

Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : vers une vision partagée

Mai 2018



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Ile-de-France



PRÉFET DE LA
SEINE-SAINT-DENIS

Éditorial de monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis



Pierre-André Durand
Préfet de la Seine-Saint-Denis

Si le département de Seine-Saint-Denis connaît déjà plus d'un million de déplacements chaque jour, la dynamique de mutation urbaine qui est la sienne va nécessairement s'accompagner d'un accroissement des besoins de mobilité. L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques, l'arrivée des gares du Grand Paris Express ou encore la mise en œuvre du nouveau programme de renouvellement urbain n'en sont que quelques exemples.

Dans ce contexte, les axes routiers du territoire, qui structurent et facilitent les déplacements, constituent une ressource à valoriser.

L'étude pilotée par la DRIEA « Axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : vers une vision partagée », approche de manière inédite et ensemble le sujet de l'évolution de ce réseau routier. Cette étude, menée dans une démarche de concertation avec les collectivités locales et d'autres acteurs de l'aménagement du territoire, contribue à l'émergence d'une stratégie d'aménagement globale le long de ces axes.

Les pistes d'actions proposées ont vocation à concilier et faciliter l'ensemble des modes de déplacement, à valoriser le territoire en liant les différents projets qui lui donnent son dynamisme.

Au-delà de la Seine-Saint-Denis, les conclusions de cette étude peuvent être élargies à tous les territoires qui bénéficient du plan de mobilisation pour les transports et s'inscrivent dans la démarche engagée par le Gouvernement en 2017 pour construire une nouvelle politique publique des mobilités donnant la priorité aux transports du quotidien.

Pourquoi cette étude ?

● Un constat déclencheur

Les gares du Grand Paris Express, les équipements liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, les opérations du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris » vont changer profondément, et dans un temps court, les dynamiques territoriales du département de Seine-Saint-Denis. À cela s'ajoutent de multiples opérations de requalification urbaine (quartiers politiques de la ville), de réhabilitation de friches industrielles, etc. Chaque projet pose des questions d'accessibilité aux sites concernés et plus généralement de mobilité par les différents modes possibles (transports en commun, véhicules individuels, vélos, piétons). Dès lors, les axes routiers concernés par ces mutations ont vocation à évoluer en conséquence pour rendre l'espace de la rue plus urbain et partagé.

Dans le cadre des réflexions menées sur les mobilités du quotidien, la requalification d'axes routiers structurants en boulevards et avenues métropolitains apparaît comme un enjeu majeur des politiques publiques d'aménagement en Île-de-France, plus particulièrement en Seine-Saint-Denis. Devant le besoin croissant d'interventions à court, moyen et long termes sur le territoire départemental, une étude sur les axes métropolitains et leurs enjeux urbains apportent un support à la réflexion et une aide à la décision opérationnelle.

● Une étude transversale complémentaire des travaux déjà menés

Pour aborder l'ensemble des questions liées aux axes métropolitains (stratégie territoriale et aménagement opérationnel), cette étude croise les échelles macroscopique et locale. Une étude cartographique à l'échelle du département permet d'appréhender la logique de réseau métropolitain et une analyse de chaque axe choisi, sur tout son linéaire, donne à saisir concrètement et spatialement les problématiques.

Par cette démarche itérative, la présente étude constitue un complément des réflexions menées par ailleurs sur la requalification des axes routiers en Seine-Saint-Denis, et plus largement en Île-de-France. Elle met en relation et en perspective les études de l'atelier parisien d'urbanisme (APUR) sur les trames viaires et sur les avenues métropolitaines, celles menées par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis sur certains axes (ex-RN2 et ex-RN3), par le Conseil régional d'Île-de-France, par les services de l'État (ZAE, suivi des projets d'aménagement, carnets de territoires) et par la Société du Grand Paris.

Elle vise également à intégrer les réflexions et les actions prévues par les collectivités locales au travers des plans locaux d'urbanisme (PLU), des plans locaux de déplacements intercommunaux (PLD), des PLUi et des orientations

d'aménagement et de programmation (OAP). Elle est un préalable à une réflexion plus approfondie sur les rapports entre l'urbain et la question des transports et mobilités. Elle contribue à une vision simultanée de l'action des différents acteurs en intégrant à l'analyse d'un axe tous les projets prévus sur celui-ci : programme de renouvellement urbain (PRU, NPRU), zones d'aménagement concertée (ZAC), contrat d'intérêt national (CIN), jeux olympiques et paralympiques (JOP 2024), etc. L'étude présente ne se veut pas redondante des études déjà menées sur le sujet mais à les mettre en relation entre elles en les territorialisant, et à éventuellement les réinterroger. Des entretiens avec des représentants des différentes institutions concernées par le sujet ont alimenté cette réflexion : le Conseil Régional, le Conseil Départemental, la Société du Grand Paris (SGP), les établissements publics territoriaux (EPT) de la Seine-Saint-Denis. Les remarques et points de vue des acteurs sont intégrés dans cette étude afin que le diagnostic soit le plus partagé possible permettant d'appréhender l'ensemble des enjeux et des points de vue sur un territoire donné.

● **La recherche d'une vision commune**

La démarche propose un point de vue global tout en tenant compte des besoins des collectivités territoriales. La création de la Métropole du Grand Paris et des quatre Établissements Publics Territoriaux (EPT) du département de la Seine-Saint-Denis entraîne un nouveau défi de collaboration entre les acteurs afin de mener des politiques d'aménagement cohérentes, en conscience des intérêts qu'elles peuvent partager.

● **Une démarche en trois temps**

La définition de ce que peut être un axe métropolitain permet de tester le potentiel métropolitain des axes structurants de la Seine-Saint-Denis, de faire émerger des enjeux et des caractéristiques communes, et de proposer des actions concertées entre les différents acteurs. Un panel d'axes et de secteurs particulièrement intéressants ont émergé de cette réflexion après présentation aux collectivités locales et aux acteurs présents dans le département. Les axes choisis sont la RD115, l'ex-RN186 et l'ex-RN370.

L'état des lieux de ces axes permet d'établir une typologie des situations et des problématiques rencontrées dans le département, et permettent de proposer des pistes de réflexion sur la requalification des axes selon leur profil.

La dernière partie du rapport propose des pistes possibles au vu du contexte séquano-dyonisien et des interventions déjà menées ailleurs. Elle propose en quelque sorte d'évaluer le caractère métropolitain du réseau existant et sa capacité de transformation, puis de se faire une idée du potentiel de développement d'itinéraires pour relier des secteurs à vocation métropolitaine.

