

## **5- Cadre urbain et centralités**

## Les « axes de densité bâtie »

### La hauteur du tissu bâti le long des voies structurantes

#### Cœur d'agglomération

La carte des hauteurs du tissu bâti est réalisée à partir de l'exploitation directe des photos aérienne de télédétection. L'extrait représenté a été effectué le long de toutes les voies du réseau magistral et départemental, en sélectionnant des corridors de 100 m de large de part et d'autre de l'axe des voies.

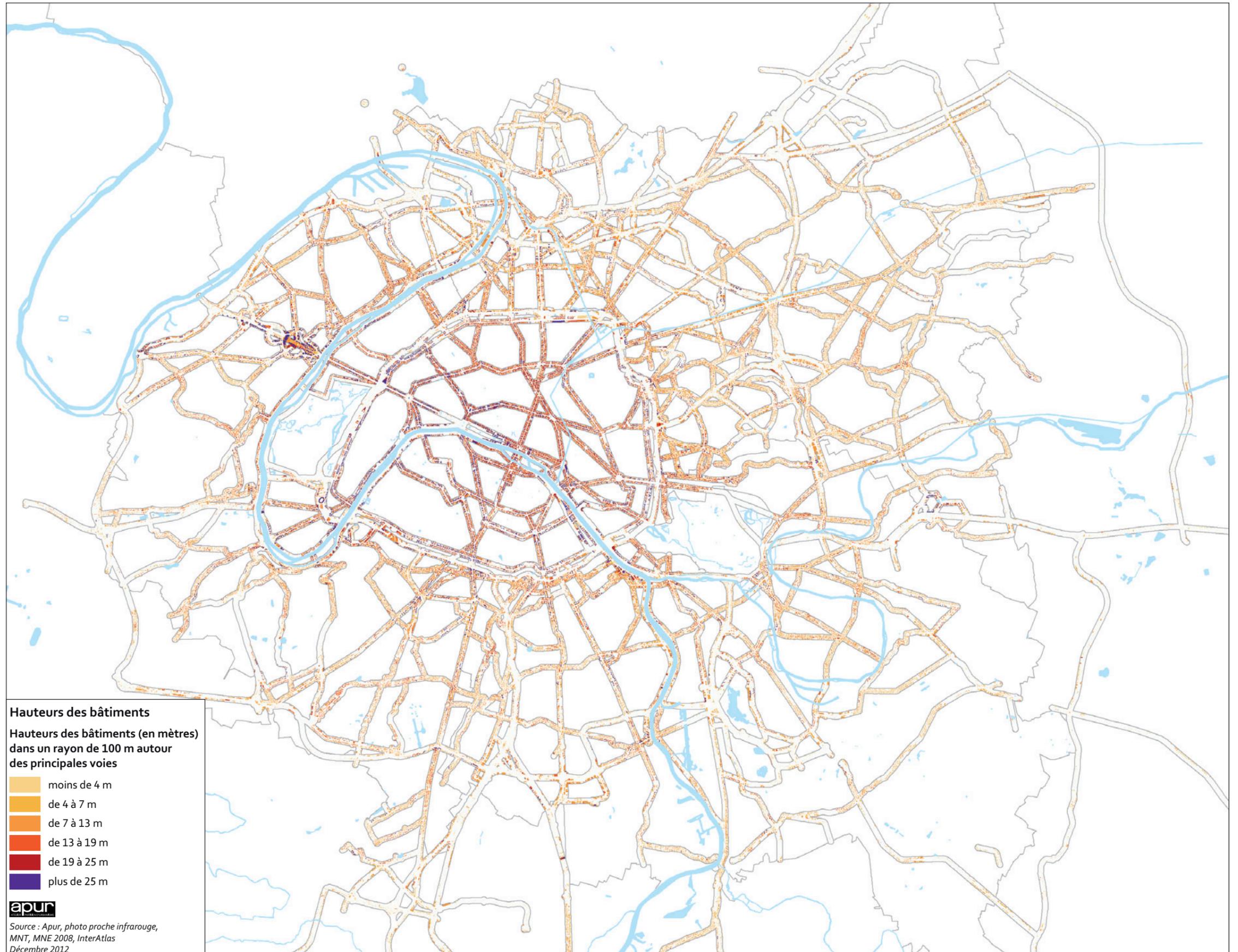
Les différentes hauteurs sont révélatrices du cadre urbain et de la densité bâtie qui bordent les voies structurantes. Elles explicitent les axes support d'urbanité qui structurent déjà l'organisation du cœur d'agglomération et à l'inverse, les autres voies peu urbanisées qui assurent surtout des fonctions de déplacement.

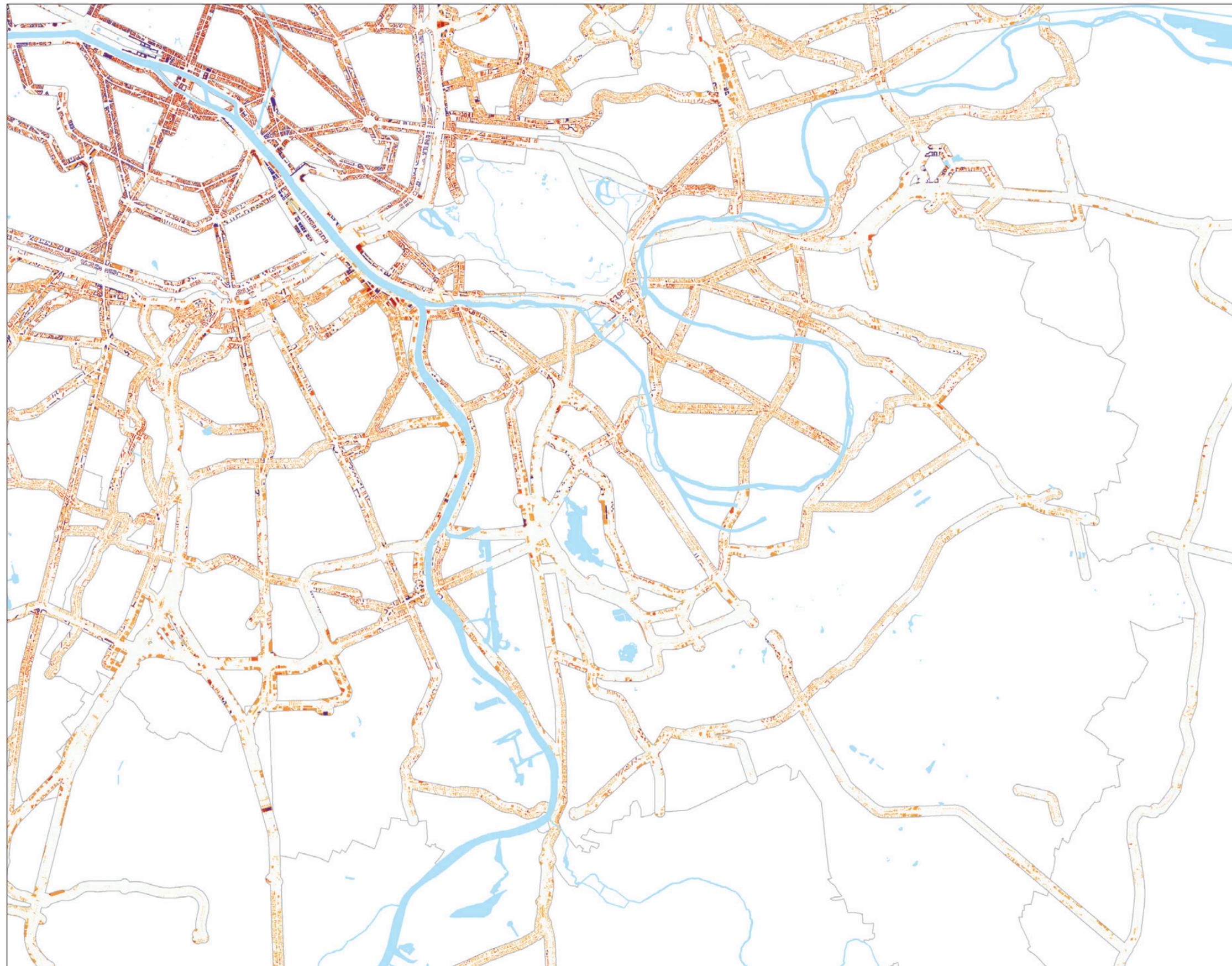
Un cadre urbain dense, de type centre - ville sera plutôt représenté par les trois dernières classes de plus de 13 m de haut, soit un tissu bâti de R+4. En dehors de Paris intra-muros, les axes support de cadres bâtis denses se retrouvent sur des séquences courtes de voies radiales historiques ou des traversées de centre-ville :

- en Seine-Saint-Denis, il s'agit de l'av. Président Wilson ex RN1, de l'av. Jean Jaurès ex RN2, de l'av. Jean Lolive ex RN3 et de la rue de Paris RN302 à Montreuil ;
- dans le Val-de-Marne l'av. de Paris à Vincennes, l'av. de Fontainebleau ex RN7, l'ex RN5 dans un tissu très contrasté et la rue de Paris à Charenton-le-Pont ;
- dans les Hauts-de-Seine, il faut relever l'axe de l'avenue Aristide Briand ex RN20, sur toute sa longueur, la Route de la Reine à Boulogne-Billancourt, le bd Bineau RD908 et le bd Jean Jaurès RD911 à Levallois-Perret, le bd Victor Hugo RD410, l'av. Gabriel Péri et l'av. de Clichy à Clichy.

Le long itinéraire transversal reliant Issy-les-Moulineaux à Ivry-sur-Seine de la RD50 doit aussi être mentionné.

L'hyper centre de Paris et les grands pôles tertiaires de l'agglomération se retrouveront dans les bâtiments de R+6 (plus de 19 m). Ils sont relativement peu nombreux (La Défense et l'axe de la RN13, Paris-Rive-Gauche et Ivry-Charenton, et dans une moindre mesure Boulogne-Issy-les-Moulineaux, Saint-Denis). Il faut mentionner en Seine-et-Marne le pôle de Noisy-le-Grand.





### Dans le secteur sud-est

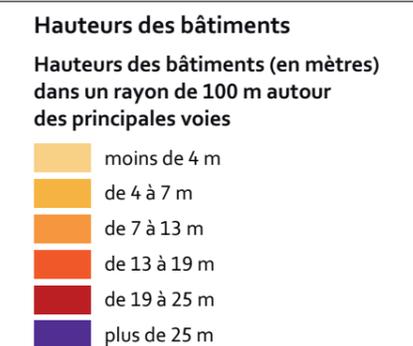
Le tissu bâti dans le secteur sud-est reste en moyenne plutôt compris entre 4 et 13 m de haut, dans un cadre urbain relativement bas.

Les tissus les plus hauts se retrouvent en limite de Paris, et seules des courtes séquences des voies radiales départementales sont bordées de manière continue par des bâtiments de plus de 7 m. Les grandes radiales peuvent être longées de tissus de hauteur très disparates comme les RD5 et RD7, ou de tissus très bas, voire inexistant, comme la RN6 et la RD19.

Les principaux itinéraires de rocade formés par la RD148, la RD160, et plus à l'est par la RD3 ou la RD160 sont parfois bordés de tissus plus homogènes (4 à 13 m de haut en moyenne) que les grandes voies historiques. C'est également le cas des voies départementales radiales traversant Saint-Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et de la RD34.

Un certain nombre de séquences bâties d'immeubles de grande hauteur forment des repères dans le paysage urbain des voies départementales. Les RD 19 et RD103 le long de la Seine en limite de Paris contrastent avec des hauteurs de plus de 19 m, tout comme les centres-villes de Vitry-centre et de Choisy-le-Roi le long de la RD5 ou de Val-de-Fontenay au croisement de la RD186 et de la RD143. Les ensembles modernes de Noisy-le-Grand ressortent également, ainsi que Créteil le long de la RD1, mais dans une moindre mesure du fait de son urbanisme moderne.

Concernant le réseau magistral ou la voie express de la RD1, ils sont généralement peu bordés de bâtiments. Les séquences de Gentilly - Kremlin-Bicêtre longeant l'A6b et de Charenton-le-Pont le long de l'A4 font figure d'exception avec des tissus bâtis continus, parfois de grande hauteur.



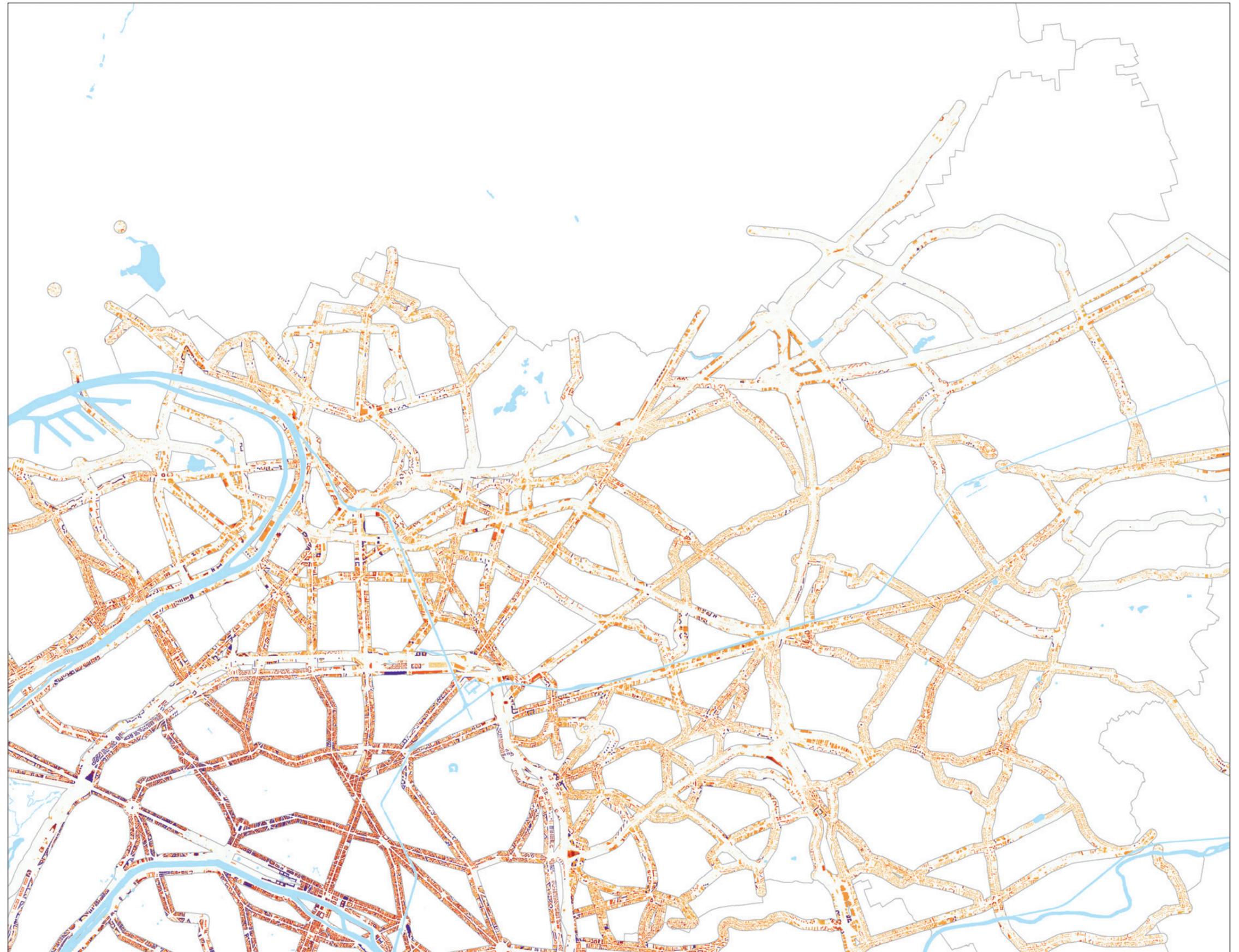
Source : Apur, photo proche infrarouge,

### Dans le secteur nord-est

En Seine-Saint-Denis, les tissus bâtis le long des réseaux départementaux et magistraux sont en moyenne relativement bas, souvent inférieurs à 7 m de haut (correspondant à du R+1). Le rôle structurant des voies départementales en termes de continuités des hauteurs, y compris le long des voies radiales historiques, est plutôt moins perceptible que dans le reste de la Proche Couronne.

Les tissus bâtis élevés se retrouvent essentiellement le long des grandes radiales de la zone dense dans leurs séquences proches de Paris, mais aussi sur les quais de Seine. Ces séquences, souvent peu homogènes, mêlent un tissu de bâtiments élevés (de plus 25 m) avec des bâtiments compris entre 7 et 13 m de haut, voire moins. Seules quelques voies départementales structurantes apparaissent clairement : la RD120 à Vincennes, l'ex RN302 à Montreuil, la RD117 aux Lilas, l'ex RN3 à Pantin, l'ex RN2 à Aubervilliers, l'ex RN1 à Saint-Denis, la RD111 et la RD410 à Saint-Ouen.

De part et d'autre de l'A86, les polarités qui structurent la Seine-Saint-Denis se détachent clairement : le secteur du Stade France, le carrefour Pleyel, les carrefours des six Routes et des quatre Chemins à La Courneuve, Montreuil-Croix-de-Chavaux, Val-de-Fontenay, Bobigny, ainsi que les centres villes d'Épinay-sur-Seine ou de Rosny-sous-Bois.



Dans le secteur ouest



**Hauteurs des bâtiments**  
Hauteurs des bâtiments (en mètres)  
dans un rayon de 100 m autour  
des principales voies

- moins de 4 m
- de 4 à 7 m
- de 7 à 13 m
- de 13 à 19 m
- de 19 à 25 m
- plus de 25 m

**apur**

Source : Apur, photo proche infrarouge,

## La morphologie bâtie le long des grands axes de déplacement

### Cœur d'agglomération

La carte de la morphologie considère le tissu urbain comme une des composantes essentielles du paysage urbain, en termes de rythme, de ponctuation comme de visibilité.

Trois facteurs de la morphologie bâtie permettent de repérer les grands types d'axes en matière de tissus urbains :

- la dimension des éléments bâtis : grands, moyens, petits;
- les implantations en continuité et discontinuités, mitoyens ou à distance;
- les hauteurs des constructions.

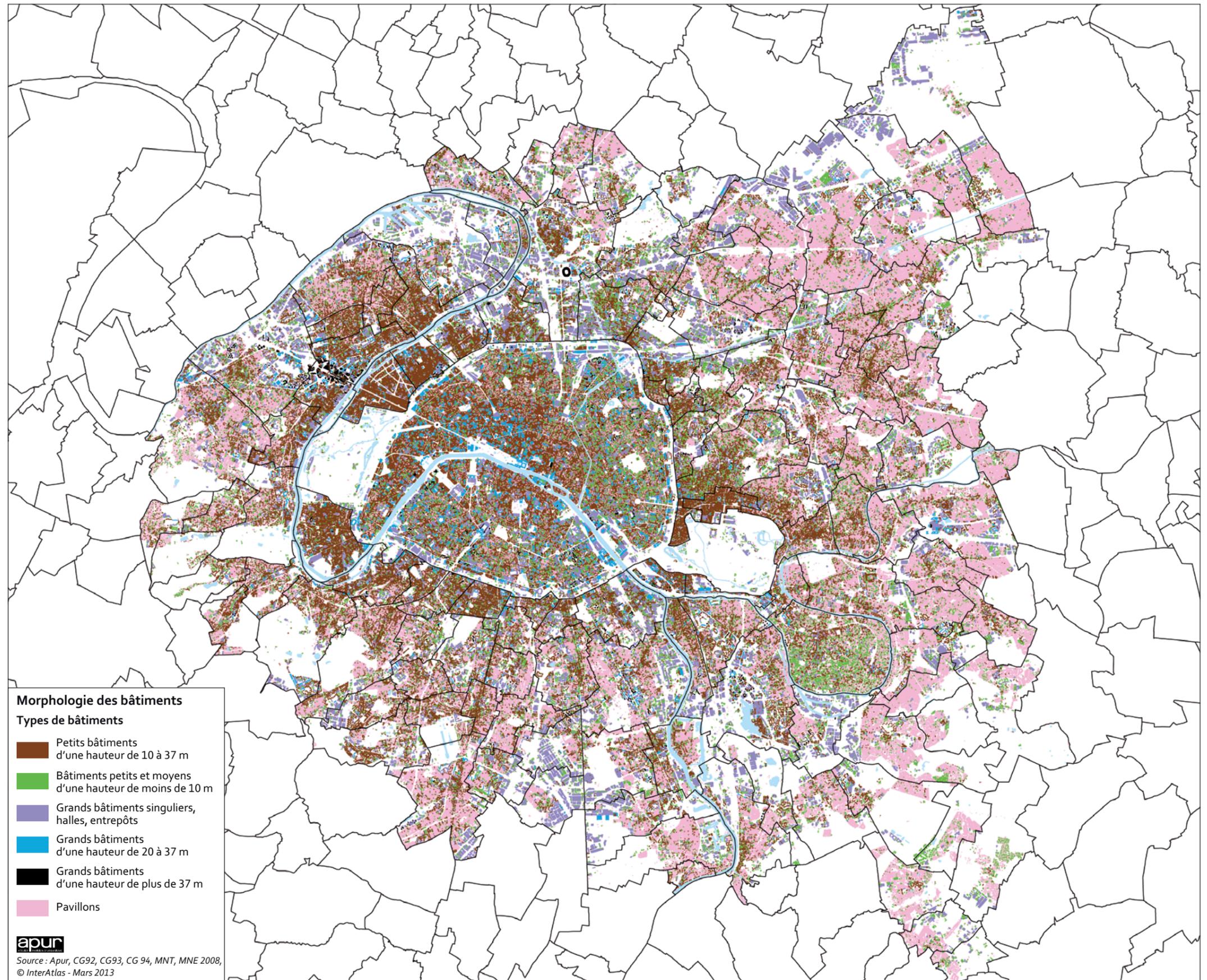
L'étalement des dimensions qui est figuré dans les cartes qui suivent a été réalisé à partir des grandes familles connues dans l'agglomération dense. Ainsi, un pavillon a souvent une emprise inférieure à 200 m<sup>2</sup> et une hauteur de moins de 10 m. Un immeuble collectif d'avant les années 50 parisien ou faubourien, une emprise inférieure à 500 m<sup>2</sup> et une hauteur comprise entre 10 et 25 m, un bâtiment industriel, une emprise d'au moins 1 000 m<sup>2</sup>.

Cette représentation est intéressante et doit être comparée à celle des hauteurs. L'impression dominante est que les tissus bâtis qui bordent les voies structurantes de Proche Couronne montrent davantage de continuités, quelles que soient les densités de construction. Les anciens bourgs et villages avec des constructions relativement basses ont ainsi la même intensité urbaine que certaines voies traversant les tissus parisiens.

