

## La trame viaire du cœur de l'agglomération Vers une vision stratégique et prospective

L'étude de la trame viaire du cœur de l'agglomération est réalisée par l'Apur avec la Ville de Paris, la SGP, la DRIEA, les Conseils Généraux du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine, le STIF et la Région Ile-de-France. Le diagnostic finalisé en 2013 a permis de rendre compte de l'organisation de la trame viaire et de la structure des espaces publics à travers une vision partagée et des modes de représentation communs à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.

L'étude partenariale se poursuit en 2014 par des travaux prospectifs et stratégiques. Cette note présente les phases de l'étude concernant :

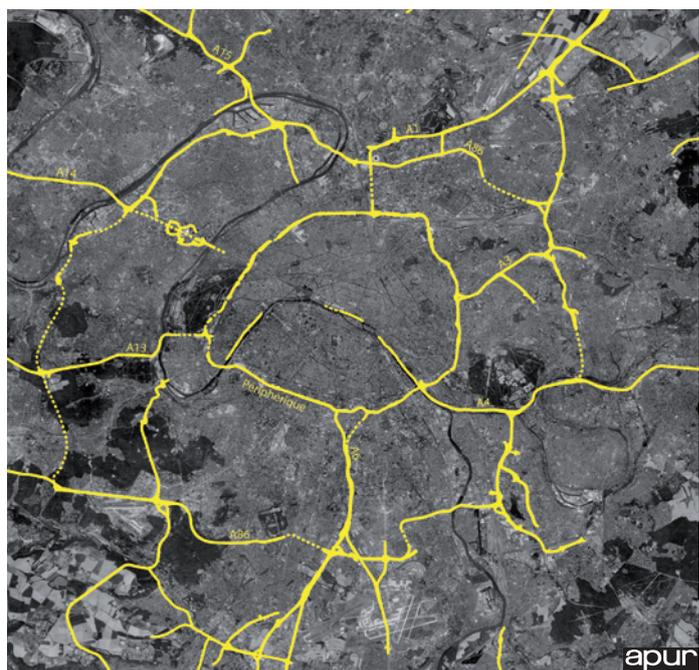
- la proposition d'une trame viaire urbaine hiérarchisée;

- l'identification des principaux enjeux pour compléter et réaménager les espaces publics;
- la mise en perspective de l'évolution de la trame viaire en lien avec les principaux projets de liaisons.

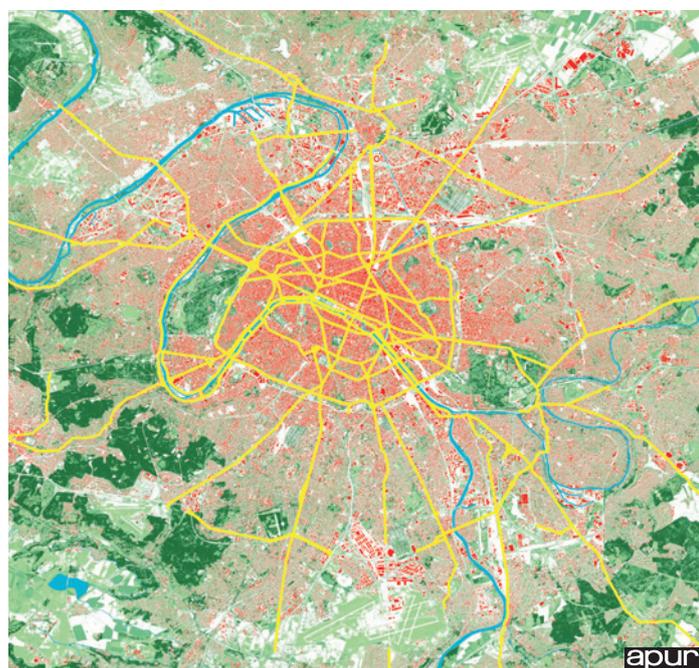
Il sera enrichi d'un travail en cours organisé sous forme d'ateliers impliquant un grand nombre d'intervenants sur 4 thèmes :

- l'organisation de la logistique (atelier tenu le 18 février 2014);
- le rabattement aux gares existantes et futures (atelier tenu le 17 avril 2014);
- le réseau des boulevards de la métropole (prévu à l'été 2014);
- le réseau magistral (prévu à l'été 2014).

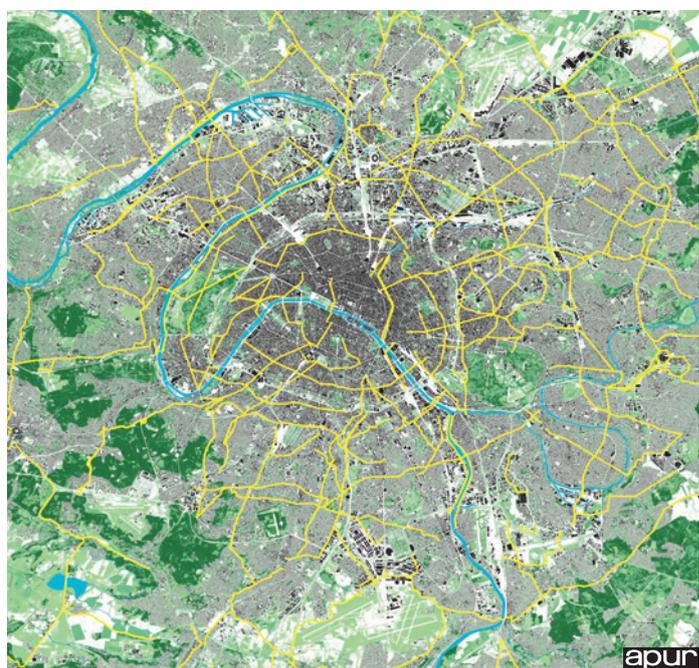
L'ensemble de ces travaux fera l'objet d'une synthèse avant la fin de l'année 2014.