La dernière partie du rapport propose une stratégie d'intervention traduite par des pistes d'actions possibles, qui tiennent compte du contexte séquano-dyonisien et des interventions déjà menées par ailleurs. Elle permet d'évaluer la capacité de transformation du réseau existant afin de le valoriser dans une approche urbaine et spatiale globale des axes à caractère métropolitain. Ces pistes d'actions devront toutefois être confortées par des études de trafic et l'analyse de leur impact notamment en termes de report de circulation sur les réseaux alentours.

SOMMAIRE

I. Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis	11
A) Qu'est-ce qu'un axe métropolitain en Seine-Saint-Denis ?	11
B) Le réseau métropolitain en Seine-Saint-Denis.....	12
C) Le choix des axes faisant l'objet d'un diagnostic approfondi	14
II. Le diagnostic territorial	19
A) La RD115 : l'avenue des Petits Ponts en quête de continuité	19
B) L'ex-RN186 : concilier les grandes infrastructures et l'échelle humaine.....	20
C) L'ex-RN370 : à l'orée de la métropole	21
D) Synthèse du diagnostic : vers une typologie des axes métropolitains en Seine-Saint-Denis	22
III. Pour une stratégie d'intervention : de la requalification et la mise en valeur des axes métropolitains de la Seine-Saint-Denis à la constitution d'un réseau d'itinéraires métropolitains	25
A) Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : pour une stratégie d'intervention partagée.....	25
B) Requalification les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : proposition d'actions	27

Axes structurants en Seine-Saint-Denis



Légende

- Ex-RN et RD en radiales et rocades
- Limites communales

Echelle

0 1 2 3 4 5 km



La méthodologie de l'étude

L'objectif de l'étude est de donner une compréhension du réseau des axes métropolitains en Seine-Saint-Denis et de ses enjeux qui est aujourd'hui difficile à appréhender de façon synthétique. Pour ce faire, le degré de structuration du réseau métropolitain actuel en Seine-Saint-Denis est d'abord interrogé, puis les enjeux les plus importants sont recherchés. En dernier lieu, la caractérisation des secteurs étudiés permet d'identifier finement les potentiels de requalification sur chacun des axes afin d'asseoir leur statut métropolitain.

La méthode employée repose sur un travail bibliographique sur la transformation des axes routiers à fortes nuisances en avenues et boulevards métropolitains en parallèle d'une analyse d'atlas cartographiques séquanodionisiens de différentes sources. Cette analyse a été alimentée par des visites de terrain et a été suivie d'entretiens avec les acteurs du territoire.

Cette collecte de données et d'avis a permis la production de notes et de cartes de synthèse. Des relevés photographiques, des représentations graphiques (schémas et coupes) ont permis de constituer une base de données iconographiques pour donner corps à l'étude.

L'ensemble de ces étapes a abouti à la constitution d'éléments de comparaison et de contexte. Ils ont mis en valeur les enjeux les plus importants sur le réseau des axes métropolitains et ont impliqué les différents acteurs dans une démarche de diagnostic partagé.

Pour retracer cette démarche, le rapport et son annexe se composent d'un diagnostic, d'une typologie des différentes situations à partir d'études de cas, de pistes de réflexion et d'actions possibles

I - Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis

A) Qu'est-ce-qu'un axe métropolitain en Seine-Saint-Denis ?

● Définir les axes métropolitains

Un axe métropolitain structure le territoire tant dans le fonctionnement de ses mobilités que dans son paysage et ses fonctions urbaines. Par son rayonnement, il peut être considéré à première vue davantage comme un axe de transit métropolitain que de desserte du territoire local. Toutefois, véritable squelette de la métropole, il joue un rôle essentiel dans le potentiel d'urbanité que possède le territoire qu'il traverse. L'axe métropolitain doit faire ville et apporter un cadre de vie qualitatif pour être considéré comme tel, c'est ce qui le différencie d'une voie de communication magistrale. La qualité des espaces publics qu'il dessine dans les territoires qu'il traverse, la visibilité du parcours qu'il propose et la lecture de la continuité de son linéaire en sont caractéristiques.

Pour cela, l'axe doit être caractérisé par une certaine multifonctionnalité et proposer des espaces utilisables et identifiables par tous, peu importe le type de mobilité choisi. Par ses aménagements, sa morphologie et son fonctionnement, il doit directement apparaître aux yeux des différents usagers comme un espace à vocation publique.

Si la réflexion sur les axes métropolitains semble récente et particulièrement traitée aujourd'hui, l'existence du réseau métropolitain, est, quand à elle, loin d'être nouvelle". Le réseau des axes métropolitains actuels se superpose généralement au réseau historique. L'arrivée

puis la domination du réseau magistral autoroutier a bousculé le schéma de déplacements et l'a rendu moins lisible et moins cohérent. Ces axes sont souvent des anciennes routes nationales, doublées au fil du temps par des configurations autoroutières, découpant le territoire en rocades et en radiales. Aujourd'hui la modification des comportements de mobilité grâce au développement des transports en commun et des mobilités douces, permet de nouveaux usages, plus urbains et plus locaux de ces routes. L'emploi des termes « avenue métropolitaine » ou « boulevard métropolitain » témoignent d'ailleurs de la mutation fonctionnelle de l'axe. L'avenue ou le boulevard métropolitain constitue un intermédiaire entre le réseau magistral et le réseau local. Une avenue métropolitaine n'a en effet pas vocation à supporter de très grands déplacements, elle n'est pas empruntée sur son linéaire du début jusqu'à la fin. Elle constitue une échelle de mobilité intermédiaire entre le réseau national (aujourd'hui les autoroutes et le réseau routier national non concédé) et le réseau local. En effet, un axe métropolitain est à la fois le support de centralités attractives à l'échelle de la métropole et du département (économiques, grands équipements, GPE) et en même temps la colonne vertébrale d'un maillage local plus urbain aux mobilités plus douces. Il est marqué par une importance des déplacements quotidiens en termes de flux.

L'intérêt actuel d'un axe métropolitain réside également dans sa fonction déterminante de lien entre les territoires. Outil de désenclavement, il dessert des territoires

hétérogènes, qui malgré leurs spécificités, sont fédérés par l'identité commune que porte en lui-même l'axe métropolitain (toponymie, historicité, paysage...).

L'axe métropolitain est un vecteur de développement urbain essentiel. Support d'une intensification urbaine (renforcement des centralités, densification), il est indissociable d'une vision plus moderne et durable de la ville. Il s'inscrit en effet dans une perspective de développement durable favorisant les mobilités douces et propres, réduisant les nuisances de toutes sortes, pacifiant l'espace public et assurant une sécurité accrue pour tous ses usagers. Il est également le socle d'une réversibilité territoriale. Autrement dit, il est adaptable aux changements évolutions futures notamment en termes de mobilités et de développement urbain sur son linéaire, grâce à des aménagements évolutifs.

● Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis ont-ils des enjeux et des caractéristiques spécifiques ?

