

Les délaissés d'infrastructures autoroutières en Seine-Saint-Denis

Juin 2019

La Seine-Saint-Denis est un territoire largement marqué par les infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires. L'omniprésence de ces voies de transports soulève des enjeux nombreux dans ce territoire fortement urbanisé : en termes urbains, puisque toutes ces voies routières et ferrées scindent, de manière significative, le territoire sequano-dyonisien ; et aux niveaux social et environnemental par les nuisances que leur usage génère.

Le département est traversé par 5 autoroutes : A1, A3, A4, A86 et A103. À ces infrastructures, se juxtaposent des emprises acquises pour leur réalisation, qui forment aujourd'hui de multiples délaissés fonciers.

Ces délaissés conditionnent directement le quotidien des quartiers situés à proximité immédiate de ces infrastructures. Plusieurs typologies peuvent être distinguées : les espaces situés sous les ouvrages autoroutiers, les terrains en remblais, ceux en déblais et les terrains situés au même niveau que l'infrastructure.

La valorisation de ces espaces constitue une opportunité forte pour développer des projets répondant aux besoins du territoire. Ces terrains pourraient être le support d'autres usages, transitoires ou pérennes, au service des habitants, par de possibles porteurs de projets : associations, collectivités locales, entreprises...

Ils pourraient en particulier avoir :

- un rôle fonctionnel : l'installation d'équipements ou de zones dédiées à certaines activités ;
- un rôle environnemental : la mise en place de couloirs ou continuités écologiques comme support de la biodiversité ;
- un rôle « pédagogique » : certains projets d'installations, artistiques par exemple, permettent de souligner l'omniprésence des infrastructures dans le paysage urbain et donc de les y intégrer ;
- un rôle d'institutionnalisation de l'informel : notamment l'autorisation explicite d'apposer des fresques ou graffitis.

Dans cette optique, un état des lieux des différentes configurations rencontrées en Seine-Saint-Denis, associé à un travail de benchmarking d'exemples de valorisations possibles pour ces types de situations, a été mené par la DRIEA sur l'ensemble du linéaire du réseau magistral. Les pages qui suivent présentent des illustrations de cette démarche.

La DRIEA peut ainsi s'appuyer sur ce travail pour accompagner les initiatives et les projets de valorisation de ces espaces, dans chacune de ses étapes :

- 1) la caractérisation spatiale et territoriale, pour mettre en avant les stratégies de valorisation en accord avec le contexte spécifique de chaque parcelle ;
- 2) la définition des modalités de valorisation, qui doivent notamment respecter les attentes de la direction des routes d'Ile-de-France (DiRIF) et les projets portés par les collectivités et notamment déclinés dans les plan locaux d'urbanisme (PLU) ;
- 3) la mise en œuvre des projets, avec la définition des porteurs de projets potentiels, la mobilisation des acteurs ainsi que le(s) mode(s) de financement et de gestion à terme.



PRÉFET DE LA
SEINE-SAINT-DENIS

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

Des exemples de réalisations possibles ...



L'insertion d'un parking vélo sous le viaduc du RER à Neuilly-Plaisance a permis de donner un usage et une identité à un lieu situé à l'articulation entre deux quartiers. (architecte : Emmanuel Nebout)



La mise en lumière des dessous d'infrastructure contribue à l'amélioration de l'insertion du réseau routier national d'Ile-de-France dans l'espace urbain environnant. À Saint-Cloud la mise en lumière de l'autoroute A13 a associé les savoir-faire de la direction des routes Ile-de-France (DiRIF) et de ceux de la création artistique et culturelle. (plasticienne : Sophie Bruère, 2016)



L'usage du street art le long des infrastructures est une stratégie qui peut s'avérer gagnante à la fois pour les graffeurs, qui peuvent exposer leur art et pour le gestionnaire, qui n'a plus à effacer les graffitis. Exemple d'un mur d'enceinte d'un équipement sportif à Bagneux. (crédit photo : APUR)

