

RÉHABILITATION DES ENTRÉES DE VILLE

Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain

Étude réalisée pour la Direction régionale de l'environnement d'Île-de-France
dans le cadre du Contrat d'objectifs État-laurif 2001

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France
15, rue Falguière, 75740 Paris Cedex 15
Téléphone 01 53 85 77 40, télécopie : 01 53 85 76 02, site internet <http://www.iaurif.org>
Directeur général : Jean-Pierre Dufay

Décembre 2001

Cette étude a été réalisée par

— Pierre-Marie TRICAUD (architecte-paysagiste, chef de projet),

— Jean-Louis PAGÈS (architecte urbaniste),

— Gérard CHANTELOUP (ingénieur des travaux publics),

de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France,

et Serge MARTIN (ancien élève de l'École Polytechnique, docteur en écologie),

de la Direction régionale de l'environnement d'Île-de-France, correspondant de l'État pour cette étude,

assistés par

— Amélie PLOUVIER (stagiaire, élève ingénieur des travaux publics) et

— Annette MACHLINE (cartographe),

de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France,

avec la contribution du comité de suivi, que nous remercions ici :

— Pierre BECKOUCHE, Professeur de Géographie à l'Université de Paris I,

— Hervé BARON, Direction Départementale de l'Équipement de Seine-et-Marne,

— Henri BONNEMAZOU, CAUE du département des Yvelines,

— Brigitte BOUVIER, CAUE de l'Essonne,

— Alain DASSONVILLE, Conseil Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts,

— Jacques DAUPHIN, Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France,

— Olivier de LIGNEROLLES, Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,

— Bertrand DELADERRIERE, CAUE du département de Seine-et-Marne,

— Roger DESBIENS, CAUE du département de Seine-et-Marne,

— Pierre DUBRULLE, Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France,

— François DUGÉNY, Institut de l'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France,

— Guy FRADIN, Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France,

— Xavier GUIOMAR, Bergerie Nationale à Rambouillet,

— Yves LALIN, Direction Départementale de l'Équipement des Yvelines,

— Philippe LECOY, CAUE du département de l'Essonne,

— Serge MARTIN, Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France,

— Yves PÉRILLON, Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France,

— Christian SPEISSMANN, Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France.

Réhabilitation des entrées de ville

Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain à partir de trois cas d'entrées de ville en Île-de-France

La prégnance du périurbain en Île-de-France et des phénomènes de dégradation globale inhérents à ce type de territoire a été exprimée plus clairement que jamais au printemps 1999 par les acteurs socio-économiques qui furent consultés à l'occasion de l'élaboration de la contribution régionale au Schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux. La présente étude, en réponse à cette préoccupation majeure, a pour ambition de fournir des éléments méthodologiques aux différents acteurs de l'aménagement du territoire, notamment aux collectivités, aux services de l'État et aux maîtres d'ouvrage du secteur privé, désireux d'inverser le cours des évolutions jugées indésirables des espaces périurbains et de s'engager dans une dynamique volontariste de réhabilitation. Nous osons aussi espérer que le présent travail sera de quelque utilité lorsqu'il s'agira de faire évoluer le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme régional.

Nous avons délibérément choisi de nous appuyer sur trois « points noirs » paysagers particulièrement flagrants, parce qu'au delà de son acception esthétique, c'est tout le fonctionnement d'un territoire que reflète un paysage, et parce que le caractère quasiment emblématique des trois cas retenus permettra d'en tirer des enseignements aisément généralisables.

RÉSUMÉ

Cette étude fournit une méthode généralisable pour l'analyse des « entrées de villes » et pour l'élaboration de principes en vue de leur aménagement. Elle s'appuie sur l'analyse comparée de trois situations caractéristiques, deux entrées de l'agglomération parisienne :

- la RN 10 de Coignières à Trappes ;
 - la RN 20 d'Arpajon à Longjumeau ;
- et celle d'une ville moyenne d'Île-de-France :
- A140 à l'entrée sud de Meaux.

Les principes qui président à cette démarche comparative et aux principes d'aménagement sont :

- une approche à différentes échelles d'espace (le territoire, l'itinéraire, la séquence) ;
- une approche à différentes échelles de temps (le court, le moyen, le long terme) ainsi que la « gestion de l'incertitude » ;
- des aménagements « sur mesure » conçus en fonction des usages reconnus ;
- l'élaboration d'un « tronc commun » d'actions à réaliser à court ou moyen terme quelles que soient les options de long terme ;
- une stratégie de gestion et d'amélioration continues.

L'analyse et les recommandations à différentes échelles d'espace répertorient un très large éventail de préoccupations et d'actions, par exemple :

- à l'échelle du territoire, la prise en compte du grand paysage, le rôle de la voie dans l'agglomération, etc. ;
- à l'échelle de l'itinéraire, le fractionnement de l'itinéraire en séquences à vocation dominante (zones commerciales, centres urbains, etc.) et l'identification de points singuliers (articulations, repères) ;
- à l'échelle des séquences, le traitement de l'espace public, la maîtrise de la publicité et du mobilier urbain, le partage de l'emprise de la voie, la mise en valeur des différents types de patrimoine, etc.

La répartition des recommandations selon les différentes échelles de temps permet d'ordonner les actions selon leurs priorités et de mettre en évidence les rapports entre décisions à court terme et options à long terme.

L'étude décrit les stratégies de mise en œuvre en identifiant les acteurs, les outils et les procédures :

- elle explicite ce qu'elle entend par gestion et amélioration continues ;
- elle présente un projet pour chacune des séquences à vocation dominante identifiées dans les trois cas traités.

Enfin, l'étude propose de manière détaillée une suite opérationnelle à la démarche : un projet pilote de réhabilitation d'une zone commerciale d'entrée de ville.

SOMMAIRE

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE	6
1 Contexte.....	6
2 Objectifs, méthode et principes.....	8
ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES	16
1 Échelle du territoire	16
2 Échelle de l'itinéraire	25
3 Échelle des séquences et des repères	55
RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE SPATIALE	56
1 Échelle du territoire	56
2 Échelle de l'itinéraire	64
3 Échelle des séquences : principes communs à toutes les séquences	68
4 Échelle des séquences : principes par type de séquence.....	86
RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE TEMPORELLE.....	104
1 Les échelles de temps	104
2 Articulation entre les échelles d'espace et de temps.....	106
ACTEURS, OUTILS ET PROCÉDURES.....	113
CONCLUSION.....	119

1 Contexte

1.1 Espace périurbain et « points noirs »

La dégradation de l'espace périurbain est dénoncée depuis plus de vingt ans. Les nombreux rapports, études, colloques ou articles sur ce sujet n'ont pu que constater une dégradation toujours croissante, que les politiques semblent avoir été impuissantes à enrayer. En 1997, dans son rapport *Les Terroirs urbains et paysagers, Pour un nouvel équilibre des espaces périurbains*, le sénateur Gérard Larcher notait (pp. 36-37) :

« L'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles des sites préexistants. De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat-travail-loisirs-commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacement, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport. (...) »

Il est frappant de constater que dans les espaces périurbains, le site à urbaniser est considéré comme une « denrée reproductible et périssable ». Il suffit d'observer la rapide obsolescence des zones commerciales ou artisanales ainsi que l'apparition de friches commerciales pour comprendre que les besoins de sites à urbaniser reposent souvent plus sur le déplacement de fonctions déjà remplies que sur la satisfaction de besoins nouveaux.

Face à cet « espace jetable », il convient de s'interroger sur les possibilités encore limitées de recyclage de ces surfaces, qui condamnent pour le moment une part importante de la population française à vivre dans, ou à proximité de sites dévalués. »

L'importance du fait périurbain en Île-de-France est apparue plus clairement que jamais lors de l'élaboration de la contribution de la région au Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux, en 1999. Le plus souvent considérés comme des gisements fonciers permettant une extension facile du bâti et des infrastructures, les espaces périurbains sont victimes de graves phénomènes de dégradations paysagères, de pertes d'identité et de déstructurations sociales, l'altération des paysages constituant à la fois un symptôme et un facteur aggravant pour les deux autres phénomènes. Cette altération est en général traduite par le terme de « points noirs ».

Le périurbain constitue une catégorie d'espaces à part entière et nécessite une approche spécifique dépassant la simple addition de l'urbanisme, de l'aménagement rural et de la protection de la nature, des sites et des paysages.

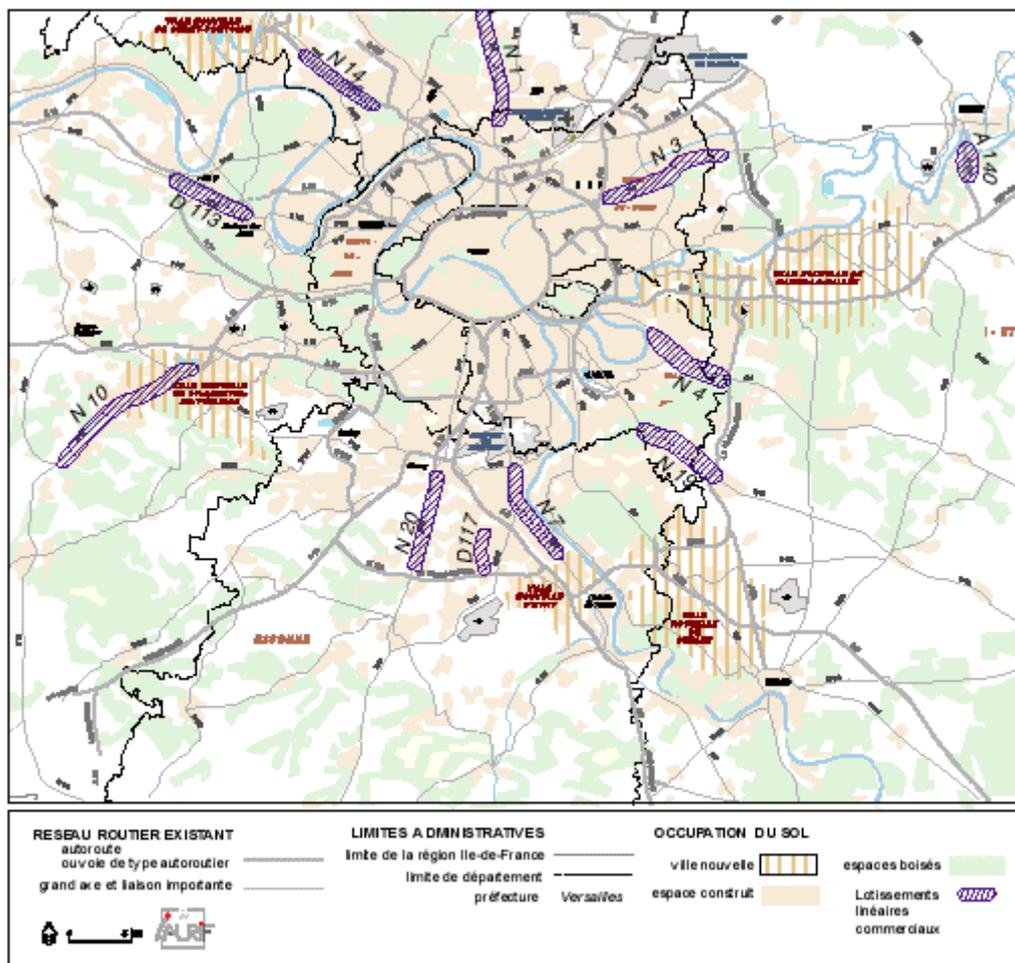
1.2 Les « entrées de villes »

Au sein de l'espace périurbain, les « entrées de ville » sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Elles sont l'objet d'une préoccupation déjà ancienne pour les urbanistes, les paysagistes et un nombre toujours croissant d'habitants. Ce sont des espaces linéaires, toujours en extension, situés aux confins de la ville et — à l'inverse des centres — un peu oubliés.

Leur occupation relève d'une mécanique bien en place. Implantation de commerces et d'activités bénéficiant d'une bonne accessibilité, d'un effet vitrine, d'une adresse repérable. Le résultat est assez constant, quel que soit leur site : même paysage hétéroclite, mêmes enseignes, même publicité, traitement minimum des espaces publics, etc.

Le débat sur la nécessité de les améliorer a été relancé avec le rapport du sénateur Ambroise Dupont (*Les Entrées de villes, ou Redonner le goût de l'urbanisme*, 1994, cf. ci-après p. 112), puis l'article 52 de la loi du 2 février 1995 (L 111-1-4 du Code de l'urbanisme) et le Comité national des entrées de villes. De nouvelles entrées de villes ont fait l'objet de réalisations pilotes, primées par ce comité ; en revanche, on ne trouve guère d'exemple d'amélioration significative d'entrées de villes existantes.

Les principaux sites de concentration d'activités commerciales en entrée d'agglomération en Île-de-France (grande couronne)



2 Objectifs, méthode et principes

2.1 Choix des exemples et analyse comparative

La présente étude se propose d'explorer les mécanismes qui conduisent à des situations paysagères critiques et d'offrir des éléments de solution, à travers l'examen de trois cas aigus situés en zone périurbaine sur des axes routiers, deux entrées de l'agglomération parisienne :

- la Nationale 10 de Coignières à Trappes (Saint-Quentin-en-Yvelines) ;
- la Nationale 20 d'Arpajon à Longjumeau ;

et l'entrée d'une ville moyenne :

- l'autoroute A140 (ancienne N36) à l'entrée sud de Meaux.

Ces trois cas présentent des situations critiques existantes et potentielles. Ils sont en relation avec des opérations inscrites au prochain contrat de plan État-Région. Il s'agit d'essayer de préciser des modalités d'actions collectives et individuelles pour les différents acteurs concernés permettant d'inverser les tendances négatives et d'engager la réhabilitation de zones dont l'état actuel paraît incompatible avec un développement durable de la région. On peut espérer que cette étude, du fait du caractère quasiment emblématique des cas choisis, aura une valeur d'exemple et fournira des références et une méthodologie pour le traitement d'autres situations comparables.

Notre méthode, en comparant ces trois entrées de ville et en les approchant à des échelles diverses d'espace et de temps, a pour objectifs :

- de mieux connaître et recenser les problèmes communs à chacune de ces entrées de villes,
- de faire ressortir ce qui fait l'originalité de chacune,
- d'extrapoler d'un cas à l'autre et éventuellement de généraliser.

2.2 Description générale de la méthode

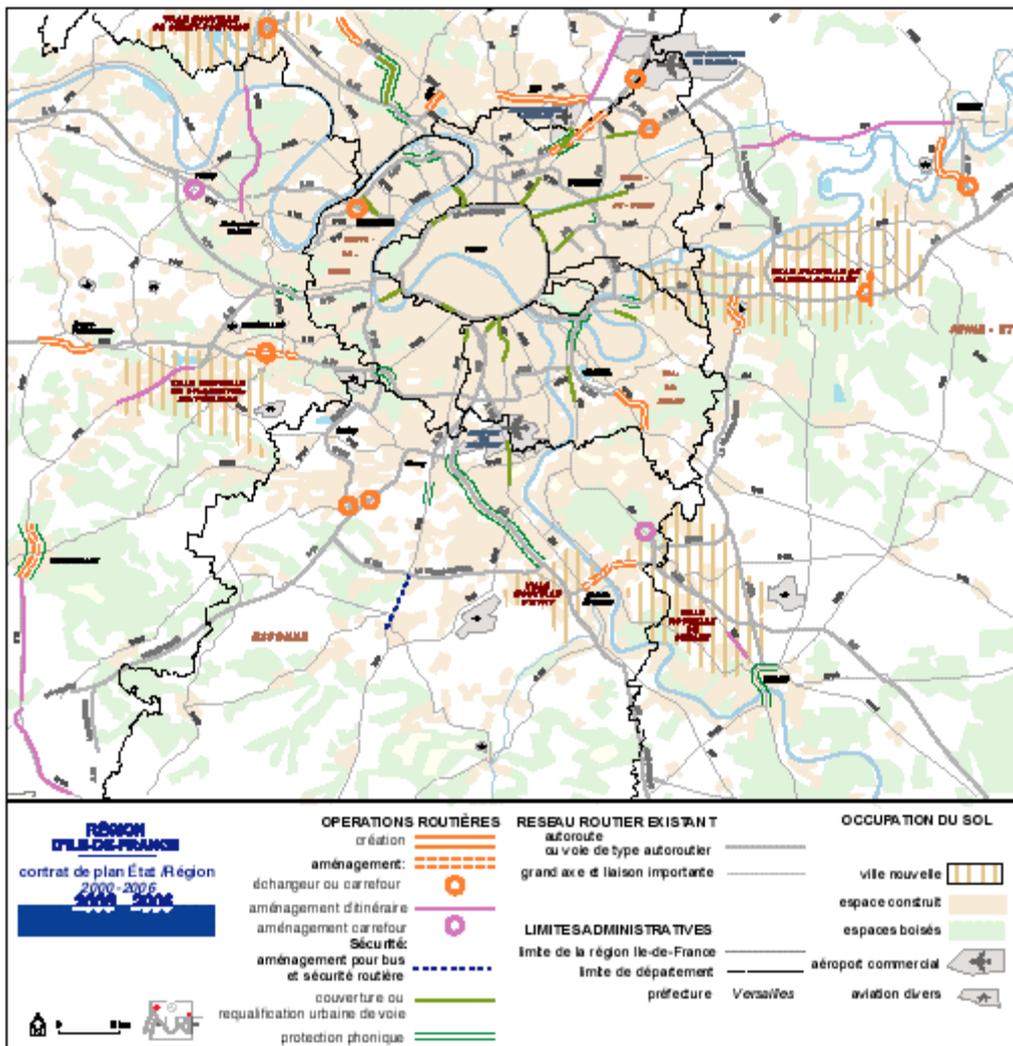
La dimension comparative est spécifique à l'étude, mais **la méthode d'ensemble se veut généralisable à toute étude opérationnelle de réhabilitation d'une entrée de ville**, en s'appuyant sur les principes et les démarches suivants :

- **Approche à des échelles différentes de temps et d'espace**, gestion de l'incertitude (définie page 12) ;
- **Mise en évidence et proposition de « troncs communs » d'actions** ;
- **Propositions de principes d'aménagement en fonction des usages reconnus et des différents repères de l'itinéraire** ; pour chaque séquence, il s'agira de conforter les usages quand ceux-ci sont aujourd'hui clairement acceptés ou de les orienter quand la situation actuelle présente une certaine indétermination.

L'étude suggère également des mises en œuvre particulières :

- **Une stratégie de gestion et d'amélioration en continu**, définie par exemple à travers des documents de type « **charte d'aménagement** » ; ces chartes permettraient de gérer en continu l'amélioration programmée de ces secteurs aujourd'hui un peu trop oubliés (cf. pp. 13 et 113).
- **Une suite opérationnelle**, avec le principe d'une **application pilote sur une zone d'activités commerciales**. Les zones commerciales constituent en effet le problème majeur des entrées de villes déstructurées (cf. pp. 13 et 117).

Les secteurs prioritaires du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 en Île-de-France



2.3 Approche selon les échelles de temps

Il faut dans tous les cas gérer à la fois l'immédiat et les temps plus éloignés. Le temps est certes continu, mais on distingue en général le court, le moyen et le long terme (cf. p. 104). Les échéances temporelles doivent être articulées entre elles : il faut à la fois prévoir les actions à court terme qui doivent préparer les décisions prises pour le long terme et réfléchir aux effets que les actions faites dans le court terme auront sur le long terme.

Le court terme

C'est le terme des projets qui en sont déjà à la phase de réalisation. Son échéance est de quelques mois à 2 ou 3 ans. Certains projets peuvent être décidés, étudiés et réalisés dans cette échéance, tels que :

- améliorations immédiates reconnues vitales, par exemple pour la sécurité ;
- améliorations n'obérant aucun choix fondamental ultérieur.

Le moyen terme

C'est le terme des projets dont la réalisation est décidée (et le financement éventuel trouvé), mais qui en sont encore à la phase des études préalables. Son échéance est de quelques années, en général moins de 10 (5 à 8 ans entre la décision et la mise en service d'une infrastructure lourde, 6 ans pour la durée d'un contrat de plan, 10 ans pour la validité moyenne d'un POS...).

Le long terme

C'est le terme des projets envisagés, mais encore en discussion (certaines infrastructures peuvent rester « dans les cartons » plus de 20, voire 30 ans). C'est aussi celui prévu pour les schémas directeurs (20 à 25 ans).

La gestion à moyen et surtout à long terme doit savoir distinguer ce qui doit durer et ce que l'on souhaite voir progressivement changer. Elle doit aussi prévoir ce qui se passera entre la décision de réaliser et la réalisation d'un changement important (p. ex. une infrastructure lourde telle qu'une déviation autoroutière).

2.4 Approche selon les échelles d'espace

Il faut différencier les enjeux selon l'échelle spatiale à laquelle ils se situent. Il y a une continuité d'échelles d'espace comme de temps, depuis la région jusqu'au détail de construction, mais on peut distinguer trois grands niveaux, définis ci-après : le grand territoire, l'itinéraire, la séquence.

Comme les échelles de temps, celles de l'espace doivent être articulées : il faut réfléchir aux effets que les actions faites localement peuvent avoir sur un plus grand territoire. Cette articulation conduit à préciser ainsi la distinction des enjeux :

- enjeux à l'échelle du **grand territoire**, qui concernent aussi les échelles de l'itinéraire et de la séquence ;
- enjeux à l'échelle de **l'itinéraire**, qui concernent aussi l'échelle de la séquence ;
- enjeux limités à l'échelle de **la séquence** à vocation dominante.

Par souci d'efficacité, l'approche par échelles spatiales croissantes a été choisie pour le déroulement des études, tant pour les analyses et les comparaisons (p. 16) que pour les propositions (p. 56).

L'échelle du grand territoire

L'échelle du grand territoire est celle des schémas directeurs locaux. Il s'agit de réfléchir à l'organisation de l'agglomération traversée et à la place et, en particulier, au rôle que l'on souhaite voir y tenir la voie, c'est à dire :

- son insertion dans le grand paysage naturel et urbain ;
- son rôle dans le fonctionnement de l'agglomération (son rapport aux différents centres urbains et aux zones à vocation particulière, son organisation en profondeur) ;
- ses effets sur les occupations du sol de part et d'autre de son tracé (coupure ou limite, éventuellement colonne vertébrale), en particulier si un changement de type de trafic est envisagé ;
- la circulation locale et la circulation de transit que l'on souhaiterait lui voir supporter ;
- les grands points singuliers qui jalonnent son parcours et que l'on souhaiterait voir traiter en repères régionaux ;
- les réseaux divers qu'elle affecte ou supporte.

L'échelle de l'itinéraire de la voie

La réflexion sur un itinéraire concerne une emprise moins large que ce qu'on appelle ci-dessus le « grand territoire » (une agglomération ou une autre entité cohérente), mais qui peut être beaucoup plus longue ; l'échelle de l'itinéraire n'est pas dans ce cas plus rapprochée que celle du territoire. Cependant, si l'on s'en tient aux entrées d'agglomération, l'itinéraire étudié se limite à la portion de la voie comprise à l'intérieur du grand territoire concerné. Son échelle correspond à celle des POS (Plans d'occupation des sols) et aujourd'hui des PLU (Plans locaux d'urbanisme). Il s'agit de réfléchir aux vocations des rives de la voie et au fonctionnement de chaque commune traversée. Cette réflexion conduit à une critique des usages dominants le long du parcours de la voie, afin de les affirmer ou de les infirmer :

- Le non urbain : agriculture ; forêt.
- Les infrastructures majeures : grandes emprises ferroviaires (gare de triage...) ; grandes emprises autoroutières (échangeurs...).
- Les affectations dominantes du bâti : centres urbains, principaux ou secondaires ; habitat continu ; habitat dispersé ; zones d'activités industrielles ou artisanales ; zones d'activités commerciales ; zones mixtes.

L'analyse distingue les deux rives, avec notamment :

- une étude des vis-à-vis et de l'existence ou non d'une correspondance ;
- une recherche des points singuliers existants ou potentiels (le traitement de ces points singuliers est essentiel à la lisibilité des trajets, tant au niveau fonctionnel qu'à celui du paysage) ;
- les traversées nécessaires et leur traitement spécifique ;
- les repères naturels ou bâtis ;
- les ruptures de pente, etc.

Le regroupement des usages dominants conduit à la définition de **séquences** à vocation dominante homogène, qui seront étudiées de manière détaillée à l'échelle inférieure, et de **nœuds** qui articulent les séquences.

- Nous appelons « **séquence** » une partie de l'itinéraire où soit des vocations, soit des types d'urbanisation sont dominants et évidents : centre urbain, zone d'activités, zones de commerces, zone hétérogène non structurée, zone de coupure à l'urbanisation, etc. Certaines séquences peuvent avoir des caractéristiques différentes de part et d'autre de la voie.
- Nous appelons « **nœud** » un point singulier du parcours, qui peut être soit une traversée importante, soit un passage évident d'une vocation à une autre, soit un élément fondamental du site (rupture de pente, passage de cours d'eau, etc.).

Il ne s'agit pas de faire du zonage monofonctionnel mais d'introduire de la lisibilité dans des ensembles pour l'instant confus, pour rendre compatible le traitement de la voie avec les séquences traversées. On ne traite pas de la même façon une voie si elle traverse un centre-ville ancien ou une zone à vocation commerciale. La mixité des fonctions peut et doit être encouragée dans les secteurs centraux (habitat, commerces de proximité, activités non nuisantes et engendrant peu de circulation, etc.), mais plus difficilement dans les secteurs de grandes activités (industries, commerces de grand rayon de chalandise).

Les propositions plus détaillées pourront alors être faites pour chacune de ces zones caractéristiques.

L'échelle de la séquence

Cette échelle est celle du traitement de chaque séquence individualisée à l'échelle de l'itinéraire, celle des études du profil en travers, celle des aménagements de détail. La réflexion à l'échelle des séquences et des nœuds, une fois celles-ci et ceux-ci reconnus (à l'échelle de l'itinéraire), consiste à proposer des aménagements adaptés à chacune de ces vocations.

Les propositions concernent les méthodes d'approche, l'aménagement, la gestion dans le temps. Elles sont faites par type de configuration caractéristique (zones à vocation commerciale, centres urbains, zones hétérogènes ou dissymétriques, coupures d'urbanisation, etc.). Chaque grand type caractéristique est illustré, avec ses différentes nuances, par les exemples rencontrés dans les sites étudiés. Ainsi, la configuration « zone à vocation de centre urbain » peut correspondre à une traversée très proche du centre (Trappes), ou un peu plus éloignée (Monthéry), ou encore à un faubourg, secondaire par rapport au centre principal de la commune (cas de la Grange-aux-Cercles).

Les types de séquences identifiés sont les suivants :

- Les zones à vocation commerciale ;
- Les zones à vocation de centre urbain ;
- Les déviations locales ;
- Les zones hétérogènes ;
- Les zones dissymétriques ;
- Les zones de coupure d'urbanisation ;
- Les grandes emprises d'infrastructures ;
- Les espaces de transition et les repères.

2.5 Notions de base des propositions

Gestion de l'incertitude

Les secteurs périurbains, lieux de mutation par excellence, peuvent faire l'objet de changements importants difficiles à prévoir, d'autant plus que le terme est long. Les documents d'urbanisme ouvrent des possibilités, mais ne donnent pas de certitudes, encore moins de délais. Telle activité peut cesser d'être rentable en quelques mois et disparaître. Telle grande zone urbanisable peut être urbanisée à court ou à très long terme. Telle infrastructure, même reconnue d'utilité publique et programmée, peut être retardée des années, voire annulée, par des recours ou des économies budgétaires ; ainsi, dans deux des exemples étudiés, des déviations autoroutières (A12 pour N10, C6 pour N20) sont prévues depuis plus de vingt ans, mais ne sont toujours pas certaines. Les propositions, celles du court terme en particulier, doivent permettre de gérer cette incertitude. Quant aux propositions de long terme, elles tiennent compte de l'inertie de l'aménagement, elles peuvent apporter leur contribution dans l'aide à la décision du choix entre une déviation ou un aménagement de réseau. Certaines propositions peuvent être présentées au conditionnel.

Tronc commun

Nous proposons de mettre en évidence tout ce qui, à court ou long terme, recueille un consensus ; d'en mesurer les conséquences opérationnelles ; et de voir ce qui peut et doit être décidé, puis réalisé quel que soit le scénario retenu.

Aménagements sur mesure

Les propositions d'aménagement, en particulier de l'emprise de la voie et plus généralement de l'espace public, sont liées aux usages et aux repères reconnus, compte tenu de leurs caractéristiques originales. Par exemple :

- Aménagement de la traversée d'un centre ville ;
- Aménagement de la traversée d'une zone d'activité commerciale ;
- Devenir d'une zone hétérogène ;
- Traitement de coupures, carrefours, transitions et portes, ruptures de pente...

Stratégie de gestion et d'amélioration continues

L'amélioration continue de ces zones ne peut se faire sans l'utilisation de tous les moyens disponibles en termes de gestion dans l'espace et dans le temps, en particulier :

- Inscription à travers les documents d'urbanisme (les nouveaux Plans locaux d'urbanisme donnent l'occasion de proposer de véritables projets urbains) ;
- Intéressement de tous les acteurs de l'aménagement ;
- Projet de chartes intercommunales des entrées de villes ;
- Projets particuliers de gestion des zones d'activités.

Suite opérationnelle

Une des premières suites de la présente étude pourrait être l'élaboration du cahier des charges d'une opération pilote (cf. p. 117) : étude, aménagement puis gestion en continu d'une zone d'activités, à choisir en accord avec des élus et des acteurs économiques de l'aménagement (commerçants, industriels, publicistes, etc.). Nous souhaiterions que cette opération soit initiée avec force par une collectivité publique (État, Région, Département) et des élus locaux, puis mise en œuvre selon un montage opérationnel qui assure l'adhésion des principaux acteurs économiques intéressés, à qui ces collectivités initiatrices demanderaient de sponsoriser l'opération (pour en faire une opération promotionnelle). Il faudrait également faire appel à des artistes, éclairagistes, scénographes urbains, pour donner à cet exemple toute la dynamique nécessaire à son succès.

2.6 Enjeux par type de séquence

Les zones à vocation commerciale

Les constats sont unanimes : amoncellement d'architectures caricaturales quel que soit le site, mêmes enseignes et même aspect partout (banalisation), pauvreté de certaines architectures (les « boîtes à chaussures »), anarchie des enseignes et des signalétiques, absence de relation au site et de structure d'ensemble (pas d'alignement, pas de traitement commun, voirie mal hiérarchisée), difficulté de se repérer et de trouver son chemin (tout parcours autre que le transit relève le plus souvent du labyrinthe), nappes de parkings, pauvreté du traitement des espaces publics, inadaptation au piéton, très important renouvellement des entreprises.

Toutefois, il ne s'agit ni de condamner ni d'avoir des a priori, tant esthétiques que fonctionnels. Il faut être convaincu que ces zones de commerce, dont l'accès est essentiellement lié à la voiture et dont l'effet vitrine et les enseignes sont la condition même de l'existence, ne sont pas près de disparaître.

Ces zones sont ailleurs qualifiées de « ville émergente ». Leur logique d'implantation et de fabrication est claire : être accessibles aux automobilistes, être vues par eux. N'y a-t-il pas un défi à relever, pour les commerçants eux-mêmes comme pour les aménageurs et les concepteurs, que d'en faire des zones qui non seulement fonctionnent mais offrent un nouveau paysage voulu et non subi ?

→ **Comment concevoir et gérer une nouvelle zone, comment gérer et transformer une zone existante ?** Il serait fondamental et opportun de lancer une étude pilote, en proposant une expérience sur une zone qui associerait les industriels et commerçants, les utilisateurs, les élus. La présente étude devrait aider à déboucher sur une initiative ambitieuse de ce genre (cf. p. 117).

Les zones à vocation de centre urbain

L'espace public d'un centre urbain traditionnel met en scène sa centralité : grands équipements publics (mairie, église, poste...) mis en relief par leur façade et par leur parvis, ambiance commerçante, cafés, promenades, entrées de parcs, logements. C'est la multifonctionnalité et la présence d'équipements publics qui caractérisent les centres urbains. L'espace public doit donc y autoriser toutes les fonctions, tous les déplacements, avant tout piétons. L'automobile y a aujourd'hui sa place, et le défi à relever est d'assurer la coexistence harmonieuse et sûre entre tous les déplacements (piétons, voitures, autres) et avec toutes les autres fonctions (services, paysage urbain, habitat avec son exigence de calme, etc.).

→ **Comment assurer cette coexistence dans l'aménagement d'une voie à très large emprise dans un centre urbain ? (plantations d'alignement, composition urbaine, caractéristiques des rives, place des piétons, des transports en commun, etc.).**

Les déviations locales

Certaines sections de ces grandes voies doublent déjà des traversées de centres urbains (Longjumeau, Linas, Arpajon sur la N20). Il y a alors dissociation entre une voie urbaine, centrale mais locale (cf. grande rue de Linas) et une voie de grand transit, sans accès entre les extrémités, plutôt du type voie rapide, mais relativement proche de l'agglomération. Cette dernière sépare donc un côté urbain d'un autre qui l'est moins.

→ **Comment traiter les deux rives ? Quelle image donne la ville longée ? C'est le problème classique des « arrières cours » présentées par les villes déviées, potentialités liées aux jardins (cf. encore Linas). Comment donner un statut aux délaissés ?**

Les grandes déviations, en construction (Meaux) ou projetées à plus ou moins long terme (A12, C6), ne constituent pas des séquences au même titre que celles traitées dans le présent chapitre, car elles sont d'une autre échelle, celle de l'itinéraire tout entier (Cf. supra, p. 11). Par ailleurs, étant plus écartées des agglomérations que les sections de déviations anciennes, elles présentent moins ce caractère dissymétrique avec un côté plus urbain que l'autre ; l'enjeu est peut-être, dans ce cas, d'introduire des repères pour que l'utilisateur sache de quel côté se trouve l'agglomération qu'il contourne.

Les zones hétérogènes ou dissymétriques

Le long de ces voies, principalement dans les parties aux confins des agglomérations, on trouve des urbanisations réalisées au coup par coup mêlant habitat de tous types, petites activités, etc. Elles présentent un aspect totalement hétérogène et un fonctionnement déficient (accessibilité difficile, manque d'équipements, espaces publics rares, dégradés ou réduits à des délaissés). L'hétérogénéité peut aussi n'être qu'entre les deux rives de la voie, avec par exemple une dominante d'activités d'un côté et d'habitat de l'autre (séquences dissymétriques). Les difficultés de fonctionnement de toutes ces séquences, dissymétriques ou complètement hétérogènes, sont notamment liées aux différences d'attentes que l'habitat et les diverses activités ont vis-à-vis de la voie.

→ **Comment, au cas par cas, envisager leur évolution ? La coupure créée par la voie est-elle un problème ou est-elle compatible avec la dissymétrie entre les rives ?**

Les zones de coupure d'urbanisation

Il reste encore de rares zones non bâties dans le continuum de l'agglomération : parcs, espaces boisés, espaces agricoles. Leur intérêt est majeur : continuités biologiques, continuité des promenades, espaces de détente facilement accessibles, repères séparant et individualisant les zones bâties, espaces ouverts permettant de voir le ciel, les horizons lointains, les lisières boisées, les fronts urbains.

→ **Comment gérer au long terme ces coupures vertes ?** *Espaces verts urbains gérés par les collectivités locales ? par des privés ? Espaces agricoles ? dans ce dernier cas, selon quelles modalités foncières (p. ex. acquisition publique) ? et selon quel statut d'exploitant (fermage, Contrat territorial d'exploitation, etc.) ?*

Les grandes emprises d'infrastructures

Certaines infrastructures étendues occupent de vastes emprises marquent fortement le paysage : gare de triage, comme à Trappes, échangeur autoroutier, comme N20-Francilienne à Linas, aéroports pour d'autres entrées de ville, etc. Elles peuvent former des coupures importantes entre les tissus urbains, très différentes des coupures vertes ou naturelles, notamment parce qu'elles sont très difficilement traversables.

Certaines de ces grandes emprises peuvent être amenées à évoluer. Il peut s'agir :

- d'emprises ferroviaires de marchandises que RFF n'utilise plus ou souhaite valoriser foncièrement (voies désaffectées, espaces bâtis ou de stockage le long d'une gare...);
- d'échangeurs autoroutiers dont une mutation est prévue (notamment l'échangeur avec une voie rapide transversale, qui peut devenir un simple diffuseur si l'axe d'entrée de ville prend un caractère plus urbain, comme entre la Francilienne et la N20 côté nord) ;
- de parties d'emprises conservées mais peu aménagées (intérieur de boucles d'échangeurs, délaissés sans autre usage possible) et qui pourraient être modelées, plantées, etc.

Ces grands terrains, d'une échelle totalement différente de la plupart de ceux de la ville continue, peuvent offrir des opportunités importantes d'aménagement et de paysagement, qu'il faut anticiper.

À l'inverse, de nouvelles infrastructures peuvent créer de nouvelles coupures, notamment les départs ou traversées de déviations : le départ de celle de Meaux (sur le plateau, au nord de Quincy-Voisins) occupe une très vaste emprise et contraint la voirie locale à un grand allongement de parcours ; le projet de C6 risque d'avoir un impact analogue sur la coupure agricole entre Saulx-les-Chartreux et Ballainvilliers.

→ **Comment traiter ces coupures de façon à ce qu'elles deviennent des espaces de « respiration » plutôt que de nuisances ?**

Les espaces de transition et les repères

Dans des zones où tout tend à être semblable (commerces, enseignes, délaissés...), les transitions, les articulations, les points de repère sont essentiels. Ces points remarquables peuvent être en particulier :

- en ce qui concerne les caractéristiques physiques du site, les points hauts, les points bas (parfois traversés par un cours d'eau), les ruptures de pente ;
- en ce qui concerne l'occupation du sol, des carrefours, des coupures vertes, des monuments architecturaux intéressants.

→ **Quel rôle peuvent-ils jouer dans le paysage, dans l'appréhension de la ville traversée ? comment les aménager en conséquence lorsqu'ils existent déjà (p. ex. carrefours) ? peut-on proposer d'utiliser les potentialités du site pour en créer et valoriser d'autres (par exemple ruptures de pente, nouvelles traversées, échappées visuelles, etc.) ?**

ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES

Comme il a été indiqué (p. 10), trois échelles spatiales de réflexion et de propositions, reliées entre elles, sont utilisées :

- L'échelle du grand territoire (dont les enjeux concernent aussi les échelles suivantes) ;
- L'échelle de l'itinéraire de la voie et de la délimitation des séquences à vocation dominante (dont les enjeux concernent aussi l'échelle suivante, celle de la séquence) ;
- L'échelle de chaque séquence à vocation dominante, des nœuds et des repères.

1 Échelle du territoire

Deux enjeux se situent plus particulièrement à cette échelle :

- L'appréhension du « grand paysage », du grand site dans lequel s'inscrit l'entrée de ville ;
- Le développement de l'agglomération, en cours et tel qu'il est prévu dans les schémas directeurs.

D'autres questions, notamment celles liées aux réseaux de transports, se posent aussi en partie à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, par exemple celle de savoir s'il faut réaliser une déviation ou si l'on peut reporter le trafic sur d'autres axes de l'agglomération. Cependant, le rôle actuel de la voie et l'influence d'une éventuelle déviation peuvent être étudiés à l'échelle de l'itinéraire seul, si ce dernier englobe le trajet dévié.

1.1 L'appréhension du grand paysage

En zone bâtie agglomérée, les échappées visuelles sont limitées et assez rares (perspectives vers des monuments, du bâti ou des horizons lointains) sauf pour les agglomérations qui ont la chance de bénéficier de sites exceptionnels où la nature impose ses contraintes (mer, montagne, fleuve, etc.).

Ainsi dans une zone agglomérée où les contraintes physiques sont mineures, l'urbanisation occupe presque tout l'espace et l'on a tendance à oublier le grand paysage qui pourtant existe aussi.

Le long d'itinéraires routiers, le grand paysage rythme le trajet d'impressions d'ensemble et revêt ainsi une grande importance : passage d'une vallée à l'autre, vues lointaines sur l'agglomération et sur des monuments de celle-ci, vue sur une butte, un coteau, etc.

Dans les entrées d'agglomération, même lorsque ces vues ne sont pas spectaculaires, elles en variant les horizons visuels de manière très sensible. Il faut donc valoriser les opportunités de saisir ce grand paysage : perspectives à encadrer, échappées à maintenir, voir le suggérer lorsqu'il n'est pas directement visible.