En Seine-Saint-Denis, comme ailleurs dans la périphérie de Paris, le traitement des axes métropolitains est intimement lié à l'usage prépondérant de la voiture individuelle et répond avant tout à un enjeu de fonctionnalité.

De ce fait, des dysfonctionnements sont identifiables sur ces axes de façon totalement récurrente, comme la congestion automobile et la difficulté du franchissement

des grandes infrastructures ; l'aménagement parfois compliqué pour les mobilités douces et les transports en commun en site propre (TCSP) dans les emprises foncières imparties, et dans la diversité des gestions de chaque mode ; la gestion trop fonctionnelle des conflits d'usages, le traitement marqué par une logique routière, et le peu de qualification urbaine des espaces existants ; le manque d'intégration urbaine de nouvelles polarités (par exemple, la difficulté des projets urbains autour des gares du GPE et du rabattement vers ces gares), et de l'intermodalité d'une façon générale.

Ce contexte justifie le choix d'analyser ici uniquement des axes routiers. Leur potentiel de mutation vers une plus grande urbanité est, notamment en Seine-Saint-Denis, très important.

Par ailleurs, il existe une diversité de situations entre les axes du réseau et les différents secteurs d'un même axe, qui participe à rendre moins lisible l'échelle métropolitaine d'un axe donné et contribue à une perception disparate du territoire.

B) Le réseau métropolitain en Seine-Saint-Denis

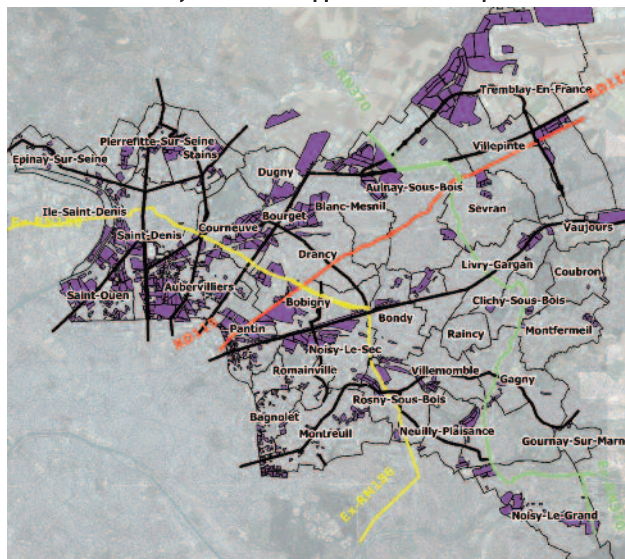
● La méthodologie adoptée pour identifier les axes métropolitains

La production de cartes montrant les interrelations entre le réseau viaire séquanico-dyonisien et diverses thématiques liées au territoire comme le développement économique, les projets d'aménagement urbain, le réseau existant et futur des transports en commun, les grands équipements, les espaces naturels (parcs), les points noirs de la sécurité routière, le lien avec le réseau magistral autoroutier, l'analyse de cartes déjà existantes sur le volume des flux de déplacement routier, les nuisances (sonores, pollution), et la comparaison avec des cartes produites par d'autres acteurs sur le sujet des axes métropolitains (SGP, Conseil départemental, EPT) ont permis de mettre en lumière un réseau départemental irriguant l'ensemble du territoire.

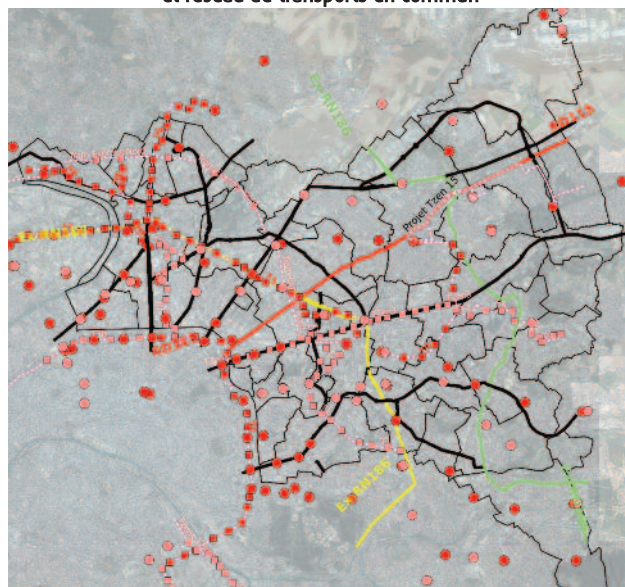
● Le réseau identifié en concertation avec l'ensemble des acteurs

Les axes traversent de nombreuses communes et ont souvent un caractère inter-EPT. Ils lient les territoires de la Seine-Saint-Denis à Paris (radiales) et aux départements limitrophes (rocares).

Axes métropolitains en Seine-Saint-Denis
et enjeux de développement économique



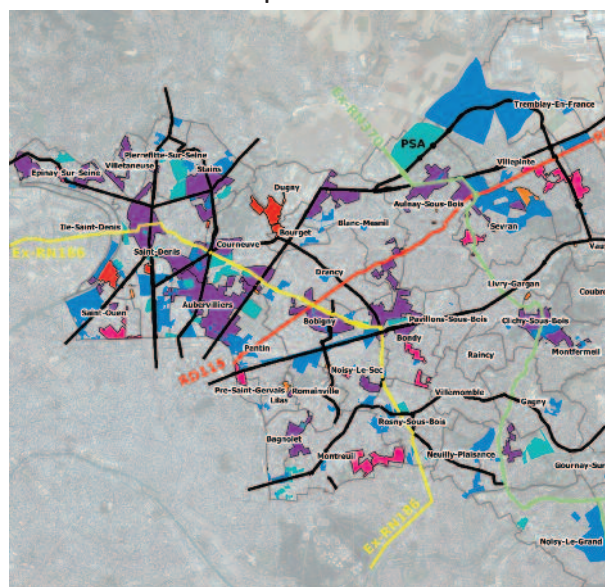
Axes métropolitains en Seine-Saint-Denis
et réseau de transports en commun



Axes métropolitains en Seine-Saint-Denis
et réseau routier magistral



Réseau des axes métropolitains et mutations du territoire



Légende

■ Zones d'activité économique

Axes en radiale :

— RD115

Axes en rocade :

— Ex- RN186 et RD86

— Ex- RN370 et RD370

— Autres RN et RD radiales
et en rocades

□ Limites communales

— Autoroutes

Transports en commun :

● Gares du RGPE

● Stations de Métro
et gares de RER

■ Stations de Tramway
et TZEN en projet

■ Stations de Tramway existantes

--- Lignes de Tramway et TZEN

Projets d'aménagement :

■ ZAC Livrées

■ ZAC en cours de réalisation

■ PRIR

■ PRIN

■ IMGP

■ Sites olympiques

□ Limites des communes

Echelle



Réalisation :
UD93/SAD/PIGST
(2017)
Sources : IGN, STIF,
DRIEA

C) Le choix des axes faisant l'objet d'un diagnostic approfondi

● L'objectif

Trois axes traversant plusieurs EPT ont été retenus pour cette étude. Ce choix de base a pour objectif de réunir le maximum possible d'acteurs territoriaux autour d'un diagnostic partagé et de faire émerger une vision commune des enjeux de requalification poursuivis. Chaque acteur est amené ainsi à prendre connaissance des actions à mettre en oeuvre sur un même axe, en vue de sa mutation, qui peuvent le concerner.