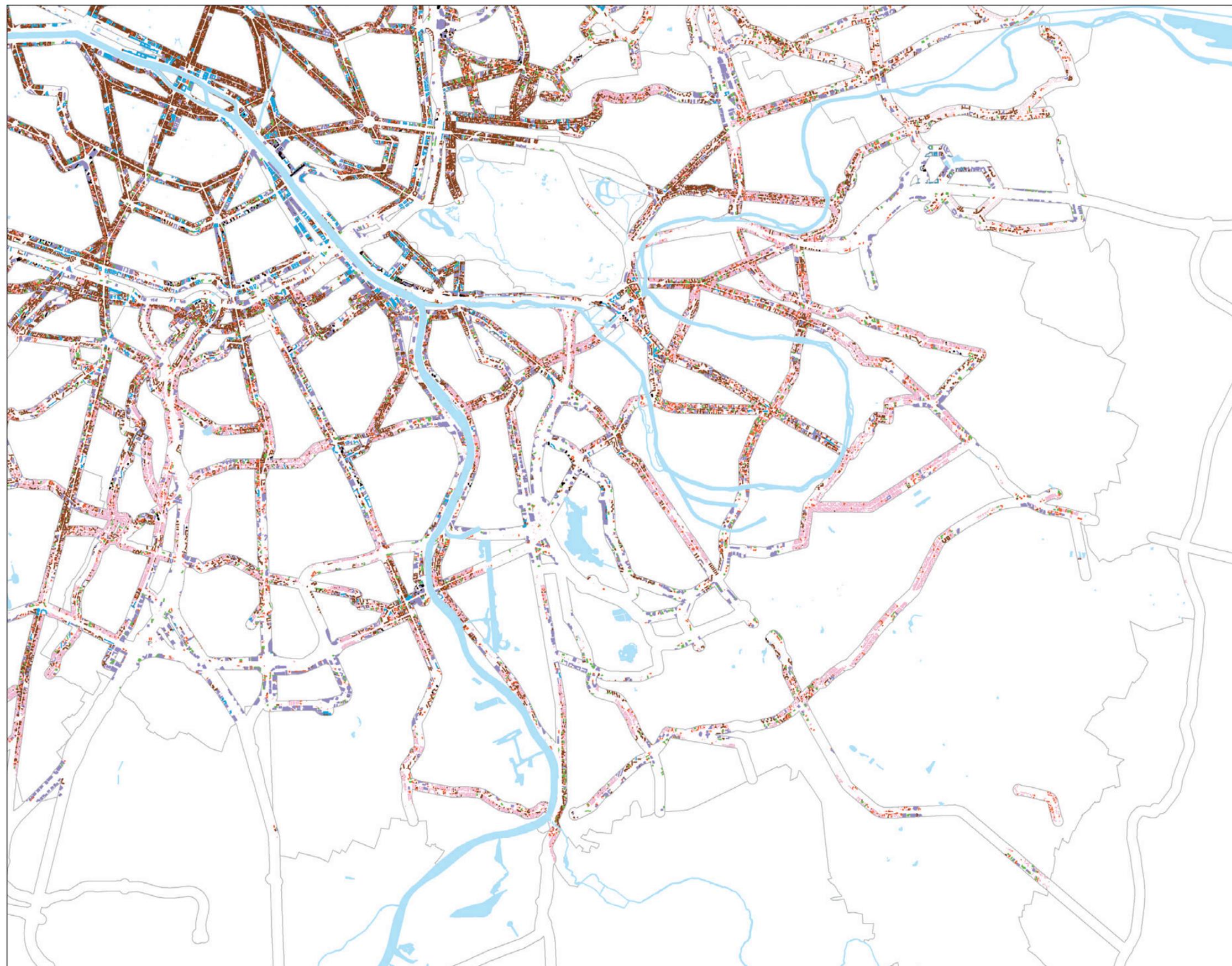
Dans le secteur sud-est, certaines voies départementales se détachent comme des axes structurants sur le plan de la morphologie bâtie et de l'intensité urbaine : la RD920 et la RD127, la RD7 à Villejuif, la RD5, la RD155 à Ivry-sur-Seine et les quais de Seine à Choisy-le-Roi, les RD118, RD123, RD130 et RD4 à Saint-Maur-des-Fossés et Champigny-sur-Marne, les RD86 et RD120 à Nogent-sur-Marne, ainsi que la RD143 et la RD120 à Vincennes.

En Seine-Saint-Denis, ces axes structurants sont formés par l'ex RN2, la RD20, l'ex RN301 à Aubervilliers, l'ex RN3, la RD35 au Pré-Saint-Gervais, la RD116 au Raincy, l'ex RN302 à Gagny, la RD20 au Pré-Saint-Gervais et les voies départementales du Bas Montreuil.

Enfin, des pans entiers de voies départementales et d'autoroutes restent bordés de grands bâtiments d'activités et d'entrepôts, dans le secteur Sud-est mais plus encore dans le secteur Nord-est.



La morphologie bâtie le long des grands axes de déplacement du secteur sud-est



**Morphologie des bâtiments**  
Types et hauteurs (en mètres) des bâtiments dans un rayon de 100 m autour des principales voies

- grands bâtiments de plus de 37 m
- grands bâtiments de 20 à 37 m
- petits bâtiments de 10 à 37 m
- bâtiments moyens de moins de 10 m
- petits bâtiments de moins de 10 m
- grands bâtiments singuliers, halles, entrepôts
- pavillons



Source : Apur, CG92, CG93, CG 94, MNT, MNE 2008, InterAtlas  
Décembre 2012

La morphologie bâtie le long des grands axes de déplacement du secteur nord-est



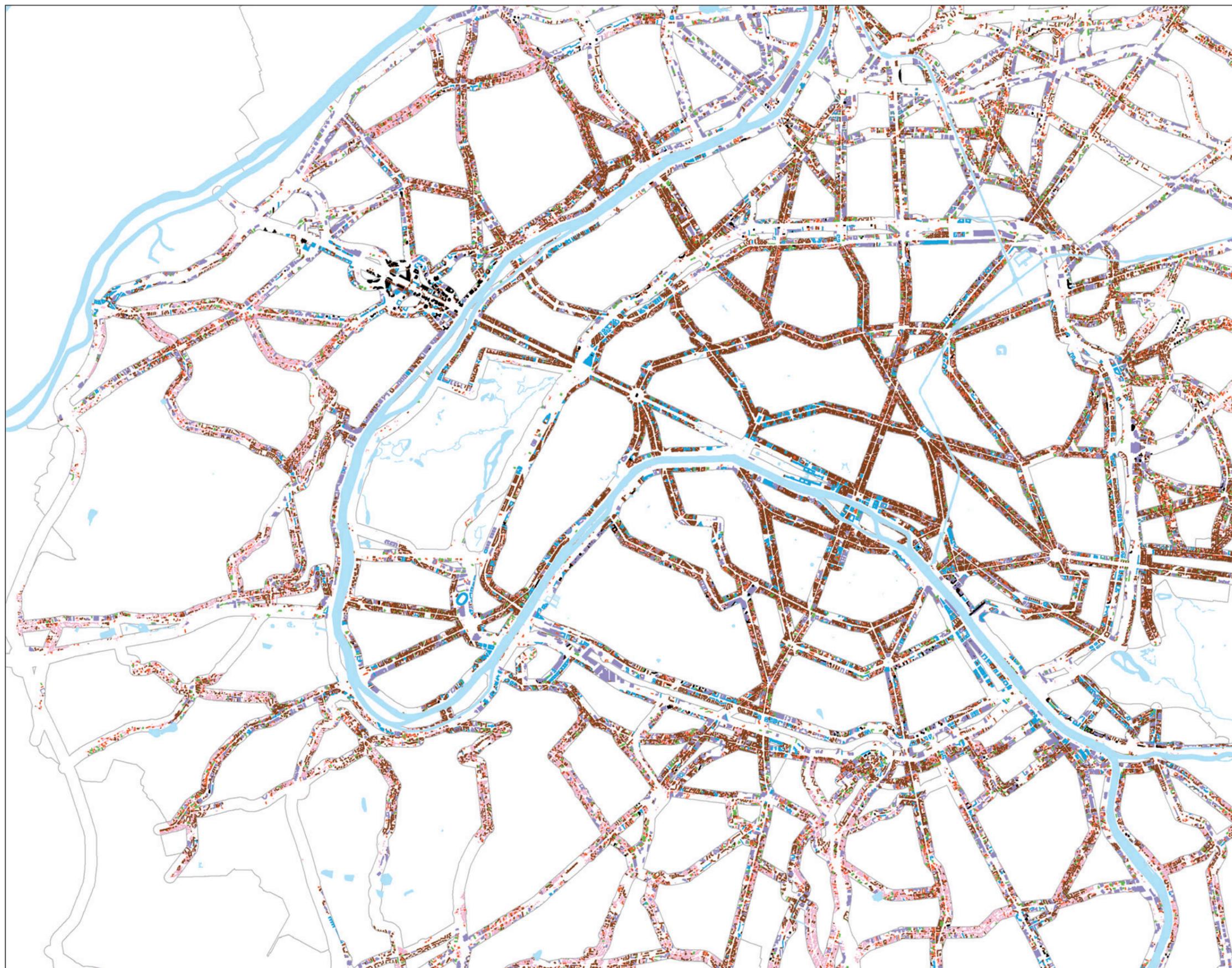
**Morphologie des bâtiments**  
Types et hauteurs (en mètres) des bâtiments dans un rayon de 100 m autour des principales voies

- grands bâtiments de plus de 37 m
- grands bâtiments de 20 à 37 m
- petits bâtiments de 10 à 37 m
- bâtiments moyens de moins de 10 m
- petits bâtiments de moins de 10 m
- grands bâtiments singuliers, halles, entrepôts
- pavillons

apur

Source : Apur, CG92, CG93, CG 94, MNT, MNE 2008, InterAtlas  
Décembre 2012

La morphologie bâtie le long des grands axes de déplacement du secteur ouest



**Morphologie des bâtiments**  
Types et hauteurs (en mètres) des bâtiments dans un rayon de 100 m autour des principales voies

- grands bâtiments de plus de 37 m
- grands bâtiments de 20 à 37 m
- petits bâtiments de 10 à 37 m
- bâtiments moyens de moins de 10 m
- petits bâtiments de moins de 10 m
- grands bâtiments singuliers, halles, entrepôts
- pavillons

**apur**  
Source : Apur, CG92, CG93, CG 94, MNT, MNE 2008, InterAtlas  
Décembre 2012

## Les « axes de centralités » : des axes structurants comme support des fonctions métropolitaines

### Méthodologie

La carte des « centralités » tente de mettre en valeur les atouts que sont les centralités en terme de services rendus aux différentes échelles de la métropole. En contrepoint sont également indiqués des handicaps, très généralement liés aux difficultés de franchissement mais aussi occasionnés par les trop vastes emprises « intraver-sables ». Elle montre comment le local et le global se complètent pour irriguer la ville sous une forme « rhizomatique ».

La notion de centralité retenue s'intéresse à la vie quotidienne influencée par plusieurs facteurs intervenant à différentes échelles et ayant un impact sur un certain nombre de lieux urbains à travers les déplacements observés, qu'ils soient sollicités ou subis.

Plusieurs éléments ont été recueillis, par enquêtes, puis classés en fonction de la nature de leur fréquentation, depuis le plus local (notion de proximité), jusqu'au plus global (dont les enjeux sont plutôt métropolitains).

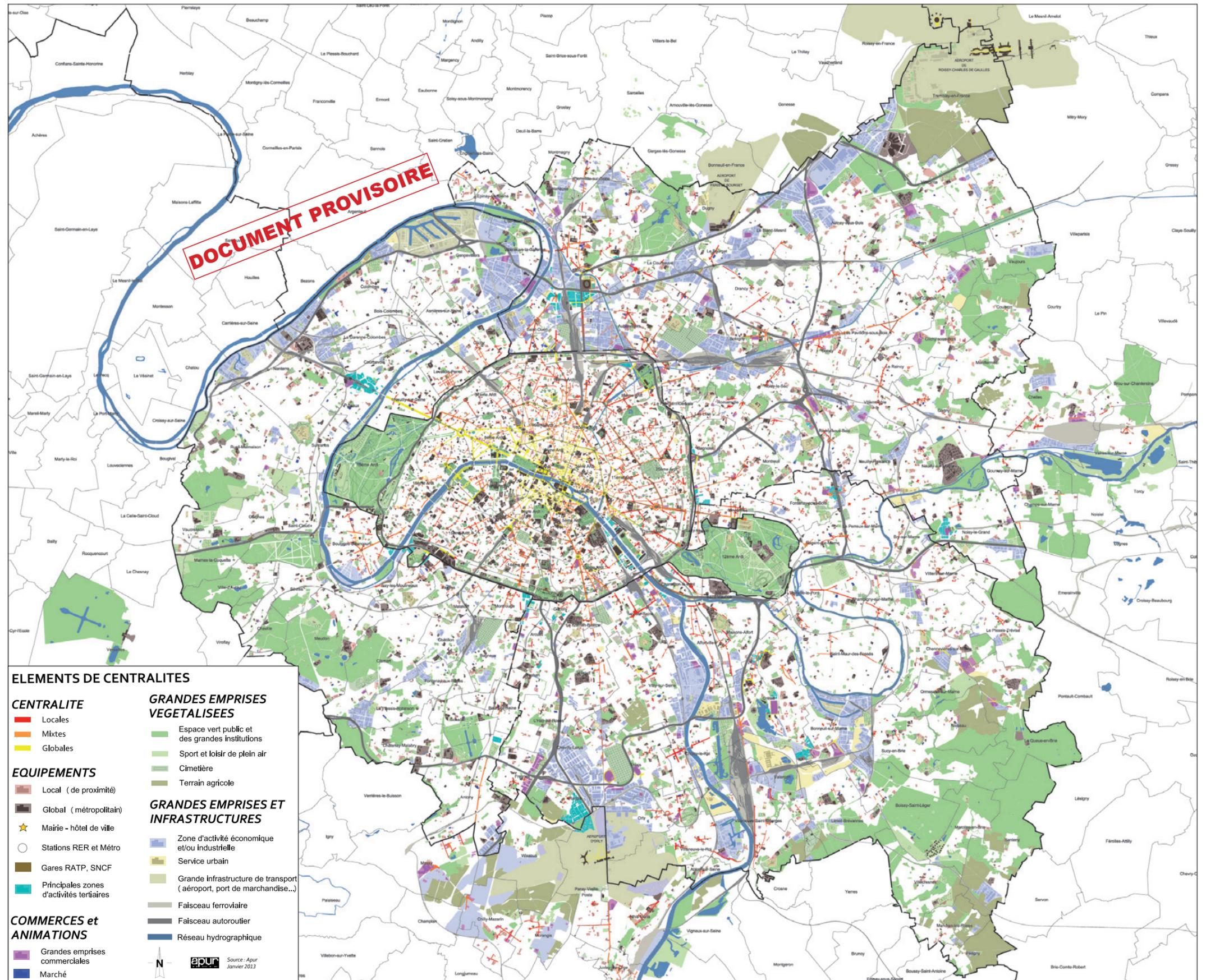
L'agglomération d'indices de même niveau, local, intermédiaire, global, nous semble traduire de façon assez convaincante les effets de la centralité : animation, échanges, sociabilité...

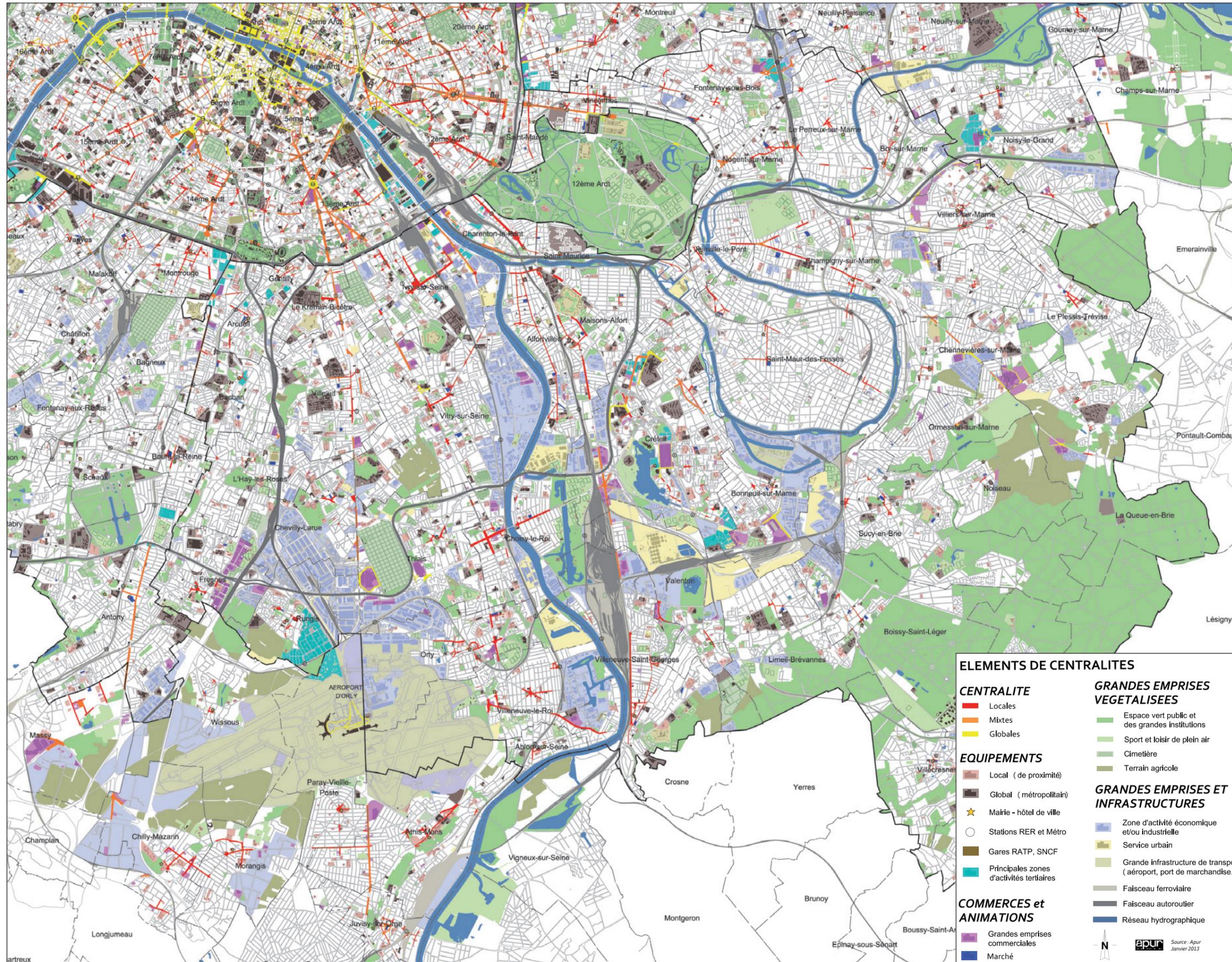
Outre les centres urbains, les pôles de transports forment aussi des seuils et des lieux d'échanges. Les correspondances et les gares (RER et métro notamment) marquent une importance particulière des lieux dont il convient de rattacher la lecture au niveau global ou au niveau local de la ville.

Sont également mentionnés les grands magasins, supermarchés, galeries marchandes manifestant un dynamisme commercial dépassant souvent la vie quotidienne des quartiers.

Les équipements sont recensés, ventilés également en local (crèches, écoles...) et global (universités, hôpitaux...).

Sont notées par ailleurs certaines dominantes fonctionnelles fortes dans tel ou tel quartier ; comme les zones d'activités secondaires ou tertiaires. La présence de celles-ci témoigne de caractéristiques qui sont à la fois des atouts, notamment économiques et des handicaps par interférence avec la vie locale (conflits de circulation, désertification le soir, enclave).





### Secteur sud-est

La Seine et la Marne, dont la confluence se situe dans le département, traversent le Val-de-Marne et traduisent des modes d'urbanisme tout à fait distincts. On relève un caractère très industriel avec de vastes zones d'activités et d'importants services urbains le long de la Seine, quand les berges de Marne ont connu un développement plus pacifié et sont aujourd'hui identifiées comme un lieu de loisirs bordé de zones pavillonnaires.

Les grands espaces végétalisés sont nombreux même si l'on peut souligner qu'ils sont quelque peu déficitaires à l'ouest de la Seine, au regard des grands parcs et bois que l'on trouve à l'est.

L'ensemble du territoire départemental est également structuré par les grandes emprises autoroutières (A4, A86, A6) qui le découpent et jouent le rôle de barrières physiques difficilement franchissables. Il en est de même pour les emprises ferroviaires provenant des faisceaux nord-sud des gares d'Austerlitz et de Lyon. Les gares de Juvisy et de Villeneuve-Saint-Georges comptent d'ailleurs dans les plus grandes de la région Ile-de-France; celle de Valenton est majoritairement bordée de grands services urbains telle que la station d'épuration de Seine-Amont. Enfin, l'emprise aéroportuaire d'Orly et les vastes zones d'activités qui la jouxtent forment une enclave importante au sud. Ceci étant ces grandes infrastructures sont aussi le véritable moteur de développement du bassin d'emplois qu'offre le département dans le secteur industriel mais aussi de plus en plus dans le secteur tertiaire.

Ce département, très urbanisé aux abords immédiats de Paris, conserve quelques rares espaces agricoles au sud-est et autour de l'aéroport d'Orly. Ce dernier, associé au marché d'intérêt national (MIN) de Rungis constitue l'un des pôles économiques majeurs du département et rayonne évidemment à l'échelle métropolitaine. On peut ajouter comme autres grands équipements métropolitains du Val-de-Marne, la grande concentration de centres hospitaliers et de recherches. Au niveau culturel, le MAC/VAL inauguré en 2005 au centre-ville de Vitry-sur-Seine, constitue l'un des plus grands espaces de la métropole dédié à l'art contemporain. Enfin, le département n'est pas en reste concernant l'enseignement supérieur puisqu'il accueille notamment à Créteil, la ville chef-lieu, un pôle universitaire multidisciplinaire important, l'université Paris XII-Val-de-Marne.

S'agissant du dynamisme commercial, de grands centres d'envergure intercommunale voire régionale sont répartis de manière assez uniforme sur le département. Il est intéressant de constater que les grandes radiales que sont les départementales 5, 6 et 7 sont supports de centralités à la fois locales et globales puisqu'elles aimantent de nombreux commerces de proximité tout comme des commerces plus spécialisés.

