coupe 1**

En variante, il est possible d'envisager un site propre axial élargi pouvant recevoir les cyclistes, sans porter atteinte à la largeur des trottoirs (ce dispositif est incompatible avec l'aménagement d'une ligne de tramway).

Au droit des stations pour les autobus, le stationnement et les arbres d'alignement sont supprimés, il en est de même lors de la présence des accès et sorties du métro de la ligne n° 7. **Coupe 2**

Sur un court linéaire entre l'avenue de la République et la rue Condorcet, la largeur disponible entre les façades n'est que de 33 mètres environ. Cela est dû à une inflexion du front bâti vers la chaussée. Cette altération de l'alignement ne remet pas en cause la proposition. Le fil d'eau côté voirie est maintenu, mais le stationnement est supprimé et la largeur du trottoir minorée.

La proposition consistant à proposer des sites propres latéraux pour les autobus, ainsi que cela a été réalisé à Paris sur le boulevard de Magenta a été écartée dans la mesure où elle ne permet pas l'aménagement de places de stationnement.

La proposition du partage de la voie concerne ses linéaires en partie courante. Les contraintes générées par la gestion de la circulation au droit des principaux carrefours, la sécurisation des traversées

piétonnes avec la nécessité d'aménager des refuges au vu des distances à franchir, doivent faire l'objet d'études spécifiques.

Deux sites doivent faire l'objet d'études approfondies : le passage dénivelé situé au carrefour des avenues Jean Jaurès et République, avec l'ambition de proposer sa suppression et la place du 8 mai 1945, véritable centre de quartier, où la pression est forte en matière de fréquentation piétonne et dont l'aménagement de l'espace public est peu satisfaisant.

L'ex RN3

L'ex RN3 peut être divisée en 3 séquences différentes faisant chacune l'objet d'une proposition d'aménagement. Celles-ci ont été retenues en fonction de l'occupation des territoires traversés, de leur possible évolution dans le temps et de la desserte par les transports en commun.

SÉQUENCE 1 – De la route des Petits-Ponts à l'Église de Pantin (1100 m)

État actuel

- L'ex N3 traverse la ville de Pantin avec des franges bâties occupées principalement par des logements et en rez-de-chaussée des linéaires commerciaux continus. Les trottoirs, très fortement fréquentés, sont de largeurs variables, avec un minimum de 2,20 m entre la rue Hoche et l'Église de Pantin.

- À l'exception du double mail planté aménagé entre la rue des Petits Ponts et la rue Auger, les trottoirs ne sont pas plantés d'arbres d'alignement. Entre les rues des Petits Ponts et Hoche, la chaussée est divisée en deux fois deux files de circulation, puis, jusqu'à l'église de Pantin en deux fois trois files séparées par un terre-plein central, pauvrement végétalisé et consommateur d'espace au détriment des trottoirs. Sur quasiment l'ensemble du linéaire de la voie est présent un stationnement bilatéral. **Coupes 1 2 3**

- La desserte par les transports en commun est satisfaisante avec la ligne de métro n° 5 (Station Hoche – Église de Pantin) et plusieurs lignes d'autobus qui circulent dans la circulation générale.

Simulations d'aménagement

- L'aménagement d'un site propre pour les autobus a été étudié sur cette séquence dans sa section la plus étroite située entre les rues Auger et Hoche avec une largeur entre façades de 28 m. Si, physiquement, il est possible, dans l'espace disponible, d'insérer un site propre axial pour les autobus avec de part et d'autre deux files de circulation et du stationnement, tout en préservant des largeurs de trottoirs satisfaisantes, le dispositif est incompatible avec la présence des accès et sorties de la ligne n° 5 du métro. Ceux-ci, situés en vis-à-vis de part et d'autre de la chaussée, ne sont éloignés que par une distance d'environ 16 m alors

que 19 m minimum sont nécessaires pour la réalisation du projet. Le déplacement des accès au métro vers les façades ne paraît pas justifié au vu du montant des travaux à effectuer et d'une probable incompatibilité avec les réseaux existants sous les trottoirs. **Coupe 2b**

- La réalisation d'un site propre pour les autobus ne paraît pas indispensable dans la mesure où cette séquence est bien desservie par le métro. Le projet propose de privilégier le cheminement des piétons très nombreux sur ce secteur du fait des linéaires commerciaux continus et de la présence de deux marchés (il faut cependant noter que la municipalité de Pantin envisage de déplacer le marché du centre sur la rue Hoche).

- Il est proposé de réaliser des trottoirs les plus larges possibles avec des plantations d'arbres d'alignement à grand développement (si cela est compatible avec les réseaux). Comme aujourd'hui, les autobus circulent dans la circulation générale. Un stationnement bilatéral est envisagé dans la proposition.

- En complément, et si cela répond à une demande de la Ville de Pantin, il est possible d'aménager des pistes cyclables sur les trottoirs. La largeur disponible entre la piste et la façade étant au moins égale à 4 m, les risques de conflits entre les piétons et les cyclistes paraissent faibles et cela surtout si le revêtement de la piste est clairement différencié vis-à-vis de celui du trottoir (asphalte clair sablé asphalte noir).

- Entre la route des Petits Ponts et la rue Auger, ainsi qu'entre la rue Hoche et l'église de Pantin, la proposition implique que soit réservée une voie pour les pompiers sur les trottoirs, dans la mesure où la largeur disponible entre la façade et la circulation est supérieure à 8 m. Cette voie, non matérialisée, mais libre de tout obstacle, doit avoir une largeur de 3 m en circulation et 4 m en station. **Coupes 1 2 3**

SÉQUENCE 2 – De l'Église de Pantin au carrefour des Limites (875 m)

État actuel

- La voie, dont la largeur entre façades est d'environ 30 m, traverse la ville de Pantin avec des franges bâties occupées principalement par des logements, des commerces et quelques activités en rez-de-chaussée.

- Les trottoirs sont de largeurs variables et parfois très étroits (mini 2 m).

- Le trottoir Sud est planté d'arbres d'alignement à grand développement.

- Le profil en travers de la voie présente sur un long linéaire, de façade à façade, un partage de l'espace très particulier et peu satisfaisant en termes d'usa-

ges et de paysage. On trouve ainsi, en partant de la rive Nord : un trottoir très étroit, un site propre pour les autobus, un petit séparateur, un stationnement longitudinal, deux fois deux files de circulation, un nouveau site propre pour les autobus limité par un simple marquage au sol, du stationnement et, enfin, un trottoir planté.

- Le carrefour des limites (les limites des trois communes : Pantin, Bobigny, Romainville) a été aménagé dans le souci de préserver la fluidité de la circulation automobile au détriment du cheminement des piétons et du paysage. Il a ainsi été réalisé un passage dénivelé à petit gabarit avec des trémies d'insertion de grandes longueurs conduisant à d'importants linéaires infranchissables pour les piétons (260 m entre passages protégés). C'est au carrefour des limites que se situe la dernière station de métro de la ligne n° 5 (Bobigny – Pantin – Raymond-Queneau) sur le territoire de Pantin, avant que son tracé s'incurve pour passer sous le canal de l'Ourcq afin de desservir la ville de Bobigny. **Coupes 4 5**

Simulations d'aménagement

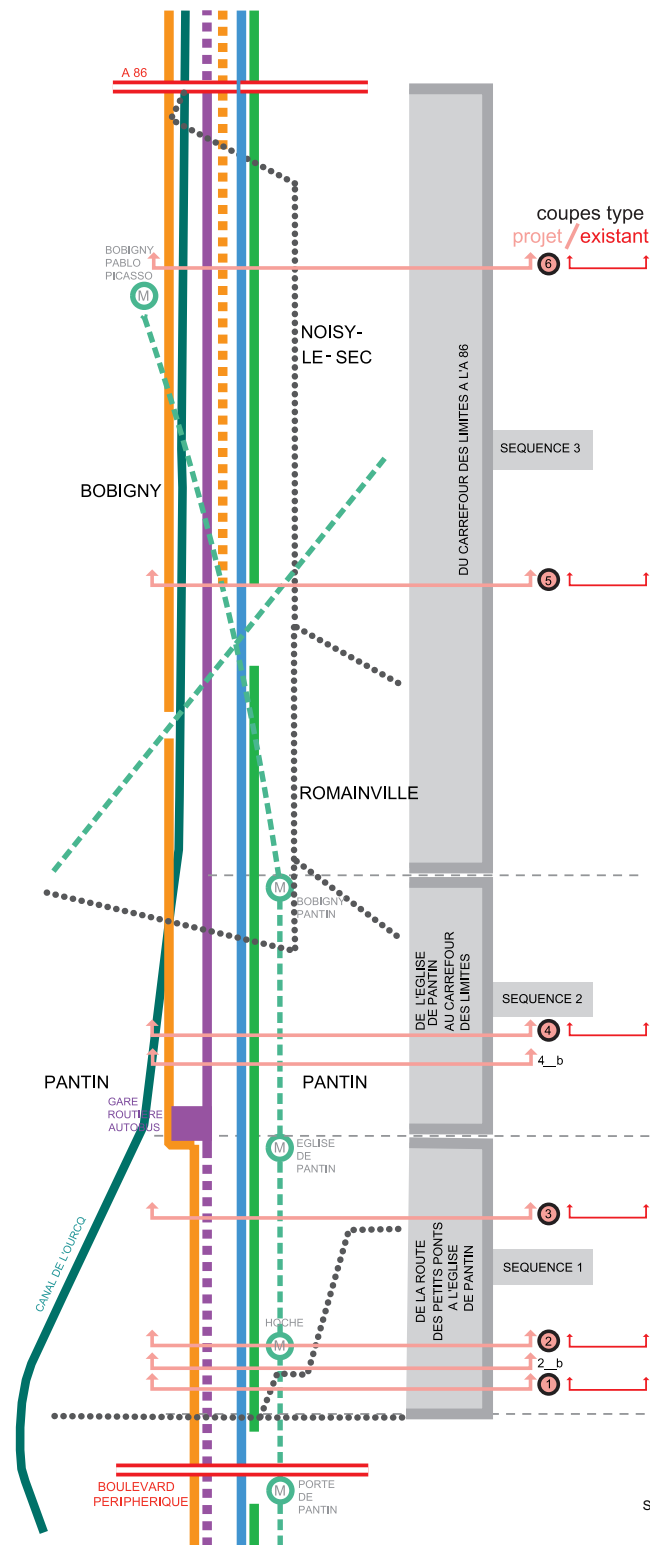
- malgré la présence du métro jusqu'au carrefour des limites, la réalisation d'une gare routière pour les autobus, place de l'Église de Pantin, terminus et point de départ pour de nombreuses lignes vers l'A86 et au-delà, vers des territoires non desservis par métro, conduit à proposer des sites propres pour les autobus, ainsi que cela existe aujourd'hui, mais en améliorant les dispositions actuelles, peu satisfaisantes.

- le choix s'est porté sur un site propre axial car il présente l'avantage, vis-à-vis de sites propres latéraux, de permettre le maintien d'un stationnement bilatéral, en Lincoln entre les arbres, pour les véhicules particuliers et les livraisons, celui-ci n'étant interrompu qu'au droit des stations.

- Deux fois deux files de circulation sont maintenues de part et d'autre du site propre. Les trottoirs, plantés d'arbres d'alignement, présentent des largeurs confortables pour le cheminement des piétons.

- La largeur de la voie, de façade à façade, n'étant que de 30 m environ, il n'est pas possible d'envisager l'aménagement de pistes cyclables.

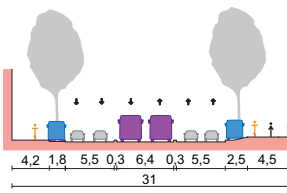
- Il faut cependant souligner que la Ville de Pantin compte développer un important réseau cyclable dans les rues adjacentes et qu'il doit être possible d'envisager un espace partagé, recevant les cyclistes sur la berge Sud du Canal de l'Ourcq. L'accès depuis l'ex RN3 peut se faire par l'espace piétonnier récemment aménagé (mail Charles de Gaulle), pour rejoindre ensuite, par le pont de la rue Raymond Queneau, la piste existante le long du canal qui est parallèle à l'ex N3 et à une distance d'environ 100 m. **Coupes 4 5**



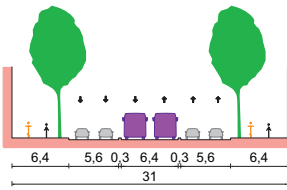
- ▬▬▬ LIMITE DU TERRITOIRE D'ETUDE
- ▬▬▬ AUTOBUS EN SITE PROPRE
- ▬▬▬ AUTOBUS DANS LA CIRCULATION GENERALE
- ▬▬▬ STATIONNEMENT
- ▬▬▬ PISTE CYCLABLE
- ▬▬▬ ESPACE PARTAGE POUVANT RECEVOIR LES CYCLISTES
- M METRO LIGNE 5
- ▬▬▬ DOUBLE PLANTATION D'ARBRES D'ALIGNEMENT
- LIMITES ADMINISTRATIVES
- ↔ COUPE EXISTANT
- ↔ COUPE PROJET

Coupes projet

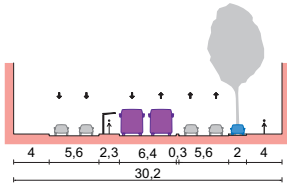
SIMULATION D'AMENAGEMENT



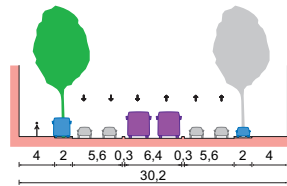
SIMULATION D'AMENAGEMENT



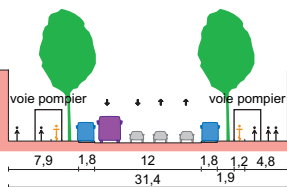
4_b : EN STATION



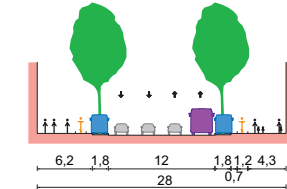
SIMULATION D'AMENAGEMENT EN SECTION COURANTE



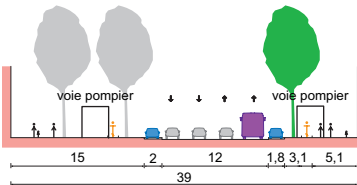
SIMULATION D'AMENAGEMENT



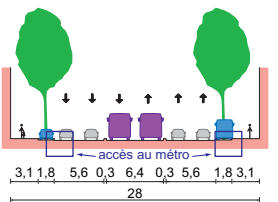
SIMULATION D'AMENAGEMENT



SIMULATION D'AMENAGEMENT

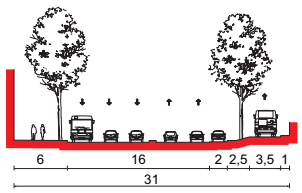


2_b : SIMULATION D'AMENAGEMENT

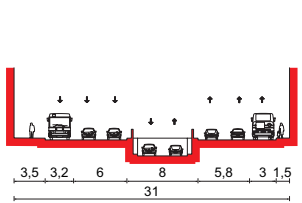


Coupes existant

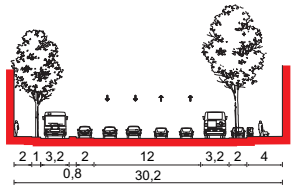
ETAT ACTUEL



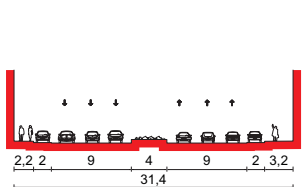
ETAT ACTUEL



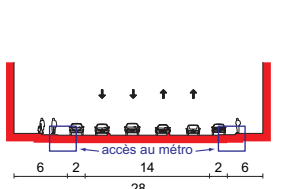
ETAT ACTUEL



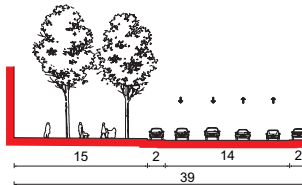
ETAT ACTUEL



ETAT ACTUEL



ETAT ACTUEL



SÉQUENCE 3 – Du carrefour des Limites à l'A86 (3000 m)

État actuel

• Depuis le carrefour des limites jusqu'à l'A86, cette longue séquence traverse des territoires principalement occupés par des activités industrielles et plusieurs grandes enseignes commerciales. Une importante opération d'aménagement est programmée sur la commune de Bobigny entre la voie et le canal de l'Ourcq. Cette séquence peut être divisée en deux secteurs très contrastés. Le premier s'étend jusqu'au carrefour de la Folie dans un environnement essentiellement routier avec deux fois deux files de circulation séparées par un étroit terre-plein central avec une barrière métallique empêchant les traversées piétonnes hors des passages protégés. Le second, jusqu'à l'A86, où est encore présente une double rangée d'arbres d'alignement plutôt discontinue. Sur ce linéaire, le profil de la voie est très particulier. On trouve ainsi, en partant de la rive Nord : un trottoir planté, un couloir pour les autobus simplement matérialisé par un marquage au sol, quatre files de circulation, du stationnement longitudinal, un trottoir planté et faiblement taluté puis, dans une contre-allée, un site propre pour les autobus.