Le choix des trois axes servant de cas d'étude a été soumis à l'ensemble des acteurs : des discussions ont été menées avec le Conseil régional, le Conseil départemental, la Société du Grand Paris et les EPT Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Est ensemble et Grand Est.

Les trois axes retenus pour un diagnostic approfondi sont la RD115, l'Ex-RN186 et l'Ex-RN370.

● Pourquoi ces axes ?

Ces trois axes traversent le territoire de plusieurs communes et intercommunalités. Ils sont structurants du paysage de la Seine-Saint-Denis et présentent des situations très différentes qui permettent de prendre en compte la diversité des réalités routières en milieu métropolitain. S'ils font déjà l'objet de projets d'aménagement, notamment en vue de traiter les fortes nuisances dont ils sont les vecteurs, ils ne sont pas concernés par des études globales approfondies. Leur manque d'urbanité incite à réfléchir sur leur potentiel de requalification.

On reviendra sur les raisons détaillées à l'origine du choix de ces trois axes dans la partie diagnostic.

Carte de localisation des coupes



Réalisation :
UD93/SAD/PIGST
(2017)
Sources : IGN, STIF,
DRIEA



coupe I - I'
Centre-ville de Saint-Denis



coupe II - II'
Stade de France



coupe 1 - 1'
Cimetière de Pantin



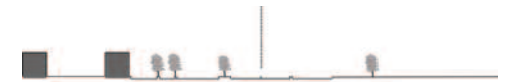
coupe 2 - 2'
Carrefour Schumann



coupe 3 - 3'
Pépinière



coupe a - a'
Hôpital Avicenne



coupe b - b'
Bobigny ex-RN186



coupe c - c'
Rosny 2



coupe d - d'
Cité Descartes Nord

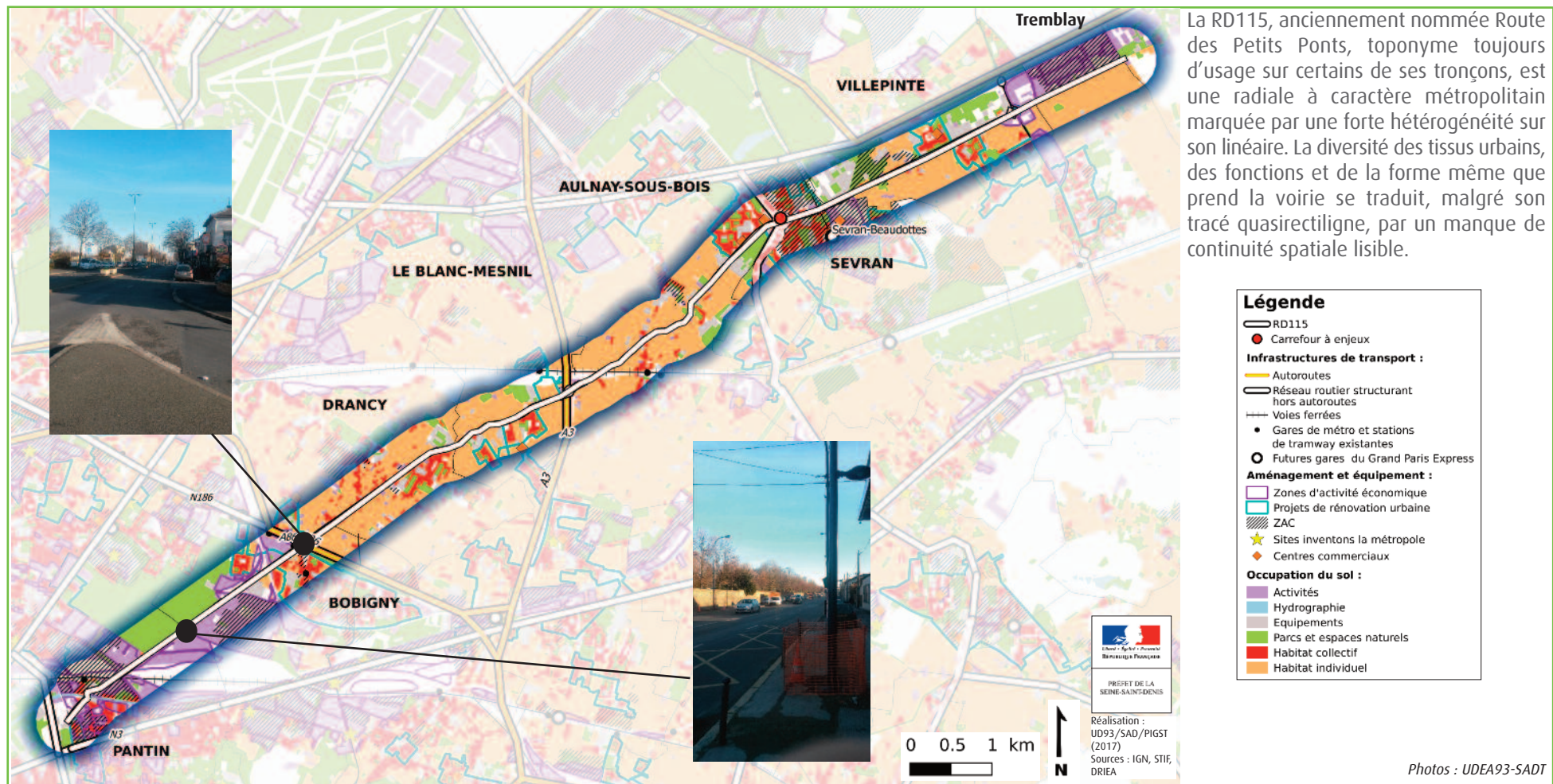
Echelle : 0 10m 50m

Source : UDEA93/SADT
SADT/PIGST - 2017