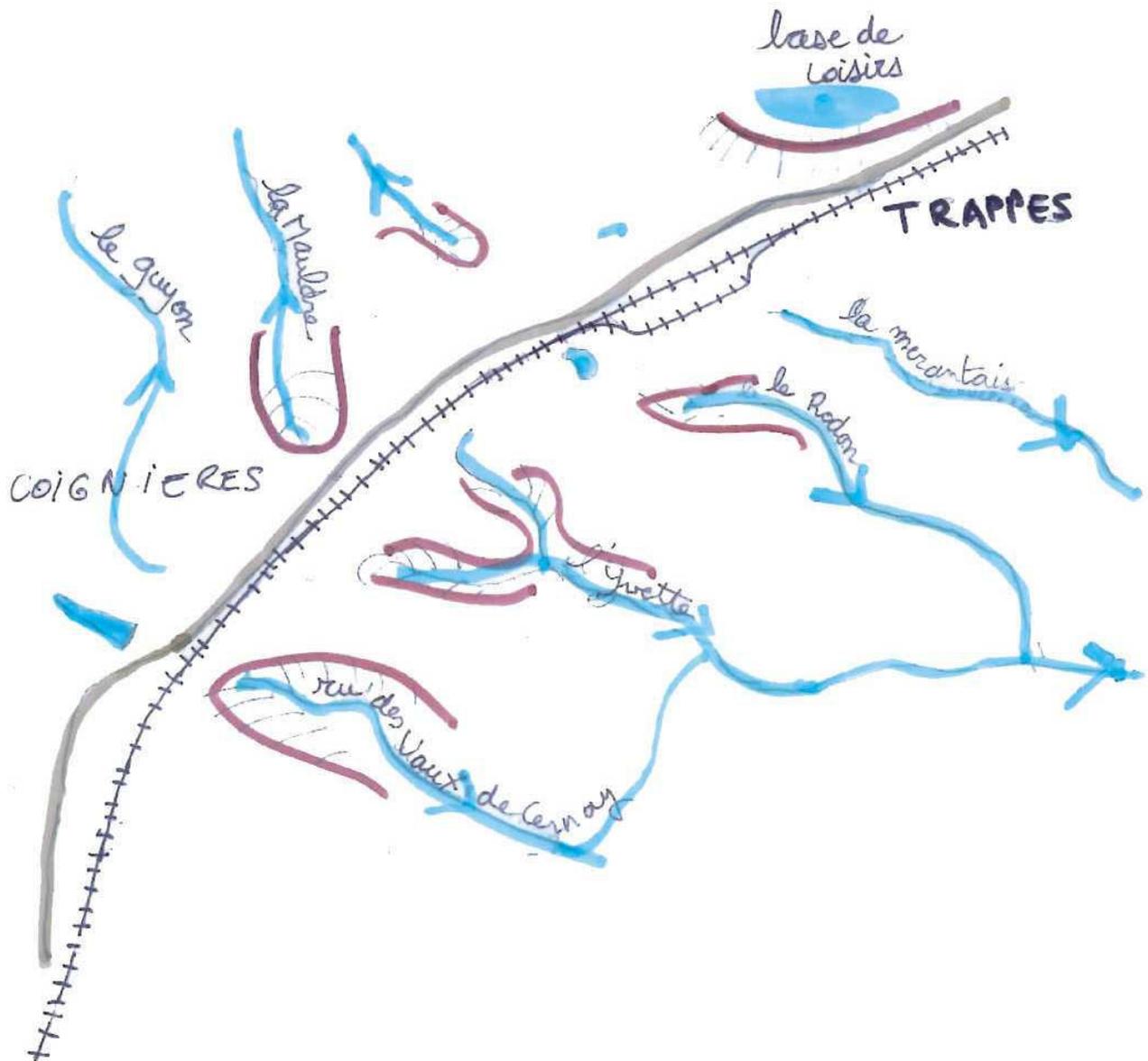
ÉCHELLE DU TERRITOIRE : L'APPRÉHENSION DU GRAND PAYSAGE

	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
Le cadre physique (relief, hydrographie)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Plateau, sans relief marqué le long de la route. ◆ De part et d'autre, départs de vallons : la route suit une ligne de partage des eaux. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Trois niveaux, étagés d'est en ouest : plateau de Nozay, avancée extrême du plateau de Beauce ; plaine intermédiaire (continuité géologique de la Brie) ; vallée de l'Orge. ◆ Du nord au sud, série de buttes terminant le plateau de Nozay (rocher de Saulx, butte de Nozay, butte de l'Autodrome), séparées par vallées affluentes de l'Orge (Rouillon, Salmouille...). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Boucles de la Marne entre les plateaux de Brie (au sud) et du Multien (au nord). ◆ Intérieur de la boucle avec coteau raide (bord du plateau Brie), glacis colluvial en pente douce et terrasse alluviale. ◆ Entrée sud installée dans l'axe de cette pente, au milieu du coté intérieur de la boucle.
Les grands repères, les vues lointaines	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Peu de repères ni d'échappées latérales, sinon avant et après le tronçon étudié (digue de l'étang de Saint-Quentin, plaine agricole au-delà de Coignières). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Coteaux boisés en rive ouest. ◆ Tour de Monthéry en rive est (quelques points de vue depuis la N20). ◆ Vues lointaines vers l'est depuis la section sud. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sud-nord : perspective axée sur la cathédrale, silhouette de Meaux et horizon lointain. (coteaux de la marne) ◆ Nord-sud : coteau boisé avec pont sur A140 dans l'axe. ◆ Échappées vers l'ouest.
Les coupures d'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fin d'agglomération au-delà de Coignières. ◆ Coupures intermédiaires jouant un rôle dans la Ceinture verte régionale (cf. <i>Plan vert</i>, p. 125) : étang de Saint-Quentin (seulement côté nord), et surtout Élancourt (poursuivie au sud par l'étang de La Verrière et le bois de Trappes). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fin d'agglomération en dehors de l'aire d'étude (au sud d'Arpajon). ◆ Coupures intermédiaires jouant un rôle dans la Ceinture verte régionale (cf. <i>Plan vert</i>, p. 123) : plaine de Saulx-Ballainvilliers. ◆ Continuité des vallées est-ouest rompue par l'urbanisation linéaire le long de la N20 : Salmouille depuis longtemps par Linas, Rouillon plus récemment par zone commerciale (prise comme exemple emblématique de telle coupure par J. Sgard dans <i>Les grands paysages d'Île-de-France</i>, reprise dans <i>Les Cahiers de l'IAURIF</i>, n° 118, p. 210). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Situation au-delà de la Ceinture verte régionale. ◆ Fin d'agglomération encore au pied du coteau boisé, mais ce dernier est en passe de devenir une simple coupure verte si l'urbanisation se poursuit sur le plateau.

L'appréhension du grand paysage s'impose à l'entrée sud de Meaux (dans les deux sens) ; elle est plus fractionnée le long de la N20 (fenêtres localisées vers les hauteurs, mais perception du relief sur la route elle-même, et seul des trois sites où la route traverse des cours d'eau) ; elle est quasi absente le long de la N10.

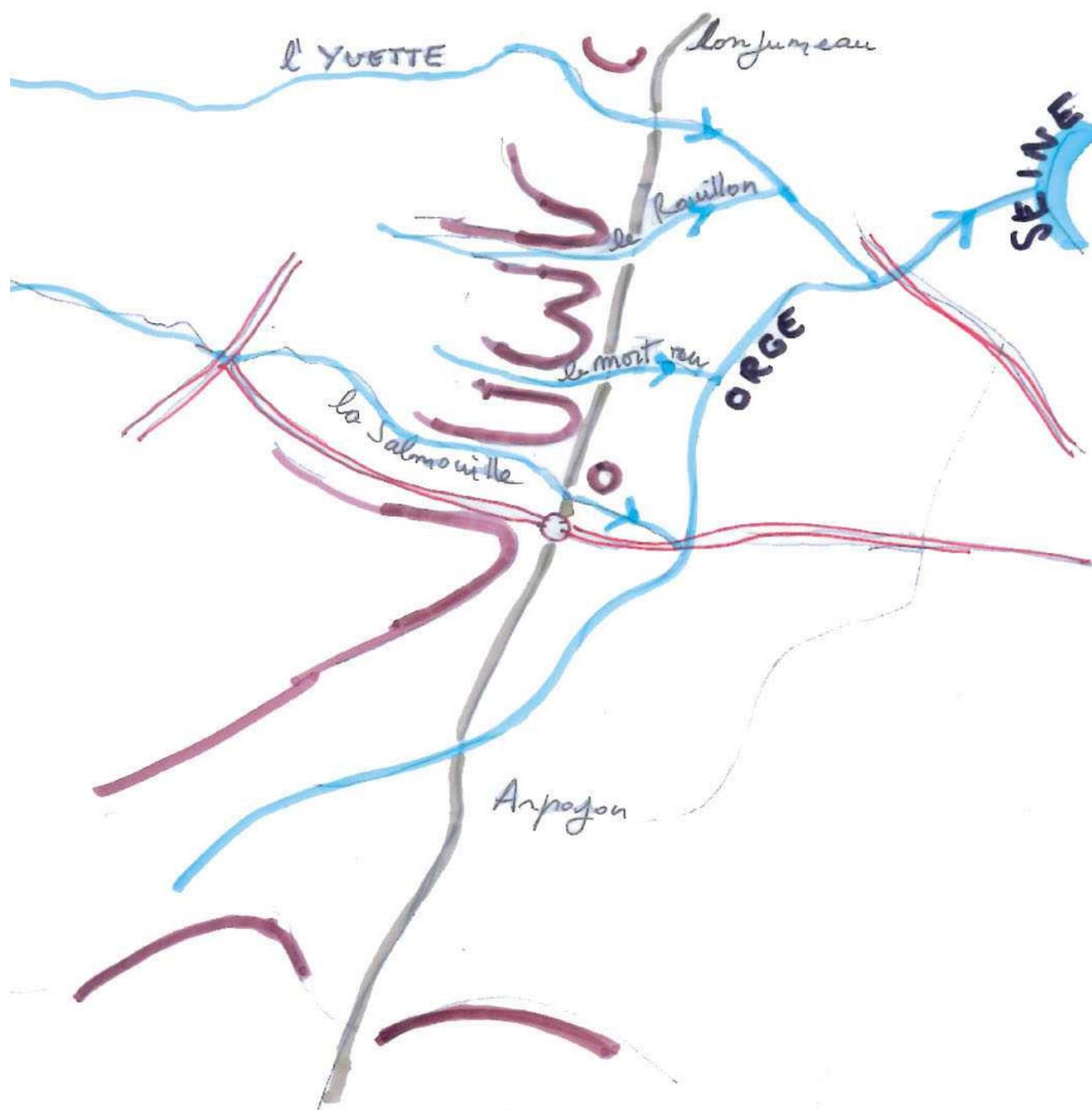
→ **Enjeu des repères de grand paysage : quand ils s'imposent** (Meaux), il y a une attention à leur porter pour ne pas les masquer, et une opportunité d'en tirer parti ; **quand ils sont peu marqués** (N10), il reste la possibilité de faire deviner des éléments plus lointains par des aménagements qui leur sont reliés, comme les coupures vertes.

Le grand paysage : la nationale 10 entre Coignières et Trappes



La N10 entre Coignières et Trappes : un tracé sur une ligne de partage des eaux, en terrain pratiquement plat, parallèle au chemin de fer

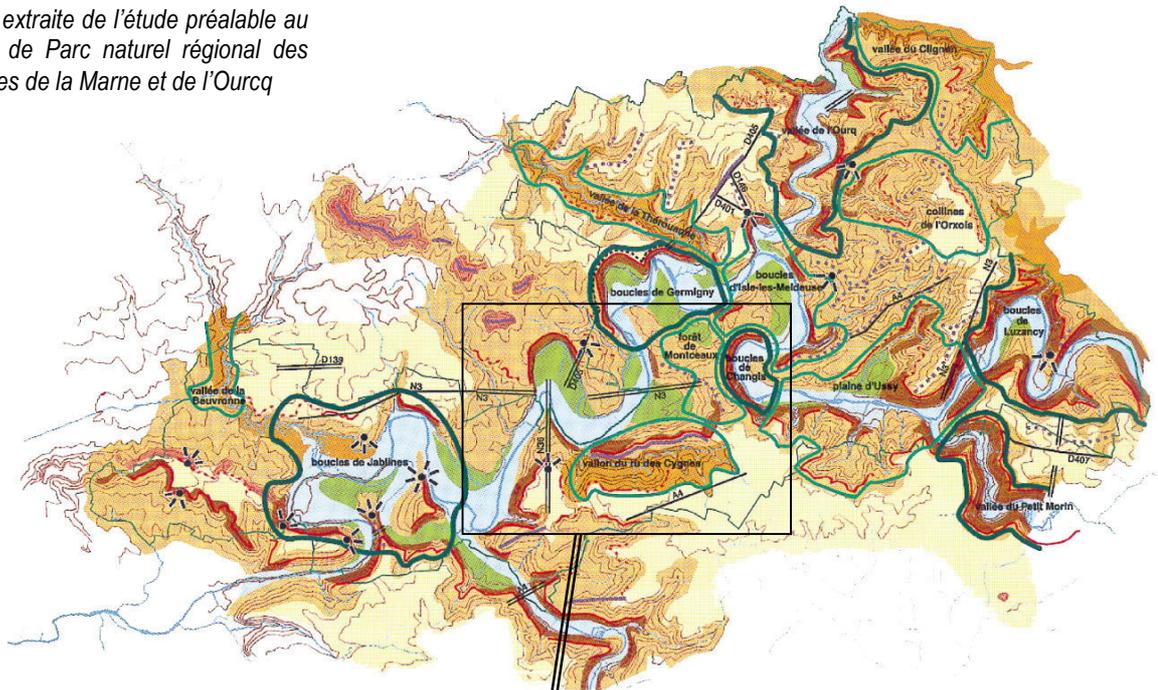
Le grand paysage : la nationale 20 entre Arpajon et Longjumeau



La N20 entre Arpajon et Longjumeau : un tracé en montagnes russes, pour partie parallèle à la vallée de l'Orge, traversant ses petits affluents (le Rouillon, le Mort Ru, la Salmouille) et butant sur les extrémités des coteaux des plateaux

Le grand paysage : l'autoroute A140 à l'entrée sud de Meaux

Carte extraite de l'étude préalable au projet de Parc naturel régional des Boucles de la Marne et de l'Ourcq



sites d'intérêt paysager majeur

- sites paysager d'intérêt primordial
- autres sites d'intérêt majeur

sites clés de l'organisation du paysage

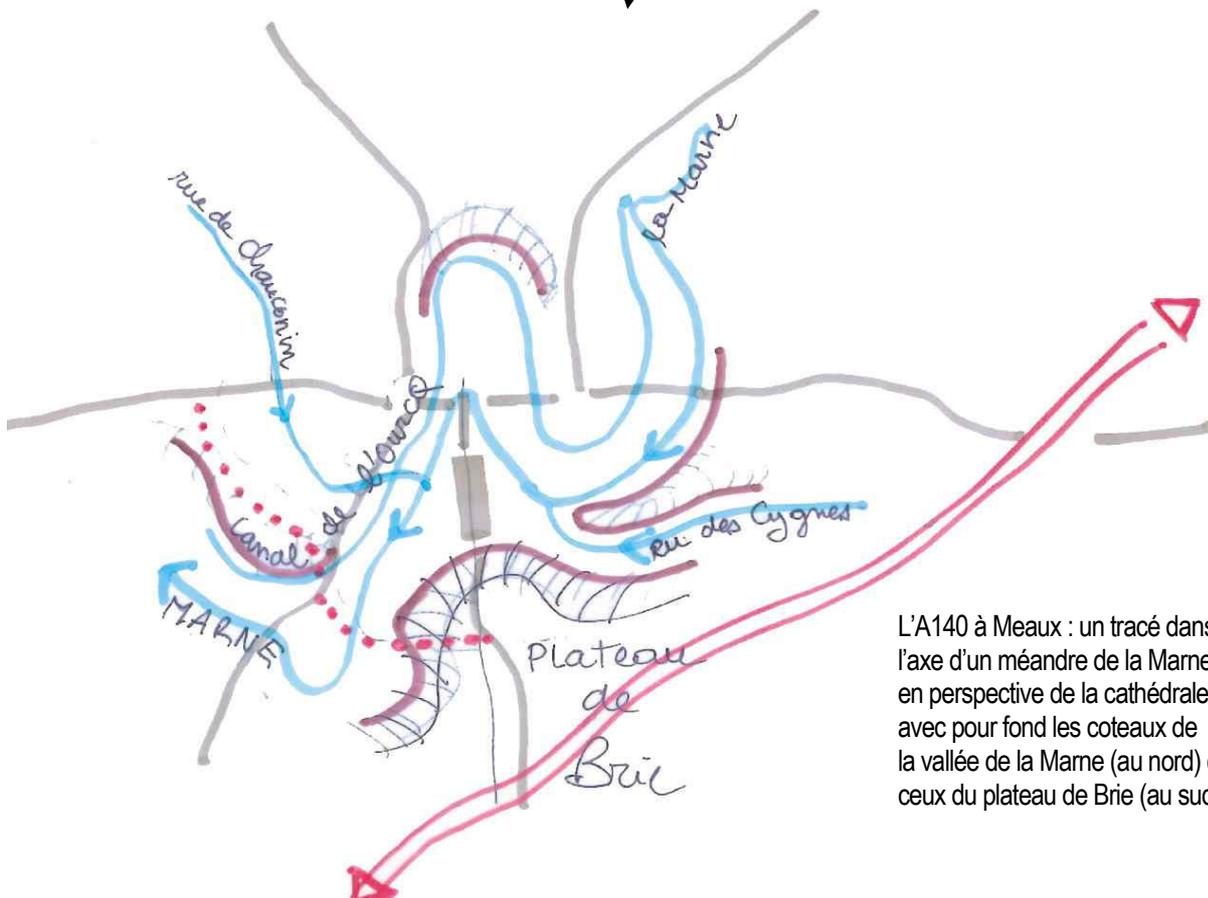
- crêtes militaires (rebords de plateaux) marquées
- crêtes militaires peu marquées
- crêtes sommitales (ligne de partage des eaux) marquées
- crêtes sommitales peu marquées
- routes de crête existantes
- routes de crête en projet
- points de vue, belvédères
- perspectives

grands types de relief

- fond des grandes vallées : zone inondable (lit majeur)
- fond des grandes vallées : terrasses
- versants raides des grandes vallées
- petites vallées
- pentes douces, glacis, collines
- buttes
- plateaux

fond de plan

- réseau hydrographique
- altitudes (équidistance des courbes de niveau : 10 m)



L'A140 à Meaux : un tracé dans l'axe d'un méandre de la Marne, en perspective de la cathédrale, avec pour fond les coteaux de la vallée de la Marne (au nord) et ceux du plateau de Brie (au sud)

1.2 Le développement urbain

Avant la construction des autoroutes, les anciennes grandes voies de pénétration dans une agglomération cumulaient toutes les fonctions : trafic de transit, desserte locale, développement de l'urbanisation.

Elles les gardent toujours pour partie et représentent dans les zones agglomérées qu'elles traversent un maillon du réseau primaire. Leur influence ne se limite pas à leurs rives, mais s'exerce sur une importante profondeur des zones urbanisées traversées.

Leur évolution, la réalisation éventuelle de déviations (nouvelles coupures ?) doivent d'abord être étudiées à cette échelle large, en particulier sur les développements de part et d'autre de l'axe, en épaisseur, sur des territoires cohérents de développement.

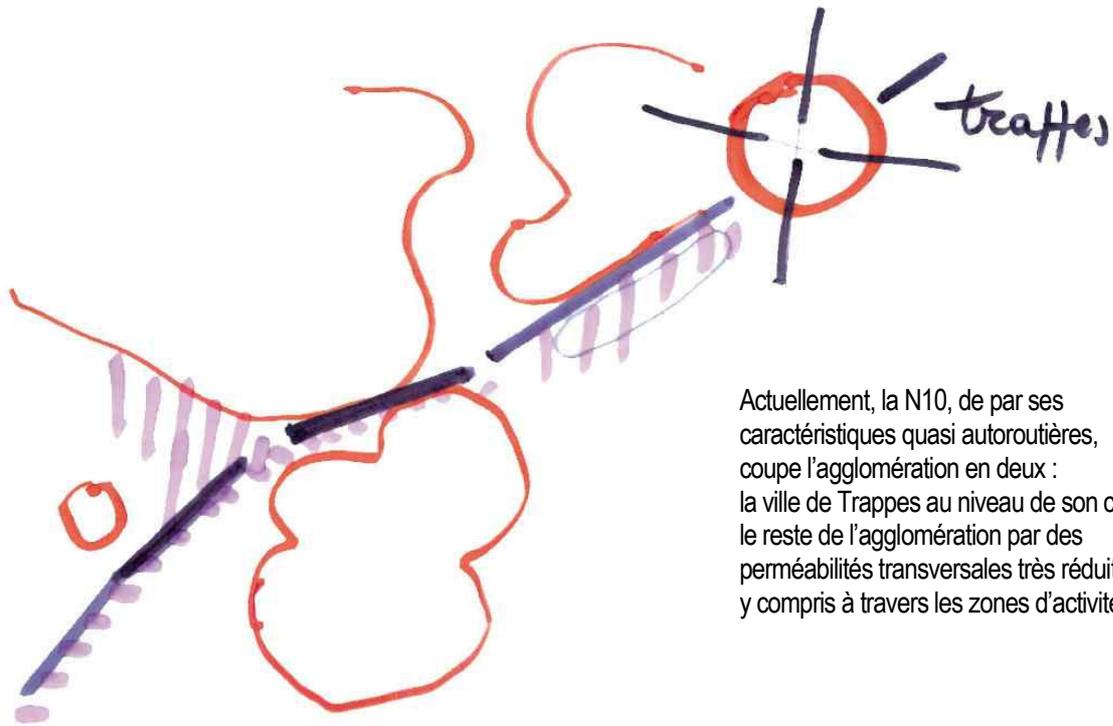
	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
L'occupation du sol actuelle	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, extrémité sud-ouest de l'agglomération parisienne. ◆ Ensembles forestiers et agricoles importants au sud et à l'ouest. ◆ La voie ferrée a depuis longtemps créé une barrière et tourné le développement urbain vers le nord. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Trois agglomérations principales, du nord au sud : Longjumeau (20 000 hab.), Linas-Monthéry (11 000) ; Arpajon (17 000). ◆ Communes en continuité avec ces agglomérations : La Ville-du-Bois avec Linas-Monthéry. ◆ Urbanisation linéaire polarisée par la N20 : espaces urbains multipolaires, mal structurés, (a) entre la Ville-du-Bois et Monthéry, (b) Leuville et Linas Sud, plus proche de Linas que d'Arpajon, mais séparé par la Francilienne. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ville de Meaux développée d'abord dans l'intérieur d'un méandre mort, puis s'étendant vers l'est dans le méandre amont. ◆ Développement très récent vers le plateau sud.
L'évolution prévisible de l'occupation du sol (d'après SDRIF et Schémas directeurs locaux)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Même si A12 était prolongée, la coupure subsisterait à cause de la voie ferrée. ◆ Le SDRIF prévoit l'urbanisation totale des derniers espaces libres proche de la voie. 	<p>Effets de C6 si elle est réalisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ C6 passe en limite de la Ville-du-Bois, Monthéry, Linas, permet, en soulageant la N20, de recentrer ces communes. ◆ C6 sépare Longpont des autres communes et la coupe elle-même en deux. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Extension urbaine (principalement zones d'activité) aux dépens des repères du grand paysage : comblement des espaces ouverts (glacis au pied du coteau, plateau sud), mitage du coteau boisé.

Le développement urbain montre des situations contrastées. Les continuités transversales représentent un enjeu également varié : problème important de traversée le long de la N20, en raison d'un habitat réparti des deux côtés ; enjeu moindre à Meaux (peu d'habitat) et sur la N10, où l'habitat est au nord (sauf à Trappes, où la question de la traversée est aiguë).

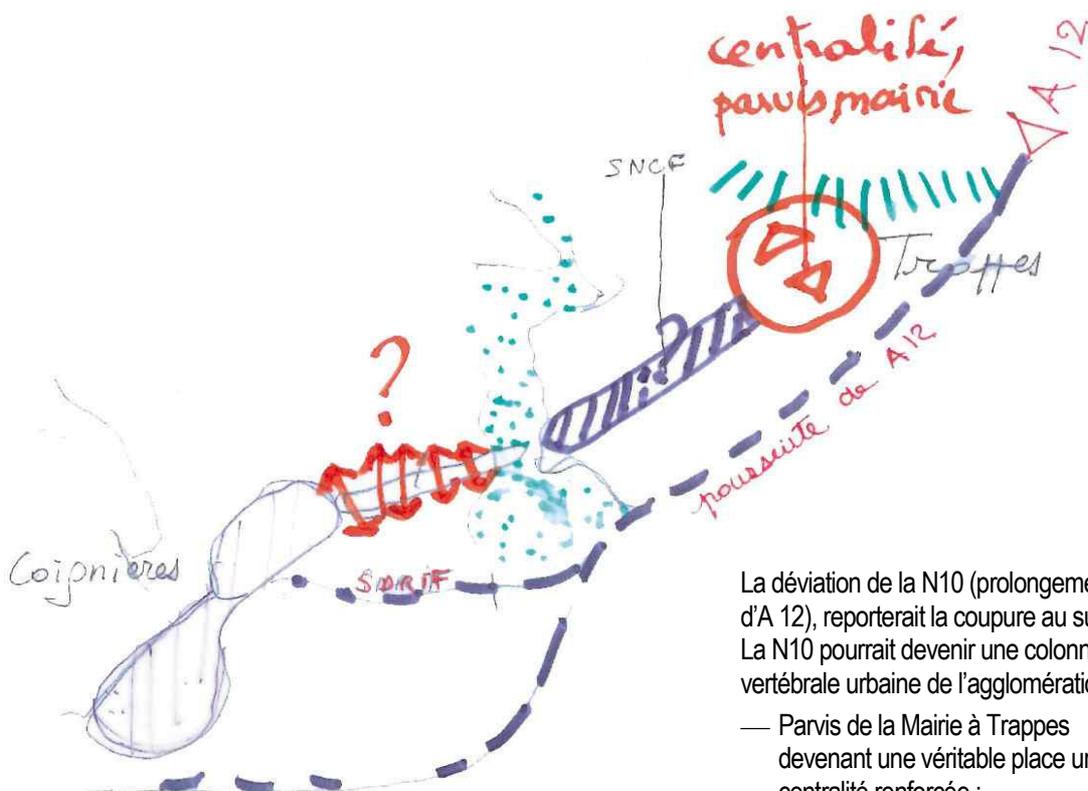
La coupure par la voie ferrée pose un problème particulier le long de la N10, la solution est à rechercher dans l'aménagement des quartiers de gares.

Les éventuelles réalisations de déviations auront des conséquences diverses : à Meaux, elles seront peu significatives ; sur la N20, elles conditionnent le choix d'une agglomération tournée vers l'Orge ou vers l'ouest ; sur la N10, le cas de Trappes reste difficile à résoudre sans la déviation (prolongement d'A12), la quasi totalité du parcours voit sa vocation à dominante commerciale confortée ; si la déviation est réalisée, l'agglomération peut évoluer d'une tout autre manière. Dans l'incertitude, pour la N10 comme pour la N20, tous les aménagements qui exposeraient les habitants aux nuisances ou qui induiraient des demandes de traversées devraient être évités.

Le développement urbain : la nationale 10 entre Coignières et Trappes



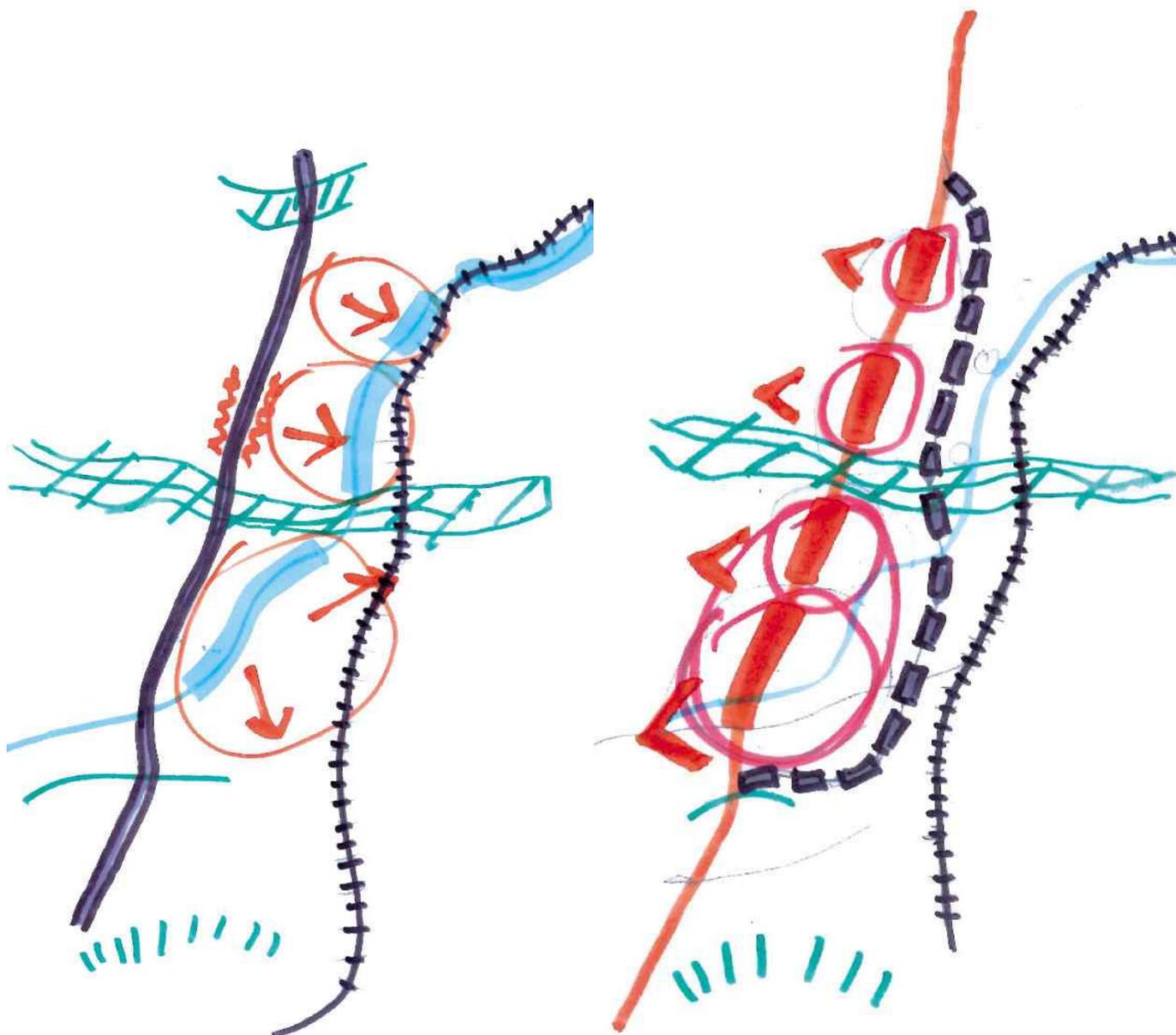
Actuellement, la N10, de par ses caractéristiques quasi autoroutières, coupe l'agglomération en deux : la ville de Trappes au niveau de son centre ; le reste de l'agglomération par des perméabilités transversales très réduites, y compris à travers les zones d'activités



La déviation de la N10 (prolongement d'A 12), reporterait la coupure au sud. La N10 pourrait devenir une colonne vertébrale urbaine de l'agglomération :

- Parvis de la Mairie à Trappes devenant une véritable place urbaine, centralité renforcée ;
- Développement urbain possible de terrains de la gare de triage en cas de réaffectation ;
- Traversées facilitées au sud.

Le développement urbain : la nationale 20 entre Arpajon et Longjumeau



La N20, par ses caractéristiques quasi autoroutières, constitue une barrière dans la zone agglomérée traversée.

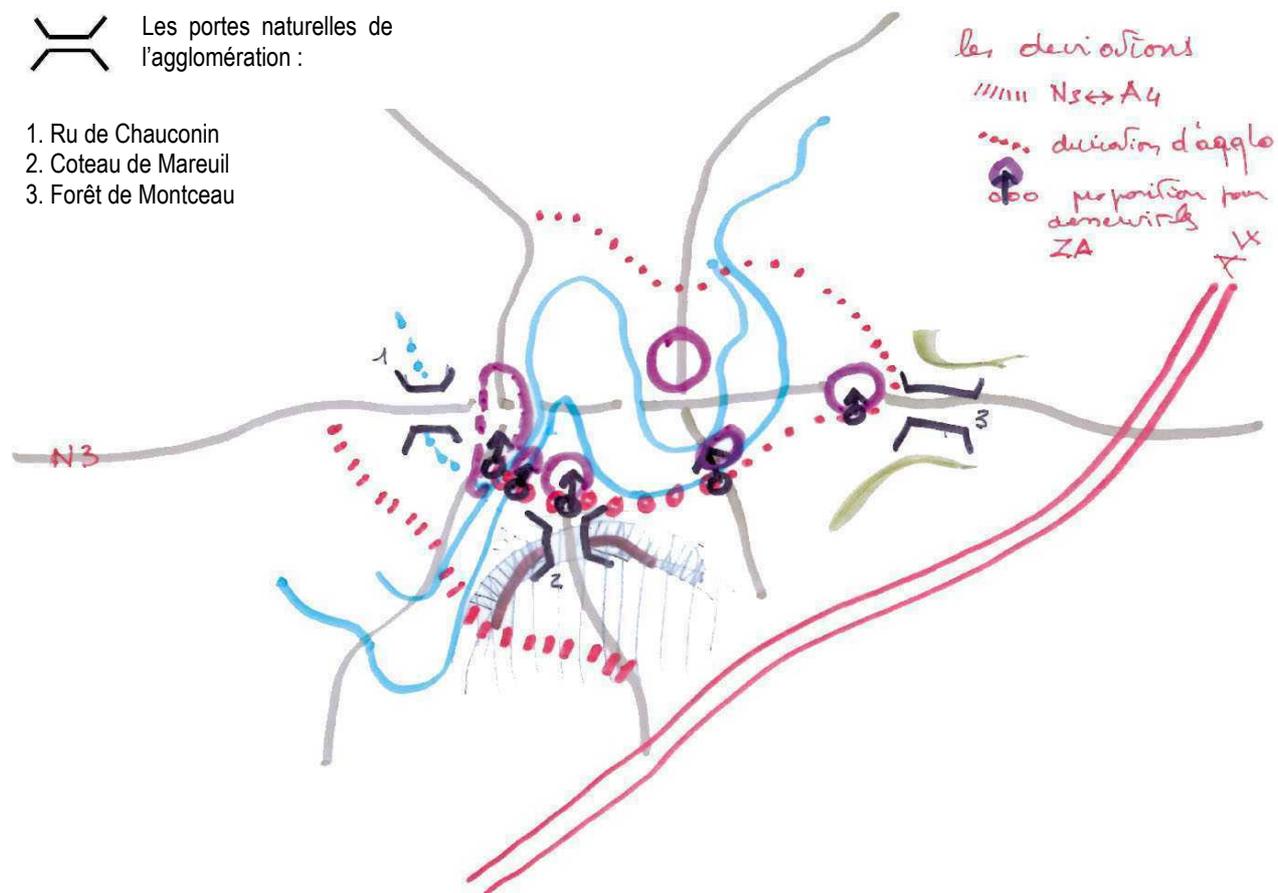
On peut dire, en ce qui concerne le tronçon étudié, que l'on a deux agglomérations de part et d'autre :

- l'une à l'est, liée à la vallée de l'Orge et au chemin de fer ;
- l'autre à l'ouest, successions des urbanisations des vallées puis des coteaux

La création de C6 reporterait la coupure vers la vallée de l'Orge, l'agglomération se tournerait vers l'ouest et se développerait plus naturellement dans cette direction.

La N20 requalifiée pourrait jouer un rôle de colonne vertébrale pour l'agglomération traversée.

A140 à Meaux : un enjeu important pour les entrées dans l'agglomération



Trois importantes entrées de ville sont en cours de création ou de mutation à Meaux.

L'aménagement de l'entrée sud pourrait avoir valeur d'exemple.

Une rocade sud, liant les zones d'activités, soulagerait beaucoup l'agglomération des traversées de camions, ce que ne fera pas la déviation, dont le rôle est plutôt de connecter des infrastructures nationales majeures (N3, A4).

2 Échelle de l'itinéraire

L'urbanisation se développe bien sûr en priorité le long des axes les plus accessibles, vallées et axes ferrés hier, plateaux et grandes routes plus récemment.

Le développement autour des grandes routes nationales pénétrant dans l'agglomération parisienne illustre bien ce phénomène : larges emprises, possibilités d'accès et de construction directement le long de la voie, existence de noyaux de bourg, villages, villes, etc.

On peut dire que leur itinéraire constitue une « coupe en long » (ou un « transect », dans le langage des géographes) à travers l'urbanisation de l'agglomération, depuis la campagne jusqu'au cœur de l'agglomération. On y trouve des centres villes anciens, des zones de commerce liées à la voiture, des zones hétérogènes de densités très différentes, etc.

Cette utilisation du sol variée montre bien que la voie joue des rôles très divers, qu'elle ne peut assumer de la même façon sans contradictions.

Les types d'urbanisation rencontrés, leurs préconisations, leur remise en cause, leurs évolutions constituent la base des contraintes de fonctionnement, que les aménagements de la voie devront satisfaire.

Ainsi, avant de proposer quelque aménagement que ce soit, il y a en premier lieu obligation de se mettre d'accord sur l'avenir et le contexte des sites traversés et leurs vocations souhaitées.

ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES

Échelle de l'itinéraire

2.1 Les réseaux de communication et le trafic

	N10 Saint-Quentin		N20 Arpajon-Longjumeau		A140 Meaux	
Le trafic actuel TMJA *	Trappes Élancourt Coignièrès	61 000 v/j 51 000 v/j	Monthéry Sud A104 Arpajon	61 000 v/j 70 000 v/j 47 800 v/j	Meaux Nanteuil	22 000 v/j 18 000 v/j
Le trafic actuel Heure pointe	Trappes Élancourt Coignièrès	2 430 v/h ↓ ↑ 2 200 v/h 2 290 v/h ↓ ↑ 2 600 v/h	Monthéry Sud A104 Arpajon	2 300 v/h ↓ ↑ 2 730 v/h 2 330 v/h ↓ ↑ 3 750 v/h 1 370 v/h ↓ ↑ 2 470 v/h	Meaux Nanteuil	2 300 v/h 2 000 v/h
Le trafic P. Lourds TMJA *		4 300 v/j (8 %)	Monthéry Sud A104 Arpajon	1 200 v/j (5 %) 8 400 v/j (12 %) 5 350 v/j (11 %)		3 000 v/j (15 %)
Le trafic P. Lourds Heure pointe	Trappes Élancourt Coignièrès	6,4 % ↓ ↑ 7,4 % 8 % ↓ ↑ 8,5 %				
Évolution du trafic	Depuis 10 ans, le trafic est en diminution à Trappes (de 85 000 v/j à 61 000) et stable à Coignièrès		Le trafic augmente au sud de la Francilienne, il est stable au nord		Le trafic augmente régulièrement : + 3 % par an	
Le trafic de transit	Le trafic de transit est important et représente (d'après le modèle laurif) de l'ordre de 25 %		Le transit sur l'ensemble de l'itinéraire représente 20 % du trafic total, 70 % au sud de la Francilienne et 40 % au nord de la Francilienne		Le transit représente 25 % du trafic aux heures de pointe et 65 % en heures creuses.	
Influence de la mise en service de la déviation	La mise en service de l'ensemble de la déviation peut délester efficacement la N10 (- 50 % à Trappes, - 75 % à Coignièrès)		C6 permet de soulager le trafic de la N20 de près de 50 % de son trafic actuel. Ainsi le trafic journalier devrait se situer entre 25 et 30 000 v/j		Le niveau de trafic est équivalent. La déviation joue essentiellement un rôle important sur le trafic des poids lourds, dont le nombre doit être réduit sur la pénétrante de Meaux	
Le rôle de la voie	Outre un rôle d'échange, la N10 assure des liaisons longues distances depuis Maintenon, Rambouillet vers Paris et l'ouest parisien.		La N20 assure essentiellement des liaisons entre le sud de la région et Paris. Les échanges avec la Francilienne vers l'est ou l'ouest sont équivalents. Les trajets longues distances représentent près de la moitié du trafic.		A140 assure essentiellement l'accès à Meaux : seulement 20% du trafic ne s'arrête pas à Meaux.	
La structure du réseau	La N10 est le seul axe important pour relier le sud-ouest de la région à Paris et la petite couronne.		A l'ouest, aucun itinéraire parallèle avant l'A10 (relief accidenté). A l'est, la D19 peut constituer un itinéraire bis, elle se raccorde à la Francilienne et à A6 via la N445.		Hormis la N3, les axes sont orientés nord-sud. L'on constate l'absence d'itinéraire est-ouest, en particulier à l'intérieur de la boucle de la Marne.	

* TMJA : Trafic moyen journalier annuel = moyenne sur l'année des trafics journaliers

Ces éléments, détaillés dans les pages suivantes, découlent de différentes études conduites par les DDE. En l'absence d'étude de trafic effectué sur la N10, nous avons procédé à une analyse à partir des éléments qui nous ont été communiqués par la DDE des Yvelines.

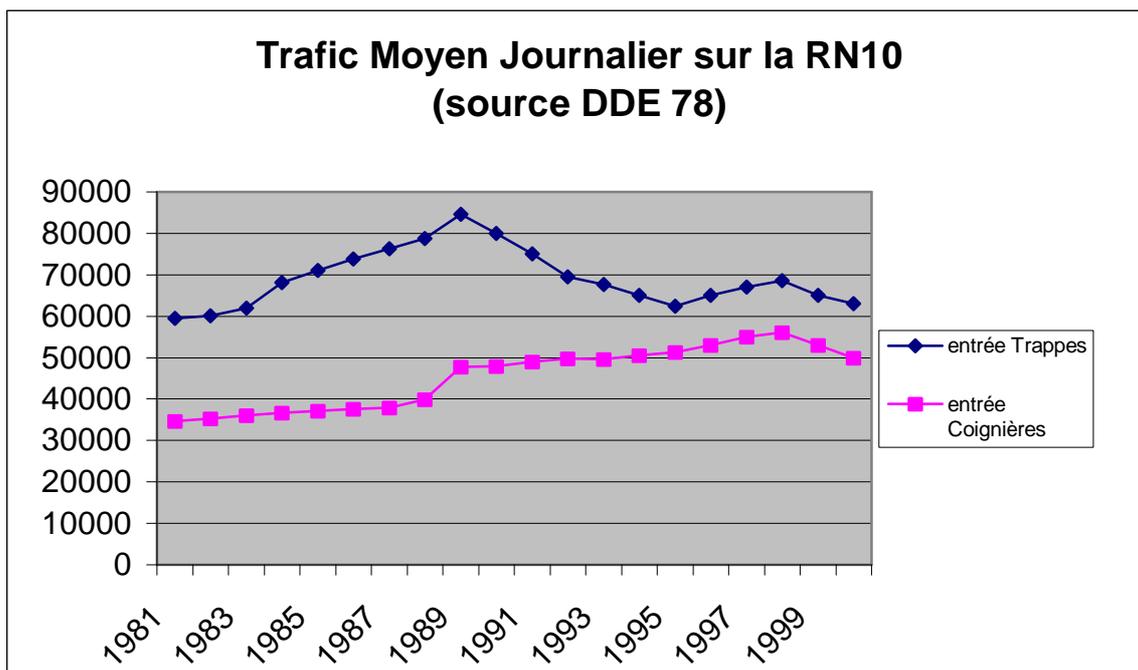
Évolution du trafic moyen journalier sur la N10

Entrée est de Trappes

Les derniers comptages de la DDE indiquent 61 000 véhicules / jour à l'entrée de Trappes (entre la D912 et la Mairie). Le trafic y a même atteint jusqu'à 85 000 v/j en 1990.

