

# 3.

## Quelles transformations de l'ex-RN34 ?

# L'ex-RN34 : un boulevard urbain d'échelle métropolitaine

## Un boulevard urbain, c'est d'abord un paysage caractéristique et quelque peu exceptionnel

Les actions de remodelage du paysage de l'ex-RN34 devront permettre de gommer son caractère routier et affirmer un caractère plus urbain pour qu'elle ne soit plus ressentie comme une coupure mais comme un espace convivial et attirant.

Les ouvertures vers les berges de la Marne et du canal sont à privilégier pour que les qualités de paysage et d'usages du fleuve profitent à l'ambiance de la voie.

La présence et la continuité des alignements d'arbres sont au cœur du paysage de cet ancien tracé royal qu'est l'ex-RN34 : terre-plein central ou plantations latérales, nombre de rangées, unité de composition ou séquences successives.

## Un boulevard urbain doit pouvoir accueillir aisément des transports en commun de surface performants

Comment mettre en place un site propre qui contribue à la mise en valeur de la voie qui l'accueille ?

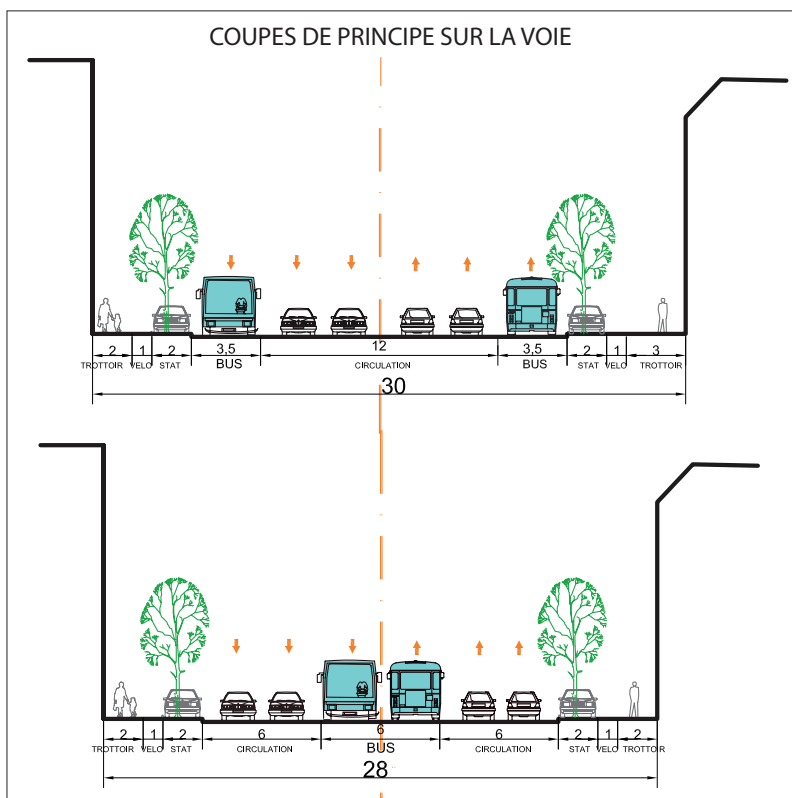
Afin d'essayer d'avancer à partir de cette interrogation – implantation des voies bus latérales ou axiales ? – une série de coupes explore les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles (cf. p. 34 à 41 du document) à partir des deux grandes familles de gabarit de l'ex-RN34 – 19 m de largeur moyenne et 26 m de largeur moyenne.

Le projet à court terme devra pouvoir intégrer à moyen terme une intensification des usages de l'ex-RN34 qui ouvrirait vers un changement de moyen de transport.

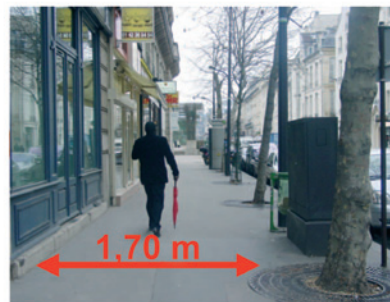
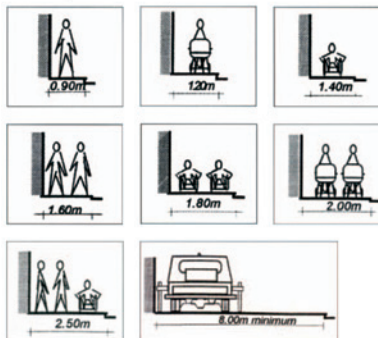
Par exemple, comment prendre en compte dans le projet de TCSP ou de TZen à court terme, la possibilité de passer, ensuite, d'un TZen à un tramway ?

## Un boulevard urbain doit pouvoir être parcouru par tous, à pied, en vélo, être aussi un lieu de promenade

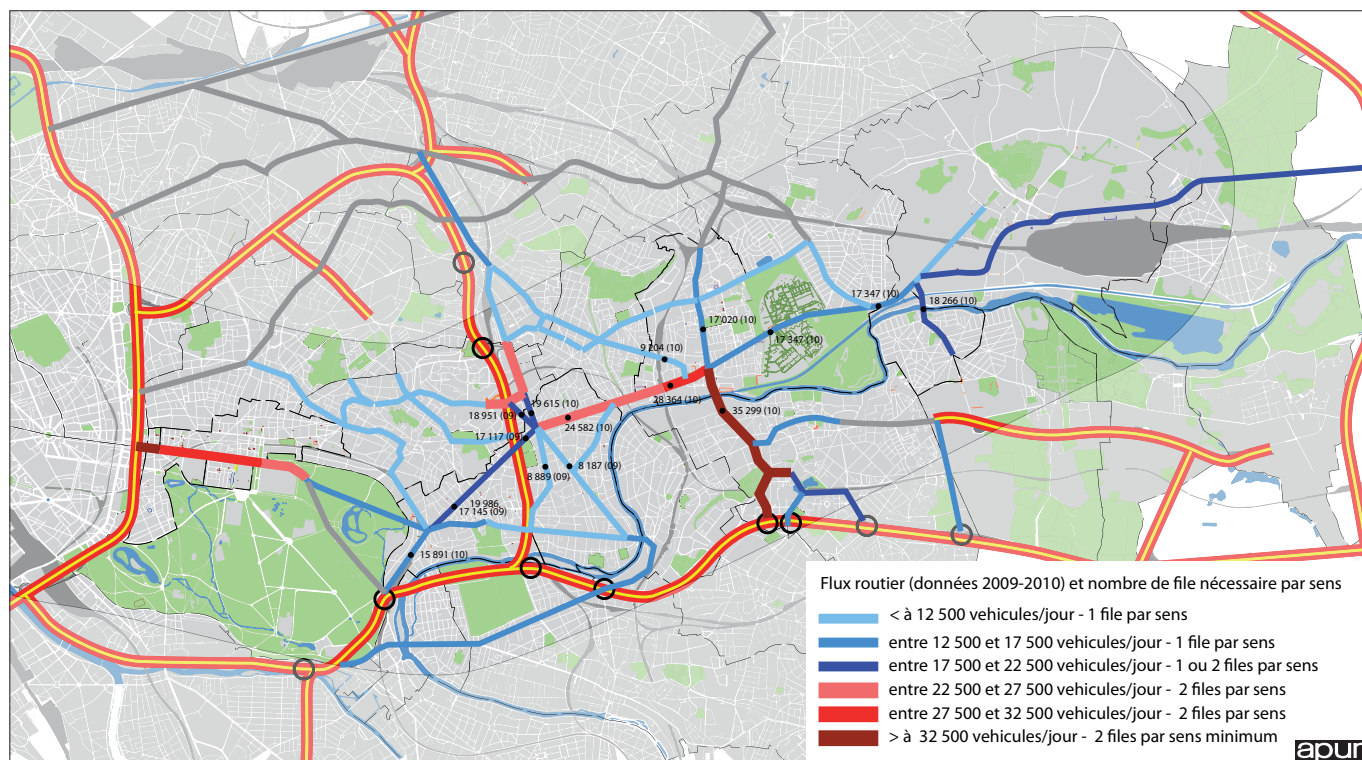
Les actions sur la partition entre les espaces dédiés à l'automobile et les autres modes de déplacement – piétons et vélo – doivent aboutir à une nouvelle répartition des usages de l'espace en faveur de ceux dont on fait peu cas : les piétons et les cyclistes.



Pour marcher confortablement une largeur de 2,00 m minimum est nécessaire



# Quelles conséquences sur l'aménagement de l'ex-RN34 ? Une file ou deux files ?



## Les dimensions de l'ex-RN34 rendent impossible l'empilement de toutes les fonctions

L'ex-RN34 est caractérisée comme nombre de voies autour de Paris par une faible largeur, source de nombreuses contraintes. Celle-ci oscille entre 19 m au droit du boulevard de Strasbourg et 28 m pour la traversée du Perreux. L'impossible empilement des différentes fonctions souhaitables pour cette voie (transport en commun en site propre, bandes ou pistes cyclables pour les cyclistes, trottoir confortable et généreux pour les piétons, stationnement et circulation pour les voitures, livraisons pour les commerces, etc.) implique donc de faire des choix fonctionnels et paysagers sur cette voie.

## Maintenir deux files dans chaque sens offre peu de marge d'évolution

Aujourd'hui dotée de 2 files de circulation par sens à l'exception des tronçons les plus étroits comme le Bd de Strasbourg à Nogent, la voie n'offre que peu de marges d'évolution. Il est donc pertinent de s'interroger sur le maintien à 2x2 files de circulation.

L'analyse des comptages communiqués met en évidence le fait que la plupart des sections de l'ex-RN34 entre Chelles et Nogent accueillent des volumes de trafic qui pourraient s'écouler sur une file par sens en section courante, à l'exception du tronçon situé entre les carrefours de la Résistance (avec l'ex-RN370) et le carrefour Leclerc au Perreux, pour lequel deux files par sens sont aujourd'hui préférables.

## Une partie de la circulation est liée à la saturation du réseau routier

Par ailleurs, l'analyse dynamique menée dans la partie diagnostic de l'étude mettait en évidence une augmentation de la circulation en lien avec la saturation du réseau autoroutier francilien, et en particulier aux encombrements réguliers aux abords de la jonction entre l'A4 et l'A86. Dans ce cas-là, l'ex-RN34 peut être identifiée comme un possible shunt qu'il conviendra bien entendu de valider avec des enquêtes origine-destination. La question se pose alors de savoir si la vocation de cette voie est aussi d'accueillir du trafic de transit ou si elle doit être davantage liée au développement des territoires traversés.

## Une file ou deux files ?

Si des études plus précises semblent indispensables pour valider ces orientations, il n'en ressort pas moins qu'il s'agit également d'une véritable impulsion pour faire évoluer le paysage de cette voie. **Le passage de 2 à 1 file par sens permet en effet de générer une indispensable marge de manœuvre afin de faire évoluer l'ex-RN34 tant en terme d'affectation de l'espace public qu'au niveau de son paysage.** À l'inverse, le maintien à 2 files rend quasiment impossible une réévaluation qualitative de cette voie.

Outre les compléments d'étude à réunir (flux, OD, carrefours), une telle évolution repose sur une vision globale et partagée de l'aménagement de la voie par ses acteurs, laquelle peut aussi intégrer un phasage dans le temps.

# Intégrer des parcours cyclables ? Où ? Comment ?

Sur le territoire de l'ex-RN34, la place des vélos, mode de déplacement à conforter et valoriser par l'aménagement d'itinéraires cyclables performants et sécurisants, est primordiale.

Or, aujourd'hui, hormis les contre-allées du Cours de Vincennes à Paris, les abords directs du boulevard périphérique et quelques tronçons discontinus à Chelles, la majeure partie du tracé de l'ex-RN34 n'y accorde aucune attention.

En raison des contraintes de gabarit de certains tronçons de l'ex-RN34 (cf. coupes pages 42, 43) il est délicat de proposer des aménagements cyclables sur l'ensemble de son linéaire. En effet l'insertion d'un TCSP sur cette voie, oblige à créer des itinéraires cyclables dans les couloirs de bus, solution peu confortable et très difficile lorsque la largeur de la voie passe à moins de 20 m.

## Utiliser le réseau existant alentour et le compléter

Un réseau d'itinéraires cyclables existe aux alentours du tracé de l'ex-RN34, notamment en bord de Marne et certains tissus urbains offrent des qualités de paysage et de tranquillité qui permettraient d'y créer des itinéraires alternatifs...