II - Le diagnostic territorial

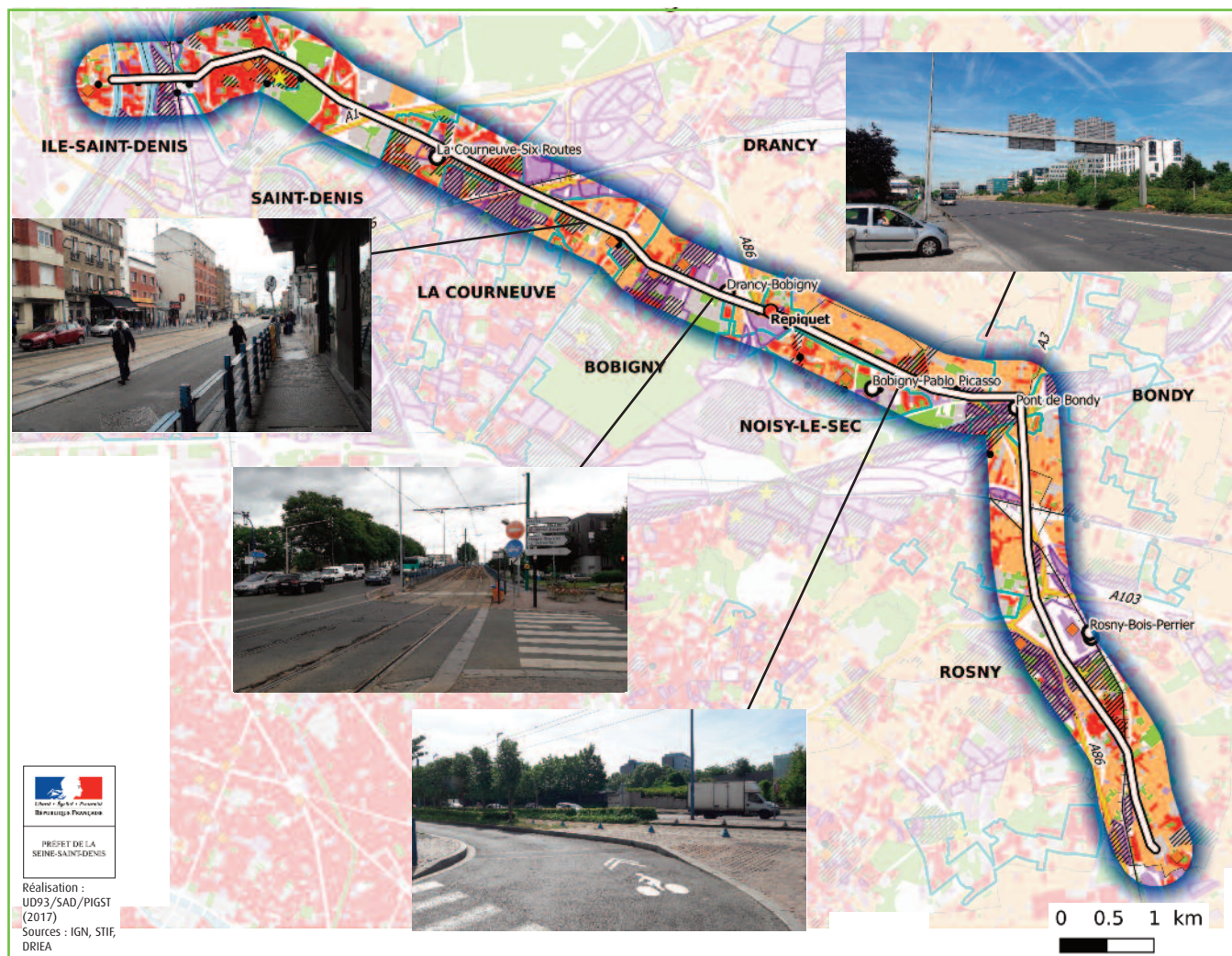
A) La RD115 : le boulevard des Petits Ponts en quête de continuité

● Caractérisation globale et séquençage de l'axe



B) L'ex-RN186 : concilier les grandes infrastructures et l'échelle humaine

● Caractérisation globale et séquençage de l'axe



L'ex-RN186 est une rocade au trafic très dense, en interconnexion avec les différents axes les plus structurants pour le département et la métropole (RD115, ex-RN2, ex-RN301, ex-RN1, RD14, RD1). Il en découle des problèmes de congestion, de gestion de l'espace public (avec peu de modalités actives malgré le large gabarit), de sécurité routière, de nuisances et d'insertion urbaine des grandes infrastructures et équipements qui l'accompagnent. C'est un axe reconnu comme une entité faisant sens (les projets de transports en commun suivent son linéaire), parsemé de nombreuses polarités urbaines. Ses caractéristiques marquées par la forte présence d'infrastructures rendent problématique son insertion urbaine.

Légende

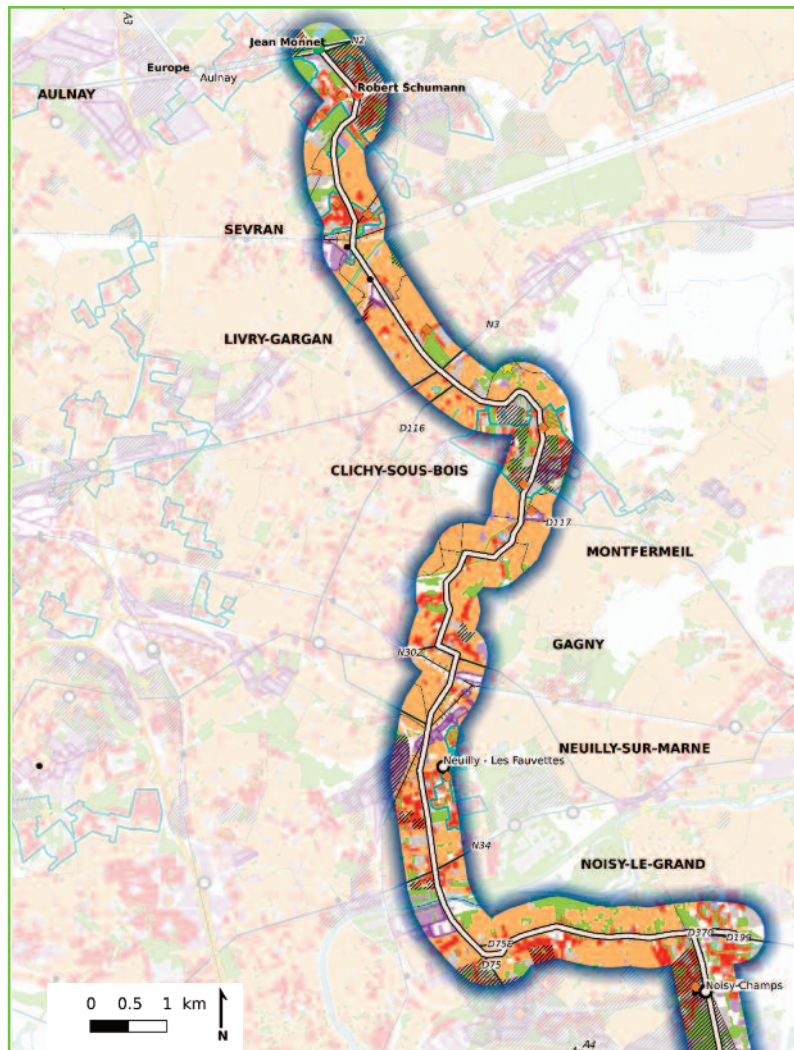
- Ex-RN186
- Carrefour à enjeux
- Infrastructures de transport :**
 - Autoroutes
 - Réseau routier structurant hors autoroutes
 - Voies ferrées
 - Gares de métro et stations de tramway existantes
 - Futures gares du Grand Paris Express
- Aménagement et équipement :**
 - Zones d'activité économique
 - Projets de rénovation urbaine
 - ZAC
 - ★ Sites inventés la métropole
 - ◆ Centres commerciaux
- Occupation du sol :**
 - Activités
 - Hydrographie
 - Equipements
 - Parcs et espaces naturels
 - Habitat collectif
 - Habitat individuel