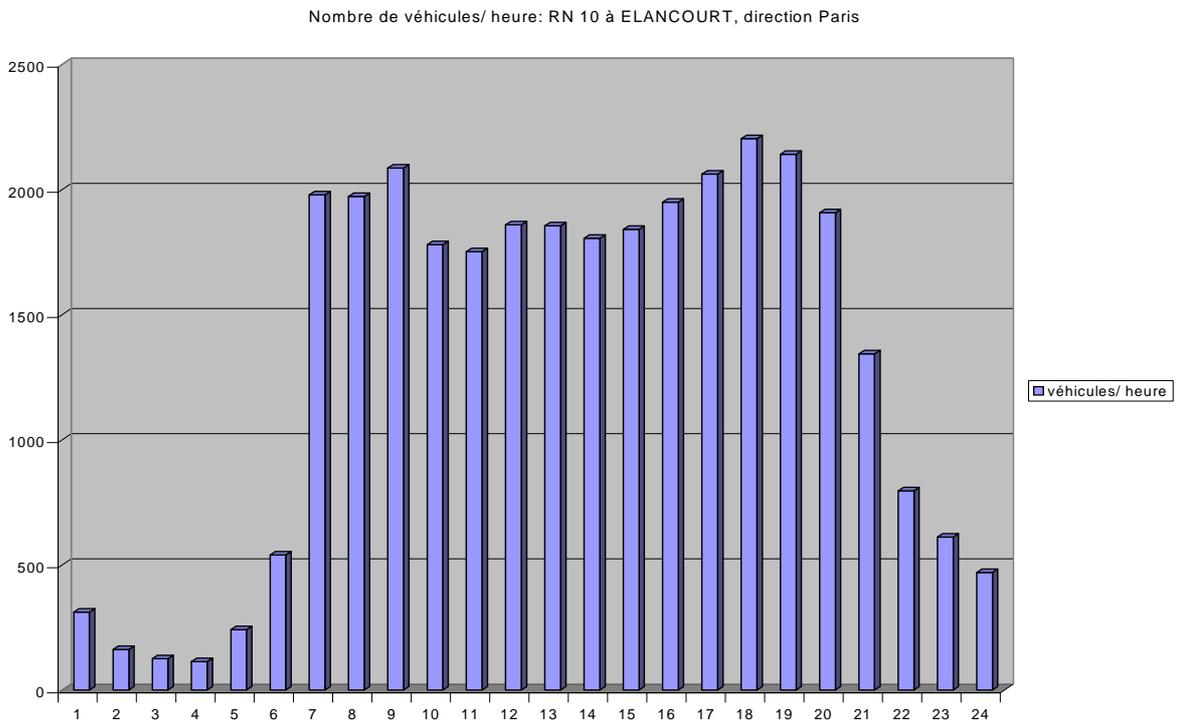
Entrée ouest de Coignières

À Coignières, le trafic, en moyenne moins important qu'à Trappes, a crû régulièrement jusqu'en 1998, où il a atteint 57 000 v/j. Depuis 2 ans, on constate une baisse de 10 % : 50 000 v/j.

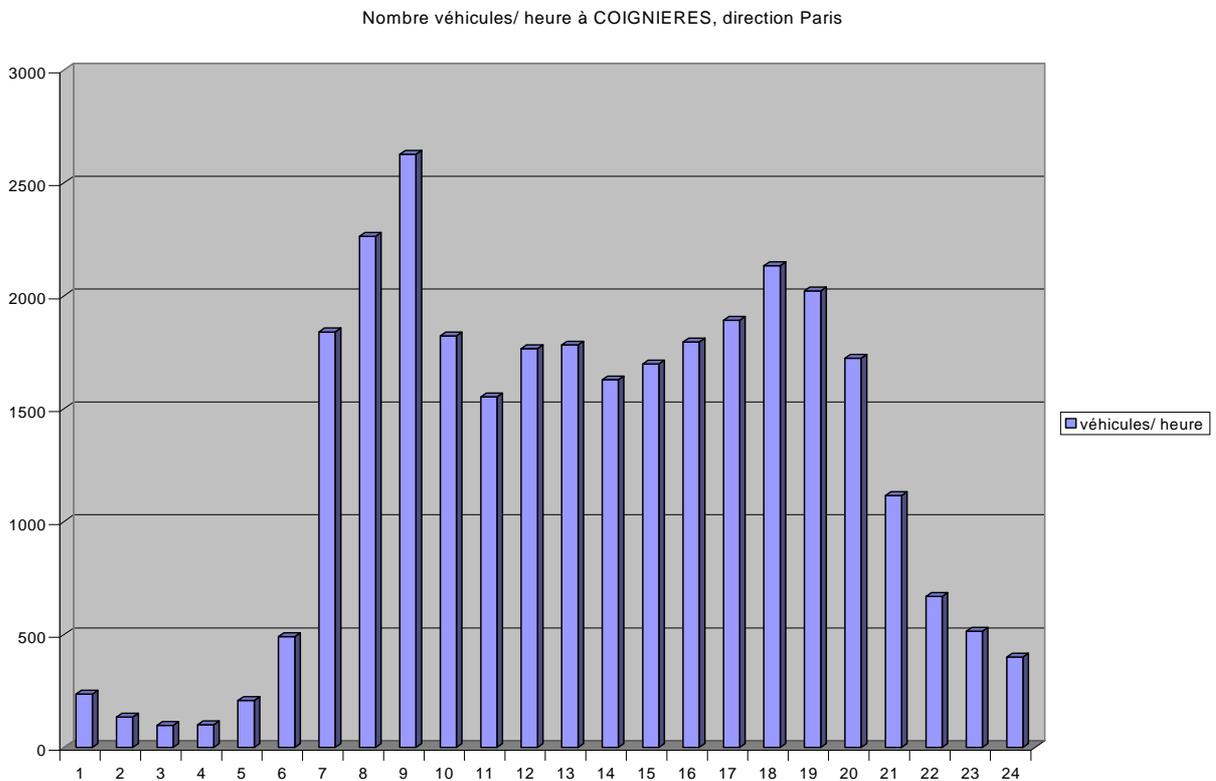


Trafic par heure sur une journée

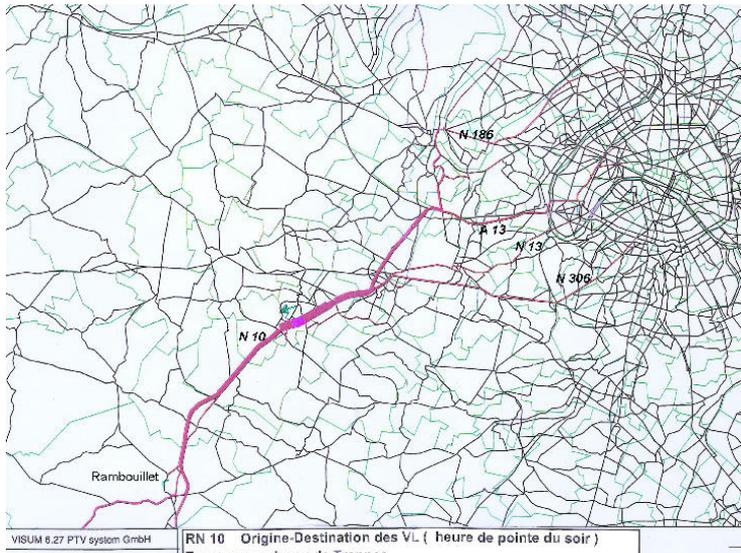
Cet histogramme montre que la N10 est saturée. Les pointes du matin et du soir s'étalent, le trafic est important et constant entre 7 heures et 20 heures.



A Coignières, on observe un phénomène similaire à celui constaté à Elancourt. Cependant, si le trafic est important, l'axe est chargé mais pas saturé en dehors de la pointe du matin.



Rôle de la voie : Origine des trafics par tronçons révélateurs

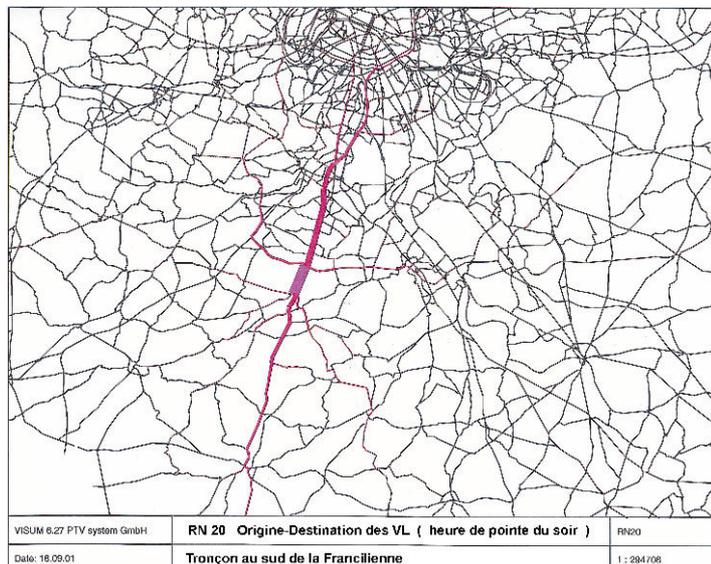


N10 : Axe de transit

Tronçon analysé : Trappes (sud)

L'arborescence est simple.

Outre un rôle d'échange, la N10 assure des liaisons de longue distance depuis Maintenon et Rambouillet vers Paris et l'ouest parisien.



N20 : Axe d'échange et de transit

Tronçon au sud de la Francilienne

L'arborescence est très complexe.

Elle montre que l'essentiel du trafic est issu du nord via la N20.

La Francilienne alimente la N20 à part égales entre l'est et l'ouest.

La N20 assure essentiellement des liaisons entre le sud de la région et Paris. Les échanges avec la Francilienne vers l'est et l'ouest sont équivalents. Les trajets de longue distance représentent près de la moitié du trafic.



A140 :

Axe de desserte sud de Meaux

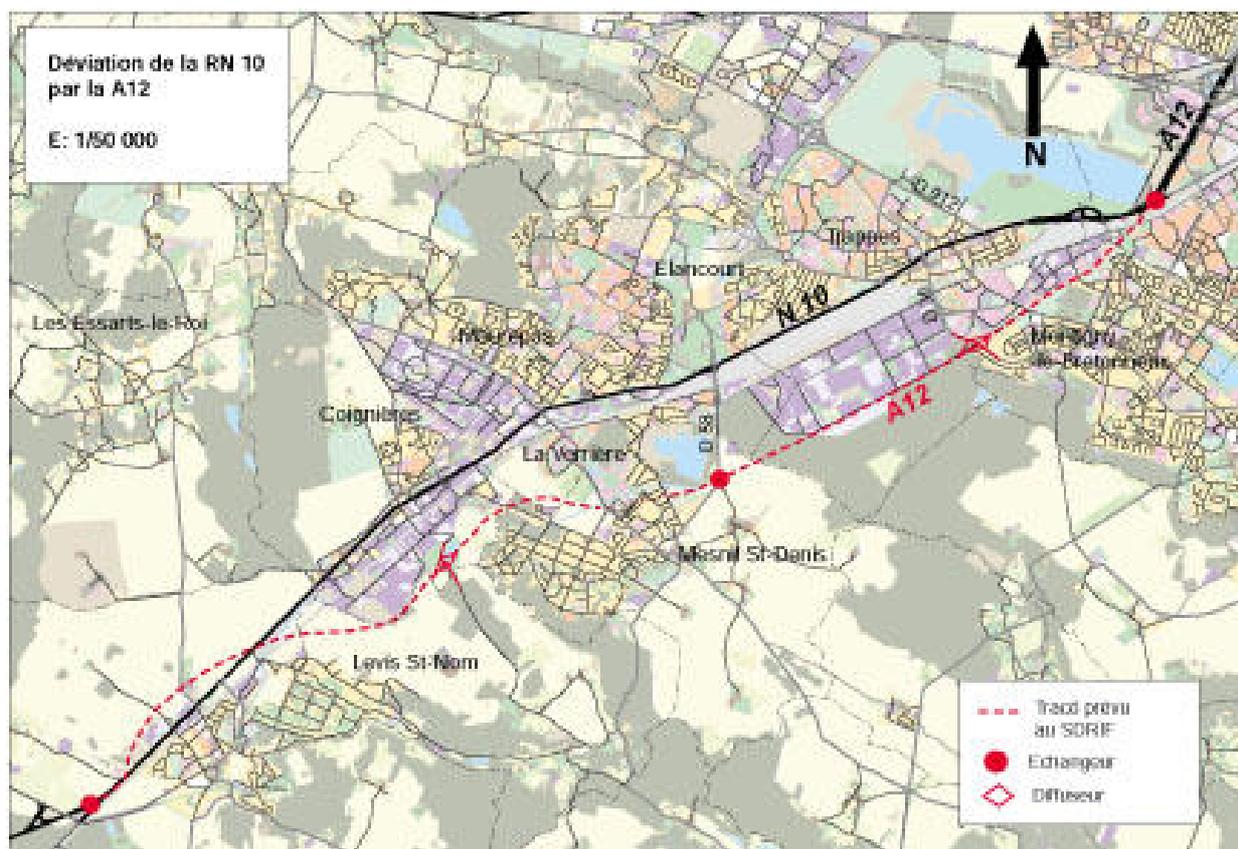
A140 est essentiellement un axe d'accès à Meaux.

Influence de la mise en service des déviations

Remarques préliminaires sur les simulations de trafic :

- Ces simulations ont été faites grâce à l'interprétation du logiciel Davisum ;
- Le trafic poids lourd n'est pas pris en compte, la matrice de déplacements ne prend en compte que les véhicules légers ;
- Les épaisseurs sur les cartes sont proportionnelles à la charge de chacun des tronçons et correspondent à l'heure de pointe du soir.

Déviations de la N10 par le prolongement d'A12



Le prolongement de l'autoroute A12, qui doit doubler la N10 sur le secteur étudié, est un projet très ancien, inscrit au SDRIF, mais non encore programmé ; son tracé dans sa partie sud-ouest fait même encore l'objet de vives controverses entre les communes.

Pour évaluer l'effet de la mise en service d'A12 selon diverses hypothèses, le trafic actuel (sans A12) a été comparé à quatre simulations, issues du croisement de deux variables prenant chacune deux valeurs (cf. tableau suivant). Dans les quatre cas, l'origine du prolongement d'A12 est prise à la fin d'A12 actuelle et sa fin à l'entrée de la déviation du Perray-en-Yvelines.

Mesures destinées à assurer le report du trafic de la N10 à A12 :	N10 à caractéristiques maintenues (vitesse moyenne 60 km/h, 3 voies par sens)	N10 à caractéristiques réduites (vitesse moyenne 40 km/h, 2 voies par sens)
A12 à 2 échangeurs : ◆ D58 à Élancourt-la-Verrière ◆ N10 entre Coignières et les Essarts	Hypothèse 1	Hypothèse 3
A12 à 3 échangeurs : les mêmes plus : ◆ D36 à Trappes	Hypothèse 2	Hypothèse 4

Le trafic actuel est représenté ci-dessous et les quatre simulations différentes sur les cartes pages suivantes.

Les simulations permettent de mesurer l'effet des mesures destinées à assurer le report du trafic (réduction des caractéristiques de la N10 et/ou augmentation du nombre d'échangeurs sur A12).

Hypothèse	Trafic à l'heure de pointe du soir sens Paris-Provence (véhicules / heure)	
	Trappes (entre D912 et Mairie)	Maurepas-La-Verrière (entre D58 et D13)
0. État actuel	2 717	2 973
1. N10 inchangée, A12 à 2 échangeurs	2 554	2 208
2. N10 inchangée, A12 à 3 échangeurs	2 303	2 207
3. N10 réduite, A12 à 2 échangeurs	1 607	1 665
4. N10 réduite, A12 à 3 échangeurs	1 300	1 683

Les résultats de ces simulations, donnés dans le tableau ci-dessus et illustrés dans les cartes qui suivent, permettent de constater que la réduction des caractéristiques de la route ancienne déviée (N10) joue un rôle déterminant dans le report du trafic vers la déviation (A12).

Situation actuelle (sans A12)

Heure de pointe du soir



On remarque un trafic important à Trappes, lié à l'injection du trafic de Trappes et d'une partie de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le trafic de la N10 est équivalent à celui de la N12.

Hypothèse 1 (N10 inchangée, A12 à 2 échangeurs)

Heure de pointe du soir



Hypothèse 2 (N10 inchangée, A12 à 3 échangeurs)

Heure de pointe du soir



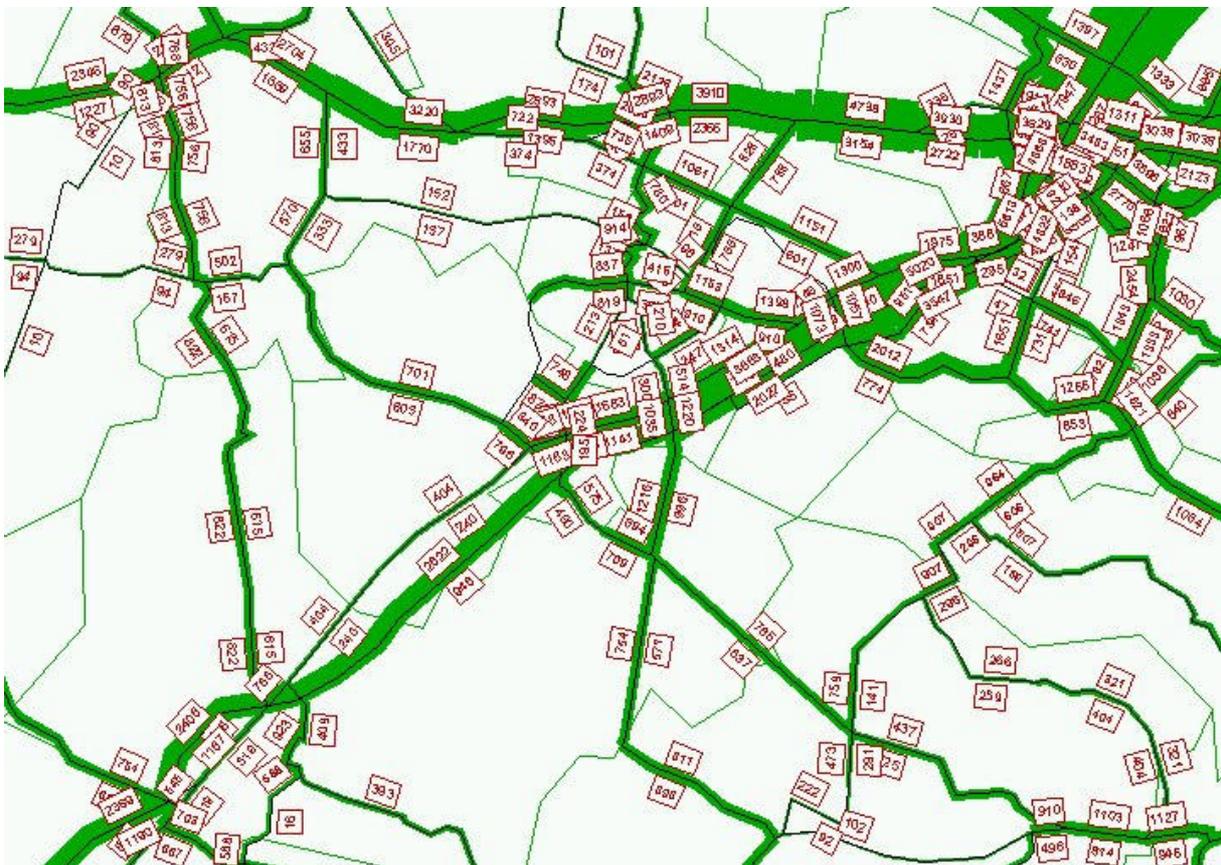
Hypothèse 3 (N10 réduite, A12 à 2 échangeurs)

Heure de pointe du soir



Hypothèse 4 (N10 réduite, A12 à 3 échangeurs)

Heure de pointe du soir



Déviation de la N20 par la voie C6

Projet C6 sur la RN 20
E: 1/50000



- Trace
- Echangeur confirmé
- Echangeur non confirmé

Le projet C6 présente un certain nombre de points communs avec le prolongement d'A12 :

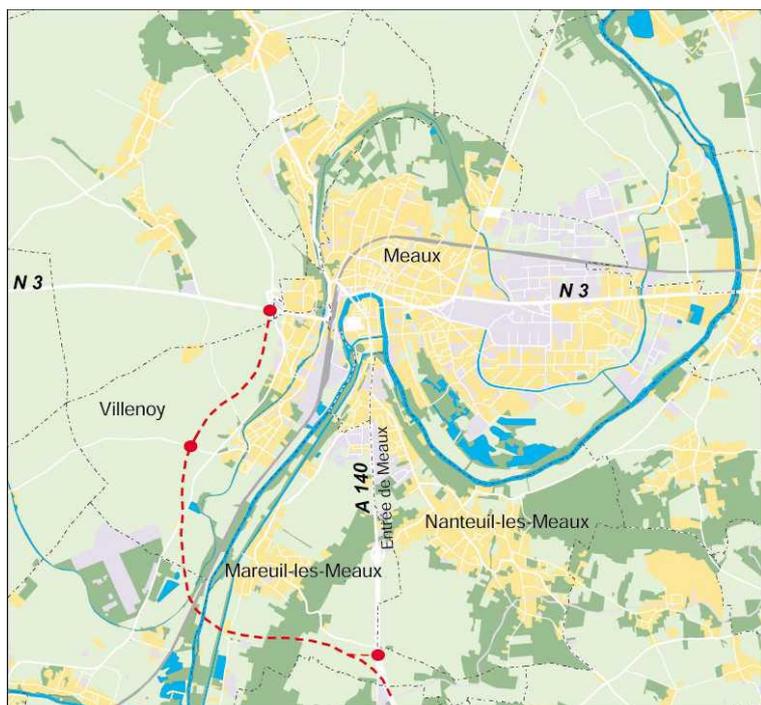
- Il s'agit d'un projet de voie rapide déviant une route nationale « d'entrée de ville » et assurant une continuité entre une autoroute côté Paris et une voie rapide (ou en passe de le devenir) côté Province ;
- C'est un projet inscrit au SDRIF, mais non programmé, voulu par certaines communes et fortement contesté par d'autres ;
- Cette voie ne captera une part significative du trafic que si elle dispose d'un maximum de diffuseurs sur les voies transversales importantes et surtout si l'ancienne route (N20) est réaménagée avec des caractéristiques plus urbaines.

Plusieurs hypothèses sont à l'étude dans le cadre d'un projet de territoire, sous la direction de la DDE de l'Essonne. Ces hypothèses vont de la solution autoroutière pour C6 au report de trafic sur les autoroutes existantes (A6 et A10) sans nouvelle infrastructure, en passant par des solutions intermédiaire où l'emprise prévue pour C6 est utilisée pour une voirie à caractère urbain.

Le plan de C6 ci-dessus montre une autre hypothèse intermédiaire, avec une voie C6 à caractère de voie rapide urbaine, ayant des points d'échange plus nombreux qu'une autoroute : échangeur avec la Francilienne (A104), 3 diffuseurs et 2 demi-diffuseurs avec la voirie locale. Cette hypothèse permet :

- de soulager le trafic de la N20 de près de 50% de son trafic actuel. Ainsi le trafic journalier devrait se situer entre 25 et 30 000 v/j ;
- d'éliminer une grande partie des poids lourds liés au MIN de Rungis, à Orly et aux zones d'activités de la petite couronne.

Déviation d'A140 (N36) par la rocade sud-ouest de Meaux



- Déviation
- Echangeur
- - - Limite communale

Sur l'entrée de Meaux (A 140), le niveau de trafic des véhicules légers est pratiquement inchangé. L'effet de la déviation joue essentiellement un rôle important sur le trafic des poids lourds dont le nombre doit être réduit sur la pénétrante de Meaux.



Origine et destination des véhicules légers :

La rocade sud-ouest de Meaux joue un rôle de délestage plus important pour la N3 que pour A140 ! Ce qui confirme le rôle majeur d'A140 vis-à-vis de l'accès à Meaux, et un trafic de transit plus important sur la N3.

2.2 Repérage des séquences et des nœuds

	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
<p>Les séquences</p> <p>Déterminées par les points singuliers du relief (points hauts, ruptures de pente, points bas) et par les grands types d'occupation du sol (espace ouvert, zone commerciale, espace urbain)</p>	<p>Large dominante d'activités commerciales et d'infrastructures, au moins sur une rive (dissymétrie), sauf la traversée de Trappes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Zone commerciale de Coignières ◆ Coupure verte au niveau d'Élancourt ◆ Passage le long de la gare de triage ◆ Traversée de Trappes 	<p>Succession de centres urbains (CU), de zones d'activités (ZA), de zones suburbaines (SU) mal structurés, d'espaces ouverts (EO). Correspondance avec relief : <u>Haut</u>, <u>Bas</u></p> <p><u>SU</u> Zone mixte sud</p> <p><u>CU</u> Déviation de Linas</p> <p><u>CU</u> Monthéry</p> <p><u>ZA</u> Zone commerciale de Monthéry</p> <p><u>CU</u> La Grange-aux-Cercles</p> <p><u>ZA</u> Zone commerciale de Ballainvilliers-Rouillon</p> <p><u>EO</u> Plaine agricole de Saulx-Ballainvilliers</p> <p><u>CU</u> Déviation de Longjumeau</p>	<p>Gradient bien marqué de l'espace rural à l'espace urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Plateau cultivé (début de mitage) ◆ Coteau boisé ◆ Espace agricole en pied de coteau (de plus en plus réduit) ◆ Zone commerciale ◆ Faubourg XIX^e siècle ◆ Centre-ville
<p>Les nœuds, les repères</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entrée Coignières (front urbain net) ◆ Carrefour des Fontaines Coignières ◆ Carrefour D58 à Élancourt, conjonction carrefour et coupure verte ◆ Pont et mairie de Trappes ◆ Feux entrée et sortie Trappes 	<p>Construits, les plus nets :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Franchissement Francilienne ◆ Carrefour haut côte Linas nord ◆ Pont D133 ◆ Pont route vallon Rouillon <p>Naturels, plus ou moins effacés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Ruptures de pente (articulation entre séquences) ◆ Franchissement rus (au milieu de séquences) 	<p>Principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Rebord du plateau avec pont ◆ Giratoire à l'entrée de Meaux <p>Secondaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Deux ruptures de pente au pied du coteau.

Certaines séquences ont actuellement une dominante évidente (naturelle, urbaine, commerciale), d'autres présentent une dissymétrie entre rives (habitat d'un côté, activités de l'autre), d'autres sont encore plus indéterminées.

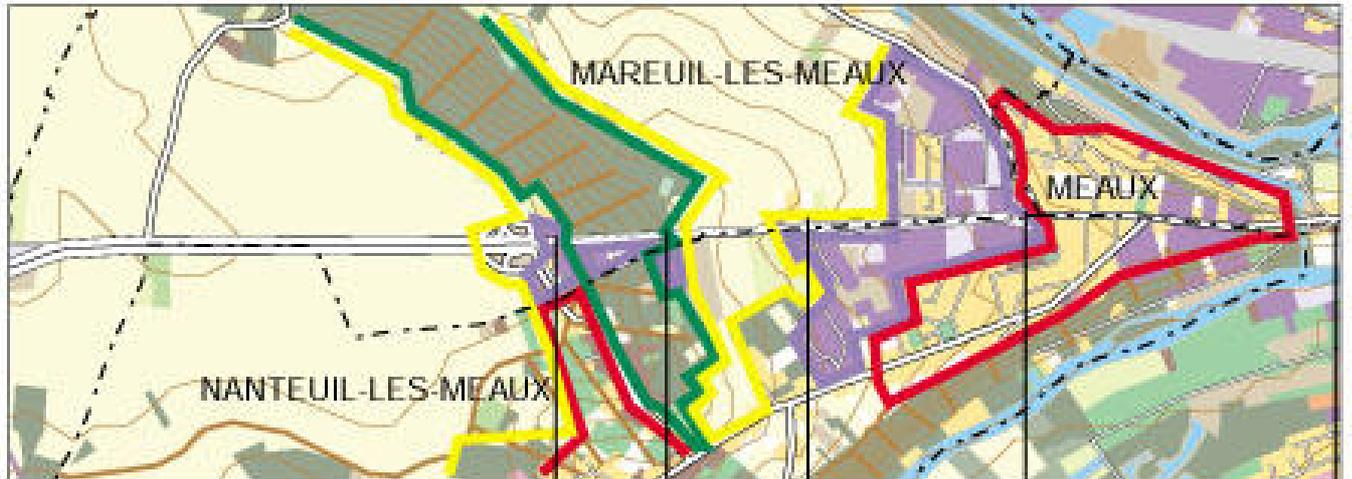
→ Il ne s'agit pas de faire du zonage monofonctionnel mais de **rendre compatible le traitement de la voie et les séquences traversées**. On ne traite pas de la même façon une voie si elle traverse une zone à vocation commerciale ou un centre-ville ancien. La mixité des fonctions peut et doit être encouragée dans les secteurs centraux (habitat, commerce de proximité, activités non nuisantes et engendrant peu de circulation, etc.), mais plus difficilement dans les secteurs de grandes activités (industries, commerces de grand rayon de chalandise).

→ La différenciation des séquences peut être confortée par la **mise en valeur de leurs articulations**. Quand le relief est marqué, les ruptures de pente constituent des articulations, dont le projet peut tirer parti. Plus généralement, les carrefours ou les coupures vertes ont leur rôle à jouer.

SEQUENCES

Entrée de Meaux
par l'A140

E: 1/25000



Plateau agricole
de Mareuil-lès-Meaux
et Nanteuil-lès-Meaux

Coteau

Espace
agricole

Zone d'activités
de Mareuil
et Nanteuil

Traversée urbaine
de Meaux et de
Nanteuil-lès-Meaux

ESPACE OUVERT

**ESPACE
BOISE**

**ESPACE
OUVERT**

**ZONE
D'ACTIVITE**

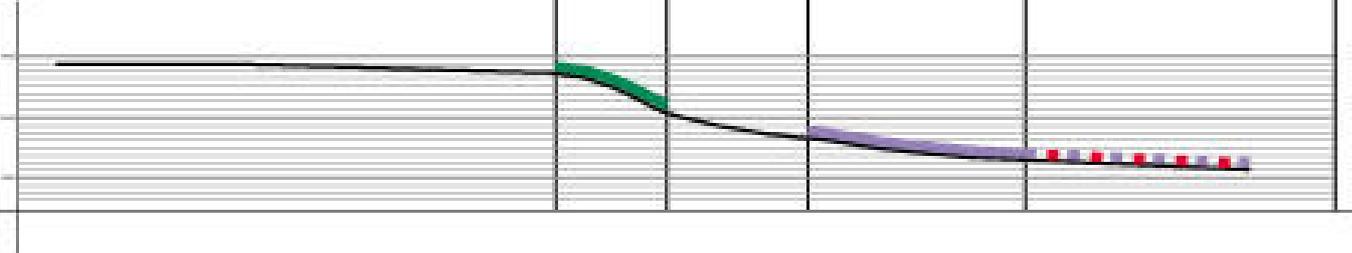
**TISSU MIXTE
HABITAT+ACTIVITE**

E:1/5000
Cote NGF

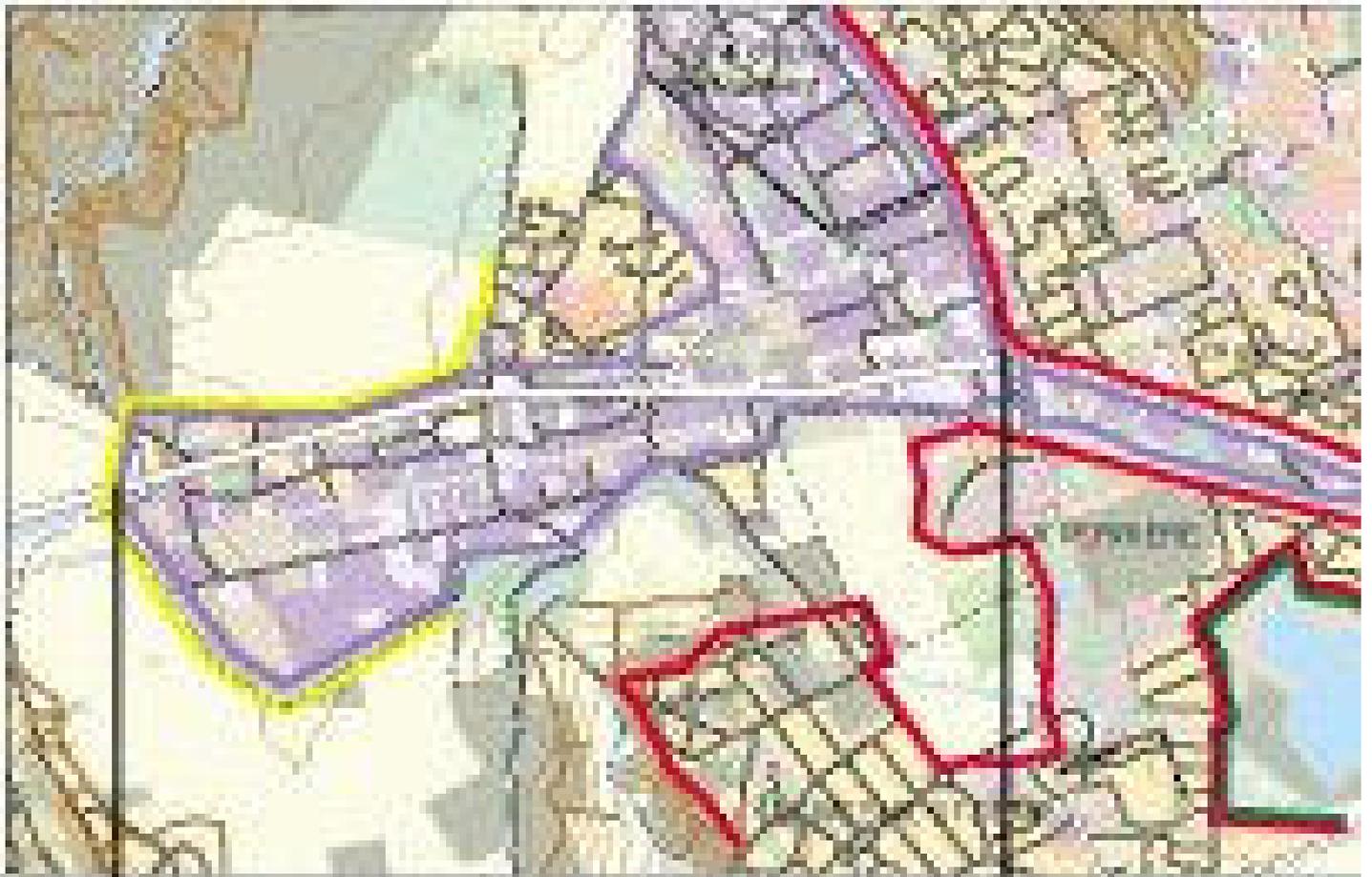
140 m

100 m

60 m



E. 1020000



COIGNIERES

MAUREPAS
LA VERRIERE

TERREIN
AUXILIAIRE

ZONE MATHIEUS

TERREIN DE
BASSE - ACTIVITE

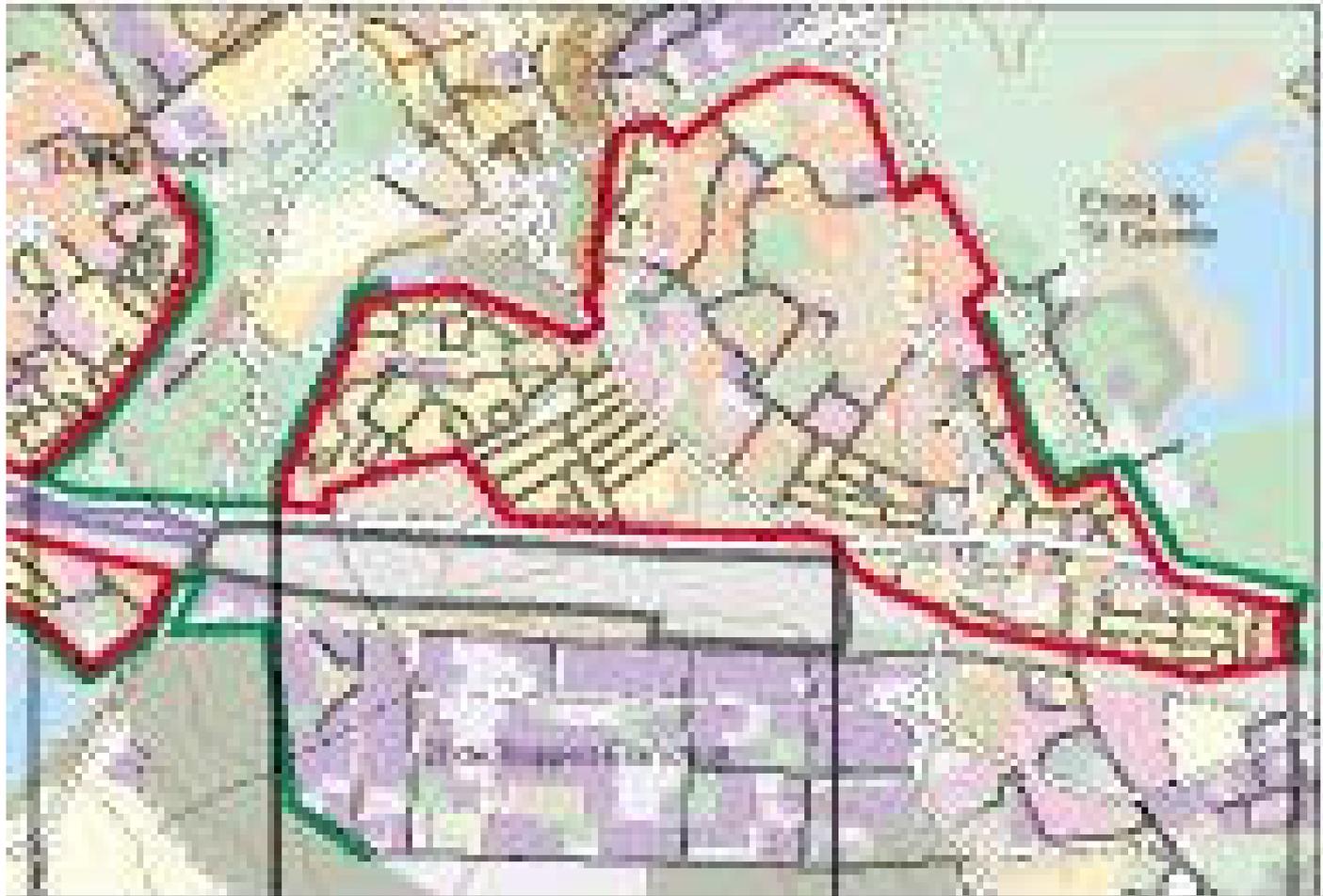
EL. 1020000
code PCH

1/10 000
1/20 000
1/50 000
1/100 000
1/200 000

SEQUENCES

EN 10

de Cognères à Trappes



Elancourt

Clare de Trappes
de Trappes

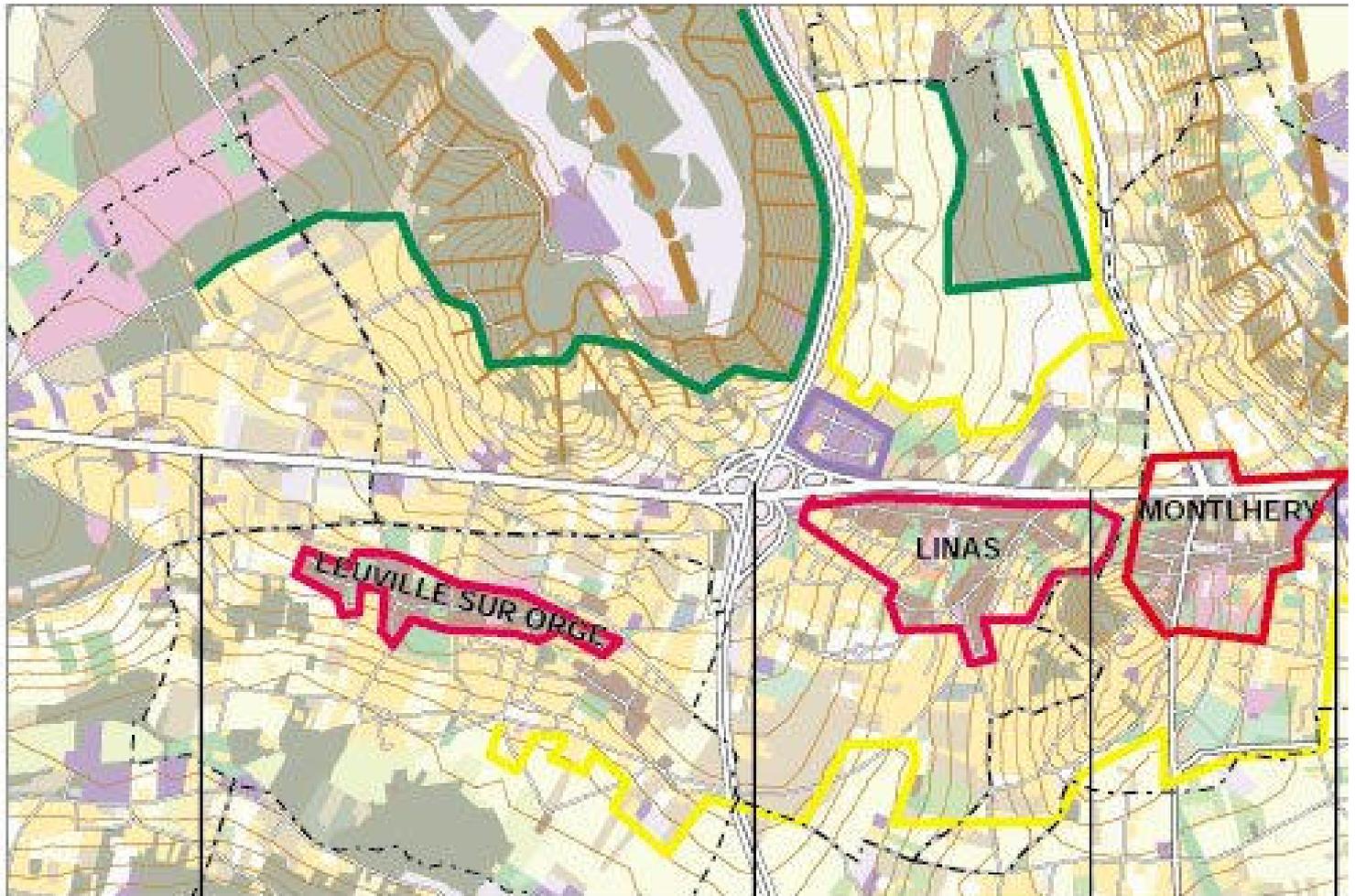
Trappes

ÉQUIPEMENT
DIVERS

ÉQUIPEMENT
HABITAT - SERVICES PUBLICS

ÉQUIPEMENT
DIVERS

E: 1/25000



Linass Sud

Déviatiion
de Linas

Montlhéry

TISSU MIXTE

DEVIATION

TRAVERSEE
URBAINE

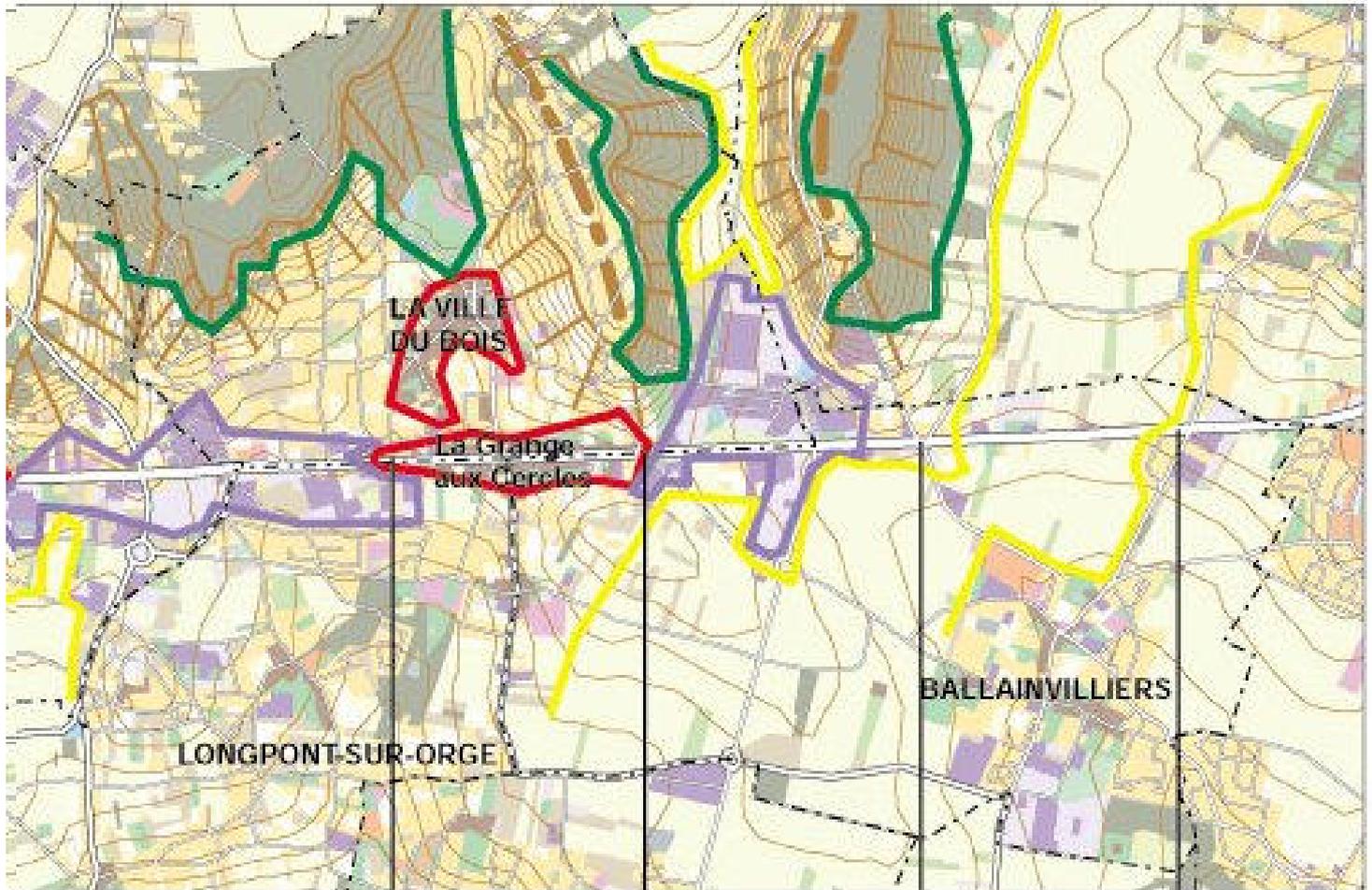
E: 1/5000
Cote NGF



SEQUENCES

RN 20

d' Arpajon à Longjumeau



Zone d'activités de
Montlhéry Nord

La Grange
aux Cercles

Zone Activité de
Ballainvilliers et
de la Ville du Bois

Espace
agricole
de Saulx et
Ballainvilliers

Déviation de
Longjumeau

**ZONE
COMMERCIALE**

**TRAVERSEE
URBAINE**

**ZONE
COMMERCIALE**

**ESPACE
OUVERT**

DEVIATION



ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES

Échelle de l'itinéraire

2.3 L'évolution des usages

Les aménagements proposés devront soit conforter les vocations actuelles, soit s'adapter aux vocations futures souhaitées, soit corriger les usages jugés mauvais.