Aujourd'hui, les itinéraires cyclables existants sont discontinus, mais ce réseau est déjà très confortable sur les séquences qui longent la Marne et le canal et il est possible de créer ou de conforter des itinéraires empruntant des espaces dits partagés où une simple signalétique, (parfois d'ailleurs déjà existante), s'avère nécessaire et suffisante.

Ainsi le tissu pavillonnaire, qui se caractérise par un réseau de voies « pacifié » qui accueille un trafic automobile faible et des vitesses réduites, permet en toute sécurité la cohabitation entre voitures et cyclistes.

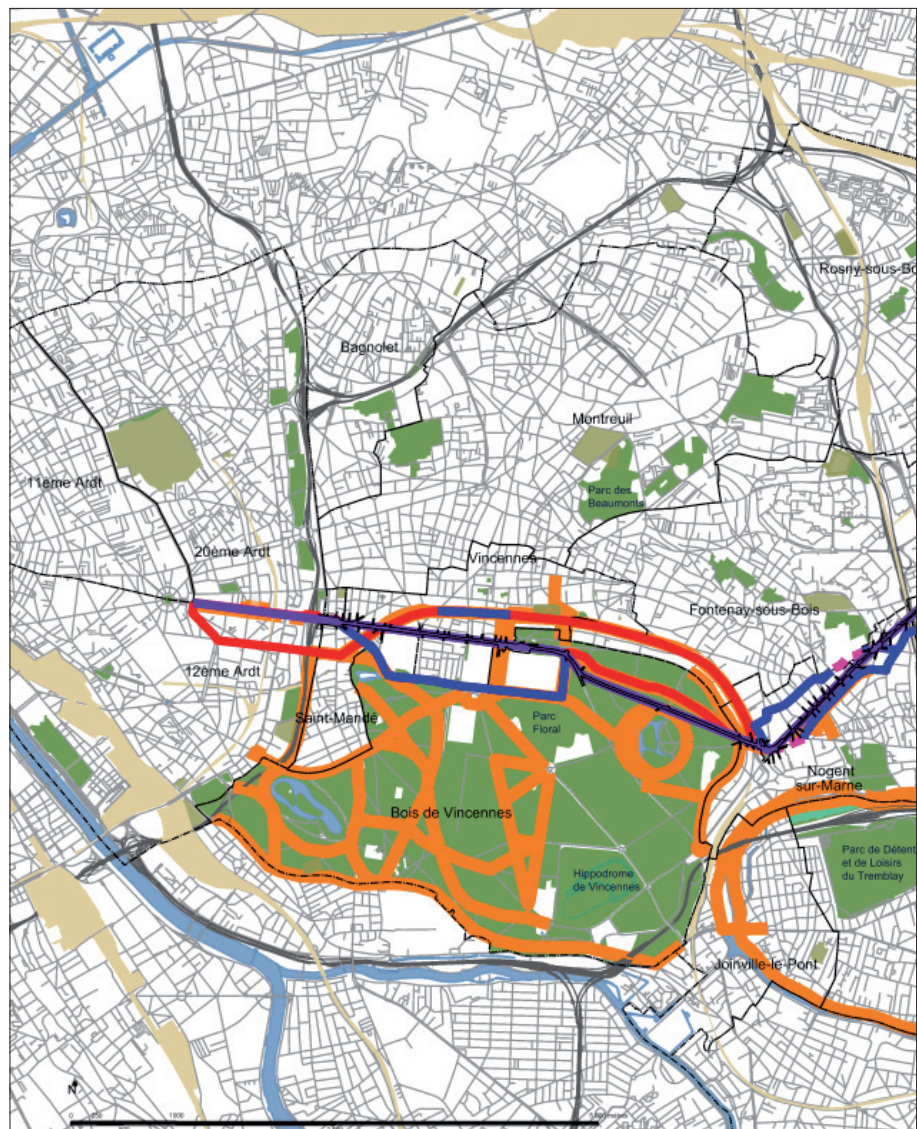
## Propositions par séquence de Chelles à Paris

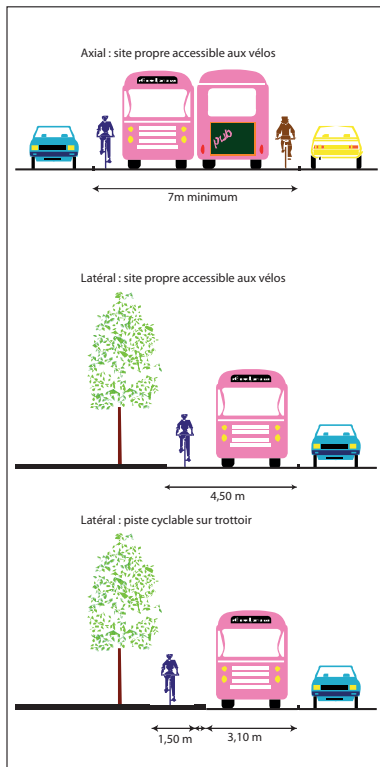
Depuis Vaires-sur-Marne jusqu'à la Pointe du Gournay, deux parcours sont possibles: le premier passant par la gare de Chelles au nord-est, le second plus au sud empruntant le site de la Base Nautique Régionale puis le canal de Chelles.

Le premier est un itinéraire partagé traversant un tissu pavillonnaire paisible qui rejoint l'ex-RN34 à l'entrée de Chelles depuis Brou-sur-Chantereine. Une piste cyclable est aménagée sur la chaussée, très roulante jusqu'aux abords du centre-ville de Chelles en passant par le centre commercial Chelles 2. Sur le territoire communal chellois de nombreux aménagements de pistes cyclables ont été réalisés et, si le

réseau est parfois discontinu, il suffirait de conforter quelques tronçons dans le centre de Chelles pour lier les deux gares. Puis, pour se rendre à la Pointe de Gournay aucune piste n'existe sur l'avenue du Maréchal Foch mais un itinéraire partagé est envisageable par les rues du quartier pavillonnaire situé au sud de cet axe pour rejoindre le canal.

Le second itinéraire permet d'atteindre l'entrée principale est de la Base Nautique Régionale en passant par le tranquille quartier pavillonnaire de Vaires-sur-Marne. Une large piste cyclable est-ouest traverse la base mais c'est par un chemin sauvage, érodé, que cette piste communique avec celle aménagée sur la rive sud du canal de Chelles qui chemine jusqu'au pont de la rue du Gournay où elle s'interrompt brutalement. Là, les rives deviennent très vite inaccessibles. Il est alors possible, soit de regagner les pistes cyclables au sud de la Marne, soit de revenir à hauteur de la Pointe de Gournay sur l'ex-RN34.



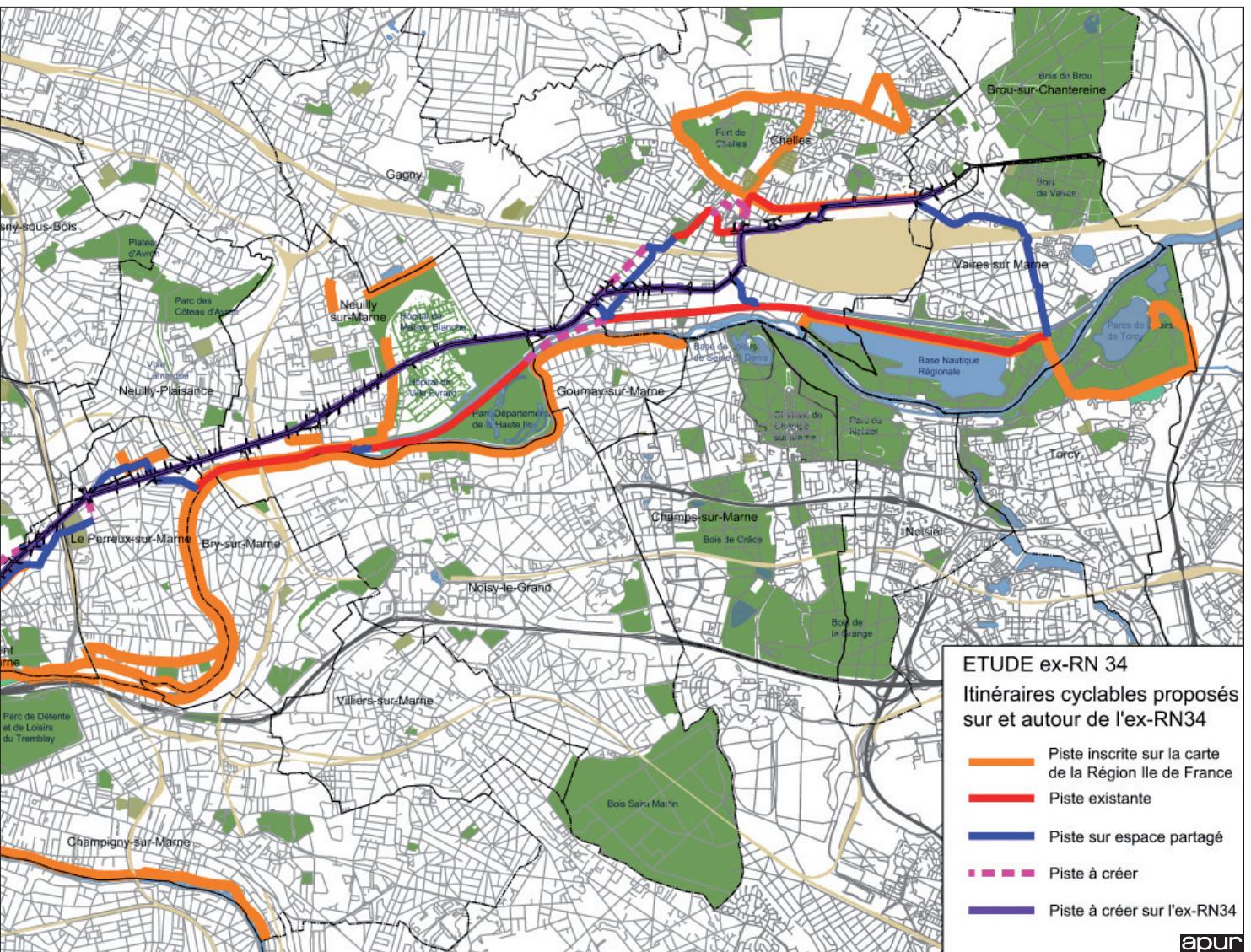


### De la pointe de Gournay jusqu'à Neuilly-Plaisance et la limite communale du Perreux-sur-Marne

La piste cyclable traverse de façon rectiligne et parallèle au canal, le parc de la Haute-Ile à Neuilly-sur-Marne et s'oriente ensuite vers la confluence de la Marne et de son canal par un petit itinéraire partagé qui rejoint les aménagements cyclables situés sur la rive nord du fleuve jusqu'à Neuilly-Plaisance et la limite communale du Perreux-sur-Marne.

### Au Perreux, à Nogent et jusqu'au Bois

À partir du Perreux, il faut quitter les bords de Marne pour rester à distance raisonnable de l'ex-RN34. Par les petites voies pavillonnaires en passant du côté nord de l'ex-RN34, il est possible de récupérer un cheminement parallèle pour retrouver directement le carrefour du Général-Leclerc dont la traversée n'est pas aisée. Des aménagements pourraient favoriser



le passage des vélos au sud du carrefour vers l'avenue du 11 novembre. La rue de la Paix qui sépare les cimetières du Perreux et de Nogent permet ainsi la traversée des faisceaux ferrés (RER E) et de l'autoroute (A86) pour aller à Nogent-sur-Marne.

Puis deux parcours alternatifs sont envisageables : au sud en empruntant la rue Théodore-Honoré puis la Grande Rue Charles-de-Gaulle jusqu'à la Place du Général Leclerc ; au nord en traversant le boulevard de Strasbourg, au niveau du rond-point du Maréchal-Foch, pour récupérer la rue de la Libération qui communique de part et d'autre du Fort de Nogent avec la rue Gaston Margerie ; le problème étant aujourd'hui l'herméticité de ce fort... Le cheminement peut ensuite se poursuivre vers l'ouest jusqu'à la Place Leclerc.

### De l'entrée du bois à Nogent jusqu'à Paris

De nombreuses pistes cyclables existantes sont disponibles pour aller vers la Porte de Vincennes via le Bois ou en longeant les voies ferrées du RER A jusqu'au centre de Vincennes.

### En résumé

Les parcours proposés tiennent compte de l'extraordinaire atout qu'est l'environnement de l'ex-RN34 pour les déplacements par des modes doux. Selon les lieux qui jalonnent cet axe de l'est métropolitain, les massifs boisés, les quartiers de pavillonnaires, les rives de la Marne ou du canal de Chelles offrent autant de possibilités d'itinéraires cyclables d'une qualité remarquable au voisinage de l'ex-RN34.