Sur cette rive, le cheminement des piétons est particulièrement inconfortable. Coupe ⑥

Simulations d'aménagement

• Il est proposé de poursuivre le même dispositif que dans la séquence précédente : un site propre axial pour les autobus avec deux files de circulation de part et d'autre. Entre les carrefours des Limites et de la Folie, il est proposé des plantations d'arbres d'alignement sur les trottoirs (si cela est compatible avec les réseaux). Du carrefour de la Folie jusqu'à l'A86, le projet permet le maintien de plantations existantes. Sur cette séquence, la demande de stationnement est faible, les véhicules pouvant se garer dans les vastes emprises mitoyennes d'activités.

• En ce qui concerne les trottoirs, il doit être possible, au vu de la faible fréquentation piétonne, de les concevoir comme des espaces partagés pouvant recevoir les cyclistes. Coupe ⑥

Des sites devant faire l'objet d'études particulières

Sur le linéaire de la voie, trois sites méritent de faire l'objet d'une étude en termes de paysages et d'usages :

- La place de l'Église de Pantin, véritable centre de la ville, avec l'ambition d'améliorer le cheminement des piétons et la qualité de l'espace public.
- Les carrefours des Limites et de la Folie, où doit être étudiée la suppression des passages dénivelés qui représentent de réelles blessures dans le paysage et de longues séquences infranchissables pour les piétons. Ils sont aussi les témoins d'une politique aujourd'hui surannée de primauté de la circulation automobile au détriment des autres modes de déplacement.



①



②



③



②b



④



⑤



⑥

L'ex RN305

État actuel : du périphérique au site propre TVM

La voie traverse les communes d'Ivry-sur-seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Thiais. À l'inverse des ex RN2 et RN3, les territoires traversés par la voie ne sont pas desservis par une ligne de métro. L'ex nationale présente la particularité de comporter ; sur un long linéaire, un secteur déjà aménagé avec la réalisation d'un site propre pour les autobus, et trois séquences où la continuité du projet reste à mettre en œuvre ; aux abords du périphérique et de l'A86, ou l'élargissement à 40 mètres n'est pas complètement réalisé et sur les communes de Choisy-le-Roi et de Thiais où le projet doit pour l'essentiel être réalisé dans l'emprise existante de la voie.

Sur la majeure partie de l'aménagement réalisé, le profil de l'ex nationale se décompose ainsi :

Coupes ①②③

- Un site propre axial pour les autobus
- deux larges terre-pleins plantés d'arbres d'alignement et engazonnés
- deux fois deux files de circulation
- un stationnement bilatéral
- des trottoirs plantés relativement étroits.

Ce dispositif, plutôt valorisant en terme de paysage n'a pas pris en compte, malgré l'emprise disponible, tous les modes de déplacements, et en particulier les pistes cyclables. Cela est dû à un surdimensionnement des différentes composantes de l'aménagement : les largeurs de la plate-forme pour les autobus, des terre-pleins végétalisés et des files de circulation.

Simulations d'aménagement : du périphérique au site propre déjà réalisé

Sur cette séquence, d'une longueur de 800 m, l'ex RN305 doit être élargie à 40 m, comme il en est ainsi sur les secteurs déjà aménagés. Cet élargissement, prévu côté rive est de la voie, est aujourd'hui incomplètement réalisé.

La proposition consiste à prolonger les aménagements existants, mais en prenant mieux en compte les circulations douces et en particulier les cyclistes, tout en offrant aux piétons des largeurs de trottoirs confortables.

Le concept d'un site propre axial, limité par des terre-pleins plantés est maintenu, mais en utilisant une largeur d'emprise minorée. La plateforme pour les autobus passe de 7 m à 6,4 m et les terre-pleins de 4,6 m à 2,5 m. Ce gain important de 4,8 m est utilisé pour l'aménagement de pistes cyclables.

Le profil en travers de la voie se décompose ainsi :

- un site propre axial pour les autobus limité par deux terre-pleins engazonnés et plantés d'arbres à grand développement (la largeur de la plateforme permet l'installation d'un tramway)



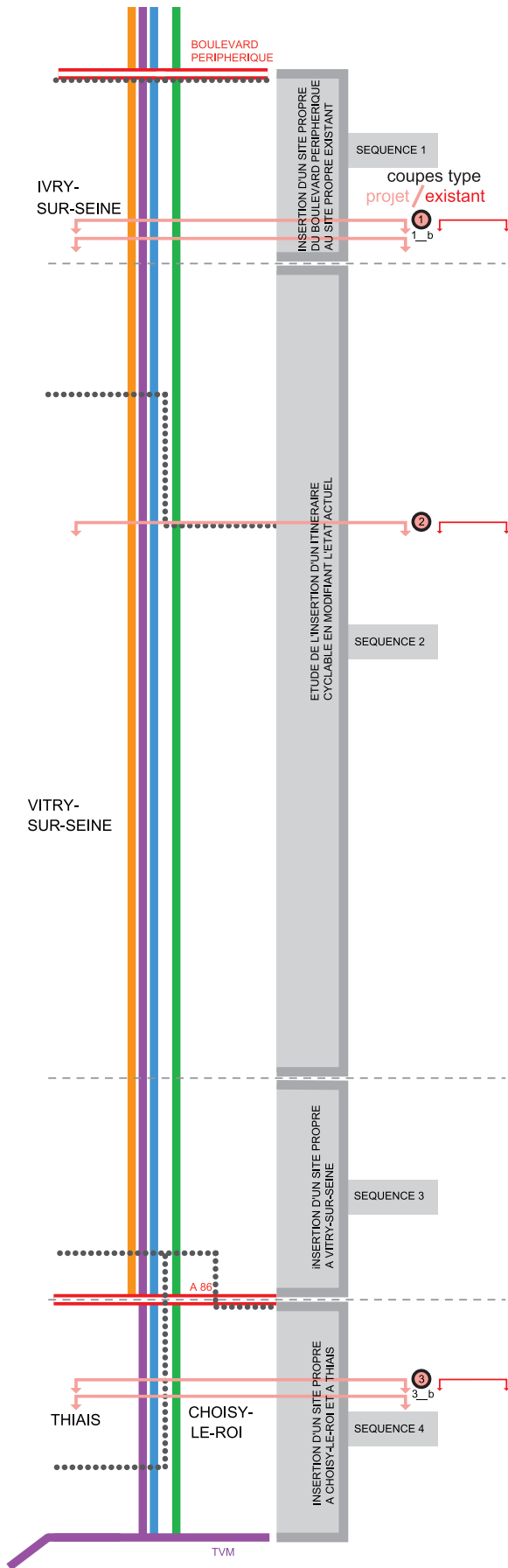
①



②

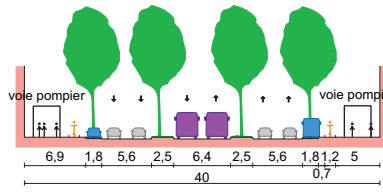


③

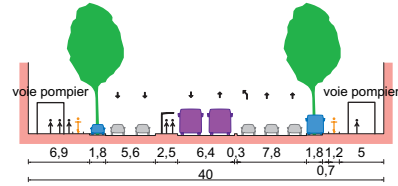


Coupes projet

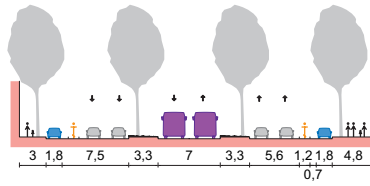
SIMULATION D'AMENAGEMENT EN SECTION COURANTE



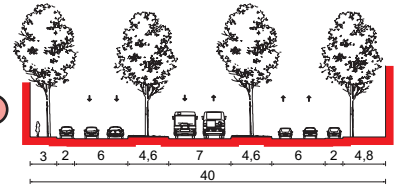
1_b : EN STATION



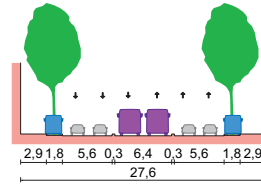
SIMULATION D'AMENAGEMENT



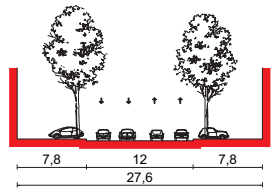
ETUDE DE L'INSERTION D'UN ITINERAIRE CYCLABLE EN MODIFIANT L'AMENAGEMENT ACTUEL ETAT ACTUEL



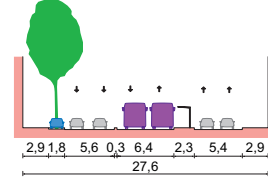
SIMULATION D'AMENAGEMENT EN SECTION COURANTE



ETAT ACTUEL



3_b : EN STATION



- AUTOBUS EN SITE PROPRE
- STATIONNEMENT
- PISTE CYCLABLE
- PISTE CYCLABLE A L'ETUDE
- DOUBLE PLANTATION D'ARBRES D'ALIGNEMENT
- LIMITES ADMINISTRATIVES
- COUPE EXISTANT
- COUPE PROJET

- deux fois deux files de circulation de part et d'autre
- une double rangée d'arbres d'alignement
- un stationnement bilatéral, en Lincoln, entre les plantations
- deux larges trottoirs de 6,90 m pouvant accueillir des pistes cyclables unidirectionnelles.

L'espace restant entre la piste et la façade étant de 5 m, les risques de conflits entre les piétons et les cyclistes paraissent faibles.

La largeur proposée pour les terre-pleins de 2,5 m est suffisante pour l'aménagement des stations. Elle permet aussi, en entrée de carrefour, d'ajouter une troisième file pour les tournés à gauche, le terre-plein se limitant alors à un simple séparateur de 0,3 m.

La proposition implique que soit réservée une voie pour les pompiers sur les trottoirs, dans la mesure où l'emprise disponible entre les façades et la circulation est supérieure à 8 m. Cette voie, non matérialisée, mais libre de tout obstacle, doit avoir une largeur de 3 m en circulation et 4 m en station, tout en étant située à plus de 1 m de la façade. **Coupe 1**

Simulations d'aménagement : étude de l'insertion d'un itinéraire cyclable sur l'aménagement déjà réalisé sur les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine

Le projet réalisé n'a pas pris en compte la réalisation de pistes cyclables. Visiblement à l'époque, le cahier des charges défini pour l'élaboration de l'aménagement n'avait pas pris en compte ce type de déplacement, alors que la largeur disponible de 40 mètres entre les façades était largement suffisante.

Si dans l'avenir, la demande était forte de concevoir un itinéraire cyclable continu du périphérique jusqu'à l'A86, il est possible d'envisager à moindre coût la modification du profil en travers de la voie, en diminuant la largeur des terre-pleins côté circulation générale et celle des files circulées, tout en préservant les plantations d'arbres d'alignement, des pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée, éloignées de 0,70 m des files de stationnement afin d'éviter le débatement des portières. Cette proposition doit cependant faire l'objet d'un examen attentif afin de déterminer si un tel projet est envisageable sur la totalité des linéaires concernés. **Coupe 2**

Simulations d'aménagement : villes de Thiais et Choisy-le-Roi

Dans sa partie la plus étroite, la voie présente entre les façades une largeur de 27,60 m environ. Cette dimension permet d'aménager un site propre axial pour les autobus avec, de part et d'autre, deux fois deux files de circulation, une double rangée d'arbres d'alignement à moyen développement qui pourraient être taillés en rideaux afin de s'écarter des façades, et du stationnement en Lincoln entre les arbres pour les véhicules particuliers et les livraisons.

Les stations peuvent être situées en vis-à-vis ou en positions décalées. En vis-à-vis, elles conduisent à supprimer le stationnement et les arbres d'alignement, en positions décalées, la proposition permet de maintenir, côté opposé à la station, le stationnement et la rangée d'arbres. Ce dernier dispositif présente l'avantage de maintenir sur la totalité du linéaire de la voie la continuité de la présence du végétal.

La largeur de 6,40 m proposée pour la plateforme recevant les autobus est compatible avec l'installation d'un tramway.

Les trottoirs conservent une largeur satisfaisante pour les piétons, mais le faible espace disponible entre les façades ne permet pas l'aménagement de pistes cyclables. **Coupe 3**

Imaginer des projets pouvant être évolutifs dans le temps, en fonction des tendances des demandes en matière de déplacements.

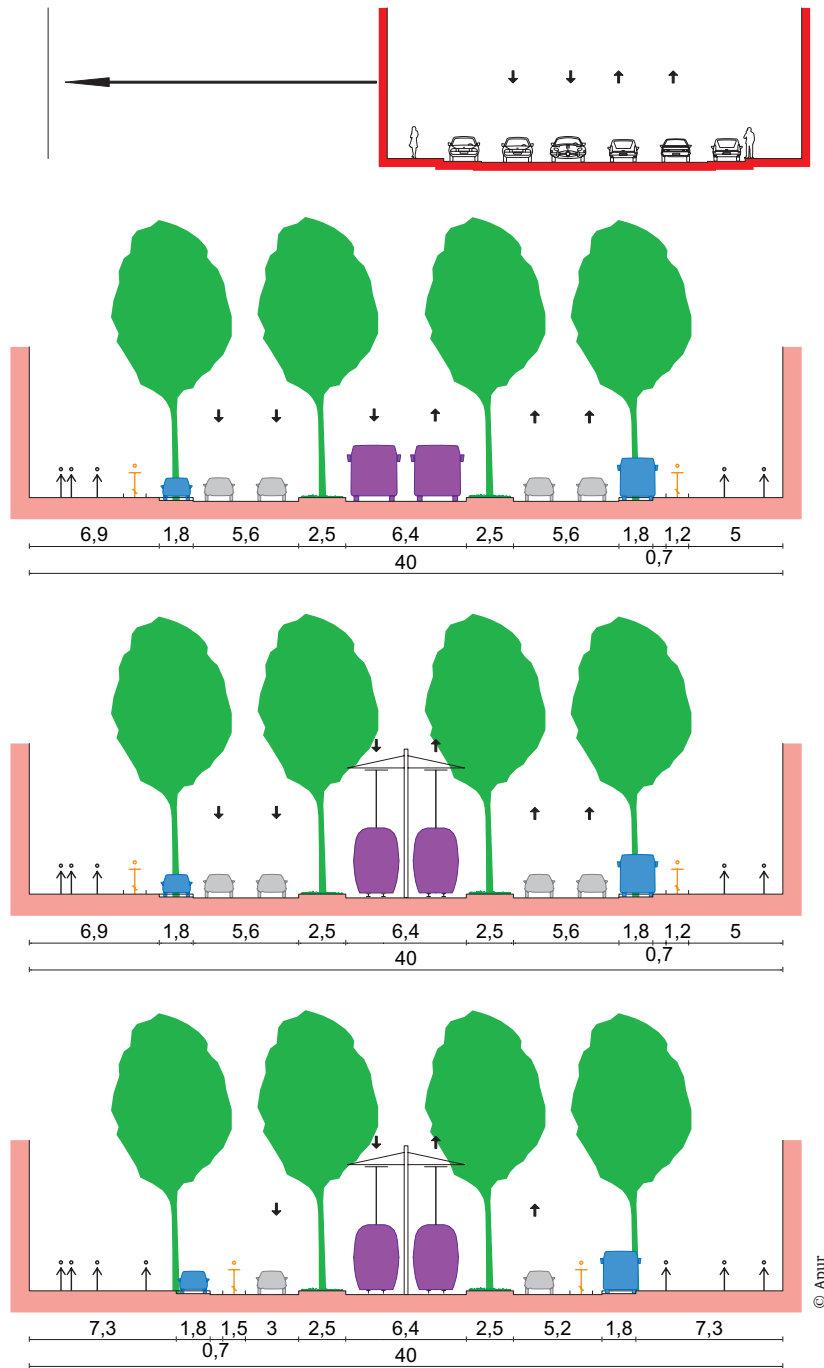
L'élaboration du cahier des charges pour une étude de requalification d'une ex-nationale doit, au vu de l'espace disponible entre les façades, définir un aménagement répondant aux besoins immédiats avec la possibilité de pouvoir évoluer dans le temps, selon les tendances des demandes en matière de déplacements, en faisant en sorte que les modifications du projet réalisé ne conduisent pas en une remise en cause totale, avec pour conséquences, des travaux importants, onéreux et souvent mal compris par les riverains.