Il faut donc estimer ce qui est du domaine du reconnu et qui ne va pas changer, et ce qui va évoluer. Ces choix sont d'ailleurs plus des choix politiques que techniques.

Une difficulté supplémentaire pèse sur l'étude : il s'agit de l'incertitude quant à la réalisation de certaines déviations. Cette gestion de l'incertitude, évoquée dans notre méthode d'approche, conduit à des propositions de solutions transitoires, dont les conséquences seront à discuter.

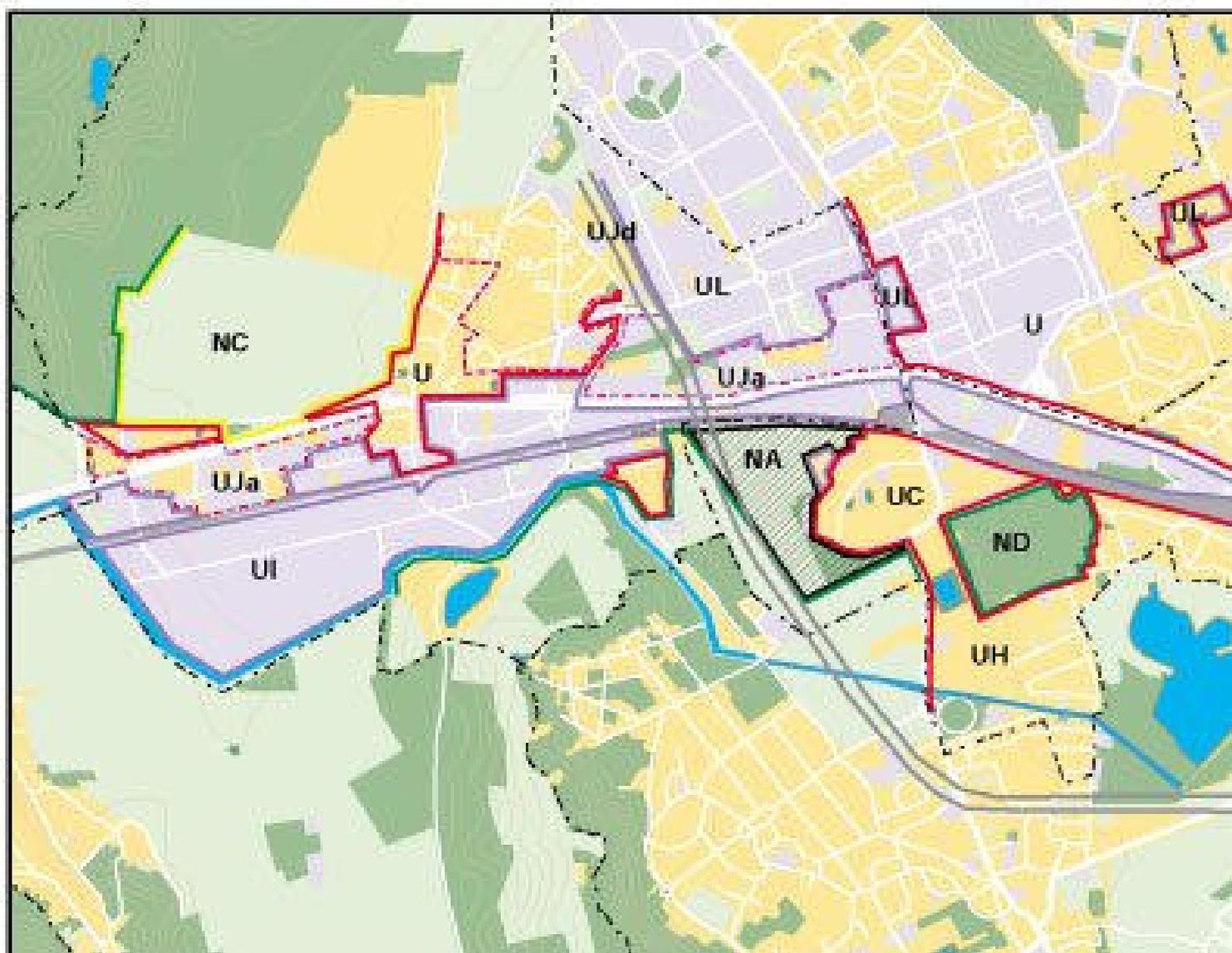
	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
L'évolution prévisible de l'occupation du sol (d'après les POS)	<ul style="list-style-type: none">◆ Peu d'évolution, à part une zone NA sur un emplacement urbanisable au SDRIF, sur le dernier espace ouvert de La Verrière.	<ul style="list-style-type: none">◆ Zones NA en site déjà urbanisé.◆ Spécialisation résidentielle ou commerciale, mais parfois face à face (Linax Sud).	<ul style="list-style-type: none">◆ Peu de changements à court terme dans la plaine (mais extension zone d'activités au Schéma directeur local).◆ Zones NA à dominante d'activités déjà en chantier sur le plateau.

Les POS ont tendance à entériner l'état actuel, même lorsqu'il est mal structuré (tissus mixtes dominés par l'activité, comme le long de la N20 en dehors des centres urbains).

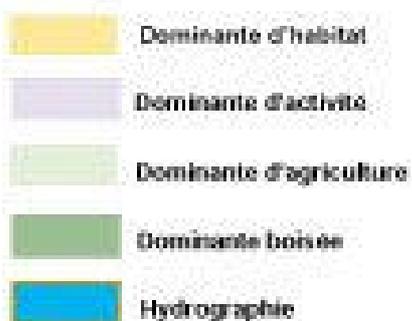
→ *Ne vaudrait-il pas mieux prendre parti et **renforcer la vocation de chaque séquence** ?*

Les nouveaux Plans locaux d'urbanisme (PLU) offrent l'opportunité de faire de véritables projets d'aménagement spatial pour chaque zone de vocation dominante, dans le cadre de leur Plan d'aménagement et de développement urbain (PADD).

Zonage POS sur la N10

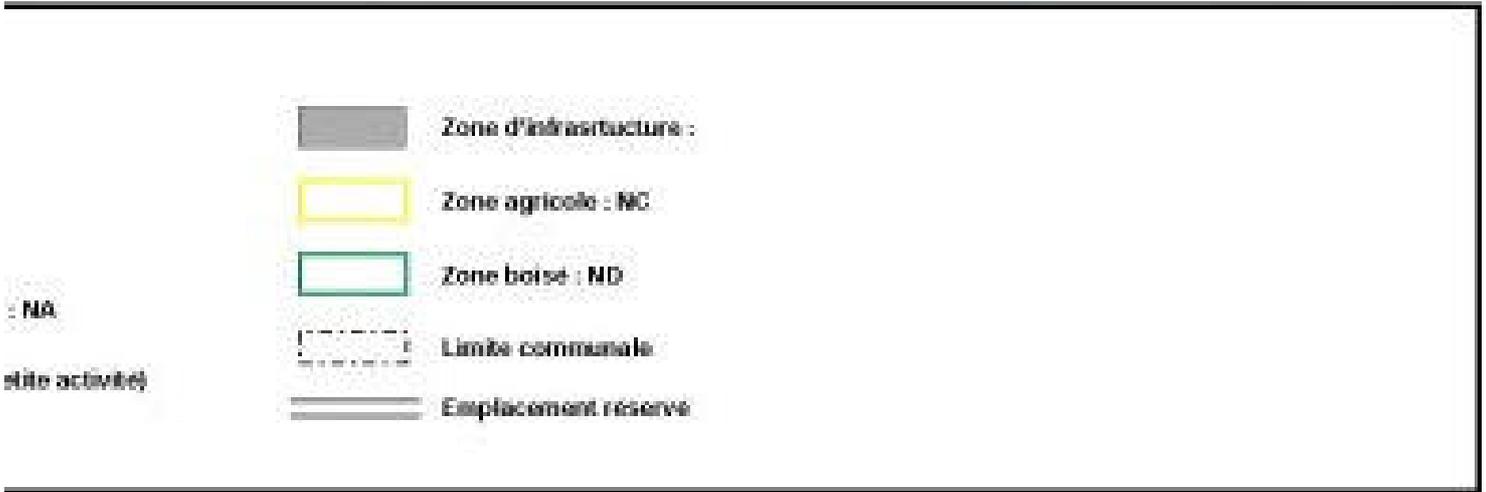


Occupation du sol actuelle

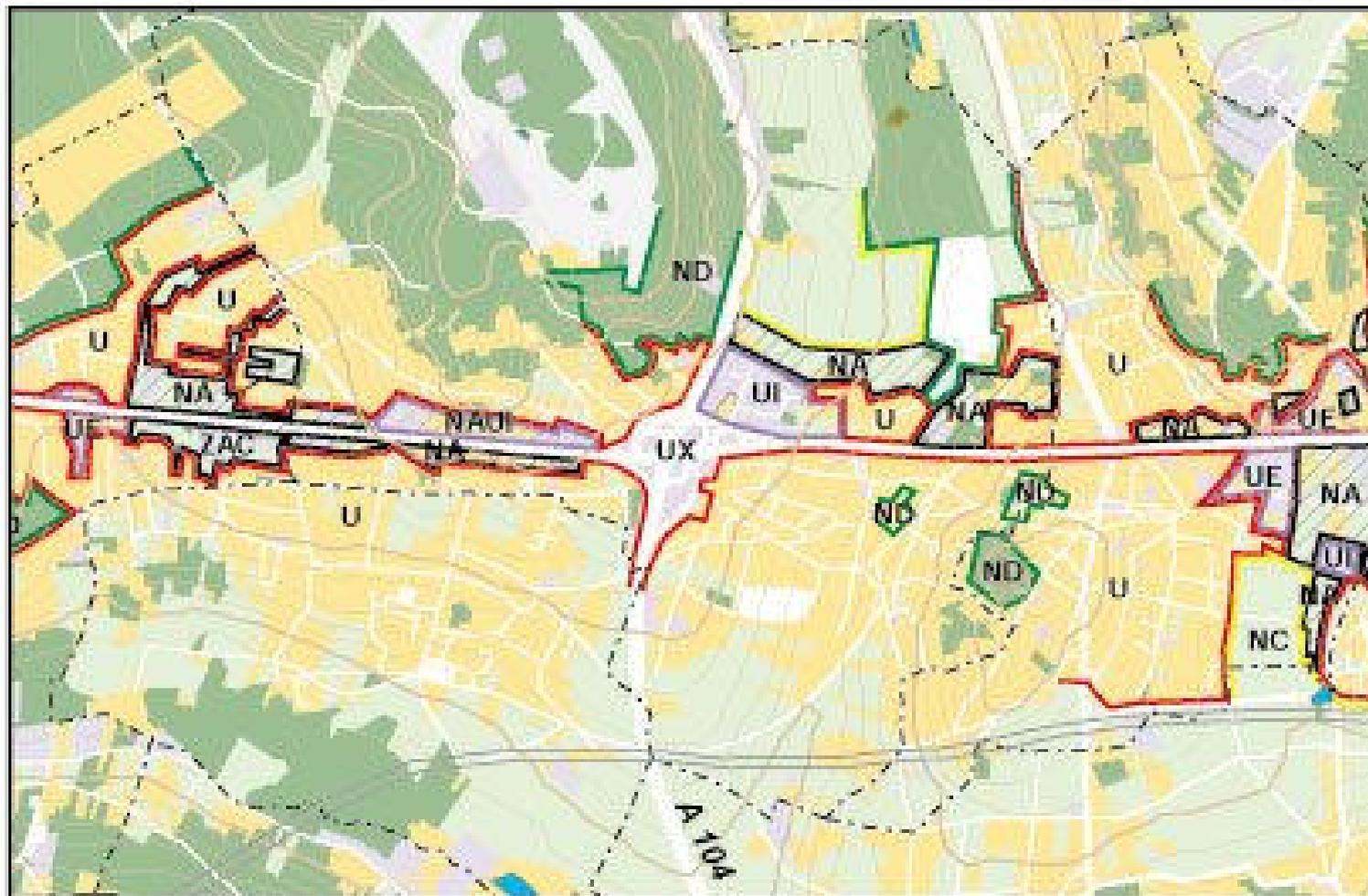


Zonage POS

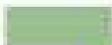




Zonage POS sur la N20

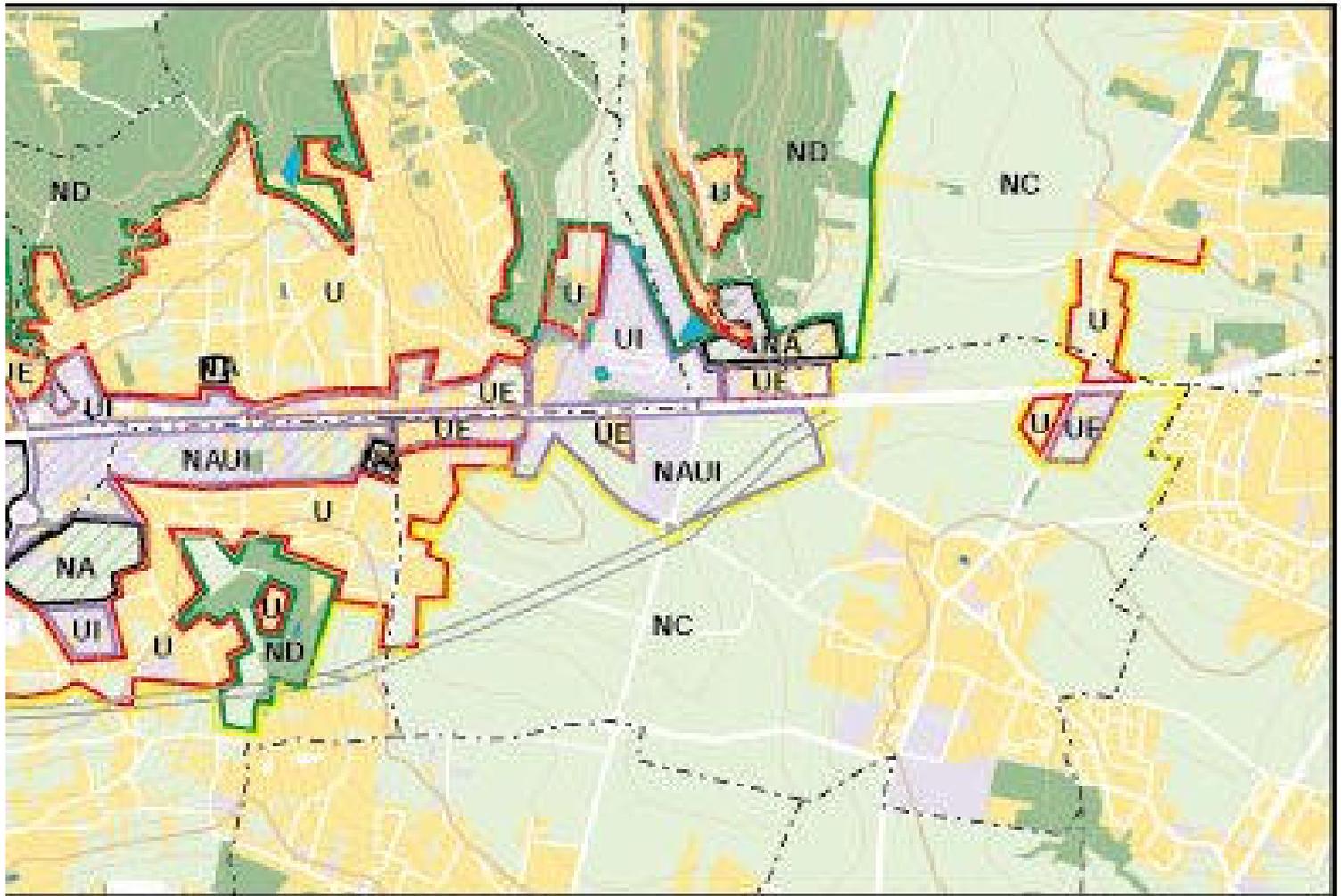


Occupation du sol actuelle

-  Dominante d'habitat
-  Dominante d'activité
-  Dominante d'agriculture
-  Dominante boisée
-  Hydrographie

Zonage POS

-  Zone d'habitat : U
-  Zone d'activité : UI
-  Zone mixte : UE (habitat - petite activité)
-  Zone d'urbanisation future : NA
-  Zone d'Aménagement Concerté:ZAC



- Zone d'infrastructure : UX
- Zone agricole : NC
- Zone boisée : ND
- Limite communale
- Emplacement réservé

ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES

Échelle de l'itinéraire

2.4 Les commerces

	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
Les commerces (types)	<ul style="list-style-type: none">◆ Place importante des activités liées à l'automobile.◆ Équipement de la maison plutôt sur Coignières Sud.◆ Équipement de la personne plutôt sur Pariwest.	<ul style="list-style-type: none">◆ Tout au long de la voie, avec regroupements dans zones du Rouillon et Monthéry Nord.◆ Beaucoup d'équipement de la maison, peu de la personne.	<ul style="list-style-type: none">◆ Zone commerciale plus compacte, types variés.

Les mêmes enseignes se retrouvent dans tous les sites (cf. page suivante), avec les mêmes repères visuels. Elles obéissent à une logique d'identité d'enseigne, peu compatible avec celle d'identité du site.

→ Cette opposition est l'un des principaux problèmes communs à toutes les « entrées de ville ». Le constat de cette situation récurrente conduit à plaider pour une **opération pilote** avec un très haut niveau d'ambition, transformant les « prédateurs » du site en partenaires, voire en sponsors de son amélioration, dont ils pourraient tirer avantage en termes d'image (cf. p. 117). Il s'agit de passer d'une situation de concurrence, où chacun s'épuise à grands frais à être plus visible que le voisin, à une situation de confiance, où chacun sait qu'il aura une visibilité suffisante, avec une image de qualité.

On constate une différenciation des types de commerces selon les séquences : plus haut de gamme dans les centres urbains (p. ex. concessionnaires de marques automobiles), plus ordinaire dans les zones mal structurées (p. ex. pièces automobiles, lavage, voire casses).

→ **Le caractère de centre urbain** (Monthéry, Trappes...) n'est pas incompatible avec une certaine **activité économique** : commerces de proximité, bureaux, activités peu nuisantes (notamment générant peu de circulation), généralement à plus haute valeur ajoutée (puisque la charge foncière est plus élevée).

Principales enseignes commerciales rencontrées sur les trois sites étudiés

(surface donnée si elle est connue, sinon un ou plusieurs points selon le nombre d'implantations)

Enseignes	N20	N10	Meaux
Restauration			
La Criée	●●	●	
Buffalo Grill	●	●	●
Léon de Bruxelles	●	●	●
Courte Paille	●	●●	
Mac Donald	●	●	●
Pizza Paï	●		
Amarine	●		
Pizza Del Arte	●		●
Bistro Romain		●	
Quick		●	
Hippopotamus		●	

Hôtellerie

Hôtel Éclipse	●		
Hôtel Akena			●
Campanile	●		●
Hôtel 1 ^{ère} Classe	●		●
Etap Hôtel		●	

Entretien voitures

Centre Auto Sécurité	●		
Midas	●	●	●
Eléphant Bleu	●		
Eldorauto		●	
Euromaster		●	
Speedy		●	●
Autosur		●	
Sécuritest			●

Concessionnaires d'automobiles

Renault	●	●	
Yamaha		●	
Alfa Romeo	●		
Ford		●	
Citroën		●●	
Honda		●	
Daewoo		●	
Suzuki		●	
Toyota		●	●
Volkswagen		●	
Rover			●
Fiat			●

Caravanes

Essonne Caravanes		●	
-------------------	--	---	--

Matériel industriel, entreposage

Shurgard	●	●	
----------	---	---	--

Enseignes	N20	N10	Meaux
-----------	-----	-----	-------

Maisons-témoins

DomExpo	●		●
---------	---	--	---

Alimentaire et généraliste

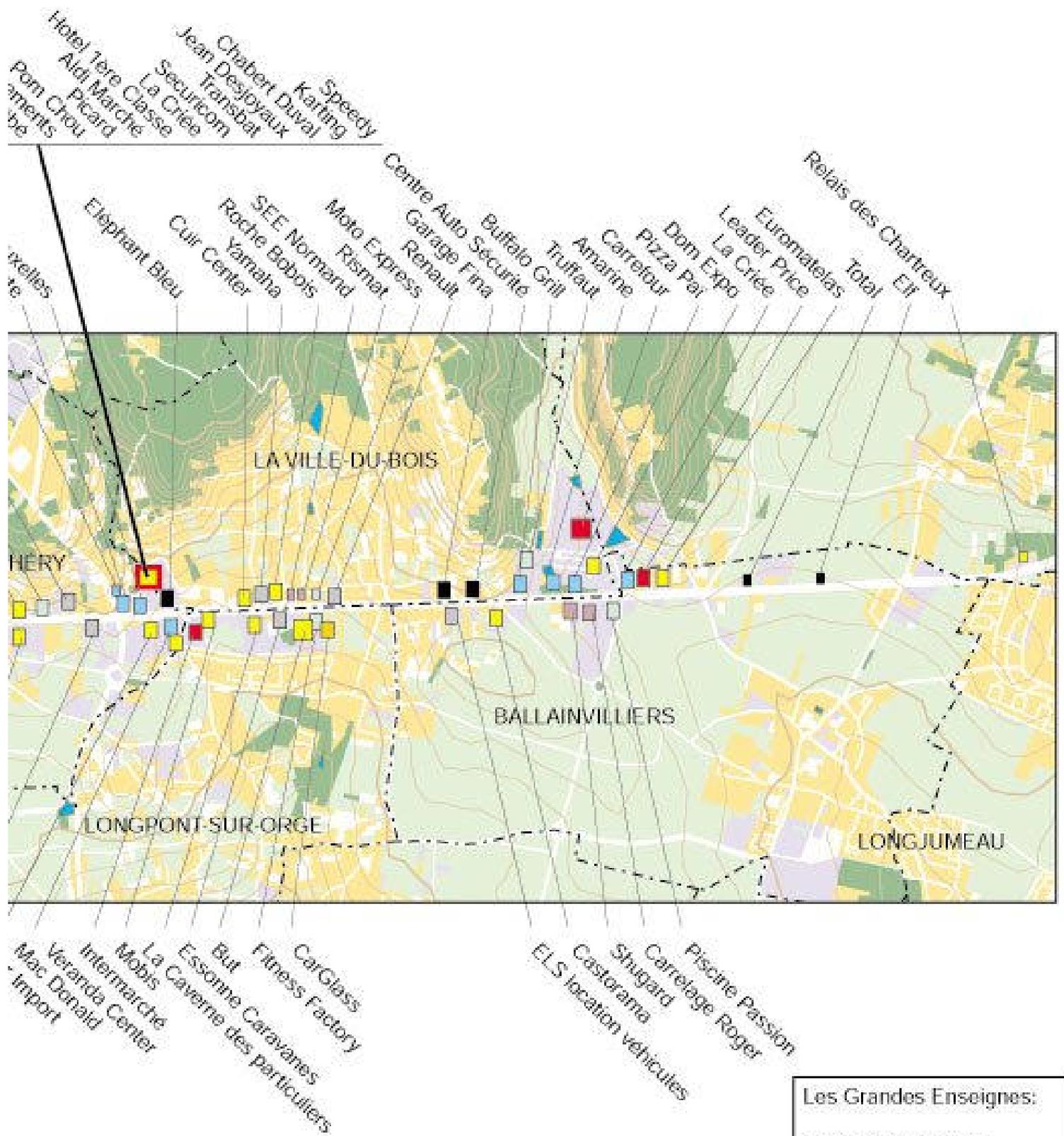
Continent	10 000		
Metro		●	
Mobis	●		●
Intermarché	●		
Leader Price	1 000		●
Cave d'Auchan		●	
Lidl	●		●
Carrefour	●		
Picard	●	●	
Champion			2 000 × 2

Équipement de la maison

But	3 000		
BHV	10 000		
Kiloutou		●	
Point P			●
Truffaut	10 000		
Roche-Bobois	2 000		
Castorama	7 000	12 000	
Desjoyaux		●	
Univert Jardinerie		2 000	
GME		●	
Saint Maclou		1 500	
Lapeyre		●	●
Mobalpa		●	
Conforama			●
Pier Import	1 000	1 500	
Véranda Center	●		
La Caverne des Particuliers	3 000		
Cuir Center	1 000	1 000	
Mondial Moquette		1 500	
Fly	1 000	1 500	
J. Cailleau luminaires	●	2 000	
Nuitea		●	
Home Salon		●	
Mister Salon		●	
Crozatier		●	
Gemo			●●

Équipement de la personne

Aubert		●	
L'Hyper aux Chaussures	●		●
L'Hyper aux Vêtements	●		●
La Halle aux Vêtements		1 000	●●
La Halle aux Chaussures			●●



Les Grandes Enseignes:
 Route Nationale 20
 de Longjumeau à Saint Germain Les Arpajon
 E: 1/25000
 mai 2001

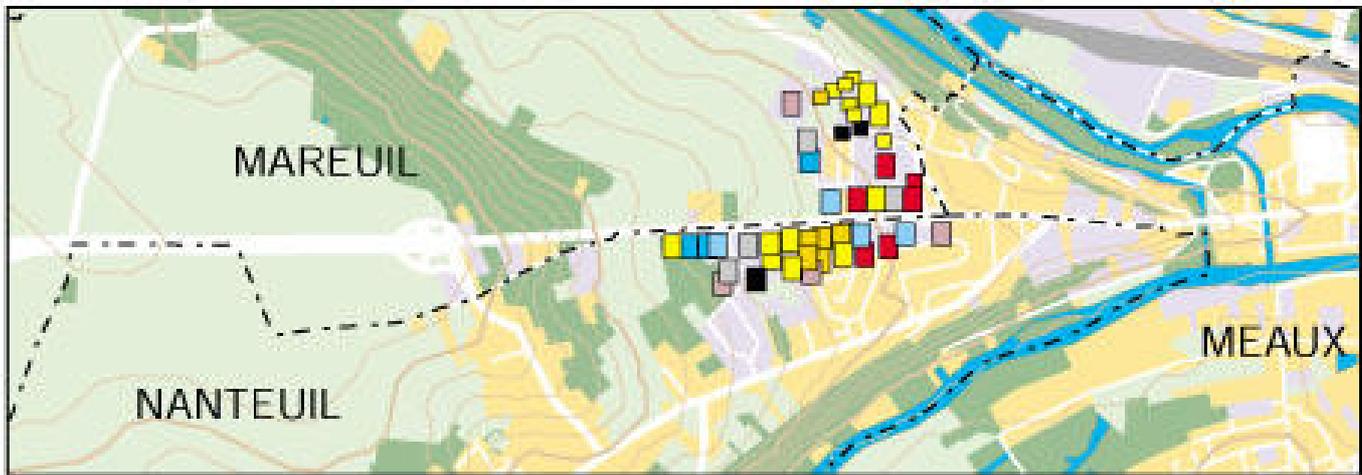
Les Grandes Enseignes:

Entrée Sud de Meaux par l'A140
 ZA de Mareuil-les-Meaux
 et de Nanteuil-les-Meaux

Echelle: 1/25000

mai 2001

- Speedy
- Securitest
- Deporama
- L'Inventaire meuble
- La Trocante
- Carrelage
- Cheminees Philippe
- Meli & Tom
- Leon de Bruxelles
- Hotel Akena
- Yamaha
- Dom Expo
- Lidl
- Fiat
- Picard
- Sympa
- Champion
- Leader (Hi-Fi)
- Balagane
- Le Faillitaire



- Baktor
- Mac Donald
- Champion
- Buffalo Grill
- La Halle aux chaussures
- Gemo (chaussures)
- Creeks
- Point P
- GME
- Lapeyre
- Toyota
- Pizza del Arte
- Hôtel Tere Classe
- Hôtel Campanile
- Conforama
- Jeff de Bruges
- Rover
- Pieces Auto FAP
- Troc de l'île
- Corpo
- Gemo (vêtements)
- La Halle aux vêtements
- Leader Price
- Starford

- Restoration
- Hotellerie
- Grandes surfaces
- Equipement de la maison
- Equipement de la personne
- Concessionnaire automobile ou moto
- Garages, stations service, ateliers de réparation
- Loisirs (sport, hi-fi, librairie, jeux)
- Artisanat, industrie, vente aux entreprises

3 Échelle des séquences et des repères

Le caractère des séquences

	N10 Saint-Quentin	N20 Arpajon-Longjumeau	A140 Meaux
Zones commerciales	◆ Zone commerciale de Coignières	◆ Zone commerciale de Monthéry ◆ Zone commerciale de Ballainvilliers-Rouillon	◆ Zone commerciale de Nanteuil-Mareuil
Centres urbains	◆ Traversée de Trappes	◆ Monthéry ◆ La Grange-aux-Cercles	◆ Faubourg XIX ^e siècle ◆ Centre-ville
Déviations locales	(pas sur le parcours)	◆ Déviation de Linas ◆ Déviation de Longjumeau	(pas sur le parcours)
Séquences dissymétriques	◆ Maurepas et La Verrière (habitat au nord, activités au sud)	◆ Zone mixte sud	(pas sur le parcours)
Grandes infrastructures	◆ Passage le long de la gare de triage	◆ Francilienne	(pas sur le parcours)
Coupures vertes	◆ Coupure verte au niveau d'Élancourt	◆ Plaine agricole de Saulx-Ballainvilliers	◆ Plateau cultivé (début de mitage) ◆ Coteau boisé ◆ Espace agricole en pied de coteau (de + en + réduit)
Nœuds, repères	◆ Entrée Coignières (front net) ◆ Carref. Fontaines Coignières ◆ Coupure et pont D58 Élancourt ◆ Pont et mairie Trappes ◆ Feux entrée et sortie Trappes	◆ Franchissement Francilienne ◆ Carrefour haut côte Linas Nord ◆ Pont D133 ◆ Pont route vallon Rouillon	◆ Pont rebord plateau ◆ Giratoire entrée Meaux

La délimitation des séquences de vocation dominante n'est pas aisée dans ce milieu péri-urbain souvent très confus. Parfois, l'usager ne sait même pas s'il est en agglomération ou en dehors (et, concrètement, à quelle vitesse il doit rouler). Cependant, chaque type de séquence à vocation dominante se retrouve pratiquement dans les trois cas étudiés. La comparaison des caractéristiques de ces séquences met en lumière des similitudes et des différences :

- Dans les zones commerciales les similitudes sont très grandes et le site n'a pas vraiment d'influence sur leur aménagement.
- Les centres urbains diffèrent selon, leur âge et leur taille, mais peu en ce qui concerne leurs caractéristiques urbaines et architecturales.
- Les séquences dissymétriques ou hétérogènes ont en commun évidemment les multitudes de types d'occupation des sols et d'architecture ; dans certains cas les lotissements sont importants, dans d'autres, les activités dominant, souvent plus dégradées (casses d'autos, friches...) que dans les zones commerciales.
- Les coupures vertes sont très variées ; à Meaux, l'espace rural est très présent, non sous forme de coupure, mais parce qu'il borde la zone, de dimensions relativement modestes ; la N20 présente une grande coupure agricole entre Saulx-les-Chartreux et Ballainvilliers, ainsi que le couloir de la Francilienne, accompagné d'une végétation importante ; la N10 présente au niveau d'Élancourt une coupure verte de caractère beaucoup plus urbain (espaces verts, traversés par de la voirie locale et portant des équipements publics).

→ **Enjeu : comment donner à chaque séquence son identité ?**

RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE SPATIALE

Les principes recommandés s'appliquent aux mêmes échelles d'espace (territoire, itinéraire, séquence) et de temps (long, moyen et court terme) que l'analyse des enjeux. Ici aussi c'est l'échelle spatiale qui est choisie pour les développer ; ils sont repris plus brièvement au chapitre suivant selon l'échelle de temps.

1 Échelle du territoire

1.1 Mettre en valeur ou créer les repères du grand paysage

Si l'on étudie le contexte étendu d'un axe d'entrée de ville, on découvre un relief, un réseau hydrographique, des horizons lointains (boisés, ouverts ou bâtis), qui forment ce qu'on peut appeler le « grand paysage ».

Souvent, l'urbanisation récente fait oublier le socle géographique sur lequel elle s'est développée, alors que jadis, le site avait été choisi pour les avantages qu'il présentait naturellement (position défensive, terres fertiles, accès à l'eau, gué, etc.). Dans une agglomération importante, les vallées, les plateaux, les coteaux, les lisières sont quasiment urbanisés sans discontinuité, et l'on ne distingue plus les caractéristiques des sites des villages d'origine : collines, versants, boucles de fleuves, etc.

Pourtant, les caractéristiques physiques du site d'une entrée d'agglomération peuvent offrir des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles, permettant de réaliser des aménagements plus lisibles, mieux intégrés, plus harmonieux (perspectives, maîtrise du ruissellement, directions rationnelles de composition et de développement, etc.). Pour retrouver ces opportunités, il faut étudier le site que traversent ces grandes voies à l'entrée des agglomérations, passant d'une vallée à l'autre, ou suivant une ligne de crête, une vallée, un piedmont... On découvrira ainsi des unités de paysage, des points singuliers, dont un projet de réaménagement pourra tirer parti.

Le grand paysage doit être étudié à partir de l'axe principal, dans les deux sens (entrée et sortie), ainsi qu'à partir de points extérieurs à l'axe. Ses éléments remarquables peuvent être :

- **les hauteurs**, sommets, coteaux visibles de l'axe (comme les buttes du plateau de Nozay le long de la N20) ;
- **les ruptures du relief traversé** par l'axe (sommets, points bas, ruptures de pente) ;
- **les cours d'eau** traversés (comme le Rouillon ou la Salmouille par la N20) ;
- **les « amers »**, points de repère lointains (clochers, châteaux d'eau, tours, etc., comme la tour de Montlhéry ou la cathédrale de Meaux) ;
- **les perspectives** offertes par l'axe principal ou par des axes latéraux (cadrées sur un objet, comme la cathédrale de Meaux, ou sur de simples ouvertures, comme les longues sections droites de la N10, de la N20 ou d'autres anciennes routes royales).

S'ouvrir sur le grand paysage ne signifie pas échapper à la ville ni la déprécier, mais la relier à son site, donner à comprendre celui-ci, fournir des repères. L'usager de la route comme l'habitant a toujours intérêt, aussi bien pratique (repérage) que symbolique (appartenance), à avoir le maximum d'information sur l'endroit où il se trouve : connaître sa position, son orientation, comprendre la configuration des lieux. Cette ouverture, cette liaison avec le site peut être faite :

- **par des coupures franches, agricoles ou plantées**, entre zones urbanisées, qui individualisent des entités urbaines, qui créent des continuités naturelles, qui donnent à lire les traits de la géographie (vallons, coteaux) ;
- **par l'ouverture sur les horizons lointains**, même en dehors de ces coupures (perspective frontale, vision sur les coteaux par dessus des bâtiments bas ou fenêtres plus fugitives entre zones bâties) ;
- **par des éléments structurants** (constructions, plantations, sculptures), notamment aux articulations entre séquences (ruptures de pente, limites urbaines) ou pour souligner un point singulier extérieur (comme le fait depuis des siècles la tour de Montlhéry) ;
- **par des interventions le long des rives et au-delà** (sur des tissus urbains, p. ex. par le gabarit de hauteur donné par le PLU ; sur la composition urbaine, à travers le PLU ; le long des perspectives et à leur extrémité ; sur des monuments, p. ex. par l'éclairage nocturne) ;
- **par des interventions plus lointaines** (sur des coteaux, sur des hauteurs, sur des vallons, p. ex. par leur préservation dans les SCOT locaux).

Les interventions différeront selon que dans l'état initial, les repères du grand paysage s'imposent plus ou moins :

- **Quand les repères du grand paysage s'imposent**, il s'agit de ne pas les masquer et de les mettre en valeur (p. ex. cathédrale de Meaux, tour de Montlhéry, digue plantée de pins de la base de loisirs de Saint-Quentin).
- **Quand les repères du grand paysage sont peu visibles**, il s'agit plus d'une reconquête, par réduction de certains masques (p. ex. buttes du plateau de Nozay, sur la N20).
- **Quand il n'y a pas de repères vraiment marqués**, le projet peut faire deviner des éléments lointains du grand paysage par des aménagements qui leur sont reliés, comme des coupures vertes débouchant sur des espaces ouverts de plus grande ampleur, voire d'importance régionale (p. ex. départ des vallons du plateau de Saint-Quentin).