Pour assurer de réelles continuités à ces itinéraires, de très brèves interventions sont nécessaires pour relier les linéaires déjà aménagés aux parcours identifiés dans un espace partagé.

L'enjeu est double car la prise en compte de ces itinéraires cyclables alternatifs encourage la requalification de l'ex-RN34 et son ouverture vers ces vastes espaces de loisirs liés à la Marne qu'elle ignore aujourd'hui.



Piste cyclable aménagée sur l'ex-RN34 à Chelles



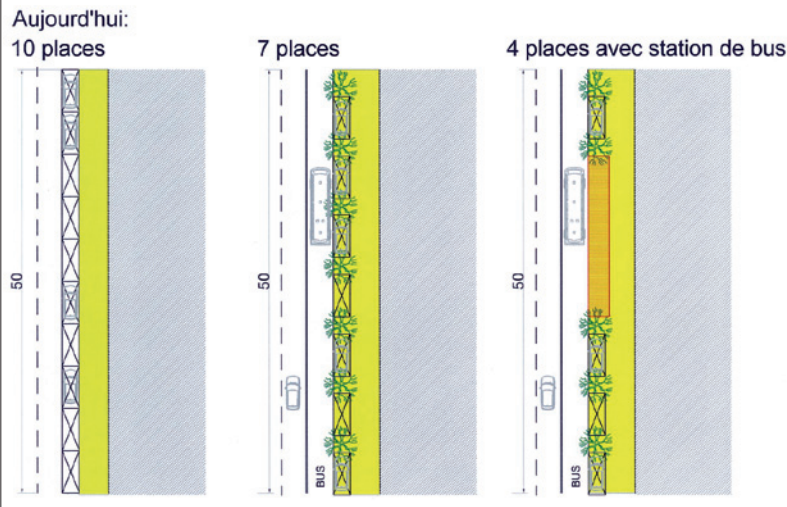
Aménagement cyclable en bord de Marne à Chelles



Exemple d'espace partagé en tissu pavillonnaire à Le-Perreux-sur-Marne

# Le stationnement, une variable d'ajustement ?

## Etude stationnement sur 50m



Quelle que soit la façon d'aménager l'ex-RN34, l'impact sur le stationnement des véhicules sera réel. Pour l'estimer, il nous a semblé utile de réaliser un petit exercice théorique sur une longueur de 50 m de voie.

Créer des liens de plantations en bordure de trottoir suppose, sauf lorsque la largeur de la voie est très importante (plus de 5 m de trottoir) d'inscrire le stationnement dans les rangées d'arbres. Dans ce cas, alors que dix places de stationnement tiennent dans 50 m de long, il ne reste que 7 places de stationnements possibles sur la même longueur.

Lorsque s'y ajoute une station de bus c'est trois places de stationnement qui sont nécessaires pour l'arrêt du bus. Sur 50 m de longueur, il ne reste alors que quatre places.

# Quelle place pour les piétons ?

## Pour marcher confortablement une largeur de 2,00 m minimum est nécessaire

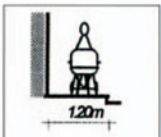
### 3.3 COMPRENDRE LES CONTRAINTES

#### FONCTIONNELLES

Chaque usage du trottoir nécessite une largeur minimum de passage différente, ce qui peut être résumé par les schémas suivants.



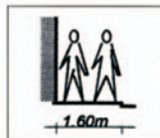
\*Le passage minimum nécessaire pour un seul piéton est de 90cm, ce qui correspond à une unité de passage en terme de sécurité incendie (calcul de la largeur des escaliers et issues de secours)



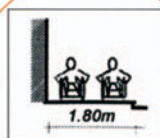
\*Le passage d'un piéton avec voiture d'enfant est de 1.20m



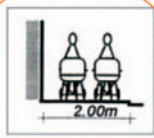
\*Deux piétons peuvent se croiser sans se toucher à partir d'une largeur de 1.40m, cependant la sensation de confort, due au respect de la distance personnelle relative (ne pas avoir l'impression que l'on se frôle ou se touche) n'est atteinte qu'avec une distance de 1.60m.



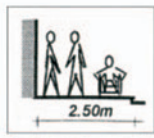
\*Cette même distance de 1.40m (2 U.P.) correspond au strict minimum nécessaire pour le passage d'un fauteuil roulant qu'il faut également étendre à 1.60m pour atteindre un niveau relatif de "confort". (norme P98-350)



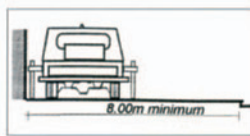
\*Le croisement de deux fauteuils roulants nécessite 1.80m (3 U.P.) de largeur. Cette largeur représente donc le seuil inférieur admissible du cheminement piéton sauf impossibilité morphologique (idem norme P 98-350)



\*le croisement de deux voitures nécessite 2.00m de largeur.



\*la distance de 2.40m (3 U.P.) correspond au passage de trois personnes (ou d'une si les deux autres convergent) ainsi qu'à la desserte d'un véhicule léger.



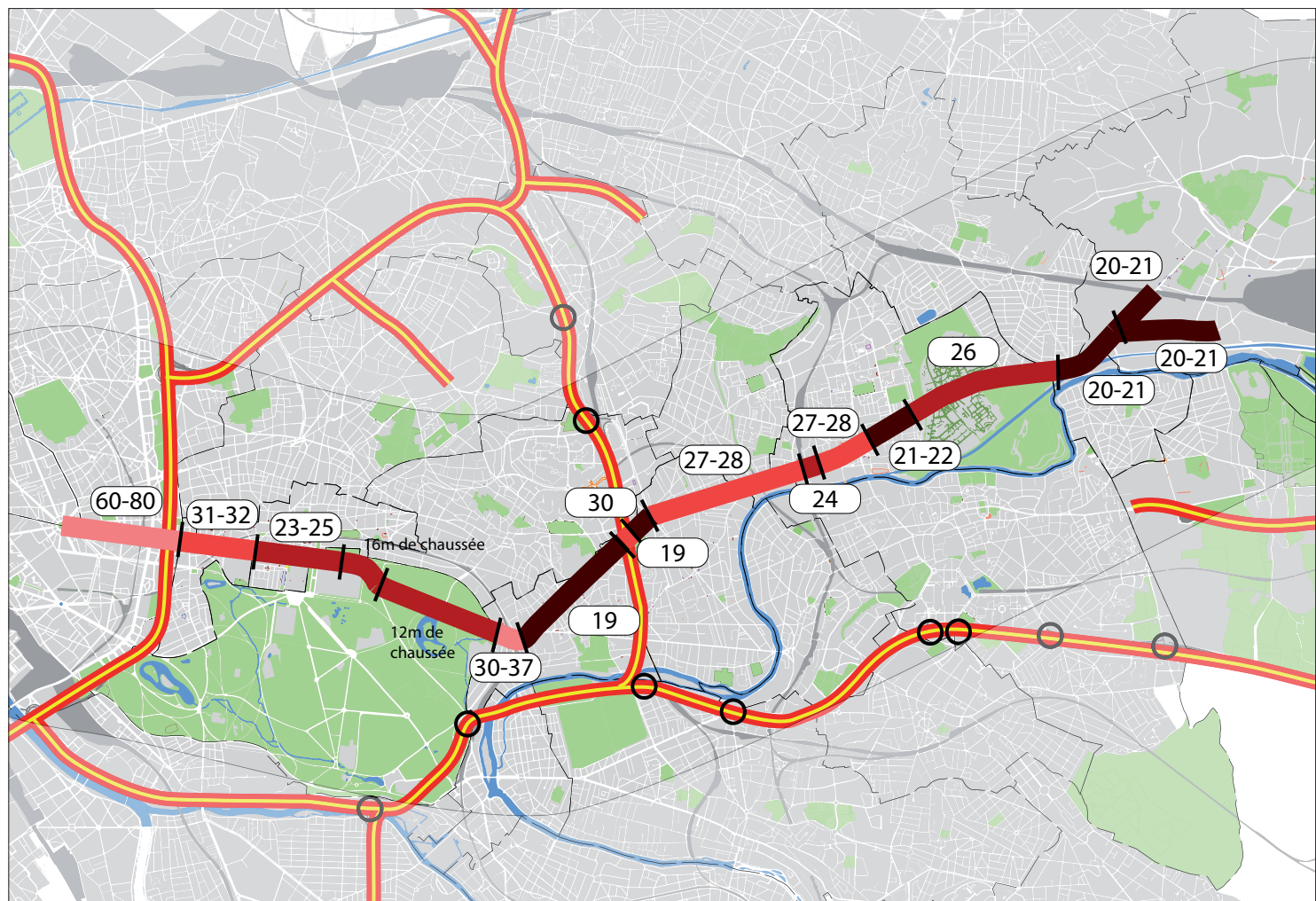
\*Notons enfin que la voie échelle des pompiers nécessaire sur les trottoirs larges, est de 4.00m lorsque la largeur des trottoirs est supérieure à 8m.



Laisser une bande libre de 2,00 m

## 3.1 Nouveaux usages de la voie : répartition des mobilités

Quelle place pour le TCSP dans l'espace de l'ex-RN34 ?







La largeur de l'ex-RN34 est loin d'être homogène. De 18 à 30 m, sa largeur varie et avec elle, ses capacités de transformation.

Comme il nous était impossible de faire des coupes pour chaque largeur, nous avons divisé le tracé de l'ex-RN34 en 2 familles :

## 26 m

Les coupes de principe à 26 m de large correspondent en réalité à tous les tronçons de voie supérieurs ou égaux à 24 m, considérant, comme sur la 1re coupe (avec terre-plein central et deux files de circulation par sens) que les trottoirs latéraux pouvaient dans ce cas, être réduits jusqu'à 1,70 m et qu'il n'était pas raisonnable d'aller en dessous de cette cote minimale. Dans cette famille, beaucoup d'organisations différentes – chaussés/terre-plein/trottoirs – sont possibles.

En revanche, la largeur n'étant jamais supérieure à 28 m (sauf à Saint-Mandé et à Paris), le maintien de la circulation automobile sur deux fois deux voies pose une contrainte forte sur l'aménagement du site propre et la possibilité d'un parcours cyclable autonome (il ne peut jamais se trouver dissocié de la voie bus).

L'option avec terre-plein et bus axial, qui a le mérite de reprendre des configurations existantes dans plusieurs communes, trouve sa limite dans la nécessité de créer des terre-pleins sur chaussée pour créer les stations de bus qui, même décalés pour minimiser leur encombrement, ont un impact fort sur la largeur des trottoirs (difficulté de plantations d'alignement). Seule une transformation des bus permettant des ouvertures à droite et à gauche (comme dans un tramway) permettrait l'usage un seul terre-plein pour implanter les stations, offrant ainsi une économie d'espace et une préfiguration possible d'une ligne de tramway axiale.

## 19 m

Les coupes de principe à 19 m de large correspondent en réalité à tous les tronçons de voie supérieurs ou égaux à 18 m et inférieurs à 24 m.

Dans cette famille, peu d'organisations différentes – chaussés/terre-plein/trottoirs – sont possibles.