Réalisation :
UD93/SAD/PIGST
(2017)
Sources : IGN, STIF,
DRIEA

C) L'ex-RN370 : à l'orée de la Métropole

● Caractérisation globale et séquençage de l'axe



L'ex-RN370 a un rôle fortement métropolitain du fait qu'elle relie les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, en deux points d'intensité : la zone d'activités Paris Nord II et la Cité Descartes. Elle est la seule rocade à l'Est du département. Toutefois, si elle est un axe au rôle structurant, l'ex-RN370 manque de visibilité sur son linéaire, fragmenté, sinueux et en interconnexion difficile avec les autres axes qu'elle croise. Mais ses atouts sont majeurs : elle est le support futur d'une intensification urbaine, notamment en rapport au désenclavement prévu de quartiers en difficulté faisant partie des QPV (Clichy-sous-Bois, Montfermeil), ainsi qu'en donnant accès à l'arc paysager métropolitain Est et au futur chemin des Parcs départemental. Pour ces raisons, malgré l'hétérogénéité des tissus urbains traversés, son potentiel de mise en valeur est important.

Légende

- Ex-RN370
- Carrefour à enjeux
- Infrastructures de transport :**
 - Autoroutes
 - Réseau routier structurant hors autoroutes
 - Voies ferrées
 - Gares de métro et stations de tramway existantes
 - Futures gares du Grand Paris Express
- Aménagement et équipement :**
 - Zones d'activité économique
 - Projets de rénovation urbaine
 - ZAC
 - ★ Sites inventorisés la métropole
 - ◆ Centres commerciaux
- Occupation du sol :**
 - Activités
 - Hydrographie
 - Equipements
 - Parcs et espaces naturels
 - Habitat collectif
 - Habitat individuel



Réalisation :
UD93/SAD/PIGST
(2017)
Sources : IGN, STIF,
DRIEA

D) Synthèse du diagnostic : vers une typologie des axes métropolitains en Seine-Saint-Denis

● De l'hétérogène au « faire ensemble »

Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis, dont ceux choisis pour cette étude, présentent des situations très différentes les uns des autres. La traversée de plusieurs communes et intercommunalités se traduit de façon visible dans l'hétérogénéité des choix d'aménagement de la voirie et dans les dynamiques urbaines encouragées. Pourtant l'identité et le fonctionnement communs de chaque axe, possibles à créer sur toute sa longueur, pourraient encourager les collectivités locales à travailler ensemble.

● Des constats communs

Des constats communs peuvent être tirés du diagnostic :

- ~ Le manque de centralités métropolitaines ou leur insertion fragile dans le tissu urbain environnant.
 - Par exemple, sur la RD115, principalement bordée de logements, on relève le manque d'équipements ou d'espaces publics forts pouvant agir comme attracteurs. Les activités économiques principalement situées à ses deux extrémités -Ouest et Est- induisent un traitement peu qualitatif de l'espace public, du fait d'un usage essentiellement logistique de la voirie.
- ~ Le caractère souvent « distendu » du tissu urbain traversé par ces axes.
 - En effet, les nuisances provoquées par le trafic routier important ne sont pas favorables à l'implantation de projets urbains mixtes et dynamiques.
- ~ Les nombreuses coupures urbaines et des transitions rendues peu claires par l'hétérogénéité des situations et des traitements, comme par les rapports d'échelle non réglés entre infrastructures et tissu urbain. Cet état de fait appelle à une véritable réflexion sur la notion de couture urbaine.
 - L'ex-RN186 et l'ex-RN370 peuvent servir d'exemple à ce constat.



Sur l'ex-RN186, le long de la couverture de l'A86 à Bobigny



Sur l'ex-RN370, entre Sevrans et Livry-Gargan

III - Pour une stratégie d'intervention : de la requalification et la mise en valeur des axes métropolitains de la Seine-Saint-Denis à la constitution d'un réseau d'itinéraires métropolitains

A) Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : pour une stratégie d'intervention partagée

Le diagnostic de la RD115, de l'ex-RN186 et de l'ex-RN370 a permis de mettre en lumière des enjeux spécifiques aux axes métropolitains et communs à l'ensemble du réseau en Seine-Saint-Denis. Les trois axes stratégiques choisis reflètent et condensent l'ensemble des problématiques concernées par la requalification du réseau viaire du département. Quatre champs d'intervention peuvent alors être identifiés comme objectifs principaux.

Objectif 1 : mailler le territoire métropolitain autour des centralités actuelles et futures

Ce premier enjeu concerne les axes métropolitains à l'échelle de leur réseau. Il prend acte de l'arrivée des gares du Grand Paris Express, des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et, plus globalement, de l'ensemble des nombreux secteurs à projets d'envergure métropolitaine. Tous ces projets sont l'occasion pour le département de la Seine-Saint-Denis de renforcer et de clarifier les centralités qui structurent son territoire. Pour y parvenir, la condition est d'assurer la desserte et le désenclavement des territoires par un maillage tant à l'échelle locale qu'à l'échelle métropolitaine. La requali-

fication des axes métropolitains doit devenir un support à la cohérence globale des futurs projets.

Objectif 2 : assurer les coutures et la continuité urbaines

Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis manquent de visibilité du fait de nombreuses discontinuités sur leur tracé. D'une part, la coordination des politiques d'aménagement des axes entre les différents acteurs est encore partielle. D'autre part, ils traversent des territoires aux profils sociaux, économiques et urbains très divers. Les discontinuités sont accentuées par la présence de multiples enclaves monofonctionnelles (grands équipements, zones d'activités, grands ensembles d'habitat collectif), indispensables à la vie du territoire mais ne générant pas des quartiers de ville attractifs le long des axes. Ceux-ci sont également marqués par de grandes infrastructures (faisceaux ferroviaires, ouvrages autoroutiers) qui forment des obstacles peu franchissables. Toutes ces coupures, d'ordre autant spatial que liées à des usages, sont à l'origine d'un brouillage de la lisibilité des fonctions de la voirie : pour ses usagers, les déplacements sont difficiles et l'espace public qui en résulte peu appropriable.