Les repères du grand paysage

Repères évidents



Cathédrale de Meaux (A14).

La perspective pourrait être affirmée en étant encadrée par des plantations d'alignement



Talus planté de pins de la base de loisirs de Saint-Quentin (N10). Il faut préserver cette structure qui protège la base de loisirs et l'ouverture visuelle vers elle depuis la route.

Les repères du grand paysage

Repères discrets



Buttes du plateau de Nozay (N20). Pour préserver la vue, il faut limiter la hauteur des constructions à l'ouest de la N20.

Repères non marqués

Plan (MOS ou extrait du Plan vert)

Départ des vallons du plateau de Saint-Quentin (N10). Ils ne sont pas perceptibles de la N10, mais pourraient être suggérés en renforçant la coupure verte au niveau d'Élancourt, et en marquant le prolongement de cette coupure au sud de la N10. L'ensemble, accroché à la plaine de Jouars au nord, par le vallon du ru d'Élancourt, et au parc de Chevreuse au sud, par le vallon du Rhodon, constituerait ainsi un maillon de la Ceinture verte régionale.

1.2 Décider la place et le rôle de la voie par rapport à l'agglomération

L'influence d'un axe de l'importance de ceux étudiés ici ne se limite pas à ses abords immédiats. Elle s'étend aussi sur les lieux éloignés qu'il met en relation entre eux, ainsi que, de part et d'autre de son emprise, sur un territoire plus « épais ». À la fois par son rôle structurant et par son effet de coupure, il détermine la forme, le fonctionnement et le devenir de tout ce territoire.

Les grandes voies radiales étudiées traversent les agglomérations avec des caractéristiques physiques bien particulières : larges emprises, longues sections rectilignes. Peu nombreuses, elles marquent le territoire qu'elles traversent : desserte, vitrine, support d'activités, d'abord liens puis coupures au fur et à mesure de l'augmentation du trafic.

- Les nombreux carrefours et accès leur donnent une perméabilité et les inscrivent dans le territoire traversé.
- La transformation progressive en voies rapides les rendent imperméables et les coupent des espaces environnants.

L'organisation de tout un territoire dépend des réponses apportées aux questions suivantes :

- À quels endroits rechercher une perméabilité et une intégration locale maximales du grand axe pour que la ville se développe de part et d'autre de son parcours ?
- Sur quels tronçons du grand axe affirmer l'effet de coupure pour différencier une rive de l'autre ou pour privilégier la circulation de transit ?

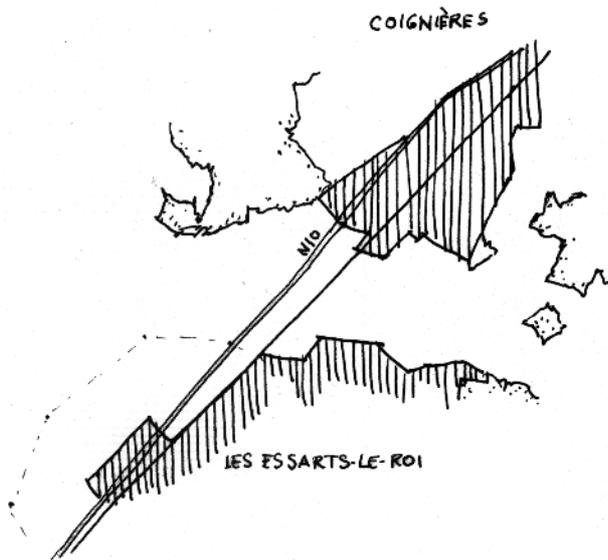
Il s'agit de réfléchir d'abord à l'échelle de l'agglomération : la relation entre les centralités, la distribution, la protection des zones résidentielles, l'accès aux équipements majeurs, la préservation des espaces ouverts, etc.

La structure future des agglomérations, les regroupements communaux souhaités, sont donc parmi les éléments à prendre en compte dans les décisions concernant la création de nouveaux axes et le devenir des axes existants.

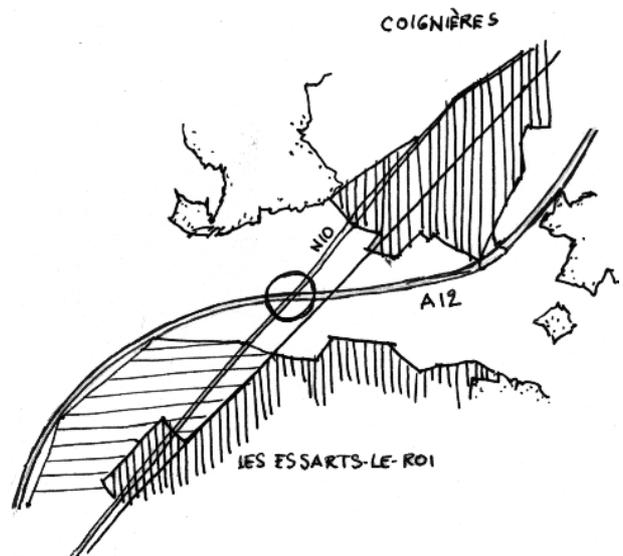
Un axe de grand transit, même s'il représente une entrée par rapport à la métropole, est plutôt une frontière pour les petites agglomérations traversées. Par exemple, la N20 dans sa configuration actuelle sépare des pôles principalement tournés vers le plateau de Nozay (la Ville-du-Bois) d'autres pôles tournés vers la vallée de l'Orge (Longpont, Linas-Monthéry). À l'inverse, la réalisation d'une déviation (C6) passant plus près de la vallée de l'Orge aurait pour effet de déplacer cette frontière, en tournant l'agglomération de Linas-Monthéry vers le plateau, comme celle de la Ville-du-Bois, en la séparant de celle de Longpont (cf. schémas p. 23) ; corrélativement, l'ancienne N20, qui aurait un effet de coupure moindre, pourrait devenir la colonne vertébrale de cette nouvelle agglomération de Linas-Monthéry et la-Ville-du-Bois. Un grand axe urbain, avec ses équipements collectifs, ses commerces, ses alignements plantés, représente en effet, dans une agglomération trop souvent peu structurée, un élément fort, tant symbolique que fonctionnel.

Les choix de tracé de voirie ont d'autres conséquences lourdes sur la structure des territoires : les déviations délimitent un espace entre elles et l'urbanisation contournée. Cet espace finit presque inévitablement par se remplir, en général par des zones d'activités. Cela conduit à une consommation extensive de l'espace agricole ou naturel, à l'aggravation de son fractionnement, voire à une jonction d'urbanisations initialement séparées, comme entre Coignières et les Essarts sur la N10.

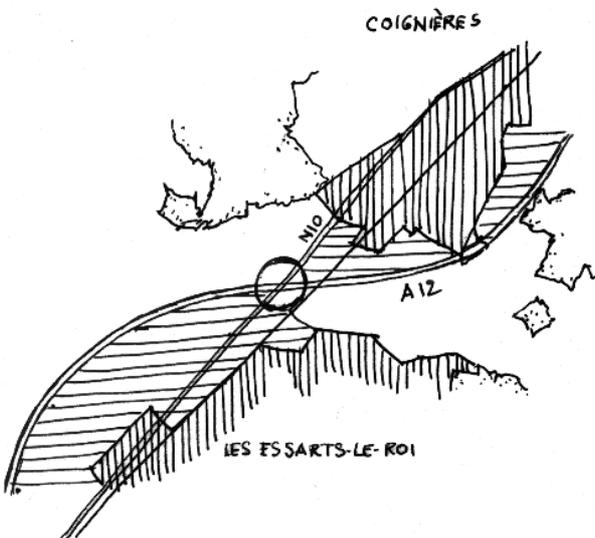
Influence d'un tracé de déviation sur l'évolution de l'urbanisation



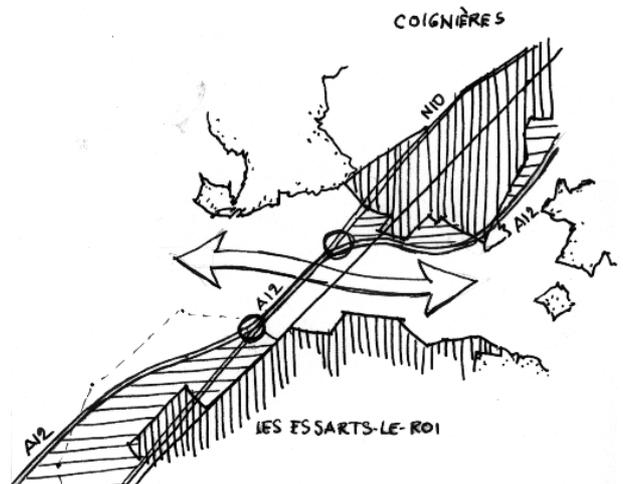
État actuel



Tracé et urbanisation prévus au Schéma directeur



Évolution ultérieure probable de l'urbanisation



Tracé permettant de maintenir la coupure verte

Les déviations délimitent entre elles et l'urbanisation contournée un espace qui finit presque inévitablement par se remplir. Cela peut conduire à une jonction d'urbanisations initialement séparées, comme entre Coignières et les Essarts sur la N10

1.3 Organiser les déplacements sur un secteur plus vaste que l'axe

Les difficultés dues à la circulation sur un axe d'entrée de ville (sécurité routière, saturation du trafic, nuisances) ne peuvent en général se résoudre uniquement par des mesures prises sur l'axe. Les solutions doivent être étudiées sur un secteur plus vaste, de manière à prendre en compte les principaux itinéraires qui empruntent l'axe, les éventuels parcours parallèles, ainsi que les parcours transversaux. Le secteur d'étude peut être à l'échelle d'une partie de l'agglomération métropolitaine (pour la N20, banlieue sud de Paris entre A6, A10 et la Francilienne), d'une ville nouvelle (pour la N10), ou de l'ensemble d'une agglomération moyenne (Meaux).

Pour les parcours radiaux, les solutions diffèrent selon le statut qu'elles donnent à l'axe traditionnel :

- Soit il reste un axe de fort transit ;
- Soit il est doublé par une déviation (C6, A12) et devient un axe à vocation locale ; les simulations de trafic (cf. p. 29) montrent que pour un report maximum de trafic, l'axe traditionnel doit être requalifié en voie urbaine (plus lente), la déviation doit être proche et disposer de nombreux points d'échange ;
- Soit il devient un axe de desserte locale sans déviation, avec un report du trafic de transit sur d'autres axes existants.

Dans les deux dernier cas, l'axe ancien devenant d'intérêt local, le trafic de transit peut être dissuadé par des dispositifs physiques (aménagement à caractère plus urbain) ou réglementaires (interdiction de circulation des poids lourds en transit). Il faut aussi noter que cela ne l'empêche pas de conserver un trafic soutenu, puisque une grande partie du trafic actuel est de niveau local (déplacements internes ou desserte des commerces).

Pour les parcours de contournement, il s'agit d'établir un réseau de rocades qui soit cohérent et qui ne présente ni rupture ni passage en baïonnette. Ainsi dans l'agglomération de Meaux, la rocade prévue au Schéma directeur local actuel, presque complète mais discontinue au sud, risque-t-elle de provoquer des difficultés de circulation dans le centre de Nanteuil du fait de cette discontinuité. Une rocade sud complémentaire permettrait d'éviter ces problèmes. Recevant moins de trafic — notamment de transit — que le reste de la rocade, elle pourrait être de caractéristiques plus réduites (une chaussée bidirectionnelle, contre 2 fois 2 voies pour la rocade ouest).

Organiser les déplacements sur un secteur plus vaste que l'axe

carte 1 : 50 000
17 × 12 cm

À Meaux, il n'est pas prévu de rocade sud au Schéma directeur local. Or le développement des zones d'activités à l'ouest, au sud et à l'est de l'agglomération, et la création de tronçons de rocade à l'ouest (en rouge) et à l'est (en bleu) risquent d'induire un trafic important sur l'itinéraire correspondant, qui passe par le centre de Nanteuil. On peut donc redouter des difficultés de circulation et des nuisances dans les petites rues de ce village si la rocade n'est pas complétée au sud.

2 Échelle de l'itinéraire

2.1 Différencier les séquences urbaines des séquences non urbaines

Un des problèmes des entrées de ville, et plus généralement des zones périurbaines, est la confusion entre le rural et l'urbain : on ne sait pas si on est en ville ou à la campagne. L'objectif, comme pour la mise en valeur des grands paysages, est alors de permettre à l'utilisateur de la route comme à l'habitant de comprendre clairement où il se trouve. Les conséquences sur la sécurité de l'utilisateur sont directes, puisqu'il sait ainsi en permanence à quelle vitesse il peut rouler. Pour l'habitant, les avantages s'expriment en termes de qualité du cadre de vie et d'identité des lieux. Cet objectif peut consister à rapprocher chaque séquence de l'un ou l'autre des deux grands types :

(a) **Les séquences urbaines** : bâti proche, plus ou moins continu, chaussée étroite, trottoirs, carrefours rapprochés, souvent avec feux, statut « d'agglomération » au regard du code de la route (panneau d'entrée), vitesse 50 km/h (exceptionnellement 70 km/h).

(b) **Les séquences non urbaines** : pas de bâti ni de trottoirs, carrefours espacés, chaussée large, statut « hors agglomération » pour le code de la route (panneau de sortie), vitesse 90, voire 110 km/h.

Mais une catégorie intermédiaire s'est développée, en particulier autour des zones commerciales :

(c) **Les séquences suburbaines** : bâti discontinu ou dissymétrique entre les deux rives, statut pour le code de la route peu lisible (panneau d'entrée ou de sortie perdu au milieu des panneaux publicitaires, présence d'un panneau d'entrée en limite communale, alors qu'on était déjà en agglomération), vitesse 70 à 90 km/h.

Le passage en séquence suburbaine est particulièrement dangereux, car l'automobiliste peut se croire hors agglomération et rouler vite, tandis que le piéton traverse comme s'il était en ville. Ainsi à Trappes, sur le tronçon de la N10 qui longe la gare de triage et où la vitesse est limitée à 90 km/h, un passage piéton sans feu est utilisé par les habitants, en particulier par des enfants, pour faire des courses à la station service située en face de la zone d'habitation.



A Trappes, sur le tronçon de la N10 qui longe la gare de triage et où la vitesse est limitée à 90 km/h, un passage piéton sans feu est utilisé par les habitants, en particulier par des enfants, pour faire des courses à la station service située en face de la zone d'habitation.

Il faudrait soit protéger la traversée des piétons par un feu, soit éviter que les piétons ne soient tentés de traverser, en installant une autre station-service en face de celle qui existe.

Il faudrait donc faire un choix, commun à l'ensemble des sections suburbaines d'un même itinéraire :

- **Soit les rattacher aux séquences urbaines**, avec chaussée étroite, trottoirs, carrefours rapprochés, passages piétons protégés par des feux, statut « agglomération », vitesse limitée à 70 km/h (qui peut être admise sur certaines voies urbaines primaires ayant peu d'accès et de traversées, où elle est plus réaliste que 50 km/h) ;
- **Soit les rattacher aux séquences non urbaines**, sans trottoirs, avec carrefours espacés, chaussée large, statut « hors agglomération », vitesse limitée à 90 km/h.

Il semble logique de faire correspondre ces catégories à celles des POS (et à présent des PLU). Cela reviendrait à privilégier le rattachement de ces séquences à la catégorie urbaine, dans laquelle les POS les placent pour la plupart. Cependant, les voies rapides urbaines et les déviations peuvent avoir un caractère de route hors agglomération tout en traversant des zones urbaines. Certaines sections des grands axes d'entrées de ville peuvent avoir un statut de déviation (comme la N20 à Linas) ou de voie rapide urbaine.

Dans ce cas, elles doivent être correctement séparées des tissus urbains traversés, par des dispositifs qui réduisent le sentiment de coupure (notamment les contre-allées, qui évitent que les voies sécantes ne se terminent en impasse) et les tentations de traversée (par exemple en mettant une station-service de chaque côté si elles sont utilisées par les habitants comme commerce de proximité).

Dans ce dernier cas, les chaussées doivent être franchement séparées des tissus urbains traversés, la coupure de ces tissus doit être atténuée par des passages supérieurs ou inférieurs accueillants, à défaut le sentiment de coupure doit être atténué par des dispositifs appropriés (contre-allées qui évitent que les voies transversales ne se terminent en impasse, traitement paysager de l'interface, etc.). Si la voie ne peut être franchie sans danger, il faut aussi limiter les raisons qu'ont les piétons de traverser, en leur fournissant du côté où ils habitent les services qu'ils recherchent (dans l'exemple cité de la N10 à Trappes, en installant une autre station-service du côté des habitations, pour éviter qu'ils ne traversent vers celle qui existe).

2.2 Différencier les séquences par vocation dominante

Pour introduire de la lisibilité dans des ensembles pour l'instant confus, pour rendre compatible le traitement de la voie et les séquences traversées, il s'agit de mieux différencier les séquences, en marquant leur caractère individuel et leurs articulations.

Pour la plupart des séquences, le caractère actuel (urbain central, commercial, naturel, etc.) peut être conforté par un aménagement cohérent.

Pour les séquences hétérogènes, mal définies, un choix de vocation dominante est à faire.

Dans les séquences dissymétriques, chaque rive doit recevoir une vocation, tout en évitant les conflits d'usage entre les deux rives (cf. § 4.5, p. 94).

Pour bien marquer les articulations, on peut essayer de faire coïncider différents seuils, existants ou que l'on peut créer (p. ex. panneau d'entrée en agglomération, début de la bordure de trottoir, chaussée rétrécie, changement de plantations).

2.3 Concevoir un réseau de voirie adapté aux séquences, tout en conservant l'identité de l'axe historique

La route principale, qu'elle soit ou non déviée (N10, N20, A140 déclassée), doit conserver son rôle d'axe structurant, d'artère commerçante, sa configuration de voirie primaire à trafic important (même s'il est ralenti en milieu urbain), sa majesté, sa perspective, son ouverture d'emprise, sa continuité historique à travers des changements de séquence.

Si l'on veut préserver la perspective, l'ouverture et la lisibilité, les aménagements centraux sont à traiter avec les plus grandes précautions. Trop de buttes ou de décors sur îlot central des carrefours giratoires, trop de

plantations sur terre-plein central de la voie ne font qu'encombrer l'espace, boucher les vues, supprimer les perspectives lointaines et les repères, bien plus qu'embellir les abords immédiats. Il faut rappeler qu'un giratoire urbain n'a pas besoin de butte et que le dégagement visuel de son îlot central facilite la vue sur les différentes sorties et la signalisation directionnelle.

Pour la voirie secondaire, en centre urbain, tous les carrefours avec la voirie principale doivent être rétablis. En milieu suburbain (zones commerciales), on peut privilégier la fluidité, en n'autorisant que les tourne-à-droite (s'il y a des contre-allées, les voies secondaires peuvent ne déboucher que sur celles-ci) et en autorisant les demi-tours aux carrefours principaux (notamment par des giratoires). Cette disposition peut être transitoire, et le tourne-à-gauche autorisé si la zone prend un caractère plus urbain.

2.4 Mettre en œuvre des politiques ambitieuses de reconquête

Les situations problématiques ne sont pas toutes irréversibles. Plusieurs types d'action permettent de revenir sur ce qui pourrait sembler un fait accompli :

- la restructuration lourde d'un axe d'entrée de ville et-ou d'une zone commerciale à ses abords ;
- la reconquête de « friches commerciales » ;
- voire la remise à l'état naturel d'un espace urbanisé.

La restructuration lourde est illustrée par des opérations pilotes connues (Chambray-lès-Tours, Chartres, Rouen), certes moins nombreuses que les opérations d'aménagement neuf (Dijon, Nîmes...). Il concerne aussi les projets pilotes recommandés ci-après (p. 117), impliquant l'ensemble des acteurs locaux, élus et entreprises.

La reconquête de « friches commerciales » a été abordée dans le rapport Dupont, qui propose d'instituer une obligation de remise en état et une provision pour la financer accompagnant l'autorisation d'implantation, comme pour les carrières (*Les Entrées de villes, ou Redonner le goût de l'urbanisme*, 1994, p. 58). Quant aux friches déjà existantes (notamment de nombreuses stations-service désaffectées, comme sur la N20 à Ballainvilliers), elles devraient faire l'objet de réhabilitation au cas par cas, financées par le repreneur (pour un nouvel usage commercial) ou par la collectivité (pour un changement d'usage).

La remise à l'état naturel d'un espace urbanisé tire parti du fait que les installations commerciales sont amorties sur une courte durée et que leur « turn-over » est élevé. Pour rendre un usage naturel ou agricole à une zone commerciale, une solution consiste à en échanger les droits à construire avec ceux d'une zone de surface égale et qui doit devenir urbanisable, plutôt que d'accorder de nouveaux droits à construire sur cette dernière. La nouvelle zone peut être située le long d'une nouvelle déviation, qui offre un effet de vitrine à l'installation commerciale ; elle sera ainsi plus attractive pour l'entreprise, ce qui facilitera la négociation avec celle-ci.

Une coupure verte récemment bouchée, un jour réouverte ?

Photo aérienne

1968

Photo aérienne

1993

Près de la nationale 20 à la Ville-du-Bois, le débouché du vallon du Rouillon assurait encore, il y a trente ans, la continuité de l'espace ouvert entre le plateau de Nozay et la vallée de l'Orge. Cette continuité a été rompue par un petit nombre de grandes implantations, dont les plus grandes sont un hypermarché Carrefour et un village témoin. Ce secteur a été pris comme exemple emblématique d'une coupure de ce type par J. Sgard dans *Les grands paysages d'Île-de-France* (repris dans *Les Cahiers de l'IAURIF*, n° 118, p. 210).

Ces installations ont un rythme de renouvellement élevé (le village témoin vient déjà d'être reconstruit). À l'occasion du prochain changement, le transfert de ces deux principales activités vers la future zone d'activités qui doit s'édifier entre la N20 et le départ de la voie C6 permettrait d'envisager le rétablissement de la continuité naturelle du vallon du Rouillon.

3 Échelle des séquences : principes communs à toutes les séquences

Les propositions à l'échelle de la séquence sont classées selon deux volets :

- D'abord des propositions qui valent pour toutes les séquences, des principes généraux concernant la publicité, le mobilier, l'espace public, etc.
- Ensuite des propositions spécifiques à chaque catégorie de séquence et d'espace à laquelle elle appartient (zone commerciale, centre urbain, coupure naturelle, etc.).

3.1 Maîtriser la publicité

La réglementation de la publicité et des enseignes a pour objectif d'assurer une régulation des intérêts, parfois contradictoires : d'une part, la liberté d'expression, celle de diffuser des informations et des idées, liberté indispensable à la dynamique commerciale ; d'autre part, la nécessaire protection du cadre de vie. La loi de 1979 définit le cadre général des dispositions applicables et laisse aux communes la possibilité d'adapter cette réglementation nationale en fonction de leurs contraintes propres. Au niveau national, la loi de 1979 et ses décrets d'application fixent les règles applicables à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes. Selon la taille de la commune, le caractère d'agglomération ou non des lieux, la présence ou non de monuments ou sites protégés, les dispositions changent pour tenir compte du contexte.

Une simple application de la réglementation nationale, au niveau communal ou intercommunal, permettrait de régler bien des problèmes : panneaux publicitaires trop grands, trop hauts et dépassant des murs-supports, enseignes sur pied trop hautes, enseignes sur toit réalisées avec un autre moyen que des lettres ou des signes découpés.

La loi de 1979 offre aussi la possibilité d'élaborer un règlement local, sorte de POS pour la publicité et les enseignes, avec la définition de zones particulières correspondant à des secteurs différenciés (centre, zone commerciale, zone industrielle, grand axe...) et des prescriptions adaptées. Bien des variations sont possibles : imposer des types de panneaux et d'enseignes, des emplacements, des couleurs, des densités... mais encore faut-il veiller à respecter deux principes :

- la réglementation doit être en rapport avec les caractéristiques urbaines de la commune ; par exemple, interdire toute publicité dans un secteur sans valeur architecturale ou paysagère particulière peut être jugé excessif ;
- une certaine égalité de traitement doit être respectée entre la publicité sur le domaine privé et celle sur le domaine public ; par exemple, interdire l'affichage sur domaine privé et l'autoriser largement sur le mobilier urbain est susceptible d'être annulé par le juge.

C'est ainsi que le règlement local permet :

- d'être direct, en ne retenant que les dispositions s'appliquant à la commune considérée en fonction de sa population (moins de 2 000, entre 2 et 10 000, plus de 10 000 habitants), en reformulant certaines règles pour les rendre plus explicites, plus faciles à appliquer par les services ;
- d'appliquer des règles plus restrictives, en reprenant par exemple les dispositions relatives à une agglomération de moins de 10 000 habitants pour une agglomération de plus de 10 000 (plus l'agglomération est petite, plus les règles sont strictes) ;
- d'introduire de la variété, en élaborant des dispositions originales, en réglementant des cas de figure non prévus par la loi.

Chaque étude d'urbanisme, qu'il s'agisse d'une étude préalable ou d'un projet d'aménagement (ZAC, lotissement...), de l'élaboration, de la révision ou de la modification du POS (puis du PLU), de la mise en place d'une ZPPAUP, de démarches intercommunales (schéma directeur, charte d'aménagement...), est l'occasion de réfléchir à la place de la publicité et des enseignes dans la ville.

En l'absence de règlement local, les prescriptions nationales sont applicables. Celles-ci protègent notamment les monuments et sites classés ou inscrits, avec l'interdiction de la publicité et des pré-enseignes et la soumission des enseignes à l'autorisation de l'architecte des Bâtiments de France. Par contre, la protection des autres éléments du patrimoine ne peut résulter que d'une démarche communale volontaire.

L'établissement d'un règlement local permet d'encadrer précisément la publicité, les pré-enseignes et les enseignes par des prescriptions par zones et par la mise en place d'une autorisation préalable. C'est aussi l'occasion pour la Commune d'exposer les motifs de la réglementation, de convaincre.

Grâce à tous ces outils, de nombreuses villes (Nantes, Longjumeau, Le Plessis-Robinson...) ont pu réduire considérablement le nombre des supports publicitaires et mieux organiser ceux qui restent. Certaines ont mis en place des règlements originaux, comme Chartres, qui interdit toutes les publicités vues des axes entrants — en co-visibilité avec la cathédrale — mais l'autorise sur les pignons vus dans le sens sortant.

Étant donné l'imbrication des communes, notamment le long des grands itinéraires, l'initiative isolée d'une commune a fréquemment pour effet de reporter les problèmes sur sa voisine ; les solutions pour améliorer l'intégration de la publicité et des enseignes au paysage urbain doivent donc passer le plus souvent possible par une démarche intercommunale ; celle-ci, également prévue par la loi, a ainsi été mise en œuvre par la Communauté d'agglomération de Troyes.

Les professionnels de la publicité extérieure ne sont pas forcément les adversaires d'une mise en ordre de leur activité. Beaucoup, reconnaissant qu'on est souvent arrivé à saturation et que trop de messages tuent le message, peuvent devenir partenaires de certaines opérations. Une autre piste à développer avec les professionnels est le regroupement sur un même support, au moins pour les pré-enseignes. Il se pratique naturellement pour les commerces d'une zone faisant l'objet d'une gestion commune (comme à l'entrée est de Chartres). Il devrait être l'occasion de réfléchir aussi au mobilier et à l'art urbains, et de concevoir des supports dans la même ligne que l'ensemble du mobilier urbain, ainsi qu'une implantation composée avec l'ensemble de l'espace (voir ci-dessous, §§ 3.2 p. 72 et 3.3 p. 74).

Mais au-delà, il est permis de se demander si la réglementation nationale est suffisante, quand on la compare avec celle de pays voisins où la taille maximale des affiches est 4 à 6 fois moins grande que celle de nos panneaux de 12 m². La presse écrite, la radio, la télévision, l'internet, la publicité mobile (sur bus, taxis, etc.) touchent aujourd'hui des cibles plus larges. A l'heure des nouvelles technologies de communication, la publicité extérieure doit-elle encore avoir une telle importance ?

Faire participer la publicité au paysage urbain



Abondance, surenchère de panneaux publicitaires hétéroclites, trop grands, trop hauts, dépassant des murs-soutiers, enseignes sur pied démesurées, créent un paysage d'une grande cacophonie, à tel point que même l'information recherchée par la signalétique et la publicité arrive mal à ses destinataires : « trop de pub tue la pub » (N20 à Montlhéry).



On compare souvent nos entrées de ville aux paysages façonnés par le commerce aux USA, en particulier Las Vegas. Mais dans la ville des casinos et des hôtels de luxe, chaque enseigne est singulière et toutes font partie du spectacle, en particulier la nuit. Rien de comparable à la banalité de nos grandes surfaces, solderies et casses-autos, à la pauvreté de leur traitement et à leur publicité sans mise en scène. Même si l'on compare des entrées de ville ordinaires aux USA et en France, avec les mêmes *fast-foods* et *hard-discounters*, on a d'un côté des espaces toujours immenses qui absorbent aisément beaucoup d'aménagements, de l'autre des campagnes souvent compartimentées où se sont étendues les « boîtes à chaussure » ; d'un côté un territoire neuf, de l'autre un paysage façonné par des générations, sur lequel les formes du commerce actuel se surimposent brutalement. C'est pourquoi le parcours de nos routes nationales n'a rien d'un *road movie* à l'américaine.

Maîtriser la publicité



Sur les voies d'accès à Chartres, la publicité n'est autorisée que sur les pignons vus dans le sens sortant (N10, faubourg est)



Toutes les publicités vues des axes entrants — en co-visibilité avec la cathédrale — y sont interdites (N10, entrée est)

3.2 Ordonnancer le mobilier urbain

Le caractère des entrées de ville — comme celui des centres, mais plus encore — est également altéré par la prolifération incontrôlée de mobilier urbain : bancs, abribus, cabines téléphoniques, supports d'éclairage public, conteneurs de collecte sélective, jardinières, etc. Alors que le moindre bâtiment doit solliciter un permis de construire et se conformer aux prescriptions d'un POS, les collectivités et les services publics peuvent installer leur mobilier où bon leur semble, sans exigence de style ni de coordination entre eux.

Parmi les causes de cette situation, il faut citer, ici comme ailleurs :

- les logiques sectorielles qui font que chaque service installe son mobilier à usage unique, sans concertation avec les autres concessionnaires ;
- la publicité, qui pousse à installer des mobiliers dont l'usage autre que de support d'affichage n'est souvent qu'un prétexte (informations municipales...) ;
- la prééminence de la circulation automobile, qui génère de nombreux délaissés de voirie (ronds-points, îlots directionnels en « haricots », terre-pleins centraux...), autant d'incitations aux décors incongrus.

L'amélioration du mobilier urbain repose sur un principe de base, la simplicité : limitation du nombre, sobriété des formes, unité de style, ordonnancement de la disposition. Ce n'est pas au mobilier de créer l'animation et la diversité d'une rue, pas plus qu'aux plantations ou aux variations du volume bâti. C'est à la fréquentation et à la variété des activités pratiquées sur l'espace public — commerce, promenade, passage, rencontre... — que revient le rôle de lui donner une complexité.

Il faut respecter autant que possible une unité de matériaux et de style à l'intérieur d'un même ensemble, une harmonie avec le bâti, une implantation composée de façon à ne pas altérer des vues importantes ni donner une impression de désordre. La réunion de plusieurs fonctions sur un même mobilier se pratique (abribus et cabines téléphoniques), mais encore trop peu. La réunion de la publicité et du mobilier urbain est elle aussi fréquente, mais elle est plus conçue comme l'opportunité d'un support publicitaire supplémentaire que comme un transfert permettant d'éviter un emplacement publicitaire ailleurs.

L'ensemble sur lequel l'unité de style est à rechercher n'est pas forcément la commune : il doit plutôt correspondre à une entité bien identifiable du paysage urbain. Dans le cas général, c'est au niveau intercommunal que le mobilier urbain devrait être étudié, au contraire de la tendance qu'ont la plupart des communes à vouloir s'individualiser. L'avantage en termes d'économie d'échelle n'est d'ailleurs pas négligeable. La communauté urbaine de Lyon a ainsi pris le parti audacieux d'un mobilier unique pour toute son agglomération (de plus d'un million d'habitants).

En Île-de-France, quelques ensembles intercommunaux sont assez identifiés pour former de telles unités :

- Une agglomération moyenne, comme Meaux (communauté d'agglomération),
- Une ville nouvelle, comme Saint-Quentin-en-Yvelines — dans ce dernier cas, il conviendrait d'étendre l'unité de style aux communes hors ville nouvelle mais en continuité avec celle-ci (Maurepas, Coignières), pour redonner une unité à la nationale 10 ;
- Une partie assez bien individualisée de l'agglomération parisienne, comme la communauté d'agglomération envisagée sur Linas-Monthéry.

L'unité de style peut aussi se limiter à une partie d'une commune ou un ensemble intercommunal, toujours si ce territoire correspond à une entité paysagère identifiable :

- Une « zone de vocation dominante », notamment commerciale (cf. chapitre 4, p. 86 ci-après) ;
- L'ensemble du tracé d'une grande route en entrée de ville (ce qui a été fait sur la nationale 10 à l'entrée sud de Tours, dans la traversée de Chambray-lès-Tours) — cette option a l'avantage de souligner l'unité de l'axe historique (cf. § 2.3, p. 65) malmenée par des évolutions locales différentes ;
- Une ligne de transport en commun en site propre et ses abords, à l'exemple du tramway Saint-Denis-Bobigny (ce pourrait être le cas pour le projet de bus en site propre sur la N20 en Essonne).

Ordonnancer la publicité et le mobilier urbain, Soigner et simplifier l'espace public



Le regroupement des enseignes sur un support continu, formant bandeau au-dessus de la façade, est un bon moyen de calmer la publicité sans altérer la visibilité des marques. De nombreux aménagements ou réaménagements y ont eu recours : le centre commercial de la Toison d'Or à l'entrée nord de Dijon (ci-dessus), la zone « Ville Active » à Nîmes (ci-dessous), l'entrée nord de la Roche-sur-Yon. Une variante est le recours à un support identique à espacement régulier (cf. Chartes, p. 79)



La zone commerciale « Nîmes Ville Active » a été conçue avec un plan-masse et un règlement rigoureux, qui prévoient le tracé de la voirie, la structure de l'espace public, la gestion des eaux pluviales, la forme et la disposition du mobilier urbain, l'alignement du bâti et de la publicité. C'est un des exemples les plus connus de nouvelles entrées de ville.

3.3 Soigner et simplifier l'espace public

La plupart des entrées de ville présentent un espace public et sa limite avec l'espace privé très dégradés, résultat d'aménagements faits au coup par coup et peu entretenus : morceaux de glissières métalliques ou en béton, de grillage, de trottoirs, accotements défoncés, prolifération particulièrement désordonnée de mobilier urbain (abribus, cabines téléphoniques, pré-enseignes, supports publicitaires), etc.

Les projets de réhabilitation d'entrées de ville (Dijon, Chambray-lès-Tours) ont tous cherché à améliorer l'aspect des abords immédiats :

- transformation des accotements en trottoirs,
- pose d'une même bordure tout le long de la séquence,
- enlèvement des aménagements dégradés (glissières, grillages, etc.),
- aménagement de type plus urbain (bordure plutôt que glissières, carrefours simples évitant les îlots directionnels et délaissés nombreux et compliqués, etc.)
- ordonnancement et amélioration du mobilier urbain (cf. § 3.2 ci-dessus).

Le traitement du sol, celui du végétal, le mobilier et l'art urbains peuvent contribuer à cette restructuration s'ils sont de conception simple et faciles à entretenir. En particulier, les arbres d'alignement n'ont pas pour fonction de masquer les façades (le regard peut porter entre les troncs et sous les frondaisons, même jeunes), mais de cadrer et structurer la vue (cf. ci-dessous et p. 82).



Les arbres d'alignement cadrent et structurent la vue sans masquer les façades, car le regard peut porter entre les troncs et sous les frondaisons (N19, sortie est de Troyes)

3.4 Rendre la voie principale plus urbaine

Les grandes routes nationales d'entrée d'agglomération ont vu leur trafic croître sans interruption depuis plusieurs décennies, pour ne se stabiliser qu'à saturation, avec des niveaux de 50 à 70 000 véhicules par jour (comme sur la N10 ou la N20 dans les tronçons étudiés). C'est même le cas de routes pourtant doublées par des pénétrantes autoroutières (N7 doublée par A6 au sud-est de l'agglomération parisienne). Cet accroissement du trafic à écouler a conduit à donner à ces routes un caractère de plus en plus proche d'une voie rapide, voire d'une autoroute, même lorsqu'elles traversent des tissus urbains denses : séparateur central, glissières hautes métalliques ou en béton, centrales et latérales, dénivellation des passages piétons, voire des carrefours, parfois grillages interdisant la traversée aux piétons.

Cette évolution a largement contribué à la dégradation du cadre de vie des riverains : bruit, pollution et insécurité accrues par les grandes vitesses autorisées, coupure entre les deux rives, passages piétons inaccessibles aux personnes à mobilité réduite, allongeant les parcours, malodorants et peu sûrs en souterrain, inconfortables en passerelle, amenant les piétons à tenter de traverser à niveau malgré le danger.

L'accord est aujourd'hui général sur la nécessité de redonner à ces voies un caractère urbain, même avec un fort trafic. À titre de comparaison, à Paris, les Champs-Élysées supportent un trafic journalier de plus de 75 000 véhicules, les boulevards des Maréchaux entre 40 et 60 000, le boulevard Raspail ou Saint-Marcel 35 000, la rue de Tolbiac et la rue des Pyrénées 15 000. On peut donc concevoir une voie à fort trafic et à caractère urbain. La vocation de ces axes, conforme à leur histoire, est de devenir non des voies secondaires, mais des avenues ou des boulevards, c'est-à-dire des voies primaires structurant la ville (cf. § 2.3, p. 65).

La mise en service de déviations totales ou partielles (C6, A12) permet de réduire le trafic, mais l'importance des mouvements locaux (notamment l'accès aux commerces depuis la zone de chalandise) interdit d'espérer une diminution de plus de la moitié dans la plupart des cas. En outre, il faut gérer le temps souvent long entre la prise de décision et la réalisation d'une déviation.

L'évolution vers un caractère urbain suppose l'abandon des dispositifs autoroutiers (glissières, grillages, bandes d'arrêt d'urgence, traversées dénivelées...), l'indispensable réduction corrélative de la vitesse (réduction de la largeur des files, multiplication des carrefours, notamment à feux, éventuellement stationnement direct sur la chaussée) et l'aménagement de trottoirs confortables pour les piétons.

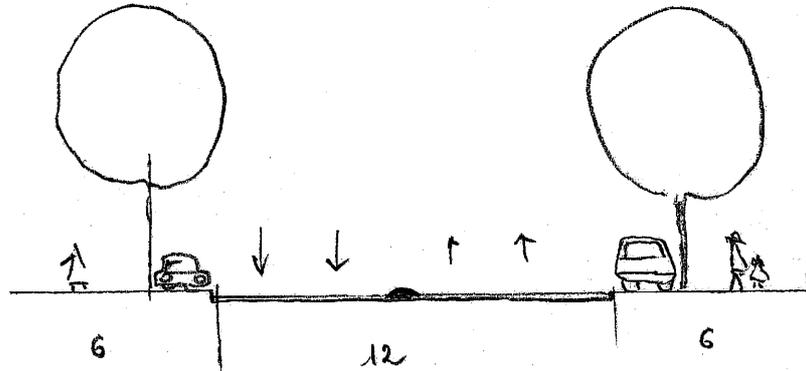
Pour réaliser des trottoirs confortables, des plantations et du stationnement, il est nécessaire de disposer d'une emprise égale ou supérieure au double, voire au triple de la largeur de la chaussée principale.

Les niveaux de trafic à écouler (estimés ci-dessus) impliquent deux voies de circulation par sens, soit une largeur de chaussée minimum de 12 m. Lorsque l'on dispose d'une emprise inférieure à 24 m, il sera donc difficile de concevoir un aménagement satisfaisant. Lorsque l'emprise atteint ou dépasse 24 m, il est possible d'aménager, de part et d'autre de la chaussée principale, un stationnement et un trottoir planté, comme le montre le profil n° 1.

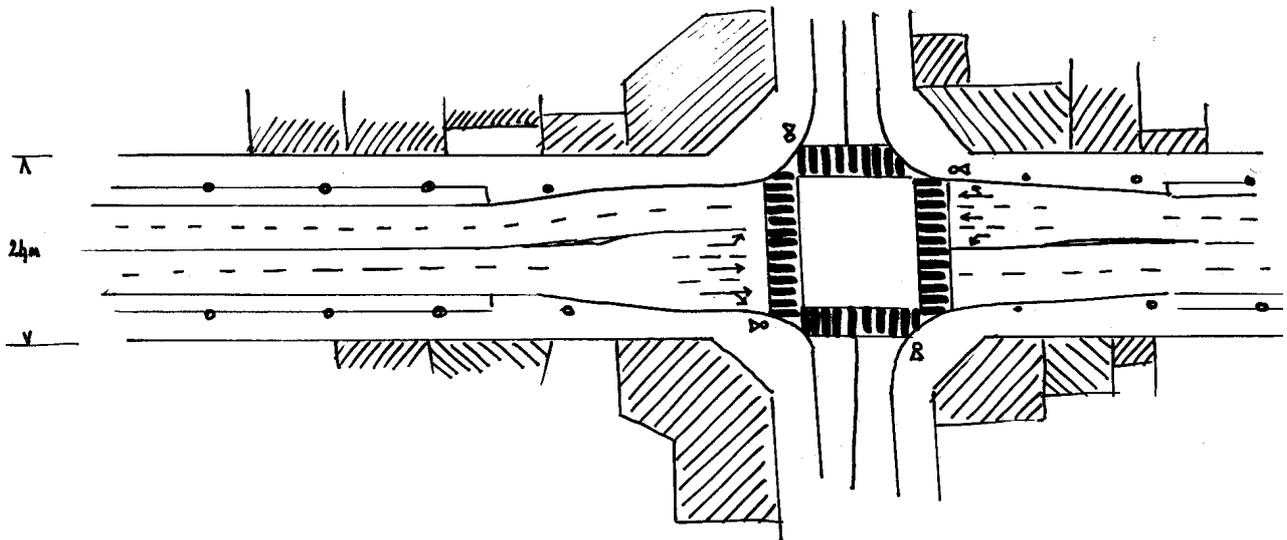
Dans un secteur urbanisé, la présence de piétons nécessite des feux tricolores pour assurer la sécurité de leurs traversées. Au droit des carrefours, la suppression du stationnement permet d'insérer une voie spéciale pour stocker les véhicules qui tournent à gauche (schéma n° 2). Un carrefour giratoire à feux peut également convenir (schéma n° 3).

