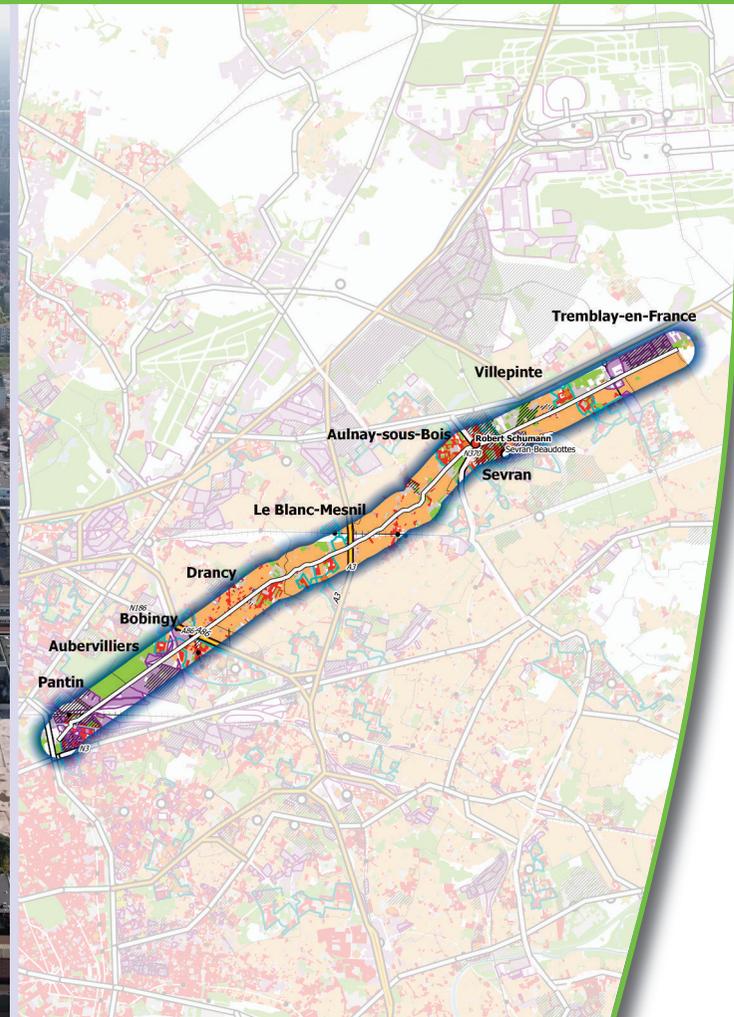


ANNEXES

Analyse de trois axes métropolitains en Seine-Saint-Denis

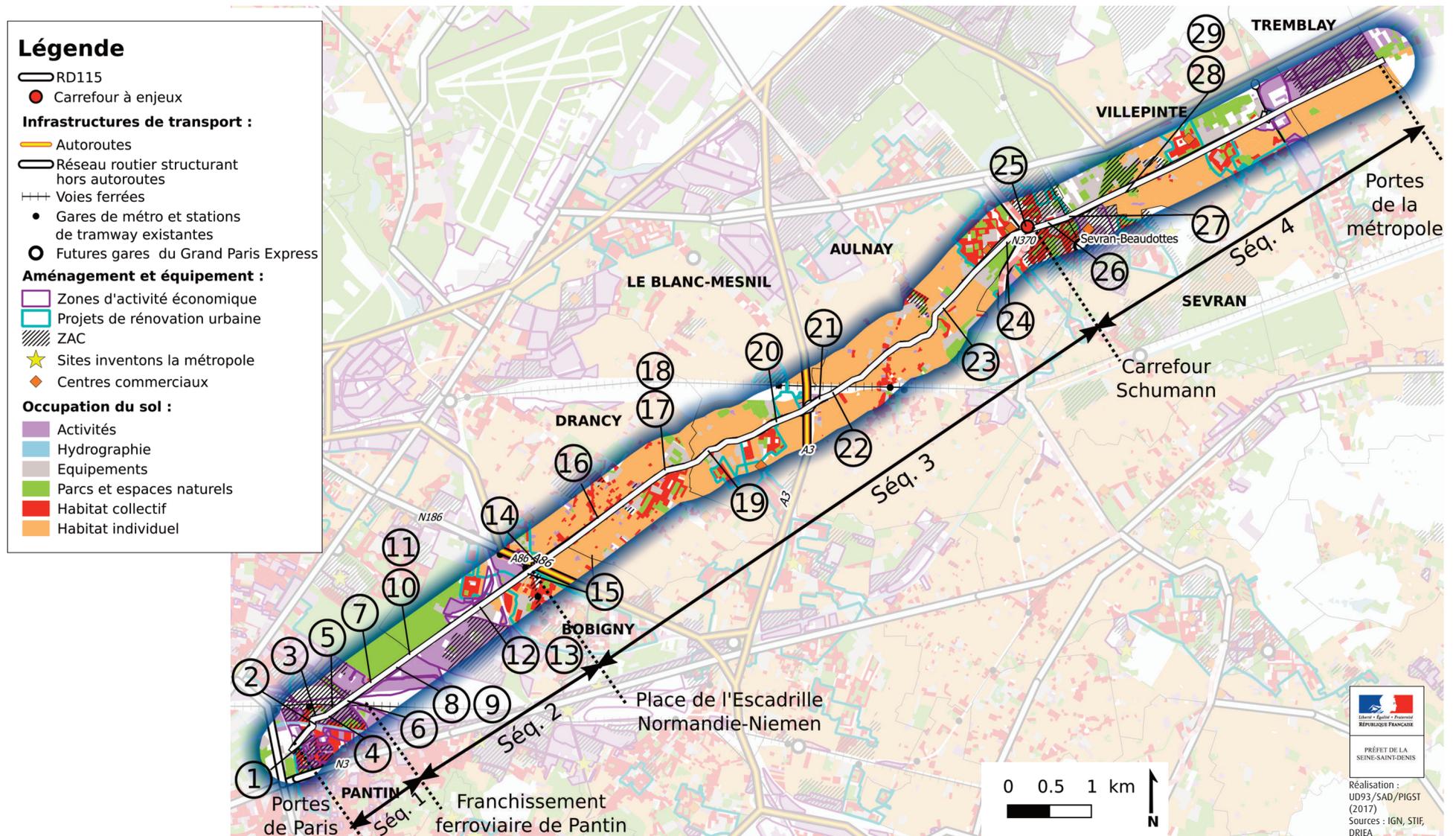
Mai 2018



PRÉFET DE LA
SEINE-SAINT-DENIS

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

I - La RD115 : le boulevard des Petits Ponts en quête de continuité



● Caractérisation globale et séquençage de l'axe

La RD115, anciennement nommée « route des Petits Ponts », toponyme toujours d'usage sur certains tronçons, est une radiale à caractère métropolitain caractérisée par une forte hétérogénéité sur son linéaire. La diversité des tissus urbains qu'elle traverse, les fonctions et la forme même que prend la voirie, le manque de continuité des aménagements, lui confèrent un manque de lisibilité, malgré le caractère quasi-rectiligne de son parcours.

La RD115 peut être divisée en quatre séquences

~ Séquence 1 : de la Porte de Paris à Pantin au Franchissement ferroviaire de Pantin.

Le tissu urbain est mixte sur cette première séquence: activités, équipements publics, logements et espaces publics aménagés le long du canal de l'Ourcq se côtoient au sein d'un même espace. C'est un secteur en forte mutation. L'axe présente, sur sa partie Ouest, un fonctionnement urbain assez proche de celui de Paris (type de bâti sur les abords, paysage, densité...etc.) malgré un trafic routier important lié à la situation de porte.

~ Séquence 2 : du franchissement ferroviaire de Pantin à la Place de l'Escadrille Normandie-Niémen (limite communale Bobigny-Drancy).

Véritable coupure territoriale, le faisceau ferré du RER E scinde le tissu en 2 selon un axe ouest-est. Cette coupure est accentuée par le cimetière de Pantin qui installe une différence marquée entre le nord et le sud de la voie. De plus la forte spécialisation du tissu lié aux activités ne permet pas à l'axe d'être tenu par un maillage urbain mixte et dense, et favorise des usages exclusivement routiers de l'axe. La dimension de la voie permettrait d'envisager d'autres usages de celles-ci (mobilités douces).

~ Séquence 3 : de la place de l'Escadrille Normandie-Niémen au Carrefour Schumann (Aulnay-sous-Bois – Sevran).

L'axe connaît une réduction de sa chaussée, plus sinueuse, car s'adaptant à un tissu urbain pavillonnaire plus continu qui tient mieux la route. Toutefois, une alternance entre quartiers résidentiels pavillonnaires et immeubles d'habitat collectif, et entre fonction d'habitat et fonction d'activités, plus en retrait de la voirie, détend l'axe et met à mal sa continuité spatiale. Le retrait des bâtiments par rapport à la voirie est visible à Aulnay-sous-Bois au niveau de la RD44. Une autre rupture présente sur la commune d'Aulnay-sous-Bois est le rond-point sur lequel s'articulent l'ex-RN370, la RD40 et la RD 44 qui ne fait l'objet d'aucun aménagement alors que son échelle est très importante. Au Blanc-Mesnil, le quartier P. Casano – Sémard constitue une réelle coupure Nord-Sud. Le rond-point sous l'A3 pose également problème en termes de couture urbaine.

~ Séquence 4 : du Carrefour Schumann (Aulnay-sous-Bois – Sevran) à la limite Est de Tremblay-en-France et de la métropole.

Cette dernière séquence est marquée par de nombreux quartiers politiques de la ville dont les hauteurs sont importantes et juxtaposées à des secteurs pavillonnaires. Leur retrait par rapport à la voirie produit un tissu urbain lâche, malgré des aménagements ponctuels qui visent à améliorer la tenue de l'espace public. De grands équipements publics créent également des coupures urbaines (hôpital Robert Ballanger), parce que ce sont des enclaves impossibles à traverser. Le tissu urbain devient relativement mixte (activités, logements, commerces avec le centre commercial de Beau Sevran). Il n'existe pas de réelle centralité dans ce paysage de sortie d'agglomération.