Objectif 3 : passer de la notion de route à celle de rue

L'insertion équilibrée dans le tissu urbain de la voie est une donnée fondamentale pour qu'un axe métropolitain prenne une dimension de boulevard urbain. Si la voie sert d'abord à assurer les déplacements, sa configuration spatiale doit aussi permettre à des activités diverses (commerces, logements, etc.) de se développer sur ses rives pour acquérir un véritable statut de « rue ». La rue, contrairement à la route, est un ensemble urbain dans lequel la voie et ses abords ne s'ignorent pas. Ce tout urbain fait aujourd'hui défaut sur certains secteurs des axes métropolitains en Seine-Saint-Denis que nous étudions. La densité et le type des flux sur une route ne sont pas les mêmes que ceux présents sur une rue. Outre une réflexion sur la configuration spatiale même de l'axe, le passage d'une route à une rue implique une réflexion sur la politique des mobilités : la mise en place d'un cadre de vie plus qualitatif, par la pacification de l'axe, suppose l'offre d'autres modes de déplacements et l'emprunt d'itinéraires alternatifs (pour les voitures et poids lourds) à cet axe.

Il implique également une analyse des flux à une échelle plus vaste, pour appréhender les reports de trafic et la faisabilité réelle de ces modifications de trafic.



Sur la RD115, centre ville de Drancy



Sur l'ex-RN370, à Noisy-le-Grand

Objectif 4 : faire cohabiter des modes de déplacement différents sur une même voirie

Les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis sont des axes sur lesquels une dynamique de mobilité active et

durable a été lancée et se développe. Le partage d'une même voirie par des usagers aux modes de déplacements différents questionne la place toujours centrale de l'automobile. L'enjeu concerne directement la pacification de l'axe et la sécurité routière, mais aussi la cohabitation de mobilités de natures différentes (transports en commun, voitures, vélos, piétons, etc.) ainsi que l'intermoda-

lité et sa mise en œuvre concrète sur le territoire départemental. L'arrivée du Grand Paris Express dans son rapport au réseau existant induit de nouvelles formulations quant aux usages de l'ensemble du réseau viaire du département.

B) Requalifier les axes métropolitains en Seine-Saint-Denis : proposition d'actions

Face à ces quatre grands objectifs stratégiques, le présent chapitre indique des moyens par lesquels les atteindre.

1) Propositions concernant l'objectif « mailler le territoire métropolitain autour des centralités actuelles et futures »

a) La notion d'un réseau de déplacements cohérent à l'échelle du département : les axes métropolitains qui maillent l'ensemble du territoire vont, dans les prochaines années, être mis en relation avec un réseau de transports publics qui s'enrichit avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express et le développement de transport en commun en site propre (T-zen, prolongation des lignes de tramway existantes). De nouveaux itinéraires, définis par la pratique quotidienne du territoire par les habitants et les transporteurs, vont soit renforcer le réseau existant qu'il faudra adapter en conséquence à ces nouveaux usages, soit suivre des parcours alternatifs. Au vu de la réalité des déplacements automobiles, prendre des mesures pour le rabattement du trafic routier vers certaines gares est une donnée fondamentale pour la Seine-Saint-Denis. Cela doit se faire dans une logique d'ensemble afin de traiter les mêmes demandes et enjeux sur des axes à la dénomination différente mais au destin commun.

b) La notion de repères et d'identification : pour assurer la lisibilité d'un axe, tant dans son échelle métropolitaine globale que dans ses échelles plus locales, des dispositifs de nature différentes peuvent être proposés. Il peut s'agir d'une réflexion sur les éléments qui participent à l'unité – ou du moins à la cohérence – de l'aménagement (matériaux, éclairage, mobilier, accompagnement végétal, signalétique, toponymie). Il peut s'agir de ponctuer le tracé par des éléments – bâtiments, places ou autres – qui forment des repères placés en des endroits stratégiques (carrefours, ponts, changement de tissu urbain, etc.). Cela peut être aussi l'occasion de mise en valeur et de réactivation d'éléments patrimoniaux existants industriels ou logistiques, comme on en trouve sur la RD115 ou l'ex-RN186 : de telles opérations par exemple sont en cours en Île-de-France aux Ardoines à Vitry-sur-Seine. Autre suggestion qui repose sur l'identification par le rapport au paysage : la mise en relation de l'ex-RN370 avec l'arc paysager à l'Est du département par sa connexion au Chemin des Parcs départemental. Une telle connexion rendrait possible une continuité de cheminements en mobilité douce au sein d'un corridor écologique. Souligner l'importance du patrimoine naturel en Seine-Saint-Denis par un tel projet servirait à la promotion d'un cadre de vie qualitatif et d'un paysage remarquable dans le département.

2) Propositions concernant l'objectif « assurer les coutures et la continuité urbaines »

a) la notion de couture urbaine : si certaines coupures urbaines semblent difficiles à résorber dans un temps court ou même long, comme c'est le cas du franchissement des faisceaux ferroviaires du fait de leur conformation spatiale, certaines coupures sont d'une nature différente et peuvent être résorbées par le principe de la « couture urbaine ». Il s'agit là de créer des porosités en ouvrant ce qui relève aujourd'hui de l'enclave territoriale. Ces porosités potentielles concernent autant le mouvement de la population que le passage des trames vertes et bleues. La notion d'enclave territoriale concerne plusieurs cas de figures : les grandes infrastructures de type cimetières, les quartiers QPV, les zones d'activités économiques dont l'aménagement ne prête souvent pas à la déambulation, etc. Le désenclavement de ces lieux dépend principalement de l'évolution de pratiques culturelles, sociales et politiques. Par exemple, la tradition fait des cimetières des lieux fermés. Il est toutefois envisageable d'ouvrir un cimetière pour lui donner certaines caractéristiques d'espace public. Cette réflexion peut s'appliquer au cimetière de Pantin, qui est aujourd'hui un élément fort de coupure urbaine