Les mutations des emprises mitoyennes de la voie ou de ses abords peuvent conduire à une certaine densification, pour des activités diverses, pouvant générer une demande plus forte en matière de déplacements, en particulier pour les transports en commun.

C'est ainsi qu'un site propre pour les autobus, peut évoluer vers la réalisation d'une ligne de tramway, ce qui suppose que le projet d'origine ait bien pris en compte les contraintes nettement plus importantes pour ce type de déplacement.

La réalisation programmée ou à l'étude d'une ligne de RER ou de métro à proximité immédiate, voire sous la voie, peut avoir de profondes conséquences pour l'élaboration du projet. Il en est de même pour les itinéraires cyclables prévus sur des parcours parallèles qui peuvent remplir le même service.

Le projet doit aussi poser la question de l'évolution de la circulation automobile qui devrait dans l'avenir tendre à diminuer au profit de transports en commun de plus en plus confortables et performants, avec la possibilité, sur ces ex-nationales, de passer de deux fois deux files à deux fois une file, et cela au profit des circulations douces et en particulier des piétons avec l'aménagement de larges trottoirs plantés.



Évolution possible du profil en travers de la voie, en fonction des tendances des demandes en matière de déplacements

4. Penser les radiales dans leur territoire

Les radiales comme épine dorsale d'un territoire : l'accroche aux grands projets (maillage, nouveaux projets urbains)

Pour des raisons historiques, la nécessité de déplacements vers Paris a favorisé le développement d'un réseau viaire organisé en voies radiales. Aujourd'hui, ce réseau se révèle inadapté aux besoins en déplacement notamment en rocade. De plus, au fil du temps, l'implantation de grands équipements (voies ferrées, cimetières, hôpitaux, forts...) est venu renforcer ce déficit de liaisons transversales Est-Ouest.

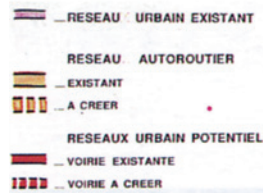
En 1992, l'IAURIF⁹ a déjà mené une étude sur le Sud-Est de la zone dense¹⁰ proposant la création de nouvelles voies permettant d'étoffer le maillage existant et surtout de créer de nouvelles continuités là

où il n'en existe plus. La création de nouveaux tracés même lorsqu'il s'agit de tronçons courts reliant des voies existantes implique la participation de nombreux acteurs (selon les territoires impactés). Faute de dynamique commune, ces projets ont peu de chance d'aboutir. L'IAURIF rend compte que certains projets qui visaient à les rétablir ont été abandonnés, sans doute faute de dynamique suffisante. Le maillage du territoire est pourtant un élément essentiel à la bonne répartition des flux.

L'analyse historique et géographique des territoires peut permettre de retrouver d'anciens tracés ayant disparu ou d'en créer de nouveaux. Cependant, les discontinuités dans les tracés ou dans les gabarits limitent les capacités du réseau.

Compte tenu des nombreux projets se développant dans la couronne et par conséquent de l'augmentation des déplacements, il est primordial de relancer et de réactualiser cette réflexion prospective. Par

Maillage de voirie existant et futur en 1992



Quelques compléments de voirie permettraient de passer d'un tissu discontinu de voies urbaines à un maillage efficace d'avenues et de boulevards.

IAURIF

© IAURIF, « Les trésors de la couronne », Cahier de l'IAURIF n°102, 1992

exemple, les dynamiques de projets actuels comme la création de l'Opération d'Intérêt Nationale dans le département du Val-de-Marne, peuvent être l'occasion de remettre à l'ordre du jour les questions de maillage des territoires, ses vocations, ses enjeux en fonction des programmes à venir et des types de mobilités recherchées.

À une échelle plus locale, les projets d'aménagements situés le long des grandes voies radiales devraient aussi permettre la création de nouvelles voies afin de ne pas constituer de nouvelles enclaves. La mise en place de la ZAC du Plateau à Ivry-sur-Seine en est un bon exemple puisque qu'à cette occasion de nombreuses réflexions ont été lancées sur la création de nouvelles voies permettant de relier les territoires.

La mise en cohérence de l'ensemble des projets d'aménagement, des futurs projets de transports en

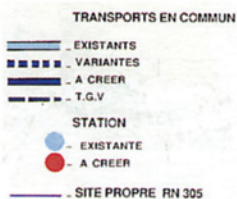
commun et des propositions de voiries nouvelles pourrait permettre une meilleure irrigation du territoire, un équilibre des projets qui n'affaiblisse pas les centralités existantes.

Cette étude, notamment sur les enjeux liés à la requalification de certains axes, a permis d'engager des diagnostics qui devaient permettre de poursuivre un travail plus fin sur le maillage, sa continuité et ses hiérarchies à grande échelle. La carte de recollement des projets urbains et la présentation des projets à l'étude aux portes de Paris en sont une première étape. Cependant, pour engager la réflexion sur le maillage des voies à différentes échelles, un travail de terrain et des débats plus larges avec les acteurs concernés sont nécessaires. Ce travail pourra être envisagé dans le cadre de l'approfondissement en 2009 de certains grands axes et de certains territoires.

9. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France.

10. « Les trésors de la couronne », *Les cahiers de l'IAURIF*, novembre 1992.

Réseau de transport en commun existant et futur en 1992



Les transports en commun.
IAURIF

© IAURIF. « Les trésors de la couronne », Cahier de l'IAURIF n°102, 1992.

■ Secteurs d'aménagement et réseaux de transports en commun : mise en perspective

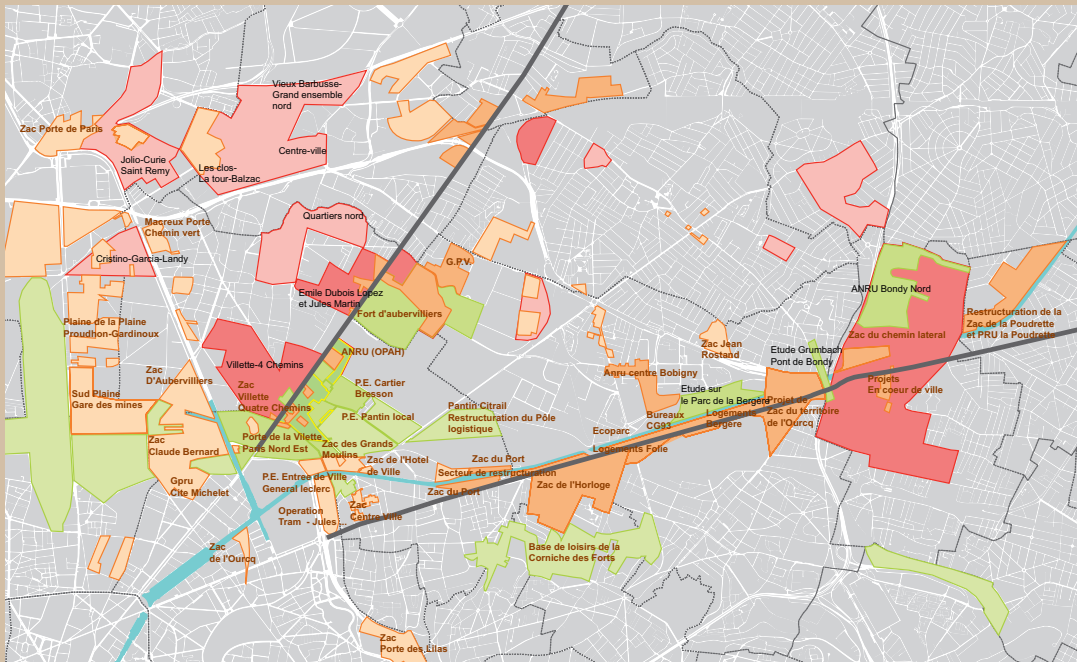
Le projet phare du sud-est de l'agglomération dense de Paris est la construction d'un métro souterrain en rocade, son tracé n'est pas encore clairement défini mais il devrait se situer entre le futur tracé du T3 à Paris (extension prévue pour 2012 de la porte d'Ivry

à porte de la Chapelle) et le Trans-Val-de-Marne (bus structurant en site propre de Saint Maur Créteil RER au Rungis Marché international). Récemment inscrit au contrat de Plan État-Région de 2007, ce transport en mode lourd viendrait combler

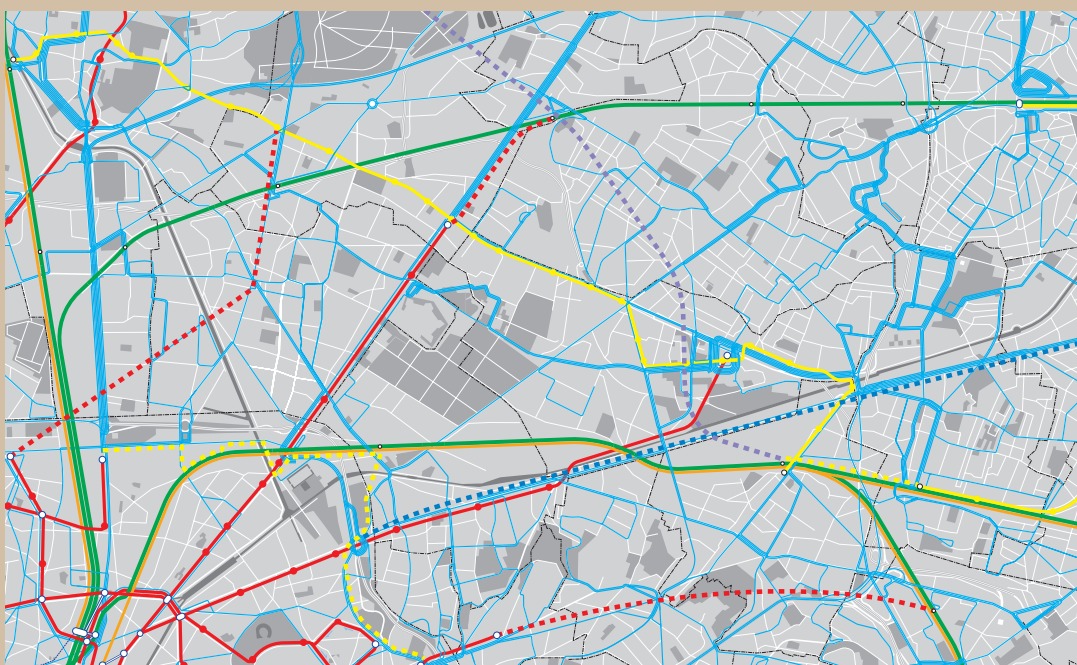
un déficit de desserte en rocade, obligeant une part importante des franciliens à transiter par Paris (en 1976, 61 % des franciliens effectués des trajets banlieue-banlieue, en 2001, le pourcentage s'élève à 70 %). La desserte en

transport en commun le long des grandes voies radiales se verra renforcer. Un tramway sera mis en service dès 2015 sur l'ex RN7 entre le terminal actuel du métro Villejuif - Louis Aragon et Athis-Mons. Le site propre de la ligne de bus 183 sur l'ex RN305 doit prochainement être terminé, puis d'ici 2020, le bus en site propre devrait être remplacé par un tramway. Un bus en site propre dans la vallée de la Seine doit être mis en service aux environs de 2020, ce nouveau transport en commun viendra pallier une offre en transport quasi inexistante dans des territoires en complète mutation voués à accueillir dans les prochaines années des milliers d'habitants et d'emplois supplémentaires. À ces projets, s'ajoutent des

- Programme de Renouvellement Urbain
- Projet à l'étude
- Projet en cours



Projets en cours et à l'étude dans le secteur des ex RN2 et ex RN3



RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANT ET EN PROJET

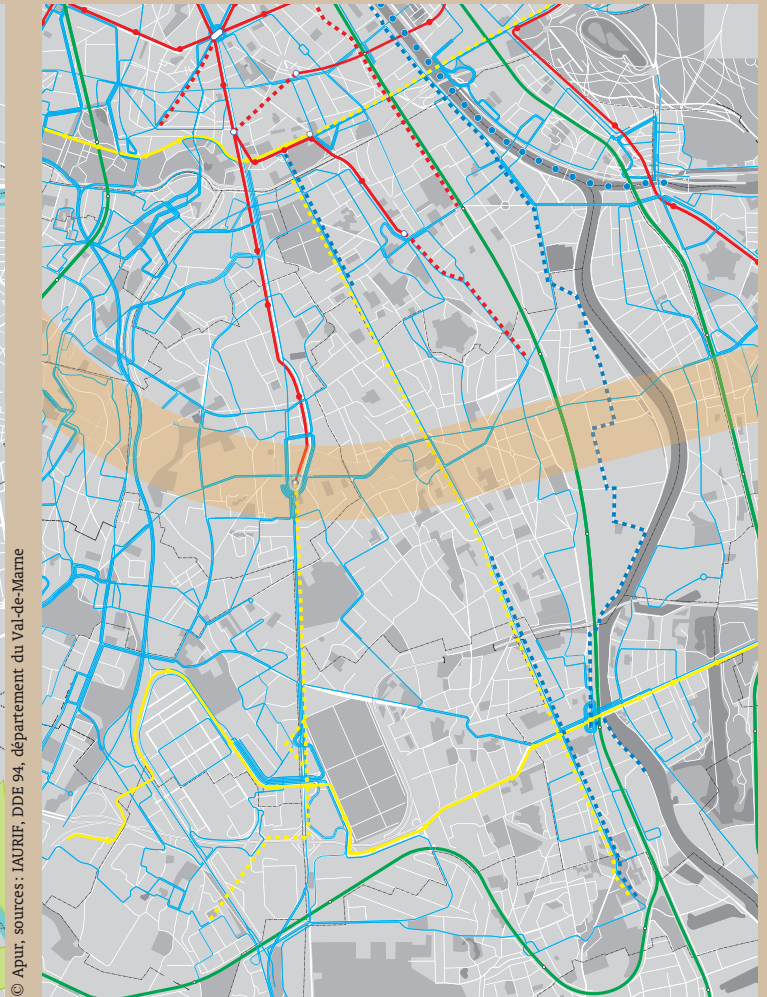
Transports en commun existants

- SNCF
- RER
- Métro
- Tramway
- Bus

Projets de transports en commun

- Arc-express
- Tangentielle-nord
- Métro
- Métro
- Tramway
- Bus
- Fluviale

© Apur, RATP, Région Ile-de-France, SDRIF



© Apur, sources : IAURIF, DDE 94, département du Val-de-Marne

Projets en cours et à l'étude dans le secteur des ex-RN7 et ex-RN305

prolongations de lignes de métro prévues à des échéances plus lointaines (exemple extension de la ligne 14 jusqu'à Maison blanche prévue pour 2027).