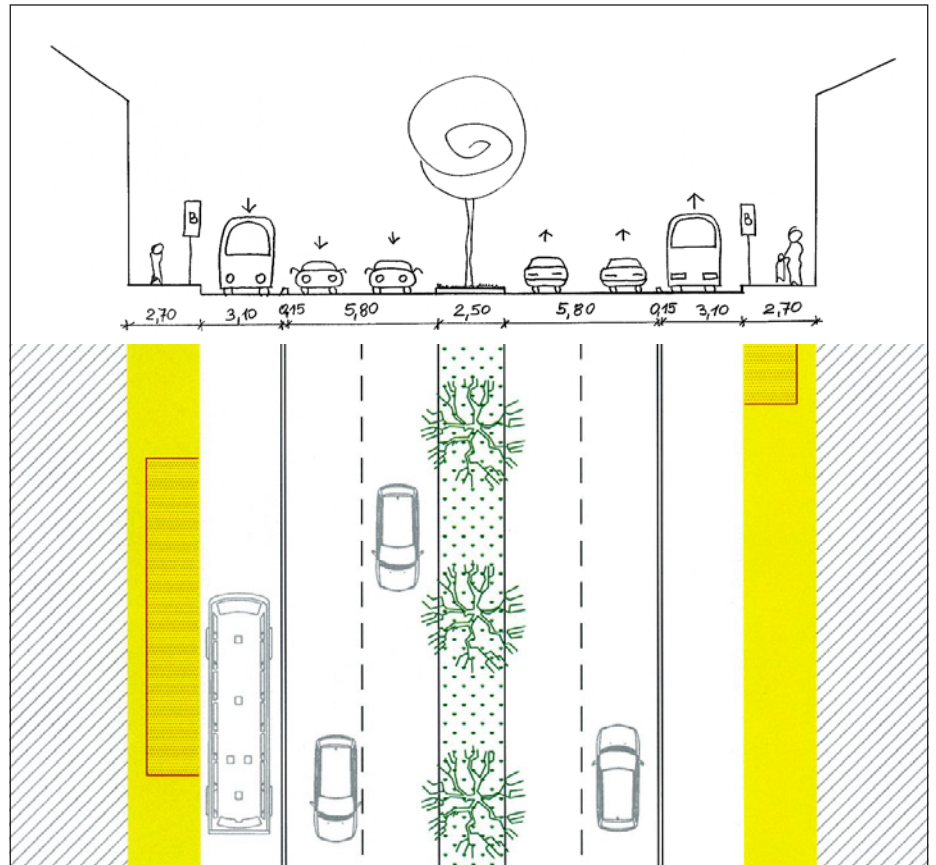
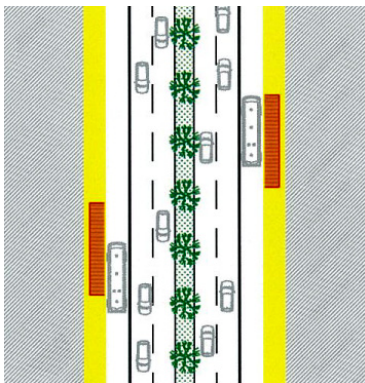
Seule une circulation latérale des bus permet de créer deux lignes de plantation d'arbres (et ce sont forcément des arbres de moyen développement) sur les trottoirs latéraux.

La création d'un site propre bus latéral sur cette largeur de voie impactera fortement le stationnement. En revanche il améliorera considérablement le confort des piétons en éloignant la circulation automobile vers le centre de la voie.

L'option avec bus axial, nécessite de créer des terre-pleins sur chaussée pour créer les stations de bus qui, même décalés pour minimiser leur encombrement, ont un impact fort sur la largeur des trottoirs et sur les plantations qui ne peuvent alors qu'être ponctuelles et décalées, mais ni continues ni symétriques.

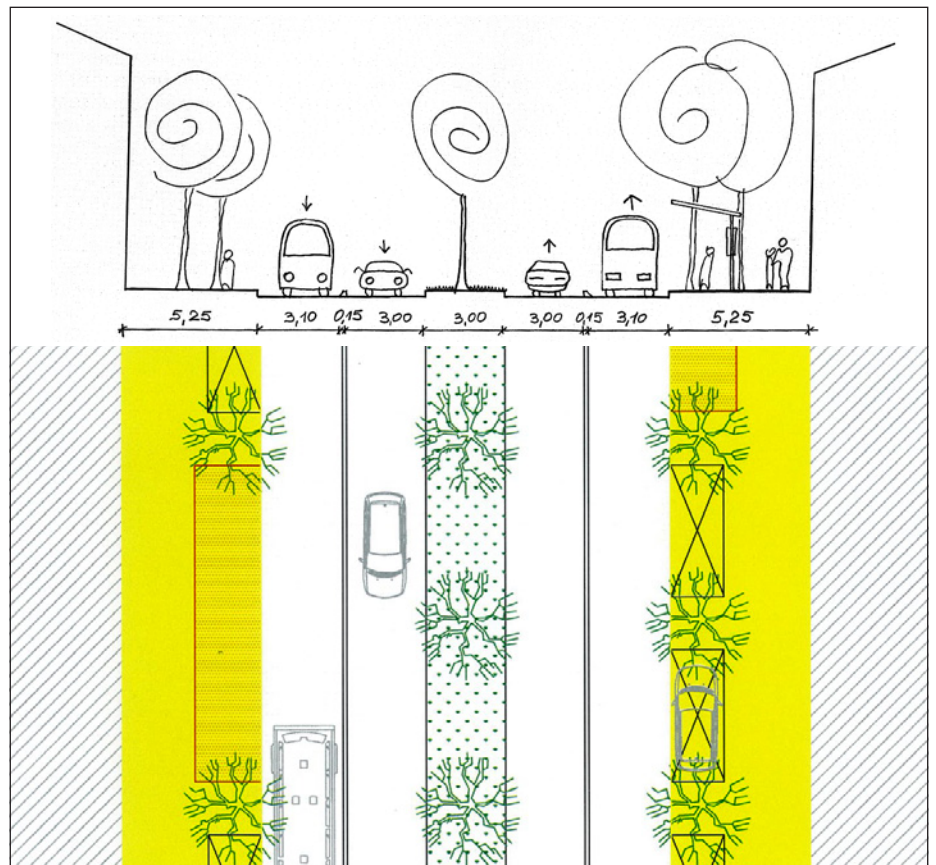
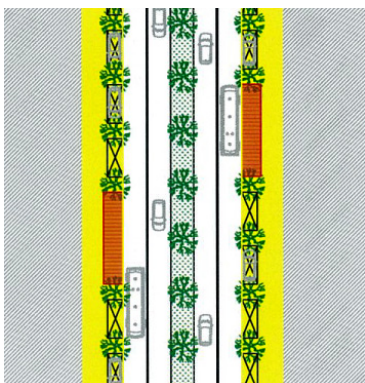
## 26 m Insertion d'un terre-plein central planté – 2 files de circulation – bus latéral

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- + Paysage



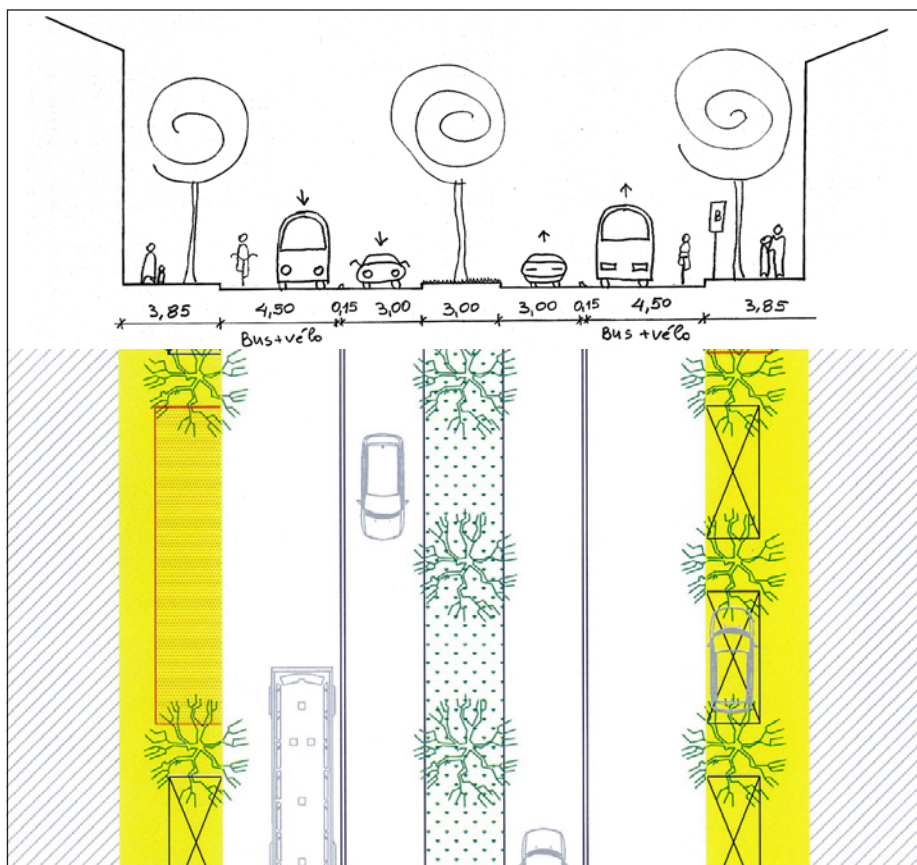
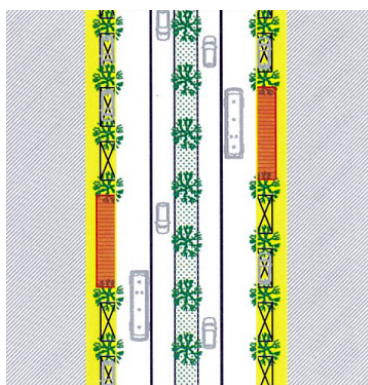
## 26 m Insertion d'un terre-plein central planté – 1 file de circulation – bus latéral

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- + Piétons
- + Vie urbaine
- + + Paysage



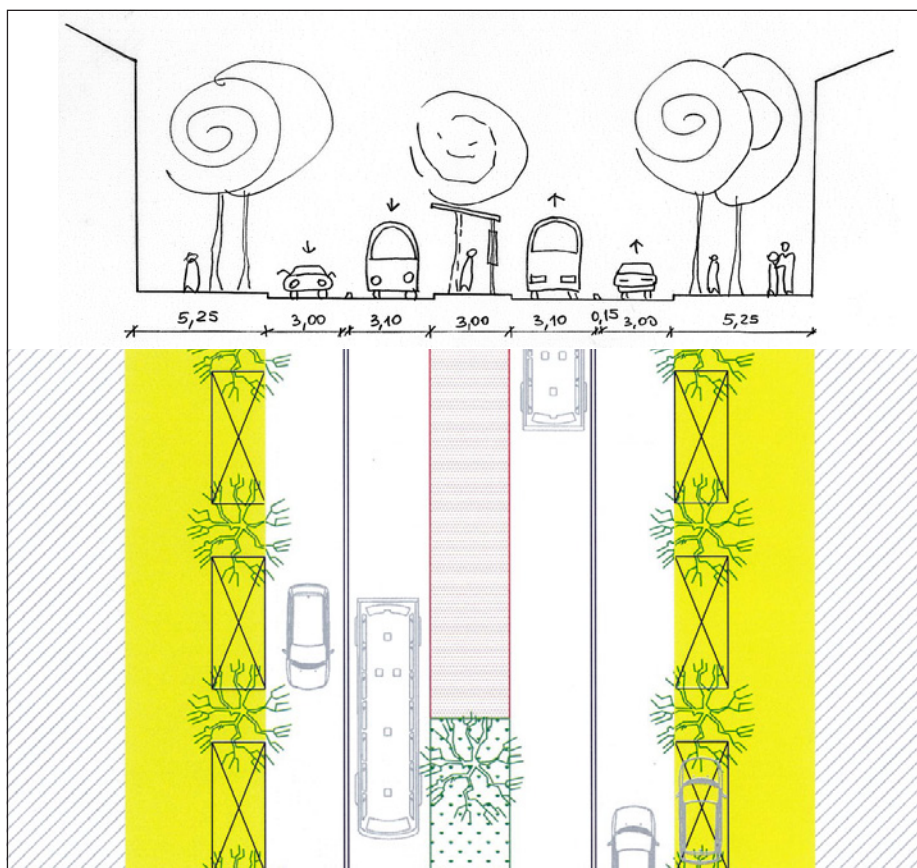
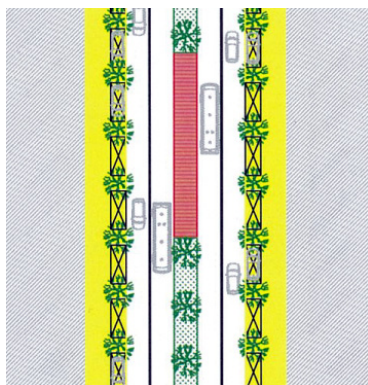
## 26 m Insertion d'un terre-plein central planté – 1 file de circulation – piste cyclable – bus latéral

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- + Piétons
- + Vie urbaine
- + + Paysage