Sur la RD115, au pied du cimetière de Pantin



Sur l'ex-RN370, entre Gagny et Neuilly-sur-Marne

sur la RD115. L'ouverture du cimetière à certaines nouvelles mobilités permettrait non seulement de relier la RD115 et ses quartiers au Fort d'Aubervilliers en pleine mutation ainsi qu'à l'ex-RN2, mais cela préfigurerait également un itinéraire cycliste et piéton de qualité dans l'attente d'une requalification de la RD115. Il existe un précédent à Thiais, dans le Val-de-Marne : ce cimetière, le plus vaste d'Île-de-France avec celui de Pantin, sera traversé par un bus afin de désenclaver le quartier de Grands Champs et de le lier au secteur dynamique du centre commercial de l'Épine, de la N7 et d'une future gare du GPE. Une navette a été mise en place en 2014 avec une mise en service d'une ligne de bus à plein temps prévue pour 2018. Ce projet a été mené, à la demande de la commune de Thiais avec la RATP et la ville de Paris afin d'en finir avec la « cicatrice territoriale » (pour citer Richard Dell'Agnola, maire de Thiais) que représente le cimetière.

b) la notion de projet partagé : les différents choix d'aménagement de la voirie et les dynamiques urbaines encouragées se révèlent lorsque un axe passe d'une commune ou intercommunalité à une autre. Il existe pourtant une identité et un fonctionnement communs de l'axe dans toute sa longueur qui devrait encourager les collectivités locales à davantage travailler ensemble. Dans un contexte de constitution des PLUi par les EPT du département, il est envisageable de rédiger des OAP qui unifient et organisent globalement les aménagements prévus sur des axes à caractère métropolitain. Il en va de même, à l'échelle inter-EPT, dans un contexte de montée en puissance du Grand Paris, d'envisager une réflexion commune sur des enjeux qui concernent plusieurs territoires intercommunaux. En cela, la notion d'axe métropolitain pourrait servir de base à des pratiques d'aménagement partagées par les différents acteurs locaux et mener à une gestion plus intégrée des voiries, de leurs usages et de leur urbanisation, dès lors qu'une étude de trafic, avec l'impact des

reports de trafic, aura bien été menée en amont, et montrant l'impact acceptable sur le report de trafic.

3) Propositions concernant l'objectif « passer de la notion de route à celle de rue »

a) la relation de l'espace public au bâti : une rue, dans sa coupe transversale, est définie par son aménagement et par ce qui la borde, c'est-à-dire les bâtiments. La qualité de l'espace urbain de la rue est sujette à la qualité architecturale des constructions limitrophes, aux usages qu'elles proposent en rez-de-chaussée, à la spatialité de la limite avec l'espace public, etc. C'est dans le rapport entre le « vide » et le « plein », l'un et l'autre devant être porteurs de qualités essentielles, que se fabrique l'urbanité.

b) l'échelle des usages de la rue : il convient de recréer des usages locaux de l'espace et non plus de restreindre le rôle des axes métropolitains à une simple traverse rapide du territoire. La réalisation d'un tel enjeu suppose la mise en valeur d'itinéraires routiers alternatifs pour le trafic dense et, en contrepoint, la mise en valeur de mobilités douces qui, par leur vitesse moindre, donnent son sens à l'échelle locale.

c) la densité des tissus urbains : travailler sur le processus de densification ou de compacité de la ville est aussi une façon de moduler la notion de rue. La concentration des usages les plus urbains de l'axe en un point permet l'identification d'une centralité dynamique repérable. Les politiques de transports en commun s'en trouvent favorisées du fait de la densité démographique d'un secteur qui permet de légitimer des investissements plus importants. Pour éviter de défavoriser d'autres secteurs

moins denses, il est alors pertinent de créer des pistes cyclables et des aménagements favorables aux déplacements autres que routiers pour que tous puissent rejoindre facilement une centralité.

d) la toponymie : comme suggéré plus haut, la toponymie est un élément fédérateur pour la reconnaissance, voire la valorisation, d'un axe structurant qui traverse plusieurs communes et intercommunalités. On rappellera ici des exemples comme la route des vins dans certaines régions viticoles ou, pour rester en Seine-St-Denis, le chemin des Parcs, crée par le Conseil départemental.

4) Propositions concernant l'objectif « faire cohabiter des modes de déplacement différents sur une même voirie »

a) la rue est historiquement un lieu de cohabitation : l'encombrement automobile a été signalé comme une problématique centrale, mais souvent oubliée, dans l'aménagement des infrastructures de transport. La question du report des flux routiers et du stationnement en cas de développement de l'offre de transport en commun (GPE) a été posée précédemment.

Plusieurs cas démonstratifs en Seine-Saint-Denis peuvent être mentionnés ici : l'aménagement de pistes cyclables au détriment d'un espace de circulation piétonne sur l'avenue Carnot à Bondy et l'impossibilité d'aménager des pistes cyclables le long du canal de l'Ourcq dans la ZAC du Port de Pantin par sécurité pour les piétons. Cela illustre la difficulté de réconcilier les différentes modalités de déplacement. Pourtant la notion de partage de la voirie est un enjeu essentiel de la ville de demain.

b) quelques exemples d'espaces partagés : le projet Superliken à Copenhague réalisé par les architectes BIG (qui réaliseront la gare du Grand Paris au Pont de Bondy) illustre ce mélange d'activités, de mobilités et de contextes urbains. Ce projet réconcilie développement prospectif urbain, insertion du paysage végétal en ville, activités urbaines (skate, théâtre extérieur, etc.) et transports au sein d'un même espace linéaire cohérent. À Paris, la place de la République est aussi l'exemple concret du passage d'un carrefour automobile à une place urbaine majeure. Le changement forcé des habitudes de mobilités par des travaux permanents, des panneaux annonçant tous les jours des congestions sur la place a permis à l'espace urbain de réussir sa mutation sur le moyen terme.

Le traitement des axes métropolitains en Seine-Saint-Denis apparaît fondamental dans la stratégie de développement territorial des différents acteurs locaux. Il fait partie de la mutation du tissu urbain, des activités économiques et des mobilités à des échelles croisées. Il implique une vision partagée par l'ensemble des collectivités territoriales des enjeux et des solutions à mettre en œuvre.

Le présent diagnostic, établi à titre d'exemple sur trois axes métropolitains majeurs, pour la mise en valeur du réseau en Seine-Saint-Denis se veut donc être un outil pour la réflexion globale et l'action future des territoires. Non exhaustive, cette étude a pour objectif de mettre en relief les enjeux les plus consensuels afin d'éviter la fragmentation des réponses de la part des acteurs concernés.

Cette étude est une base qui peut être approfondie et évoluer, afin d'orienter autant que faire se peut un aménagement du territoire le plus durable et le plus pertinent possible.



Sur l'ex-RN186, dans le centre-ville de Saint-Denis



Sur l'ex-RN370, à Clichy-sous-Bois



Sur l'ex-RN186, à Noisy-le-Sec



Sur la RD115, à Aulnay-sous-Bois



Intersection RD115 et ex-RN186, à Bobigny



Pont de Bondy

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Ile-de-France
UD 93 - Bobigny
7 Esplanade Jean Moulin - 93003 Bobigny cedex
Tél. 01 40 60 67 00
Fax 01 48 95 34 89