RD115 – Prises de vues (repérage carte p. 2)



1



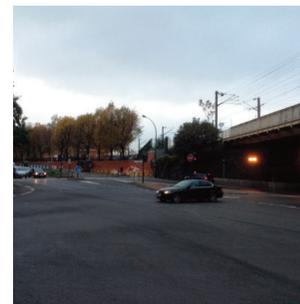
2



3



4



5



6



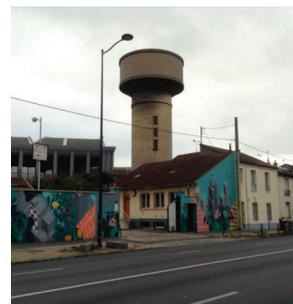
7



8



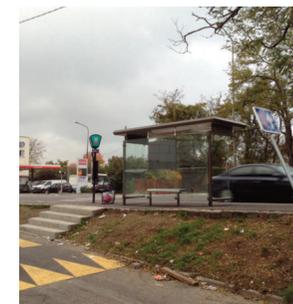
9



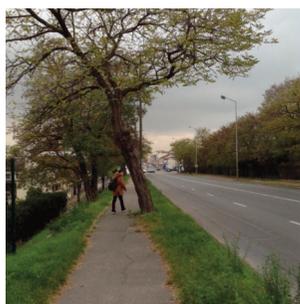
10



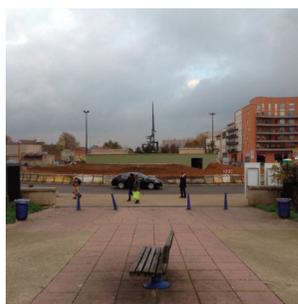
11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



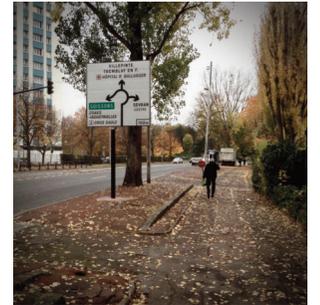
21



22



23



24



25



26



27



28



29

2 secteurs focus : du franchissement ferroviaire de Pantin à la Place de l'escadrille Normandie-Niemen

Cimetière de Pantin. Place de l'Escadrille Normandie-Niemen



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

Seul un bus dessert l'ensemble de la séquence (la ligne 151 marquant 8 arrêts). Se déplacer à pied et à vélo est difficile du fait de la configuration de l'espace : le mur aveugle du cimetière donne une impression de fermeture. La trame arborée le long du mur étant à l'intérieur du cimetière, cachée par le mur, ne permet pas de donner une qualité paysagère à cette séquence de la RD115.

Îlot de fraîcheur, le cimetière de Pantin, plus grand cimetière de France avec ses 107,6 hectares, est peu mis en valeur. Il ne possède qu'une seule entrée sur l'avenue du général Leclerc, la porte dite des Petits-Ponts, marquée par un arrêt de bus "cimetière parisien".

La liaison à travers le cimetière avec l'ex-RN2, la ZAC du Fort d'Aubervilliers et un accès au métro est difficile et peu perceptible pour le piéton. Le linéaire du cimetière de Pantin représentant 1120 m, le cimetière forme un véritable élément de coupure dans le tissu urbain, selon un axe Nord-Sud.

Le cimetière de Pantin est une opportunité de requalification non négligeable du secteur afin de l'intégrer mieux à ce morceau de ville.

L'intensité du trafic poids lourds n'est pas confortable pour les piétons, ce qui pose la question de ce type de trafic lorsqu'on veut augmenter l'intensité urbaine.

Le caractère patrimonial de la séquence est très peu visible : la gare de déportation de Bobigny, classée monument historique, n'est pour l'instant pas mise en valeur car elle est dans l'attente d'un projet.

La RD115 du carrefour Robert Schumann au carrefour avec la RD40 : un caractère métropolitain en devenir



Sur ce secteur, d'importantes modifications liées à la réorganisation des transports en commun sont en cours d'études. La question des traversées piétonnes de la RD115 ainsi que sa pacification grâce à l'arrivée d'un T-ZEN (T-ZEN15) sont au coeur du sujet des mobilités. Ce T-ZEN devrait changer la forme de la chaussée en raison des caractéristiques des voies rendues nécessaires par son implantation.

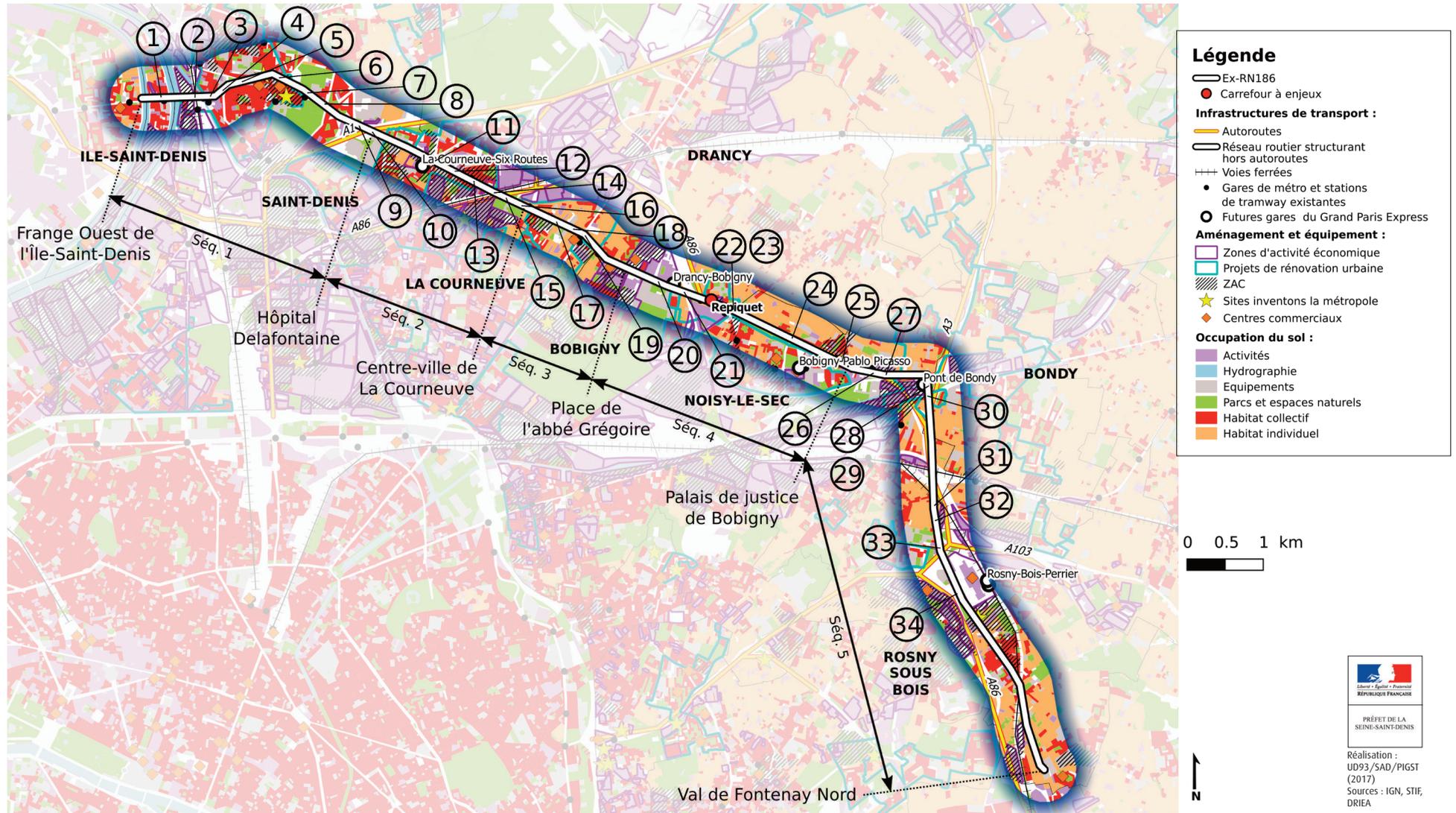
Par ailleurs, de nouvelles dessertes du site, en plus du T-ZEN, sont en perspective avec la ligne 16 du métro du GPE (Livry-Sevran).

Des quartiers politique de la ville se succèdent sur l'axe : les Beaudottes, Le Gros Saule, Parc de la Noue, Montceuleux, Pasteur. Les nombreux espaces laissés vides entre les grands ensembles, ou entre ceux-ci et la voirie, posent question. En particulier, quelle délimitation des espaces (encore voirie et espace résidentiel) serait nécessaire pour améliorer l'urbanité du tissu ? Ce point mériterait d'être approfondi.

Peu après le carrefour Schumann, l'atmosphère dégagée est celle d'un paysage d'entrée d'agglomération avec une domination des grands panneaux publicitaires et un agencement périurbain par la présence de l'arrière d'un centre commercial (Beau Sevran), du Centre Hospitalier Roger Ballanger, et d'un espace en cours de mutation, celui de la ZAC de la Pépinière. La conciliation de ces enjeux de densité urbaine (logements) avec ceux des espaces verts et plus étendus (lien des parcs du Sausset au Nord et de la Poudrerie au Sud, base de loisir) invitent à réfléchir à un modèle de ville compacte et pleinement inscrite dans un modèle de transition écologique. L'absence d'équipements métropolitains est dommageable pour un secteur situé à la jonction de plusieurs territoires de la métropole et à proximité d'une gare du Grand Paris. Le projet de Sevran Terre d'Avenir, sur les terrains Montceuleux, pourrait venir changer la situation.

Bien plus à l'Est, après la RD40, le profil est inégal et le tissu urbain perd en densité. La fonction résidentielle prend peu à peu le dessus, et laisse tout de même une place aux activités économiques en bord de voirie, notamment au niveau de la ZAE Charles de Gaulle.

II - L'ex-RN186 : entre grandes infrastructures et échelle humaine



● Caractérisation globale et séquençage de l'axe

Cette rocade présente un trafic très dense et constitue un lieu d'échanges entre les différents axes les plus structurants pour le département et la métropole. Cette situation, bien qu'important pour l'écoulement des flux, entraîne des problèmes de congestion, d'aménagement de l'espace public (peu de modalités actives alors que possédant un large gabarit), de sécurité routière, de nuisances et d'insertion urbaine des grandes infrastructures et équipements.

Pour autant, cet axe bien reconnu comme une entité faisant sens (les projets de transports en commun suivent son linéaire) avec de nombreuses centralités métropolitaines tout au long de son linéaire. Le problème majeur est donc celui de l'insertion urbaine des infrastructures et la proximité des autoroutes.

L'ex-RN186 peut être divisée en cinq séquences

~ Séquence 1 : de la commune de l'île-Saint-Denis à l'Hôpital Delafontaine de Saint-Denis.

Cette séquence, très urbaine, au sein de laquelle les transports en commun sont extrêmement présents (trois lignes de tramway) laisse une place importante aux mobilités actives. Le tissu urbain est mixte et dynamique, à l'image des centralités actuelles et en devenir qui ponctuent l'axe : théâtre, IUT, projet culturel retenu dans le cadre de l'appel à projet IMGP. À ce titre, cette séquence présente de nombreux potentiels.

Elle est également le support d'une fonctionnalité logistique vis-à-vis du centre-ville de Saint-Denis, ce qui altère l'urbanité du secteur et qui se caractérise notamment par la présence de rez-de-chaussée aveugles (arrières des commerces du centre-ville), d'entrées et sorties de parkings.

~ Séquence 2 : de l'Hôpital Delafontaine de Saint-Denis au franchissement ferroviaire et autoroutier de l'A86 à La Courneuve en passant par Les 6 routes.

Le franchissement d'ouvrages routiers et ferroviaires entraîne de nombreuses coupures urbaines. Malgré une offre de transports en commun très développée, l'axe est peu métropolitain du fait de son manque de mixité fonctionnelle et d'un tissu urbain souvent distendu. Le carrefour des 6 routes, loin de faire place urbaine, illustre ce peu d'intensité.

~ Séquence 3 : du centre-ville de La Courneuve à la Place de l'abbé Grégoire entre Drancy et Bobigny.

Un tronçon beaucoup plus urbain et plus proche dans son fonctionnement d'un centre-ville : mixité fonctionnelle, desserte du métro, densité plus forte, voirie plus adaptée à de multiples usages, l'axe devient ici un boulevard urbain. Son caractère métropolitain reste toutefois relatif du fait de l'éparpillement des centralités.