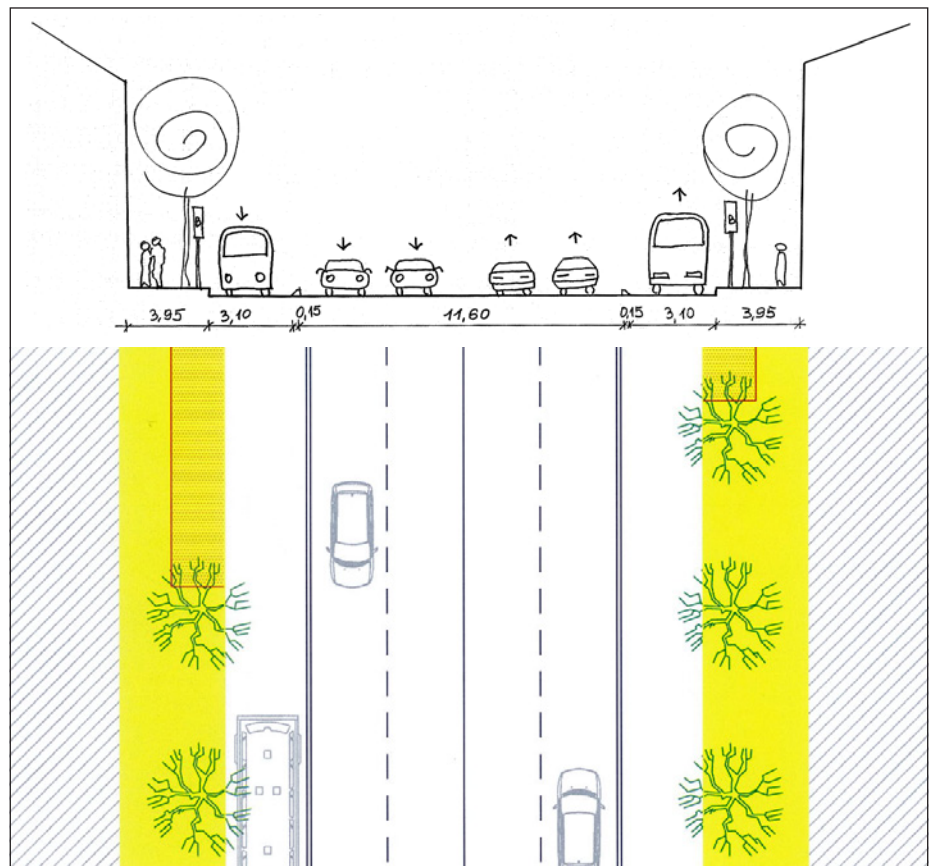
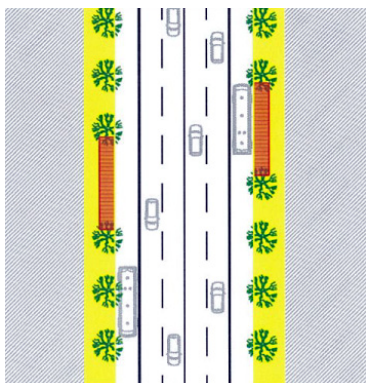
## 26 m Insertion d'un terre-plein central planté – 1 file de circulation – bus axial

La circulation des bus en position axiale, avec ouverture des portes à gauche, permet de mutualiser le terre-plein central pour implanter les stations. Cette solution permet de disposer à la fois d'un terre-plein planté et de rangées d'arbres latérales, offrant ainsi des possibilités de créer un paysage végétal très fort.



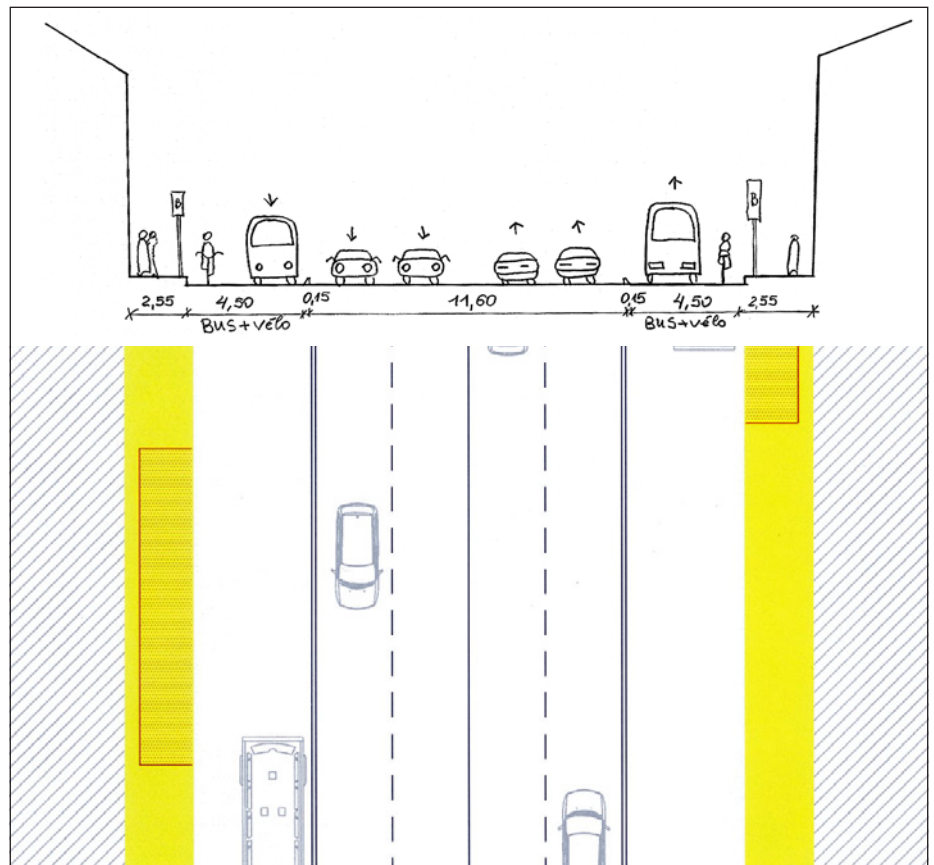
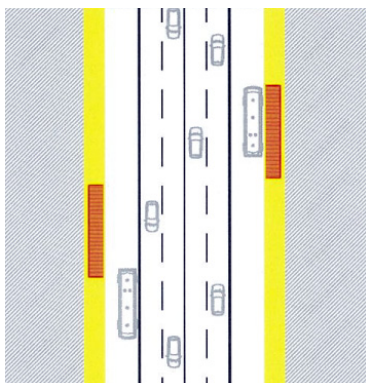
## 26 m 2 files de circulation centrale – bus latéral

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- = Paysage



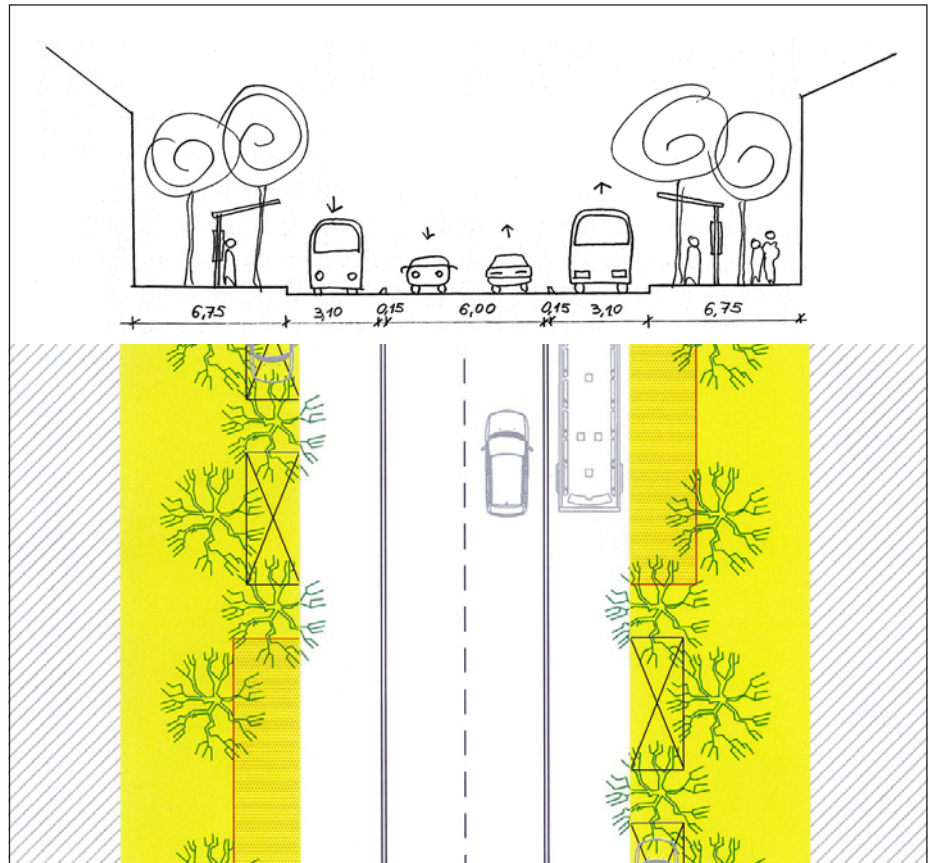
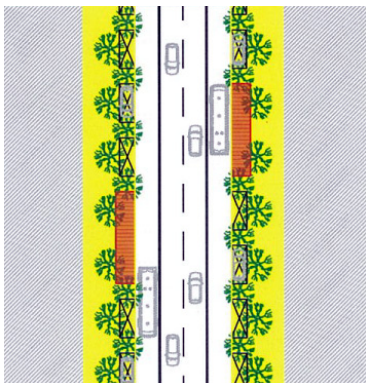
## 26 m 2 files de circulation centrale – piste cyclable – bus latéral

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- = Paysage



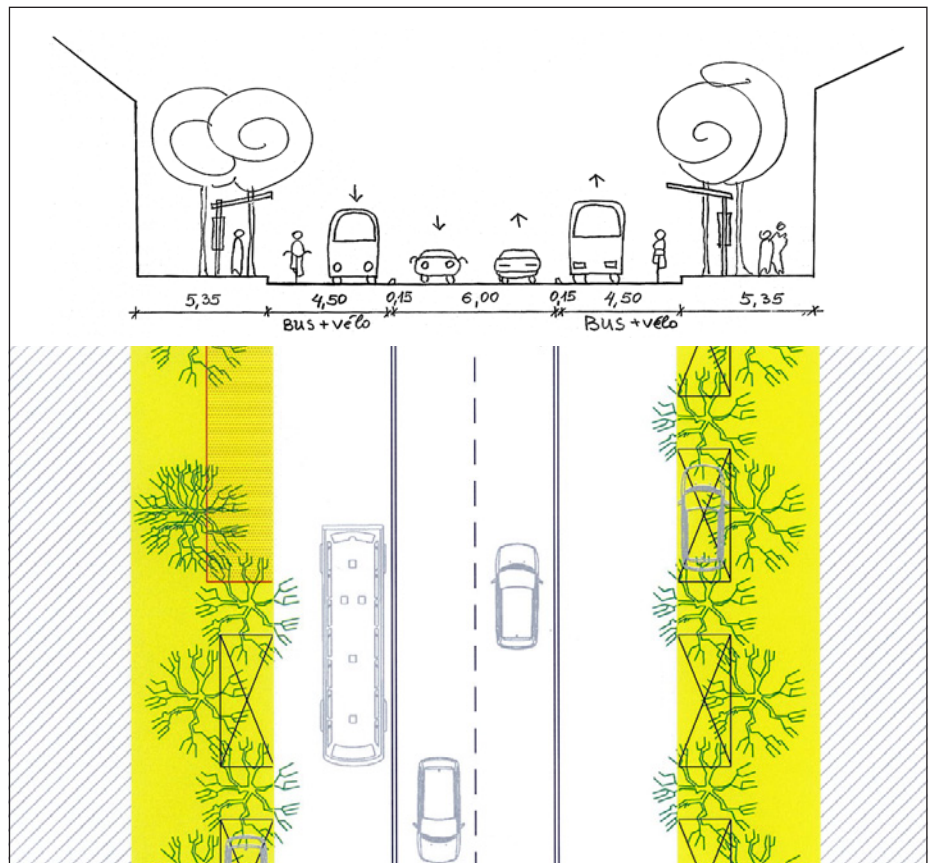
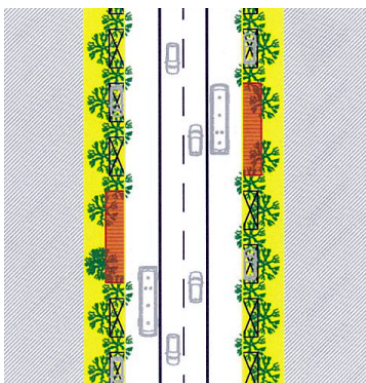
## 26 m 1 file de circulation centrale – bus latéral

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- + + Piétons
- + + Vie urbaine
- + + Paysage