D'importants projets d'extensions et de créations de lignes de transports en commun (train léger, métro, tramway et bus en site propre) sont prévus à une échéance courte dans le nord-est de la zone dense de l'agglomération parisienne. Ces projets sont complémentaires les uns des autres et viennent remailler un territoire jusqu'alors insuffisamment desservi par les transports en commun

en mode lourd. Les nombreux projets de construction de bureaux, d'équipements et de logements dans ces secteurs viennent renforcer la nécessité d'améliorer la desserte existante. De même, les grands pôles culturels, tel que le musée de l'espace et de l'air, doivent pouvoir être facilement accessibles en transports en commun par les visiteurs (prolongation de la ligne 7). Trois prolongements de lignes de métro sont programmés pour 2013-2015, dont l'une est prévue en deux temps. Ces prolongations viennent

se mailler avec les lignes existantes et futures du réseau de transport en commun en rocade : tramway T1, T4 et la tangentielle nord (exemple : la ligne de métro 12 viendra chercher le tramway T1 jusqu'à La Courneuve-les six routes).

En complément de ces nouvelles lignes de transport, les RER A, B, C et D, qui circulent dans toute l'Ile-de-France font l'objet de plans de modernisation en cours de mise en œuvre.

RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANT ET EN PROJET

- Transports en commun existants**
- SNCF
 - RER
 - Métro
 - Tramway
 - Bus
- Projets de transports en commun**
- Arc-express
 - Tangentielle-nord
 - Métro
 - Tramway
 - Bus
 - Fluviale

© Apur, RATP, Région Ile-de-France, SDRIF

■ Requalifier l'avenue de la porte de Choisy

L'inscription au SDRIF (échéance 2020) de l'implantation d'un tramway de la porte de Choisy à Orly sur l'ex RN305, nécessite d'adapter les aménagements du site propre bus existants et futurs et amène une réflexion sur le réaménagement de l'avenue de la porte de Choisy pour permettre une bonne connexion avec le T3 des Maréchaux. La porte de Choisy n'est pas connectée aux bretelles du périphérique, ce qui lui a valu de conserver un caractère intime. Toutefois, compte tenu de l'ensemble des projets en cours dans le secteur, ces territoires d'échanges entre Paris et Ivry seront fortement sollicités et connaîtront d'importantes transformations dans les années à venir. Du côté de la ville d'Ivry, les dernières expropriations se terminent et l'aménagement définitif destiné à accueillir un bus en

site propre sur l'axe élargi à 40 mètres devrait être prochainement réalisé. Cependant, la répartition de l'espace consacré aux différents modes de déplacement est actuellement en discussion entre la ville et le département du Val de Marne. Concernant, l'avenue de la porte de Choisy à Paris, de récentes réflexions menées par l'Apur dans le cadre d'une étude intitulée « Italie Sud » ont abouti à des propositions de requalification de l'axe. Actuellement, le profil de l'avenue est de 30 mètres. La solution retenue par le bureau d'étude SEMALY est l'implantation du tramway en position latérale Est mais compte tenu du profil contraint de la voie, des choix dans les priorités d'aménagements devront être faits (largeurs des trottoirs, alignement d'arbres, piste cyclable...). Deux variantes sont actuellement à l'étude. L'objectif est

l'élargissement de l'avenue à 35 mètres afin de conserver les largeurs de trottoirs confortables pour les usagers, de préserver les plantations d'alignement et de créer des pistes cyclables. La première variante propose un aménagement de deux fois deux voies avec l'implantation du tramway en latéral Est et l'autre solution consiste à réduire des files de circulation à deux fois une voie permettant ainsi l'implantation d'un terre-plein planté entre les voies de circulation et le site réservé au tramway. Ces aménagements de l'espace public seront accompagnés par le renforcement du caractère urbain de l'avenue aujourd'hui essentiellement bordée par des installations sportives. Il est proposé de bâtir les terrains riverains à l'Est comme à l'Ouest.



Vue aérienne de la Porte de Choisy

© Interatlant



- | | |
|--|---|
| ■ Logements | ■ Espace public créé ou impacté par le projet |
| ■ Activités - bureaux | ■ Pistes cyclables |
| ■ Equipements | |

Avenue de la Porte de Choisy
Etat projeté à long terme : 2 scénarios (nombre de voies de circulation)

© Apur

Projet d'aménagement de la Porte de Choisy

■ Requalification de la RN7 et Comité de Porte d'Italie

D'ici 2015, l'ancienne RN7 doit faire l'objet d'une requalification de façade à façade du Kremlin-Bicêtre au cimetière parisien de Thiais. L'équipe Fortier, maître d'œuvre retenu pour l'ensemble du projet propose un aménagement homogène d'un bout à l'autre de l'axe (2x2 voies, création de pistes cyclables, continuité dans les plantations d'alignement...). Le projet est scindé en deux sections, l'une au sud accueillera un tramway et l'autre au nord un bus sur trottoir mixte sur une petite partie de son tracé (de la porte d'Italie au centre du Kremlin-Bicêtre). Compte tenu des

différents projets en cours dans ce secteur et pour certains ayant un impact direct sur la porte d'Italie, il a été décidé la mise en place d'un comité de porte afin de mettre en cohérence l'ensemble des projets et de proposer le traitement des espaces de liaison tels que la Porte d'Italie et son avenue. Le bureau d'étude AREP missionné pour proposer différents scénarios aux membres du comité de porte a soumis en septembre dernier un projet global sur le secteur de la porte d'Italie devant être prochainement présenté au comité de pilotage. Le projet tend vers plusieurs objectifs :

- Donner une identité

à la porte

- relier les territoires fragmentés

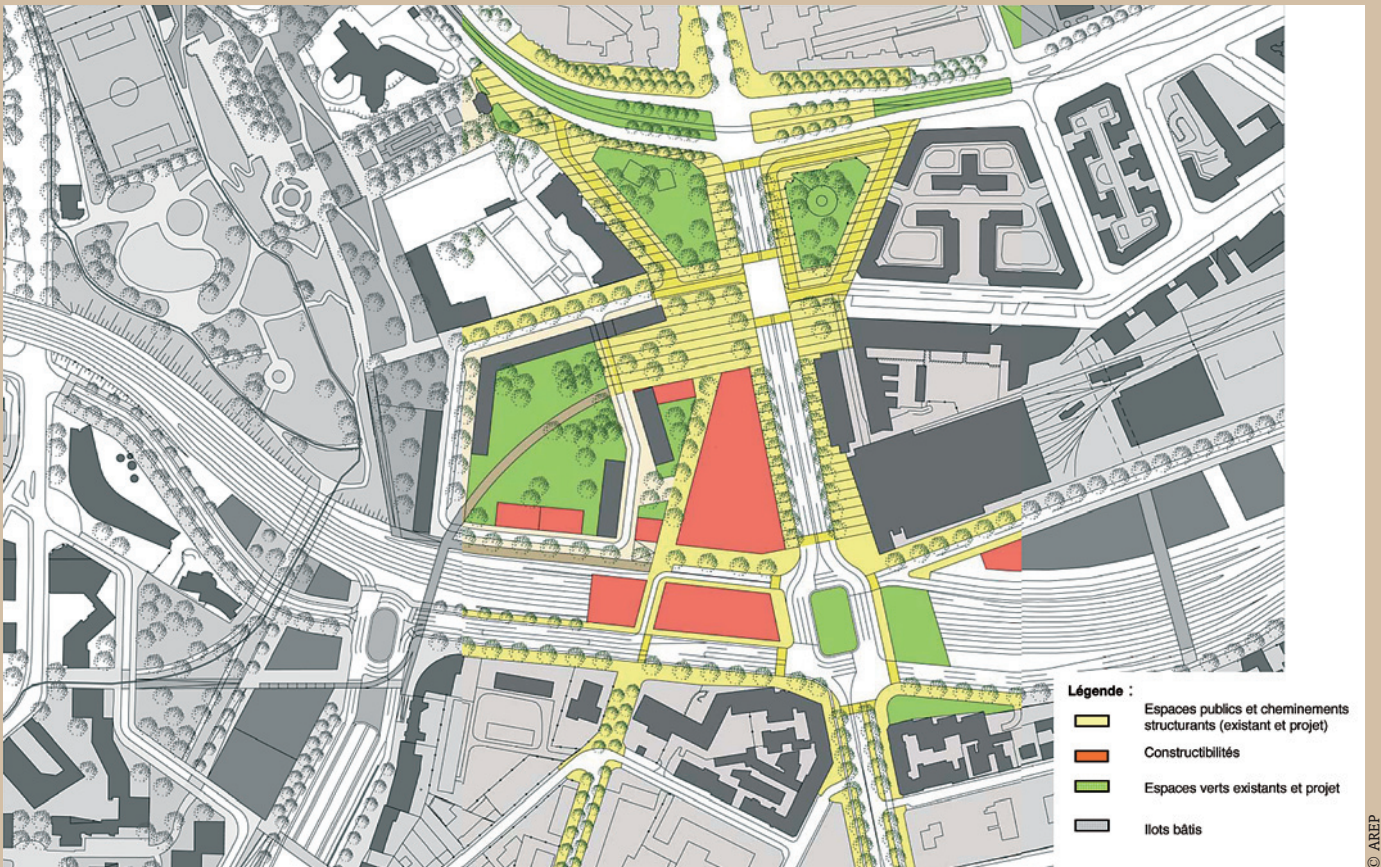
- entraîner une dynamique de projet urbain en épaisseur.

Pour atteindre ces objectifs, l'AREP propose comme principales aménagements : la création de deux nouvelles liaisons au-dessus du périphérique entre Paris et les communes voisines (Kremlin-Bicêtre et Gentilly), la reprise de la bretelle du boulevard périphérique intérieur à la porte d'Italie, la requalification des espaces publics de liaison et de nouvelles constructibilité.



Vue aérienne de la Porte d'Italie

© Interatlis



Projet d'aménagement à l'étude de la Porte d'Italie, septembre 2008

© AREP

■ Porte de Pantin

La Porte de Pantin constitue l'agrafe entre l'ex-RN3 et son prolongement parisien, l'avenue Jean Jaurès qui a récemment été réaménagée en espace civilisé (juillet 2006). Aujourd'hui, cette Porte se retrouve au cœur d'un territoire en phase de mutations profondes avec la réalisation du Grand Auditorium sur l'emprise du parc de la Villette, l'installation du centre de maintenance et de remisage du tramway T3 sur une partie de l'emprise du stade Jules Ladoumègue voisin en partie restructuré pour l'occasion, et surtout par l'arrivée du tramway T3 annoncée à la fin de l'année 2012.

L'arrivée du tramway va entraîner la refonte totale de la Porte de

Pantin. C'est ici que le tramway quitte le boulevard Serrurier et franchit le boulevard périphérique en empruntant la Porte pour aller desservir la ZAC des Grands Moulins côté Pantin.

Ainsi, le plan ci-contre (plan état novembre 2008) montre les grands axes de réaménagement de la Porte :

- la figure du rond-point présente aujourd'hui disparaît au profit d'un dessin de voirie reliant directement Pantin et Paris en conservant les capacités de voirie nécessaires au bon fonctionnement de cet imposant carrefour (2 chaussées séparées par un terre-plein central) ;
- le souterrain situé sous le boulevard périphérique est entièrement couvert et

le dessous du périphérique voit l'arrivée de 'lanternes' dont l'objectif est d'assurer un minimum d'animations ;

- le tramway est implanté sur le trottoir du côté nord de la porte afin de faciliter les accès au centre d'entretien ;
- une place importante est donnée aux circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables) en affichant une grande lisibilité des cheminements et un confort bien supérieur à ce qu'il est aujourd'hui ;

La porte de Pantin devrait être réaménagée avant la mise en service du tramway, soit avec une livraison durant l'année 2012.



Vue aérienne de la Porte de Pantin

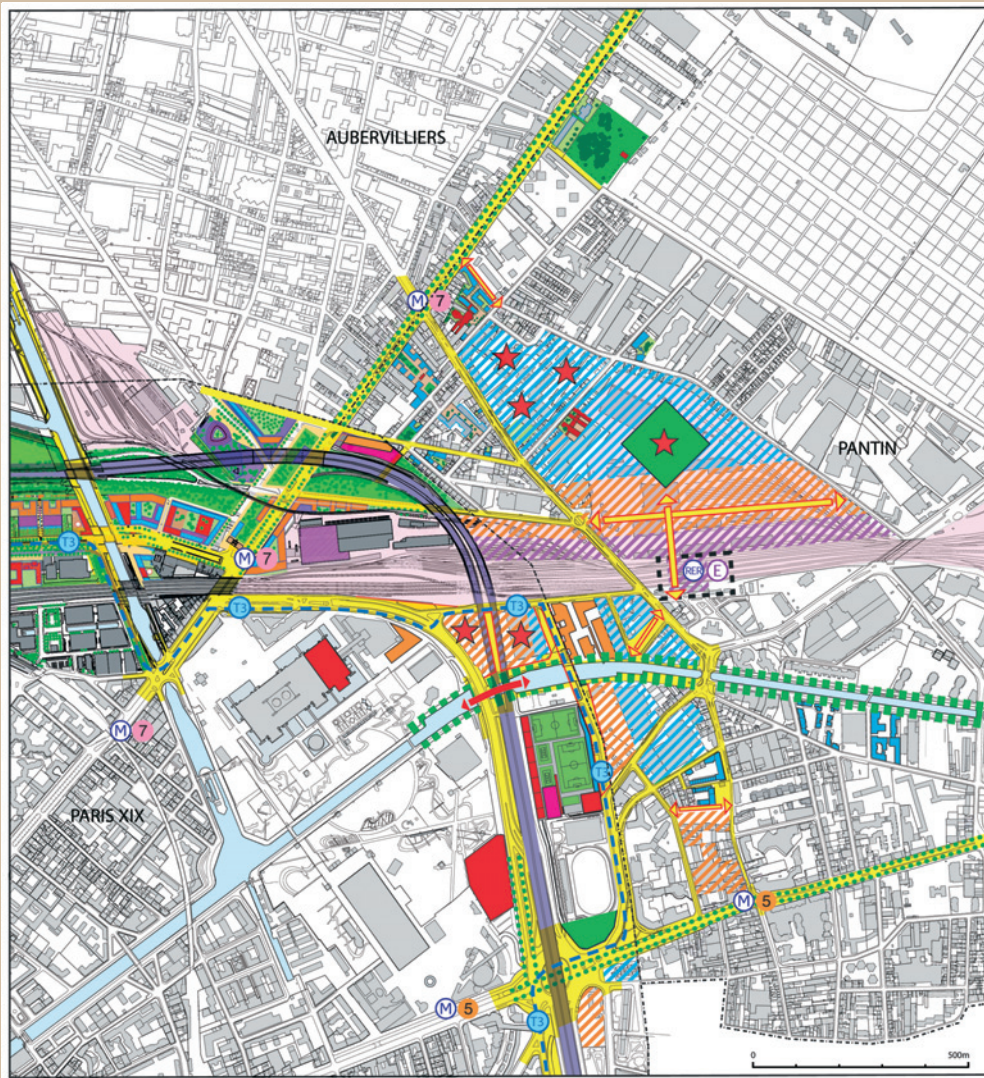
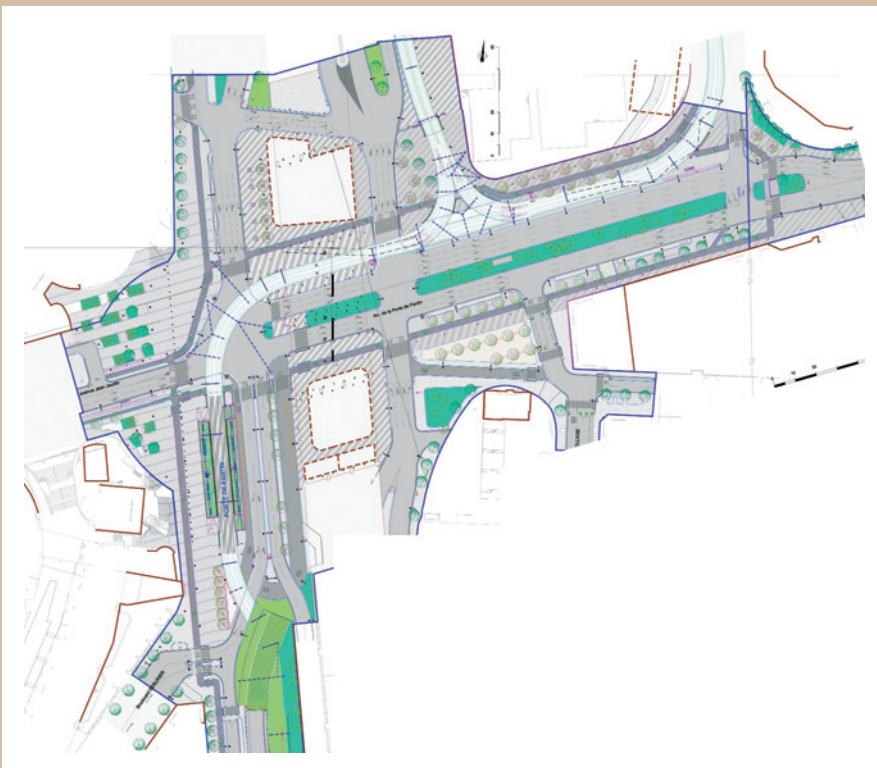


SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉ

-  Dominante logement
-  Dominante activités économiques
-  Dominante activités économiques liées au fer
-  Dominante équipements
-  Espaces verts
-  Equipements
-  Voie nouvelle
-  Espace public à requalifier
-  La porte de l'Ourcq
-  Qualifier le paysage du canal
-  Renforcer les plantations
-  Améliorer le fonctionnement de la gare de Pantin

Projet d'aménagement: Porte de Pantin



Projet de détail de la Porte de Pantin

© Reichen et Robert, Ville de Paris

© Apur

■ Porte de la Villette

La Porte de la Villette constitue l'agrafe entre l'ex-RN2 et son prolongement parisien, l'avenue Corentin Cariou et l'avenue de Flandre. Aujourd'hui, cette Porte se retrouve au cœur d'un territoire en phase de mutations profondes avec principalement le projet Paris Nord Est (PNE) mais aussi l'arrivée du tramway T3 annoncée à la fin de l'année 2012.

Aujourd'hui, la Porte de la Villette forme au niveau de son croisement avec la ceinture de boulevards des Maréchaux un goulet d'étranglement du fait de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées du faisceau de la gare de l'Est, qui conduit à avoir une baïonnette sur le boulevard Mac Donald. Pour cette raison, le tramway T3

n'empruntera pas l'avenue de la Porte mais, ira chercher le quai de la Gironde en empruntant une courte section de l'avenue Corentin Cariou, avant de repiquer sur le boulevard Mac Donald. La station de tramway Porte de la Villette sera quant à elle implantée au droit de la Cité des Sciences, à l'emplacement de l'actuelle gare routière. Ainsi, l'arrivée du tramway sera l'occasion de reconfigurer la partie située au sud de la Porte de la Villette, mais n'aura finalement que peu d'incidences sur l'essentielle de la section, comprise entre les Maréchaux et la limite communale.

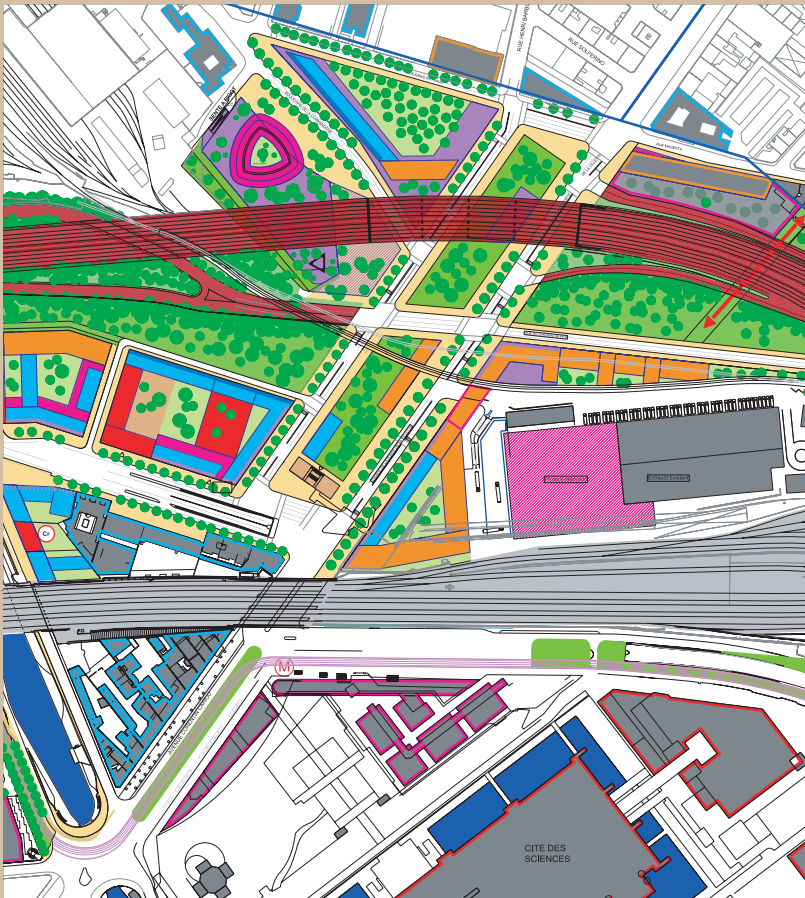
C'est en effet, surtout dans le cadre de l'opération PNE (Dusapin, Leclercq) que la Porte connaîtra un

réaménagement de vaste ampleur en lien avec les profondes mutations alentours (cf plan ci-contre). Le renforcement de la lisibilité et du confort des liaisons entre Paris et Aubervilliers et Pantin pour tous les usagers et particulièrement à l'intention des modes doux constitue sans équivoque la ligne directrice de ce réaménagement. Toutefois, à l'heure actuelle, aucun planning n'est encore vraiment fixé même si ce réaménagement est envisagé à l'horizon 2020. En effet, ce réaménagement reste fortement conditionné par le bâtiment de la Préfecture de Police qui devra être relocalisé, or, à ce jour, aucune date n'a encore été communiqué pour ce départ.



Vue aérienne de la Porte de la Villette

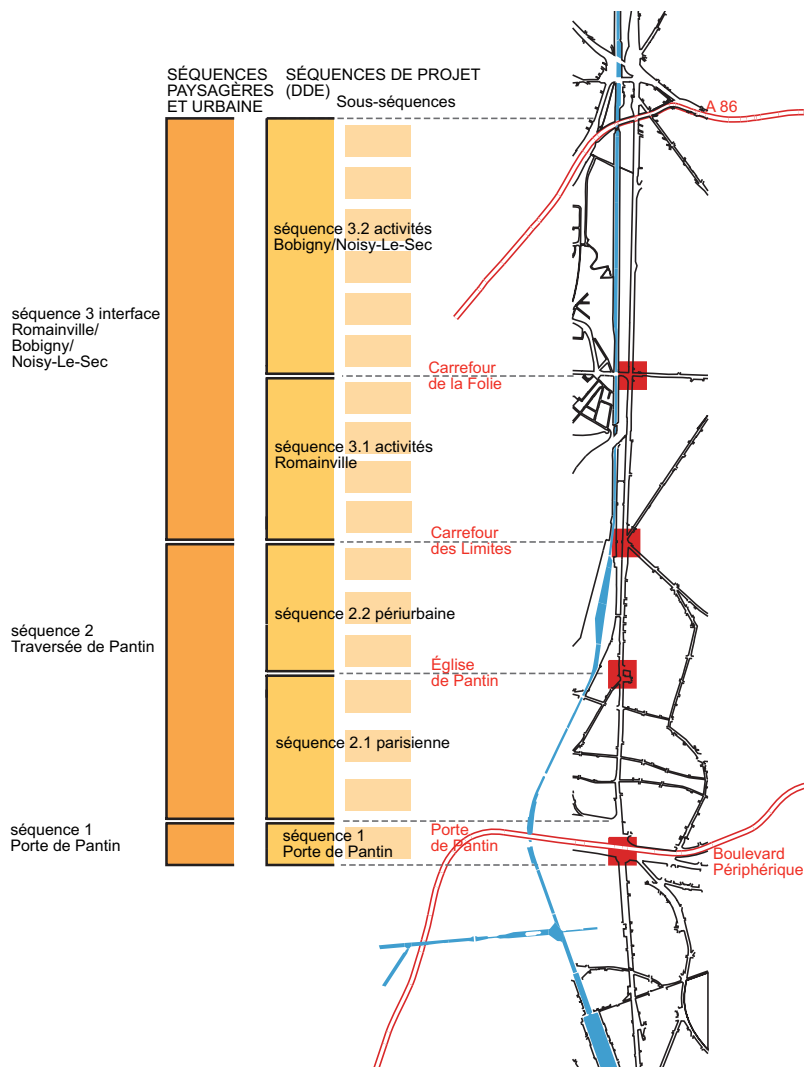
© Interatlas



- LOGEMENTS
- BUREAUX
- ACTIVITES
- EQUIPEMENTS
- PERIMETRE D'ETUDE
- REQUALIFICATION D'ESPACE PUBLIC

Projet d'aménagement: Porte de la Villette

© Apur



Les échelles pertinentes de pensée (sur le projet) et de pilotage, de gestion, de fabrication : Gouvernance (découpages administratifs, comités d'axes...), maîtrise foncière et valorisation par le projet, maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre urbaines

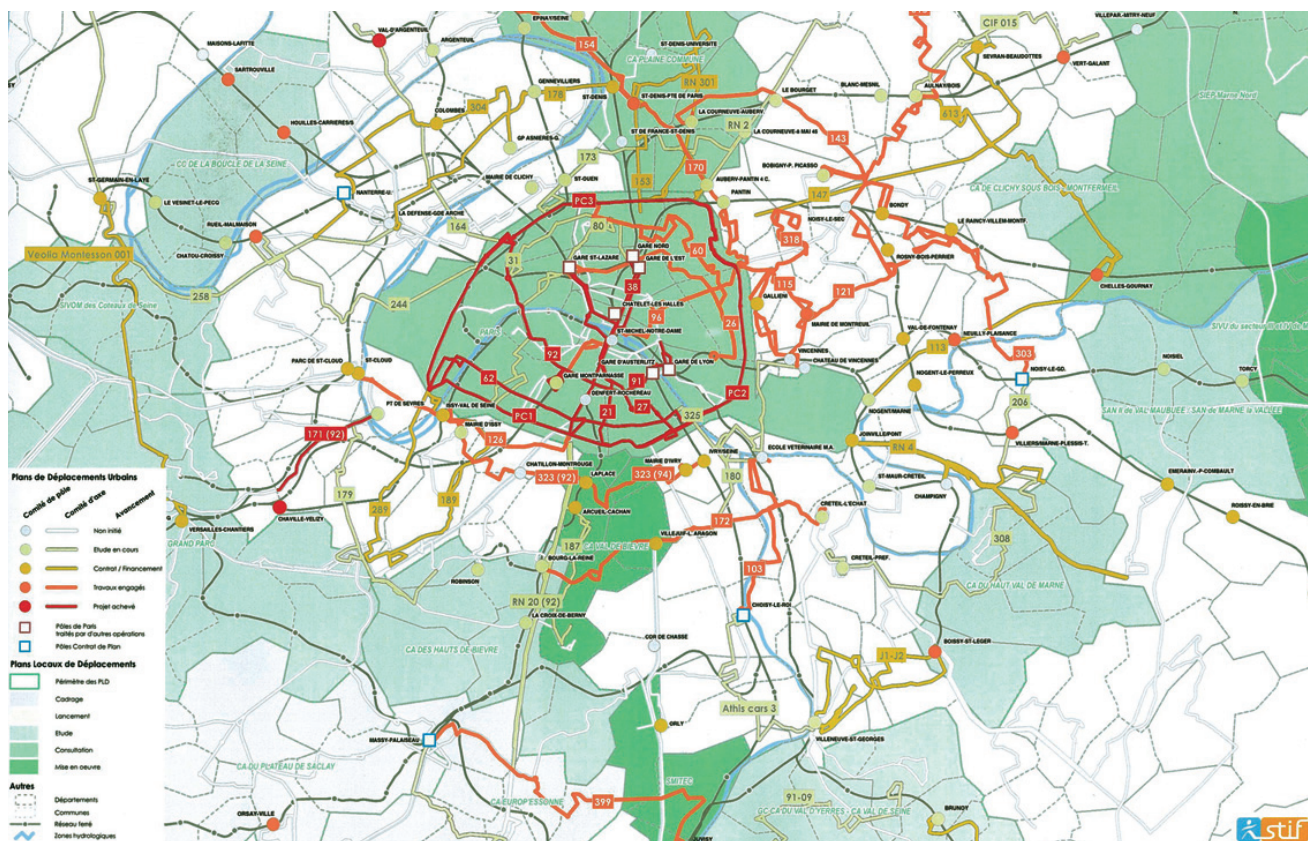
Les comités d'axe

Dès 2000, la mise en place des comités d'axe par le PDUIF ¹¹, a permis d'impulser de nombreux projets d'aménagement de voirie et de requalification d'espace public sur les anciennes nationales (c'est le cas de l'ex-RN2 et de l'ex-RN20).

Ces comités sont constitués de deux organes de concertation: les comités de pilotage (ouverts à l'ensemble des acteurs) et les comités techniques (restreints aux techniciens). Le tout est piloté par le gestionnaire de la voie principale (le Conseil Général s'il s'agit d'une voie départementale). L'objectif est de réaliser en 18 mois et de façon concertée un projet d'axe, document qui définit en détail l'ensemble des aménagements.

Le choix des propositions n'est pas libre puisque les financements sont conditionnés: les aménagements doivent permettre que la vitesse commerciale des bus atteigne au moins les 18 km/h ou augmente d'au moins 20 % par rapport à la situation existante. Toutefois, les expériences menées, montrent que l'entrée dans un projet par un déterminant qui est la vitesse des bus a ses limites. Fixer clairement les objectifs du projet, et définir une méthode qui prendra en compte l'ensemble des déplacements comme donnée initiale du projet est

Découpage en séquences pour le projet de requalification de l'ex RN3



déterminant pour la réussite du projet.

Au-delà de cette contrainte, une grande diversité d'aménagements est envisageable : réorganisation du stationnement, création de places de livraison, aménagement de pistes cyclables...

Mais, comme nous l'avons dit précédemment, l'emprise de voirie disponible est généralement insuffisante pour satisfaire tous les besoins en déplacement. Des choix s'imposent alors au sein du comité et il arrive fréquemment que les acteurs présents n'arrivent pas à s'accorder.

L'ex RN2 a ainsi fait l'objet d'un comité d'axe de la porte de la Villette au Blanc-Mesnil pour la ligne de bus 152. Le comité a abouti à un diagnostic mais aucun contrat d'axe n'a pu être signé. Le département de Seine-Saint-Denis souhaiterait pouvoir aujourd'hui relancer le comité d'axe.