Le réseau des autoroutes et des voies rapides



Le réseau des voies majeures



Le réseau des voies structurantes secondaires

## 1/ La proposition par l'Apur d'une trame viaire urbaine hiérarchisée

La hiérarchie proposée et étudiée en lien avec la DRIEA, les départements 92, 93, 94 et la Ville de Paris privilégie l'analyse de la structure urbaine et des espaces publics devant une stricte observation des flux routiers.

### La hiérarchie des voies traduit la lisibilité des villes et leur organisation spatiale.

Le plan de hiérarchisation urbaine de la trame viaire propose une structure du réseau de voirie décomposé en 4 catégories :

- **les voies du réseau magistral, autoroutes et voies rapides** qui assurent les grandes fonctions de déplacement mais aussi un rôle important dans les échanges avec les territoires ainsi qu'avec le grand paysage métropolitain ;
- **les voies majeures, anciennes routes nationales et voies royales** qui forment des espaces publics fondateurs de la composition urbaine, remarquables par leur histoire, leurs continuités, leur tracé et leurs plantations d'alignement ;
- **les voies structurantes secondaires**, qui établissent des longues liaisons et des tracés lisibles dans les territoires, des continuités d'importance intercommunales, supports de connexions au réseau magistral, de tramways ou de desserte des centralités ;
- **les voies locales** assurant des fonctions fines de proximité.

### Les questionnements autour de l'armature urbaine et son évolution

Sur le réseau d'autoroutes et de voies rapides, se pose notamment la question de la transformation de certaines autoroutes ou voies rapides en boulevard urbain comme la RD 7 sud, le quai de Bercy, l'A186 à Montreuil, la transformation en cours du boulevard circulaire de la Défense...

Sur le réseau de voies majeures, un renforcement des interfaces et des continuités entre départements apparaît nécessaire, comme sur certaines portes de Paris (la Villette, Ivry, Maillot...), au niveau de la RD5 au sud, de la RD986 à l'ouest ou du centre de Saint-Denis...

Sur le réseau de voies structurantes secondaires, le renforcement des interfaces et des continuités entre départements pose aussi l'enjeu d'une optimisation ou d'une montée en puissance de voies de rocade (la RD 136, la RD148 et la RD50 au sud, la RN370 et la RD86 à l'est ou la RD9 à l'ouest...). Dans le même temps, les projets urbains réinterrogent le rôle de certaines voies, à l'image des quais de Seine entre Ivry et Vitry-sur-Seine.

Enfin, sur le réseau de voies locales, on assiste à une montée en puissance des voies liée aux secteurs de projets et aux enjeux de continuités urbaines : les boucles de la Marne dans Bry-sur-Marne et Saint-Maur, au niveau des Ardoines...

### Des grandes coupures à réduire

Certaines carences de la trame viaire s'expliquent par la présence de coupures du fait de difficultés de franchissements des infrastructures ou de territoires peu maillés. La juxtaposition de grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières, de grandes plaques (zones d'activités, services urbains, forts, hôpitaux, cimetières) a fait naître de nombreuses enclaves dans le cœur d'agglomération.

Ces zones de déficits de maillage sont des secteurs à enjeux pour le renforcement et le développement de la trame viaire. Elles nécessitent la réalisation d'espaces publics mais surtout de nouveaux franchissements sur les voies ferrées, autoroutes, boulevard périphérique et cours d'eau.

Ces déficits de maillages et de rocades, les questions sur le réseau magistral et les voies majeures sont les enjeux d'évolution et de développement de la trame viaire :