### Secteur nord-est

Le territoire départemental est fortement marqué par un important réseau national d'infrastructures de transport de différentes natures :

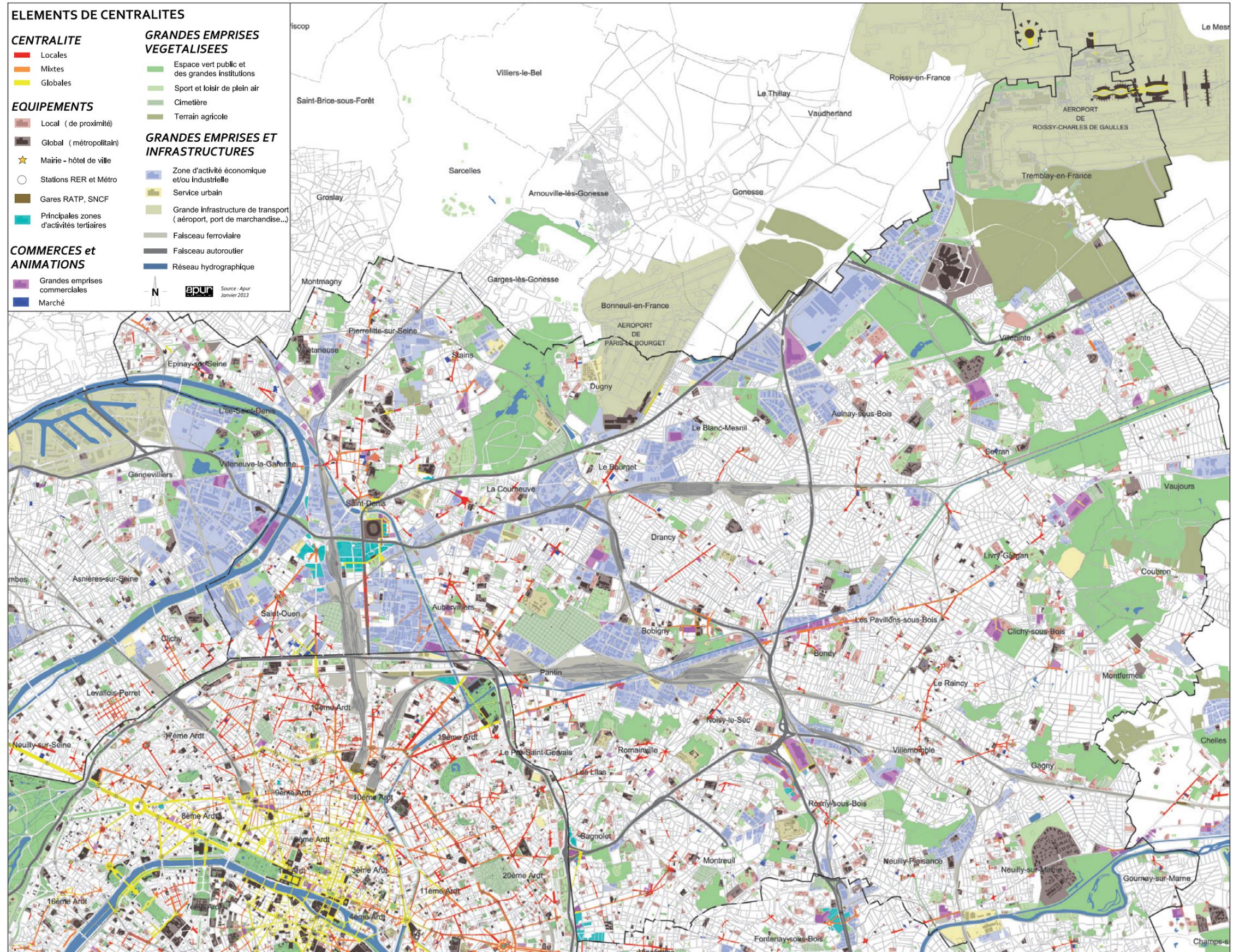
- routier avec des autoroutes comme l'A1 et l'A4 et d'autres permettant le maillage du territoire (l'A3, l'A86, l'A103 et l'A104) ; de grandes radiales telles que les ex RN1, RN2 et RN3,
- ferroviaire avec les grands faisceaux provenant des gares du Nord et de l'Est,
- fluvial avec la Seine, le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, construits par la Ville de Paris au début du XIX<sup>e</sup> siècle,
- aérien avec les grandes emprises aéroportuaires que sont les aéroports du Bourget, affecté à l'aviation d'affaire et de Roissy-Charles de Gaulle, l'un des plus importants d'Europe.

Ces grandes infrastructures, que l'on retrouve majoritairement au nord de la Seine-Saint-Denis, sont autant de coupures qui compartimentent et fragmentent le territoire. Au sein de ces enclaves, de grandes zones d'activités industrielles se sont installées souvent accompagnées de vastes ensembles de logements sociaux sans grande qualité urbaine. Dans le même secteur, les vastes superficies occupées cette fois par le cimetière parisien de Pantin-Bobigny mais aussi les parcs départementaux de la Courneuve et du Sausset manquent aujourd'hui de porosité.

De grands pôles d'activités économiques concentrent l'emploi et la création d'entreprises avec la présence croissante d'activités tertiaires, de recherche et développement, de grandes universités et de centres culturels :

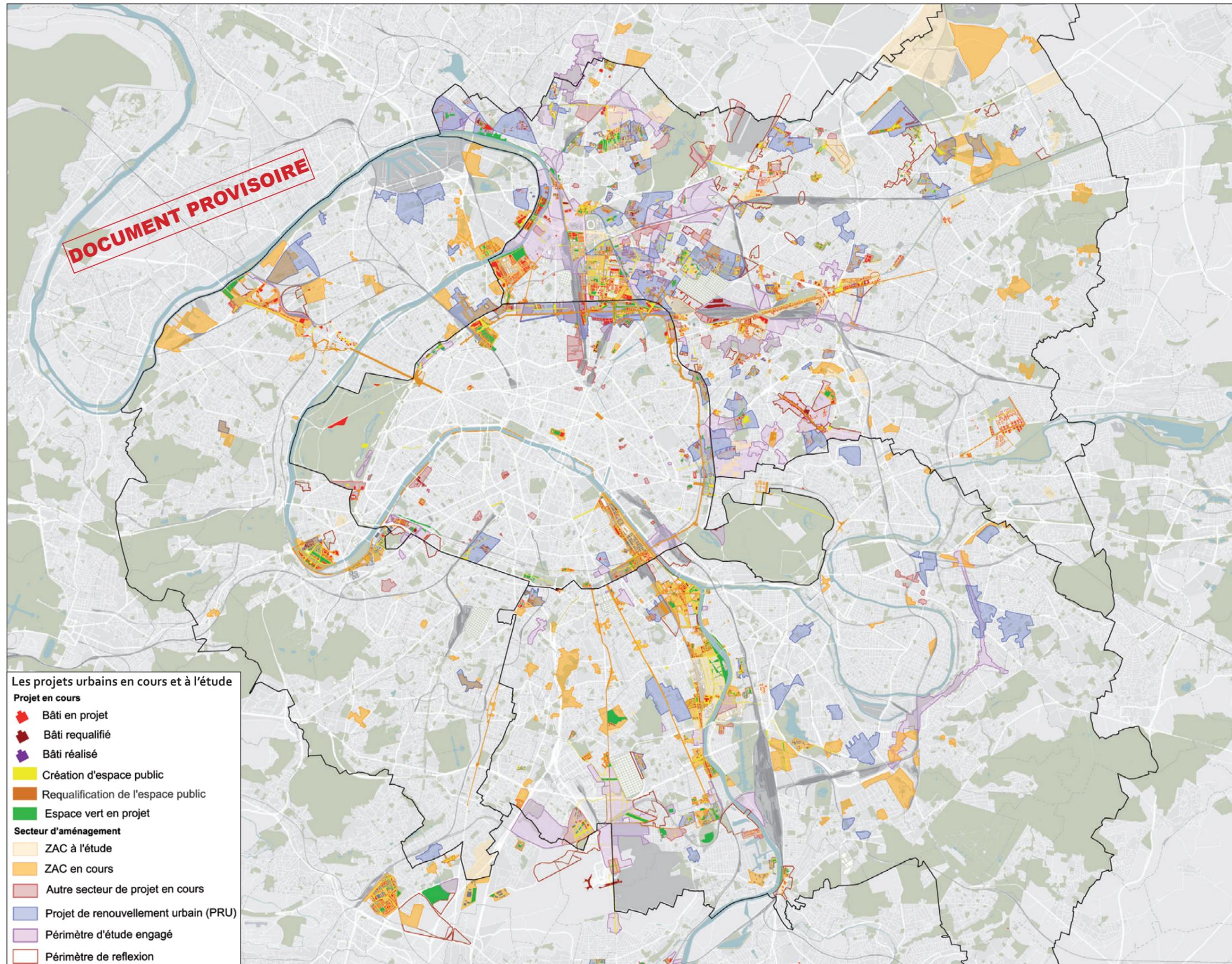
- L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle génère en premier lieu de très nombreux emplois et concentre à ses abords d'importantes zones d'activités comme le parc des expositions de Villepinte,
- Dans une moindre mesure, l'aéroport du Bourget joue un rôle similaire et héberge le superbe musée de l'Air et de l'Espace,
- La Plaine Saint-Denis observe une montée en puissance du secteur tertiaire et du secteur de l'audiovisuel notamment autour du stade de France et du secteur Pleyel mais aussi autour des Grands Moulins de Pantin et du Centre National de la Danse ;
- Les communes de Montreuil, Bobigny, Bagnolet ou encore Rosny-sous-Bois accueillent de grands centres commerciaux tout comme d'importants pôles de bureaux, administratifs et d'équipements ;
- Enfin le secteur de Noisy-le-Grand se positionne aussi comme un pôle économique majeur à l'extrême sud-est du département.

Ce département du 93 reste particulièrement contrasté par la présence de ces grands pôles moteurs du territoire autour desquels subsistent de petits bourgs anciens où les centralités locales animent plus modestement la vie urbaine...



**6- Un cœur d'agglomération en mutation : projets urbains et projets de transport**





## Les projets urbains : l'espace public et les secteurs en mutation

La nouvelle dynamique et les différentes réflexions engagées à l'échelle métropolitaine par des intervenants multiples ont conduit l'Apur à une analyse attentive des opérations d'aménagement à Paris et en Proche Couronne. En complément de la base de données de référence, l'Apur a donc mis en place depuis 2010 une base de données des projets, qui s'enrichit progressivement, afin de proposer un outil permettant de travailler à la cohérence et la coordination des projets sur le territoire du cœur de l'agglomération.

La BD projet a pour objectif d'offrir une vision détaillée des transformations en cours et à venir en effectuant le récolement des opérations d'aménagement, des projets d'espaces publics, et des projets de transports en commun.

Les données sont organisées en trois entités :

- les périmètres d'opérations, qui compilent l'ensemble des périmètres de projets d'aménagement en cours et à l'étude selon leur nature (ZAC, GPRU, Périmètres d'étude etc...). La base associe à chaque périmètre les informations disponibles, notamment sur les programmes prévisionnels, les acteurs concernés et les dates de livraison envisagées.
- les plans d'opérations, décomposés en emprises bâties, espaces publics, espaces verts. Les données associées renseignent la nature des transformations, la programmation et le calendrier prévisionnel.
- les projets de transport en commun, représentés par leur tracé et les stations projetées, les données associées indiquent entre autres le mode de transport et la date prévisionnelle de réalisation.

La combinaison de ces différentes couches permet de proposer une représentation cartographique prospective homogène sur le territoire de Paris et de la petite couronne, jusqu'à certains territoires de la grande couronne investis par des projets importants à l'échelle territoriale. Elle offre également la possibilité, en la croisant avec d'autres bases de données, par exemple celles des permis de construire ou des données socio-économiques, d'apprécier les impacts des projets, en prenant en compte le temps de réalisation des opérations, et de proposer des visions prospectives sur de nombreuses thématiques.

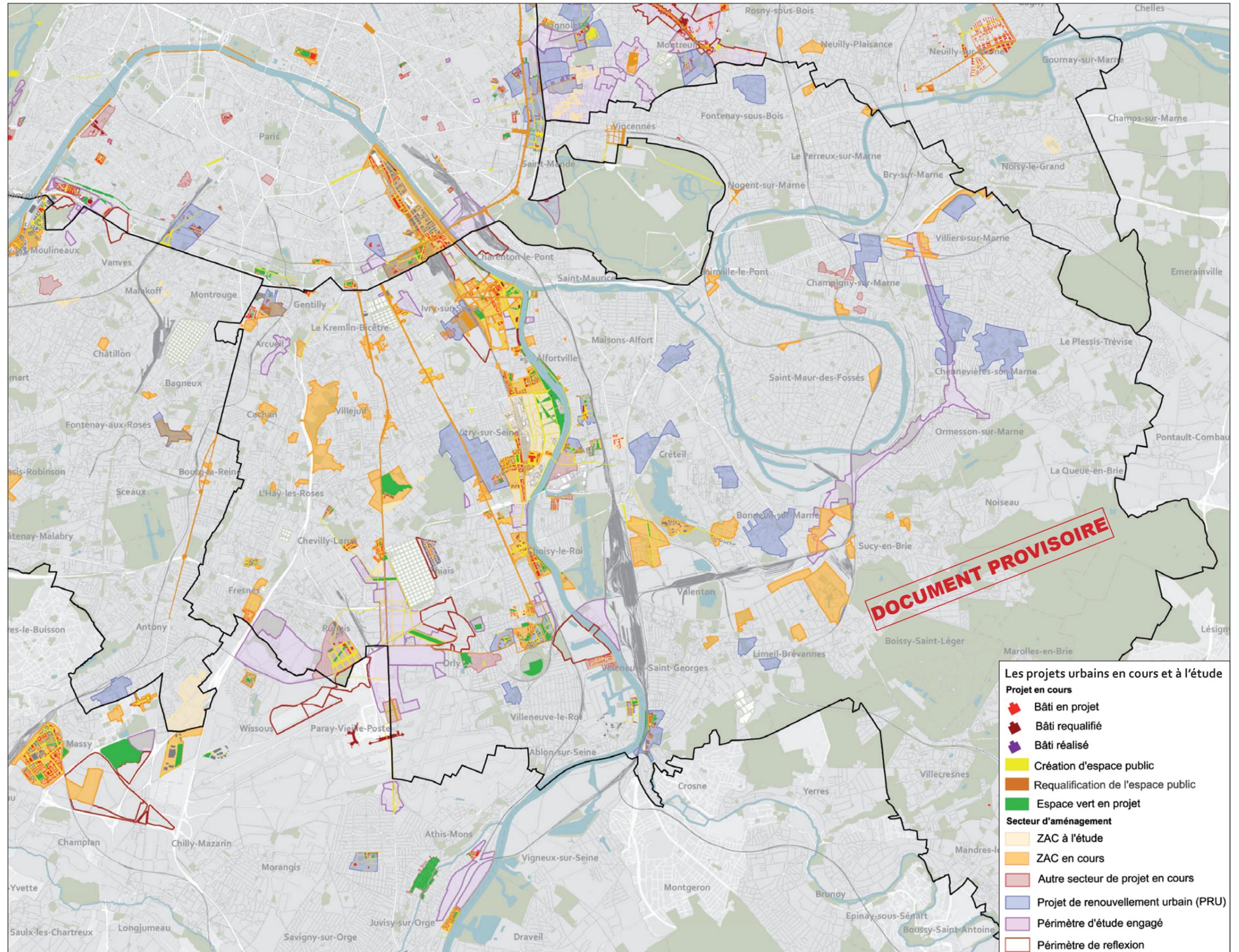
Par nature évolutive, l'information sur les projets nécessite une mise à jour continue des données, qui d'abord constituées à l'occasion d'études localisées sont actuellement étendues pour couvrir de façon homogène le territoire du cœur de l'agglomération.

### Dans le secteur sud-est

Les importantes évolutions que connaît le territoire de Seine-Amont identifient notamment la vallée de la Seine et le Pôle d'Orly comme des secteurs en mutation.

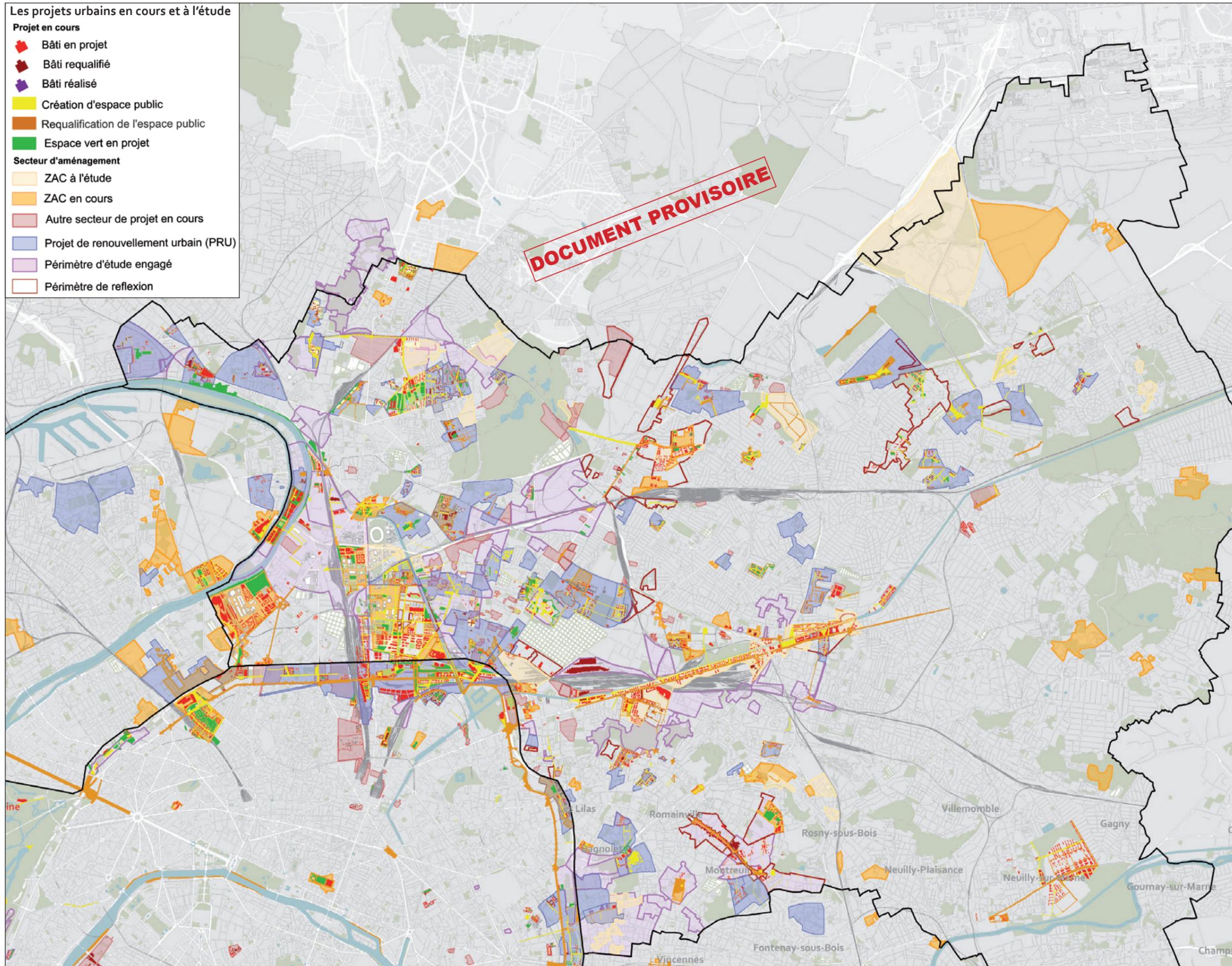
Elles traduisent aussi la hausse de la demande en mobilité attendue. L'augmentation du trafic dans le secteur du Pôle d'Orly, la desserte du secteur des Ardoines et celle d'Ivry Confluences ont ainsi fait l'objet d'études de déplacement spécifiques menées par l'EPA ORSA.

Celles-ci ont conclu aux risques de saturation du réseau de voirie, tout en proposant de nouvelles infrastructures, qui restent à étudier dans le cadre d'un projet global et dans le détail de leur faisabilité.



## Les projets urbains en cours et à l'étude

- Projet en cours**
- Bâti en projet
  - Bâti requalifié
  - Bâti réalisé
  - Création d'espace public
  - Requalification de l'espace public
  - Espace vert en projet
- Secteur d'aménagement**
- ZAC à l'étude
  - ZAC en cours
  - Autre secteur de projet en cours
  - Projet de renouvellement urbain (PRU)
  - Périmètre d'étude engagé
  - Périmètre de réflexion



## Dans le secteur nord-est

Dans la Plaine Saint-Denis, le renouveau spectaculaire initié par l'arrivée du Stade De France se poursuit dans le cœur de la Plaine, autour notamment de Campus Condorcet et de la ZAC Nozal – Front Populaire. La trame de rues orthogonale, organisée par une grille de voies plutôt étroites (12 à 16 m de large) héritée des premières études d'Hippodamos, semble cependant insuffisante face à l'essor de la demande en déplacement.

Le franchissement des grandes coupures urbaines que forment les voies ferrées, l'A1, l'A86 ou le canal constitue un enjeu fondamental pour l'avenir de la Plaine Saint-Denis, que ce soit dans l'établissement de grandes liaisons départementales ou la desserte des pôles urbains existants et futurs.

La mutation de ce territoire se poursuit plus au nord, avec le projet de la Porte de Paris, et à l'est des voies ferrées, au travers de la Cité du cinéma et du développement à venir du secteur Landy – Pleyel. Sur la couronne de Paris, les projets de Paris Nord-Est et de la Gare des Mines cherchent à tisser de nouveaux liens à travers le boulevard Périphérique et à y développer de nouvelles centralités, tout comme le projet de la ZAC de la porte des Lilas qui a permis des séquences couvertes de l'ouvrage.

Porté par le projet de la Tangentielle Nord, le récent bâtiment des Archives Nationales s'est implanté à la croisée des territoires de Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine et Stains, sur un site peu urbanisé qui reste porteur d'un grand projet intercommunal.

Le long de la Seine, outre les projets d'ANRU déjà engagés, ce sont surtout le projet des Docks de Saint-Ouen et de l'Écoquartier de l'Île-Saint-Denis, ainsi qu'en vis-à-vis, la ZAC autour de la gare des Grésillons à Asnières, qui risquent d'entraîner à court terme des besoins en déplacement.

Dans le secteur de la future gare du Bourget, la ZAC Gustave Eiffel au Blanc-Mesnil a amorcé une transformation de la zone d'activités de la Mollette, autour d'un centre commercial (déjà livré).

À Drancy, le programme ANRU sur la cité du Nord engage une requalification des abords de la gare du RER B du Bourget. Plus au sud, les projets sur le fort d'Aubervilliers et le nouveau pôle universitaire autour de « la tour de l'illustration » vont considérablement modifier les voies publiques de ce secteur. Mais, à moyen terme, ce territoire est appelé à se renouveler de façon encore beaucoup plus importante sous l'impulsion de l'arrivée des gares de la TLN et des gares du Grand Paris.

L'est connaît également d'importantes mutations, le long du canal de l'Ourcq et des faisceaux ferrés. La ZAC Écocités canal de l'Ourcq ou encore la ZAC de l'Horloge à Romainville accompagnent la requalification de l'ex RN3 dans une programmation mixte. Le projet de transformation de l'A186 en une avenue urbaine requalifiée se traduit par d'importantes études urbaines, tandis que le Haut Bagnolet, est déjà rentré en phase opérationnelle avec le projet de La Noue.