L'approche en séquences comme méthode

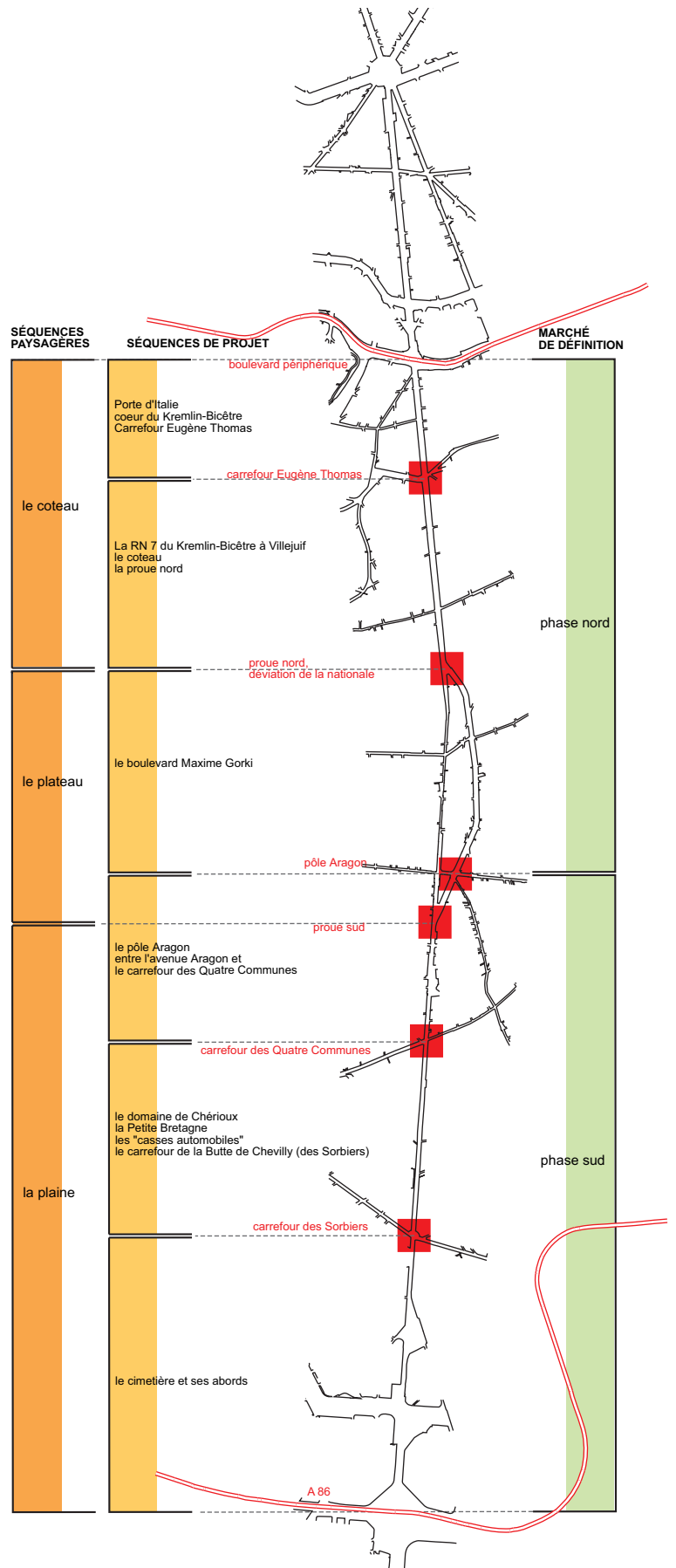
Toutes les anciennes nationales étudiées dans ce rapport d'étude (RN2, 3, 7, 305 et en partie la 20) ont fait l'objet d'un diagnostic urbain approfondi par les services de l'État : les Directions Départementales de l'Équipement (DDE). L'approche en séquences est une méthode récurrente.

Dans un premier temps, sont définis de grandes séquences paysagères permettant de mieux comprendre les enjeux liés à la géographie du site. Puis, sont établies des grandes séquences de projets et enfin sont sélectionnés des lieux singuliers, correspondants le plus souvent à des carrefours, dont l'aménagement est plus spécifique.

Le projet proposé par l'équipe Fortier sur l'ex RN7 est ainsi découpé en deux grandes séquences de projet, en prenant le parti d'un aménagement homogène sur toute la longueur de l'axe (2x2 voies, continuité dans les plantations d'alignement...). La stratégie choisie est d'adopter un projet spatial clair à grande échelle, intégrant les variations de dimension des profils en travers, la complémentarité des réseaux de transports en commun, les variations d'intensité de la vie urbaine...

Dans le cas de l'ex RN3, on constate que les grandes séquences de projet sont beaucoup plus fractionnées, ce qui nuit à l'homogénéité des aménagements proposés et complique la lisibilité des aménagements à grande échelle.

La difficulté reste d'articuler le projet global, les séquences et les lieux singuliers. Dans le cas des DDE la réponse est souvent passée par le choix du Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Si sa capacité à structurer et à valoriser l'espace public est indéniable, il reste que les variations de profils en travers et l'existence de réseaux lourds de transport en commun irriguant déjà le territoire ne justifient pas toujours sa mise en œuvre.



Découpage en séquences pour le projet de requalification de l'ex RN7

L'importance de la maîtrise d'ouvrage

La réalisation d'un projet de voirie peut mobiliser simultanément des financeurs et des donneurs d'ordres différents : État, départements, communes, structures intercommunales mais aussi aménageurs et concepteurs.

Il est donc important de considérer que la maîtrise d'ouvrage doit :

- S'appuyer sur une volonté politique, portée par les collectivités locales en raison de la dimension urbaine et globale du projet.
- Apporter de la cohérence à une intervention sur un territoire qui compte de nombreux acteurs, occupants et utilisateurs.
- Garantir la pérennité du projet dans la durée.

L'exemple de l'ancienne nationale 20 est symptomatique de cette question. Entre l'enceinte des fermiers généraux et l'A86, la voie traverse deux départements et sept communes, les Hauts-de-Seine sur la majeure partie de son tracé (Bagneux, Bourg-la-Reine, Antony, Sceaux) et le Val de Marne dans la partie Nord de la voie (Montrouge, Arcueil, Cachan).

Depuis plusieurs années, dans le cadre d'un comité d'axe réunissant les communes concernées, le département des Hauts-de-Seine, la RATP¹², la Région et le STIF¹³, un projet initié par la DDE¹⁴ est à l'étude. Ce comité n'a pas abouti faute de financement suffisant et d'un grand nombre d'acteurs adoptant des points de vue divergents. En 2007, le transfert des nationales aux départements et la

nouvelle impulsion du département des Hauts-de-Seine, relance l'étude de requalification de la RD920¹⁵.

Sous le pilotage du département des Hauts-de-Seine, ont été mis en place deux comités de pilotage correspondant au découpage en deux sections¹⁶ définies de l'axe. Pour la partie Sud, le comité de pilotage réunit le département des Hauts-de-Seine, les communes d'Antony, Sceaux et de Bourg-la-Reine. Le comité a procédé à un tour de table des élus pour connaître leurs volontés, souhaits et objectifs vis-à-vis de cet axe structurant pour les territoires puis a réalisé un diagnostic plus fin pour vérifier la faisabilité du projet. Le comité de pilotage pour la section Nord réunit le département des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, et les communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Montrouge, Arcueil, Cachan. Ce dernier ne s'est pas encore réuni.

La prise en compte des attentes des communes consultées peut s'avérer être un exercice compliqué pour le maître d'ouvrage. Il paraît en effet probable d'aboutir à un projet d'ensemble cohérent sur un axe à caractère global si le maître d'œuvre choisi n'arrive pas à rassembler autour d'un même projet tous les acteurs concernés.

L'échelle arrêtée pour aborder les projets est déterminante pour la bonne compréhension par chaque acteur des enjeux d'aménagements globaux. Chaque commune doit pouvoir renforcer son identité en portant un projet de grande échelle impactant plusieurs territoires.

12. Régie Autonome des Transports Parisiens.

13. Autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

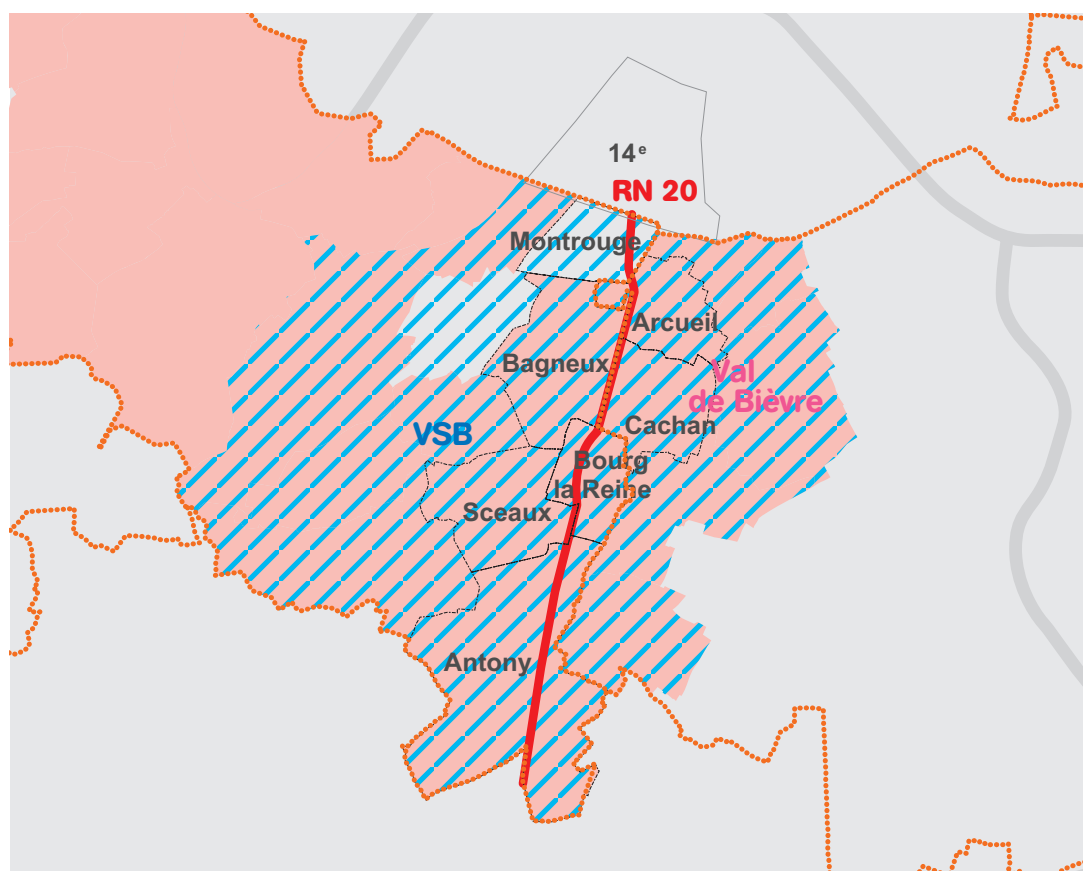
14. Direction Départementale de l'Équipement.

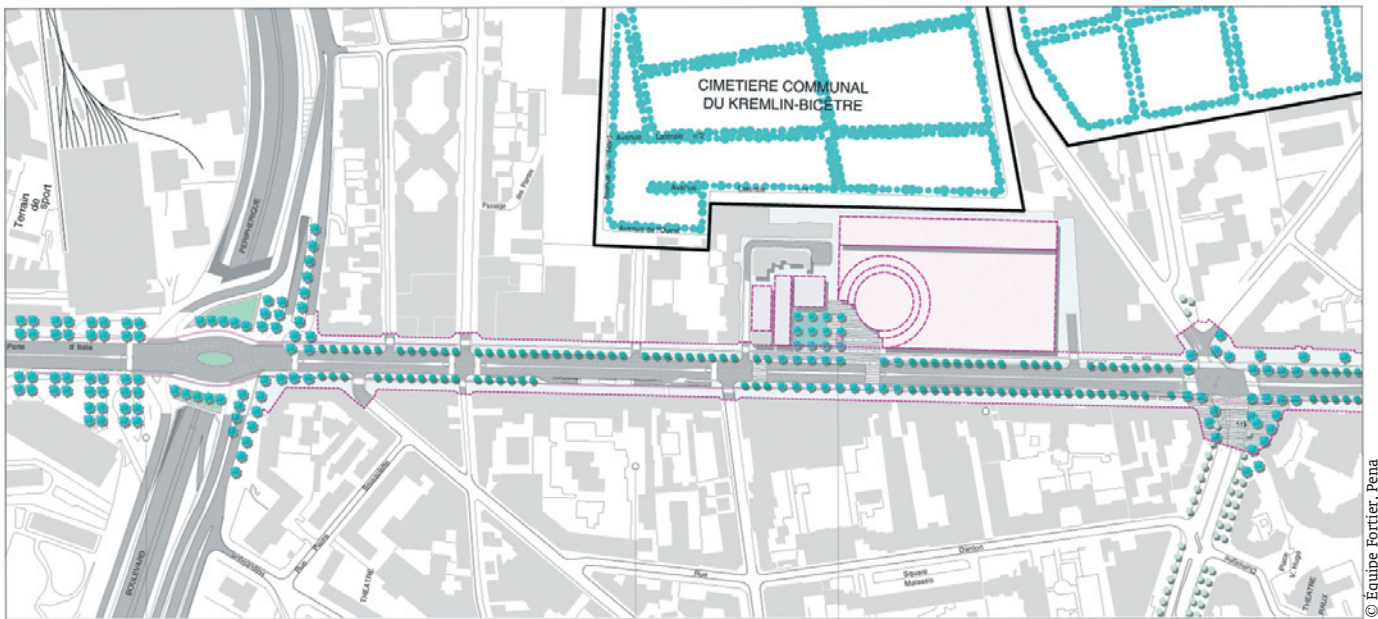
15. Le département des Hauts-de-Seine a renommé la RN20 suite au transfert des compétences en 2006, RD920.

16. Partie sud, de la place de la Résistance à l'avenue Léon Jouhaux et, partie nord, de la place de la résistance à la porte d'Orléans.

Limites administratives autour de la RN20

- Communauté d'agglomération
- Territoire de projet
- Limite de département
- Limite de commune



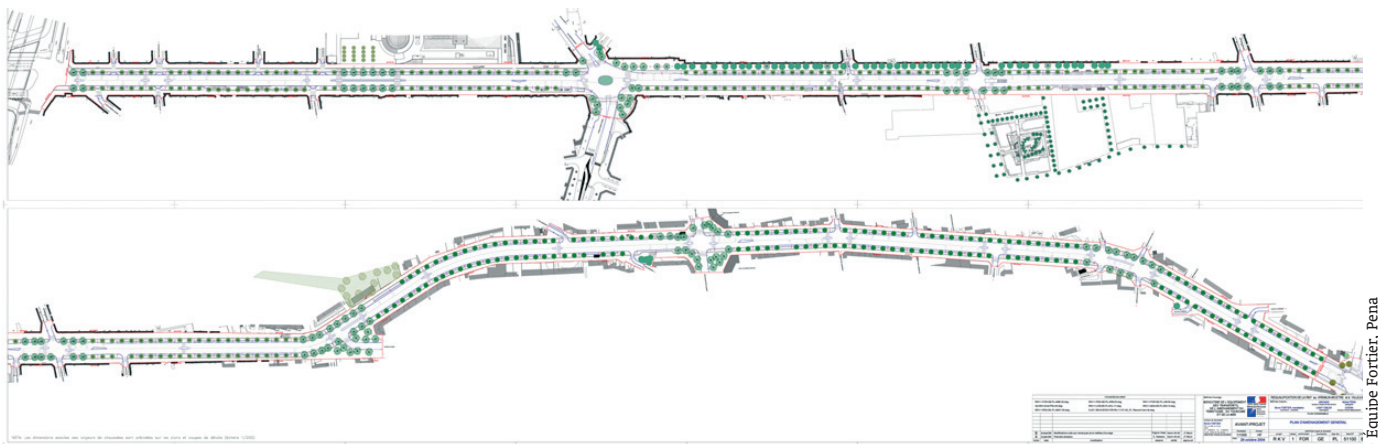


La Porte d'Italie redessinée : couverture de la trame centrale et plantation de "pins-signaux" pour une nouvelle continuité visuelle et fonctionnelle

Les rampes d'accès au parking et les voies de décélération issues de la sur-largeur

La place du site Géo : le parvis de l'équipement municipal et du centre commercial avec son revêtement de pierre et son jardin thématique

Principe d'aménagement entre la porte d'Italie et le carrefour Eugène Thomas, août 2002



Plan d'aménagement général de l'ex RN7 au Kremlin-Bicêtre et à Villejuif, août 2002

Le choix déterminant de la maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'ouvrage a également la responsabilité d'avoir recours à une équipe de conception et de réalisation adaptée à ses attentes ou aux enjeux mis en évidence autour du projet. En effet, l'identification des compétences indispensables à l'opération est nécessaire, notamment selon les besoins en termes de voirie, d'urbanisme ou de paysage. Le dessin est une étape fondamentale puisqu'il fixe une image du projet et détermine la qualité des espaces.