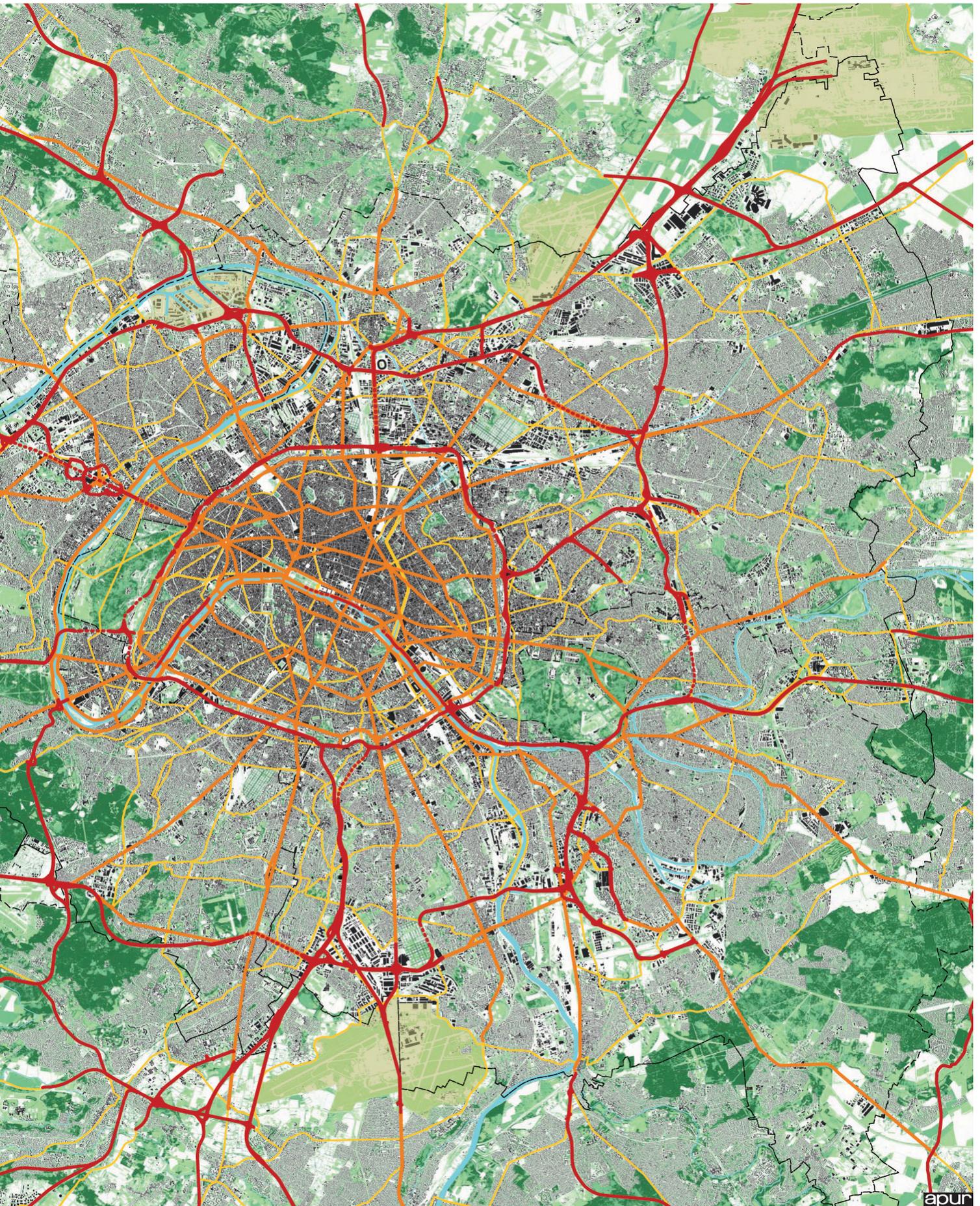
- des voies rapides appelées à évoluer dans leurs usages et leurs échanges, mais aussi dans leur insertion et leur rôle dans le paysage ;
- une richesse et une force de l'histoire des voies majeures, mais qui restent peu valorisées pour l'ensemble des usagers ;
- une organisation radio-concentrique à installer, aujourd'hui peu lisible du fait de rocades discontinues et souvent étroites.

### Construction d'une trame viaire urbaine hiérarchisée

- Autoroutes et voies rapides
- Voies majeures
- Voies structurantes secondaires
- Voies d'échelle locale

Juin 2014  
Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, MNT 2012 InterAtlas, Apur





## 2/ Les interfaces entre le réseau magistral et les territoires traversés : des enjeux d'insertion urbaine et d'évolution

Les relations entre le réseau magistral et les territoires mettent en évidence des enjeux en matière d'accessibilité et de desserte, d'insertion urbaine et de grand paysage.

Les liens du réseau magistral avec les territoires questionnent en particulier les zones logistiques, qui si elles sont maintenues doivent bénéficier d'une excellente accessibilité au réseau magistral. L'optimisation des itinéraires poids lourds entre la RN19 et le Port de Bonneuil, la desserte de la ZA Mermoz au Bourget, du pôle d'Orly ou du

Bourget, sont parmi les conditions préalables aux projets de requalification des grandes voies départementales.