## Les projets de transports collectifs

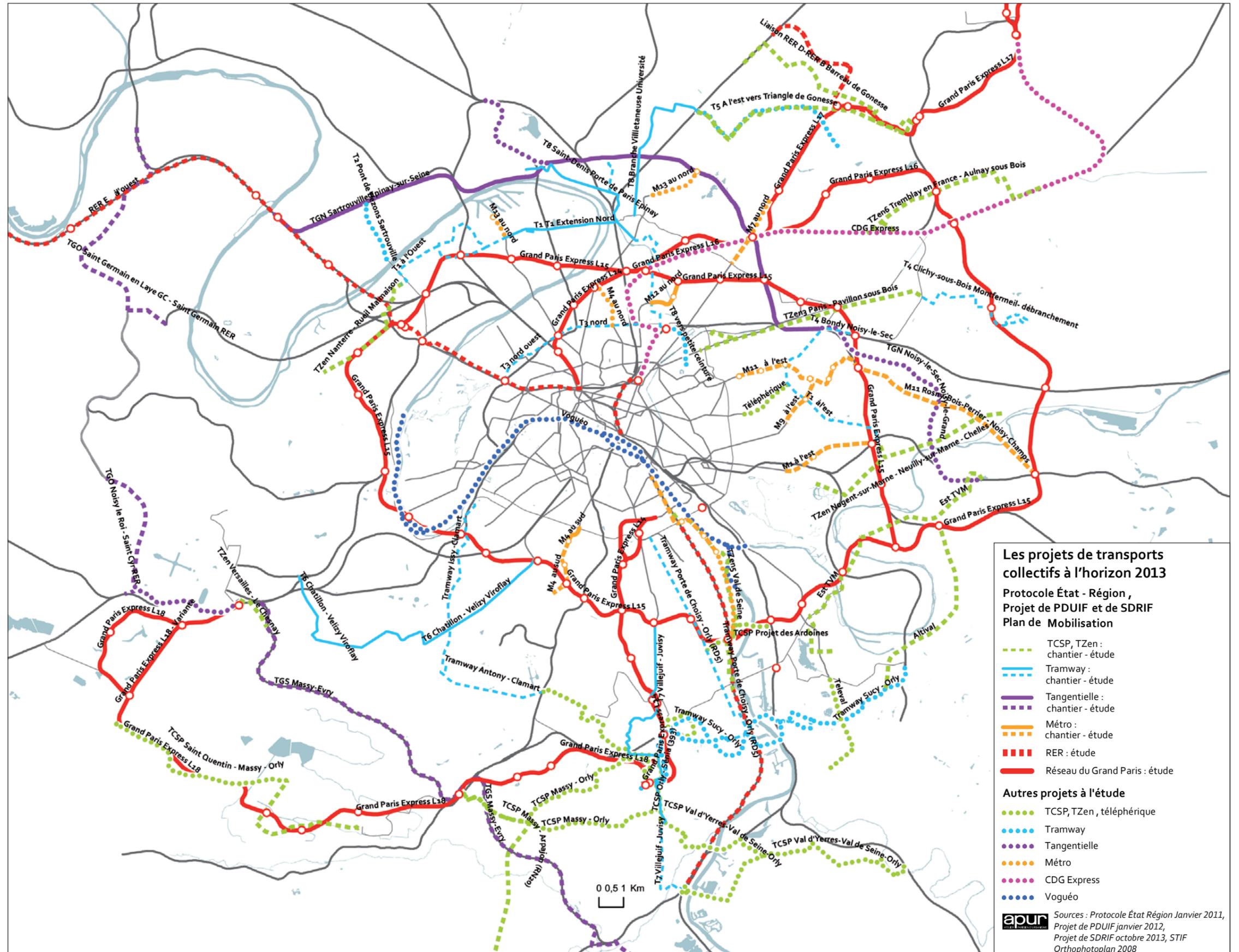
La cartographie des projets de transports collectifs reprend d'une part, les projets inscrits dans les documents contractuels de l'État et de la Région\*, et d'autre part, les autres projets encore à l'étude auprès du STIF, des conseils généraux, des communes ou des intercommunalités.

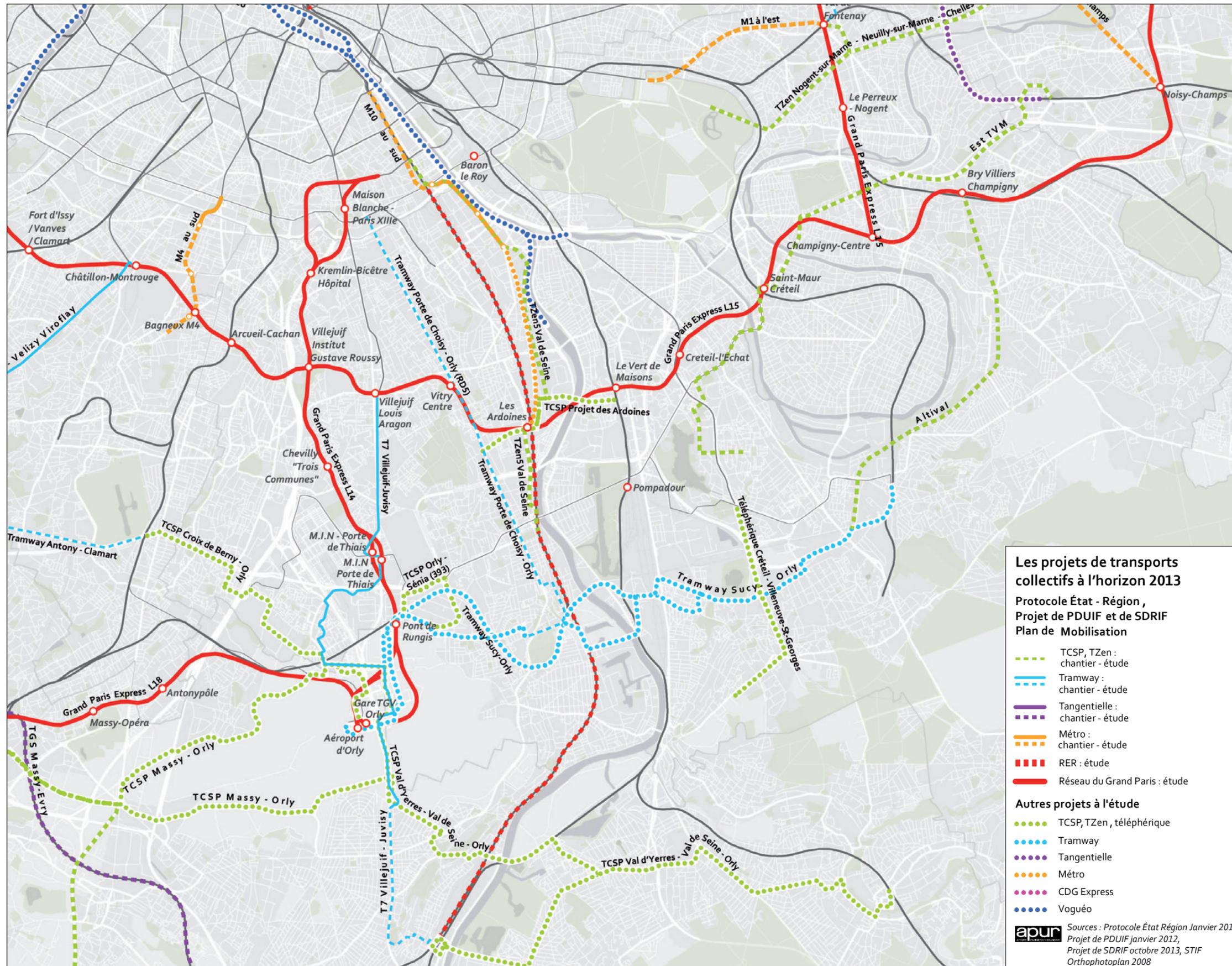
Le projet du Réseau du Grand Paris a été présenté le 6 mars dernier dans son calendrier et sa version définitive. Ce métro établira de nouvelles liaisons rapides de rocade pour répondre aux déplacements de banlieue à banlieue. Les 72 nouvelles gares, dont 75 % en correspondance, viendront conforter des centres-villes, créer des polarités et soutenir le développement de territoires en développement. Échelonnée entre 2020 et 2030, la mise en service des lignes sera progressive ; elle permettra à terme à 90 % des Franciliens d'habiter à moins de 2 km d'une gare.

Dans le prolongement du protocole État-Région, la convention particulière relative à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports collectifs permet de concrétiser un plan d'investissement voté en 2008 par la Région et le STIF. Ce programme d'investissement prévoit dès demain le renforcement du réseau existant et la création de lignes radiales et de rocades, au travers des schémas de modernisation des RER, du prolongement de lignes RER et métros, de nouvelles lignes de tramways, de tangentiels et de bus en site propre.

*Pour l'ensemble des cartes de projets de transports collectifs (p.104 à 109), les tracés des lignes sont mis à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancée des études.*

\* : Plan de mobilisation, juin 2008  
 Protocole État-Région, 26 janvier 2011  
 Projet de PDUIF, janvier 2012  
 Projet de SDRIF, octobre 2013





**Dans le secteur sud-est**

Dans le secteur sud-est, l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris est prévue dès 2020 (tronçon Pont de Sèvres- Noisy Champs), tandis que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly ne devrait pas être effectif avant 2027, tout comme la ligne 18 Massy - Orly. Les prolongements de ligne de métro concernent les lignes 1, 4 et 10, pour laquelle le Conseil Général souhaiterait un prolongement jusqu'aux Ardoines avant 2030.

Concernant le réseau de surface, il faut surtout mentionner les arrivées des tramways T7 et TPO, empruntant respectivement les RD7 et RD5, ainsi que le TZen Val de Seine qui accompagnera les projets de voirie des Ardoines et d'Ivry Confluences. Le prolongement à l'est de TVM et le projet d'Altival établiront de nouvelles lignes de rocade structurantes, qui devraient être renforcées à plus long terme par un tramway Sucy-Orly pour lequel le Conseil Général et le STIF mènent des études préalables. Dans le secteur du Pôle d'Orly, de nombreuses lignes de TCSP sont encore à l'étude.

La carte sera enrichie par les autres projets TCSP à l'étude (RD4, RN19,...) ne figurant pas encore au projet de PDUIF.

### Dans le secteur nord-est

Dans le secteur nord-est, les prolongements des lignes 11 et 14 restent prévus à l'horizon 2020. La ligne de rocade du réseau du Grand Paris, desservant Clichy-Montfermeil, Aulnay-sous-Bois et Pleyel (ligne 16), est programmée dès 2023, tandis que la rocade de Proche Couronne sera achevée en 2030, et partiellement mise en service dès 2025 (Pleyel-Rosny Bois Perrier). La desserte de Roissy est prévue en 2027, dans le même calendrier que celle d'Orly, mais la mise en service de Charles de Gaulle Express devrait être effective dès 2023.

La Tangentielle Nord, programmée pour 2018, établira une rocade structurante en Seine-Saint-Denis. Toujours pour les lignes ferrées, les lignes 7 et 9 et 12 sont inscrites au Plan de Mobilisation et renforceront la desserte de secteurs denses de Proche Couronne, aujourd'hui mal desservis.

Concernant le réseau de bus en site propre, la Seine-Saint-Denis accueillera une ligne TZen sur l'ex RN3 en 2015. D'autres lignes sont prévues, notamment la ligne d'Aulnay-sous-Bois - Tremblay, ainsi que des bus en site propre au nord de l'aéroport du Bourget, pour desservir le Triangle de Gonesse.

### Les projets de transports collectifs à l'horizon 2013

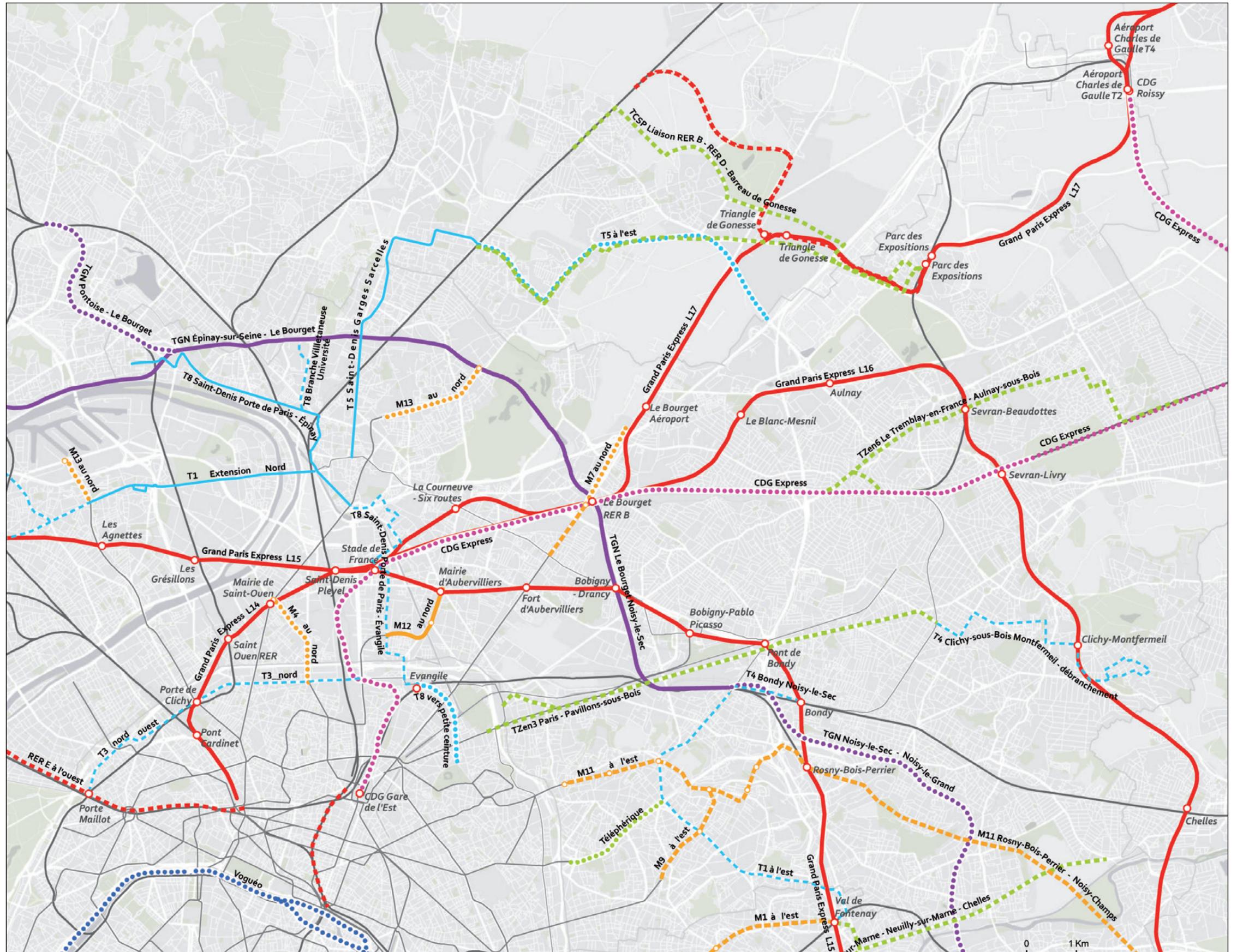
Protocole État - Région,  
Projet de PDUIF et de SDRIF  
Plan de Mobilisation

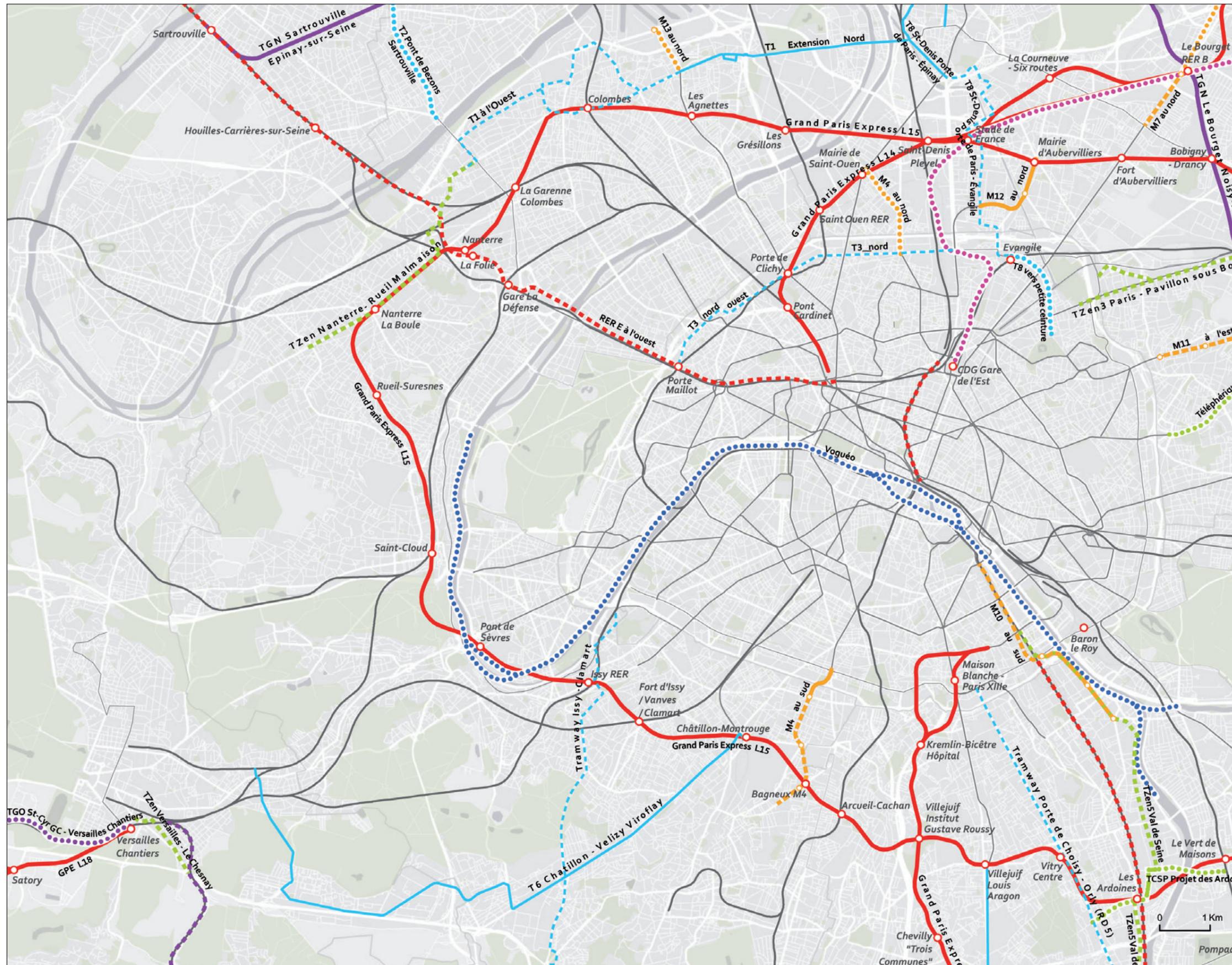
- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- Réseau du Grand Paris : étude

#### Autres projets à l'étude

- TCSP, TZen, téléphérique
- Tramway
- Tangentielle
- Métro
- CDG Express
- Vogüéo

**apur** Sources : Protocole État Région Janvier 2011,  
Projet de PDUIF janvier 2012,  
Projet de SDRIF octobre 2013, STIF  
Orthophotoplan 2008





**Les projets de transports collectifs à l'horizon 2013**  
 Protocole État - Région,  
 Projet de PDUIF et de SDRIF  
 Plan de Mobilisation

- TCSP, TZen : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- RER : étude
- Réseau du Grand Paris : étude

**Autres projets à l'étude**

- ... TCSP, TZen, téléphérique
- ... Tramway
- ... Tangentielle
- ... Métro
- ... CDG Express
- ... Vogüéo

**apur** Sources : Protocole État Région Janvier 2011,  
 Projet de PDUIF janvier 2012,  
 Projet de SDRIF octobre 2013, STIF  
 Orthophotoplan 2008