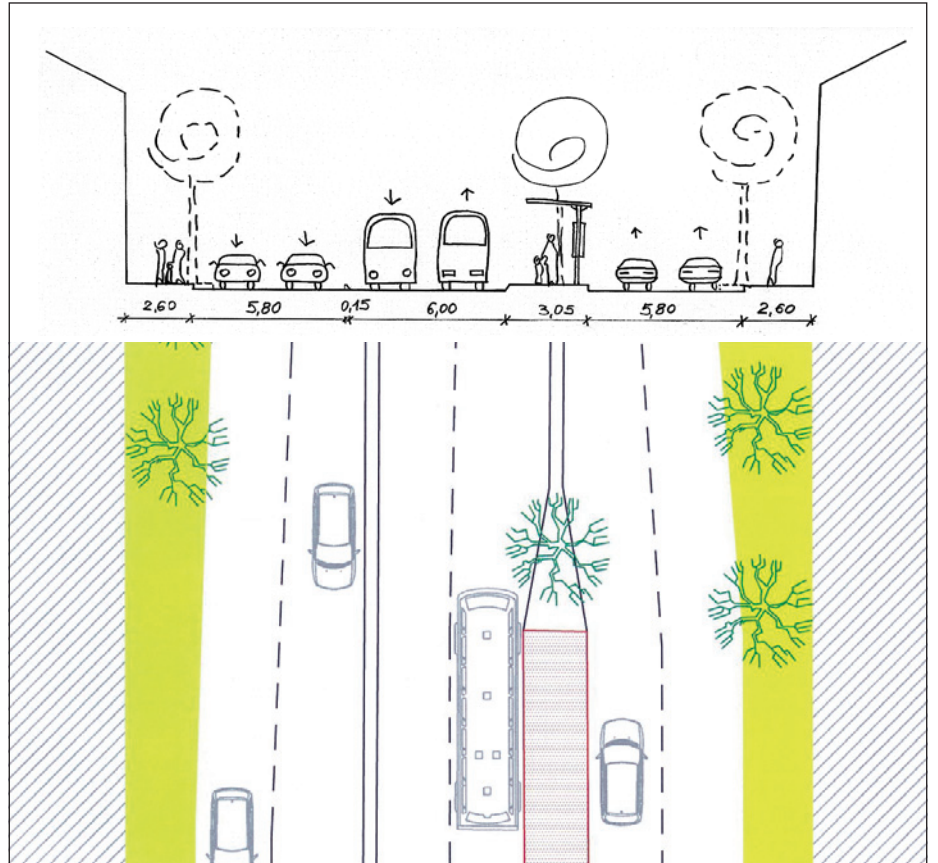
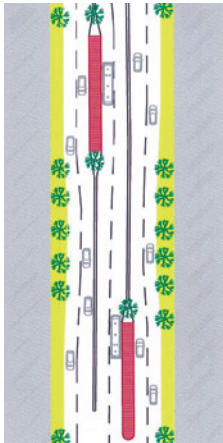
## 26 m 1 file de circulation centrale – piste cyclable – bus latéral

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- + + Piétons
- + + Vie urbaine
- + + Paysage



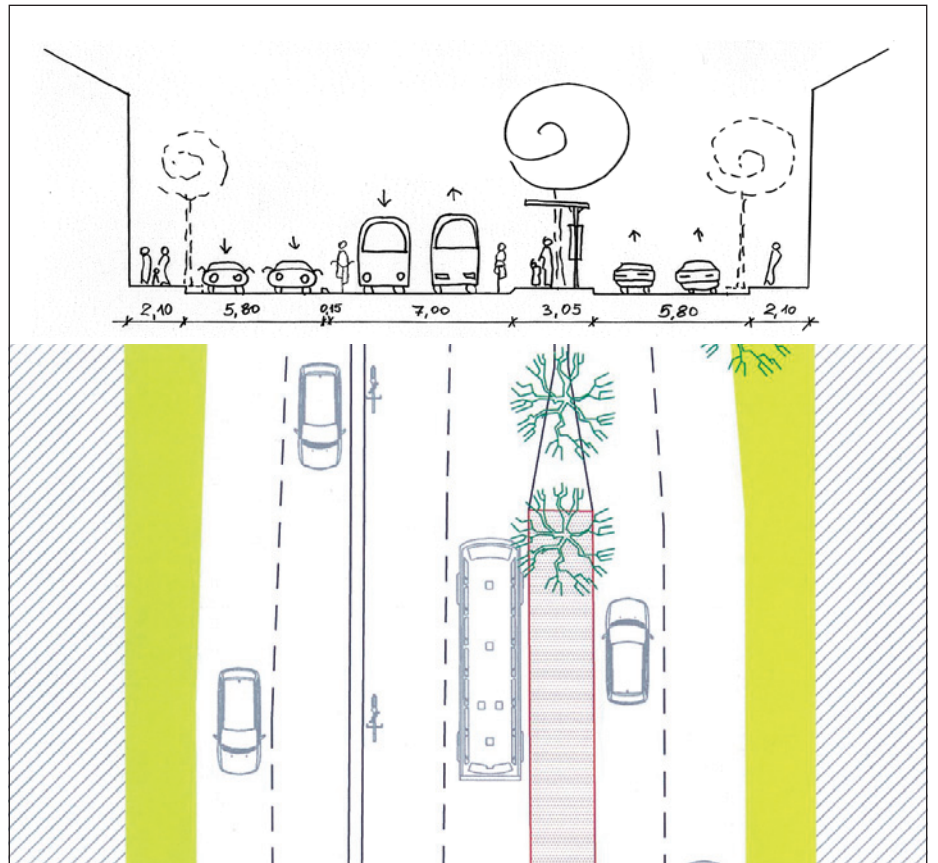
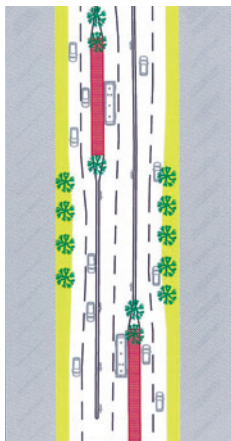
## 26 m 2 files de circulation – bus axial

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- = Paysage



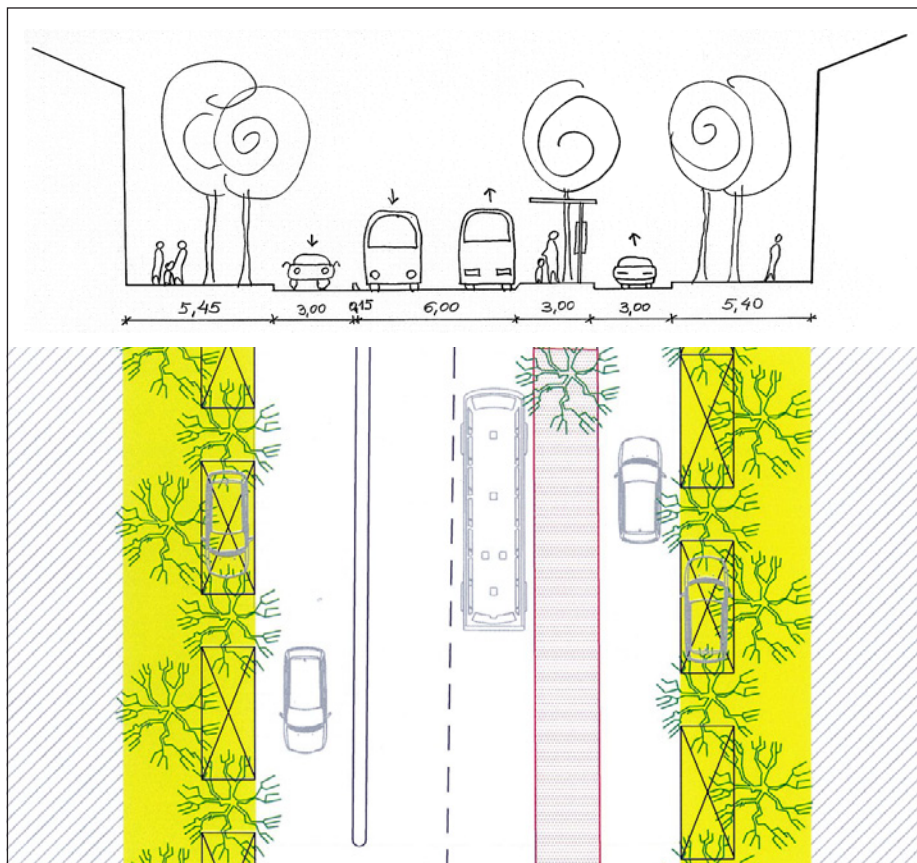
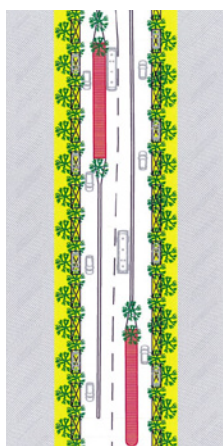
## 26 m 2 files de circulation – piste cyclable – bus axial

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- = Paysage



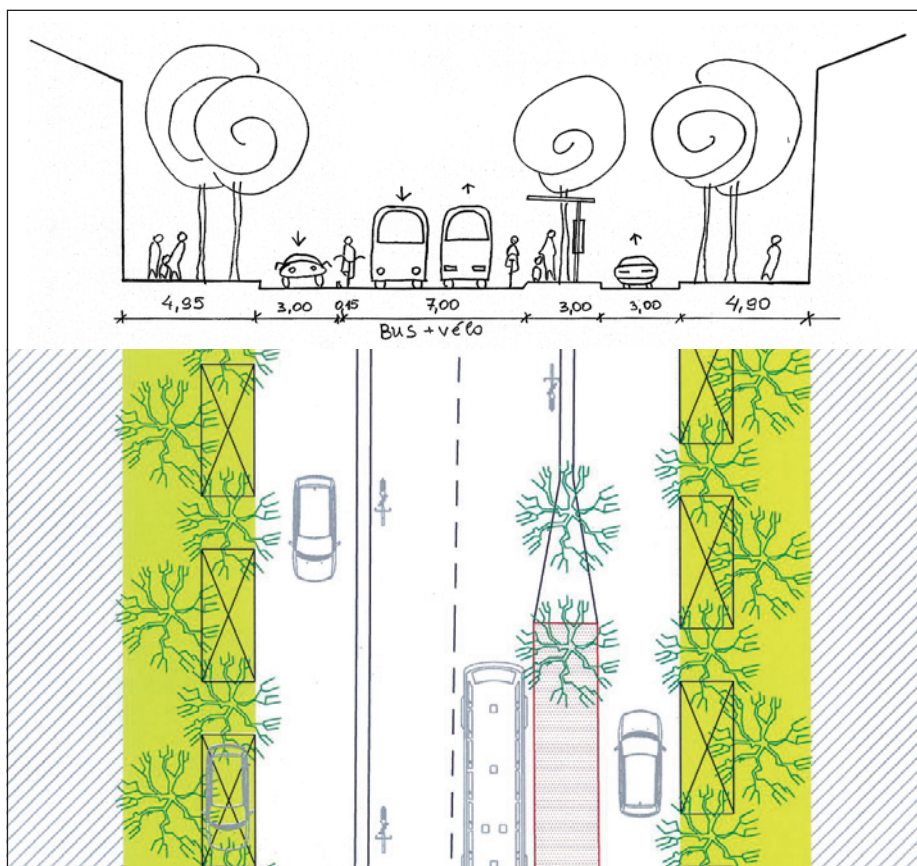
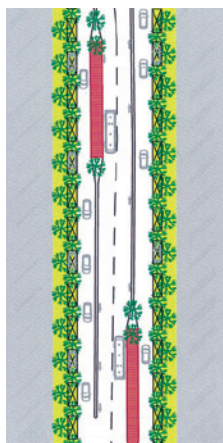
## 26 m 1 file de circulation – bus axial

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- + + Piétons
- + + Vie urbaine
- + + Paysage