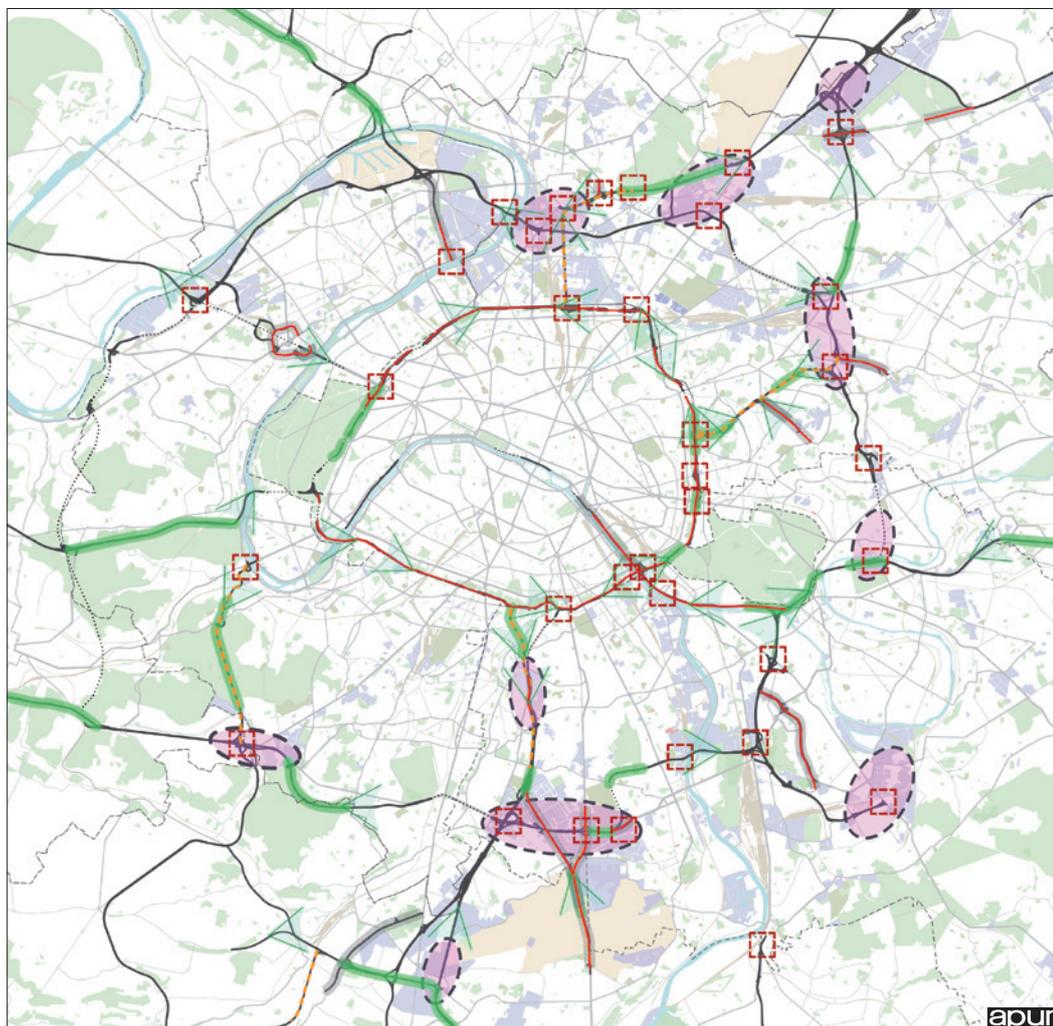
Concernant **les échangeurs**, leur optimisation et leur insertion sont aujourd'hui demandées par les collectivités et les aménageurs en lien avec les projets urbains (porte de Paris à Saint-Denis, Masséna-Bruneseau, Vélizy-Villacoublay, trèfle RD7-A86, carrefour Lindbergh...). La géométrie et la fréquence des ouvrages révèlent ainsi des pratiques diverses entre Barcelone (pente des bretelles à 9-12 %, 1

échange tous les 250 m), Paris (respectivement 6-7 % et tous les 700 m) et le réseau routier francilien qui échange de manière plus disparate.

Pour certaines autoroutes et voies rapides, des principes d'évolution des usages et de transformation en « autoroutes apaisées » se traduisent par des réflexions sur la limitation des vitesses et par des projets de voies réservées, prévues en priorité sur l'A1, l'A3, l'A6, l'A10, la RN118, l'A12 et la RN104 à l'horizon 2020 (réseau de Bus Express).

Les grandes séquences planifiées et les points de vue remarquables soulignent quant à eux le rôle important du réseau magistral comme révélateur du grand paysage et support d'une trame verte métropolitaine.

**Il s'agit de rapprocher les objectifs des collectivités demandeuses d'un réseau autoroutier bien intégré au service des territoires traversés et d'un gestionnaire cherchant à garantir le meilleur fonctionnement possible d'un réseau national en partie saturé.**



### Dysfonctionnements des interfaces entre le réseau d'autoroutes et de voies rapides et les territoires traversés

- Échangeur ou diffuseur créant un effet de coupure ou de discontinuité piétonne
- Secteur d'enjeu pour le développement d'échanges avec les territoires
- Enjeux d'insertion urbaine
- Voie rapide en terminaison ou isolée en question
- Séquence de circulation de bus importante sans voie réservée (plus de 1 bus/3mn/sens HPM (Bus Express))\*
- Grande séquence paysagère à valoriser
- Point de vue remarquable à valoriser
- Zone d'activités / Service de transports
- Autoroute ou voie à caractère autoroutier

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur

\* autoroutes concernées par des projets de voies dédiées à l'horizon 2020 (sources : STIF, IdF)

### 3/ Le réseau de voies majeures : des tracés fondateurs à valoriser, une multimodalité à développer

Les voies majeures organisent le cœur de l'agglomération à partir des grands tracés historiques. Bon nombre de séquences sont encore marquées par des aménagements trop routiers ou dégradés.

La grande proportion de stationnements ou de chaussées, les difficultés de franchissements ou de cheminements piétons, la présence de trémies ou d'autoports comme sur la RN7, l'ex RN2, l'ex RN3, la RN13 ou les quais de Seine et les Maréchaux à l'ouest résultent de transformations