~ Séquence 4 : de la Place de l'abbé Grégoire entre Drancy et Bobigny au palais de justice de Bobigny.

L'axe présente de nombreuses coupures urbaines liées à la présence d'infrastructures de tout type dont l'insertion urbaine mérite d'être repensée. Toutefois, avec l'arrivée du Grand Paris Express à Drancy – Bobigny, une dynamique de partage de la voirie et de revitalisation du tissu urbain est tout à fait envisageable.

~ Séquence 5 : du palais de Bobigny à Fontenay-sous-Bois en passant par le Pont de Bondy et le centre commercial Rosny 2.

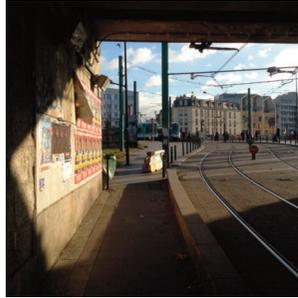
Cette dernière séquence présente un paysage chaotique. Les infrastructures routières, ferroviaires, commerciales, d'équipement se superposent sans s'harmoniser. De fait, l'on assiste à une multitude de coupures et la mixité fonctionnelle du tissu urbain fait défaut. A cela s'ajoute un gabarit très grand de la chaussée, un trafic important, des ruptures topographiques et une proximité des autoroutes qui sont autant de sources de nuisances et dysfonctionnements de l'axe.

L'ex-RN186 dispose donc d'un grand potentiel pour évoluer vers un axe plus urbain : sa fréquentation est plutôt importante à la mi-journée, des activités économiques, de grands équipements et les habitations mêlées à la présence de commerces de proximité assurent une animation du secteur.

Ex-RN186 – Prises de vues (repérage carte p. 10)



1



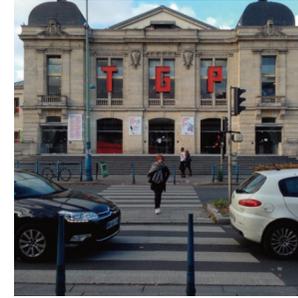
2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



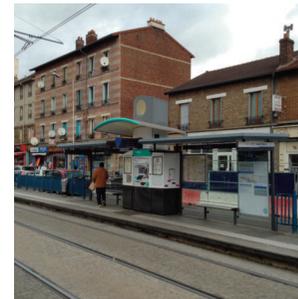
14



15



16



17



18



19



20



21



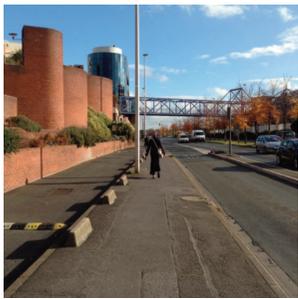
22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



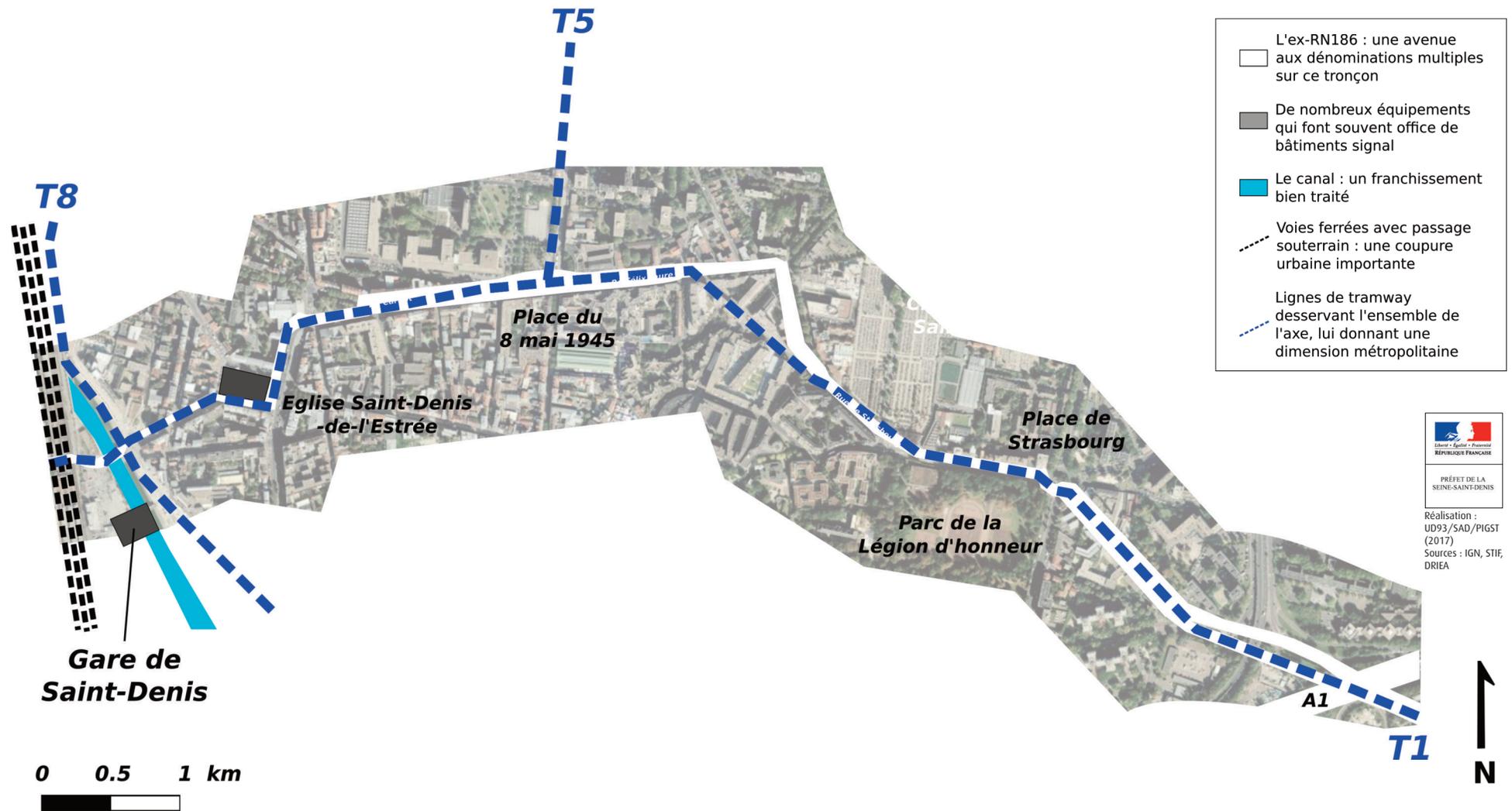
33



34

Photos : UDEA93-SADT

L'ex-RN186 de la gare Saint-Denis au quartier Saint-Rémy : une avenue métropolitaine bien intégrée au tissu urbain



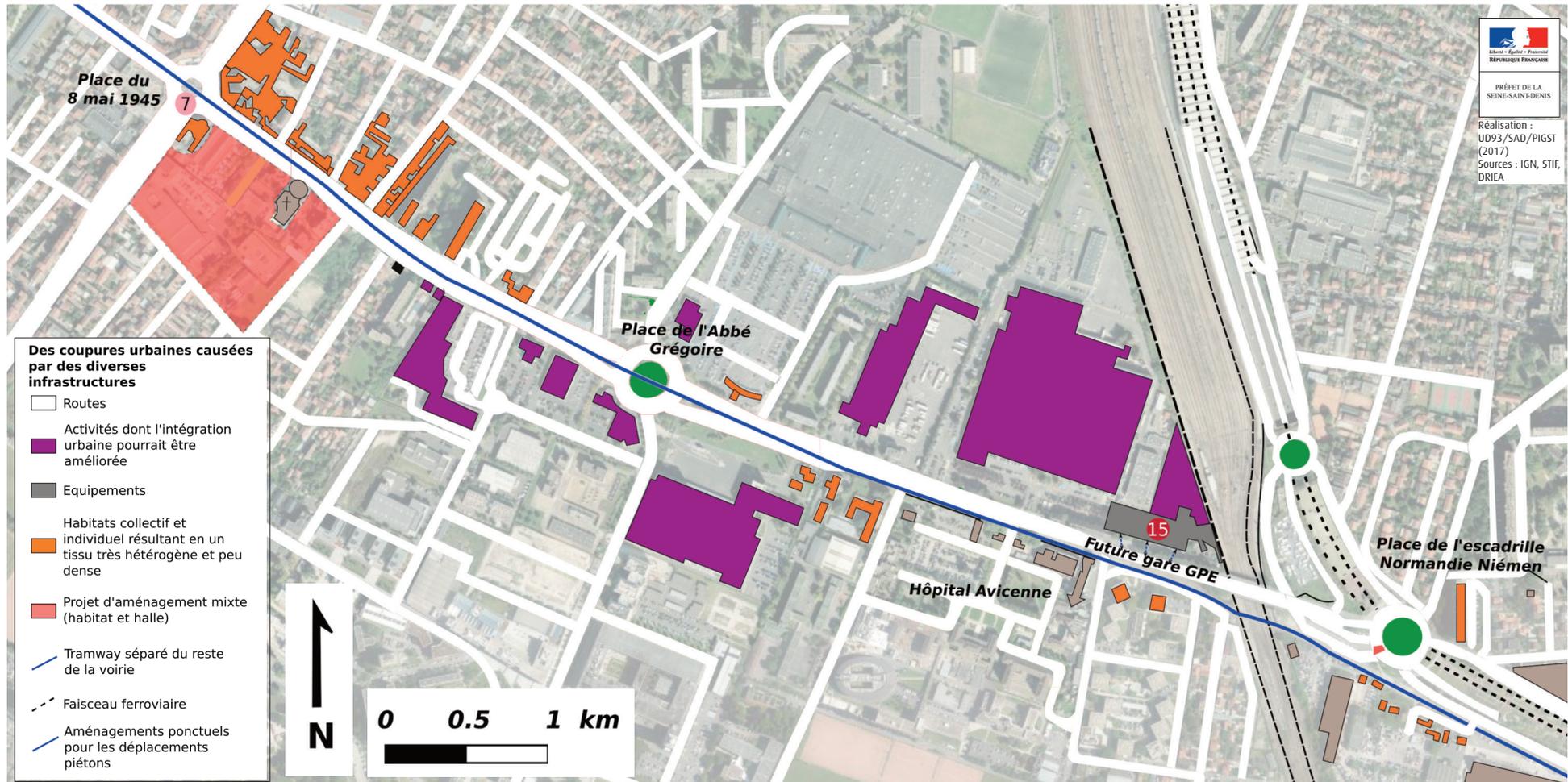
L'ex-RN186 est un axe très bien desservi par les transports en commun sur cette séquence. Le partage de la voirie semble ici avoir bien été mis en œuvre. Les trottoirs semblent toutefois un peu étroits au regard de la largeur de la voirie.

De hautes haies autour du tramway ont été mises en place, clôturant l'espace et ses usages, il apparaît intéressant de réfléchir à la meilleure façon de traiter les abords d'un TCSP de cette nature.

Le quartier Saint-Rémy et l'hôpital Delafontaine offrent un paysage urbain différent de sortie d'agglomération avec un tissu peu dense et une alternance entre logements collectifs et grands équipements. Les passages sous et sur des ouvrages routiers, sur le secteur de la route de la Courneuve, sont vecteurs de coupures urbaines importantes. On retourne dès lors à un schéma de déplacement plus routier.