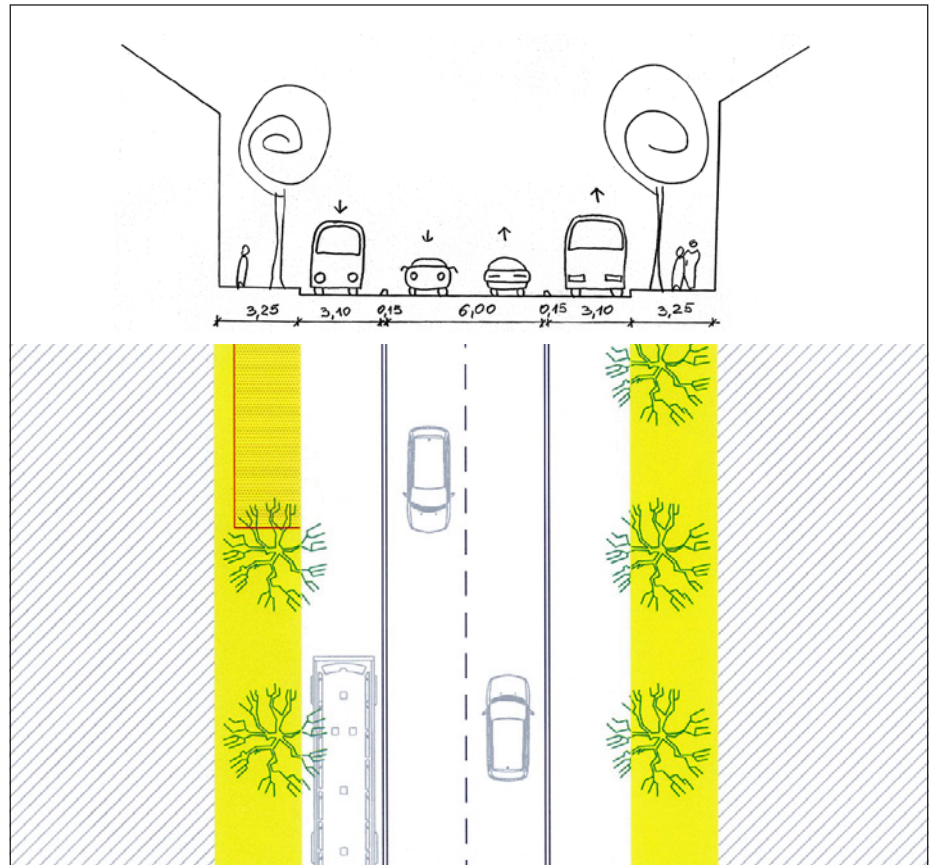
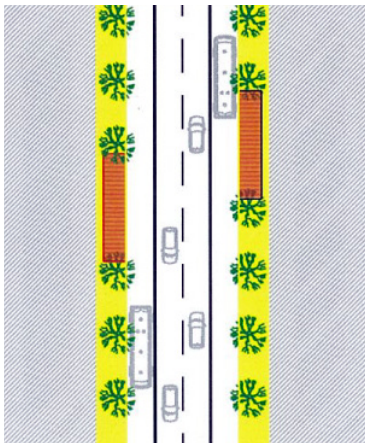
## 26 m 1 file de circulation – piste cyclable – bus axial

- + + Transports en commun
- Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- + + Piétons
- + + Vie urbaine
- + + Paysage



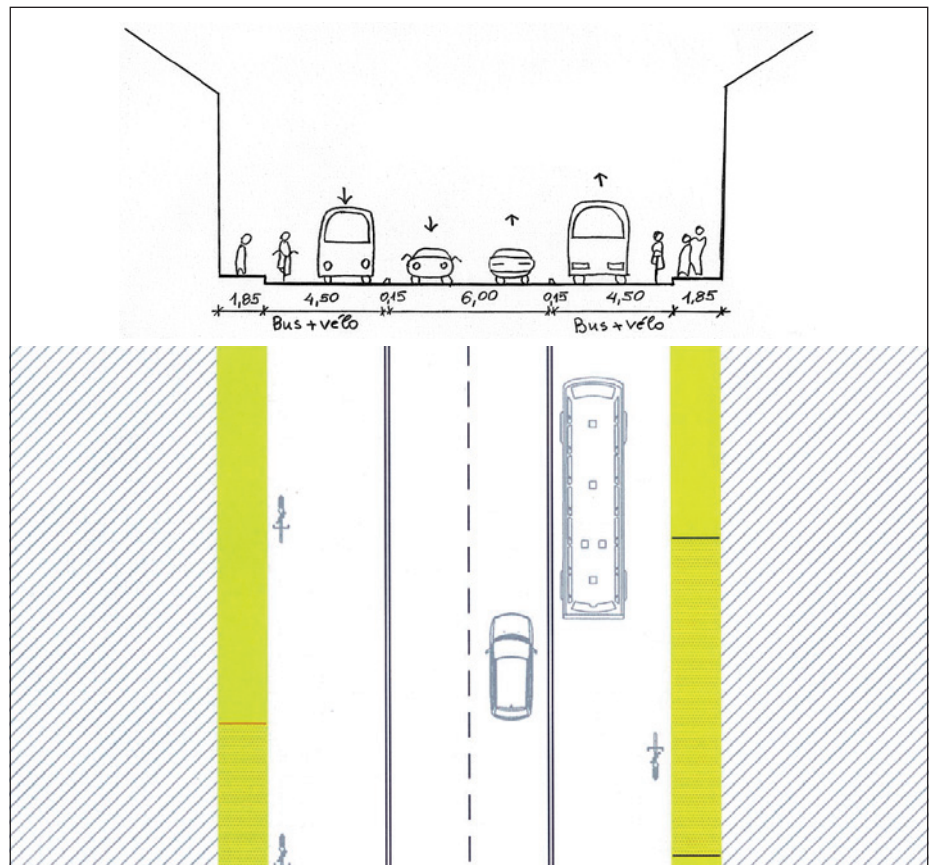
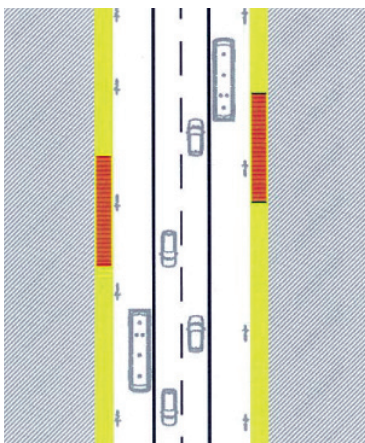
## 19 m 1 file de circulation centrale – bus latéral

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- = Vélos
- + Piétons
- + Vie urbaine
- + Paysage



## 19 m 1 file de circulation centrale – piste cyclable – bus latéral

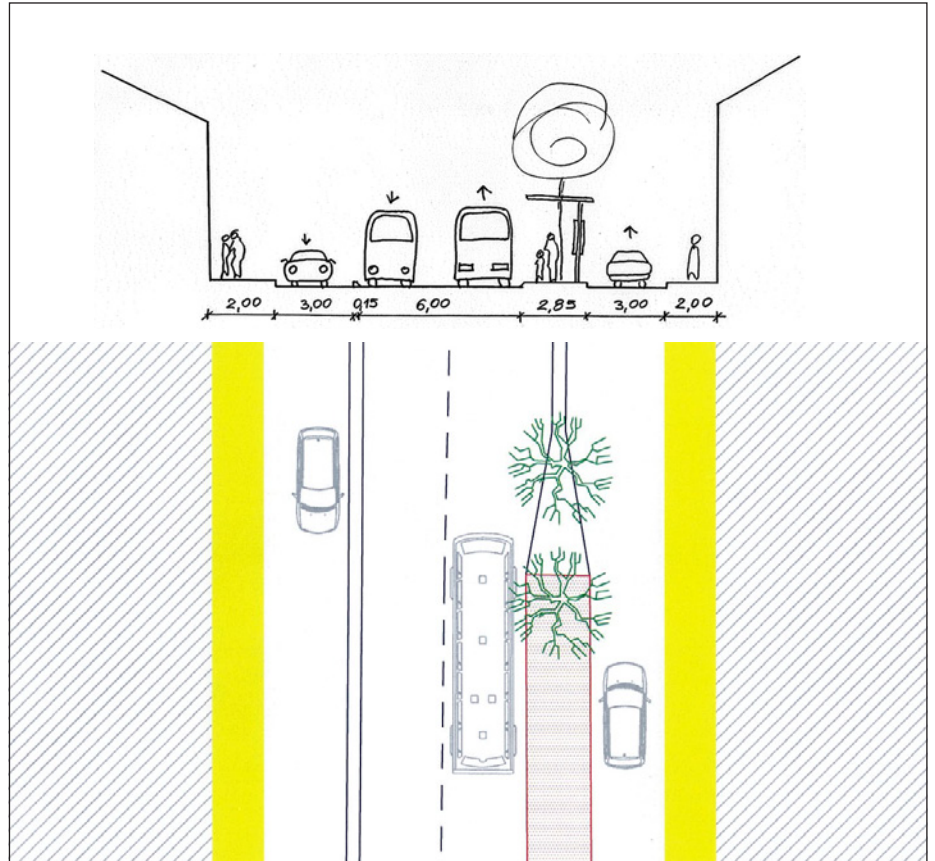
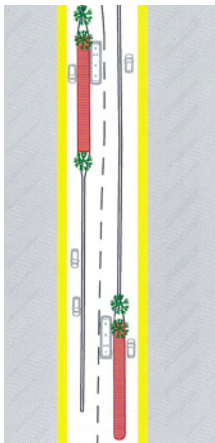
- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- + Piétons
- + Vie urbaine
- + Paysage





## 19 m 1 file de circulation – bus axial

- + + Transports en commun
- = Voitures
- Stationnement
- + Vélos
- = Piétons
- = Vie urbaine
- + Paysage



### Impact des différents scénarii par rapport à la situation actuelle

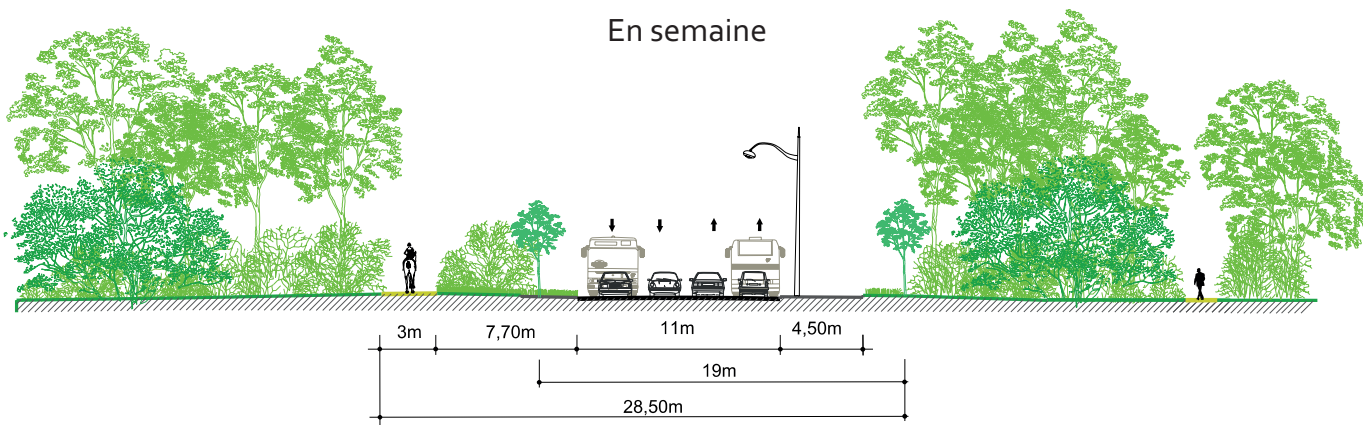
	26 m						19 m	
	Site propre bilatéral avec terre-plein central		Site propre bilatéral sans terre-plein		Site propre axial		Site propre bilatéral	Site propre axial
	2 files VP ar sens	1 file VP par sens	2 files VP par sens	1 file VP par sens	2 files VP par sens	1 file VP par sens		
Transports en commun	++	++	++	++	++	++	++	++
Voitures	=	-	=	-	=	-	=	=
Stationnement	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélos	=	+	=	+	=	+	=	=
Piétons	=	+	=	++	=	++	+	=
Vie urbaine	=	+	=	++	=	++	+	=
Paysage	+	++	=	++	=	++	+	+