La séparation des deux sens de circulation peut être réalisée par une bande de pavés présentant un profil arrondi. Il est franchissable mais il est plus efficace qu'une simple ligne blanche et il affirme le caractère urbain de l'axe routier. Ce type d'aménagement a été souvent mis en œuvre.

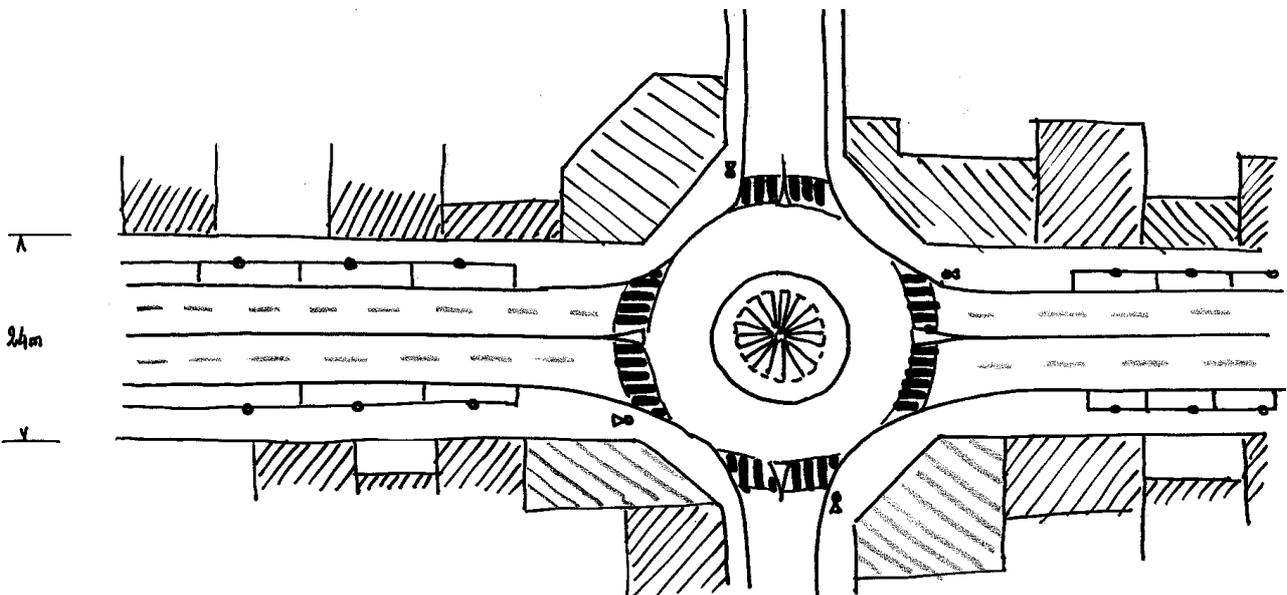
Rendre la voie principale plus urbaine



Lorsque l'emprise atteint ou dépasse 24 m, il est possible d'aménager, de part et d'autre de la chaussée principale, un stationnement et un trottoir planté.



Au droit des carrefours, la suppression du stationnement permet d'insérer une voie spéciale pour le tourne-à-gauche.



Un carrefour giratoire à feux peut également convenir.

3.5 Rendre le plan de voirie plus lisible et plus cohérent

Les nouveaux quartiers édifiés en périphérie des agglomérations n'existent que parce qu'ils sont accessibles en voiture. Au début de leur implantation, l'accessibilité est on ne peut plus claire : installation des bâtiments d'activité au bord de la route principale, donnant visibilité et accès direct, stationnement devant les bâtiments. Au fur et à mesure de leur évolution, tout se complique :

- L'augmentation de la circulation sur la voie principale limite, pour des raisons de sécurité, l'accès direct ; celui-ci tend à se faire par l'arrière ou par des contre-allées souvent mal reliées à la voie principale ;
- L'extension en profondeur implique des voiries et des parkings à l'arrière, réalisés au coup par coup.

Les conditions d'accessibilité et de repérage deviennent de plus en plus difficiles :

- La voirie principale devient une véritable coupure ;
- La limitation des accès et des carrefours ne laisse pas de « droit à l'erreur » si l'on manque sa sortie ;
- La voirie secondaire, sous- ou surdimensionnée, sans hiérarchie, sans continuité, avec de nombreux changements de direction, des impasses, est un véritable labyrinthe.

À titre d'exemple, quelques situations se retrouvent fréquemment :

- Une contre-allée suit la route principale, sans accès sur celle-ci ; à l'approche d'un carrefour, l'usager s'attendrait à ce que la contre-allée rejoigne ce carrefour, mais elle s'en écarte pour aller se perdre dans la voirie secondaire ;
- On aperçoit une enseigne depuis la route principale, mais on ne peut sortir que beaucoup plus loin, à un endroit où il n'y a plus d'indication ni de repérage possible vers l'enseigne ;
- On aperçoit une enseigne depuis une rue qui semble y mener, mais en chemin on bute sur un sens interdit, une section mise en impasse ou un changement de direction ;
- On s'engage dans une voie si large qu'elle semble être principale, et on s'aperçoit plus loin qu'elle n'est qu'une desserte interne d'une zone d'activités ou d'un lotissement, en cul-de-sac ou en raquette...

La composition d'ensemble est inexistante, alors qu'elle devrait être un souci majeur, pour donner une facilité d'accès, de repérage et de stationnement qui contribuerait à l'attractivité ces zones.

Pourtant, la composition, le repérage, le stationnement sont bien organisés pour des équipements majeurs (grands stades, parcs d'expositions, etc.), conçus et aménagés selon un projet d'ensemble. Certaines zones d'activités — plus souvent de bureaux ou d'industrie que de commerce —, conçues dans les mêmes conditions, présentent aussi un plan d'ensemble lisible : Paris-Nord II, Pariwest...

Pour les zones d'activités commerciales, des schémas de composition — ou de recomposition pour l'existant — devraient semblablement être étudiés :

- Carrefours (ronds-points, feux, voire dénivelés...) formant des **entrées majeures** de la zone depuis la voie principale, donnant un accès facile à toute la zone, autorisant tous les mouvements (accès, traversée, tourne-à-gauche, retournement) ;
- **Cohérence entre la façade et l'accès** : si la façade est tournée vers la voie principale (cas général), l'accès doit se faire de ce côté, de manière directe si la situation le permet (transit modéré, zone à vocation plus urbaine) et par contre-allée sinon ; si c'est un arrière qui est tourné vers la voie principale, avec des zones d'entreposage, il est souvent préférable de limiter la visibilité (plantations, qui peuvent être basses pour laisser voir les bâtiments et les enseignes, tout en masquant l'entreposage au sol) ;
- **Desserte interne par un réseau hiérarchisé et continu de voies**, permettant de relier deux points quelconques par le trajet le plus direct possible ;
- **Parkings structurés**, en commun entre plusieurs commerces ;
- **Circuits piétons et parvis des magasins**, continuités piétonnes entre magasins pour éviter l'usage interne de la voiture ;
- **Plantations, signalétique et mobilier ordonnés...**

La mise en œuvre de plans de composition dans des zones existantes implique une certaine redistribution entre l'espace public, l'espace privé et celui en copropriété. Elle peut ainsi donner lieu à un véritable remembrement urbain, c'est-à-dire à une modification des limites cadastrales, même dans le cas où sont maintenus en place la plupart des bâtiments. Cela ne peut bien sûr se faire que dans le cadre d'un grand projet, initié par la collectivité et mené avec une forte participation des entreprises de la zone, convaincues d'y trouver un avantage (cf. p. 117).

3.6 Structurer l'espace privé par règlement, incitation ou acquisition

Plus encore que les POS (Plans d'occupation des sols), **les nouveaux PLU (Plans locaux d'urbanisme) donnent l'occasion de faire de véritables projets urbains** à l'échelle de chaque commune.

Les règles des PLU correspondent aux 14 articles des anciens règlements de POS, mais elles devront prendre en compte la dimension de la composition urbaine pour être l'expression du projet urbain. Elles devraient permettre d'agir :

- sur l'aspect du bâti (hauteur, gabarit, couleur, matériaux, etc.) ;
- sur sa localisation (par rapport aux voies, aux limites séparatives, aux autres bâtiments de la parcelle) ;
- sur l'espace ouvert entre la voie publique et les façades, notamment en réorganisant les parkings.

L'action réglementaire sur l'espace privé est plus ou moins difficile selon les types de séquence, et selon les propriétaires à l'intérieur d'une même séquence. Elle est plus difficile dans les zones d'activités que dans celles d'habitat, les entreprises faisant valoir des surcoûts ou des manques à gagner mettant en péril leur activité. Certaines enseignes présentent une résistance particulièrement forte en raison de l'identité visuelle de marque qu'elles veulent avoir, en général peu compatible avec celle du lieu. C'est en particulier le cas des chaînes de restauration (Mac Donald's, Léon de Bruxelles, Buffalo Grill, etc.). Cependant, des exemples d'insertion réussie, en milieu urbain, mais aussi périurbain, montrent qu'il est possible de faire mieux. Cela ne peut se faire que dans le cadre d'une action d'ensemble concertée. Chacun règle en effet son comportement sur celui des autres : si l'environnement est dégradé, chaque enseigne se singularise dans une surenchère de tape-à-l'œil ; si l'environnement est de qualité, chacune peut avoir la même visibilité à moindres frais. Et la mise en commun, de plus en plus répandue, de la taxe professionnelle au niveau de l'agglomération donne aux collectivités plus de poids dans la négociation.

À la différence des POS, les PLU concernent aussi l'espace public et donnent l'occasion de traiter de façon cohérente la voirie, les espaces ouverts privés (stationnement, plantations) et les bâtiments privés desservis. Les dernières décennies ont vu surgir des réflexions puis des réalisations importantes sur les centres villes anciens, avec la réhabilitation du bâti (ravalement, Opah, etc.), les rues piétonnes, les réaménagements de places et de parvis, les zones 30. Les années 2000, devraient, au travers notamment des PLU, ouvrir le chantier des espaces ouverts et bâtis de la « ville émergente » : voirie, desserte, constructions, enseignes, parvis, centralités, plantations, etc.

Diverses incitations peuvent également orienter l'évolution de l'espace privé, à côté de la réglementation ou en relation avec celle-ci. Par exemple, les règlements peuvent organiser le transfert de droits à construire (transfert de COS) depuis une zone à protéger, à ménager en espace ouvert ou à reconquérir, vers une zone densifiable. Ils peuvent aussi offrir des droits à construire plus élevés en échange d'un effort particulier dans un autre domaine (volumétrie, matériaux, aspect...), qui ne peut être exigé autrement.

Enfin, la façon la plus volontariste de changer la forme de la ville reste l'acquisition publique. Il ne faut pas oublier ce moyen, qui, tout en restant limité compte tenu de son coût, permet, bien utilisé, de cibler des interventions importantes : création d'espaces ou d'équipements publics, renforcement de centralités, reconquête d'espaces ouverts (cf. § 2.4, p. 66). L'acquisition peut aussi ne pas être en pleine propriété : l'achat de servitudes conventionnelles, encore peu utilisé en France (où il ne se pratique qu'entre propriétés voisines), s'est révélé un outil efficace en Grande-Bretagne et aux États-Unis, pour le maintien d'un espace ouvert, d'une plantation, d'un passage public.

Rendre le plan de voirie plus lisible : Cohérence entre la façade et l'accès



Quand un bâtiment tourne sa façade vers la voie, il est naturel d'y accéder sans détour (zone d'entrée est de Chartres)



Des plantations basses le long de la voie principale permettent de laisser voir les bâtiments et les enseignes, tout en masquant l'entreposage au sol (N10, entrée est de Chartres)

3.7 Mettre en valeur le patrimoine naturel, historique et paysager

Au fil du temps, les routes nationales et départementales sont devenues un véritable patrimoine. Hérité des grands tracés des XVII^e et XVIII^e siècles, ce réseau dense et continu constituait un des caractères originaux de l'Île-de-France, inscrivant dans le paysage la centralisation politique française et la rigueur de l'esthétique classique. Les alignements d'arbres renforçaient le rôle structurant de ces routes pour les paysages urbains et ruraux. Leur évolution récente montre qu'aujourd'hui ce patrimoine est en danger.

Depuis 20 à 30 ans, d'innombrables alignements ont été abattus, d'abord pour des raisons de sécurité, puis pour des besoins d'élargissement. Bien que plusieurs circulaires ministérielles aient préconisé une meilleure gestion des alignements et, si possible, leur replantation, les continuités disparaissent et les nouvelles plantations sont loin de les remplacer. Dans certaines régions, le rythme des abattages s'est même accru récemment. En outre, la durée de vie des arbres se réduit du fait du tassement des sols, des déficits en eau, du salage hivernal des routes, des chocs contre les troncs, des tailles de grosses branches qui facilitent l'entrée des maladies. Fragiles ou âgés, ils sont abattus ; leur replantation pose des difficultés, en raison des problèmes d'emprise hors d'agglomération et à cause de l'encombrement de l'espace public en traversée urbaine.

Hors agglomération, les normes actuelles de sécurité ne peuvent pas être appliquées dans les conditions d'emprises existantes et les agriculteurs y sont souvent opposés. Les solutions possibles sont de deux ordres : acquisition d'emprises ou servitudes conventionnelles. L'acquisition d'emprises supplémentaires se heurte à des problèmes de négociation avec les agriculteurs ; la largeur nécessaire entre le bord de la chaussée et la limite d'emprise est en effet d'une dizaine de mètres (les nouvelles normes demandent non plus 4 m mais 7 m entre la chaussée et les troncs, et les riverains peuvent exiger au moins 2 m entre ceux-ci et la limite). Ainsi, le département de Seine-et-Marne n'a pu acquérir l'emprise nécessaires aux plantations que dans un seul cas, celui de la route d'accès au château de Vaux-le-Vicomte.

Un système de contrats ou de servitudes conventionnelles pour des plantations chez les riverains serait une alternative à étudier. Les riverains s'engageraient à réaliser ou à autoriser des plantations puis à les entretenir pendant une période donnée (25 ans). La Grande Bretagne a recours à cette procédure pour la création de buttes acoustiques paysagées, lorsque l'emprise est insuffisante. Quant aux plantations d'alignement, une solution de ce type a été proposée par l'IAURIF pour les routes qui se croisent sur le plateau de Saclay, et mises en œuvre par le District sur l'une d'entre elles, la N306.

Ces solutions ne relèvent pas seulement du coup par coup : elles peuvent être organisées dans des schémas de gestion. En Seine-et-Marne, le CAUE, la DDE et le Conseil général ont ainsi établi un schéma de gestion des plantations d'alignement. En Essonne, ce schéma a pris la forme d'un *Guide méthodologique de gestion des dépendances vertes des routes départementales*, réalisé par le Conseil général. Le *Schéma Vert départemental* de la Seine-Saint-Denis comporte un volet sur les plantations d'alignement et va jusqu'à en indiquer l'état sanitaire actuel.

En milieu urbain, il est souvent malaisé de réaliser de plantations avec un sol encombré de voies d'accès, de mobiliers urbains, de supports publicitaires, et avec un sous-sol souvent occupé par des réseaux longeant la route. De plus, les commerces riverains craignent que les arbres ne cachent leurs enseignes.

Les plantations (ou, plus souvent, les replantations, puisque la plupart de ces axes ont été plantés par le passé) doivent donc en général se faire dans le cadre d'un projet intégré, prévoyant selon les cas une réduction du mobilier et de l'affichage, la limitation des accès grâce à une contre-allée, et parfois, de façon plus lourde, l'acquisition d'emprises ou le déplacement des réseaux. Le système de la voie avec contre-allées est particulièrement commode pour implanter des alignements, puisque le terre-plein entre la chaussée principale et la contre-allée est continu et que, s'il peut porter de la signalisation et des enseignes, il n'a pas vocation à porter du mobilier tel que cabines téléphoniques ou abribus.

Les réticences des commerçants peuvent être levées si on leur montre, par des simulations ou des images de référence, qu'un alignement d'arbres-tiges aux couronnes hautes (plus de 2,50 m), suffisamment espacé (8 à 15 m), laisse voir les enseignes entre les troncs, sous les couronnes (cf. pp. 74 et 82).

La nécessité de projets d'ensemble ne doit pas être un prétexte à l'immobilisme. S'il n'y a pas de réseaux le long de la chaussée, un alignement peut être planté sans attendre tous les autres travaux.

Le patrimoine paysager n'est pas limité aux plantations : les tracés en eux-mêmes ont une valeur historique et esthétique. La valeur historique est liée à l'ancienneté de leur origine, aux projets et aux savoir-faire dont elle témoignent, à leur rôle d'axe majeur sur de longues périodes, aux événements dont elles ont été le théâtre. La plupart des routes nationales qui pénètrent dans les agglomérations sont les routes royales tracées du XVI^e au XIX^e siècle, principalement au XVII^e, sous l'autorité de Colbert. Parfois même, la route royale suit exactement le tracé d'une voie romaine, qu'elle n'a que réaménagée. Les événements historiques sont liés au statut d'axe majeur. C'est ainsi qu'en 1944, l'armée du général Leclerc a emprunté la nationale 10 à la sortie est de Chartres, et son passage est commémoré par une série de bornes décorées portant la mention « Voie de la Liberté ».

La valeur esthétique des tracés eux-mêmes apparaît en particulier lorsque leurs longs alignements droits offrent une perspective sur un monument ou une ouverture vers un horizon lointain. Ces perspectives monumentales sont d'un grand intérêt paysager, au même titre que d'autres tracés royaux — allées forestières, allées de parcs, perspectives de châteaux — qui leur sont souvent reliés.

En dehors de l'emprise routière, le patrimoine paysager comprend notamment des parcs de châteaux, dont la grille principale donne sur la route, comme sur la N7 entre Juvisy et Corbeil, le long du parcours du roi de Versailles à Fontainebleau, comme aussi sur la N20 (le domaine de Jeurre à Étampes, celui de Chanteloup à Saint-Germain-lès-Arpajon). Ces domaines structurent un paysage qui dépasse largement leurs limites, par leurs perspectives qui se prolongent dans les forêts et les campagnes environnantes, servant souvent de support à des chemins, des routes ou des rues. Parfois, c'est la route principale elle-même qui est reliée à la composition d'un domaine, comme l'ancienne N12 venant de Saint-Quentin-en-Yvelines, prolongée par la perspective du château de Pontchartrain.

D'autres espaces constituent un patrimoine à la fois paysager et naturel ; leur valeur paysagère tient à la qualité et à la diversité de leurs ambiances, aux vues proches et lointaines qu'ils offrent ; leur valeur naturelle tient à leur richesse en milieux et en espèces ainsi qu'à leur caractère plus spontané que ce qui les entoure. Il ne s'agit pas forcément de sites spectaculaires, mais de **lieux à la végétation variée, où arbres, arbustes, plantes herbacées se côtoient,** souvent oubliés au sein d'un milieu périurbain en mutation. Alors que les espaces boisés sont aujourd'hui plus reconnus, les espaces naturels ouverts — formations végétales basses comme les landes, prairies ou pelouses sèches, milieux humides comme les mares — sont encore méconnus ou négligés.

Ces espaces qui ne sont ni bâtis ni plantés, dont l'évolution est relativement spontanée, ne sont pas des vides à combler au plus vite mais des éléments importants de l'espace public. Leur aménagement doit donc passer par des projets autres que des plantations : travail de génie écologique, mise en place d'une gestion dite « différenciée », plus extensive dans des espaces plus vastes et moins densément fréquentés, où elle laisse plus de place aux régulations naturelles. La politique des ENS (espaces naturels sensibles), menée par les Départements, peut encourager ce mode de gestion. Même dans des espaces relativement fréquentés, comme la vallée de l'Orge aval (prairie du Perray) ou l'île Saint-Germain (à Issy-les-Moulineaux), certains architectes-paysagistes ont pu tirer parti de la végétation spontanée ou subsponnée pour créer des parcs offrant des ambiances originales et demandant peu d'entretien.

Les continuités (écologiques et de circulations douces) sont un facteur essentiel de la qualité des espaces naturels (cf. p. 98). Elles sont encore plus ou moins présentes, parfois en pointillés, notamment le long des cours d'eau et des coteaux. Elles sont à protéger ou à rétablir, de manière à former un réseau à différentes échelles (séquence, territoire, région).

Le patrimoine historique et paysager



A partir du XVII^e siècle, de nombreux parcs de châteaux ont été édifiés le long des grandes routes, qui leur assuraient un accès. Ces accès, souvent combinés à des perspectives (comme ici au château de Chanteloup à Saint-Germain-lès-Arpajon, sur la N20) seraient à remettre en valeur, en soignant leur articulation avec la route. De même, des murs ou grilles d'enceinte, pavillons d'entrée ou d'angle devraient être réhabilités.



Même transformés en voies rapides, les tracés hérités des routes royales et leurs alignements d'arbres constituent un patrimoine de première importance (N10 à Trappes).

Le tracé de la route, un patrimoine historique



La plupart des routes nationales qui pénètrent dans les agglomérations (ici la route Paris-Chartres à Trappes et Élancourt) sont les routes royales tracées principalement au XVII^e siècle, « du plus droit qu'il sera possible », selon la formule de Colbert.



Lors de la Libération en 1944, l'armée du général Leclerc a emprunté la nationale 10 à la sortie est de Chartres, et son passage est commémoré par une série de bornes décorées d'un bas-relief portant la mention « Voie de la Liberté ».

3.8 Mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti

Bien que le patrimoine planté soit le plus important et le plus visible le long des routes, le patrimoine bâti constitue une trace importante de l'histoire et doit être reconnu. Pendant les siècles où les routes royales ont été les principales voies de communication du pays, de nombreux bâtiments se sont édifiés sur leurs abords ou à proximité pour profiter de leur desserte.

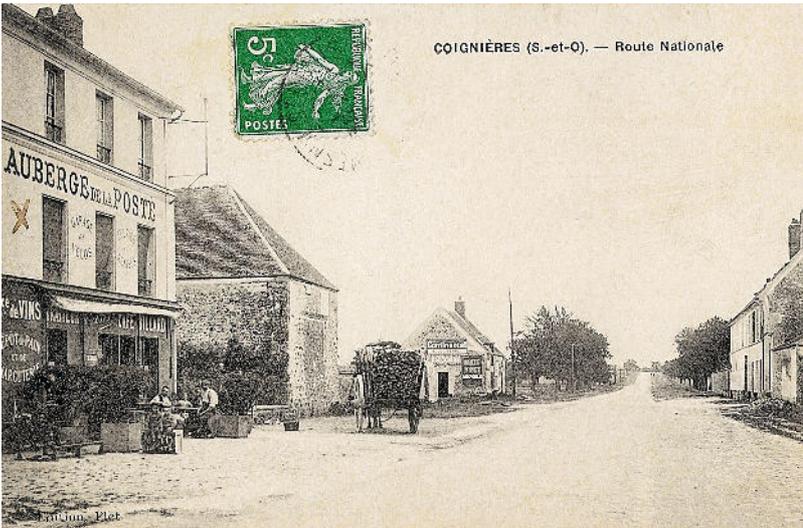
- Les bâtiments les plus en relation avec la route sont bien sûr les relais de poste et les auberges, édifiés en bordure immédiate. Il en reste beaucoup, encore utilisés ou à l'abandon, comme sur la N20 d'Arpajon à Orléans. Sur la N6 au nord de Melun, une sculpture sur un restaurant rappelle le lieu de l'affaire du « Courrier de Lyon ». Il en reste aussi, noyés aujourd'hui dans des tissus hétérogènes d'entrées de ville, comme sur la N10 à Coignières.
- L'habitat s'est largement développé en bordure immédiate de la route, n'y trouvant que des avantages, avec la meilleure desserte de l'époque, sans les nuisances d'aujourd'hui. C'est ainsi qu'on trouve des centres de bourgs (Pontchartrain sur la N12, Saint-Fargeau sur la N7), des faubourgs reliés à un bourg principal situé à l'écart de la route (la Grange-aux-Cercles, extension de la Ville-du-Bois sur la N20), de belles demeures bourgeoises (sur la N13 à la Maladrerie de Poissy, sur la N20 à Montlhéry).
- Il peut aussi s'agir de fermes, comme sur la N20 au sud d'Arpajon.
- On trouve aussi quelques châteaux, généralement édifiés en retrait de la route, mais dont le domaine vient jouxter celle-ci, avec un ensemble de constructions (murs, grilles, pavillons) qui sont souvent elles-mêmes de qualité. L'ensemble formé par le château, son domaine, ses fabriques annexes et ses perspectives extérieures (cf. ci-avant p. 81) forme un tout qu'il convient de mettre en valeur et de ne pas démembrer.
- En dehors des routes royales, des bâtiments anciens isolés à l'origine, notamment des fermes, se retrouvent maintenant en bordure de voies nouvelles.

Nombre de ces bâtiments sont aujourd'hui dégradés par des réaménagements récents et des enseignes publicitaires, ou bien abandonnés du fait des nuisances de la route ou de la suppression de l'accès direct à celle-ci. La dégradation et l'abandon touchent aussi bien des châteaux que des édifices ordinaires. Une prise de conscience de la valeur de ce patrimoine, suivie d'actions de réhabilitation, est indispensable.

Comme pour tout bâtiment patrimonial, la pérennité de la réhabilitation passe par la recherche d'un usage qui en garantisse la gestion. L'utilisation comme hôtel ou restaurant est naturelle pour beaucoup d'entre eux, et elle subsiste encore souvent. Pour les bâtiments anciens qui n'ont plus d'usage, la réhabilitation est coûteuse et ne se rentabilise en général que par un usage d'un certain standing (comme la ferme des Hyverneaux à Lésigny, menacée d'abandon après s'être retrouvée le long de la Francilienne, puis réhabilitée en hôtel à l'occasion de la réalisation du golf du Réveillon) ou par une exploitation directe par une collectivité locale (comme la Commanderie des templiers de la Villedieu à Élancourt, le long de la N10, ancienne route royale de Paris à Chartres). Dans les autres cas, des aides doivent être trouvées. On peut imaginer de réhabiliter une grande ferme ou un grand relais à cour en y créant une véritable aire de service. Les dimensions d'un tel ensemble bâti permettent dans bien des cas, moyennant un projet architectural original, d'y implanter une station service, un mini-marché et toutes les commodités qu'on trouve sur ce type d'aire. De tels projets peuvent modifier la physionomie de ces ensembles bâtis, mais restent préférables à leur disparition.

Ces réhabilitations doivent s'inscrire dans un projet global à l'échelle de l'itinéraire, prévoyant le déplacement des aires de service vers ces ensembles bâtis, leur desserte dans de bonnes conditions de sécurité, la maîtrise de l'affichage publicitaire, et bien sûr la replantation des alignements.

Le patrimoine bâti : maisons et auberges



À Coignières, « l'Auberge de la Poste » a conservé son usage et à peu près son aspect, malgré l'accroissement de la circulation et l'élargissement de la route



De nombreux bâtiments qui constituaient le patrimoine bâti indissociable de la route sont aujourd'hui soumis aux nuisances sonores et à la pollution (ci-contre, la Grange-aux-Cercles, sur la N20 à la Ville-du-Bois), noircies, mal entretenus (ci-dessous à g., N20 à Monthéry), occupés par une population de plus en plus pauvre, voire abandonnés (ci-dessous à d., la Maladrerie de Poissy, sur l'ancienne N13)



Maladrerie de Poissy (photo dans Cahier 117 p. 236)

8,5 × 5,9 cm

4 Échelle des séquences : principes par type de séquence

4.1 Zones à vocation commerciale

Les zones commerciales sont les espaces qui posent les plus gros problèmes en entrée de ville. Il faudrait pouvoir agir :

- de façon préventive pour les nouvelles zones — c'est le plus facile car les collectivités locales peuvent en théorie maîtriser leur conception, « l'amendement Dupont » (article L 111-1-4 du Code de l'urbanisme) les y incitant fortement ;
- par des projets ou des évolutions progressives pour les zones existantes (mise en commun d'espaces extérieurs, plantation, réhabilitation architecturale...).

Il s'agit d'établir de véritables plans de composition urbaine (les nouveaux PLU en donnent l'occasion), portant sur la voirie (axe principal et voies secondaires), le découpage parcellaire, le traitement des espaces extérieurs (traitement végétal, parkings) et celui du bâti (règlement architectural) ; intégrant les aspects fonctionnels et symboliques (circulation, desserte, visibilité des commerces, repères pour les usagers, image générale de la ville), admettant l'effet de vitrine caractéristique de ces zones (en ordonnant la publicité et les enseignes). Deux volets de tels plans de composition urbaine sont essentiels : l'aménagement des espaces publics et le traitement de la voirie principale.

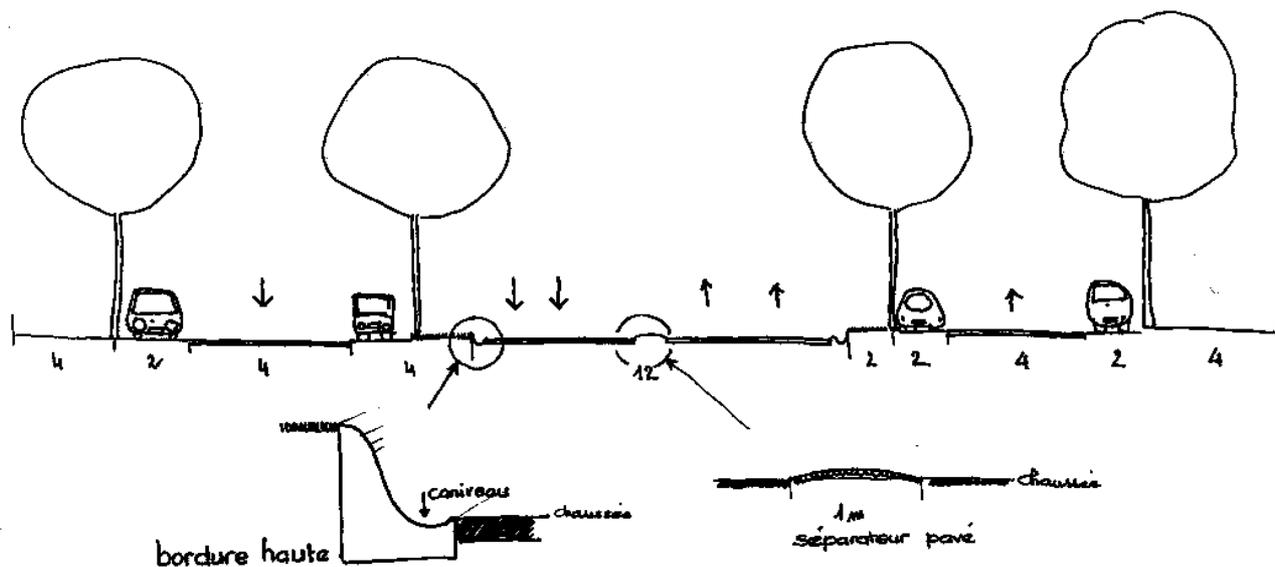
Les espaces publics, actuellement réduits au minimum, sont à inventer pour tous les types de circulation (voitures, piétons avec ou sans caddie). Les zones commerciales n'existent que parce que l'on peut y accéder en voiture et s'y garer. Or, compte tenu de la grande taille des parkings, on y fait souvent, entre sa voiture et le magasin, des trajets à pied supérieurs à ceux que l'on accepterait de faire pour accéder à un commerce traditionnel en centre ville. À la place d'une marée de bitume parsemée d'obstacles pour les voitures, on pourrait trouver un espace composé intégrant parkings, circulations piétonnes, parvis et plantations, qui retrouve la dimension du piéton et de son caddie. Les améliorations peuvent être les suivantes :

- aménagement de véritables espaces piétons, allées, parvis de magasins, etc. ;
- mise en commun pour l'ensemble des commerces de certains espaces extérieurs (principalement espaces verts et parkings, comme à Chartres) pour constituer un véritable espace public ;
- meilleure relation entre la voirie primaire et les commerces (p. ex. contre-allées avec stationnement bilatéral et entrée clairement marquée de chaque établissement commercial, ou bien transformation de l'axe principal en voie véritablement urbaine, ou encore irrigation par un réseau hiérarchisé de voirie...).

La voirie principale doit devenir une véritable voie primaire urbaine, avenue ou boulevard (cf. pp. 65 et 75). Son emprise globale (entre façades) est souvent importante dans la traversée d'une zone d'activité. C'est parfois l'emprise publique, hors chaussée principale, qui est large : des contre-allées y sont aménagées pour la desserte des activités situées en bordure de la route. L'entrée de Meaux (A141) et la traversée de Coignières (N10) présentent cette configuration. Mais les contre-allées sont en général discontinues, mal reliées à la voie principale, et une restructuration est nécessaire, en essayant d'adopter un profil en travers constant entre deux carrefours. Si besoin est, des emplacements de stationnement peuvent être prévus le long des contre-allées en complément aux parkings propres à chaque activité.

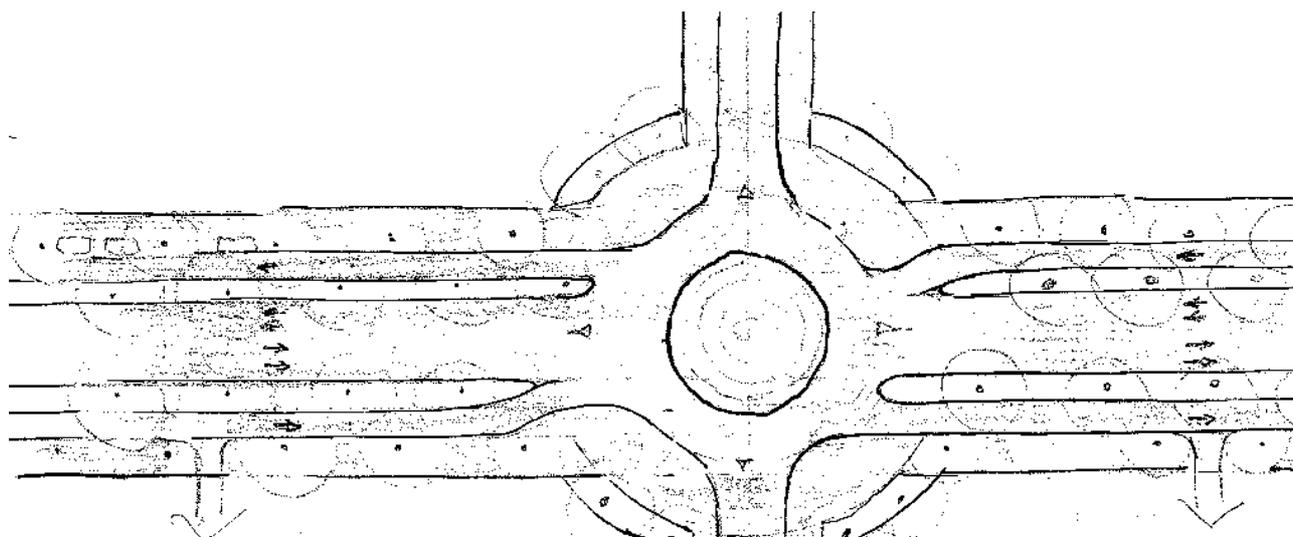
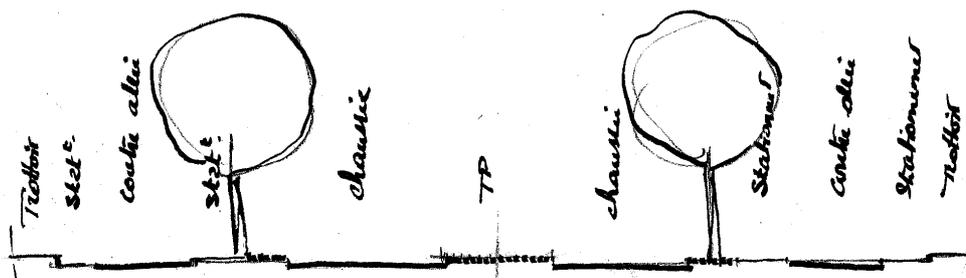
Dans d'autre cas, l'emprise publique est réduite à la voie principale et il s'agit de récupérer un espace sur les parkings privés devant les bâtiments pour réaliser des contre-allées. Les commerces ne sont pas opposés au principe, à condition que le nombre total de places de stationnement ne soit pas réduit ; ils l'ont accepté dans le cas du projet du CAUE des Yvelines pour la D113, ancienne N13, à Orgeval.

Traversée de zone à vocation commerciale Exemples de traitement de la voirie principale



Ci-dessus, profil possible :
Chaussée centrale avec deux
contre-allées latérales

Ci-contre, autre profil
possible : Terre-plein central,
chaussées séparées et deux
contre-allées



Le traitement des carrefours est compatible avec
l'aménagement d'un giratoire, recommandé du point de
vue de la sécurité, de la lisibilité et de la simplicité. Dans le
cas d'une voie traitée avec chaussée centrale avec
contre-allées latérales (profils ci-dessus), le carrefour
giratoire dessert facilement les contre-allées.

Des plans de composition sont à établir, tant pour un meilleur fonctionnement que pour un meilleur aspect :

- la voirie doit être lisible, simple et hiérarchisée ;
- des points de repères majeurs doivent émerger, notamment les accès à la zone, avec une signalétique vigoureusement disciplinée entre ces points ;
- à l'intérieur de cette zone, des quartiers sont à inventer, des centralités sont à trouver et à relier ; par exemple un quartier de restaurants, réunis sur un site agréable (près d'un ruisseau, ou sur un point haut offrant des vues, ou dans une clairière), un quartier de services communs (banque, café, pharmacie...), etc. ; restaurants et services communs peuvent aussi être rapprochés pour former un véritable centre de la zone.

Une trame foncière, une trame verte, des plantations doivent constituer l'ossature et la base de la mutation de la zone commerciale :

- un réseau d'espaces verts communs ;
- des plantations d'alignement, de haute tige pour cadrer et structurer la vue, suffisamment espacées pour laisser le regard porter entre les troncs et sous les frondaisons.

Les bâtiments doivent davantage former un ensemble :

- recherche d'un vocabulaire commun, d'éléments d'unité ;
- alignement des façades à l'occasion du renouvellement des bâtiments...

Le mobilier urbain et les publicités sont à organiser :

- des publicités moins agressives, plus ordonnées, jouant dans la mesure du possible la synergie et la complémentarité des commerces d'une même zone plutôt que la concurrence (p. ex. regroupement des pré-enseignes de plusieurs commerces voisins), permettant aux entreprises d'avoir une communication aussi efficace à moindre frais ;
- des publicités qui participent à l'aménagement de l'espace (clôtures, parkings, supports de plantations, signalétique, éclairage, monuments urbains, animation, etc.) ;
- un mobilier, des éclairages et des publicités étudiés en complémentarité.

Le projet pilote recommandé en conclusion (p. 117) devra conduire à un tel plan de composition urbaine.

4.2 Centres urbains

L'espace public d'un centre urbain traditionnel met en scène sa centralité : grands équipements publics (mairie, église, poste...) mis en valeur par leur façade et leur parvis, ambiance commerçante, cafés, promenades, entrées de parcs, logements. C'est la multifonctionnalité et la présence d'équipements publics qui caractérisent les centres urbains. L'espace public doit donc y autoriser toutes les fonctions, tous les déplacements, avant tout piétons. L'automobile y a aujourd'hui sa place, et le défi à relever est d'assurer la coexistence harmonieuse et sûre entre tous les modes de déplacement (piétons, voitures, autres) et avec toutes les autres fonctions (services, paysage urbain, habitat avec son exigence de calme, etc.).

Comment assurer cette coexistence dans l'aménagement d'une voie à très large emprise dans un centre urbain ? Une voie urbaine n'est pas forcément étroite ni réservée à la desserte. En revanche, elle doit présenter un certain nombre de caractéristiques :

Une voie urbaine doit inciter les conducteurs à une vitesse modérée (50 km/h, rarement 30 pour une voie qui doit malgré tout rester primaire, 70 km/h étant à éviter en centre ville et à réserver à des secteurs suburbains, comme certaines zones d'activités). Cela peut être obtenu par une chaussée plus étroite (même si l'emprise totale reste large), par des carrefours rapprochés (et plus encore par des feux, que ce soit pour des carrefours ou des passages piétons), par des bandes rugueuses (qui peuvent avoir un intérêt en zone de ralentissement, mais créent une nuisance sonore), par du stationnement sur chaussée, par des plantations d'alignement de caractère urbain (tilleuls en rideau, caractéristiques des entrées de bourgs et de petites villes d'Île-de-France, par opposition aux plantations de port libre, caractéristiques des routes de campagne). Les dispositifs doivent rester simples : les chicanes, ralentisseurs, plantations sur terre-plein central, qui ont souvent pour effet d'encombrer l'espace, boucher les perspectives et gêner la lisibilité, sont peu adaptés à des voies primaires.

Elle doit pouvoir se traverser facilement en toute sécurité (par l'incitation des véhicules à une vitesse modérée, par des aménagements de passages protégés, avec feux, refuges, etc.).

Elle doit permettre aux véhicules de s'arrêter (stationnement, arrêt rapide, accès aux parcelles privées) et **comporter des arrêts de transport en commun** bien situés, accueillants et accessibles en toute sécurité.