1^{re} partie : de la place du 8 mai 1945 au carrefour Repiquet entre Drancy et Bobigny

L'ex-RN186 de la place du 8 mai 1945 (La Courneuve) au carrefour Repiquet : des séquences très hétérogènes



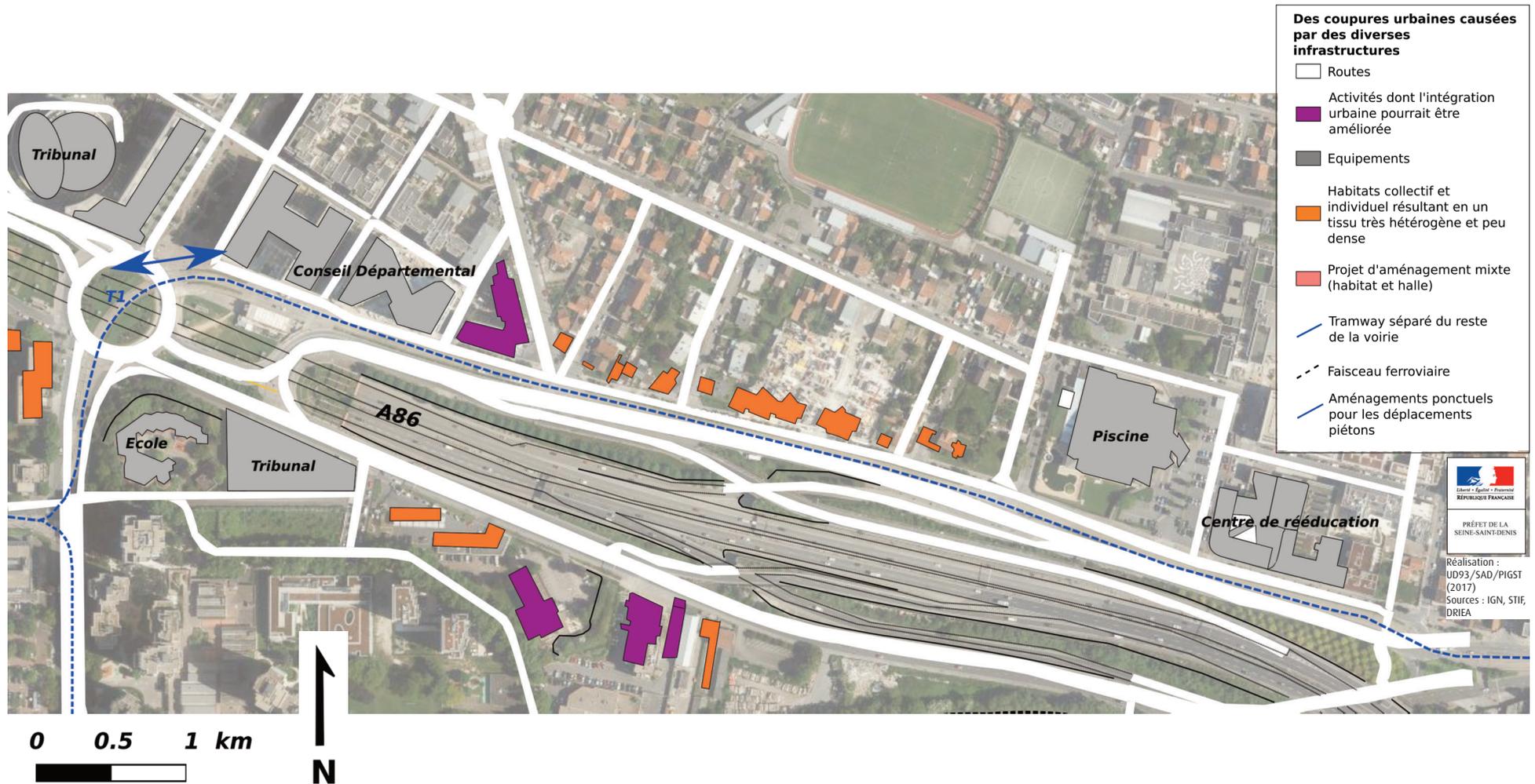
Au-delà de la place de l'Abbé Grégoire, démarre une nouvelle séquence plus urbaine avec un tissu résidentiel en bordure de voirie et une dynamique de densification et de mutation. La placette d'entrée de l'hôpital Avicenne pourrait être intéressante de par sa végétation et l'espace public disponible pour créer un nouveau partage de la voirie.



Photos : UDEA93-SADT

2^e partie : du palais de justice de Bobigny au pont de Bondy

L'ex-RN186 de la place du 8 mai 1945 (La Courneuve) au pont de Bondy : une ambiance autoroutière marquée

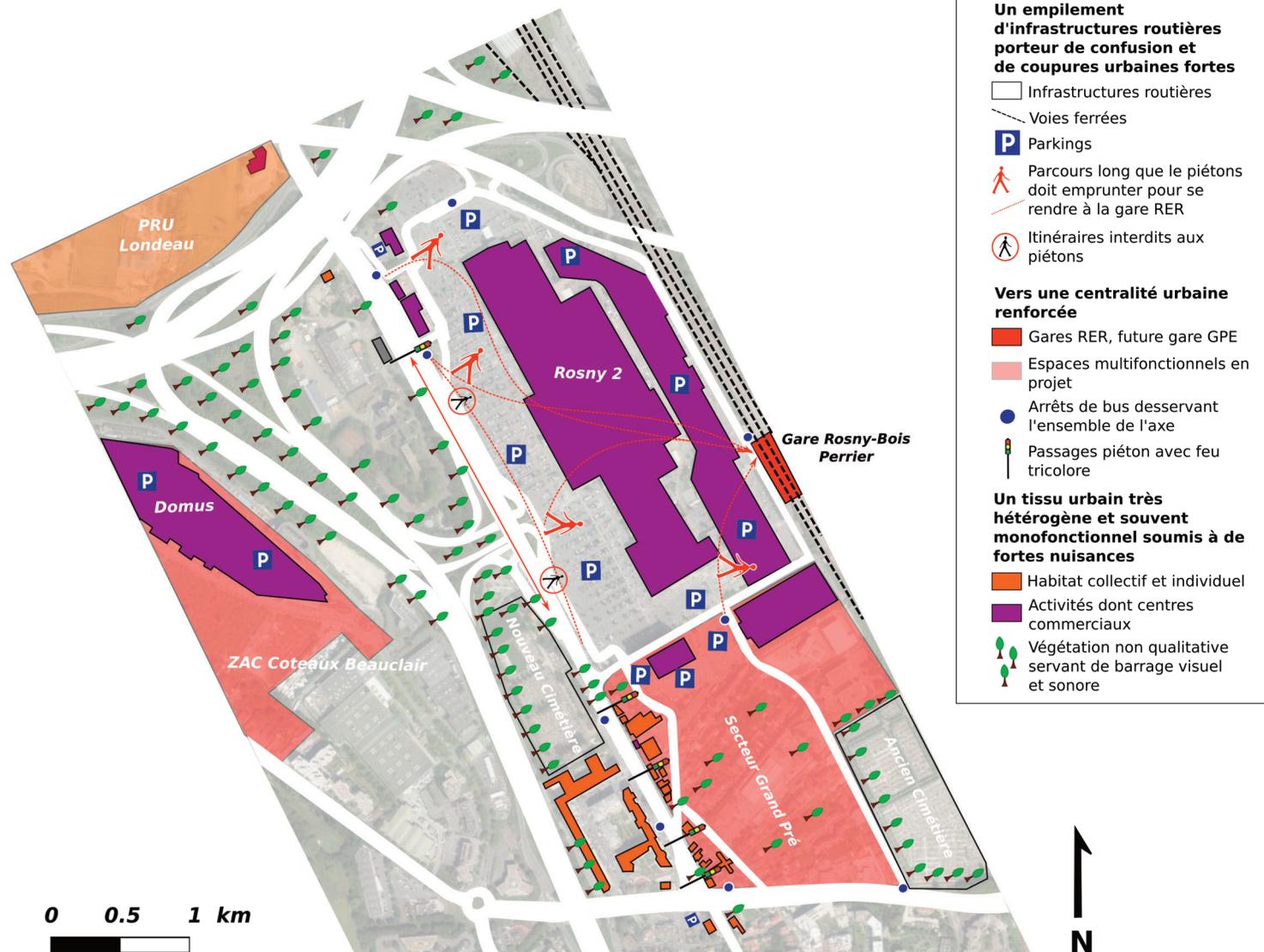


De nombreuses coupures urbaines et un dysfonctionnement global des aménagements piétons et cyclables sont observables sur cette portion de l'ex-RN186.

La question de la continuité des mobilités, autres que routières, et de la trame verte montrent, dans ce secteur de l'ex-RN186, que les aménagements de la voirie, pourtant nombreux et parfois récents, auraient pu être mieux intégrés et pensés plus globalement.



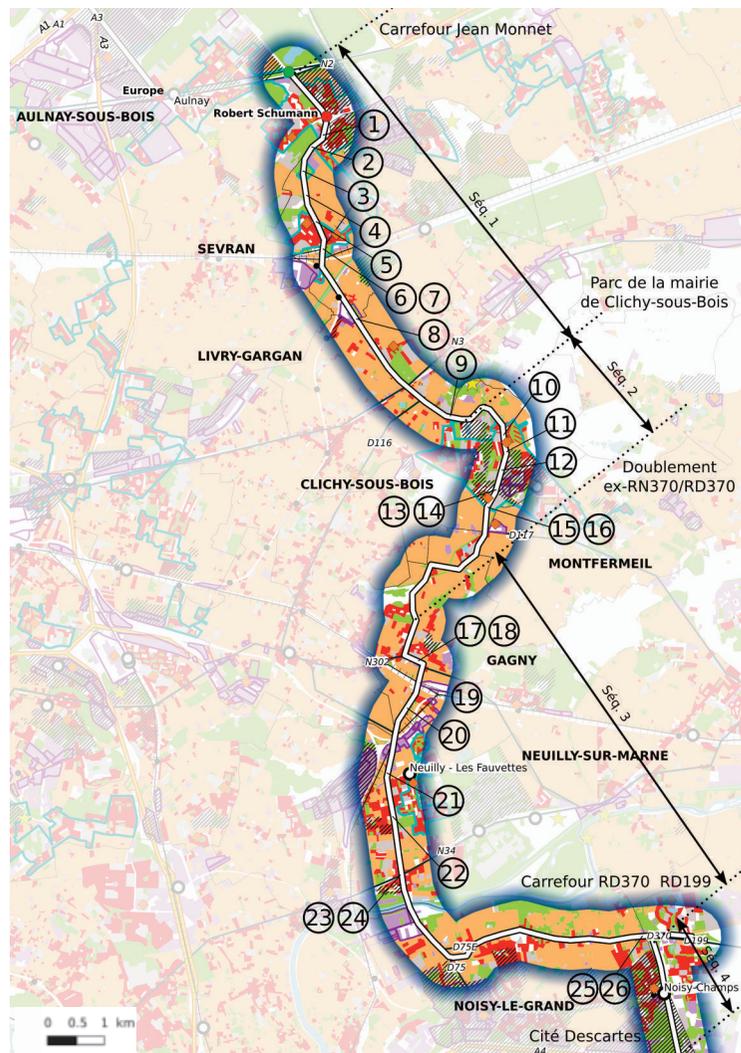
L'ex-RN186 à Rosny 2 : l'urbain face aux grandes infrastructures



Cette séquence possède de nombreuses infrastructures qui créent autant d'obstacles à l'urbanité.