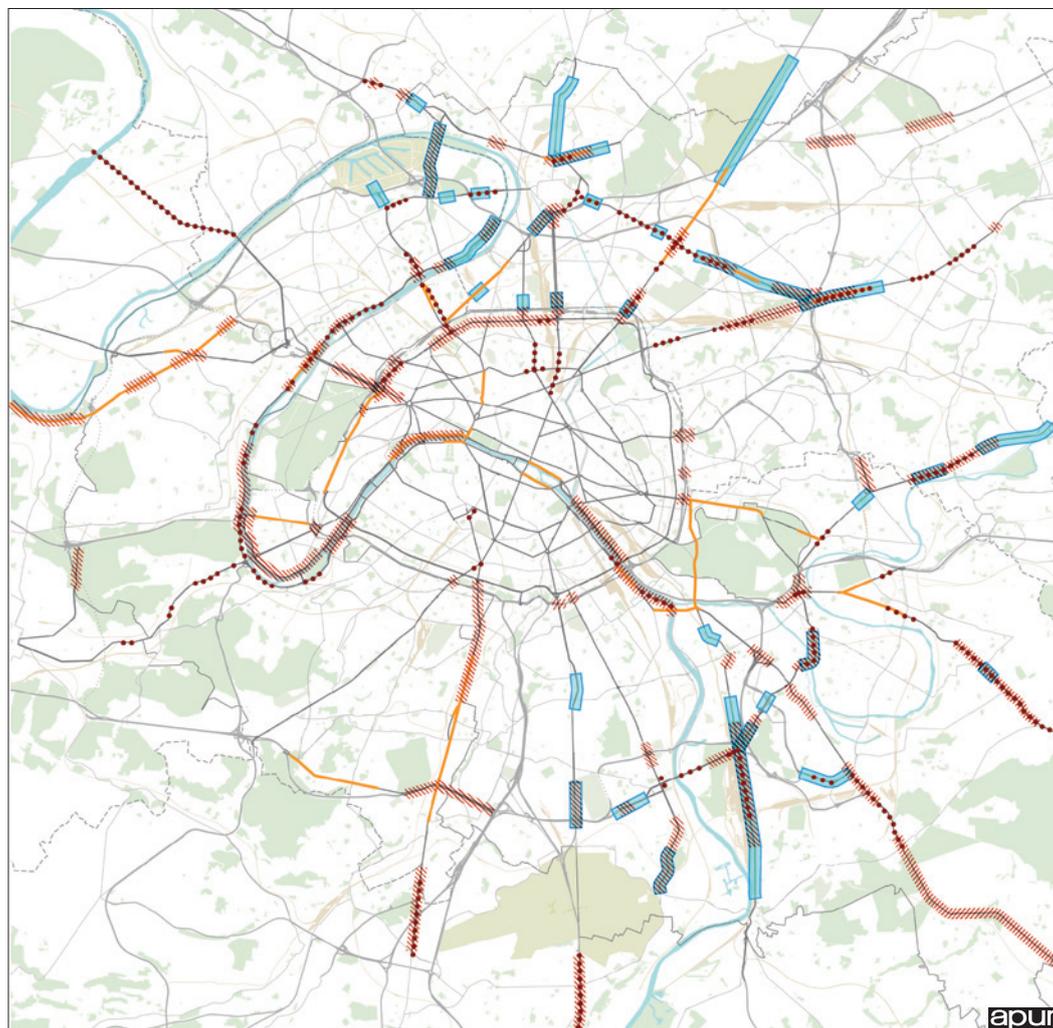
opérées après-guerre au profit du tout-automobile.

Cette époque a marqué une rupture dans l'aménagement des routes nationales, avec une accélération de leur rôle de voies à grande circulation : dégradation des grands alignements plantés et du cadre bâti, perte d'animation et de qualité des espaces publics, réalisation d'ouvrages d'art...

Le changement est aujourd'hui amorcé et le renouvellement largement porté par

les projets de tramways et de bus en site propre.

**Dans la zone dense, les principaux enjeux sont de requalifier l'espace public et de diversifier les usages des ex RN, mais aussi d'intensifier le bâti et les fonctions métropolitaines le long de ces grands axes.** Le rétablissement des grands alignements plantés, interrompus suite aux élargissements ou aux aménagements routiers, participe des continuités dans le paysage métropolitain à structurer et à retrouver.



#### Dysfonctionnements des voies majeures

##### Usages

-  Espaces publics peu qualitatifs ou routiers
-  Séquences de circulation de bus importante sans aménagement (plus de 20 bus/h/sens HPM)