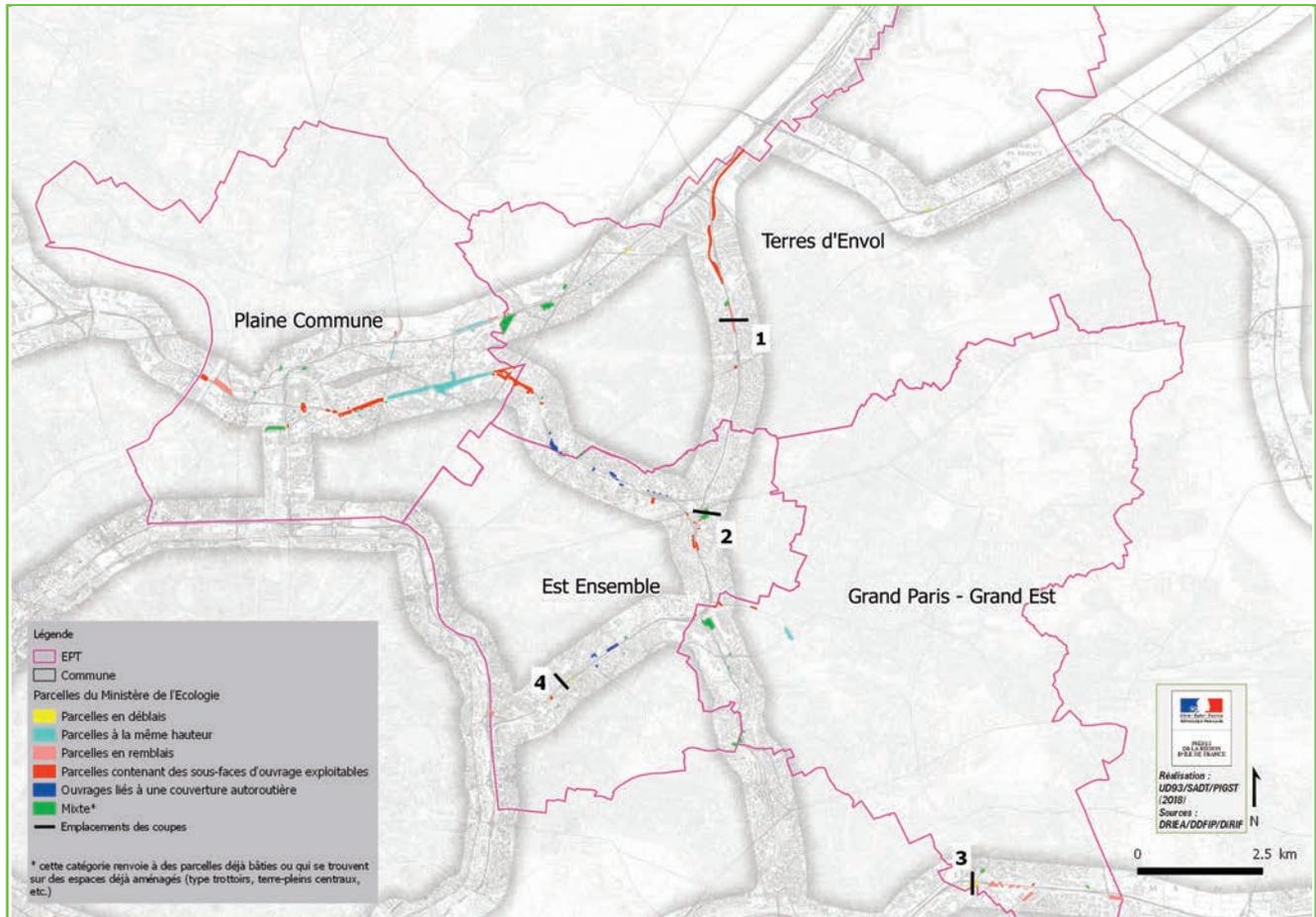


Les friches urbaines peuvent avoir une forte valeur écologique. Leur valorisation et leur meilleure gestion peuvent constituer une déclinaison opérationnelle de la volonté des collectivités de développer une trame verte le long des délaissés d'infrastructures. Exemple ci-dessus : installation de rucher sur un terrain délaissé. (crédit photomontage : APUR)