L'objectif devrait être la mise en valeur de la future gare du GPE, la gare de RER actuelle est cachée par le centre commercial. L'enjeu est également ici de faire événement urbain par autre chose que le centre commercial et d'améliorer globalement l'urbanité du secteur. La présence d'infrastructures lourdes de transports (autoroutes et futur métro) produit des sous-faces qui masquent la vue sur les infrastructures depuis le sol (cela pourrait être un vrai atout d'utiliser les sous-faces d'ouvrages).

III - L'ex-RN370 - À l'orée de la métropole



Légende

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



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

● Caractérisation globale et séquençage de l'axe

L'ex-RN370 possède un intérêt métropolitain car elle relie les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne (en passant par la Seine-Saint-Denis), et les deux centralités métropolitaines que sont la zone d'activités Paris Nord II et la Cité Descartes. Elle constitue également la seule rocade à l'Est du département. Toutefois, si elle est un axe dont le rôle est structurant, l'ex-RN370 manque de visibilité sur son linéaire. Futur support d'une intensification urbaine, d'une meilleure accessibilité des quartiers dans le cadre du désenclavement des territoires les plus en difficultés, elle constitue un axe matérialisé par des fragments à relier et assure difficilement le franchissement des autres axes qu'elle rencontre. En permettant un accès à l'arc paysager métropolitain et au futur chemin des parcs départemental, elle possède un potentiel de mise en valeur très important malgré l'hétérogénéité des tissus urbains qu'elle traverse et la diversité de ses profils.

~ Séquence 1 : du carrefour Jean Monnet de Sevran au parc de la Mairie de Clichy-sous-Bois.

Cette séquence est notamment marquée par de très nombreuses coupures urbaines dues au franchissement des infrastructures ferroviaires. Son tissu urbain peu mixte est quasi exclusivement occupé par de l'habitat principalement pavillonnaire. Par ailleurs, des problèmes d'insertion urbaine de friches ferroviaires sont recensés sur ce secteur. Ils constituent une opportunité intéressante de valorisation à étudier.

~ Séquence 2 : de l'entrée de ville de Clichy-sous-Bois au dédoublement ex-RN370-D370 à Gagny.

Cette séquence présente un caractère plus urbain, correspondant davantage à une avenue. La desserte en transport en commun ainsi que la rénovation urbaine de grands ensembles sont les deux enjeux majeurs de ce secteur, en quête avant tout de désenclavement.

~ Séquence 3 : du quartier des Fauvettes Nord au carrefour D370-D199.

De nombreuses coupures urbaines très dures causées par des infrastructures et ouvrages divers qui traversent le territoire sans pour autant le desservir sont identifiées sur ce secteur. Le tissu urbain est peu mixte, largement résidentiel tantôt pavillonnaire, tantôt collectif. L'unité de l'axe est difficile à observer d'autant plus que la voirie se dédouble.

~ Séquence 4 : du carrefour D370-D199 à la Cité Descartes.

Une sortie d'agglomération au paysage très arboré, mais qui manque d'intensité métropolitaine. Ce manque accentue un clivage important avec les territoires limitrophes de la métropole. C'est un univers principalement routier, au sein d'un territoire en périphérie de la métropole dont on perçoit l'éloignement du dynamisme urbain de la petite couronne.

Ex-RN370 – Prises de vues (repérage carte p. 22)



1



2



3



4



5



6



7



8



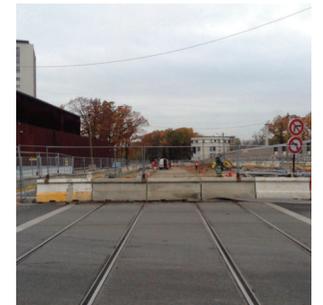
9



10



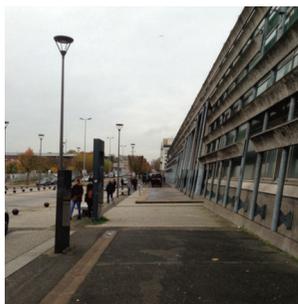
11



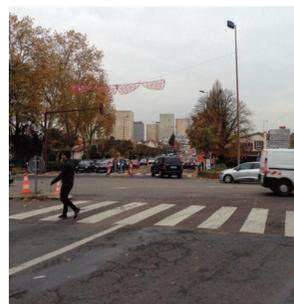
12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



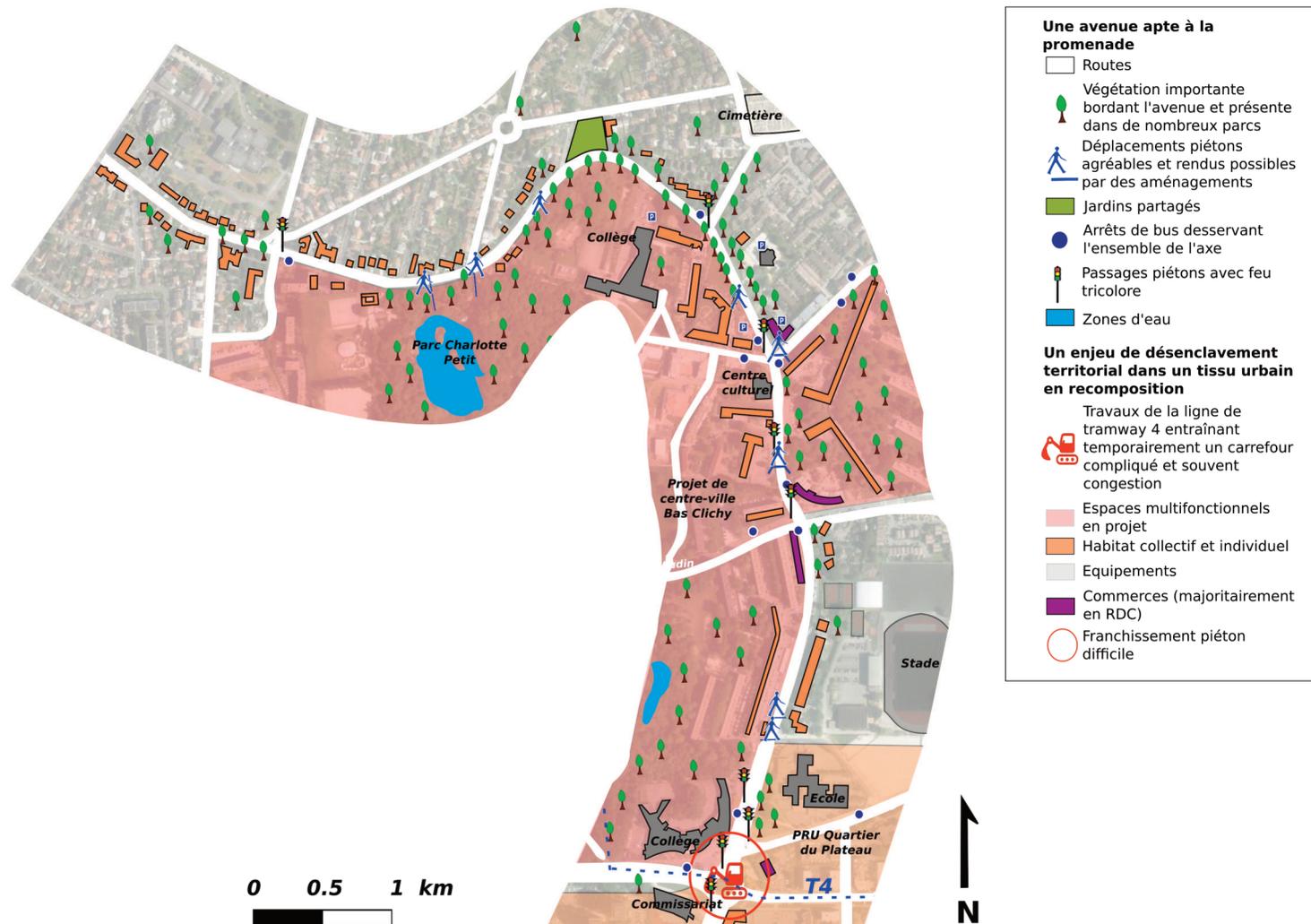
25



26

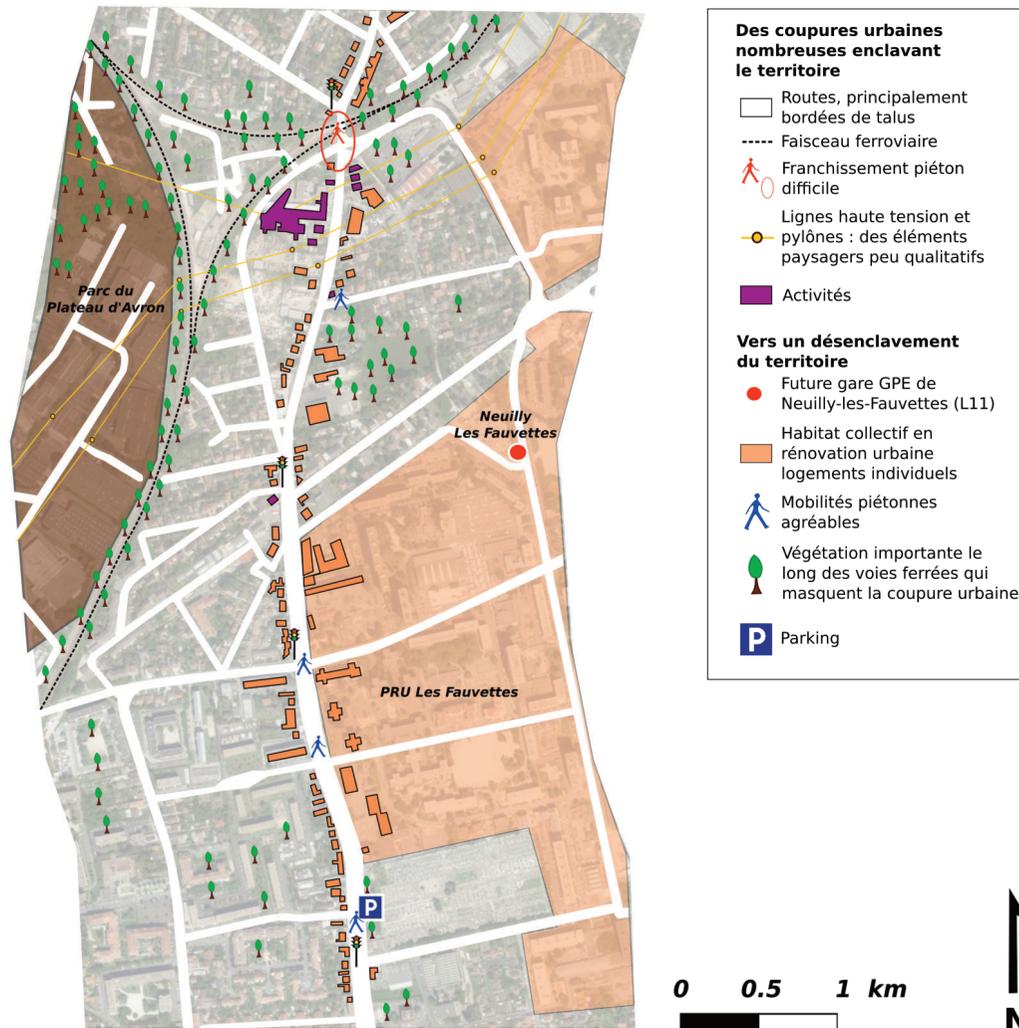
3 secteurs focus

L'ex-RN370 à Clichy-sous-Bois : une aventure au cœur des enjeux de désenclavement territorial



Il n'existe pas coupures urbaines fortes le long de cet axe desservi par quelques transports en commun (bus et prolongement de la ligne T4 du tramway). Le linéaire de l'ex-RN370 doit gagner en intensité pour s'approcher d'un profil de type avenue. L'axe s'insère dans un tissu urbain hétérogène, dont la dynamique de revitalisation en cours transformera sa perception.