##### Cadre urbain

-  Tissus hétérogènes, peu bâtis ou dégradés

##### Paysage

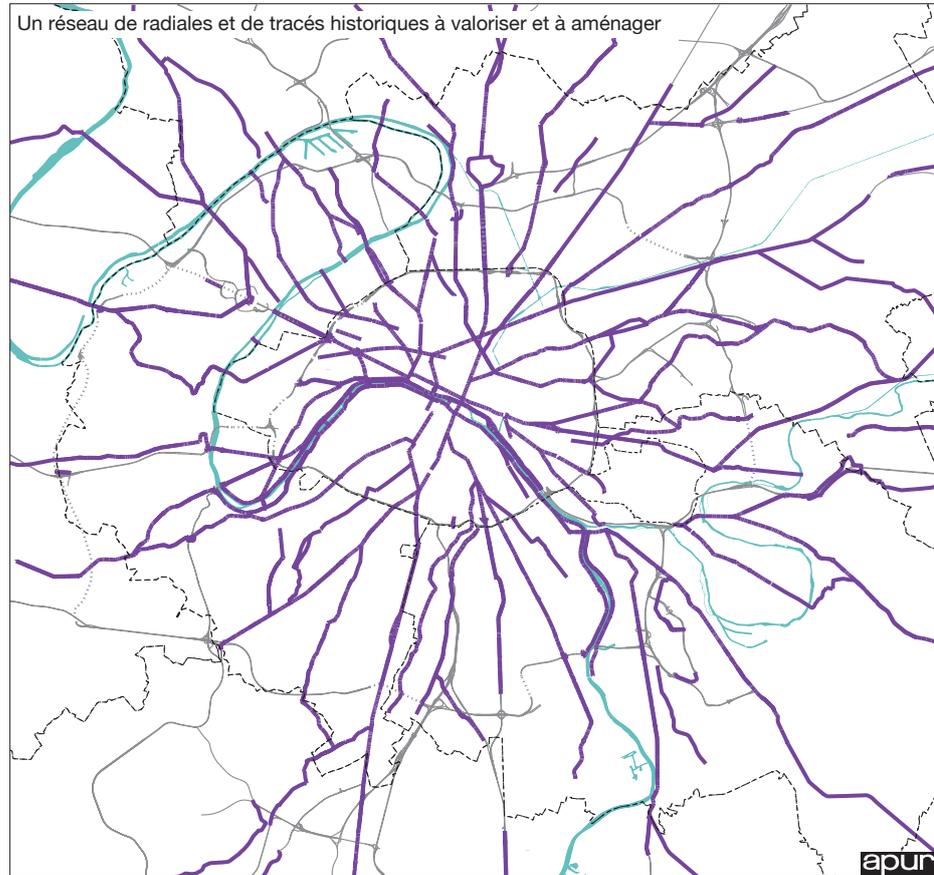
-  Séquences non plantées

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur, STIF 2012

## 4/ Une organisation des voies majeures et structurantes à conforter

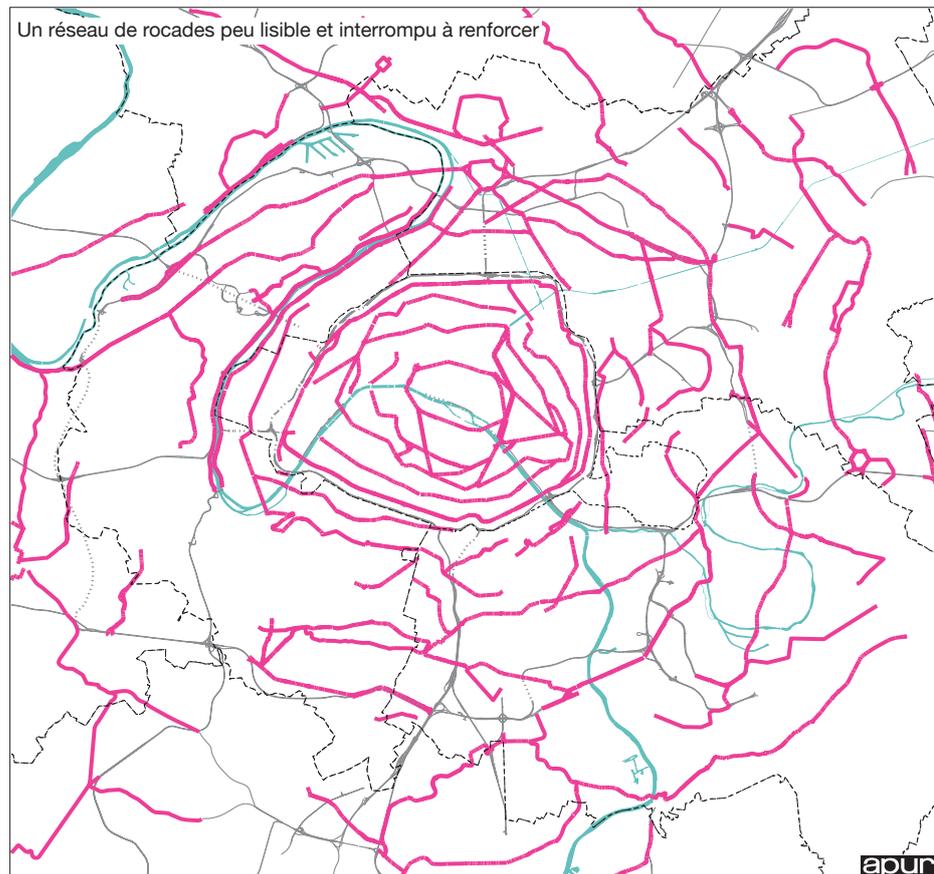
### Une structure radiale relativement lisible

Une organisation de la Métropole structurée par les tracés fondateurs des grandes voies radiales, qu'il convient d'aménager en boulevards ou avenues en lien avec l'arrivée de tramways ou de TCSP.



### Un enjeu pour retrouver des continuités en rocade

**Des liaisons peu lisibles et incomplètes.** Le réseau de rocades est essentiellement formé par la boucle de Seine Aval et le tracé de l'ex N186. Le reste du cœur d'agglomération n'est relié que par des séquences discontinues de rocades souvent étroites, de moins de 15 mètres voire 12 mètres de large. Elles forment malgré tout des tracés structurants et offre des opportunités de continuités départementales à optimiser et à rendre lisibles, voire à prolonger.