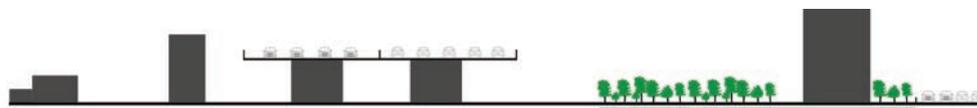


Le projet de mur acoustique habité à Rennes a pour vocation de protéger du bruit tout en donnant du sens et de l'identité à l'ouvrage et au quartier dans lequel il s'intègre. (conception : Lebunetel, 2014-2018)

...selon les différentes configurations identifiées sur le territoire



Coupe 1 : autoroute A3 à Aulnay et au Blanc Mesnil



Coupe 2 : autoroute A3 à Bondy



Coupe 3 : autoroute A4 à Noisy le Grand



Coupe 4 : autoroute A3 à Bagnolet

Des contraintes de la Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) à respecter

Dans le cadre de projets d'aménagement de parcelles aux abords des infrastructures autoroutières, le porteur de projet devra en rester le gestionnaire : la DiRIF ne prendra pas en charge la gestion de ces espaces soumis à autorisation d'occupation temporaire.

● Pour les parcelles sous ouvrage autoroutier :

Pour l'entretien de l'ouvrage : laisser au moins 5 mètres en dessous pour l'entretien, qui se fait avec des nacelles inversées, ou si la hauteur ne le permet pas, laisser accessible l'ensemble de la sous-face pour le passage de chariots élévateurs donc 2-3m sous-ouvrage (inspection technique tous les 10 ans). Dans tous les cas une servitude de passage est comprise dans l'autorisation d'occupation temporaire.

Dans le cadre d'un projet comprenant la construction d'un bâtiment : ne pas construire au-dessus des semelles sur lesquelles reposent les piliers du viaduc. De la même manière, les travaux de terrassement sont prohibés. De plus, le risque d'incendie doit être nul : en cas de parking, seuls les véhicules légers sont autorisés et lors de constructions, aucun matériel incendiaire ne doit pouvoir être entreposé. Enfin, le toit de la construction doit être accessible pour l'entretien visuel de l'ouvrage. Lors de la construction d'un bâtiment à proximité d'un viaduc autoroutier, une étude de décompression des sols doit être réalisée en amont.

● Pour les parcelles situées en remblais :

Des précautions sont nécessaires pour éviter tout accès piéton à l'autoroute.

Pour l'entretien des murs anti-bruit : une bande de 5 m de large doit être laissée, sauf exception, entre le mur anti-bruit et les premiers aménagements afin de laisser un passage aux techniciens de la DiRIF qui assurent l'entretien et la surveillance des murs. En termes de fréquence, les entretiens se déroulent une fois par an dans la bande des 5 mètres et une fois tous les deux ans au-delà de 5 mètres.

● Pour les aménagements de toutes sortes :

Pour des installations ponctuelles sur les talus autoroutiers, les règles de sécurité pour les automobilistes doivent être respectées : les couleurs, les animations et la disposition sont autant d'éléments qui doivent être d'abord débattus avec la DiRIF pour vérifier leur comptabilité avec les règles de sécurité. Les règles de communication de la DiRIF ainsi que les règlements publicitaires doivent également être pris en compte.

De manière générale, dans le cadre d'installations ponctuelles, artistiques ou autre, la validation de la DiRIF se fait au cas par cas.

Pour des constructions plus pérennes et sans contact direct avec l'autoroute : une zone non aedificandi de 8 m doit être respectée pour toute construction donnant sur l'autoroute. Une étude de décompression des sols doit être réalisée avant tout projet de construction proche des autoroutes. Les fenêtres donnant sur l'autoroute ne doivent pas pouvoir être ouvertes, pour prévenir tout risque de jet d'objets.