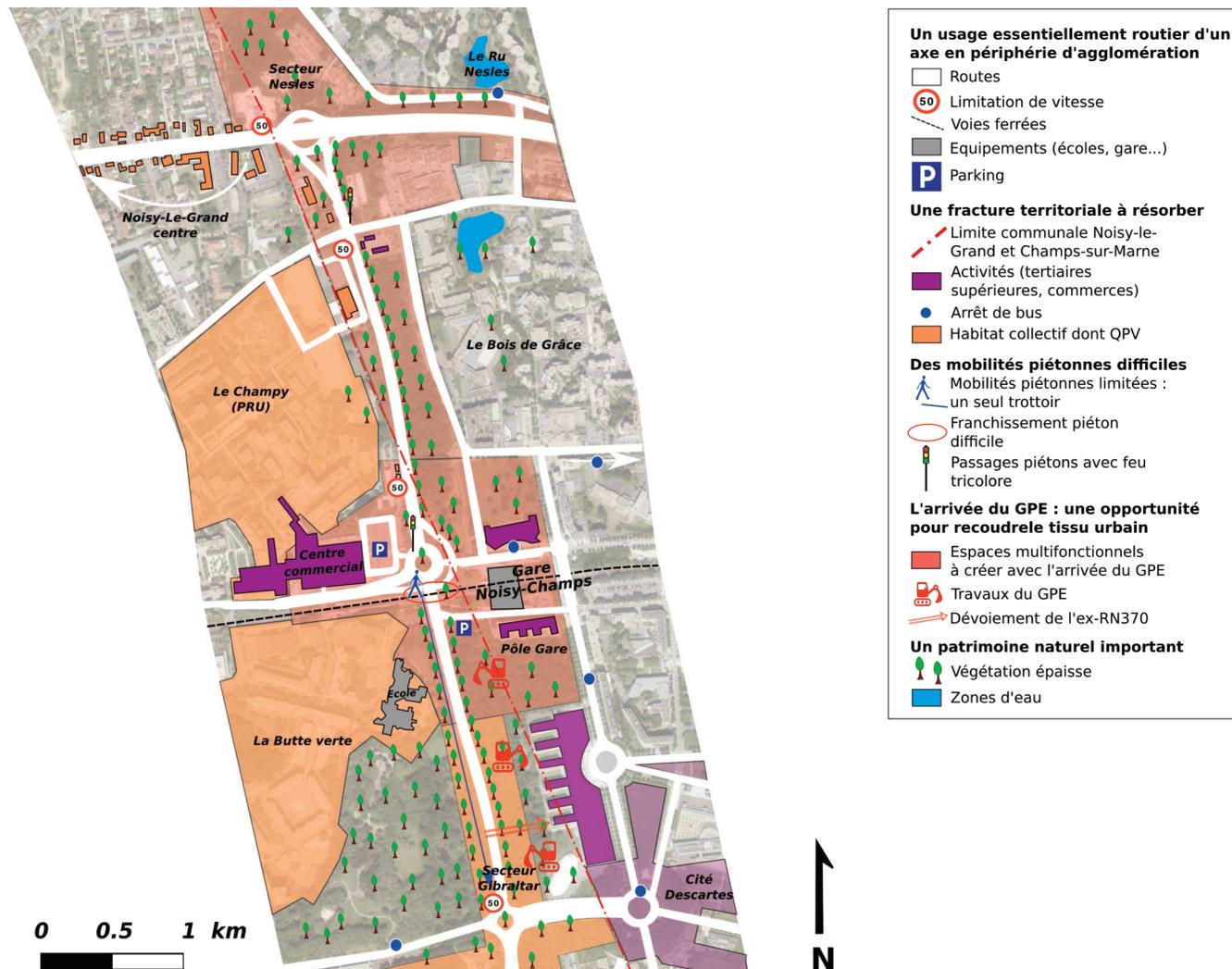
L'ex-RN370 aux Fauvettes : des coupures urbaines majeures causées par des infrastructures mal insérées



L'ex-RN370 s'intègre difficilement aux infrastructures de transports (voies ferrées), aux activités (complexe EDF et lignes très haute tension), subit des ruptures topographiques (talus le long des voies ferrées et talus du plateau d'Avron) et d'ensembles urbains en cours de rénovation (les Fauvettes Nord).

L'arrivée de la gare du Grand Paris Express Neuilly les-Fauvettes, en extension de la ligne de métro 11, pourrait permettre un désenclavement des logements et impulser une redynamisation du tissu urbain dans une séquence assez délaissée aujourd'hui.

L'ex-RN370 à Noisy-Champs : faire de la couture urbaine sur un axe périphérique et clivant



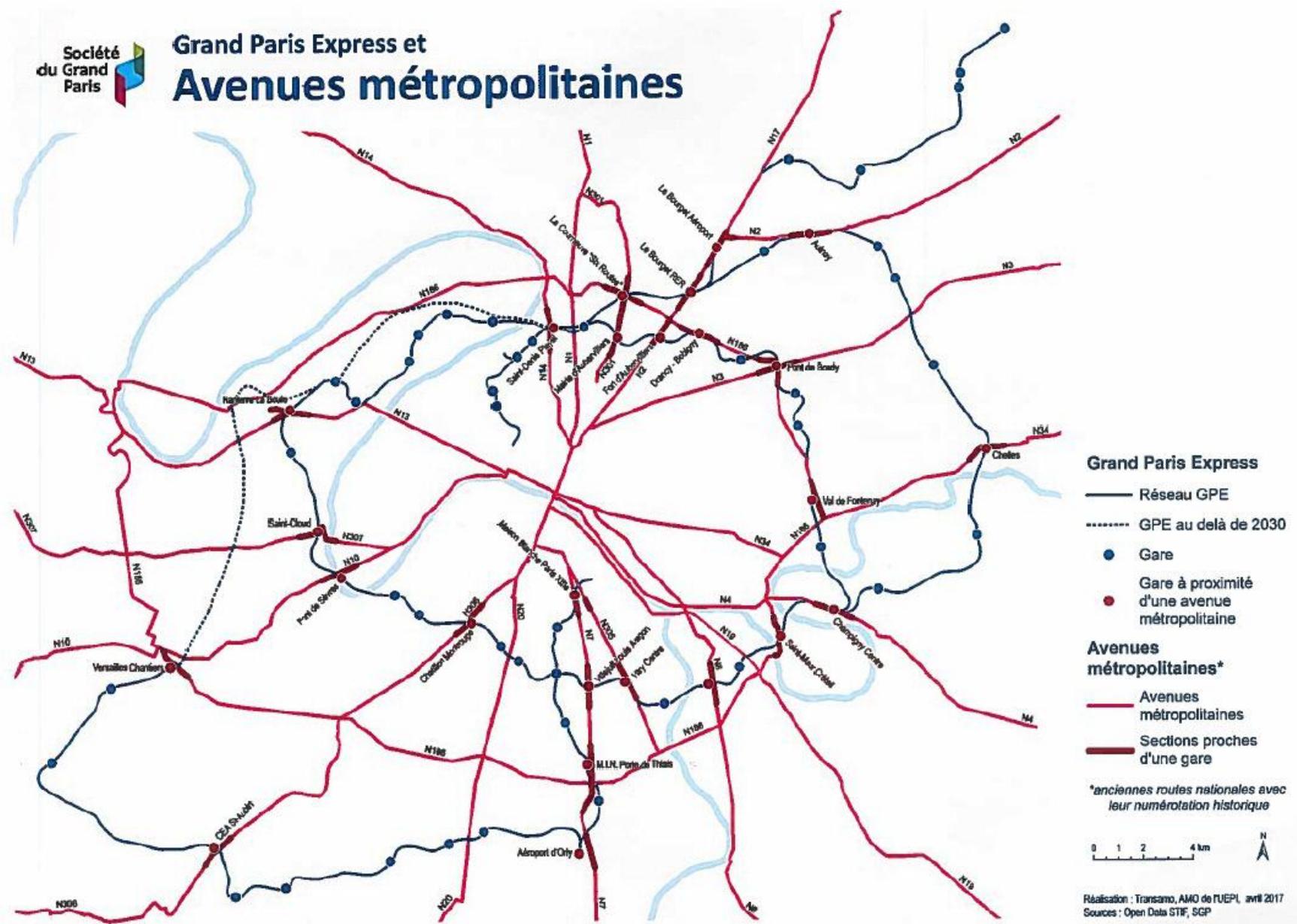
Le caractère métropolitain de l'axe est ici un élément majeur du projet de la gare du GPE à Noisy-Champs.

La question de la continuité écologique possiblement rompue par l'aménagement de la gare est à mettre en lien avec l'arc vert métropolitain et le tracé du chemin des parcs.

L'ex-RN370 apparaît comme un axe clivant, augmentant la séparation entre les deux départements, peu urbain et peu dense sur la séquence autour de la gare de Noisy-Champs.