Elle doit favoriser les promenades piétonnes (trottoirs larges, non encombrés par du mobilier ni par du stationnement sauvage, cadre agréable, éclairage nocturne, plantations éventuelles qui n'encombrent pas non plus l'espace...).

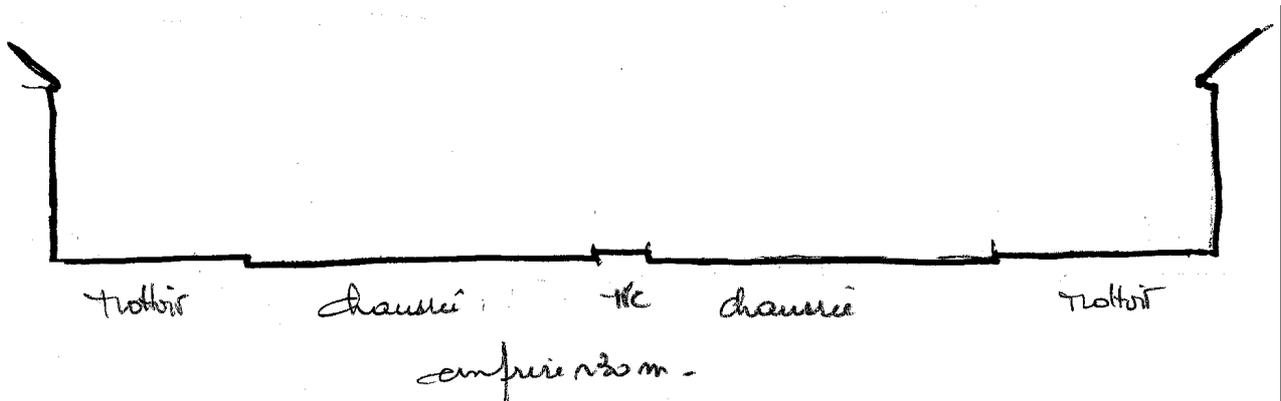
Elle doit présenter des façades habitées ou commerciales, avec un certain ordonnancement, et **une image d'ensemble structurée** par le bâti (règles d'alignement, de hauteur, etc.) ou par les plantations et non par la publicité...

Les outils pour rendre plus urbaine la traversée d'un centre ville par une grande voie sont de deux ordres :

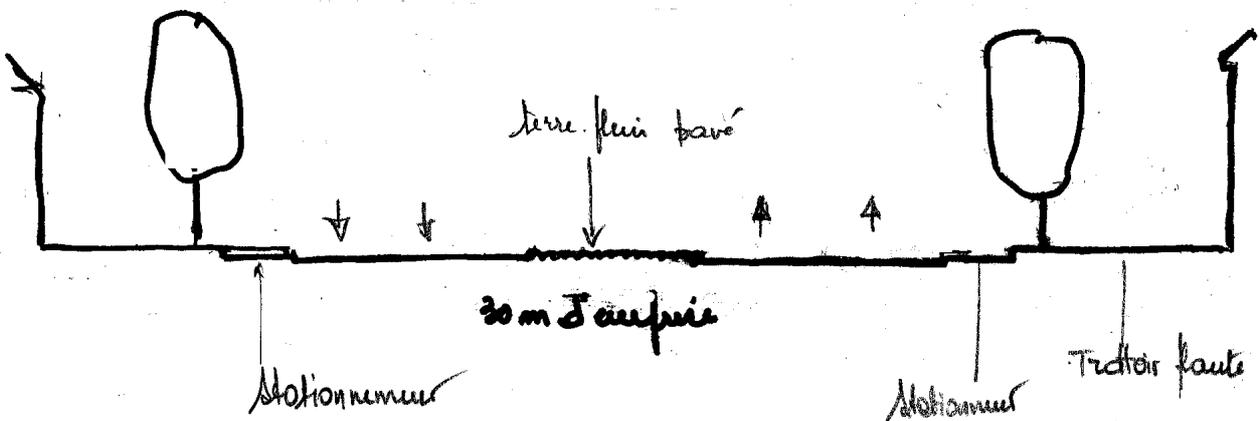
- **réglementaire** (les Plans locaux d'urbanisme, de même que les POS, peuvent privilégier l'habitat, n'admettre les commerces que de proximité, préserver l'alignement des façades, la hauteur, l'aspect ; une Zone de publicité restreinte peut être instituée, etc.) ;
- **opérationnel** (dispositifs de réduction de la vitesse, aménagement de traversées, plantations, aménagement des trottoirs et de l'espace public, opération programmée d'amélioration de l'habitat pour le bâti le long de la voie et aux alentours, etc.).

Traversée de centre urbain : cas d'une emprise large

Les aménagements doivent prendre en compte l'ensemble des usagers et assurer des conditions de sécurité optimum : maîtriser la vitesse des véhicules grâce à des aménagements spécifiques, bien gérer les conflits entre piétons, vélos et véhicules et faciliter l'organisation du stationnement pour permettre le maintien des activités commerciales tout en assurant un écoulement fluide des circulations. L'importance du trafic à écouler et la présence de carrefours impliquent de maintenir des voies affectés aux mouvements tournants (en particulier les tourne-à-gauche).



Dans la traversée du centre de Montlhéry, l'emprise de la N20 est de l'ordre d'une trentaine de mètres, avec 2 fois 3 voies et un isolateur central franchissable, ce qui peut offrir différentes possibilités d'aménagement.



Exemple de traitement de l'axe à 2 fois 2 voies avec trottoirs plantés, stationnement bilatéral et terre-plein central pavé permettant au droit des carrefours l'insertion d'une voie de tourne-à-gauche.

Traversée de centre urbain : cas d'une emprise étroite



Profil en travers

Traiter une traversée urbaine comme elle doit l'être peut représenter une gageure lorsque l'emprise publique est étroite. C'est le cas, par exemple de la traversée du faubourg de la Grange-aux-Cercles sur la N20 en Essonne, fortement dégradé par le transit lourd sur la route : la proximité des constructions ne permet aucune plantation ; le stationnement ne peut pas être correctement traité, compte tenu de l'étroitesse des trottoirs.

La seule solution satisfaisante serait de réduire le nombre de voies (ici à une file par sens, plus éventuellement un couloir réservé pour les transports en commun, avec un séparateur pour qu'il reste vide en dehors des passages de bus).

À défaut, l'action à mener peut porter sur la création de nouvelles traversées piétonnes protégées (avec synchronisation des feux), la maîtrise de l'affichage, l'aménagement des quelques espaces où l'emprise est plus large, l'amélioration du bâti.

4.3 Déviations locales

Les déviations forment une articulation entre la ville (côté intérieur) et la campagne (côté extérieur).

Plusieurs configurations sont possibles :

- **Soit la déviation forme la limite urbain-rural**, cas relativement fréquent, car, même lorsqu'elle a été édifiée à quelque distance de la zone bâtie, elle est souvent rejointe par l'urbanisation — la différence entre les côtés est alors le plus souvent immédiatement perceptible, par une vue d'un côté sur la ville, sur des murs de clôture ou sur des écrans anti-bruit, et de l'autre côté sur des champs, des bois, etc. ;
- **Soit la déviation est en milieu non urbain** — elle offre alors une vue sur la ville déviée si elle passe dans un milieu dégagé, mais non si elle passe en forêt ou en tranchée ;
- **Soit la déviation est en milieu urbain** — et une différence de densité est souvent perceptible entre ses deux côtés.

Dans la plupart de ces configurations, la différence entre le côté intérieur et le côté extérieur est perceptible. Dans tous les cas, il est intéressant de renforcer cette perception, de façon à rendre les lieux lisibles, à favoriser le repérage et à ordonner le paysage.

- **Le côté intérieur** (ou urbain) doit être traité avec soin. Il ne s'agit pas de transformer l'arrière en façade, mais simplement d'assurer un espace de qualité (jardin plutôt qu'arrière-cour de service) et de « recoudre » les continuités rompues par la déviation (liaison piétonne entre les voies mises en impasse, fermeture des parcelles coupées par la déviation en installant des clôtures de même nature que celles interrompues, etc.).
- **Le côté extérieur** doit être maintenu le plus naturel et ouvert possible, en évitant que l'urbanisation ne s'étende au-delà de la déviation (ce qui nécessite d'indiquer clairement l'inconstructibilité des espaces correspondants dans les documents d'urbanisme et d'en assurer la gestion, notamment par l'agriculture).

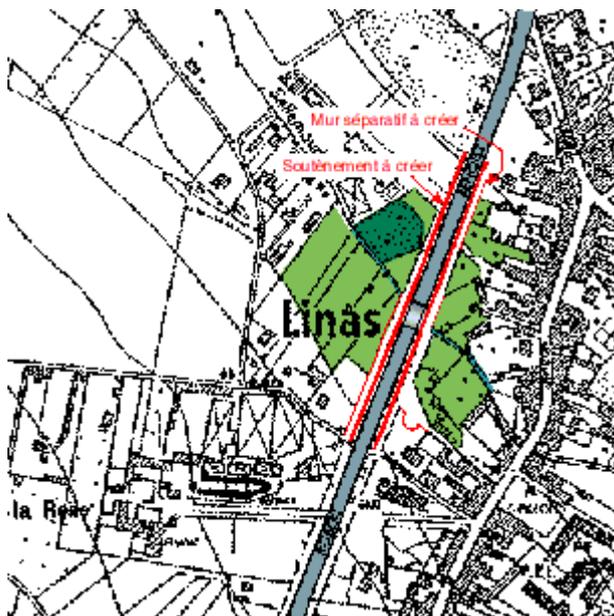
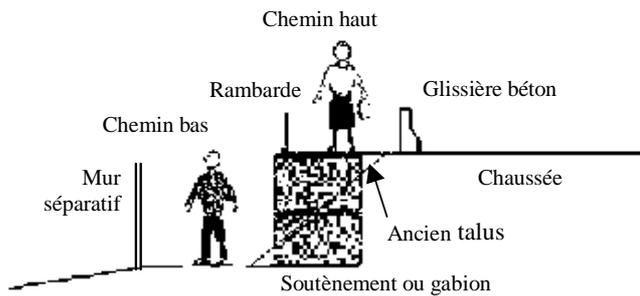
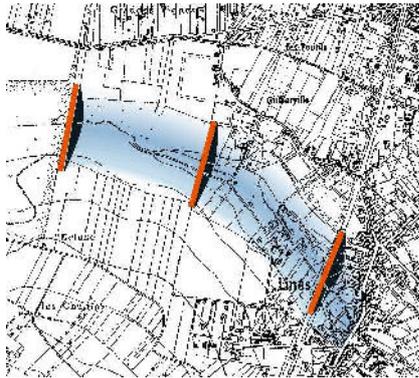
Les aménagements proches (bordures, plantations) peuvent contribuer à la perception de cette dissymétrie, par exemple par un caractère plus ordonné côté intérieur et plus libre côté extérieur.

Les déviations en projet ou en travaux, souvent plus importantes que les déviations actuelles (A12 prolongée, C6, Meaux ouest) devraient respecter ces principes, non seulement dans leur aménagement et celui de leurs abords, mais aussi dans leur tracé. Ce dernier, tout en étant à distance suffisante des zones d'habitat pour éviter les nuisances, ne devrait pas être trop éloigné de la ville évitée. Un tracé éloigné crée une coupure dans les espaces naturels, ou une consommation excessive d'espaces naturels (lorsque ceux qui sont enclavés entre la déviation et la ville s'urbanisent). Par ailleurs, un tracé proche, moins long, capte toujours plus de trafic qu'un tracé éloigné (cf. analyses de trafic pp. 26-35).

4.4 Séquences hétérogènes

Les séquences hétérogènes présentent souvent une utilisation anarchique la voie et une situation conflictuelle : conflit entre usages du sol souvent imbriqués (stations-service, activités diverses souvent dévalorisantes telles que casses-autos, commerces souffrant d'une mauvaise desserte et souvent d'une mauvaise image, habitations souffrant des nuisances) ; conflit entre le transit et la desserte (fréquents accès et stationnement directs sur la voie). Le comportement des usagers et des riverains découle de cette hétérogénéité : les premiers roulent vite, les seconds traversent ; la sécurité n'est pas assurée.

Traitement d'une déviation locale : la N20 à Linas



La déviation de la N20 à Linas traverse en remblai la vallée de la Salmouille, avec des talus raides, peu entretenus, dominant des parcelles coupées par la déviation et refermées par des clôtures précaires.

Un projet de l'IAURIF pour la commune (1999) proposait de traiter ce franchissement ainsi que deux autres remblais comme des digues aux parois verticales, préservant mieux, par leur netteté, la continuité de la vallée. Ces parois peuvent être réalisées à peu de frais en gabions.

Celle de la N20 permettrait de créer deux cheminements, en haut et en bas, ce dernier étant bordé de l'autre côté par des murs de clôture qui refermeraient les parcelles coupées par la déviation.

Du côté « extérieur », il conviendrait par ailleurs de ne pas urbaniser et de ménager les vues sur la vallée de la Salmouille.

Pour ces séquences mal définies, le choix reste à faire. Il faudrait leur trouver une vocation dominante à long terme pour limiter les conflits. Ce choix peut dépendre des besoins, mais aussi de facteurs de transformation indépendants : présence de vastes emprises dont l'usage cesse, grand projet d'intérêt public ou simplement, le plus souvent, évolution lente dans un sens ou un autre (développement ou recul de l'habitat, changement d'activités selon le contexte économique, etc.). Il faut une réflexion sur ces facteurs, pour voir s'ils peuvent constituer des opportunités. Pour les mutations rapides, la Zone d'aménagement concerté (ZAC) est l'outil le plus utilisé. Quant aux évolutions progressives, qui sont les plus nombreuses, les Plans locaux d'urbanisme (PLU) constituent un bon outil pour les gérer dans le sens d'un projet (usages, densités, hauteurs, aspect...).

Dans l'immédiat, des améliorations peuvent être apportées au cas par cas, en particulier aux abords immédiats de la route, pour la sécurité, l'environnement sonore, le paysage, etc., en fonction de ce qui existe. Les plantations sont l'un des moyens les plus efficaces pour harmoniser le paysage, cadrer, voire cacher certaines vues, leur donner plus d'unité.

Des études légères permettent de faire apparaître les éléments particulièrement perturbants, parfois peu nombreux, et de proposer un traitement ciblé approprié qui améliorerait l'ensemble de la zone au delà de l'emprise de ces éléments.

4.5 Séquences dissymétriques

Dans les séquences dissymétriques, chaque rive doit trouver sa vocation, en évitant les conflits d'usage entre les deux rives.

La dissymétrie est naturelle dans certaines sections, notamment les déviations (traitées à part, au § 4.3 ci avant), qui sont d'autant plus lisibles qu'on peut y identifier le côté « ville » et le côté « campagne ». Dans d'autres sections, comme celles qui présentent une perspective axiale sur un élément intéressant du paysage ou un point de repère (clocher, tour, château d'eau, horizon lointain, etc.), c'est au contraire la symétrie qui est à rechercher, car l'axe de symétrie tend à conduire le regard vers l'objet à mettre en valeur. La dissymétrie ne doit pas non plus être encouragée quand elle conduit à faire voisiner des usages peu compatibles, comme des zones d'habitat et des zones de nuisances ou de risques.

Les séquences dissymétriques sont en général compatibles avec un traitement de la voie privilégiant le transit, dans la mesure où il y a peu d'échanges entre les deux rives. C'est par exemple le cas de la N20 à Linas au sud de la Francilienne, où les POS prévoient un développement de l'activité à l'ouest et de l'habitat à l'est. **Un tel choix revient à donner à la séquence dissymétrique un caractère « hors agglomération »** (cf. § 2.1, p. 64 et suivante).

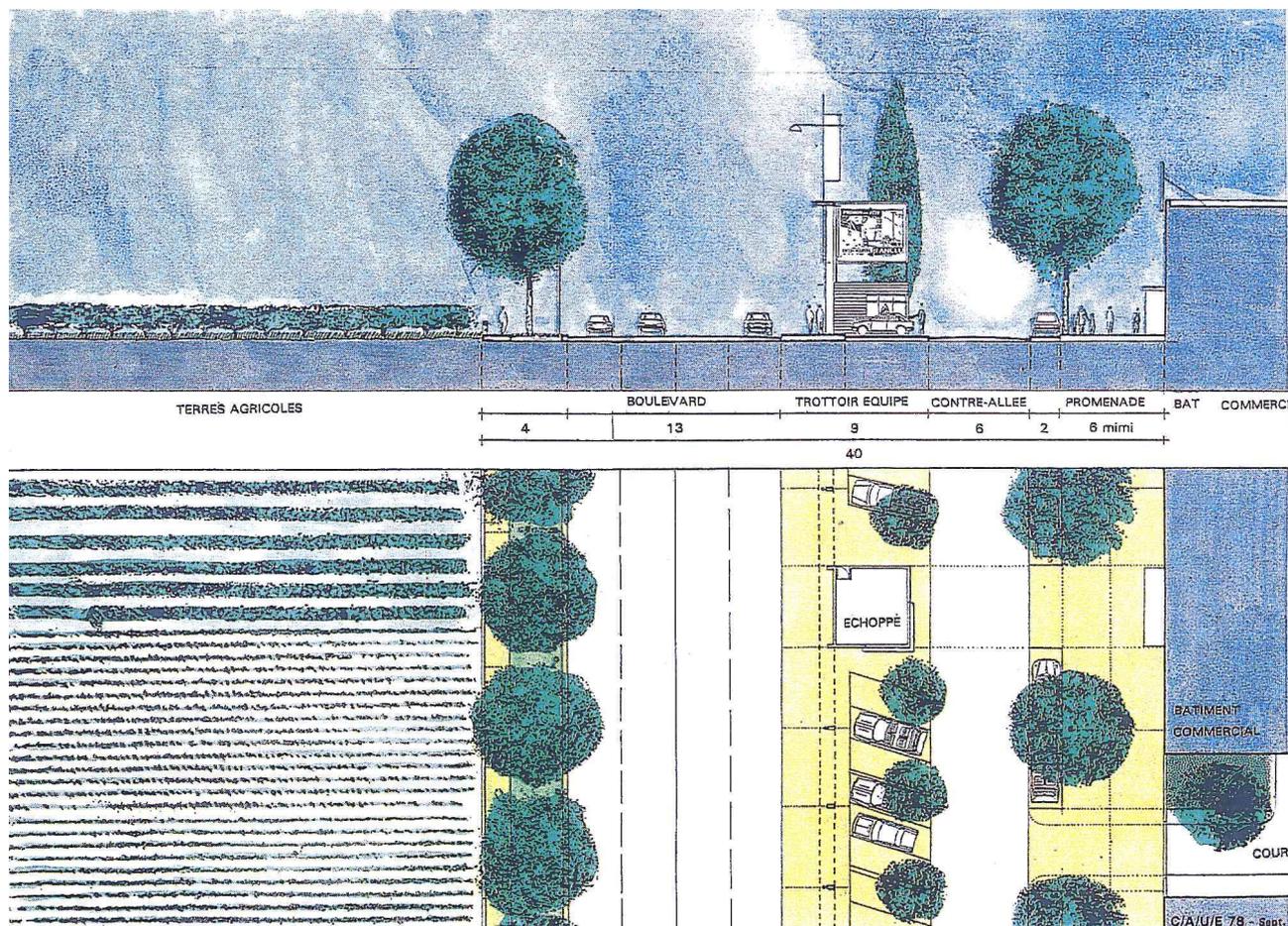
Un tel traitement ne peut toutefois se faire que si l'accès aux zones riveraines est assuré, par des contre-allées ou par une voie à l'arrière. C'est ce que l'on trouve dans le projet du CAUE des Yvelines pour la D113 (ancienne N13) à Orgeval (qui prévoit même la double desserte, contre-allée et arrière). De même, au sud-ouest de Trappes, la N10 longe la gare de triage au sud et un quartier d'habitation au nord. Le profil en travers, actuellement symétrique, pourrait être repris afin de rapprocher la chaussée principale du côté des voies ferrées et offrir un espace maximum côté riverains. L'emprise disponible étant de l'ordre de 24 m, une contre-allée plantée permettrait de créer un espace utile aux piétons, aux deux-roues et aux véhicules en stationnement. Ce traitement facilitant la circulation de transit ne peut toutefois être mis en œuvre que si les piétons ne sont plus tentés de traverser, comme actuellement, pour faire des courses à la station service située de l'autre côté de la zone d'habitation, le long des voies ferrées.

Si le quartier riverain ne peut pas être desservi par une contre-allée, ni commodément par l'arrière, le traitement de la voie principale doit maintenir les accès et les possibilités de tourne-à-gauche, dans de bonnes conditions de sécurité (feux). **La séquence dissymétrique prend alors un caractère urbain** (cf. encore p. 64 et suivante) et doit être traitée comme telle.

Séquences dissymétriques



Dans les séquences dissymétriques, chaque rive doit trouver sa vocation, différente de celle d'en face (N20, nord de Montlhéry).



Traitement d'une séquence commerciale d'un côté, agricole de l'autre (D113, ancienne N13, à Orgeval, projet du CAUE 78).

4.6 Grandes emprises d'infrastructures

Les emprises d'infrastructures étendues forment de vastes coupures entre les tissus urbains, moins favorablement ressenties que les coupures vertes ou naturelles, notamment parce qu'elles sont très difficilement traversables. Cependant, leurs caractéristiques peuvent offrir des avantages :

- La coupure entre les tissus urbains crée une séquence, les franchissements (supérieurs ou inférieurs) créent des « nœuds » ; toutes ces articulations — séquences et nœuds — sont autant de repères.
- L'ouverture visuelle autorise des vues lointaines vers les fronts urbains, les lisières boisées, les horizons, le ciel ; c'est un espace de « respiration ».
- Le paysage qu'elles offrent n'est pas sans intérêt, surtout lorsqu'il s'agit d'emprises ferroviaires ou aéroportuaires, qui évoquent le voyage et la technologie.

Il vaut donc mieux, dans la mesure du possible, éviter de masquer ces grandes emprises, de boucher les vues par des bâtiments, plantations, murs ou talus, sauf si des nuisances sonores le justifient. En revanche, l'interface de l'emprises de ces grandes infrastructures avec les tissus urbains et la voirie doit être traitée avec soin pour remédier à la situation d'abandon dans laquelle il se trouve fréquemment (clôture dégradée, accotements défoncés, affichage sauvage, dépôt de déchets...).

Pour les grandes emprises amenées à évoluer, l'aménagement dépend certes des besoins locaux, mais **il convient de ne pas gâcher les opportunités liées à leur étendue et à leur ouverture**. Leur rétrocession peut notamment permettre de rétablir la continuité d'espaces naturels, agricoles et boisés. L'ouverture visuelle est aussi un atout qu'il est souvent regrettable de sacrifier.

- Dans le cas d'emprises situées le long de la route et dont le propriétaire se défait pour une valorisation foncière (p. ex. une partie des terrains de la gare de triage de Trappes le long de la N10), l'éventuelle urbanisation devrait ménager des fenêtres suffisamment nombreuses et larges sur l'espace restant de l'infrastructure.
- Dans le cas d'emprises linéaires qui croisent la route principale, l'opportunité à saisir est souvent le rétablissement d'une continuité transversale d'espace ouvert, interrompue au fil du temps par l'urbanisation linéaire le long la route principale (par exemple, si l'échangeur de la N20 avec la Francilienne devient un simple diffuseur, les terrains récupérés peuvent assurer la continuité d'une « coulée verte » le long de la Francilienne) ; corrélativement, la transformation d'une coupure « grise » en coupure « verte » maintient la séparation qui individualise les séquences.

Quant aux nouvelles infrastructures, qui se font généralement aux dépens d'un espace déjà ouvert (le plus souvent agricole), **il convient de limiter au maximum la coupure** qu'elles imposent à cet espace.

- Lorsque la route ancienne a déjà été aménagée à 2 × 2 voies (comme la N10 entre Coignières et les Essarts-le-Roi), il vaut mieux éviter de la doubler par une nouvelle voie rapide, d'autant que l'espace entre l'ancienne et la nouvelle route n'est plus guère exploitable et tend à s'urbaniser, aggravant la coupure (cf. schémas p. 61).
- Au départ d'une déviation, un échangeur mal conçu, avec des bretelles s'écartant des deux côtés de l'ancienne route, peut geler une emprise très large (cf. départ de celle de Meaux, sur le plateau, au nord de Quincy-Voisins, qui occupe une très vaste emprise et contraint la voirie locale à un grand allongement de parcours). D'autres dispositifs, illustrés ci-dessous, permettent une économie d'espace et une plus grande lisibilité. Ils pourraient être mis en œuvre dans les projets de C6 (séparation de N20 au Petit-Ballainvilliers) et d'A12 (entrée sud de Coignières, entrée nord des Essarts).

Grandes entreprises d'infrastructures



Un doublement d'axe existant par une voie rapide, une entrée de déviation de type échangeur autoroutier, avec des bretelles s'écartant des deux côtés de l'ancienne route, gèlent une emprise très large par les nombreux délaissés qu'elle crée (déviation de Villers-Bocage, Calvados, par l'autoroute A84, projet réalisé)



L'utilisation de l'axe existant, avec une entrée de déviation compacte et transformable en giratoire dénivelé, permet de limiter la coupure de l'espace ouvert. Cette alternative est transposable aux projets de C6 (séparation de N20 au Petit-Ballainvilliers) et d'A12 (entrée sud de Coignières, entrée nord des Essarts), elle aurait pu l'être aussi au départ de la déviation de Meaux

4.7 Coupures naturelles, agricoles ou boisées

L'intérêt des espaces agricoles, naturels et boisés périurbains n'est plus à démontrer : couloirs biologiques, continuité des promenades, espaces de détente facilement accessibles, repères séparant et individualisant les zones bâties, espaces ouverts permettant de voir le ciel, les horizons lointains, les lisières boisées et les fronts urbains, espaces agricoles qui sont les lieux d'une production souvent de qualité et un lien entre le monde rural et les citadins.

Ces espaces ont longtemps été considérés comme de simples réserves foncières pour une urbanisation future. Mais la prise de conscience de leur intérêt et de la nécessité de leur préservation s'est faite : d'abord pour les espaces boisés (depuis longtemps pour les forêts domaniales), puis pour les autres espaces naturels (clairières, lisières, zones humides, landes, formations basses longtemps considérées comme de simples « espaces vacants »), puis plus récemment pour les espaces agricoles, enfin considérés comme des composantes à part entière du territoire périurbain.

Les défis à relever aujourd'hui ne sont plus seulement de préserver tel ou tel espace indépendamment, mais aussi :

- **d'assurer la continuité, le désenclavement, la mise en réseau** de tous les espaces agricoles, naturels et boisés (importance pour les échanges biologiques, les promenades, les circulations agricoles) ;
- **de permettre leur fonctionnement** (viabilité des exploitations agricoles, biodiversité des espaces naturels et boisés...) ;
- **de leur faire jouer de nouveaux rôles** (passage de « circulations douces », agriculture tournée vers le marché urbain, la visite et/ou la vente directe, participation de ces espaces au recyclage des déchets et à la prévention des risques naturels ou technologiques).

Les réponses à ces défis sont variées. Parmi celles qui s'appliquent entre autres aux espaces situés le long des grandes voies d'accès ou de contournement des agglomérations, on peut citer :

- **Conserver des entités de taille suffisante** (« masse critique » des ensembles agricoles — souvent une dizaine d'exploitations — assurant leur viabilité économique, superficie minimale des espaces naturels liée à celle du territoire des espèces à protéger, dimensions suffisantes des espaces ouverts pour qu'ils apparaissent à l'évidence comme de véritables coupures, et non comme des enclaves en sursis...) ;
- Chaque fois que possible, **relier ces entités par des liaisons larges** (plusieurs centaines de mètres), formant de véritables coupures entre les entités urbaines ;
- Dans tous les cas, **assurer la continuité d'un réseau de circulations** accessible sans danger aux engins agricoles et aux promeneurs de tous modes (en répondant aux éventuels conflits entre usages différents, par la densité du réseau plutôt que par une spécialisation excessive des cheminements) ;
- **Éviter le mitage**, non seulement par les constructions, mais aussi par tout autre usage (stations-service, zones de dépôt, activités à l'air libre, transformation de bâtiments agricoles en lieux de vente...), voire par le simple clôturage, premières étapes vers l'urbanisation à terme ;
- **Intégrer des dispositifs de protection** — bassins paysagés d'assainissement pluvial (notamment de la voirie primaire) ou d'expansion des crues.

Les outils sont de plusieurs ordres : protection réglementaire, gestion, actions de reconquête.

Les outils de protection réglementaire peuvent être mis au service d'une politique volontariste :

- **les documents d'urbanisme d'orientation** (futur schéma directeur d'Île-de-France, SCOT) devront faire apparaître les continuités à préserver, celles à rétablir, les ensembles cohérents à maintenir ;
- **les documents d'urbanisme locaux** (PLU) devront délimiter tous les espaces naturels, agricoles et boisés en respectant les critères de taille, de continuité, de lutte contre le mitage, etc. évoqués ci-dessus.

La gestion visant à la viabilité de ces espaces doit concerner le domaine public et le domaine privé :

- Les organismes publics n'ont pas vocation à gérer de vastes espaces, en dehors des forêts domaniales. **La gestion publique** doit se concentrer sur les espaces à ouvrir au public et sur les secteurs les plus exposés. L'acquisition peut être faite par la Commune pour un espace vert public ; par un organisme départemental ou régional assurant la préservation et la gestion à long terme pour un espace naturel ou boisé (Agence des Espaces Verts de la Région d'Île-de-France, conservatoire dans d'autres régions, propriété directe du Département dans le cas d'un Espace naturel sensible) ; par la Safer pour un espace agricole, avec rétrocession, si une convention le permet, à un conservatoire ou équivalent.
- Les collectivités peuvent influencer sur **la gestion privée** par de nombreux outils : servitudes conventionnelles, Contrats territoriaux d'exploitation, contrats spécifiques, etc.

Les actions de reconquête peuvent se faire à des degrés différents :

- résorption des « foyers d'infection » (stations-service abandonnées, décharges sauvages, friches), dont la présence conduit les terrains voisins à l'abandon de l'usage agricole et à terme à l'urbanisation ;
- si possible, reconquête de parcelles urbanisées isolées au milieu de zones naturelles ;
- jusque, sur un plus long terme, à la reconquête de coupures vertes entières (cf. *Mettre en œuvre des politiques ambitieuses de reconquête*, p. 66).

Chaque type d'espace ouvert a aussi des enjeux spécifiques :

- **Les plaines et plateaux de grande culture** sont vulnérables, malgré leur productivité et leur coût foncier, du fait de leur facilité d'urbanisation et du manque d'éléments sur lesquels peut s'arrêter la progression de l'urbanisation ; d'où l'intérêt de renforcer de tels éléments (crêtes, talus, remises ou bandes boisées, vergers, murs, bâtiments agricoles...) ou d'en créer devant les fronts urbains (bandes boisées, parcs, équipements sportifs).
- **Les vallées** ont traditionnellement joué les rôles peu compatibles entre eux de corridors biologiques et d'axes de communication et d'extension urbaine. Maintenant que l'urbanisation et les infrastructures se développent préférentiellement sur les plateaux, leurs fonctions écologiques et paysagères doivent être privilégiées (continuités naturelles, zones d'expansion des crues, assainissement pluvial, notamment des grandes routes qui les croisent). Le passage des nouvelles voies de communication doit se faire en évitant les remblais, en passant plus près du sol s'il s'agit de voies traversables, ou en viaduc laissant le plus large passage en dessous s'il s'agit de voies rapides.
- **Les boisements** sont aujourd'hui relativement bien protégés, mais les principaux enjeux y sont désormais la protection de leurs lisières, leur entretien, l'accueil du public et la sécurité.
- **Les grandes propriétés**, nombreuses en milieu périurbain, en particulier le long des routes nationales, représentent un patrimoine historique, boisé, paysager et architectural, malheureusement souvent mal entretenu, voire à l'abandon ; les collectivités publiques devraient les acquérir ou favoriser des projets d'intérêt social ou commercial permettant de les entretenir (cf. pp. 80-84, *Mettre en valeur le patrimoine naturel, historique et paysager* et *Mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti*).

Coupures agricoles, naturelles et boisées

Plan coulée verte intercommunale 100% 16 × 12 cm

Trois Communes situées entre la vallée de l'Orge et la N20 (Ballainvilliers, Épinay-sur-Orge, Villiers-sur-Orge) ont un projet commun de « coulée verte intercommunale » qui, en liaison avec l'espace agricole de Saulx-les-Chartreux de l'autre côté de la N20, doit permettre de conforter la coupure entre les agglomérations de Longjumeau et la Ville-du-Bois.



Front urbain à Villebouzin (commune de Ballainvilliers), en lisière de la « coulée verte »

4.8 Repères, portes, nœuds

Le paysage des grandes voies urbaines est caractérisé par ses perspectives, ponctuées de repères plus ou moins importants : portes, carrefours et autres formes d'articulations ou de nœuds. Ces espaces privilégiés de la ville sont souvent l'objet de traitements urbains, paysagers, architecturaux ou artistiques particuliers, avec un grand effort de qualité et d'harmonie. Dans la ville classique, il s'agit d'ordonnements urbains (alignement des façades sur un cercle, un carré, un octogone), d'unités architecturales (façades formant un ensemble, comme place des Vosges ou place Vendôme à Paris), de bâtiments publics mis en valeur par une perspective ou par un parvis, de monuments, statues ou fontaines...

Les grandes voies d'accès aux agglomérations comportent aussi quelques repères monumentaux (obélisque de Fontainebleau, « pyramide » de Brunoy sur la N6) et de grands carrefours dont les noms rappellent la position de nœud directionnel (Croix de Berny, Patte-d'oie d'Herblay) ou évoquent, pour beaucoup de Franciliens, des repères régionaux, de grands points de passage, des souvenirs historiques ou individuels (Christ de Saclay, carrefour de Pompadour, Petit-Clamart...). Ces carrefours historiques situés en dehors des agglomérations étaient à l'origine aussi bien tracés que ceux qui sont devenus urbains (étoiles avec des voies rayonnantes en perspective), mais ils ont connu un sort moins heureux. Ils ont été progressivement adaptés à la croissance du trafic, sans vision d'ensemble cohérente, sans souci de lisibilité de l'espace par l'utilisateur, sans réflexion quant aux conséquences des projets de voirie sur le territoire. Ces adaptations au coup par coup ont pris la forme d'îlots directionnels, de giratoires, de bretelles, parfois de carrefours dénivelés. Les années 70 ont vu fleurir les « autoponts » ou « toboggans », particulièrement disgracieux, souvent démontés aujourd'hui (les passages souterrains, souvent à gabarit réduit, sont préférés, malgré un coût d'installation et d'exploitation plus élevé). Mais ces carrefours restent dans la plupart des cas des espaces illisibles, infranchissables par les piétons, particulièrement touchés par la prolifération de la publicité, dénués de toute urbanité.

Le développement du réseau autoroutier a conduit à la création de nouveaux nœuds (comme l'échangeur entre la Francilienne et la N20 au sud de Linas) ou à la modification de carrefours existants. Le plus souvent, dans ce dernier cas (illustré notamment par le carrefour de Pompadour avec l'arrivée de l'A86), la dégradation déjà avancée du carrefour (complexité, illisibilité) a été encore aggravée par l'autoroute et l'effet de seuil s'est dissous dans l'étalement de l'emprise.

Quand ils sont suffisamment circonscrits et lisibles, les nouveaux carrefours dénivelés peuvent être considérés comme des portes à l'échelle de l'agglomération et leur traitement devrait être à la hauteur de cette situation. Carrefours dénivelés, échangeurs, ponts doivent constituer des éléments attractifs du paysage périurbain. Lorsqu'ils sont déjà en place, ils peuvent le devenir. Ainsi, lorsque une voie d'entrée d'agglomération enjambe une autoroute, le pont peut être rendu plus visible par un signal à chacun de ses quatre angles ; inversement, le franchissement de la voie par l'autoroute peut être traité comme une grande porte. Les glissières, les rambardes, les appuis d'ouvrage, la signalétique, le modelé du sol, les plantations peuvent être retraités de façon à former un ensemble cohérent et à participer à cet effet de seuil. À Barcelone, de grandes compositions intégrant échangeurs autoroutiers, parkings, jardins et équipements publics ont ainsi été réalisées aux portes de la ville, le long de la nouvelle ceinture autoroutière.

Les carrefours non autoroutiers (giratoires non dénivelés, carrefours à feux) devraient bénéficier d'aménagements en harmonie avec leur caractère, en général plus urbain : façades, plantations, statues, fontaines, éclairage, mobilier. Ces aménagements doivent permettre de bien les marquer, sans exclure la monumentalité, mais avec mesure — en évitant les aménagements disproportionnés, alors que trop d'îlots centraux de giratoires en entrée de ville tombent dans la surcharge de décors, voire dans le kitsch. Bien qu'il soit plus facile d'aménager l'espace central, qui fait partie de l'emprise publique, c'est ce qui entoure un carrefour — façades et plantations — qui lui donne l'essentiel de son caractère. Il faut donc agir sur cet espace, souvent de statut privé, par des outils incitatifs, réglementaires ou opérationnels.

L'itinéraire se trouverait ainsi ponctué de repères hiérarchisés et ces nœuds retrouveraient le caractère de porte ou de place qu'ils ont souvent perdu.

Repères, portes, nœuds

Certains grands carrefours de routes nationales portent des monuments qui sont des repères importants, comme l'obélisque de Fontainebleau.



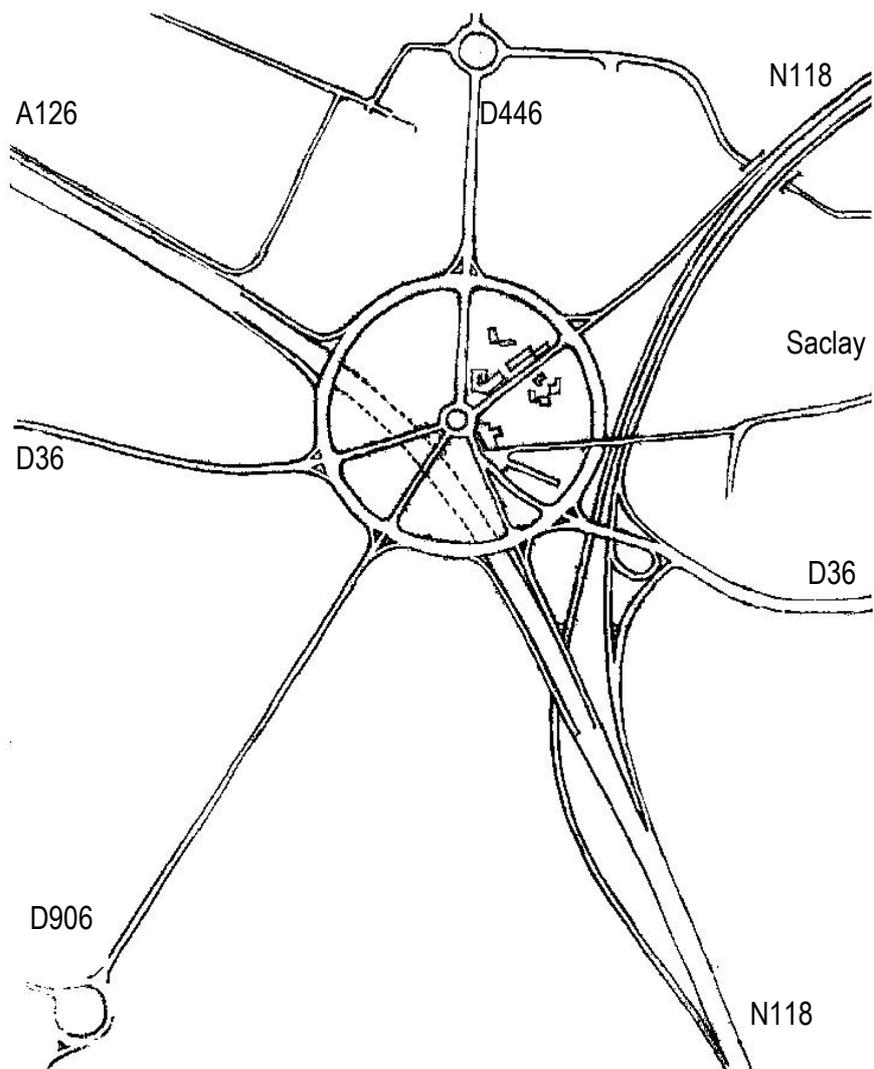
Sur la nationale 10 à l'entrée sud de Tours, dans la traversée de Chambray-lès-Tours, un carrefour giratoire a été aménagé comme un repère urbain fort. La qualité du dessin du carrefour, bien axé sur les voies qui y mènent, permet de mettre en valeur la composition sculptée de l'îlot central, visible de loin dans la perspective de ces voies.

À Barcelone, de grandes compositions intégrant échangeurs autoroutiers, parkings, jardins et équipements publics ont été réalisées aux portes de la ville, le long de la nouvelle ceinture autoroutière.

Repères, portes, nœuds



Carrefour du Christ de Saclay



Il est possible d'adapter un grand carrefour à la croissance du trafic, et même d'y intégrer des bretelles autoroutières, tout en respectant sa composition rayonnante et son caractère de point de repère (projet pour le passage de l'autoroute A126 au Christ de Saclay, IAURIF, 1995).

RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE TEMPORELLE

Les actions détaillées au chapitre précédent selon l'échelle spatiale sont ici classées selon l'échelle de temps : court terme, moyen terme, long terme. Sont aussi mentionnées les actions progressives, qui vont du court au moyen ou au long terme, ainsi que les relations entre les décisions de court et de moyen ou long terme, afin que les premières n'obèrent pas les suivantes.

1 Les échelles de temps

Le court terme (moins de 3 ans)

Types d'actions : Peu d'actions importantes peuvent être achevées dans le court terme, mais beaucoup d'actions simples peuvent être engagées, et donner le signal d'une reconquête dans la durée. Trois grandes séries d'actions peuvent ainsi être menées dans le court terme :

- Exécuter les travaux urgents (sécurité), ainsi que ceux qui ne demandent pas des études préalables lourdes et seront à faire dans tous les cas (nettoyage de zones particulièrement dégradées, etc.) ;
- Édicter des règles pour remédier aux désordres évidents (circulation, stationnement, affichage, etc.) ;
- Engager des politiques, mettre en place des réseaux d'acteurs et des équipes de professionnels, lancer les études nécessaires, notamment pour le projet pilote préconisé pour une zone commerciale (p. 117).