Le projet d'aménagement de l'ex RN7 reflète bien le choix du département du Val-de-Marne. Ce dernier en ne sélectionnant qu'un seul et même maître d'œuvre pour les deux marchés de définition a démontré l'importance accordée à la réalisation d'un projet cohérent et homogène à grande échelle sur toute la longueur de l'axe. Ainsi, la procédure du marché de définition (choix de l'équipe Fortier) a permis une interdisciplinarité, que ne peuvent pas toujours mobiliser les services techniques des

départements et des communes. C'est aussi une autorité et une légitimité de la maîtrise d'œuvre qui peut faciliter la coordination et le pilotage tant au niveau de la maîtrise d'ouvrage urbaine que des phases opérationnelles.

Dès lors, la maîtrise d'œuvre doit démontrer son « savoir faire ensemble ». Elle doit prendre en compte les contraintes, les méthodes et les objectifs des différents partenaires du terrain, notamment des services techniques et concessionnaires qui interviennent de façon sectorielle sur l'espace public. En matière d'espace public, le maître d'œuvre doit fédérer l'ensemble des logiques qui prennent place sur le territoire en cernant au mieux les enjeux d'appropriation de ces espaces. Ce dernier point est essentiel pour la réussite du projet. La démarche habituelle d'élaboration du projet technique, procédant par phases successives, ne constitue pas toujours le meilleur moyen de mener de front un projet urbain et la réalisation d'une

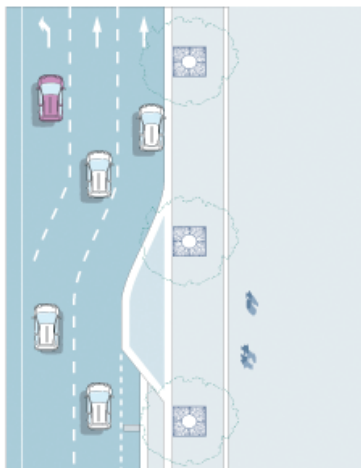
infrastructure dont les durées de réalisation sont différentes. Le projet de requalification d'un axe doit composer avec ces différentes échelles afin que le projet de voirie et le projet urbain restent en permanence en harmonie.

Depuis plus de trente ans, la RN1305 fait l'objet d'un projet d'élargissement de 20 à 40 mètres de la porte de Choisy au carrefour Rouget de l'Isle. L'objectif est de permettre l'implantation d'un site propre facilitant la circulation des autobus sur des territoires non desservis par le métro. Cet aménagement, en parti réalisé (deux sections doivent être prochainement aménagées), se révèle être un bon exemple des problèmes posés par un projet mis en œuvre sur la base d'un schéma de principe de 1977. En effet, les aménagements réalisés ne correspondent plus aux besoins actuels de déplacements. La réalisation de nouveaux aménagements afin de redonner une place aux piétons et aux cyclistes s'avère compliquée compte tenu des aménagements existants et de l'espace disponible (terre-

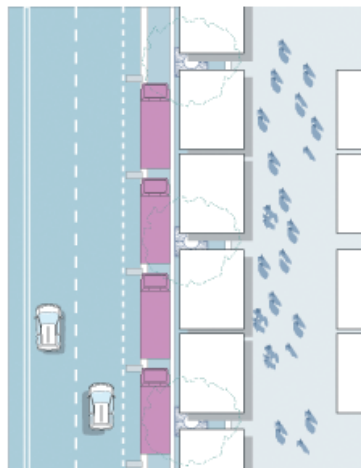
plein de 4,5 m de largeur de part et d'autre du site propre axial, traversées piétonnes en souterrain...). De même, les expropriations nécessaires à la réalisation du site propre (élargissement à 40 m) ont nuit à l'attractivité du secteur du fait de l'abandon des immeubles voués à disparaître et de la disparition des commerces de proximité.

Il est toujours important de travailler à différentes échelles, pour cela l'analyse fine du territoire est primordial afin de relever les contraintes des territoires à l'étude mais aussi leurs qualités et atouts.

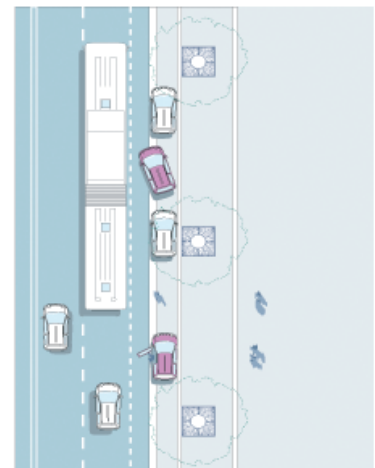
Flexibilités d'aménagement offertes par la sur-largeur



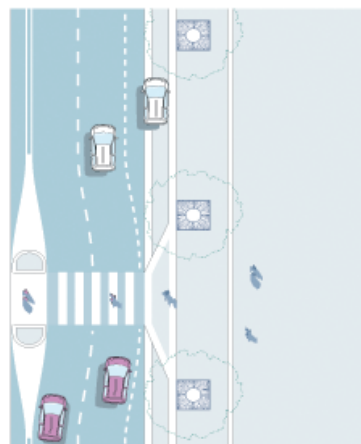
Emprise permettant l'insertion d'une file de tourne-à-gauche



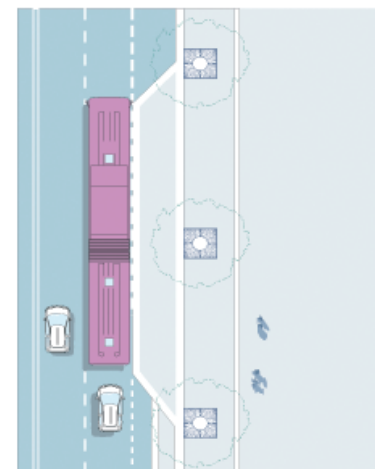
Utilisation de la sur-largeur par les vélos les jours de marché



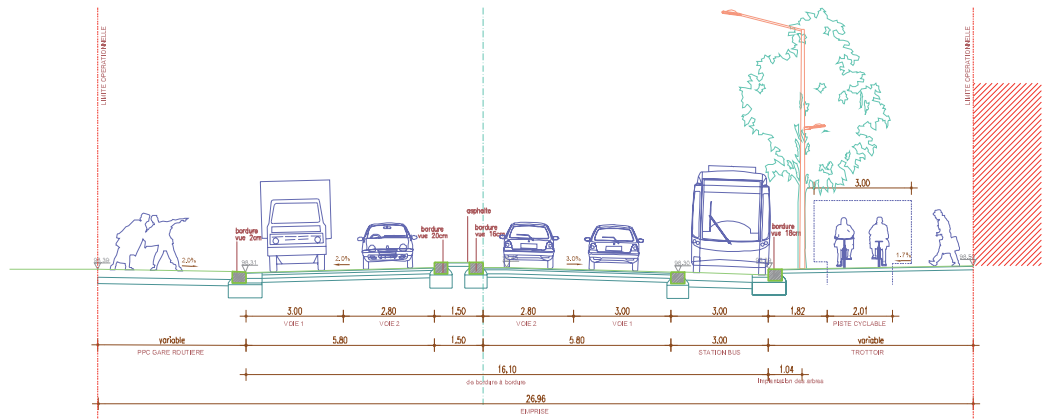
Amortissement des premières manoeuvres liées au stationnement



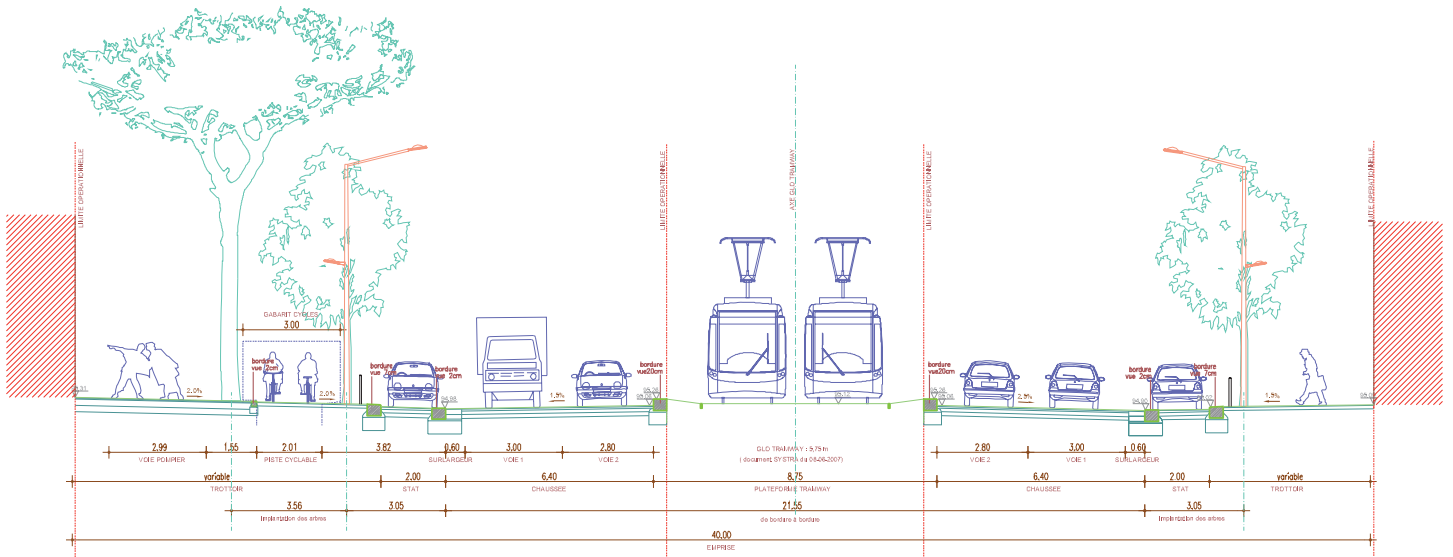
Possibilité d'insertion d'un îlot central tout en ralentissant la circulation au droit des passages piétons sans interrompre la linéarité du trottoir.



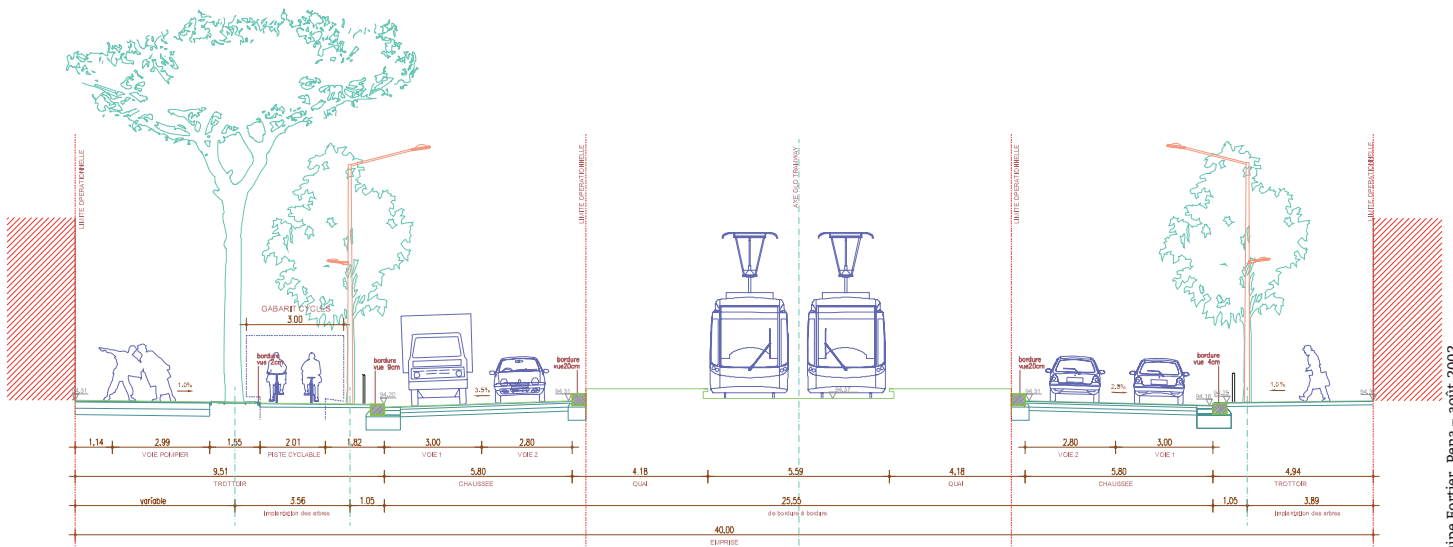
Emprise permettant l'accostage des bus



Coupe A - A (P6) Dépose bus, Boulevard Gorki



Coupe J - J (P105)



Coupe K - K (P117) station Butte de Cheville

Conclusion

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.

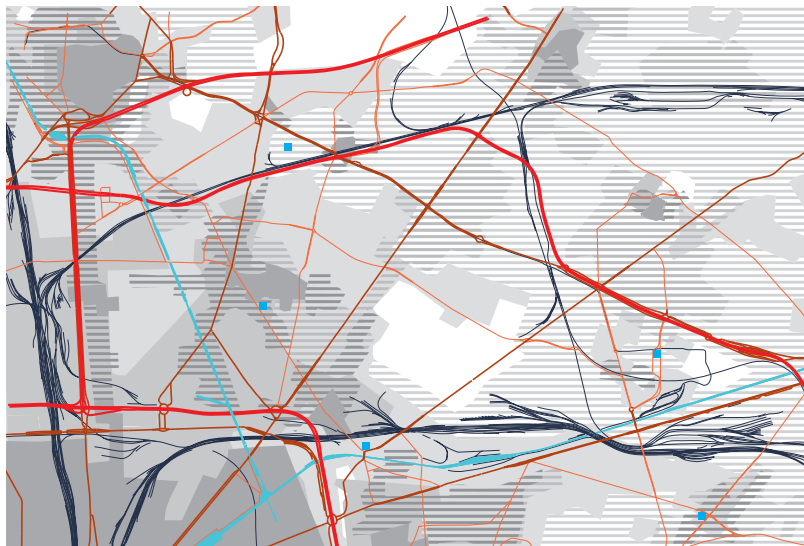
Ces grandes voies ont longtemps subi les effets de leur rôle séculaire de grandes circulations. Aujourd'hui de plus en plus « rattrapées » par le développement urbain, elles n'assurent plus que de façon marginale, leur fonction initiale de voie de transit. Cette vocation relève désormais du réseau autoroutier 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 :

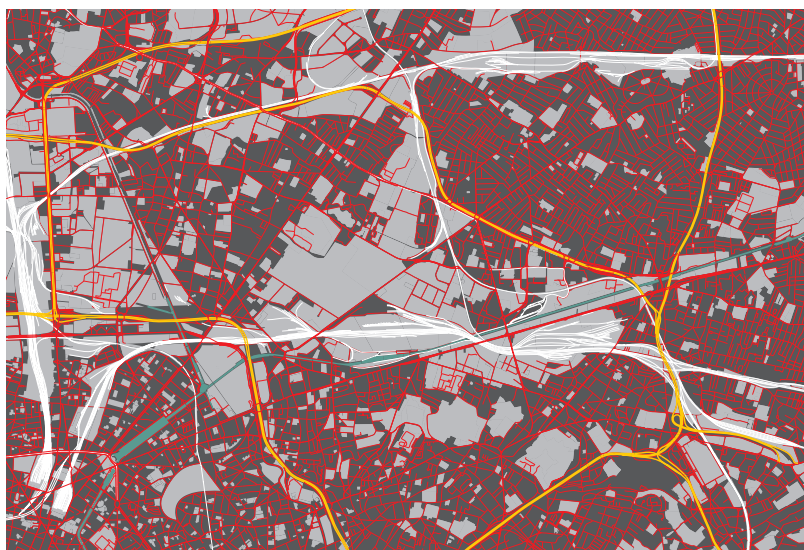
- Un meilleur partage de l'espace public au profit d'une plus grande diversité des modes de déplacement (par exemple : l'espace disponible sur l'ex RN305 de 40 m entre les façades permettra après modification de l'existant, d'intégrer les circulations douces).
- Une nouvelle appropriation de la voie 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 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 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 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.