## Un territoire et une mobilité en pleine mutation

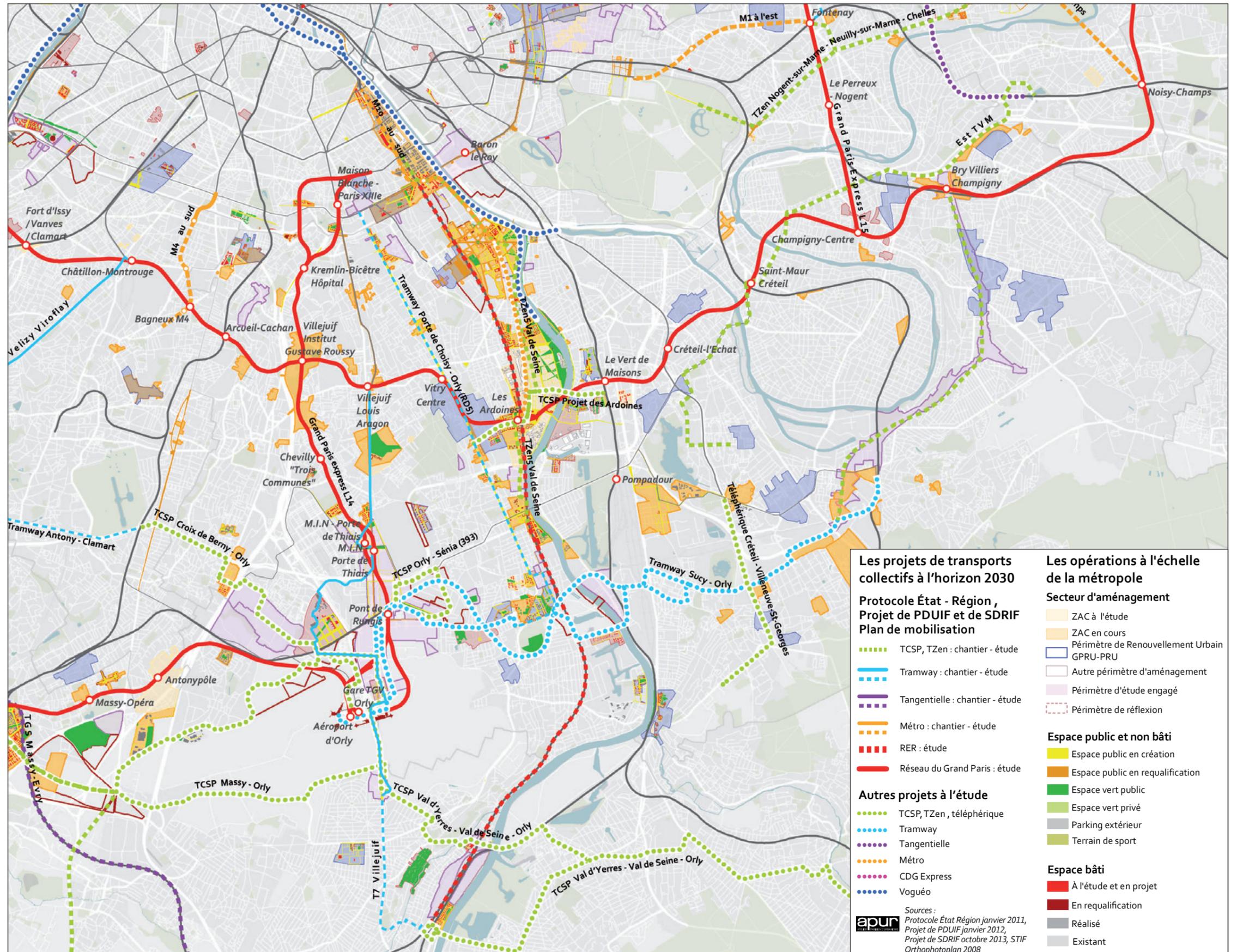
### Dans le secteur sud-est

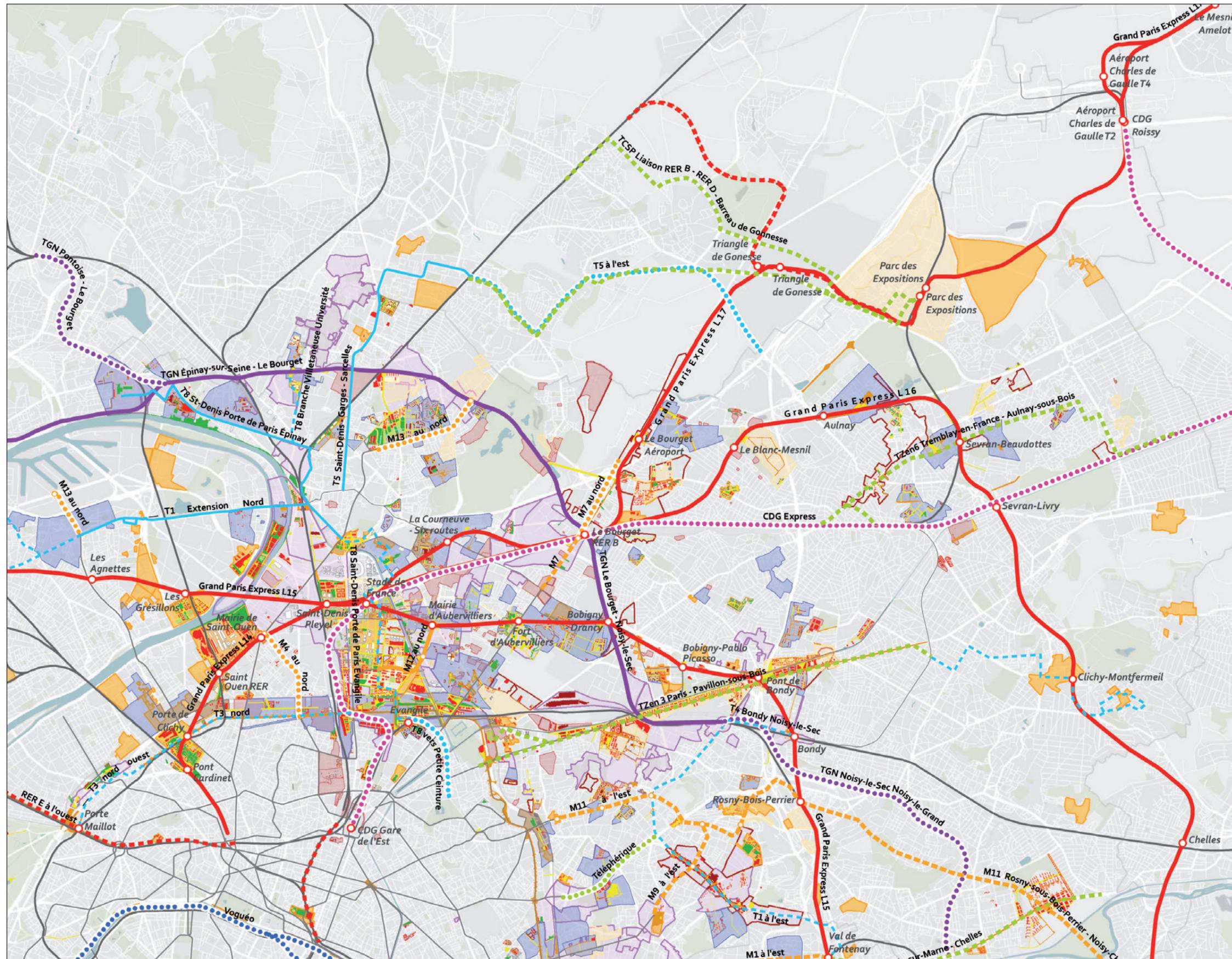
Dans le même temps, et avec des échéances similaires, le Projet du Grand Paris va permettre un renforcement important de la desserte en transports en commun, grâce à la mise en service de l'Arc Sud et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly. Ces projets permettront de créer une grande rocade est-ouest en transport en commun et de répondre à la desserte lacunaire du Pôle d'Orly. Mais ils amèneront dans le même temps des nouveaux besoins avec les secteurs de densification prévus autour des gares du Grand Paris. La future desserte régionale repose aussi la question de l'amélioration du rabattement et de l'accessibilité des gares régionales, avec une montée en puissance attendue du réseau de surface (espace public, bus...).

La réflexion sur les « boulevards de la métropole de demain » devra intégrer l'aménagement des voies principales menant aux grandes gares en transport.

Des aménagements importants de voirie sont en cours sur le réseau structurant :

- La requalification des anciennes routes nationales, RD7 et RD5 ;
- La construction prévue d'un pont au niveau des Ardoines et l'amorce d'une nouvelle liaison est-ouest pouvant accueillir un TCSP (la question de son prolongement à l'ouest) ;
- La création de séquences d'axes nord-sud dans les Ardoines et Ivry-Confluences ;
- L'aménagement des berges (Ivry-Confluences, les Ardoines, ZAC du Port, Quai des Gondoles) ;
- L'achèvement au sud du boulevard d'Orly ;
- La restructuration de la rue Jean Jaurès et des espaces publics entourant TVM dans le centre-ville de Choisy-le-Roi ;
- Le nouveau maillage viaire recherché par les Villes, comme Choisy-le-Roi, et notamment la volonté de conforter à terme une liaison nord sud reliant le secteur des Ardoines au centre-ville de Choisy-le-Roi et au sud, de requalifier l'avenue Anatole France jusqu'à la gare d'Orly (avec des points durs comme l'îlot Henri Barbusse...),
- Le processus d'intégration de pièces urbaines (grand ensemble, zone d'activité...) par la mise en place d'un nouveau maillage, engagé par les villes au travers des ZAC ou des ANRU (Grand Ensemble et Chantereine à Alfortville, ZAC du Port à Choisy-le-Roi, ensemble d'ANRU et de ZAC à Orly de moderne d'Orly).
- À l'est, l'aménagement d'un boulevard urbain sur l'emprise de l'ancienne VDO qui accueillera la future ligne d'Altival.





### Dans le secteur nord-est

Dans ce secteur, les nombreux projets de tramways, de TCSP et de tangentielle s'accompagnent des réaménagements importants du réseau de voies départementales et communales :

- la requalification de l'ancienne nationale RN2 qui accompagne la création du TZen 3, engage d'autres réaménagements de voirie (encore à l'étude), comme l'échangeur du Bondy ou la réalisation de nouveaux franchissements du Canal de l'Ourcq à proximité de l'échangeur et à hauteur du parc départemental de la Bergère ;
- le prolongement du tramway T1 et la requalification de la RD117 à Noisy-le-Sec, et surtout la mutation en boulevard urbain de l'A186 ;
- la requalification à venir de la RD116 à Aulnay-sous-Bois et Villepinte avec le projet du TZen6 ;
- également en lien avec un projet de TCSP ou de prolongement du T5 à l'est, la poursuite de l'aménagement du BIP du Bourget sous la forme d'une voie rapide ;
- dans la Plaine Saint-Denis et de la Seine, les projets de tramways en chantier qui viennent s'implanter sur un réseau structurant : l'ex RN1 pour le T5, l'ex RN14 pour le T8, l'ex 186 (RD986) pour le T1 à l'ouest, ainsi que la rue des fillettes pour le prolongement prévu du T8 jusqu'à Paris ;
- le projet de la Tangentielle Nord qui entraîne la réalisation de plusieurs ouvrages de franchissements (ponts, passages souterrains), la reconfiguration des espaces publics attenants ainsi que des abords des gares ;
- et enfin, la poursuite de la requalification des boulevards des Maréchaux, avec le tramway T3.

# Les projets de liaison

Dans le secteur sud-est

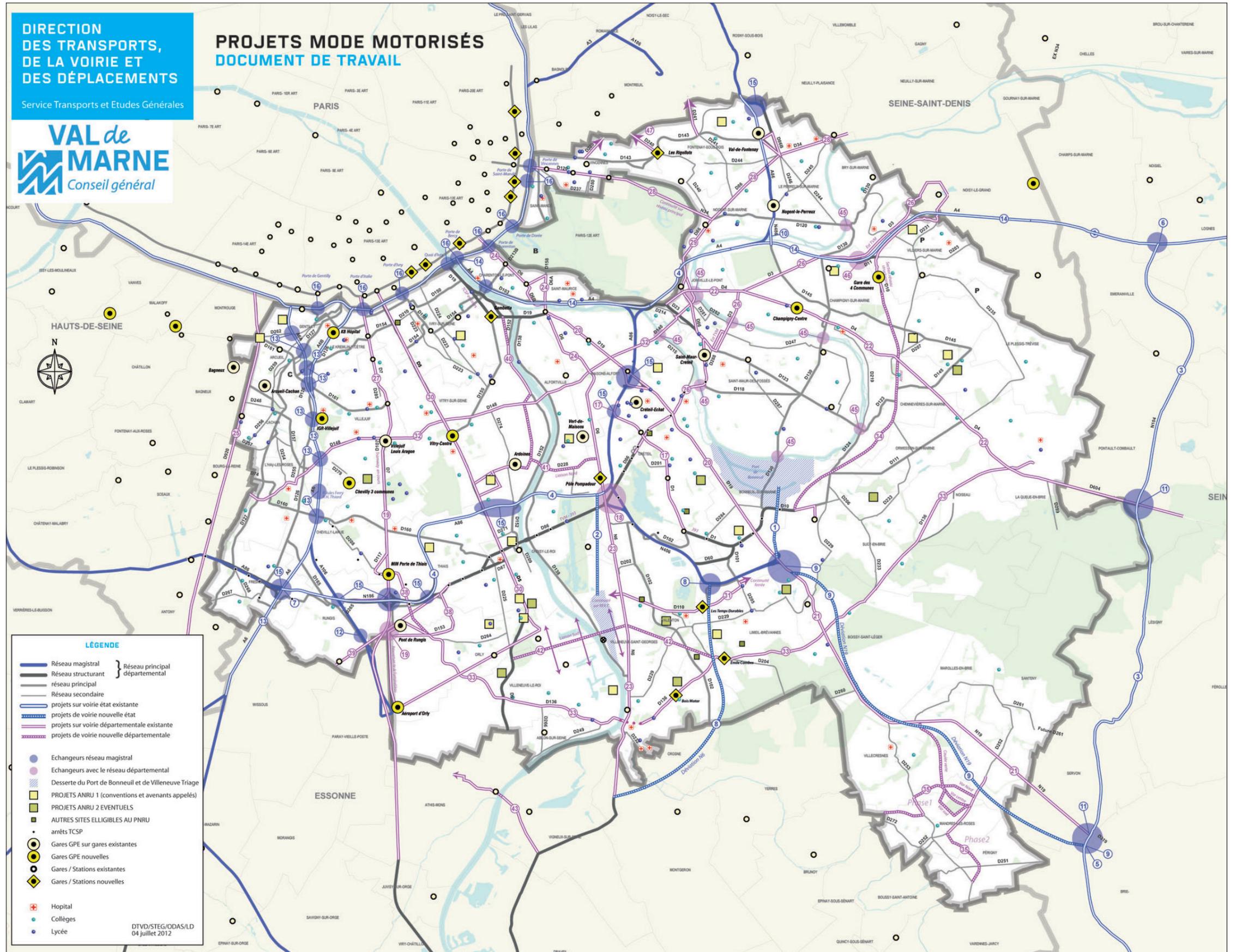
Le Conseil Général poursuit la démarche de projet et de réflexion sur les voies nouvelles, initiée dans le cadre du Plan de Déplacement. Une cartographie des « Projets modes motorisés » recense l'ensemble des projets de voirie, sans hiérarchisation ou priorité.

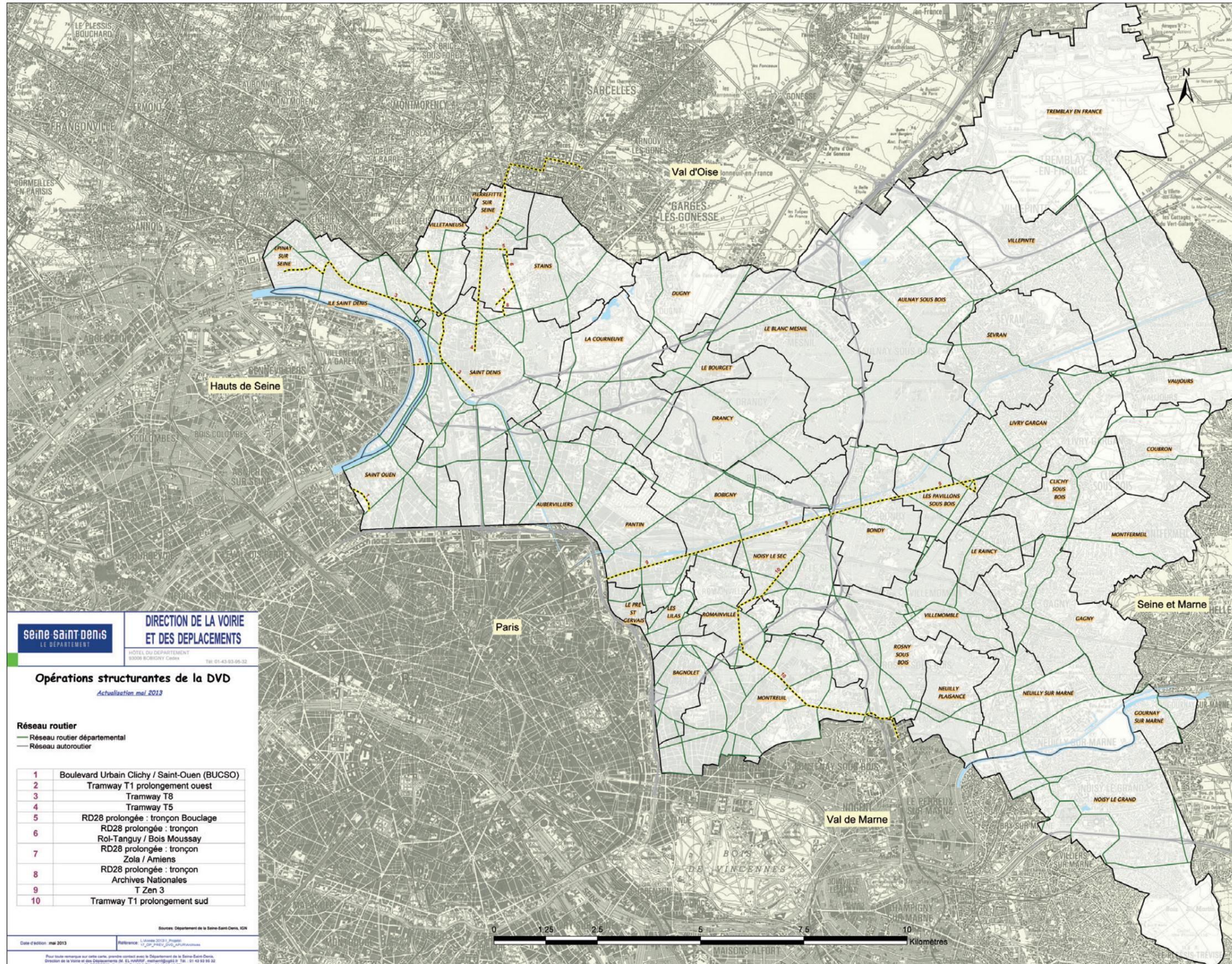
Elle identifie les échangeurs et diffuseurs posant question, les projets sur voie départementale existante et les lignes plus exploratoires, ainsi que les projets de grande liaison menés par l'État.

- Un certain nombre de projets de voie nouvelle est déjà territorialisé dans le cadre de projets urbains suffisamment avancés : la liaison nord-sud des Ardoines, la voie de desserte à Pont de Rungis, le projet de la VDO et d'Altival.
- Les lignes plus exploratoires figurent des intentions ou des principes de liaison à plus long terme, comme le franchissement de la Seine au niveau de Villeneuve-Saint-Georges.
- Les requalifications et pacifications de routes départementales, souvent en lien avec des projets de TCSP plus ou moins avancés : RD7, RD5, RD6, RD34, RD4, RD3, RD19, RD920...
- La montée en importance de liaisons structurantes malgré des gabarits étroits : des voies de rocade comme les RD136 et RD148, ou des voies dans des secteurs stratégiques (Cancer Campus).
- Les liens à renforcer avec Montreuil.

Les autres projets concernent le réseau magistral :

- les travaux d'homogénéisation du gabarit de l'A86 et d'ouverture de la BAU, qui concernent également la mise au gabarit homogène de l'A104,
- la diminution des effets de coupure de l'A6b et de l'A4,
- la préservation des interfaces avec Paris de part et d'autre du Périphérique.





### Dans le secteur nord-est

Pour la Seine-Saint-Denis, la carte des opérations programmées par le Conseil Général permet une synthèse de l'ensemble des projets de transports collectifs de surface ayant un impact important sur le réseau de voirie, des projets de voies nouvelles, les carrefours à réaménager, ainsi que des itinéraires cyclables prévus à court terme.

Les projets de voirie sur le réseau départemental concernent surtout :

- le prolongement de la RD28 à Saint-Denis,
- l'aménagement du boulevard urbain de Clichy-Saint-Ouen (BUC),
- la requalification de la RD30 à Rosny-sous-Bois,
- la création d'un giratoire sur la RD301 à Neuilly-sur-Marne,
- l'aménagement d'un carrefour sur la RD114 pour desservir à la future gare de Dugny-La Courneuve, ainsi que le réaménagement du carrefour des 4 Routes ;
- la création d'une passerelle pour l'éco quartier de L'Île-Saint-Denis,
- l'aménagement d'un itinéraire cyclable, le « Chemin des Parcs ».

Les nouvelles lignes de tramways, de TZen ou de TCSP qui engagent des pacifications et des requalifications de voies départementales, ont déjà été citées dans les chapitres relatifs aux projets de transports collectifs.

**seine saint denis**  
LE DÉPARTEMENT

**DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS**  
HOTEL DU DÉPARTEMENT  
93006 BOBIGNY Cedex TEL: 01 43 93 93 52

**Opérations structurantes de la DVD**  
*Actualisation mai 2013*

**Réseau routier**  
— Réseau routier départemental  
— Réseau autoroutier

1	Boulevard Urbain Clichy / Saint-Ouen (BUCSO)
2	Tramway T1 prolongement ouest
3	Tramway T8
4	Tramway T5
5	RD28 prolongée : tronçon Bouclage
6	RD28 prolongée : tronçon Roi-Tanguy / Bois Moussay
7	RD28 prolongée : tronçon Zola / Amiens
8	RD28 prolongée : tronçon Archives Nationales
9	T Zen 3
10	Tramway T1 prolongement sud

Sources: Département de la Seine-Saint-Denis, IGN

Date d'édition: mai 2013

Reference: U:\Urban 2013\Projet\13\_02\_P13\_02\_Voirie\_Articulation

Pour toute remarque sur cette carte, veuillez contacter le Département de la Seine-Saint-Denis, Direction de la Voirie et des Déplacements (M. L. Viallet) - département@seine-saint-denis.fr - Tel. : 01 43 93 93 52 - Fax : 01 43 93 15 01



**7- Accessibilité et rabattement  
aux gares existantes  
et futures du RGPE**

## Le rôle de la trame viaire dans la desserte des gares et l'arrivée des gares du Grand Paris

### Cœur d'agglomération

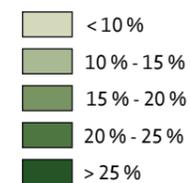
Le rabattement sur les gares en transports lourds, existantes et futures, est un enjeu fondamental pour optimiser le réseau de transports collectifs et répondre aux besoins en déplacements dans le cœur d'agglomération. Cette question recouvre autant celles des modes de déplacement que la réalité et la qualité de l'accessibilité des gares par l'espace public.

Dans le cœur d'agglomération, le renforcement de cette desserte doit privilégier une optimisation des modes existants et le développement des modes alternatifs à la voiture : amélioration des fréquences bus, politique active en faveur des vélos et de leur stationnement, développement de stations Velib' et Autolib'... Le STIF, la SGP, les Conseils Généraux travaillent déjà sur la desserte en transports collectifs et les itinéraires cyclables dans les périmètres des gares actuelles et futures. Le STIF a également un programme de réalisation d'abris-vélos en gares (Veligo), portant le nombre de places de stationnement à 20 000 à l'horizon 2020.

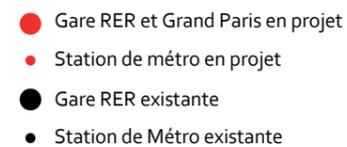
Dans le cadre de l'étude trame viaire et dans une première phase, l'approche a donc plutôt privilégié le sujet de l'accessibilité physique des gares.