### Réflexions pour la construction d'une trame viaire urbaine hiérarchisée

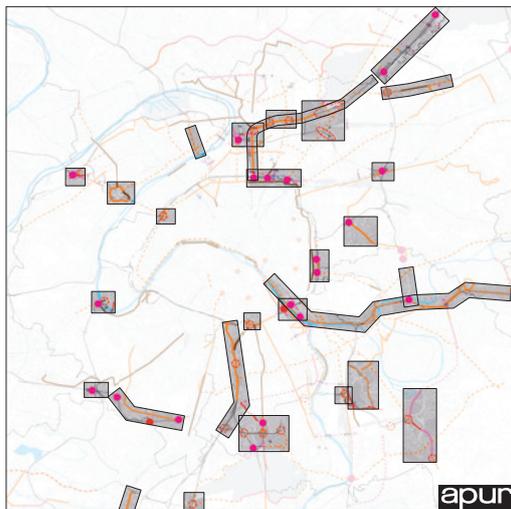
Le réseau de voies radiales  
Le réseau de voies de rocades

- Autoroutes et voies rapides
- Radiales majeures ou structurantes
- Rocades et transversales majeures ou structurantes

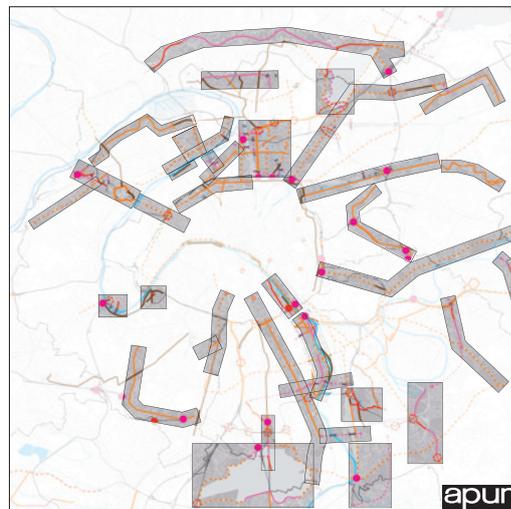
Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur

## 5/ Une vision prospective : l'identification des principaux projets et étude de nouvelles liaisons

Le travail avec les partenaires de l'étude a permis de réaliser un recollement des projets de voirie, de nature à renforcer la trame viaire structurante. Ces projets concernent l'évolution du réseau magistral et des échangeurs, le réaménagement ou la création de grandes liaisons, mais aussi les projets de franchissements qui participent d'une réduction des coupures. Ce recollement montre les mises en cohérence nécessaires entre opérations d'aménagement, important pour l'établissement de continuité de grandes échelles, le renforcement des rocades et l'optimisation des radiales.



Enjeux en lien avec les autoroutes et voies rapides



Enjeux en lien avec les voies majeures et structurantes

### Recollement des projets et des réflexions exploratoires de voies magistrales, majeures ou structurantes

#### Évolution de voie existante

- En travaux ou réalisée
- À l'étude
- - - Identifiée à titre prospectif

#### Création de voie

- En travaux ou réalisée
- À l'étude
- ◆◆◆ Identifiée à titre prospectif

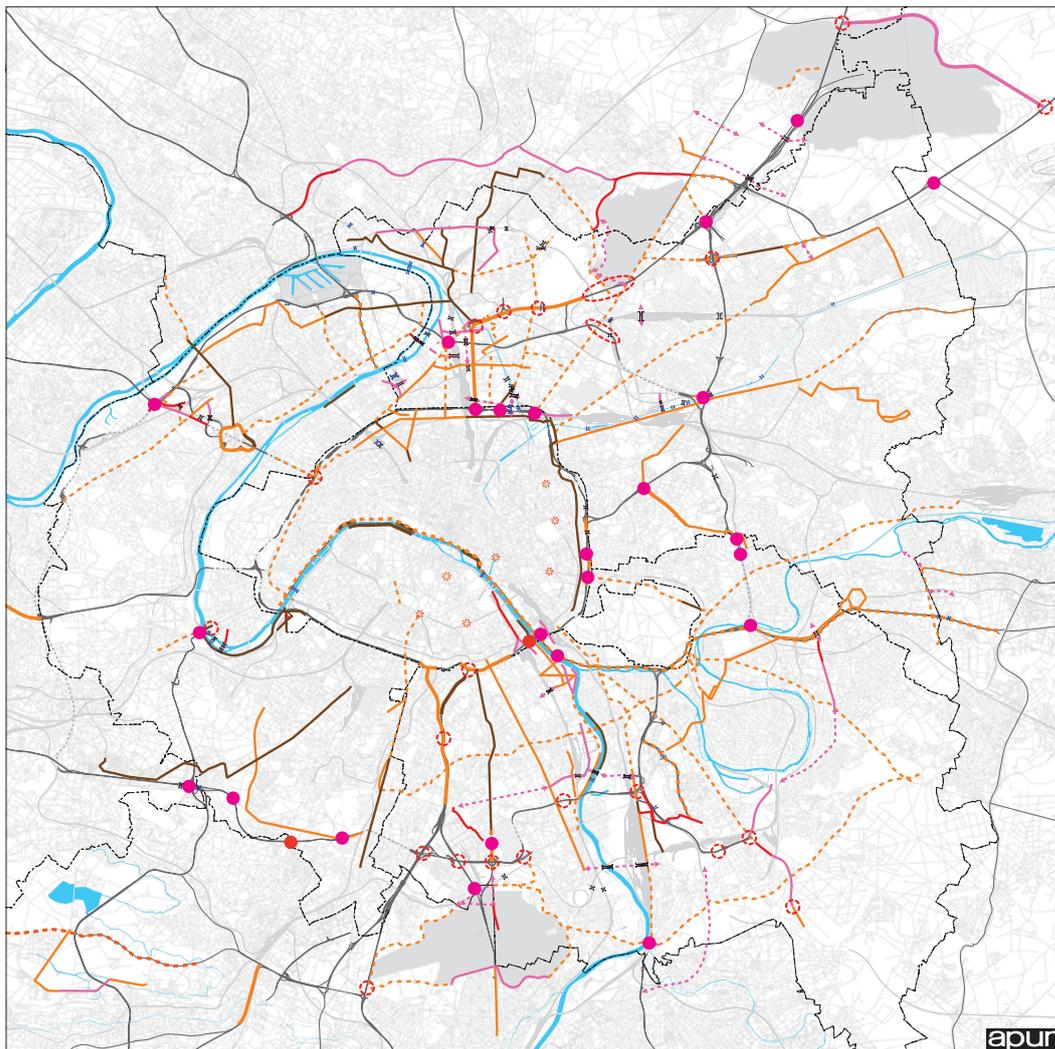
#### Restructuration d'échangeur/diffuseur