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.
- 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.

Repérage bibliographique et archivistique

• Plans réalisés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, récupérés aux archives départementales de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, et à l'ENPC avec les décrets pour les acquisitions, les arrêtés pour les travaux d'alignement du bâti et des plantations d'arbres

- aux archives départementales du Val-de-Marne, document plan sur les plantations d'alignement sur la RN305 datant de 1825 au 1/200
- aux archives départementales de Seine-Saint-Denis : florilège de manuscrits (5 cartons) dont les arrêtés concernant les acquisitions foncières, des décrets à propos de l'alignement du bâti et des plantations d'arbres ; plans et comptes-rendus des travaux de pavage et de réfection de la voirie, coupes de la voie etc.
- à l'ENPC : document sur les chemins vicinaux de la généralité de Paris (1782-87), note sur les arbres sur la route d'Orléans (1787), état de principes pour le schéma des généralités de France (1749-66), notes relatives aux travaux routiers sur la route de Choisy-le-Roi (1747-1753), sur la route de Paris à Vitry et de Vitry à Choisy (1787-88), plan de la route de Paris à Lille constitué de petites planches à l'italienne de la fin du XVIII^e siècle...

• Cartes postales du XIX^e et vues aériennes de la fin du XX^e siècles des communes traversées par les radiales RN2, 3, 7 et 305, permettant d'illustrer le propos tenu sur la question de la qualité paysagère de ces voies plantées :

- aux archives départementales de Seine-Saint-Denis : cartes postales du XIX^e siècle avec les radiales en particulier à Pantin, Aubervilliers, La Courneuve, Noisy-le-Sec, Le Bourget, et vues aériennes de la Documentation française sur le secteur, datant de 1971, 1973, 1979 et 1999
- aux archives départementales du Val-de-Marne : cartes postales anciennes sur les voies traversant les communes de Villejuif, Vitry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine...

• Ouvrages sur les thèmes généraux

- Sabine Barles, André Guillerme, *La congestion urbaine en France 1800-1970*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, septembre 1998.
- *Science et industrie*, n° hors série, 1937.
- Cordon des portes de Paris, évolution du trafic sur les routes nationales et sur les autoroutes de 1955 à 1983, DREIF.
- Recensement de la circulation dans la région d'Ile-de-France en 2004, DREIF.
- La Direction Générale des Services techniques de Paris, 1949.
- Richard Sennett, *La ville à vue d'œil*, Plon
- P. Remaury, J. Royer, *Région Parisienne*, monographie de Prost
- Séminaire Villes et transports, tome 1 de 1992, tome 2 de 1994, dont articles de François Guillerme « Éléments d'histoire de la congestion des voiries » séance 4 fin du tome 1 et synthèse de Françoise Enel, fin du tome 2 etc.
- Services de la Direction Générale des Travaux de Paris, 1934.
- Francis Beaucire, *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, les Essentiels, 1996.
- Francis Beaucire, « Les limites d'un aménagement spatial contrôlé », *Métropoles en mouvement. Une comparaison*

internationale, Paris, Economica, 2000.

- Bruno Faivre d'Arcier, « La voie comme patrimoine », in Séminaire « Ville et transport », distingue les divers acteurs qui interviennent et leurs compétences et approches spécifiques de la voirie, envisage les conflits éventuels et effectifs entre les acteurs, les usagers, les utilisateurs, accorde à l'esprit « mécanique » des grands corps de l'État en charge des travaux publics leur façon d'aborder les voies, et de les traiter comme des objets techniques centrés sur des questions rationnelles de dimensionnement et calibrage.
- *La composition urbaine en région parisienne*, exposé de la réunion d'information du 28 septembre 1973 par G. Hanning, IAURP
- *Éléments de réflexion sur la composition urbaine*, note de G. HANNING et M. DAVID, juillet 1973, IAURP
- André Lortie, Jean-Louis Cohen, Picard éditeur, Édition du pavillon de l'arsenal, 1991.
- Pierre Merlin, *Les transports parisiens*, Masson, 1967, grand développement sur la constitution du réseau de tramway, le partage de la voirie, la mise en place des réseaux de transport à Paris.
- Georges Reverdy, *Routes de France au XX^e siècle*, Presses de l'ENPC, 1993.
- Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, PUF, Que sais-je ?, 1995.
- Georges Reverdy, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2006.
- Félix Damette et Pierre Beckouche, « L'organisation de l'espace parisien, vers un deuxième renversement », in Séminaire « Villes et transports » 2^e séance
Article sur l'organisation de l'espace parisien, en termes spatio-fonctionnels : analyse historique et schématisation, mise au jour d'un renversement de situation, explicitation des tendances actuelles telles que la fin de la séparation nette entre les fonctions et le zoning.
- Michel Cantal-Dupart, « Paris », *Urbanisme*, n° 205, janvier 1985
- « Les réseaux techniques urbains », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, article de MacShane sur les parkways notamment, et les routes réservées aux automobiles aux États-Unis, comparaison avec la France à la même époque
- Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris*, chroniques illustrées, Presses des Ponts et Chaussées, Paris, 2003.
- Marc Wiel, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Pierre Mardaga, 1999
- Jean-Pierre Orfeuill, *Je suis l'automobile*, Paris, l'Aube, 1994, histoire de l'essor de l'automobile et de ses répercussions en termes de paysages et d'organisation des réseaux et de l'espace
- André Guillerme, Sabine Barles, *La congestion urbaine en France 1800-1970*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, septembre 1998
- André Guillerme, « Éléments d'histoire de la congestion des voiries », in Séminaire « Ville et transport », fin de l'article sur les passages souterrains et autres refuges pour piétons
- Jean-Marie Guidez, *La mobilité urbaine en France : les années 1990*, CERTU, 2002

- Claude Vignaud « Urbanisme et congestion », tome 1, 4^e séance, Séminaire « Villes et Transport », L'histoire du maillage de l'Ile-de-France, éléments sur l'importance de la voiture
- « Les axes de circulation dans le Bassin Parisien », *Urbanisme*, n° 96-97, 1966 : Permet de saisir les conceptions du modèle organisationnel de l'espace francilien, les stratégies avancées pour atteindre les objectifs, en particulier celui des axes de communication
- Serge WACHTER, *trafics en ville*, Rééditions Recherches, 2004
- Marc Wiel, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Pierre Mardaga, 1999
- **Ouvrages consacrés spécifiquement aux voies radiales étudiées**
 - Analyse de cas d'aménagement de routes nationales en avenues et boulevards en Ile-de-France, Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, septembre 1995.
 - Étude de requalification de la route nationale 3 de la porte de Pantin à l'A86, DDE, 2004.
 - Projet de développement territorial le long de la RN3 : présentation des projets, CG Seine Saint-Denis, 2003.
 - Mise en valeur des grandes voies urbaines de banlieue. À partir du cas de la RN20 de Paris à Antony, avril 1981, IAU-RIF, 1981.
 - L'archipel métropolitain, sous la direction de Jean-Pierre Pranas Descours, Éditions du pavillon de l'arsenal, Éditeur Picard, 2002.
 - Étude de la congestion sur les axes A6 - RN7 - RN20, Propositions pour les indicateurs horaires et journaliers, DREIF, décembre 1971
 - Antoine Reviron, *Monographie d'un axe suburbain, la RN7 de Paris à Rungis*, mémoire de fin d'études École d'Architecture Paris Villemin, décembre 1983
 - Étude IAURIF pour le compte du Syndicat Intercommunal du Canton de Montlhéry Essonne, *Les Abords de N20. Problématiques et Orientations*.
 - Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Pantin, Philippe Charpin, Evelyne Lohr, Antoine Furio et alii., Conseil Général du 93, Ville de Pantin, septembre 2004.
 - Marcel Aubert, *Si la route de Flandre nous était contée*, plaquette éditée à l'occasion des festivités de la « RN200 », introduite par Didier Daeninckx et présentée par Jacques Dessain, 2000.
 - Contribution de la Seine Saint-Denis pour un essor global et rééquilibré de la région Ile de France, SDRIF.
 - Restructuration urbaine et développement territorial : étude des potentialités d'évolution liées au projet de territoire : Canal de L'Ourcq – RN3.
 - Simon Texier, Parcours d'architecture n° 14, *les paysages de la voirie*, AM Pantin, mai 2008.
 - Étude de requalification de la route nationale 2 (section comprise entre la porte de la Villette et le carrefour Lindbergh au Bourget), Diagnostic – Analyse urbaine et territoriale, décembre 1999.
 - Requalification commerciale de la RN2/RN17, Diagnostic – Principaux enjeux, EPA Plaine de France, février 2003.
 - DDE, Seine Saint-Denis, Assistance technique pour l'élaboration du contrat d'axe de la ligne RATP n° 152, Porte de la Villette – Le Blanc-Mesnil – Frères Lumière, décembre 2004.
 - RN2, la route de l'An 2000, Archives patrimoine de la ville de Pantin
 - Monographie d'un axe suburbain la RN7 de Paris à Rungis, Antoine REVIRON, décembre 1986.
 - La RN7, Étude de requalification schéma d'aménagement, carnet de cartes, Atelier Christo-Foroux, septembre 1999, DDE.
 - La RN7, Étude de requalification, Diagnostic et objectifs, carnet de cartes, Atelier Christo-Foroux, septembre 1999, DDE.
 - RN7 Section Porte d'Italie-A86, Aménagement et requalification, dossier d'études préliminaires, • Ministère de l'équipement des Transports et du logement, BETURE, avril 2001
 - RN7 Tramway Villejuif-Juvisy, Étude de définition, août 2002, Bruno FORTIER, PENA
 - Requalification de la RN7, Kremlin-Bicêtre Villejuif, Étude de définition, août 2002, Bruno FORTIER, PENA
 - L'histoire des transports à Villejuif au travers des archives (1830-2002), Service des archives communales de la ville de Villejuif, 2006
- **Articles de presse, revues**
 - « Redonner vie au patrimoine bâti en bordure des grandes routes », « Redonner de l'urbanité aux routes urbaines », « refaire de la voirie urbaine un espace public plurifonctionnel », *Cahier de l'IAURIF* n° 117-118, octobre 1997
 - « Les trésors de la couronne », *Cahier de l'IAURIF* n° 102, novembre 1992
 - « Retour sur les débuts de la nationale 7 : la course à la requalification », *Traits urbains* n° 23, mai 2008
 - « Val-de-Marne, La nationale 7, futur axe de développement économique », Francis Gouge, *Le Moniteur des Transports*, 12 août 2005
 - « Le tramway empruntera la RN7 », Francis Gouge, *Le Moniteur des Transports*, 28 juillet 2000
 - « Ile-de-France : désengorger les routes sans grands travaux », Dominique Buffier, *Le Monde*, 29 septembre 2004
 - « Le Kremlin-Bicêtre, le maire en guerre contre les bouchons », Christine Mateus, *Le Parisien Val de Marne*, 16 janvier 2006
 - « Le casse-tête des anciennes nationales », Laure Parny, *Le Parisien*, 3 novembre 2006
 - « La requalification de la RN20 estimée à 240 millions d'euros », Hervé Guénot, *Le Moniteur*, 27 juin 2008
 - « L'ex-nationale 20 enfin sur la voie du changement », *Le Parisien des Hauts-de-Seine*, 20 juin 2008
 - « Claude Bartolone veut un super bus sur la N 3 », *Le Parisien Seine-Saint-Denis*, 3 juillet 2008
 - « La N305 fait sa révolution », Christine Mateus, *Le Parisien Val de Marne*, 23.07.08
 - « Hauts de Seine/Val de Marne : requalification de l'ex-RN20 », Hervé Guénot, *Le Moniteur des Travaux Publics*, 1^{er} août 2008
 - « La marque des usages, les rives de la RN7 », n° 346, janvier-février 2006
 - p. 60 *Urbanisme* 1988, « les opérations d'aménagement commercial de l'Avenir, simulation appliquée à une grande artère commerçante : la RN7 »
 - p. 42 *Urbanisme* 1936, « L'aménagement de la région parisienne », « la route du sud »
 - « Cœur d'Orly : un quartier d'affaires international », n° 352, janvier-février 2007
 - « Les choix urbains de Choisy-le-Roi », *Urbanisme* n° 329, 2003

Responsables et chargés d'étude :
Bertrand Frédéric, Guilbaud Mélanie,
Mathieux Philippe, Rinkel Maud, Richard Olivier.

Mises en pages/Cartographie :
Beauregard Alain, Besse Marie-Thérèse,
Bruneau Florent, Cléron Martine,
Dessenne Edwige, Eychenne Bernadette,
Planchot Laurent, Servais Anne.

Recherches documentaires :
Altaber Cécile, Amourette Dominique,
Charasson Maud, Bossard Martine, Zaïd Sérída.

ÉTUDES ET RÉFLEXIONS SUR LE DEVENIR DES GRANDES VOIES RADIALES

Les grandes voies radiales, essentielles aux relations entre Paris, les communes de l'agglomération et le reste du pays, ont longtemps subi les effets de leur rôle séculaire de grandes circulations. Ces lieux, où se lisait une limite forte entre les différents territoires, ont été restructurés ces dernières décennies, tant dans Paris qu'en dehors. Ces aménagements ont atténué les effets de coupures, aujourd'hui plus perceptibles au-delà de l'A86. Les projets et réalisations de transports en commun et de nouveaux espaces publics y ont fortement contribué. Ce sont ces évolutions que l'Apur s'est proposé d'étudier dans son programme de travail.

En 2008, l'étude a porté sur le rôle des radiales dans le centre de l'agglomération dense. Elle les considère comme un support de développement territorial qui pose la question de leur rôle en matière de déplacements, de leur rôle dans la densification en cours et à venir, de la place et du rôle des acteurs concernés.

Un nombre limité de radiales a été retenu (ex RN 2, 3, 305 et 7). Il 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) et de la commune de Pantin (ex RN 3).

Trois grandes parties structurent ce travail :

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

Les parties II et III sont resserrées sur les quatre radiales retenues et se complètent.

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 conçues et pourraient l'être en prenant en compte qu'elles subissent moins le trafic de transit et qu'elles concentrent beaucoup d'intentions de projet.

Une cartographie spécifique et plusieurs propositions d'organisation des profils en travers ont été élaborées. Ceux-ci esquissent des scénarios d'organisation de l'espace et d'intégration des nouveaux modes de déplacement.