#### Les espaces de voirie rapportés à un carroyage de 500 m

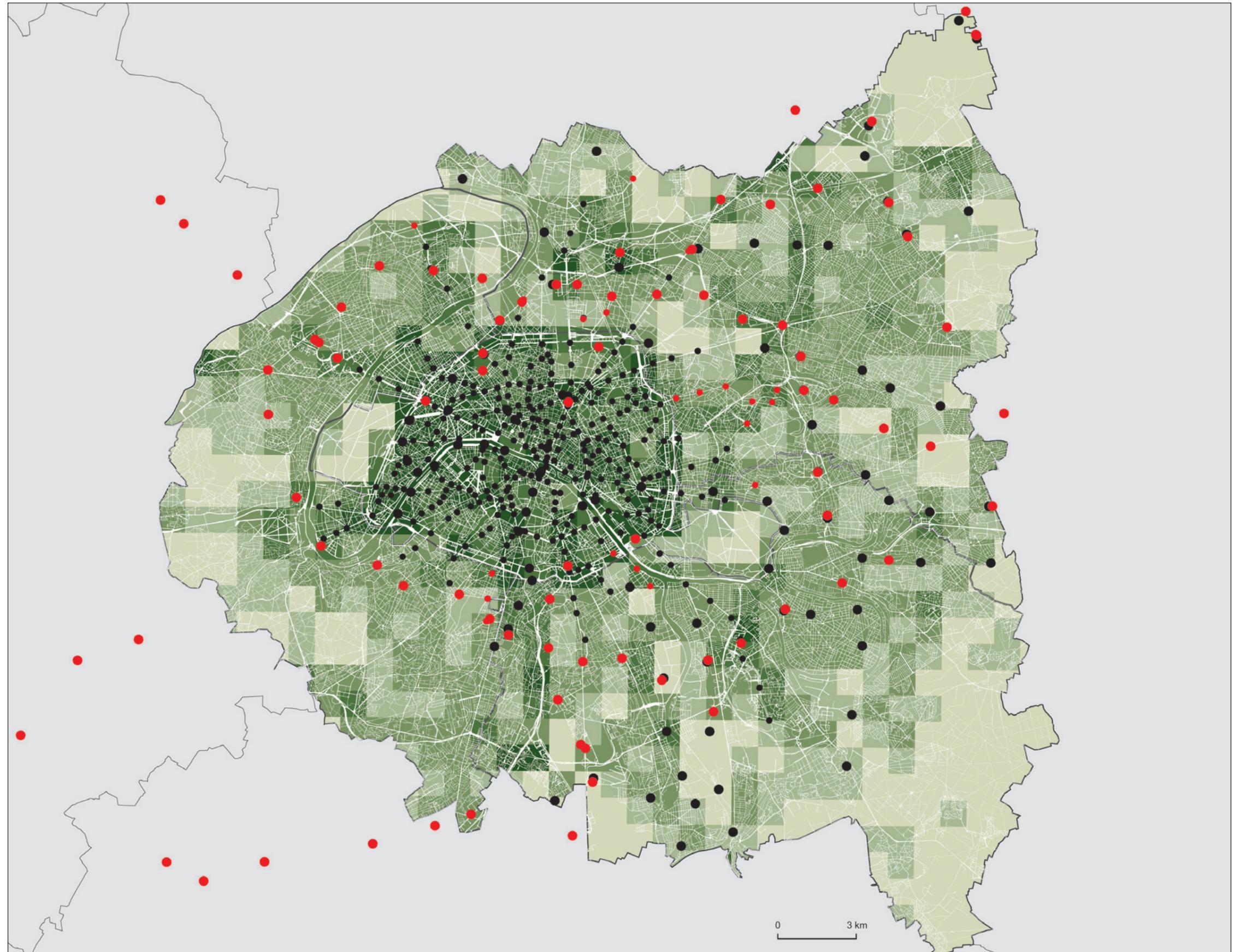
##### Ratios des espaces de voirie

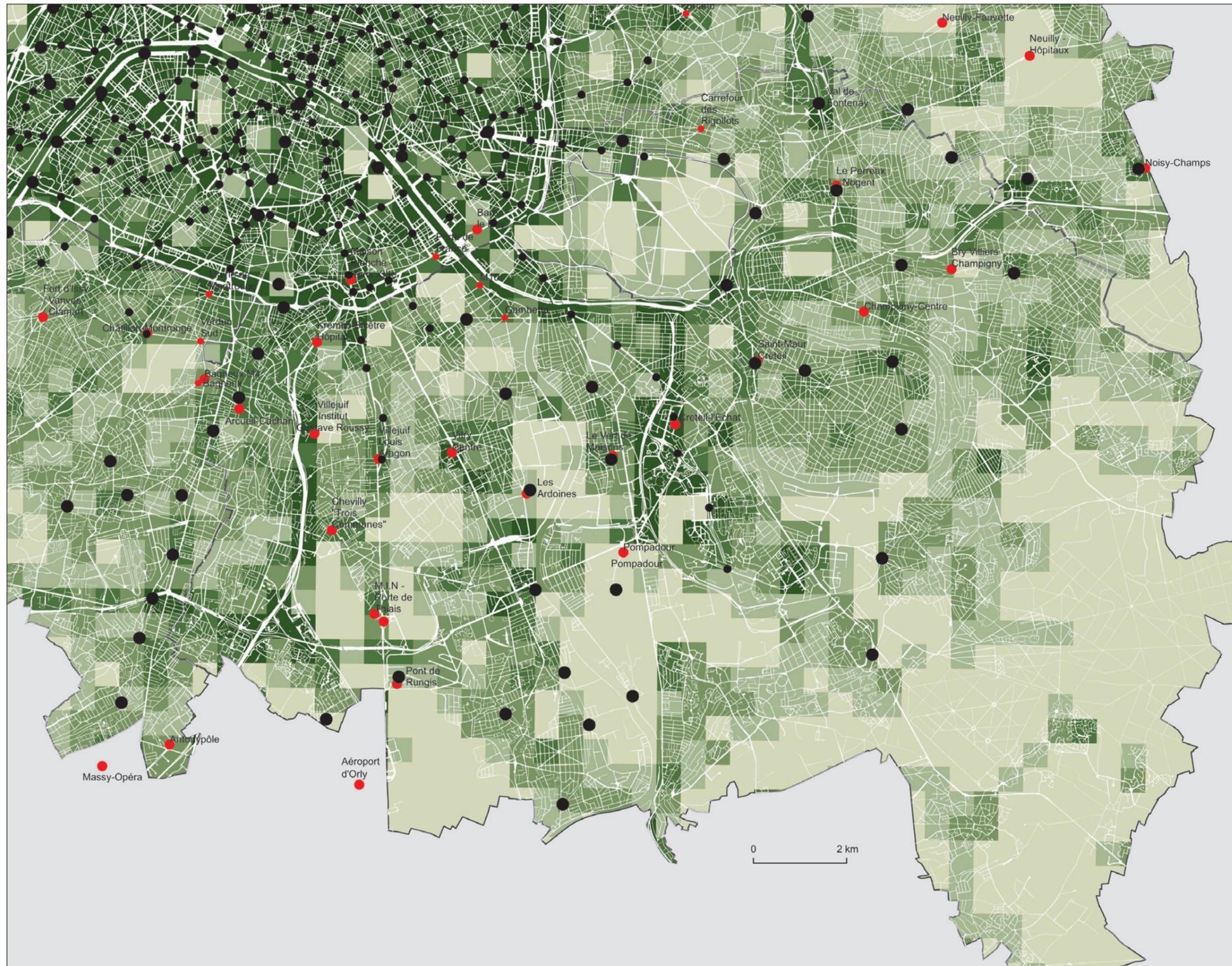


##### Gares ou stations de transport ferré



 Source : Apur/BdRef  
Février 2013





**Dans le secteur sud-est**

La superposition de la trame viaire et des pourcentages d'espace public aux abords des gares fait ainsi apparaître des situations très diverses quant à l'arrivée du Grand Paris et au prolongement de la ligne 14. Les gares de centralités, comme Bagneux, Villejuif, Vitry Centre, Le Vert de Maisons, Saint-Maur s'insèrent dans quartiers urbains aux espaces publics bien développés.

Le cas des secteurs d'activités est plus spécifique, avec des pourcentages d'espace public faibles (moins de 10-15 %) correspondant aux grands îlots industriels difficilement franchissables. L'arrivée du Grand Paris à Cancer Campus, aux Ardoines, Porte de Thiais ou au Pont de Rungis, dans des territoires en mutation, font des futures gares des accélérateurs de projets urbains.

Plus à l'est, c'est davantage la faiblesse du réseau viaire dans son ensemble, et pris dans un périmètre plus large que celui des abords immédiats de la gare, qui fait débat : les gares de Saint-Maur, de Champigny ou de Bry-Villiers-Champigny posent de réelles questions de faiblesse du maillage et de manque de voies structurantes.

**Les espaces de voirie rapportés à un carroyage de 500 m**

**Ratios des espaces de voirie**

- < 10 %
- 10 % - 15 %
- 15 % - 20 %
- 20 % - 25 %
- > 25 %

**Gares ou stations de transport ferré**

- Gare RER et Grand Paris en projet
- Station de métro en projet
- Gare RER existante
- Station de Métro existante

**apur** Source : Apur/BdRef  
Février 2013





## Les enjeux d'accessibilité et de rabattement

### L'accessibilité piétonne des gares existantes

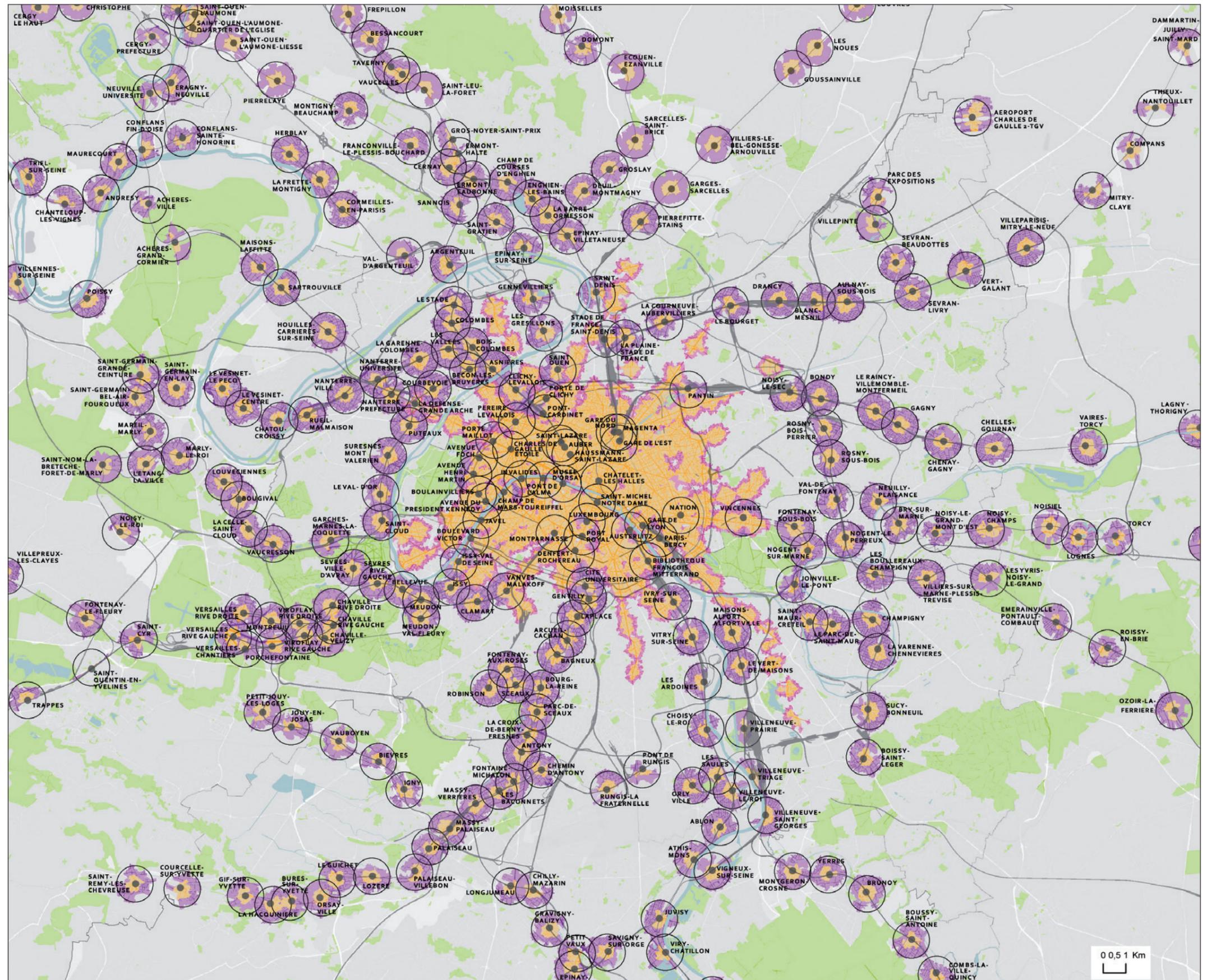
#### Cœur d'agglomération

Un travail sur l'accessibilité des grandes gares de l'agglomération a été réalisé à partir de la réalité de la trame viaire, dans des périmètres de 700 m pour les Métros et de 500 et 1 000 m pour les RER et Transilien. Ces périmètres ont été choisis en fonction des temps de trajets acceptables pour les piétons (5 minutes pour 500 m, 10-15 minutes à pied pour 1 000 m).

Par rapport aux périmètres utilisés par la SGP dans le cadre des études sur les futures gares, ces dessertes de 500 et 1 000 m coïncident avec les dessertes théoriques de 400 et 800 m.

Le filaire des voies a été enrichi par le réseau piéton (passerelle, passage souterrain) lorsqu'il était connu autour des gares de la petite couronne, afin de cartographier l'accessibilité piétonne réelle en journée. En effet, ces franchissements piétons peuvent considérablement changer l'accessibilité des gares par les tissus situés de part et d'autre des voies ferrées.

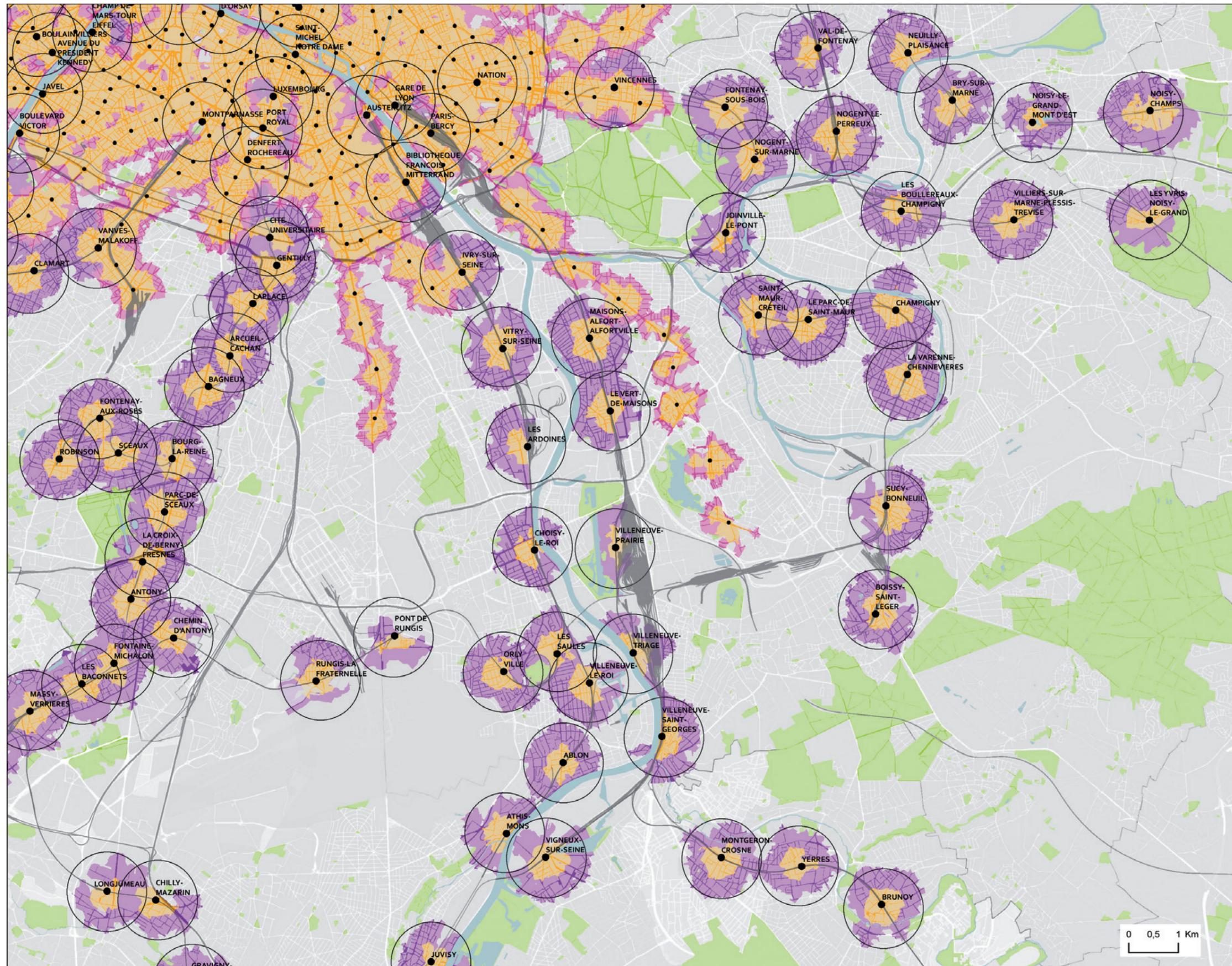
La carte montre les insuffisances de la trame viaire dans certains quartiers de gare. Les coupures des grandes infrastructures, de la Seine et de la Marne, peuvent considérablement réduire l'accessibilité réelle de ces pôles en transport.



#### Accessibilité réelle des gares pour les piétons Réseau existant

- RER et Transilien
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

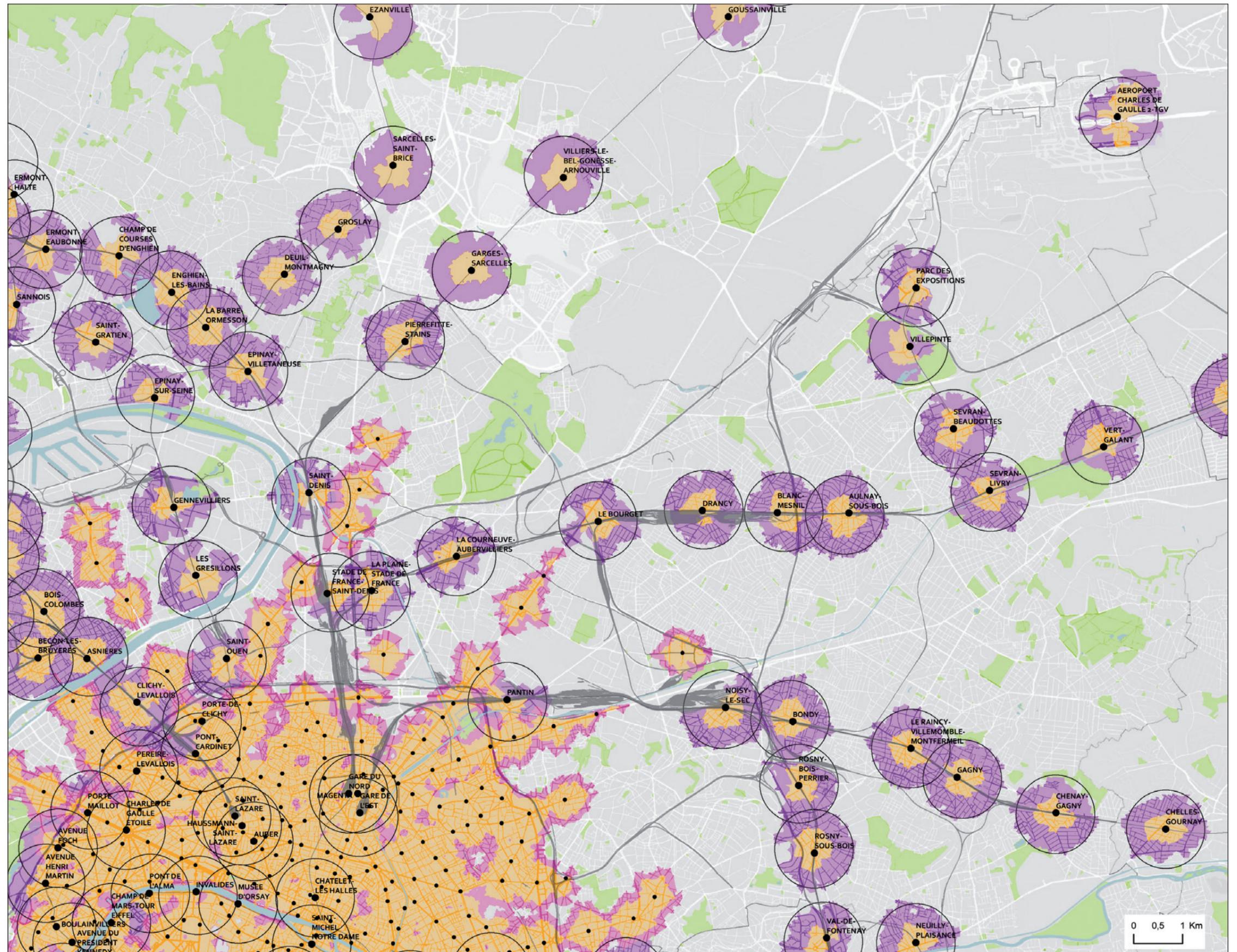
apur Source : Stif 2012 © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ



**Accessibilité réelle des gares pour les piétons Réseau existant**

- RER et Transilien
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

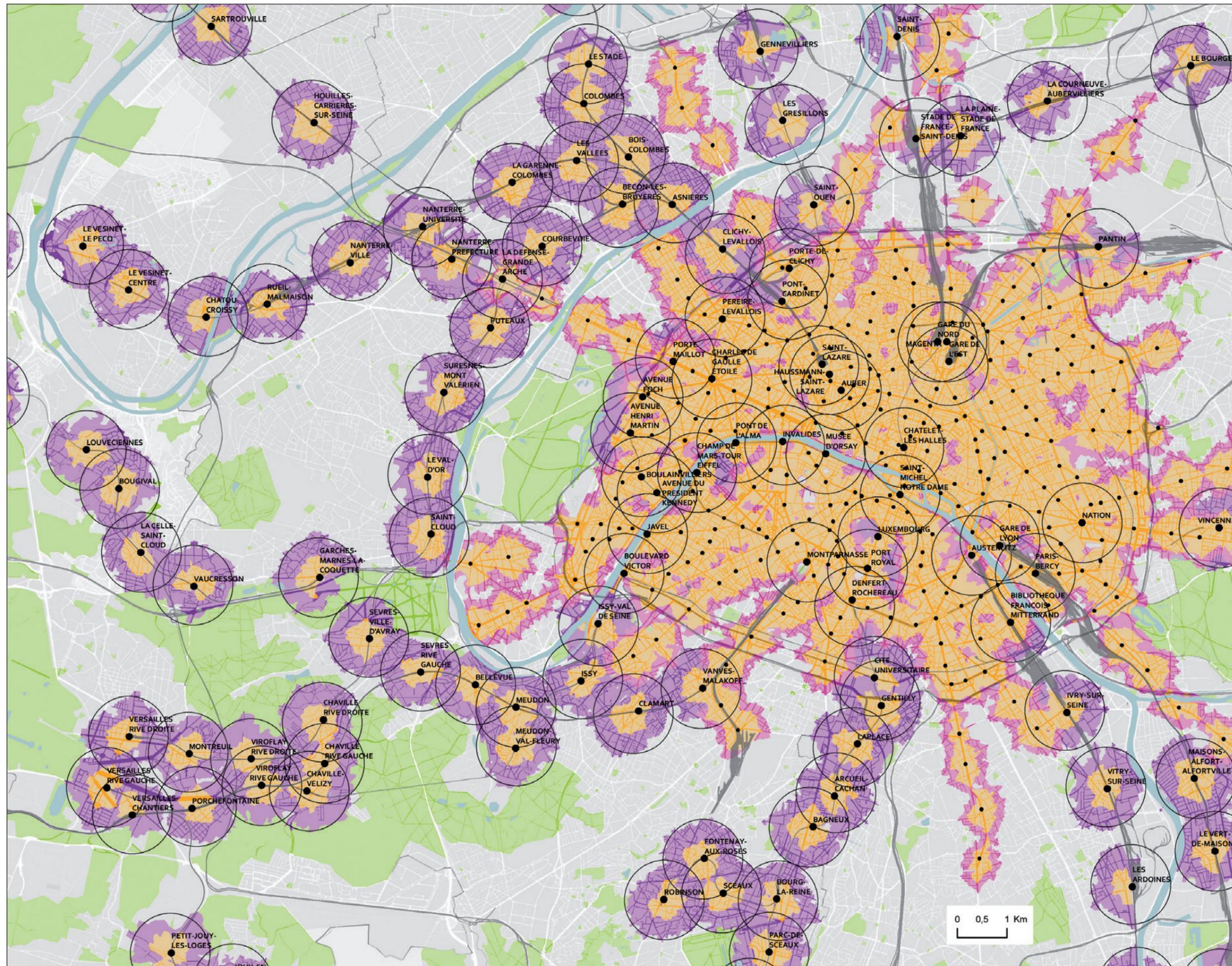
Source : Stif 2012  
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ



**Accessibilité réelle des gares pour les piétons**  
Réseau existant

- RER et Transilien
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (mètre) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

apur Source : Stif 2012  
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

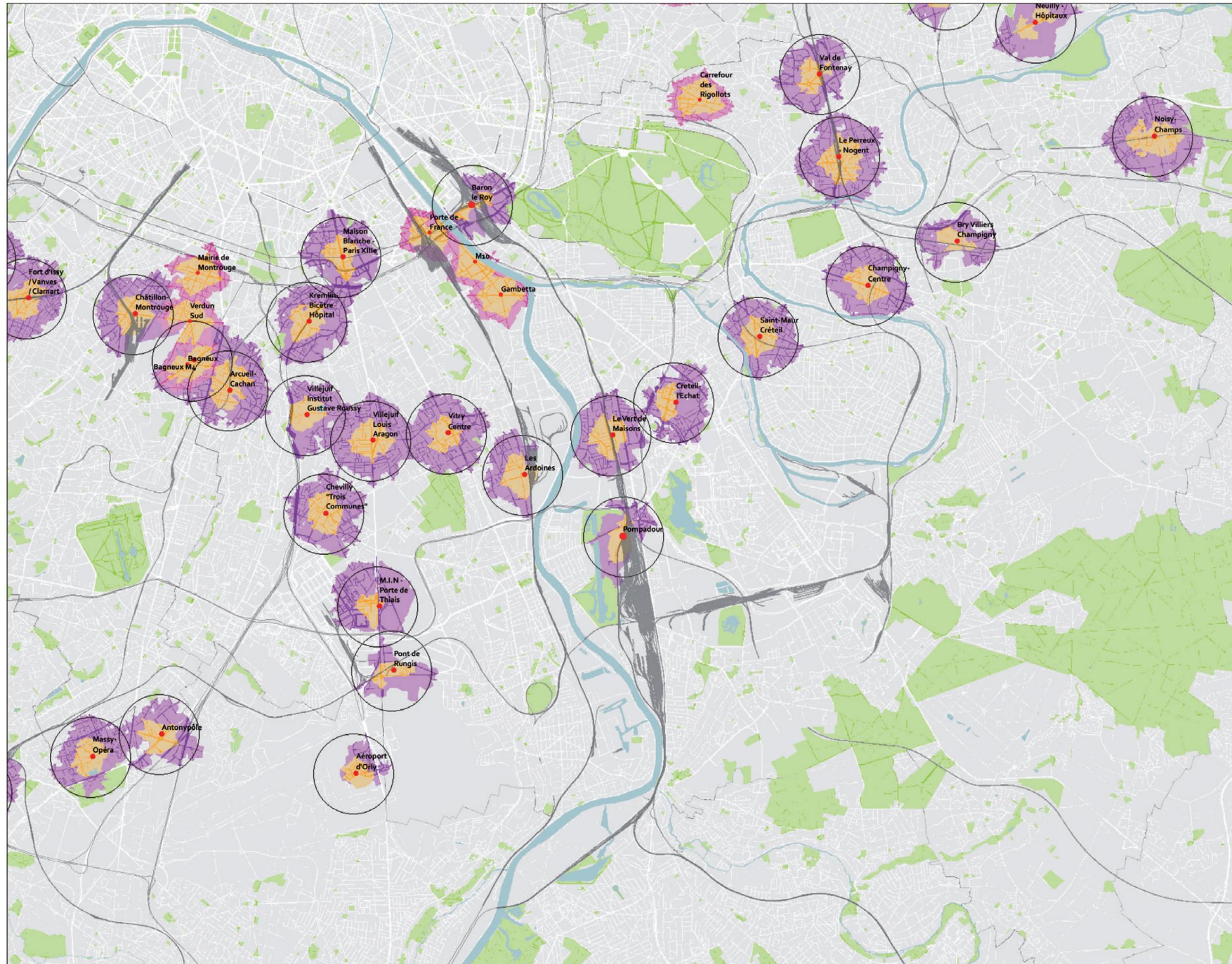


**Accessibilité réelle des gares pour les piétons Réseau existant**

- RER et Transilien
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

Source : Stif 2012  
 © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

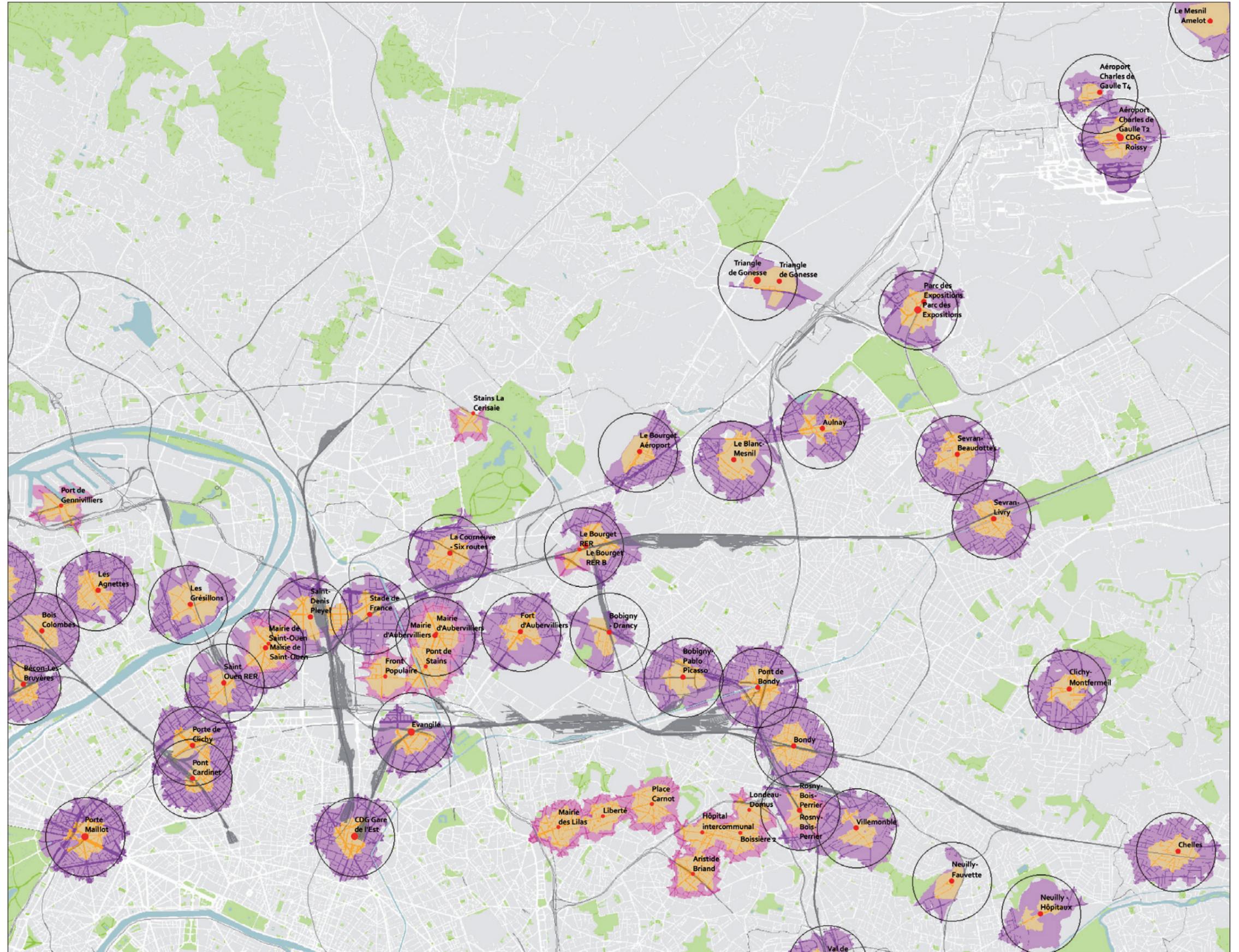


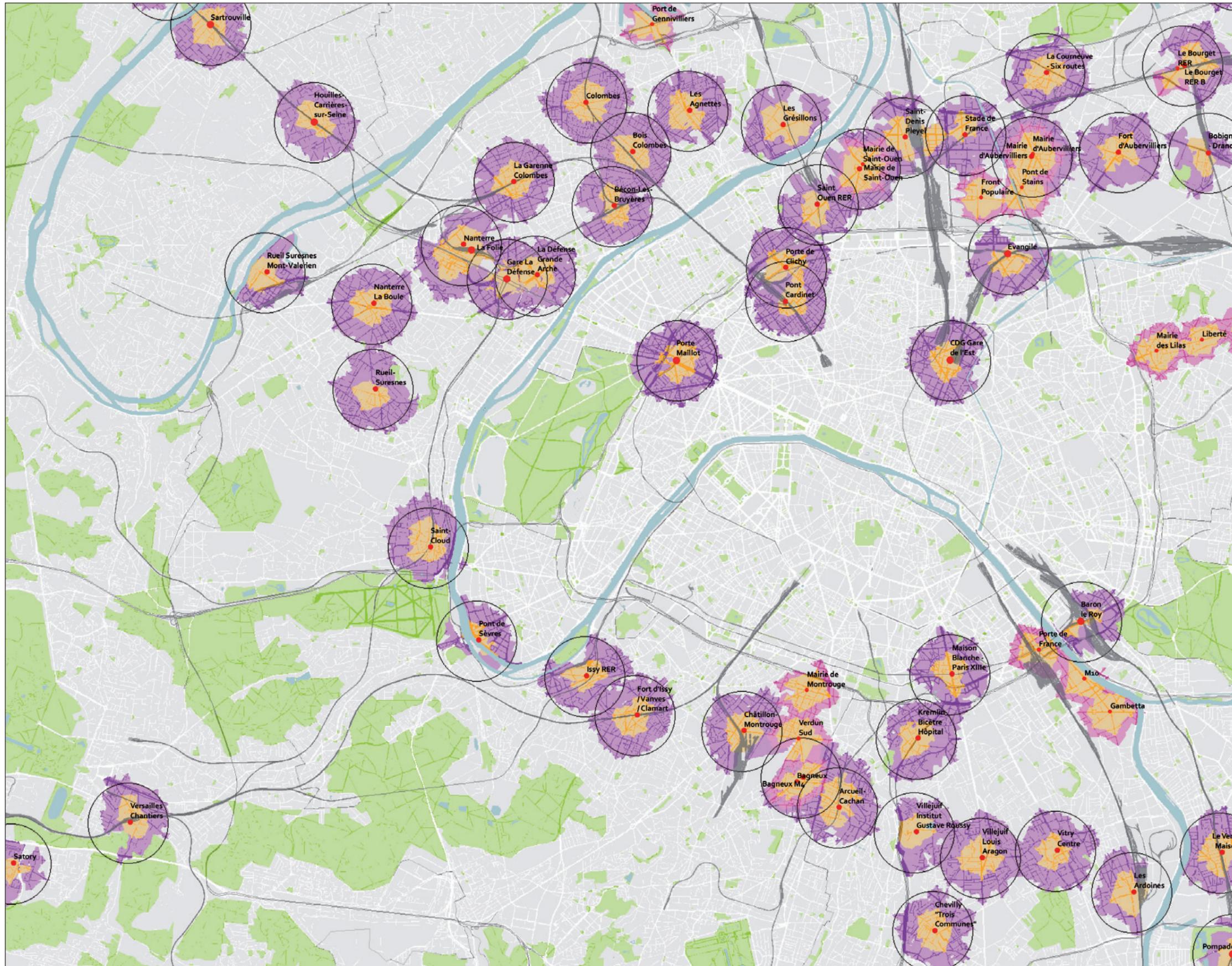


**Accessibilité réelle des gares pour les piétons**  
Réseau en projet

- Gare RER et Transilien
- Gare RGPE
- Station métro
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

Source : Stif 2012  
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ





**Accessibilité réelle des gares pour les piétons**  
**Réseau en projet**

- Gare RER et Transilien
- Gare RGPE
- Station métro
- Desserte théorique à 800 m
- Accessibilité à 500 m (soit 7 mn à pied)
- Accessibilité à 700 m (métro) (soit 10 mn à pied)
- Accessibilité à 1 000 m (RER, Transilien) (soit 15 mn à pied)

Source : Stif 2012  
 © 2012 Esri, Delorme, NAVTEO

## L'importance des déplacements à vélo pour optimiser le rabattement sur le réseau TC

Le même travail de représentation de l'accessibilité réelle des grandes gares de l'agglomération, actuelles et futures, a été réalisé pour les vélos. Le choix des rayons de 2 km et de 4 km a été fait en fonction des temps de parcours, soit respectivement 10 minutes et 20 minutes.

Indépendamment du relief, qui peut jouer un facteur contraignant dans certains territoires, la carte montre que la quasi-entière de l'agglomération urbaine est couverte par des temps de parcours tout à fait acceptables. Le développement des déplacements à vélo, notamment dans un rayon de 2 km autour des gares, constitue donc un vrai enjeu de rabattement dans une stratégie d'intermodalité.

Il s'agit à la fois de développer des itinéraires cyclables prévus aux SDIC, de généraliser un meilleur partage de la voirie sécurisant pour les vélos par des aménagements même légers et une signalétique adéquate, de développer des itinéraires de jalonement aux abords des gares.

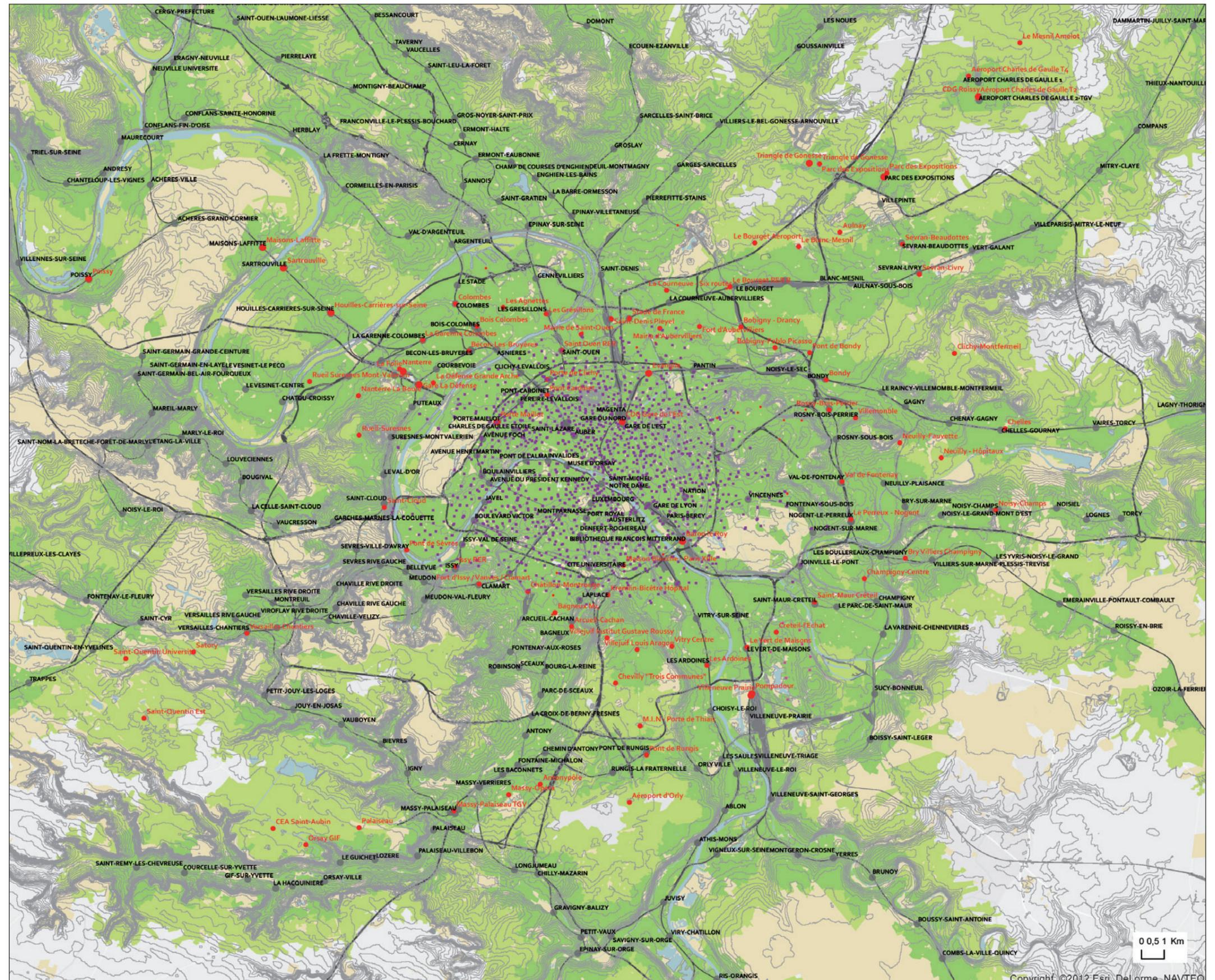
Ces mesures en faveur des parcours doivent s'accompagner d'une politique active en faveur des services en gare : services à l'usager (centre de réparation, location...) et parkings vélos sécurisés, alors que peu de gares sont équipées dans la réalité.

L'extension des vélos en libre-service est également un enjeu important. Les services Velib' et Cristolib recouvrent quelques communes mais pourraient être davantage développés, notamment pour optimiser le rabattement.

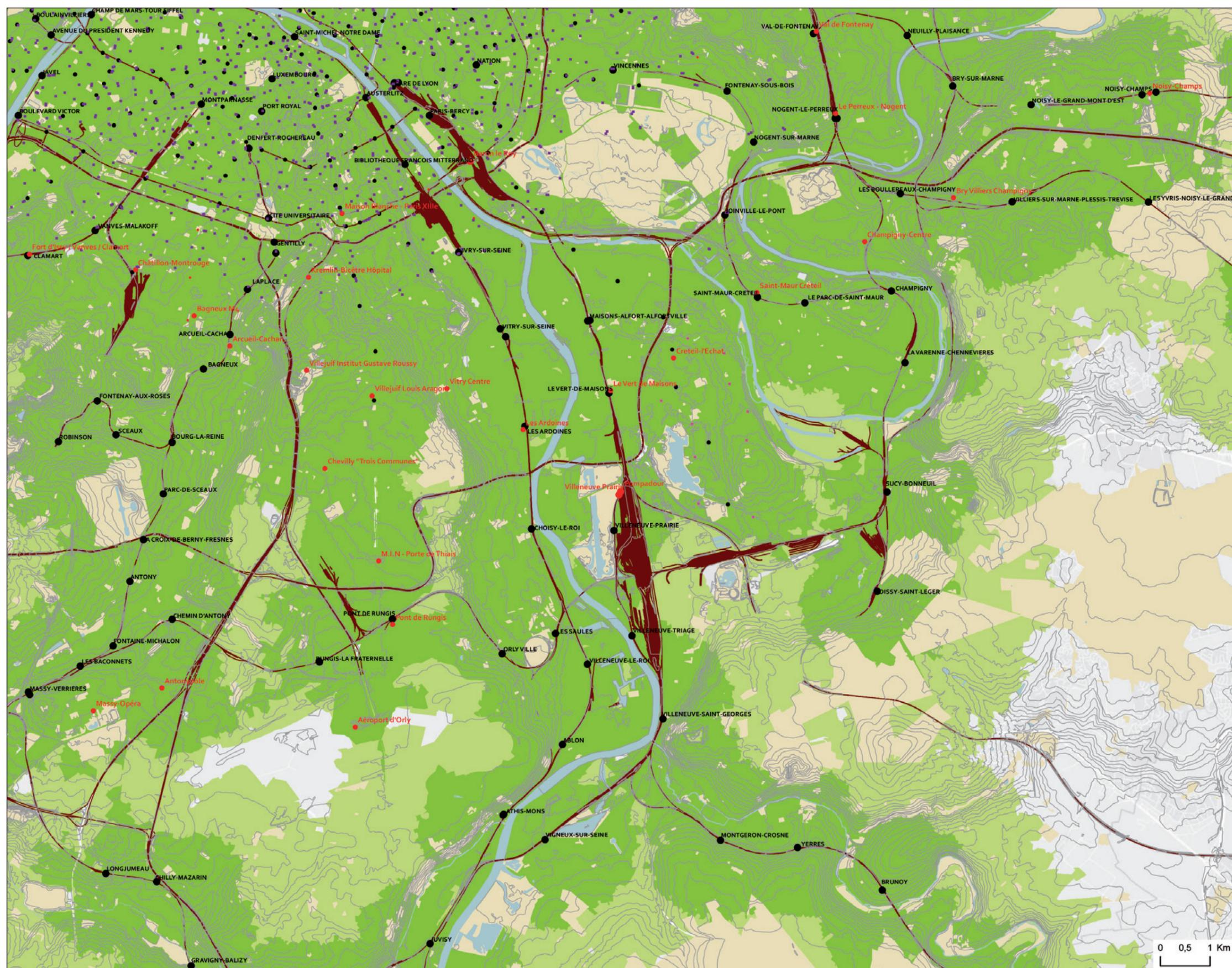
### Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures

- RER et Transilien
- Projet de gare RER et gare RGPE
- Projet de station de Métro
- Accessibilité à 2 000 m (10 mn de temps de parcours)
- Accessibilité à 4 000 m (20 mn de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Source : Stif 2012, BDTopo IGN  
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ



L'accessibilité en vélo des gares existantes et futures dans le secteur sud-est

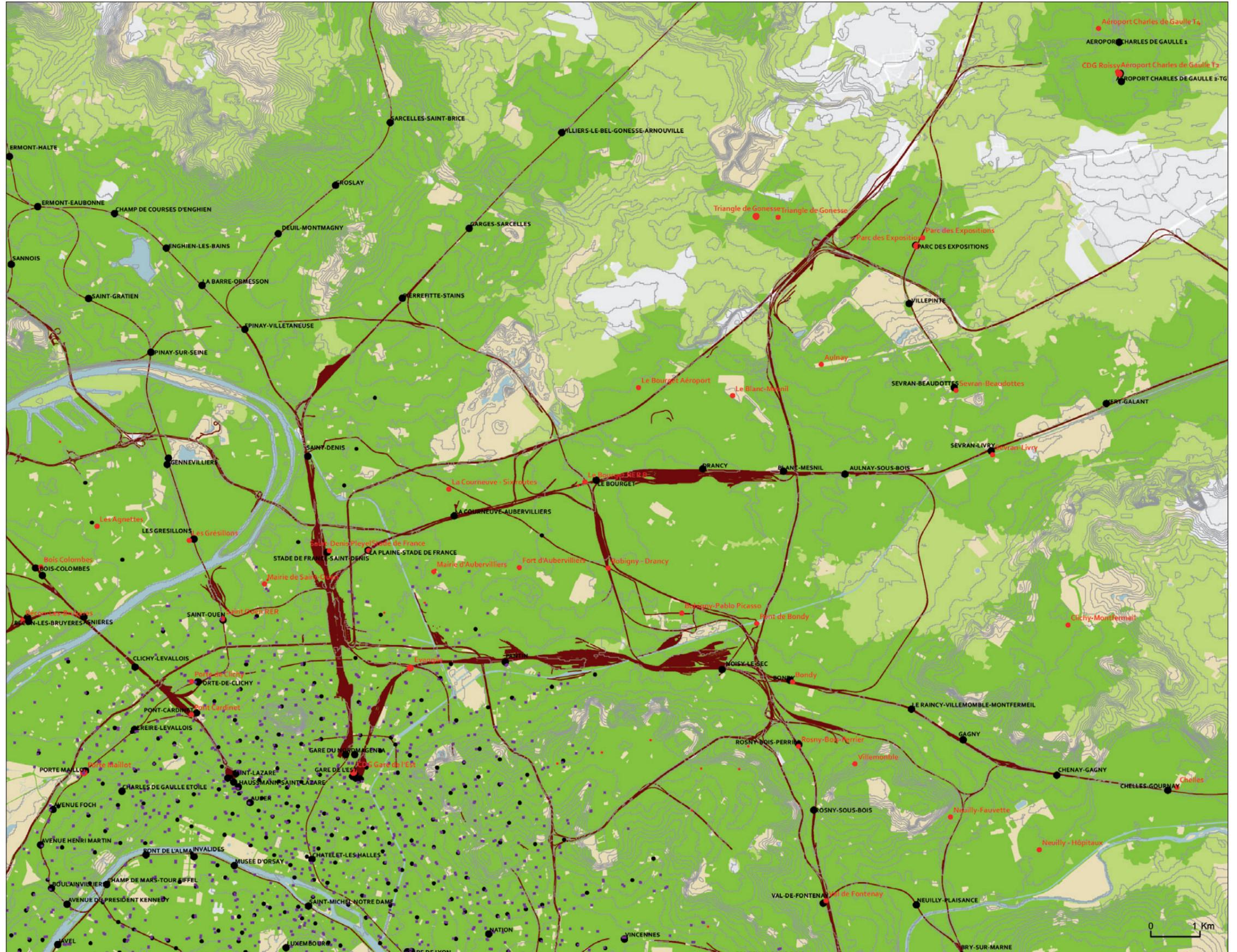
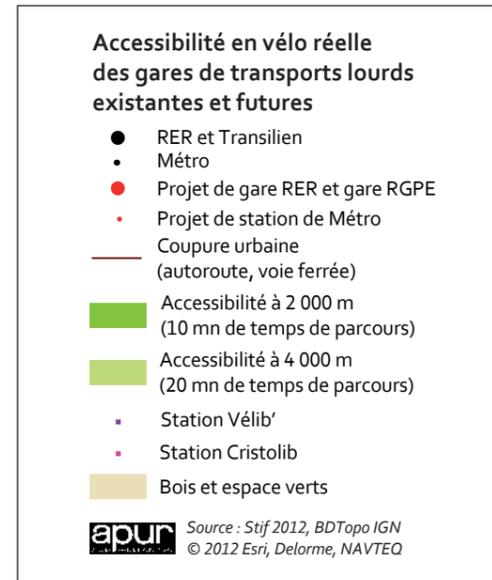


**Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures**

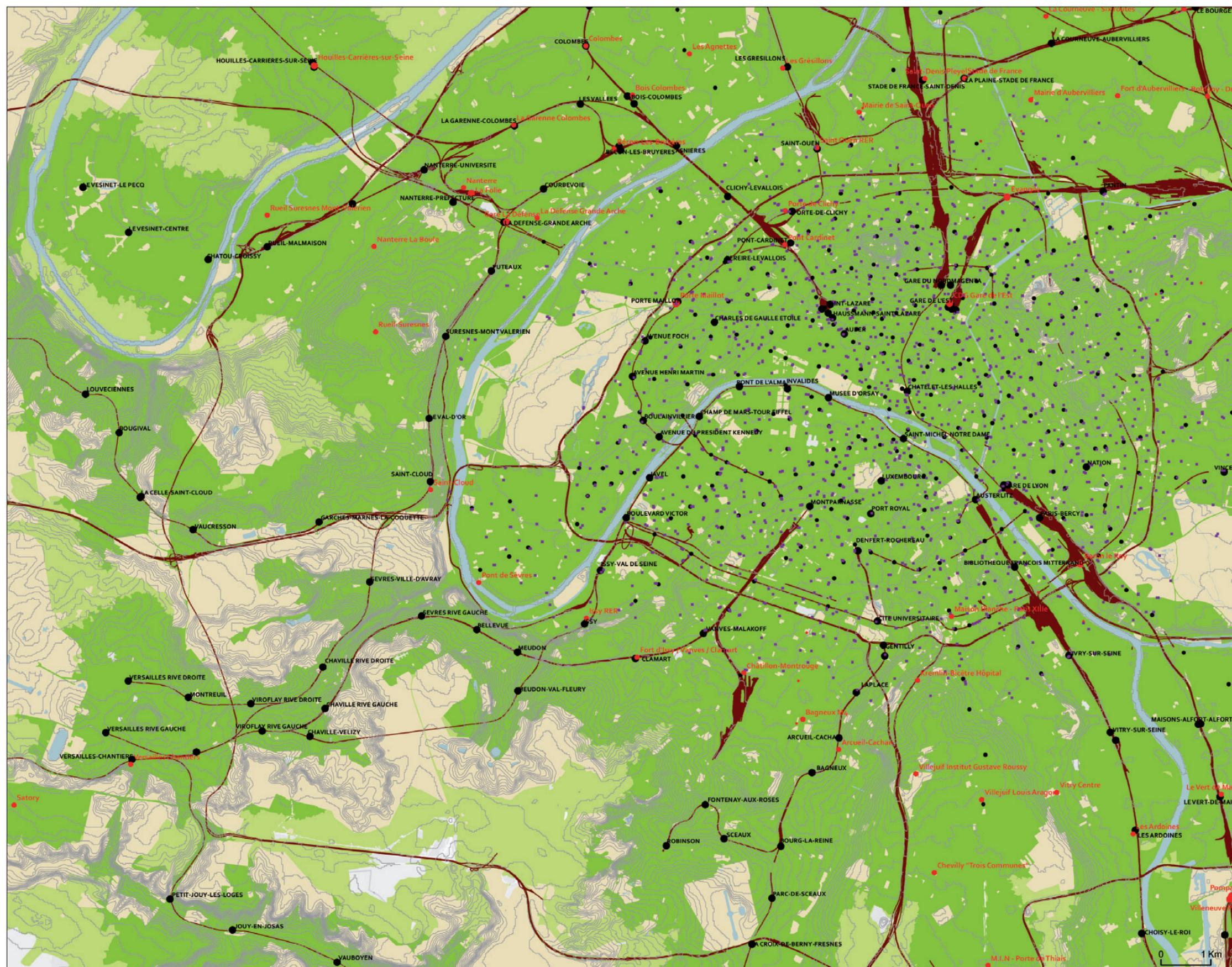
- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et gare RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 mn de temps de parcours)
- Accessibilité à 4 000 m (20 mn de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Source : Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

L'accessibilité en vélo des gares existantes et futures dans le secteur nord-est



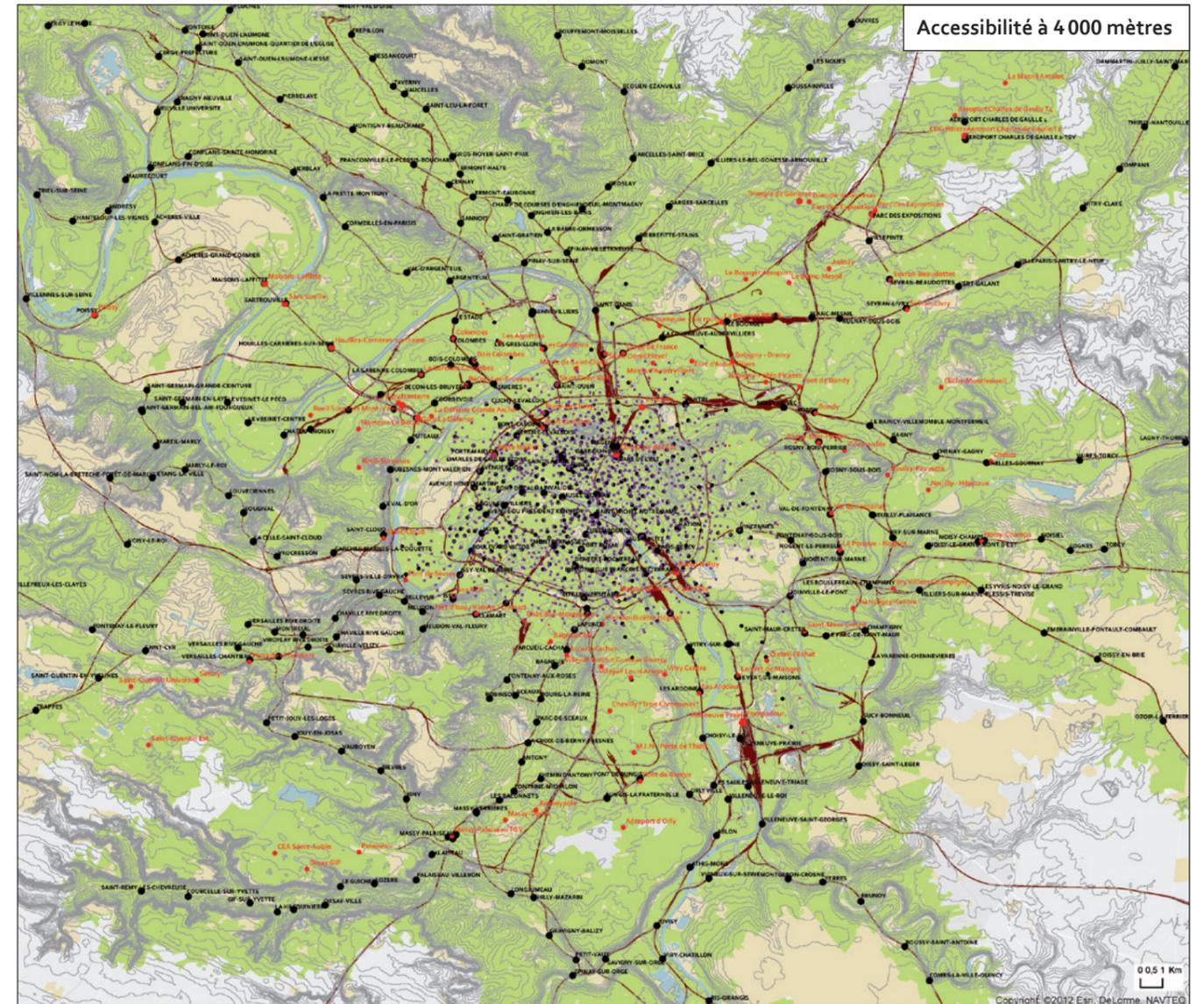
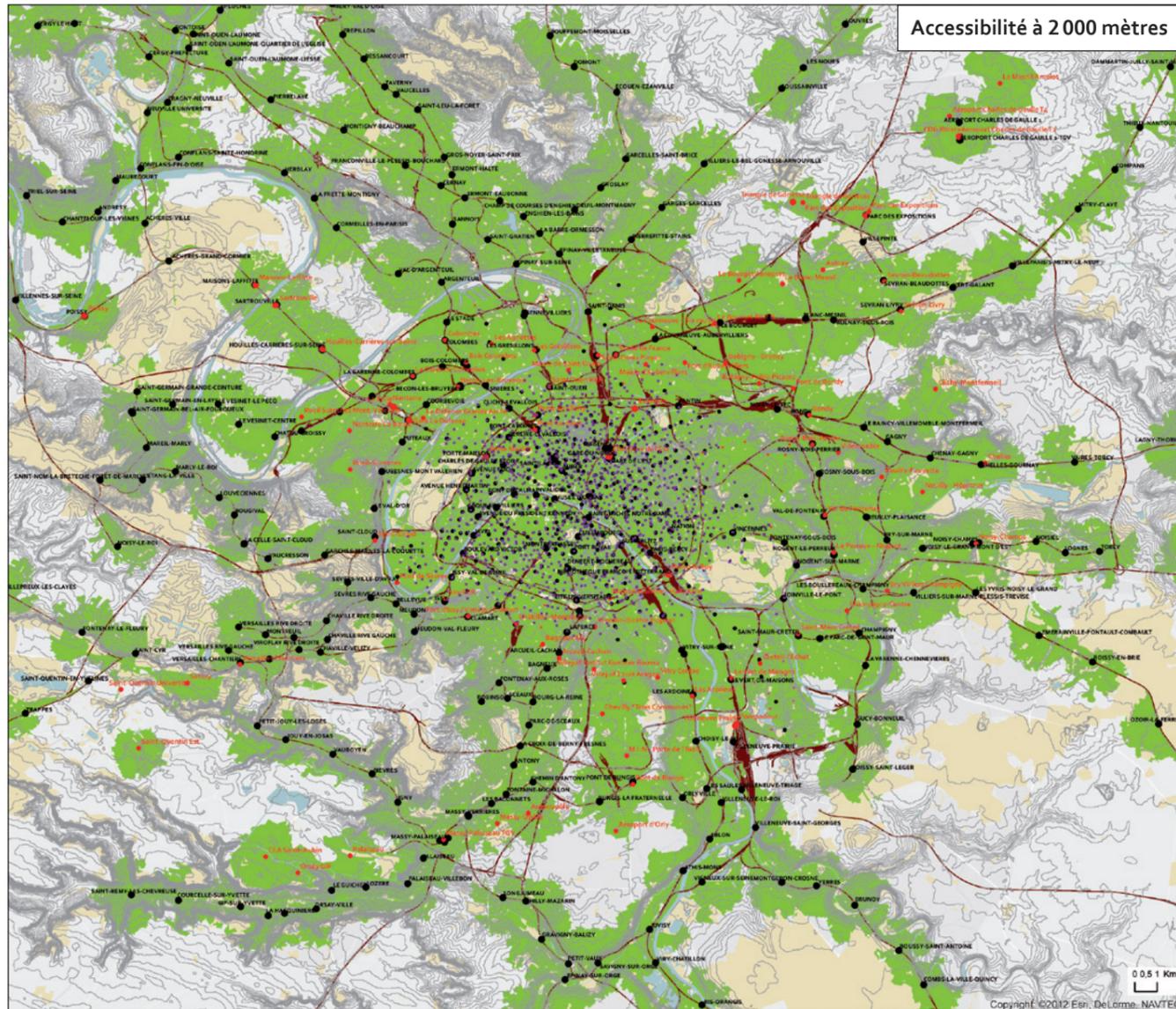
L'accessibilité en vélo des gares existantes et futures dans le secteur ouest



**Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures**

- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et gare RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 mn de temps de parcours)
- Accessibilité à 4 000 m (20 mn de temps de parcours)
- Station Vélib'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Source : Stif 2012, BDTopo IGN © 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ



**Accessibilité en vélo réelle  
des gares de transports lourds  
existantes et futures**

- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et gare RGPE
- Projet de station de Métro
- Coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 mn de temps de parcours)
- Accessibilité à 4 000 m (20 mn de temps de parcours)
- Station Vélip'
- Station Cristolib
- Bois et espace verts

Source : Stif 2012, BDTopo IGN  
© 2012 Esri, Delorme, NAVTEQ

# Premières pistes d'évolution

Ce diagnostic offre une vision de la trame viaire du cœur de l'agglomération à partir d'indicateurs communs aux quatre départements :

- caractéristiques physiques, historiques, densité du maillage, largeurs ;
- gestion du réseau ;
- hiérarchie du réseau ;
- modes de déplacements ;
- paysage et cadre urbain des voies.

Ce diagnostic fait apparaître les dysfonctionnements et carences, les secteurs saturés et il identifie les projets de création de voies.

Un cahier de références de réalisations existantes en Ile-de-France, en France et à l'étranger sera réalisé pour clôturer la phase 1 de l'étude et permettre d'illustrer les orientations pour l'évolution de la trame viaire parisienne.

Ce diagnostic propose d'organiser la deuxième phase de l'étude autour de quatre catégories de voies :

- Le réseau magistral ;
- Les grandes avenues (radiales et rocares) ;
- Le réseau intercommunal intermédiaire ;
- Le réseau local en lien avec les questions de rabattement aux gares existantes et futures.

## Enjeux pour le réseau des autoroutes et voies rapides de la métropole

### 1. Vers une évolution de la conception et des normes d'exploitation des voies rapides

- Limiter la vitesse ;
- Faire évoluer la réglementation (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par exemple...) ;
- Compacter les infrastructures ;
- Compléter certains échangeurs et diffuseurs pour des échanges avec les territoires traversés ;
- Déclasser ou pacifier des infrastructures (transformation en boulevard urbain dans certains cas).

### 2. Vers une multiplicité des usages pour les grandes infrastructures autoroutières

- Intégrer des aménagements spécifiques pour les transports collectifs (bus rapides) ;
- Intégrer le covoiturage (voies spécifiques, parc de rabattement...).

### 3. Vers une recomposition paysagère et une meilleure intégration urbaine

Une meilleure insertion urbaine de ces infrastructures est devenue une nécessité. Il y a a minima un potentiel de végétalisation des talus, une mise en perspectives de repères. En roulant moins vite, en permettant à des bus de les utiliser, en créant de nouveaux franchissements formant repères et liens entre des territoires, leur rapport à la ville et au paysage sera transformé avec plus de disponibilité pour regarder et pratiquer.

Selon les contextes, on peut imaginer remplacer les murs anti bruit par des bâtiments ou les supprimer, grâce à la limitation de la vitesse et le changement de revêtement réduisant les bruits, jalonner les parcours de repères urbains reconnaissables...

Il s'agit de réintégrer le paysage urbain dans celui de l'autoroute, devenue alors un nouveau type de voirie, à la fois efficace pour les déplacements à grande échelle et agréable à parcourir, car « domestiquée » par un paysage recomposé.

### 4. Vers une optimisation des déplacements des poids lourds et de la logistique

Deux grands types de réflexion :

- limiter les distances de déplacements ;
- optimiser les réglementations.

Un travail est ainsi engagé pour identifier des « itinéraires logistiques » privilégiés courts et des accès facilités aux principales zones de logistique depuis le réseau magistral.

## Enjeux pour le réseau des grandes avenues et boulevards de la métropole

### 1. Vers le développement d'un réseau de transports collectifs de surface intégré à l'espace public

Placer les transports en commun au cœur du processus d'urbanisation et de requalification permettra d'optimiser les capacités de mobilité avec parfois des sites propres, des priorités aux carrefours, et des solutions d'aménagement parfois innovantes en usage partagé.

### 2. Vers un paysage à réinventer pour les grandes avenues de la métropole

Marqués par leur linéarité et leur histoire, ces grandes infrastructures ont de nombreuses qualités qui, si elles étaient renforcées, pourraient leur conférer une place majeure dans la construction de la métropole.

Pour cela, quelques pistes :

- **développer une structure végétale linéaire à grande échelle.** Les alignements d'arbres complétés et étendus peuvent affirmer la continuité du tracé linéaire, donner une cohérence paysagère aux emprises riveraines destinées à accueillir des programmes et des architectures diverses actuels et futurs.
- **renforcer le facteur d'identité : centralités, lieux singuliers et bâtiments remarquables.** Différentes ponctuations scandent le paysage des radiales. C'est le cas des centres anciens et récents avec les centres commerciaux. Leurs croisements avec d'autres infrastructures autoroutières ou ferrées forment des points singuliers, à considérer comme autant de lieux de projet où le paysage est à apprivoiser, où les infrastructures sont à considérer comme des monuments exceptionnels. Le patrimoine bâti, qu'il s'agisse de centres anciens, de grands ensembles ou de tissus plus résidentiels, mérite d'être reconsidéré, de contribuer à renforcer l'identité et la visibilité de ces grands axes et à redynamiser la vie locale. Des bâtiments nouveaux et notamment des équipements devraient ponctuer ce paysage et renforcer son attractivité et ses intensités urbaines.
- **densifier le tissu urbain aux abords des voies, étudier le potentiel de mutation,** à moyen et long terme, renforcent l'idée de réserver une place pour tous les modes de déplacement et de contribuer ainsi à réduire le caractère routier du paysage actuel.

## Enjeux pour le réseau intermédiaire

La montée en puissance des voies intermédiaires permettrait de mettre en place un réseau lisible et structurant et d'établir des liaisons intercommunales aisées.

Des carences en liaisons de rocade ont notamment été mises en évidence.

Plusieurs pistes d'évolution existent : des voies intercommunales parfois à élargir (espaces libres, réserves au PLU...), des voies privées à faire évoluer, des tracés à compléter et notamment en articulation avec les voies nouvelles créées dans les projets urbains ou engagées par les collectivités ou le département.

## Enjeux pour le Réseau local autour des gares existantes et futures (RGPE, plan de mobilisation)

Un réseau local d'espaces publics polyvalents autour des gares pourrait être renforcé avec par exemple :

- dans un rayon de 4 km, une priorité aux rabattements en bus et en vélos ;
- dans un rayon de 1 km des déplacements aisés et confortables à pied, des espaces partagés.

Le maillage viaire pourrait être complété avec une insertion des transports en commun, un maillage viaire de proximité, et pour certaines gares, un accès en voiture et au parc relais facilité et des services en gare de stationnement, gardiennage et petite réparation pour les vélos.

En accord avec la SGP, des réflexions seront menées plus finement sur trois ou quatre gares pour illustrer les problématiques et les solutions qui pourraient être apportées sur l'espace public et la trame viaire. Ce travail sera mené en lien avec la SGP et les communes concernées (Vitry-sur-Seine et Saint-Maur-des-Fossés étant pressenties).



## La trame viaire du cœur de l'agglomération

L'étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération, engagée mi 2012, est réalisée avec plusieurs partenaires, la DRIEA, la SGP, les Conseils Généraux du Val de Marne et de la Seine Saint-Denis, la Ville de Paris, et avec le soutien du Conseil Général des Hauts de Seine et du STIF. Inscrite au programme partenarial de l'Apur, cette étude a pour objectif de construire un diagnostic partagé et une vision cohérente des espaces publics sur l'ensemble du cœur de l'agglomération avec les principaux acteurs de sa transformation. La première phase de l'étude s'est achevée au printemps 2013 par le rendu du diagnostic et des enjeux.

Organisé autour d'outils de lecture cartographiques communs, cet état des lieux permet de rendre compte de l'organisation de la trame viaire et de la structure des espaces publics. La présentation sous forme d'atlas rassemble ainsi une banque de données partagées sur les caractéristiques physiques et historiques, sur l'organisation, les usages, le paysage et le cadre urbain, mais aussi sur les mutations en cours. L'étude porte par ailleurs un regard particulier sur la question de l'accessibilité et du rabattement aux gares existantes et futures.

L'étude se poursuit par la proposition d'une typologie urbaine de la trame viaire, dans un regard prospectif tenant compte des projets d'aménagement et de transport. L'étude aboutira début 2014 à la proposition d'un programme stratégique d'amélioration de la trame viaire, selon cinq axes de travail :

1. un réseau magistral des autoroutes et voies express desservant le territoire et évoluant dans ses usages ;
2. des boulevards de la métropole comme armature urbaine du cœur d'agglomération ;
3. une organisation coordonnée et optimisée de la logistique ;
4. un réseau intermédiaire intercommunal complété et lisible ;
5. un rabattement aux gares qualitatif, laissant place aux mobilités douces.

L'étude permet d'établir des orientations pour améliorer les conditions de déplacement dans le cœur d'agglomération, optimiser le fonctionnement de la trame viaire et renforcer son rôle d'armature urbaine pour la métropole.