Outils :

- Travaux imputables sur un seul exercice ;
- Règles simples pouvant faire l'objet d'arrêtés municipaux ;
- Animation, groupes de travail, études...

Le moyen terme (3 à 10 ans)

Types d'actions :

- Définition d'un projet d'ensemble à l'échelle de la commune ;
- Mise en œuvre sur un site d'un grand projet (ZAC, projet pilote proposé sur une zone commerciale, etc.) dont les études préalables ont été réalisées ;
- Actions d'amélioration temporaire en attente d'un investissement plus lourd (p. ex. une déviation autoroutière).

Outils :

- Stratégiques et réglementaires : comme les Plans d'occupation des sols, auxquels ils succèdent, les Plans locaux d'urbanisme (PLU) seront vraisemblablement valides une dizaine d'années et produiront, mais l'expérience des POS montre qu'il faut en général plusieurs plans successifs pour faire évoluer sensiblement une forme urbaine ;
- Stratégiques ; plans de politiques sectorielles, notamment Plans de déplacements urbains (PDU) ;
- Financiers : contrats de plan, passés entre l'État et des collectivités pour 6 ans (Contrat de plan État-Région, contrats d'agglomération, de ville, etc.) — les contrats en cours portent sur 2000-2006 ;
- Opérationnels : maîtrise d'ouvrage sur l'espace public, ZAC...

Le long terme (plus de 10 ans)

Types d'actions :

- Transformation d'un quartier entier, progressivement ou par un grand projet ;
- Investissements lourds ayant une valeur structurante (grande infrastructure).

Outils :

- Grands projets d'infrastructures ;
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT), qui succède au Schéma directeur ;
- Plusieurs Plans locaux d'urbanisme (PLU) successifs allant dans le même sens.

Ménager le long terme dans les actions à court terme

Comme les échelles d'espace, celles de temps ne constituent pas des catégories exclusives ni indépendantes. Tous les intermédiaires existent en termes d'échéances, et de nombreuses actions sont à cheval sur le court et le moyen terme, le moyen et le long terme, voire s'étalent du court au long terme.

Les échéances temporelles sont doublement reliées : il faut à la fois agir à court terme pour préparer les décisions pour le long terme et prévoir les effets à long terme des actions menées dans le court terme. Cette prévision du long terme dans les actions à court terme passe par plusieurs préoccupations :

Gérer la situation de l'attente en préservant toutes les possibilités

Certains grands projets (déviation, grand équipement, urbanisation d'une zone...) restent longtemps incertains, avec plusieurs scénarios à l'étude, y compris celui de l'abandon du projet. Dans l'incertitude, il faut considérer l'ensemble des emprises possibles comme des réserves foncières, sans préjuger de leur affectation, ce qui peut offrir des opportunités intéressantes. C'est ainsi que des emprises longtemps réservées pour des voies rapides ont pu être affectées à des « coulées vertes » (comme l'A86 à Rueil-Malmaison). Les municipalités et les services de l'État devront être particulièrement attentifs à :

- préserver l'emprise de chaque variante, même les moins probables ;
- réfléchir aussi aux abords des emprises, par exemple en faisant en sorte que le PLU ne place pas d'habitat à proximité d'une éventuelle voie rapide ;
- gérer l'usage des terrains non construits pour éviter leur dégradation (contrat d'entretien avec les agriculteurs, cheminement public, qui devra être maintenu le long de l'infrastructure, de la zone ou de l'équipement s'il est créé).

Il ne faut pas en effet, sous prétexte d'un aménagement futur (déviation, création d'une zone d'activités sur un espace agricole), laisser une situation se détériorer (manque d'entretien, sécurité non assurée, etc.) ou s'aggraver (autorisation de développement qui serait compatible avec la situation future, mais non avec l'actuelle, notamment agriculture ou habitat).

Engager des travaux raisonnables et adaptables à l'évolution de la situation

Sur les sites faisant l'objet de projets à long terme, certains travaux doivent être réalisés pour répondre aux besoins de la période intermédiaire. Il faut dans ce cas bien étudier le rapport coût-avantage de ces aménagements intermédiaires (p. ex. enfouissement et couverture de la N10 sur 50 m à Trappes), en le comparant à d'autres solutions (aménagements plus lourds à plus long terme et solutions transitoires plus légères), sachant que le coût élevé de certains aménagements intermédiaires peut compromettre d'autres investissements pendant une longue période. Il faut aussi songer que des travaux aujourd'hui justifiés risquent de se trouver inadaptés si la voie devient urbaine (p. ex., dans le cas d'une couverture de voie, les trémies d'entrée interdisent les traversées de la voie sur 300 m de part et d'autre du souterrain).

2 Articulation entre les échelles d'espace et de temps

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
---------------------------------	-----------------------------	--------------------------------

À l'échelle du territoire

(1.1) Mettre en valeur ou créer les repères du grand paysage

Dès à présent, des études peuvent être engagées pour caractériser le « grand paysage » des sites concernés, identifier les principaux repères et proposer des principes d'inscription des aménagements dans le site et de mise en valeur des repères.

Une action de ce type est à mener progressivement, sur la durée, par une succession de projets plus ou moins importants, réalisés selon les moyens disponibles et les opportunités : ouverture ou acquisition de coupures créant des échappées visuelles, aménagement de sites stratégiques, etc.

Ce n'est que sur le long terme qu'une telle action, poursuivie sans relâche et en saisissant les opportunités successives, portera ses fruits.

(1.2) Décider la place et le rôle de la voie par rapport à l'agglomération

La réflexion préalable est en général déjà engagée, même sur des sites où aucun projet opérationnel n'est encore décidé, du fait de difficultés de financement ou de controverses sur les différents scénarios (p. ex. prolongement d'A12). Sur d'autres sites, cette réflexion préalable est près d'aboutir dans (p. ex. N20 en Essonne).

C'est dans les SCOT, qui succéderont aux Schémas directeurs locaux, que seront fixés les grands projets de voirie (déviation ou non, voirie rapide ou urbaine, etc.) et les orientations générales de l'organisation spatiale de l'habitat, des activités et de l'espace ouvert.

Les SCOT locaux devront gérer l'évolution à long terme de l'agglomération de manière cohérente avec les grands projets de voirie qui auront été réalisés.

(1.3) Organiser les déplacements sur un secteur plus vaste que l'axe

Des mesures à court terme (plan de circulation, interdictions et report du transit poids lourds) peuvent être prises pour optimiser l'usage du réseau existant

Certains investissements lourds peuvent être engagés sur le moyen terme (durée d'un seul contrat de plan), notamment la réalisation d'une première phase qui pourra s'intégrer à terme à une infrastructure complète. Si les réalisations de moyens terme ne peuvent pas être intégrées à un aménagement définitif, il convient de bien en étudier le rapport coût-avantage.

Il s'agit d'un ensemble d'actions demandant en général des investissements lourds (déviations, voies rapides, couvertures, etc.), à programmer sur plusieurs contrats de plan de 6 ans.

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
--	------------------------------------	---------------------------------------

À l'échelle de l'itinéraire

(2.1) Différencier les séquences urbaines des séquences non urbaines

L'action la plus urgente est de **sécuriser les traversées piétonnes** (notamment avec des feux), même si cela doit se faire aux dépens de la fluidité (p. ex. à Trappes, le passage piéton sur la N10 entre un quartier d'habitation et une station service côté sud, cf. p. 64). Cette action est une première étape vers une distinction plus claire entre séquences urbaines et non urbaines (cf. moyen terme).

Dans le cas général, une section que les piétons traversent doit être considérée comme urbaine et aménagée en conséquence. Si cela ne s'avère pas réalisable (impossibilité d'écouler ailleurs ou autrement le flux des véhicules), c'est la traversée piétonne à niveau qui doit être rendue impossible, ce qui implique une alternative (passerelle, passage inférieur). De tels travaux demandent plus de temps que l'installation de feux, mais moins que la réalisation de déviations.

Si la restitution d'une section à la voirie urbaine nécessite la création d'une déviation, cela ne peut en général se faire que sur le long terme.

(2.2) Différencier les séquences par vocation dominante

Certaines séquences peuvent être rendues plus cohérentes par des projets d'ensemble à moyen terme (comme un projet pilote de réhabilitation d'une zone commerciale, cf. p. 117).

Dans l'ensemble, cette action ne peut être que progressive, notamment sous l'effet de plusieurs PLU successifs allant dans le même sens.

(2.3) Concevoir un réseau de voirie adapté aux séquences, tout en conservant l'identité de l'axe historique

Un travail sur la voirie représente un investissement relativement lourd, qui doit être programmé en identifiant les maîtres d'ouvrage (État pour la route nationale, Commune pour ses abords) et les financements (contrats régionaux, etc.). Toutefois, quand il ne s'agit pas de créer de voirie nouvelle, un tel projet peut être mis en œuvre en moins de dix ans.

(2.4) Mettre en œuvre des politiques ambitieuses de reconquête

De telles actions ne peuvent être menées qu'à l'occasion de mutations ou de renouvellement d'installations amorties, et de préférence par négociation, l'expropriation pour motif environnemental n'étant pas envisageable, et l'indemnisation trop coûteuse pour un bâtiment non amorti.

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
--	------------------------------------	---------------------------------------

À l'échelle de la séquence : actions communes

(3.1) Maîtriser la publicité

Les dispositifs illégaux peuvent être retirés rapidement, à condition qu'ils aient été bien identifiés. Mais ce retrait se fait en général en même temps que la mise en place d'un règlement (cf. Troyes).

Un règlement particulier de publicité peut être élaboré et mis en œuvre en 5 à 6 ans (un peu moins pour un règlement d'échelle communale, un peu plus pour un règlement d'échelle intercommunale).

Une vigilance s'impose pour éviter une dégradation progressive du projet initial contenu dans le règlement particulier de publicité. Les collectivités locales peuvent développer des outils (observatoire), notamment via les agences d'urbanisme.

(3.2) Ordonnancer le mobilier urbain

Un plan d'ensemble cohérent de mobilier urbain (choix d'une ligne, plan d'implantation) peut être mis en place en coordination avec le règlement particulier de publicité.

Les besoins en mobilier urbain évoluent, et il convient ici aussi d'être vigilant sur le respect du plan initial dans l'implantation des équipements ultérieurs.

(3.3) Soigner et simplifier l'espace public

De nombreuses améliorations ponctuelles de l'espace public peuvent être apportées rapidement (diminution de l'affichage et du mobilier urbain, réfection des accotements, nouvelles plantations)...

... et être prolongées par des projets plus globaux, réalisés par tranches successives, en relation avec un plan d'ensemble cohérent de mobilier urbain et un règlement particulier de publicité.

(3.4) Rendre la voie principale plus urbaine

Si un grand projet de transformation radicale de la voie (requalification urbaine suite à la mise en service d'une déviation) n'est prévu qu'à long terme, il convient au moins d'améliorer l'aspect de celle-ci (continuité des bordures, réfection des accotements...)

Si la décision est prise de rendre la voie plus urbaine sans réaliser de déviation (comme l'un des scénarios envisagés pour la N20 en Essonne), ce projet peut être mis en œuvre en quelques années.

Si la décision est prise de réaliser une déviation (comme un autre des scénarios pour la N20 en Essonne), le projet de requalification urbaine doit en attendre la mise en œuvre.

(3.5) Rendre le plan de voirie plus lisible et plus cohérent

Un plan de voirie qui s'est dégradé au fil de projets se succédant sans coordination peut aussi être amélioré par étapes, en saisissant les opportunités avec une réflexion d'ensemble : p. ex. rétablissement d'une continuité à l'occasion de la libération d'une emprise.

Certains travaux relativement lourds (restructuration d'espaces ouverts, notamment de stationnement, création de contre-allées, modification de carrefours) doivent s'insérer un projet cohérent et financé, mais peuvent être réalisés sans une restructuration totale de la zone.

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
--	------------------------------------	---------------------------------------

(3.6) Structurer l'espace privé par règlement, incitation ou acquisition

Si l'opportunité s'en présente et si un projet est prêt, l'acquisition publique d'un espace privé situé à une position clé peut avoir un fort effet structurant en peu de temps.

Le moyen terme est la durée d'un PLU, mais un changement significatif (p. ex. évolution d'un tissu hétérogène vers l'habitat ou vers l'activité) ne se fait sentir qu'au travers de plusieurs PLU successifs, donc à long terme. Cependant, des projets d'initiative publique peuvent avoir un effet d'entraînement important à moyen terme sur l'espace privé : simplification et ordonnancement de l'affichage et du mobilier, aménagement et plantations de l'espace public, ou bien acquisition et restauration de patrimoine bâti...

En général, l'action sur l'espace privé via la réglementation (PLU) ne peut être visible que sur le long terme, à l'occasion des travaux ou des mutations. Il faut pour cela une cohérence entre les PLU successifs.

(3.7) Mettre en valeur le patrimoine naturel, historique et paysager

Des actions ponctuelles peuvent être lancées, voire achevées, sans attendre des projets d'ensemble (p. ex. renouvellement d'alignements plantés).

Beaucoup d'actions nécessitent de s'inscrire dans un plan d'ensemble (projet de restructuration de l'espace public, opération pilote sur une zone commerciale, restauration d'un grand domaine...).

Les projets comprenant une part importante de plantations (notamment les alignements d'arbres) ne sont véritablement complets qu'avec la croissance de ces plantations.

(3.8) Mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti

La réhabilitation de bâtiments grâce à leur affectation à un nouvel usage dépend des opportunités, même si elle s'inscrit dans un projet global à l'échelle de l'itinéraire (déplacement des aires de service, plan d'ensemble cohérent de mobilier urbain, règlement particulier de publicité, replantation des alignements, etc.). Une veille est nécessaire pour saisir ces opportunités.

Dans le cas où les nuisances liées à la circulation sont réhivitoires (bâtiments trop près d'un trafic trop dense) la réhabilitation, publique ou privée, du bâti ne peut se faire qu'une fois les nuisances supprimées, c'est-à-dire, dans le cas général, une fois une déviation réalisée.

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
--	------------------------------------	---------------------------------------

À l'échelle de la séquence : actions par type de séquence

(4.1) Zones à vocation commerciale

Le projet pilote proposé ci-après (p. 117) devrait être engagé dès maintenant : il s'agit de choisir un site, de rechercher les partenaires (phase délicate, car ils sont nombreux et loin d'être tous convaincus au départ), et de lancer les premières études.

Le moyen terme est celui de la mise en œuvre du projet, y compris de ses volets opérationnels relativement lourds (restructuration de l'espace ouvert, création éventuelle de contre-allées, plantations, aménagement d'espaces centraux, etc.).

Si le projet pilote peut être réalisé en quelques années, il s'agit ensuite de gérer l'évolution de ce type de zones, en transformation incessante.

S'il est un succès, il s'agira aussi de le médiatiser pour qu'il serve d'exemple à d'autres sites.

(4.2) Centres urbains

Les améliorations de l'espace public (pp. 74 et 108 ci-dessus) doivent prioritairement porter sur les traversées de centres urbains par la voie principale. Les partenaires y sont moins nombreux que dans les zones commerciales (la Commune étant ici l'acteur principal), ce qui rend la mise en œuvre plus simple.

Il convient de mener, dans des périmètres cohérents, des projets d'ensemble, traitant des usages et formes de l'espace public, des plantations, de la publicité (en général, création d'une zone de publicité restreinte), du mobilier, des grands repères, du patrimoine, de la forme urbaine (notamment au travers des PLU), etc.

(4.3) Déviations locales

L'interface de l'infrastructure avec la voie publique et les tissus urbains (clôtures, affichage, accotements, certaines plantations) peut être amélioré en peu de temps...

... mais il convient de réaliser ce traitement dans le cadre d'un projet d'ensemble bien étudié (en particulier pour les éléments destinés à durer, comme les arbres).

(4.4) Séquences hétérogènes

L'évolution de ces zones est principalement celle de l'espace privé : elle ne peut donc être que progressive, surtout à l'occasion de changements d'usage ou de propriétaire.

(4.5) Séquences dissymétriques

Comme celle des zones hétérogènes, celle des séquences dissymétriques dépend essentiellement des mutations de l'espace privé et ne peut être que progressive. Cependant, il s'agit généralement de conforter une tendance existante et le processus peut alors être plus rapide.

(4.6) Grandes emprises d'infrastructures

L'interface de l'infrastructure avec la voie publique et les tissus urbains (clôtures, affichage, accotements, certaines plantations) peut être amélioré en peu de temps...

... mais il convient de réaliser ce traitement dans le cadre d'un projet d'ensemble bien étudié (en particulier pour les éléments destinés à durer, comme les arbres).

Le réaménagement d'emprises et l'insertion de nouvelles infrastructures sont de grands projets, réalisés dans des délais souvent longs.

Court terme (moins de 3 ans)	Moyen terme (3 à 10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
--	------------------------------------	---------------------------------------

(4.7) Coupures naturelles, agricoles ou boisées

Un dispositif de veille doit être mis en place rapidement pour pouvoir mettre en œuvre sans délai les moyens de faire face aux menaces (sursis, recours, etc.) et traiter les dégradations et le mitage dès leur apparition, afin d'éviter leur extension.

La gestion des espaces agricoles, naturels et boisés doit être prévue de façon durable. Si la gestion en cours n'est pas satisfaisante ou est vouée à disparaître, une nouvelle gestion doit être préparée sans tarder, pour pouvoir être mise en place dès que nécessaire.

Les actions de reconquête se font à l'occasion des opportunités.

(4.8) Repères, portes, nœuds

Le traitement des carrefours et autres seuils comme des repères se fait à l'occasion de projets lourds les concernant.

Le rapport Dupont sur les entrées de ville (1994)

À la demande des ministres Michel Barnier (Environnement) et Bernard Bosson (Équipement), Ambroise Dupont, sénateur du Calvados, a remis en octobre 1994 un rapport intitulé **Les entrées de ville, ou redonner le goût de l'urbanisme**.

Après un premier chapitre de **diagnostic**, trois chapitres développent des propositions — résumées dans des titres brefs, susceptibles d'être retenus des acteurs et les motiver :

- « **Faire de la voie un lieu public** », ne plus la réduire à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la reconsidérer comme un espace public ;
- « **Redonner le goût de l'urbanisme** », passer des logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique ;
- « **Continuer la ville** », ne plus considérer ces lieux comme des *no man's lands*, mais comme des morceaux de ville à part entière.

Une des qualités du rapport Dupont est d'être **très complet**. Il dresse un tableau. :

- **des problèmes** (logiques purement routière et commerciale, spécialisation fonctionnelle excessive des espaces, absence de vision culturelle et urbaine, laisser-faire, voire inapplication de la loi...),
- **des acteurs** (État, collectivités locales, commerces, afficheurs, mais aussi SNCF, agriculteurs...),
- **des solutions** (réglementaires, contractuelles, financières, de l'ordre du projet, de la formation ou de la sensibilisation...).

Le rapport va plus loin que le simple traitement de l'axe routier et le replace dans son **contexte** : relation de l'axe à toute la périphérie urbaine, relation de la périphérie au centre-ville. Il rapproche la politique des entrées de villes de la politique de la ville (avec tous les aspects urbanistiques, sociaux et économiques habituellement entendus sous ce terme).

À côté de propositions déjà dans l'air du temps (étendre le « 1 % paysager » des autoroutes aux entrées de ville, intégrer des plans d'ordonnancement dans les POS) le rapport comporte des propositions originales, comme **la zone inconstructible aux abords de l'axe** ou **l'obligation de remise en état** (très pertinente quand on connaît la rapidité du retour des capitaux investis là et la précarité des installations).

Une des faiblesses du rapport est liée à sa richesse : un manque de hiérarchie des propositions, seulement regroupées en trois catégories aux intitulés motivants, mais aux contours flous. Par ailleurs, certaines propositions ont peut-être manqué d'ambition, la suite ayant montré qu'on pouvait aller plus loin :

- affectation d'une partie du fonds de péréquation de la **taxe professionnelle** aux communes soucieuses de leur entrée de ville, mais pas d'incitation au taux unique pour une agglomération, comme le sénateur Dupont en avait au départ eu l'idée, et encore moins d'incitation à la mise en commun de cette taxe — alors que cette mise en commun s'est réalisée largement par la suite avec l'application de la loi Chevènement de 1999 ;
- **contrats d'entretien avec les agriculteurs**, mais en dehors de leur activité principale, par peur de la réaction d'une profession qui ne veut pas être prise pour les « jardiniers du paysage » — alors même que de plus en plus d'entre eux reconnaissent que l'entretien de l'espace pour le bénéfice de la collectivité fait partie de leur métier et commencent à pouvoir le faire dans le cadre des contrats territoriaux d'exploitation (CTE).

La première suite concrète de ce rapport a été donnée par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier. Cette loi reprend l'une des propositions du rapport Dupont dans un article (dit « amendement Dupont » et devenu article L 111-1-4 du Code de l'urbanisme) instituant **l'interdiction de construire de part et d'autre des routes** (jusqu'à 75 m de l'axe) et autoroutes (jusqu'à 100 m) hors zone urbanisée, **tant qu'un POS ou équivalent ne prend pas en compte la qualité architecturale et paysagère aux abords de ces voies**. Il s'agit d'une mesure préventive pour les extensions urbaines, qui n'entend pas, bien sûr, régler le problème des entrées de villes existantes.

Par ailleurs, constatant que « l'une des difficultés principales tient moins à l'insuffisance des textes réglementaires qu'à la multiplicité des acteurs », Michel Barnier a créé un **Comité national des entrées de ville** (présidé par le sénateur Dupont, suivi par le Conseil général des Ponts et chaussées et la Ligue urbaine et rurale), regroupant tous les acteurs concernés, pour trouver ensemble les moyens de mettre en œuvre les propositions du rapport Dupont, notamment dans l'existant.

ACTEURS, OUTILS ET PROCÉDURES

Le rapport Dupont (présenté ci-contre) est sous-titré « Redonner le goût de l'urbanisme » et promeut dans toutes ses recommandations une démarche de projet allant bien au-delà de la réglementation. « L'amendement Dupont » lui-même (article L 111-1-4 du Code de l'urbanisme) a une vocation d'incitation au projet urbain plus que de protection réglementaire, puisque l'interdiction de construire de part et d'autre de l'axe tombe dès qu'est établi un document d'urbanisme prenant en compte la qualité architecturale et paysagère aux abords de la voie.

Les aménagements et les réhabilitations remarquables ont tous pu voir le jour grâce à des **démarches de projet** qui peuvent être déclinées à toutes les échelles, du territoire et de l'itinéraire à la séquence. Deux dimensions essentielles caractérisent une démarche de projet :

- **l'intervention d'un homme de l'art**, capable d'identifier un territoire pertinent et de concevoir un projet d'aménagement spatial, intégrant l'ensemble des thèmes (voirie et tous modes de circulations, bâti et activités, publicité, espaces extérieurs, stationnement, paysage, environnement, etc.) ;
- **l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs** (élus, habitants, commerces, etc.).

De l'échelle du territoire à celle de l'itinéraire :

Des chartes intercommunales pour les entrées d'agglomération

Les démarches qui s'adressent aux territoires les plus vastes (aux échelles du territoire ou de l'itinéraire) se traduisent par des projets de type « charte », où les partenaires s'engagent sur un certain nombre de grands objectifs après un diagnostic et une concertation.

Des agglomérations importantes, comme Rouen ou Troyes (voir encadré page suivante), ont mis en place des chartes intercommunales pour la réhabilitation de l'ensemble de leurs entrées. Dans l'agglomération parisienne, des objectifs généraux peuvent être définis à l'échelle de toute l'agglomération dans le cadre du Schéma directeur régional, mais l'échelle la plus appropriée pour une véritable implication des acteurs locaux est plus rapprochée : c'est celle du Schéma directeur local (qui deviendra Schéma de cohérence territoriale). La configuration de l'agglomération fait que seul un grand axe est en général concerné par un territoire de cette dimension : l'échelle du territoire et celle de l'itinéraire tendent alors à se confondre. Un exemple de projet à cette échelle est celui qui est en cours de discussion sur le secteur étudié de la nationale 20, de Longjumeau au sud d'Arpajon (Boissy-sous-Saint-Yon) et en épaisseur de Marcoussis à Cheptainville.

À l'échelle de la séquence :

Un projet d'ensemble pour chaque zone de vocation dominante

Les projets établis à l'échelle de la séquence ont un caractère plus opérationnel. Comme les chartes, ils impliquent tous les acteurs concernés, mais autour de visualisations précises de l'aspect futur des lieux. Bien entendu, ces projets doivent être étudiés non seulement sur la séquence linéaire de la voie principale, mais aussi « en épaisseur », sur l'ensemble de la zone de même vocation dominante qu'elle traverse. Ils peuvent être mis en œuvre par l'intermédiaire des documents d'urbanisme locaux (POS puis PLU) ; mais pour un changement en profondeur sur une durée maîtrisable, l'outil privilégié est la Zone d'aménagement concerté (ZAC). Pour les zones d'activités commerciales, les exemples les plus connus sont de plusieurs types :

- Création d'un quartier commercial entièrement neuf (Nîmes Ville active) ;
- Création d'un quartier neuf autour d'un axe ancien (la Toison d'Or, sur la N74 à Dijon) ;
- Restructuration d'une zone commerciale existante (D113 à Orgeval, projet illustré ci-dessus p. 95).

La principale recommandation opérationnelle de la présente étude est d'établir un projet pilote de ce type sur une zone commerciale existante à choisir (cf. p 117).

Un exemple de démarche à l'échelle d'une agglomération : Troyes Charte intercommunale des entrées et règlement de publicité

L'agglomération troyenne est connue pour ses zones commerciales de « magasins d'usines », qui drainent un million de visiteurs par an, jusqu'à l'Île-de-France, au Nord et à la Belgique. Comme les autres agglomérations, elle a aussi de nombreuses zones d'activités commerciales périphériques, situées pour la plupart le long des grandes voies radiales d'accès au cœur de la ville, avec le même étalement qu'ailleurs, une multitude de supports publicitaires (dont d'ailleurs une grande partie est illégale) et un paysage dégradé.

La dégradation de l'environnement de ces grandes voies, en particulier à cause de la prolifération de la publicité, a conduit les élus à faire établir par l'agence d'urbanisme de l'agglomération (AUDART) **une charte des entrées de l'agglomération** (octobre 1999) et **un règlement intercommunal de la publicité** (mai 2000).

Les magasins d'usines

Les deux grands espaces de magasins d'usines — Marques avenue et Mac Arthur Glen — sont spécifiques à Troyes. *Marques avenue*, le plus ancien, trouve son origine dans la transformation d'une usine de maille (tricot, bonneterie) en coopérative de vente au personnel, puis en magasin d'usine. Par la suite, de nombreux magasins se sont installés dans plusieurs très grands bâtiments anciens ou nouveaux, autour de galeries intérieures, certains dans leur propre bâtiment. La zone est compacte et ses espaces extérieurs, réduits, sont dévolus aux seuls parkings. Située dans un tissu bâti continu, avec l'usine réhabilitée en façade sur la route nationale, entourée des nombreux commerces indépendants qu'elle a suscités, Marques avenue est intégrée à la ville.

Mac Arthur Glen est une zone commerciale récente réalisée en une seule fois. L'aménageur maîtrise donc l'ensemble : plan, architecture, publicité, enseignes. Il a pu mettre en œuvre un concept importé des USA, celui d'un espace mis en scène, soigné, mais aussi fermé et contrôlé, comme à Disneyland dans un autre domaine. Les parkings sont situés au centre d'une grande cour entourée d'une galerie piétonne couverte qui donne accès aux différentes boutiques. L'homogénéité de l'architecture et des enseignes est censée offrir un cadre plus agréable que les zones sans plan d'ensemble ; pourtant, l'ensemble reste très banal, sans âme, sans le caractère des bâtiments restaurés de Marques avenue. Située hors de la ville, accessible en voiture par une seule entrée surveillée, c'est un équipement commercial sans rapport avec la ville.

La charte

La *Charte des entrées de l'agglomération troyenne* a pour principes généraux de valoriser l'ensemble des entrées de ville tant au niveau du paysage que de la fonctionnalité : **renforcer la sécurité ; structurer l'itinéraire ; embellir les entrées dans l'agglomération ; favoriser l'identification de la cité.**

La charte propose :

- **des prescriptions** qui devront se traduire par une formulation réglementaire
- **des recommandations** pour induire un aménagement qualitatif

Ces prescriptions et recommandations sont présentées suivant des thématiques fonctionnelles et qualitatives : nuisances (bruit, trépidation, pollution) ; sécurité (vitesse, mode de déplacement, repérage, réseaux deux roues) ; paysage (végétation, mobilier urbain, publicité, urbanisme, architecture). Elle sont adaptées aux types de séquences traversées (urbaines, de faubourgs, pavillonnaires, commerciales, d'activités, vertes).

Quelques aires d'orientation ont déjà été créées à certaines entrées, pour offrir une information regroupée et plus complète (plans, listes et repère des commerces, activités, équipements...) ; elles préfigurent ce qui devrait être développé dans le cadre de la charte.

Le règlement intercommunal de publicité

Le *Règlement intercommunal de la publicité pour l'agglomération troyenne* s'applique sur l'ensemble des axes d'entrées de l'agglomération troyenne et concerne onze communes. **Il institue 4 zones de publicité restreinte, et 2 zones de publicité autorisée**, pour lesquelles il propose des règles spécifiques, qui concernent la publicité lumineuse et non lumineuse, les pré-enseignes, les enseignes permanentes ou temporaires, la publicité sur le mobilier urbain, sur les palissades de chantier, sur les véhicules et l'affichage d'opinion. Des quelque 1 500 panneaux existants, environ les deux tiers devraient disparaître, dont 500 illégaux.

Troyes :
les magasins
d'usines



Marques Avenues
(en haut et ci-contre) :
la réhabilitation
d'anciens bâtiments
industriels
bien intégrés à la ville



Mc Arthur Glen :
un ensemble
reconstitué,
conçu comme
un parc d'attractions,
refermé sur lui-même,
sans rapport
avec la ville

Convaincre les principales enseignes de s'associer à une démarche pilote

Pub Buffalo Grill

Faire prendre conscience aux responsables commerciaux du décalage entre l'image vendue...

Photo montrant Buffalo Grill au milieu du chaos d'enseignes (couverture)

... et l'image réelle

À l'échelle de la séquence :

Mettre en œuvre un projet pilote pour une zone commerciale d'entrée de ville

Nous proposons qu'un projet pilote de réhabilitation d'une zone commerciale à choisir constitue **une suite opérationnelle à la présente étude**. Cela pourra être sur l'un des trois sites qu'elle a analysés, ou bien sur un autre itinéraire. En Île-de-France, certains sites ont déjà fait l'objet d'études préalables et une dynamique y existe ; par exemple, la D113 (ancienne N13) à Orgeval (Yvelines), sous l'impulsion du Conseil général et la coordination du CAUE, avec les partenaires concernés (Mairie, DDE, CCI, propriétaires, commerçants, promoteurs...).

Il faut au préalable qu'un certain nombre de conditions soient satisfaites, la plus fondamentale étant l'existence d'**une motivation**.

En premier lieu, obtenir une implication politique forte de l'État et des collectivités

L'État, qui est à l'origine d'une politique nationale sur les entrées de villes (rapport et amendement Dupont, Comité national des entrées de ville) et qui, au niveau régional, a suscité la présente étude, doit logiquement être prêt à s'engager sur cette suite opérationnelle.

La Région, qui a également participé à cette étude, doit afficher sa volonté de la mettre en œuvre concrètement, de même que **les Départements**, initiateurs pour certains d'études similaires.

Ces collectivités devraient peser de tout leur poids :

- Pour que **des maires** concernés par une zone d'activité nécessitant une réhabilitation, acceptent de mener cette démarche et constituent et animent les structures nécessaires (syndicat d'aménagement et de gestion, société d'économie mixte...) ;
- Pour trouver un ou **des maires** concernés par une zone d'activité à réhabiliter, qui accepteraient de mener cette démarche et pourraient constituer ou activer les structures nécessaires (syndicat d'aménagement et de gestion, société d'économie mixte...) ;
- Pour convaincre **les principales enseignes** (que l'on retrouve presque dans toutes les zones commerciales, cf. p. 13) de s'associer à cette démarche en leur faisant valoir son aspect promotionnel (les accusés du « saccage » des entrées de ville montreraient plus que leur bonne volonté : leur capacité d'innovation et d'adaptation) ;
- Pour réunir **des professionnels de l'aménagement motivés** (urbanistes, architectes, paysagistes) — le défi étant difficile mais l'enjeu d'importance (l'équivalent de ce qu'ont représenté, dans les années 70, les aménagements des voies piétonnes et l'émulation qui s'est créée autour de ce concept).

En deuxième lieu, établir un accord de partenariat entre tous les acteurs

L'étude puis les réalisations n'ont évidemment pas pour but de condamner les activités économiques, ni de rendre leur fonctionnement plus difficile. Il s'agit au contraire d'améliorer le cadre général au bénéfice de tous (entrepreneurs, clients, passants).

Le partenariat à établir entre tous les acteurs (élus, aménageurs, industriels, commerçants...) sera la base de la mise en œuvre du projet : élaborer le cahier des charges des études préalables, choisir les bureaux d'études et les experts, lancer les travaux, gérer...

En troisième lieu, bâtir un cahier des charges partagé

Il faut donc élaborer un cahier des charges de l'étude qui soit accepté par tous, les entrepreneurs en particulier. Celui-ci pourrait être complété par des actions de sensibilisation ou d'incitation (p. ex. concours d'enseignes).

La place de la voiture

Dans ce type de commerce, basé sur l'accessibilité en voiture et sur les parkings, la place de la voiture ne saurait être remise en cause. Améliorer les itinéraires, les signalétiques, etc. devra être un des objectifs.

L'effet vitrine routier

La nécessaire visibilité des activités par les automobilistes ne peut non plus être contestée. En centre ville, les piétons ont le temps de regarder les produits dans les vitrines ; en entrée de ville, les automobilistes ne peuvent voir que l'enseigne, et ce n'est qu'après être entré dans le magasin qu'ils regardent les produits. Il faut donc que les activités et leurs enseignes soient visibles.

La publicité

La publicité est indispensable au fonctionnement économique de ces zones, mais la prolifération et l'anarchie des affiches et autres supports la rendent inopérante. Comment imaginer une publicité partie prenante du site, du paysage, le cas échéant de l'histoire ?

En quatrième lieu, être prêt à engager une réflexion pluridisciplinaire avec des concepteurs motivés

Dans un tel aménagement, où les enjeux sont reconnus comme très importants (la ville émergente, les nouvelles centralités, les entrées de ville), il faut admettre la nécessité de faire réfléchir ensemble des urbanistes, des architectes, des paysagistes, des designers, des publicitaires, voire des scénographes urbains, des concepteurs lumière, des fontainiers, etc.

Ces professionnels interviendraient à plusieurs niveaux : maîtrise d'ouvrage, conseil (le CAUE aurait un rôle à jouer), maîtrise d'œuvre.

Une telle étude ne peut se faire sans un minimum d'intérêt, voire de passion de la part des concepteurs pressentis : le contexte n'est ni celui d'une étude de routine, ni celui d'un secteur patrimonial où les moyens et la convergence des volontés assurent la qualité. Il faut inventer ces nouveaux lieux que sont les zones commerciales, débattre, réaliser, entraîner, accepter de mettre un peu de sa réputation en jeu dans une telle étude.

Quelques pistes d'amélioration possibles

Ces pistes sont détaillées au chapitre des recommandations par type de séquence (p. 86).

- Des espaces publics à inventer,
- Des plans de composition à revoir, pour un meilleur fonctionnement, pour un meilleur aspect,
- Des quartiers à inventer à l'intérieur de la zone,
- Des espaces de parkings et des espaces centraux paysagés,
- Une trame foncière, une trame verte et des plantations d'alignement qui constituent l'ossature de la zone et la base de sa mutation potentielle,
- Des points d'accès à la zone plus évidents, et une signalétique plus disciplinée entre ces points,
- Des publicités moins agressives, plus ordonnées et qui participent à l'aménagement de l'espace,
- Des éclairages et des publicités étudiées en complémentarité,
- Et bien sûr un système assurant une gestion continue de l'évolution de la zone.

CONCLUSION

En comparant plusieurs grandes voies d'accès à des agglomérations, les trois cas principaux mais aussi d'autres exemples, cette étude a confirmé la très grande constance des problèmes, dont la plupart se trouvent quasi systématiquement :

- les mêmes problèmes de circulation causés par la transformation progressive d'une route structurante en voie de transit rapide ;
- les mêmes enseignes, la même architecture, le même désordre, la même perte de tous les repères ;
- les mêmes conflits d'usage entre la circulation, l'activité commerciale et le cadre urbain.

On n'observe de différences que par :

- les caractéristiques physiques et paysagères des sites,
- les types d'urbanisation des zones à dominante résidentielle,
- les éléments exceptionnels de patrimoine paysager ou bâti.

Les solutions d'aménagement passent par deux grands types de préoccupations :

- résoudre les problèmes fonctionnels communs à toutes ces zones (circulation, coexistence entre piétons et véhicules, aspect...) ;
- faire du « sur mesure » pour identifier chaque entrée à son agglomération, son axe, son site naturel et bâti historique.

Les désordres constatés sont dénoncés depuis longtemps et on ne peut pas espérer un changement radical en peu de temps. Les actions doivent s'inscrire dans la durée, en posant rapidement les premiers jalons, en poursuivant sans relâche et d'une façon cohérente les actions d'amélioration et en gérant les transformations réalisées de façon à éviter tout retour en arrière.

En Île-de-France, s'il y a une véritable volonté politique de l'État et de la Région en ce sens, une amélioration d'ensemble des entrées de l'agglomération parisienne et des agglomérations secondaires pourra être amorcée dans le cadre de la remise en chantier du Schéma directeur régional et des nouveaux Schémas de cohérence territoriale. Des actions concrètes pourront ensuite être déclinées dans le cadre du prochain Contrat de plan État-Région.

Sans attendre, des projets pilotes, notamment sur une ou plusieurs zones commerciales linéaires identifiées, peuvent être lancés en mobilisant d'autres financements. Une unité cohérente comprenant une zone commerciale le long d'une grande route et un espace agricole périurbain pourrait ainsi être proposée pour un financement dans le cadre du programme européen Interreg. L'État, la Région et le Département peuvent aussi contribuer à des opérations locales ayant valeur d'exemple.

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE	6
1 Contexte.....	6
1.1 Espace périurbain et « points noirs ».....	6
1.2 Les « entrées de villes »	6
2 Objectifs, méthode et principes.....	8
2.1 Choix des exemples et analyse comparative	8
2.2 Description générale de la méthode.....	8
2.3 Approche selon les échelles de temps	10
2.4 Approche selon les échelles d'espace.....	10
2.5 Notions de base des propositions.....	12
2.6 Enjeux par type de séquence	13
 ANALYSE COMPARÉE DES TROIS SITES SELON LES TROIS ÉCHELLES SPATIALES	 16
1 Échelle du territoire	16
1.1 L'appréhension du grand paysage.....	16
1.2 Le développement urbain	21
2 Échelle de l'itinéraire	25
2.1 Les réseaux de communication et le trafic	26
2.2 Repérage des séquences et des nœuds.....	36
2.3 L'évolution des usages	42
2.4 Les commerces.....	48
3 Échelle des séquences et des repères	55
Le caractère des séquences	55
 RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE SPATIALE	 56
1 Échelle du territoire	56
1.1 Mettre en valeur ou créer les repères du grand paysage.....	56
1.2 Décider la place et le rôle de la voie par rapport à l'agglomération.....	60
1.3 Organiser les déplacements sur un secteur plus vaste que l'axe	62
2 Échelle de l'itinéraire	64
2.1 Différencier les séquences urbaines des séquences non urbaines	64
2.2 Différencier les séquences par vocation dominante	65
2.3 Concevoir un réseau de voirie adapté aux séquences, tout en conservant l'identité de l'axe historique.....	65
2.4 Mettre en œuvre des politiques ambitieuses de reconquête	66
3 Échelle des séquences : principes communs à toutes les séquences	68
3.1 Maîtriser la publicité	68
3.2 Ordonner le mobilier urbain.....	72
3.3 Soigner et simplifier l'espace public.....	74
3.4 Rendre la voie principale plus urbaine.....	75
3.5 Rendre le plan de voirie plus lisible et plus cohérent.....	77
3.6 Structurer l'espace privé par règlement, incitation ou acquisition	78
3.7 Mettre en valeur le patrimoine naturel, historique et paysager.....	80
3.8 Mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti	84
4 Échelle des séquences : principes par type de séquence.....	86
4.1 Zones à vocation commerciale	86
4.2 Centres urbains.....	89
4.3 Déviations locales	92
4.4 Séquences hétérogènes	92
4.5 Séquences dissymétriques	94
4.6 Grandes emprises d'infrastructures	96
4.7 Coupures naturelles, agricoles ou boisées.....	98
4.8 Repères, portes, nœuds	101

RECOMMANDATIONS SELON L'ÉCHELLE TEMPORELLE.....	104
1 Les échelles de temps	104
Le court terme (moins de 3 ans).....	104
Le moyen terme (3 à 10 ans)	104
Le long terme (plus de 10 ans).....	105
Ménager le long terme dans les actions à court terme	105
2 Articulation entre les échelles d'espace et de temps.....	106
À l'échelle du territoire	106
À l'échelle de l'itinéraire	107
À l'échelle de la séquence : actions communes.....	108
À l'échelle de la séquence : actions par type de séquence.....	110
 ACTEURS, OUTILS ET PROCÉDURES.....	 113
Des chartes intercommunales pour les entrées d'agglomération	113
Un projet d'ensemble pour chaque zone de vocation dominante	113
Mettre en œuvre un projet pilote pour une zone commerciale d'entrée de ville	117
 CONCLUSION.....	 119