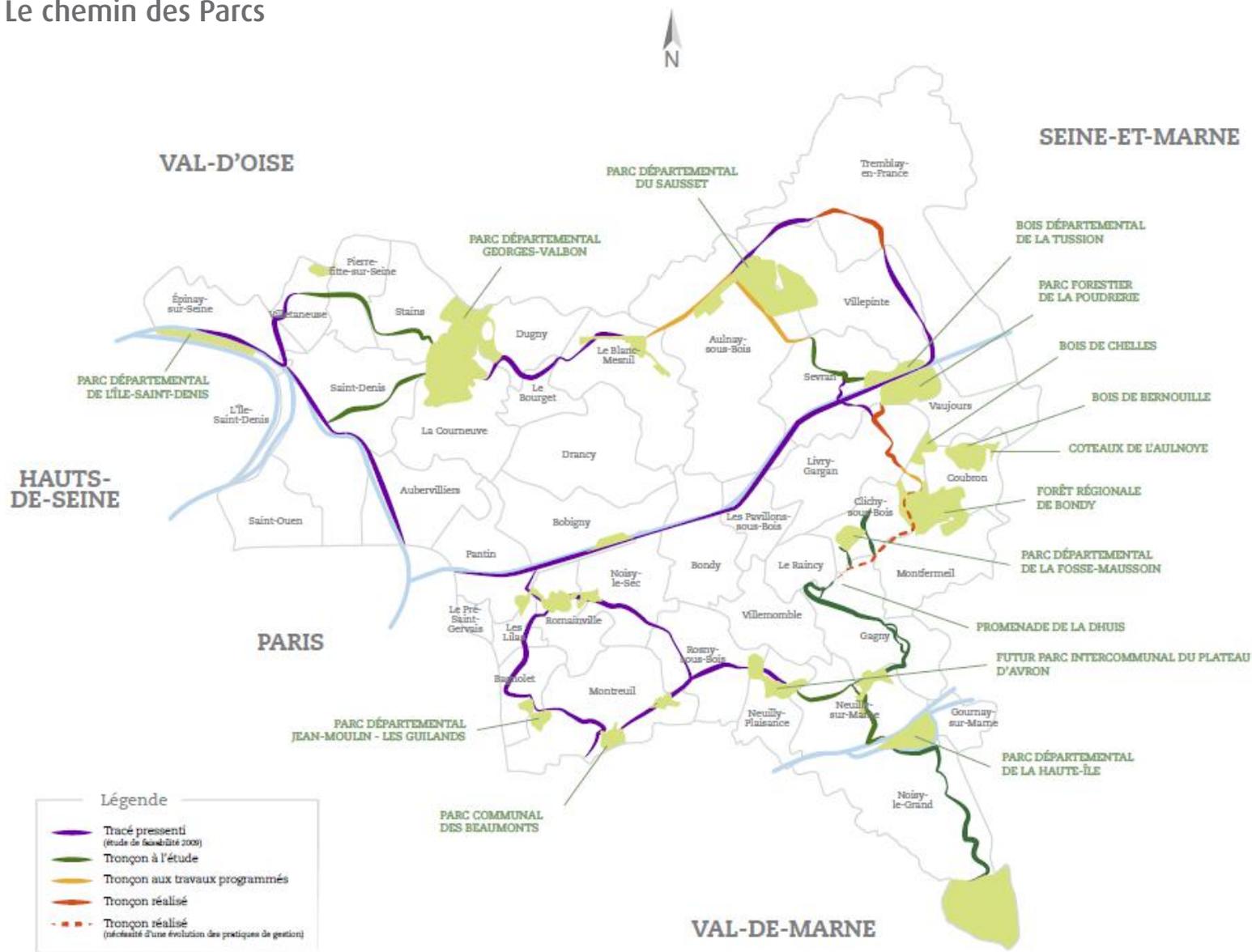
Le projet du GPE est l'occasion de redynamiser et de recoudre ce territoire en position périphérique en lui donnant notamment une centralité métropolitaine et en recherchant à tout prix une réconciliation par une grande continuité spatiale entre les côtes Est et Ouest correspondant aux deux départements de la Seine-et-Marne à l'Est et de la Seine-Saint-Denis à l'Ouest.

Benchmarking cartographique



Grand Paris Express et avenues métropolitaines – SGP, avril 2017

Le chemin des Parcs



Carte du chemin des parcs – Conseil départemental 93

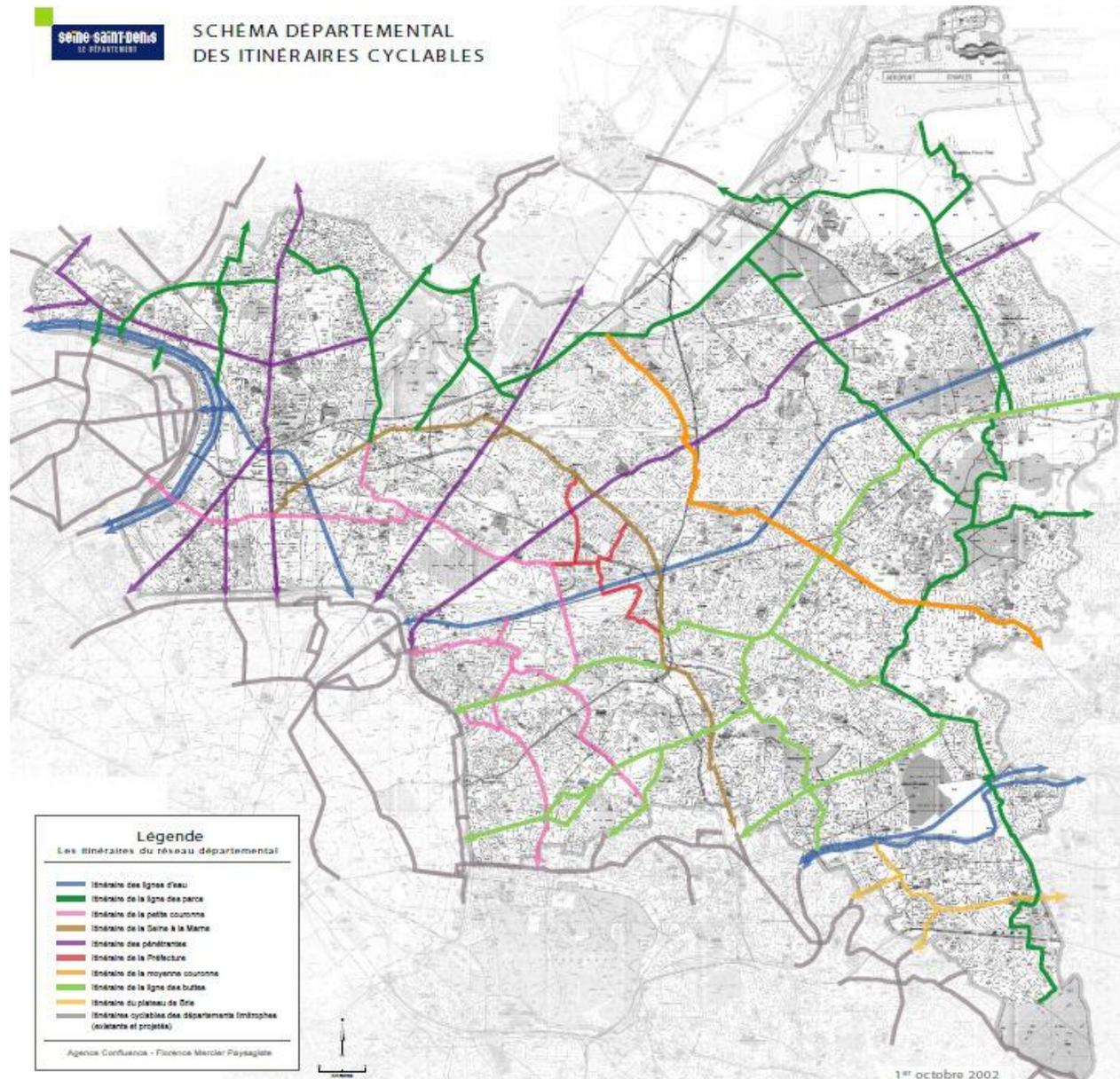


Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) en révision – Conseil départemental 93, 2002

EPT PARIS TERRES D'ENVOL

Les grands projets

Habitat, activités, équipements publics

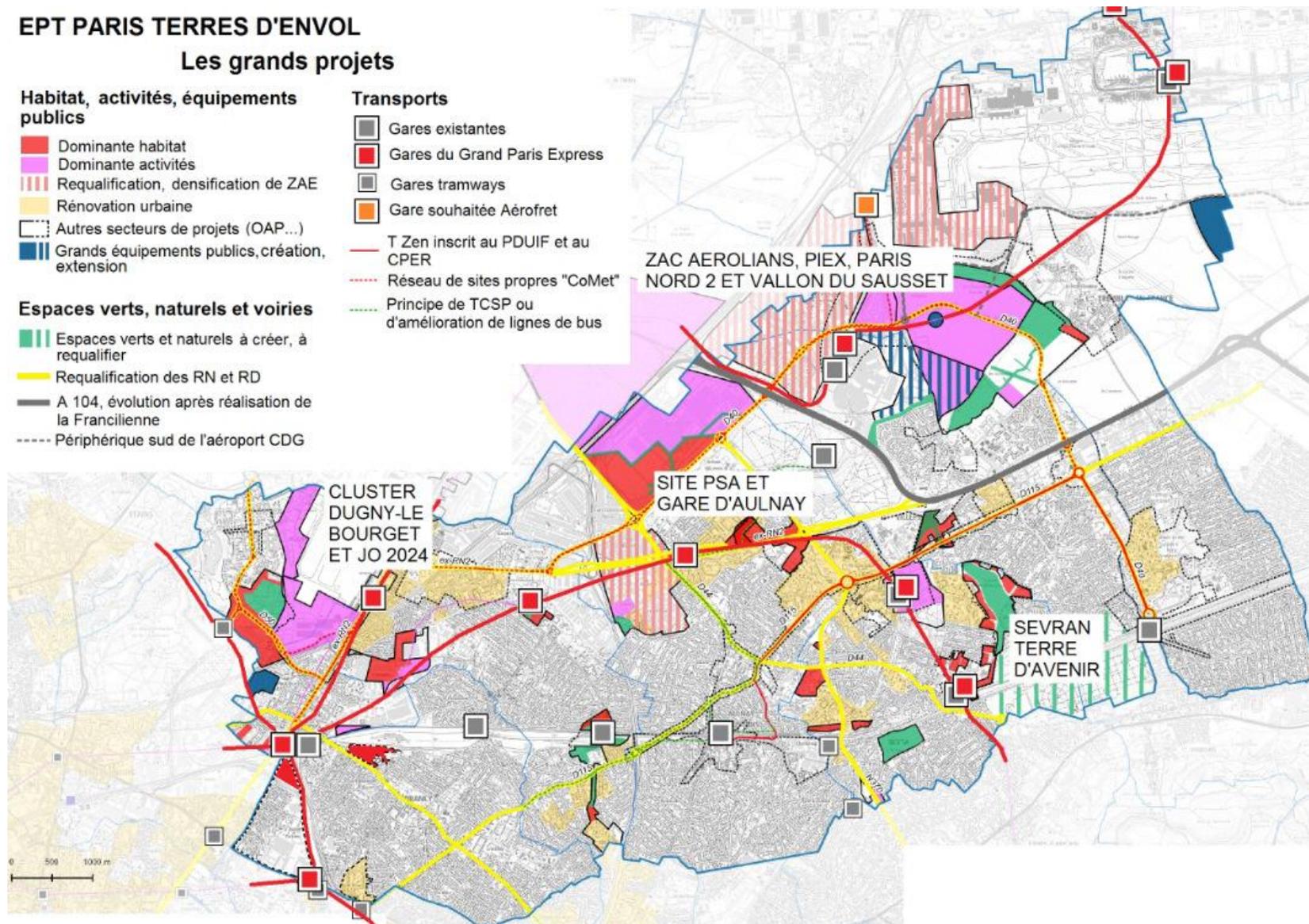
- Dominante habitat
- Dominante activités
- Requalification, densification de ZAE
- Rénovation urbaine
- Autres secteurs de projets (OAP...)
- Grands équipements publics, création, extension

Espaces verts, naturels et voiries

- Espaces verts et naturels à créer, à requalifier
- Requalification des RN et RD
- A 104, évolution après réalisation de la Francilienne
- Périphérique sud de l'aéroport CDG

Transports

- Gares existantes
- Gares du Grand Paris Express
- Gares tramways
- Gare souhaitée Aérofret
- T Zen inscrit au PDUIF et au CPER
- Réseau de sites propres "CoMet"
- Principe de TCSP ou d'amélioration de lignes de bus