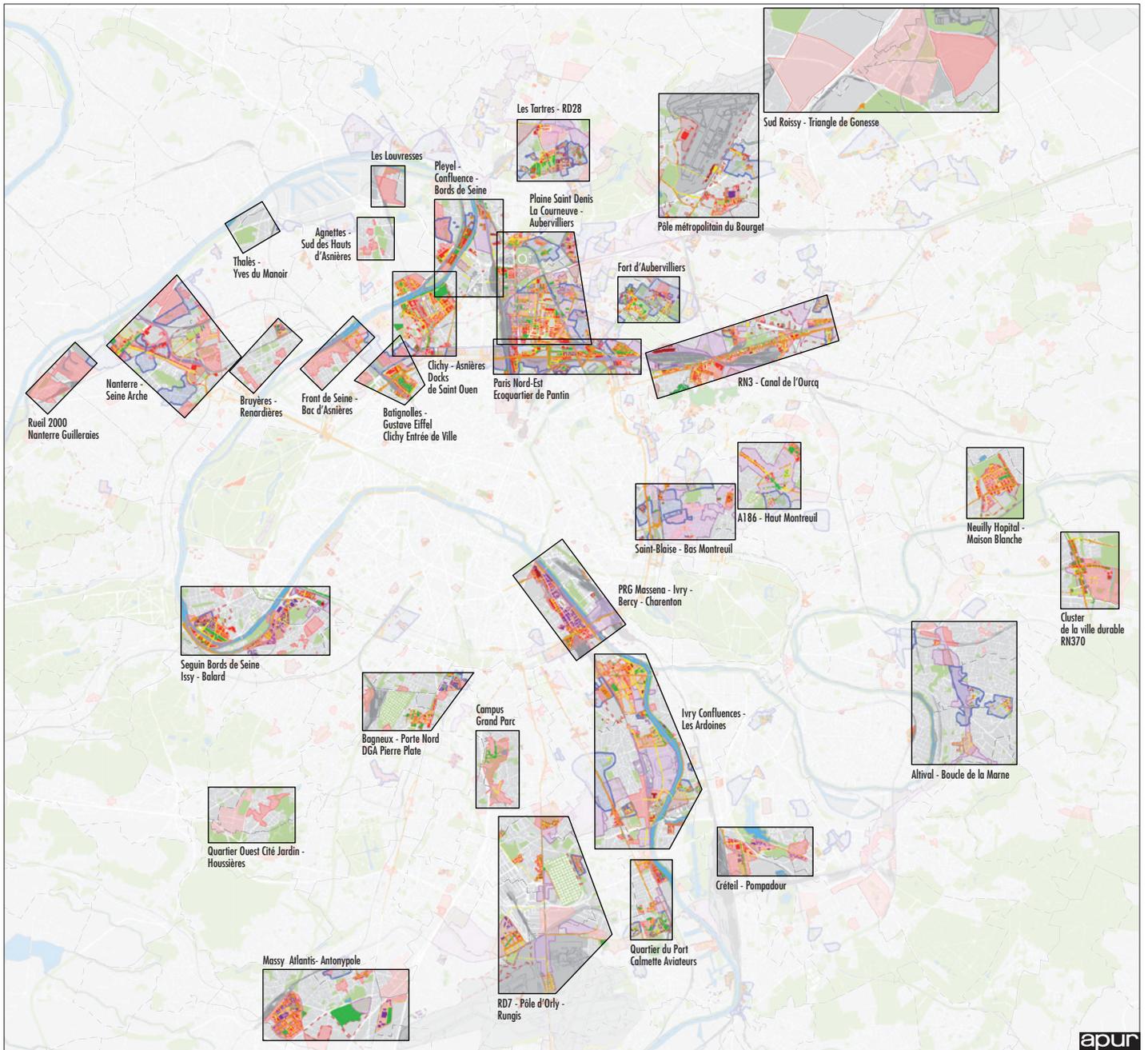
- En travaux
- À l'étude
- Identifiée à titre prospectif

#### Franchissement

- ≡ Franchissement
- ≡ Passerelle piétonne

Juin 2014  
Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, DRIEA, CG92, CG93, CG94, Ville de Paris, CDT, Apur





## Des grands secteurs de développement au service de la requalification de la trame viaire

Les recouvrements des grands secteurs en développement et des projets de liaisons ont permis d'identifier des enjeux mais aussi des potentiels de projets pour renforcer et articuler l'armature urbaine.

Lien pour télécharger la phase 1 de l'étude « Diagnostic partagé » :

<http://www.apur.org/etude/trame-viaire-coeur-agglomeration-phase-1-diagnostic-partage>

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont et Paris Métropole.



### Directrice de la publication

Dominique ALBA

### Note réalisée par

Florence HANAPPE  
et Boris CHASTANT

### Sous la direction de

Patricia PELLOUX

### Cartographie et mise en page

Apur

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