# Un cas particulier : l'avenue de Nogent dans le bois de Vincennes

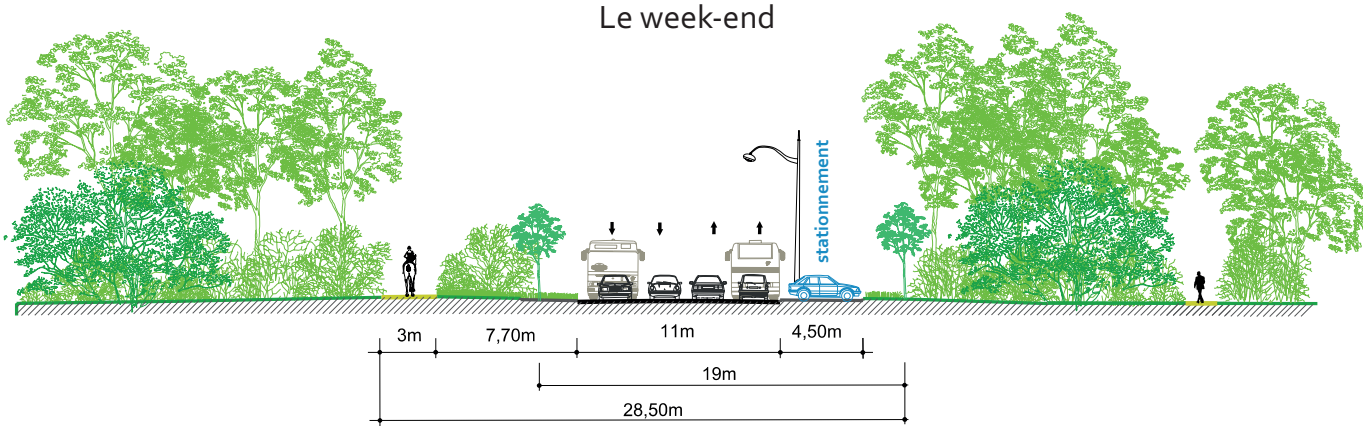
## Chaussée à 11 m entre l'avenue du Tremblay et Nogent

### ÉTAT ACTUEL

En semaine



Le week-end



Dans le bois de Vincennes, la radiale devient l'avenue de Nogent et traverse un site classé et un espace de nature et de loisirs d'échelle métropolitaine. La spécificité du bois incite à réduire l'impact paysager des aménagements, fonctionnels ou urbains. Elle incite aussi à trouver des solutions adaptées à la pluralité des pratiques et à leurs différentes temporalités, par exemple pour le stationnement de loisirs en fin de semaine au droit du Lac des Minimes, au lieu-dit la Porte Jaune. La gare routière Château de Vincennes constitue une séquence particulière par son importance dans l'organisation des déplacements, mais aussi par son impact sur le bois et les promenades : un verrou au sud, un obstacle au nord.

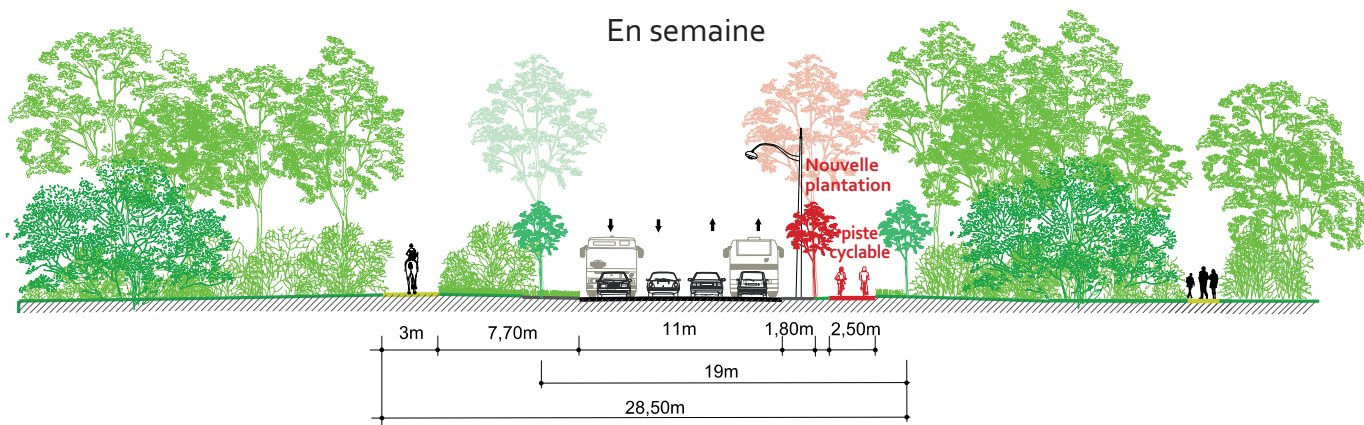
La requalification de l'avenue de Nogent doit à la fois affirmer l'ambiance forestière de l'avenue, créer l'ambiance et les cheminements pour une promenade en

forêt, permettre de nouvelles continuités cyclables, et concilier ces enjeux avec la circulation des autobus. On distingue deux séquences de l'avenue de Nogent : La partie est de l'avenue de Nogent, dotée d'une chaussée de 11 mètres accepte une circulation sur 2 x 2 files mais le trafic pourrait s'écouler sur 2 x 1 voie. Les trottoirs de l'avenue sont très sollicités pour stationner en fin de semaine par les promeneurs qui se rendent au lac.

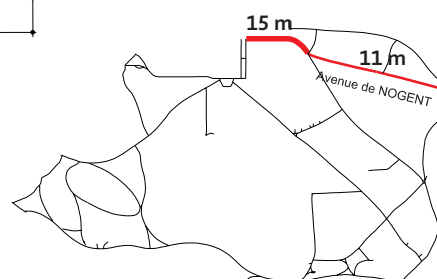
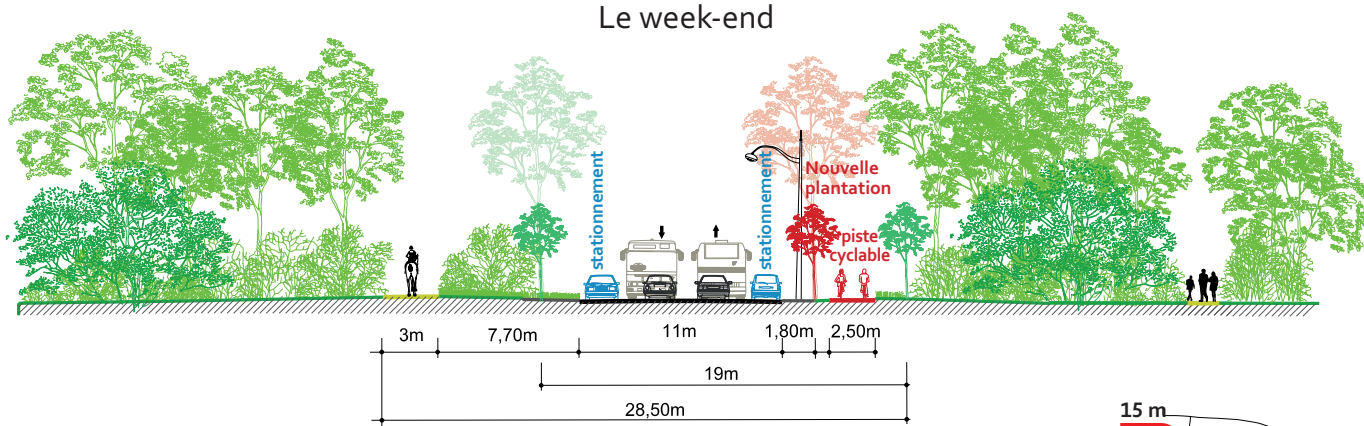
Aucun site propre n'est envisagé sur cette séquence pour les bus, qui restent dans la circulation générale. La gestion du stationnement est adaptée à la temporalité de la demande. En semaine, le parc de stationnement existant hors voirie suffit à répondre à la demande des promeneurs et la totalité de la chaussée est utilisée pour la circulation. Le week-end, un stationnement sur chaussée est toléré. Ce

## PROPOSITION

En semaine



Le week-end



dispositif est compatible avec les flux routiers. Il permet la requalification paysagère de l'avenue sur sa séquence la moins qualitative et notamment la plantation d'un nouvel alignement d'arbres sur le trottoir sud, renforçant l'ambiance forestière sur la radiale et la continuité des alignements. Il permet également de compléter le réseau cyclable du secteur avec un aménagement comparable à ceux déjà réalisés dans le bois de Vincennes, une piste bidirectionnelle sur trottoir. La réalisation d'une nouvelle station Vélib'est à l'étude.

Sur la partie ouest de l'avenue de Nogent, où la chaussée est plus large et la demande en stationnement des promeneurs inexistante, la réalisation de couloirs bus est envisageable.

## 3.2 Transformation du paysage

### Quelle requalification du paysage pour l'ex-RN34 ? À quelles conditions ?

Nogent-sur-Marne



#### Actuel

Le boulevard de Strasbourg, sur sa section comprise entre la place du général Leclerc et le fort de Nogent, est marqué par un gabarit de voie particulièrement étroit, autour de 19 mètres avec une file de circulation dans chaque sens. La présence de chaque côté de la chaussée de stationnements continus longitudinaux le long de trottoirs plantés d'alignements d'arbres contraint significativement la place dédiée aux piétons sur cette séquence pourtant relativement commerciale.



#### Proposition

La mise en place d'un TCSP en bilatéral ne doit pas venir impacter les espaces piétons déjà limités mais implique inévitablement une diminution de l'offre en stationnement que l'on peut alors retrouver en Lincoln, entre les arbres, régulièrement implantée mais plus clairsemée de chaque côté de la voie. La présence des alignements d'arbres, héritage ancien doit être maintenue et confortée dans tous les cas car elle contribue à la qualité du paysage et au confort des passants et riverains.

## Le Perreux-sur-Marne



### Actuel

Sur le boulevard d'Alsace Lorraine au Perreux-sur-Marne, la largeur plus importante de la voie, aménagée avec deux fois deux files de circulation et bordée de part et d'autre de volumes bâtis ne dépassant que très rarement les R + 2, rend cette séquence très lumineuse

avec une grande ouverture sur le ciel. Là encore on retrouve du stationnement linéaire continu en bilatéral avec des plantations d'arbres assez denses de chaque côté et cette fois un terre-plein central minéral bien que planté ponctuellement.



### Proposition

L'intégration d'un TCSP en bilatéral ramène ici la voie à une file de circulation dans chaque sens et permet ainsi en proposant également une offre de stationnement plus discontinue et en Lincoln sur chacune de ses rives, de conforter les largeurs de trottoirs

pour la mobilité douce. La végétalisation du terre-plein central et la densification des alignements d'arbres participent à l'embellissement du paysage de cette séquence urbaine.

## Neuilly-Plaisance – Neuilly-sur-Marne



### Actuel

Cette section correspondant au boulevard Gallieni, au niveau de la gare du RER A de Neuilly-Plaisance, est très minérale et présente un caractère très routier avec 2 files de circulation dans chaque sens accompagnées d'une voie en site propre de part et d'autre pour les bus. Un séparateur axial sur lequel sont implantés les candélabres ainsi que ceux qui délimitent les voies en site propre contribuent au manque d'aménité urbaine de cette voie. Le stationnement est ici inexistant et les trottoirs sont particulièrement étroits au regard de la largeur de voie disponible...



### Proposition sans terre-plein

Le passage à une file de circulation dans chaque sens bordée de voies bilatérales en site propre sans séparateur confère à cette séquence un aspect plus urbain et permet d'accorder d'avantage d'attention aux piétons, nombreux à fréquenter ces abords de gare, avec de plus larges trottoirs sur lesquels il est possible de planter de doubles alignements arbres, par exemple en quinconce. Quelques stationnements automobiles peuvent même y prendre place...



### Proposition avec terre-plein

Une autre possibilité consiste à renforcer et élargir le terre-plein central qui peut alors être végétalisé sur l'ensemble de son emprise et accueillir un alignement d'arbres assez dense. L'avantage de cette proposition est de conserver une certaine identité paysagère avec la séquence du Perreux-sur-Marne qui la précède et de garantir un meilleur confort des traversées piétonnes, non sécurisées aujourd'hui.

## Neuilly-sur-Marne – les hôpitaux



### Actuel

Ce tronçon de l'avenue du général Leclerc est nettement moins urbain puisque l'on quitte le centre-ville de Neuilly-sur-Marne pour traverser le site des hôpitaux. Les bâtis ne sont ici presque plus perceptibles à cause de leur éloignement des façades de la voie et cette impression est renforcée par la présence de grands arbres d'alignement qui se dressent de part et d'autre de la chaussée. Au centre de la voie, un terre-plein central enherbé vient séparer les deux fois deux files de circulation. Les trottoirs sont ici assez généreux bien que peu aménagés.



### Proposition

Cette dimension paysagère peut encore être confortée en profitant des largeurs disponibles sur le terre-plein central et les trottoirs pour densifier le végétal et pacifier encore un peu plus cette section par le biais d'espaces publics de qualité. Il est ainsi possible de réconcilier les piétons avec ces axes larges, trop souvent vécus comme de véritables coupures.