Carte de localisation des grands projets de l'EPT Paris Terres d'Envol – EPT Paris Terres d'Envol



Schéma directeur
des Espaces publics
et des déplacements
de Plaine Commune

GRANDS AXES

Carte des grands
tracés urbains

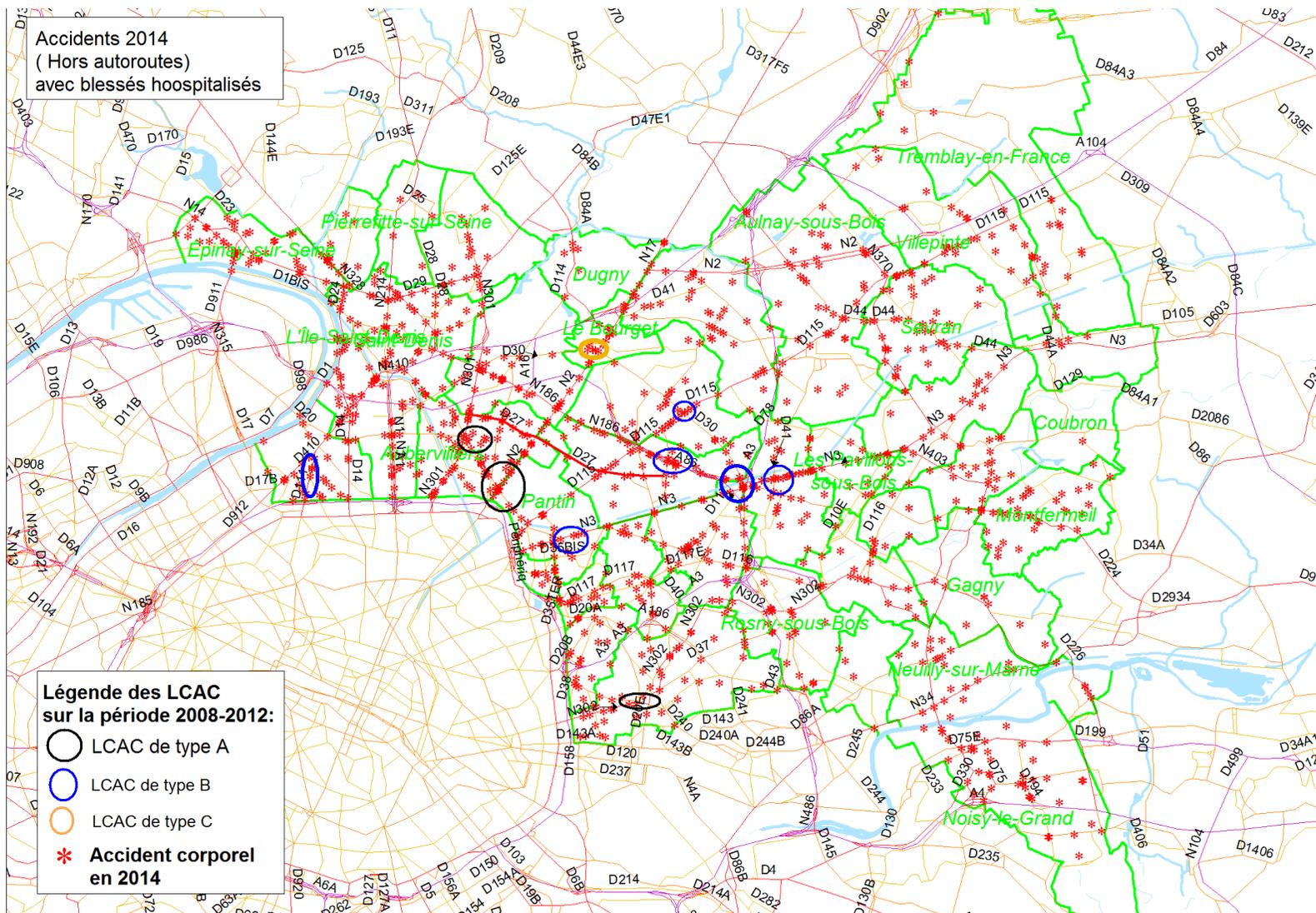
LEGENDE

- Axes à équilibre TC/VP
- Axes à enjeu fort VP
- Axes à priorité TC de surface
- Autres axes

Echelle : 1km

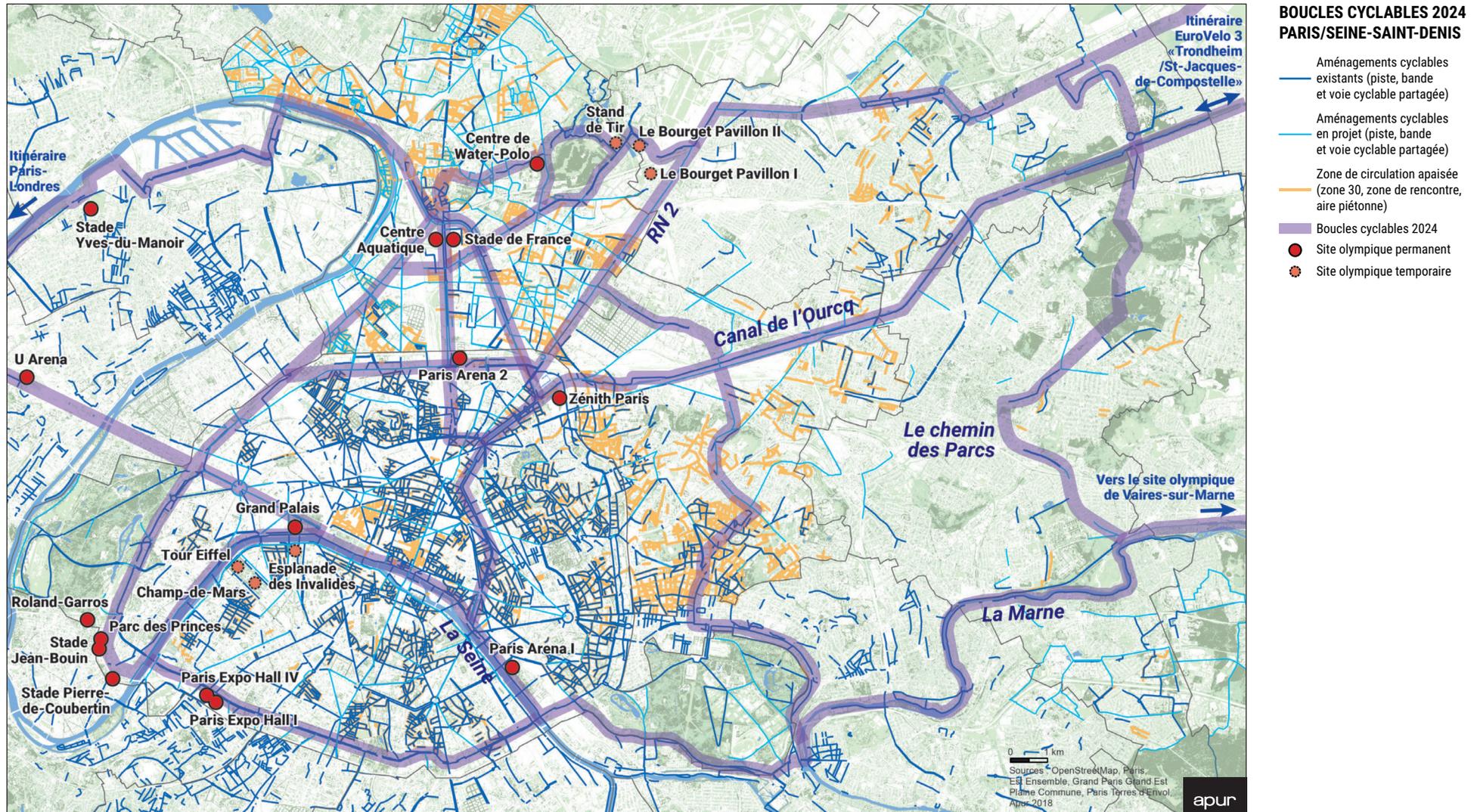
Recherche cartographique
et mise en page par
[une autre ville](#)

Grands axes du schéma directeur des espaces publics et des déplacements de Plaine Commune – EPT Plaine Commune, juillet 2015



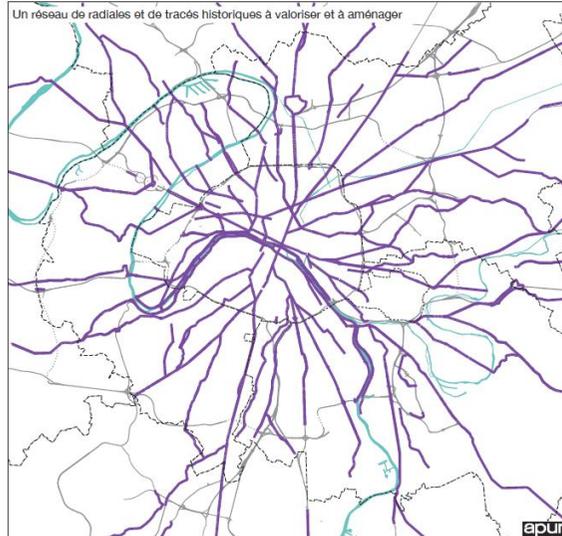
Lieux de concentration des accidents corporels en Seine-Saint-Denis – UDEA93 – SCESR 2017

Cartes des boucles cyclables entre Paris et la Seine-Saint-Denis à horizon 2024 - APUR, 2018



Une structure radiale relativement lisible

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



Un enjeu pour retrouver des continuités en rocade

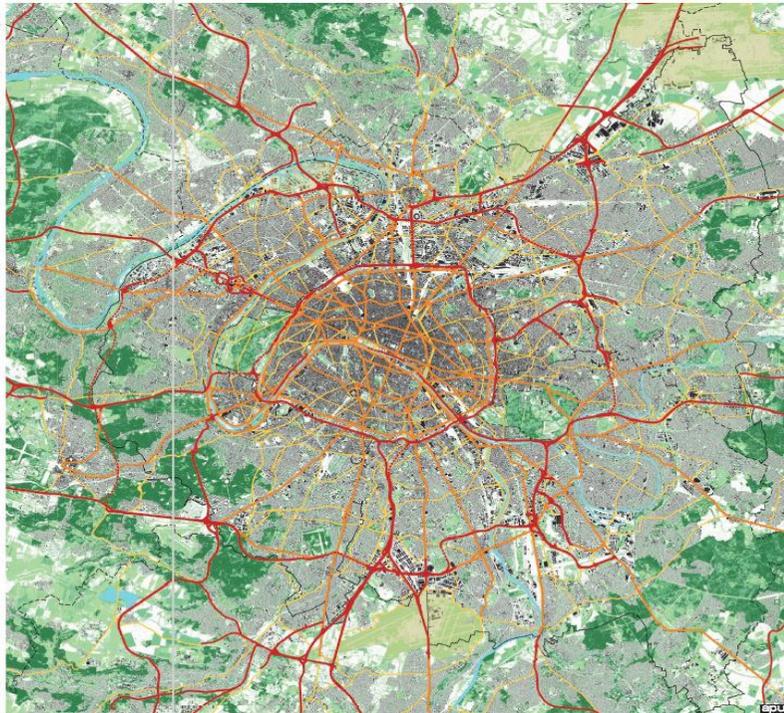
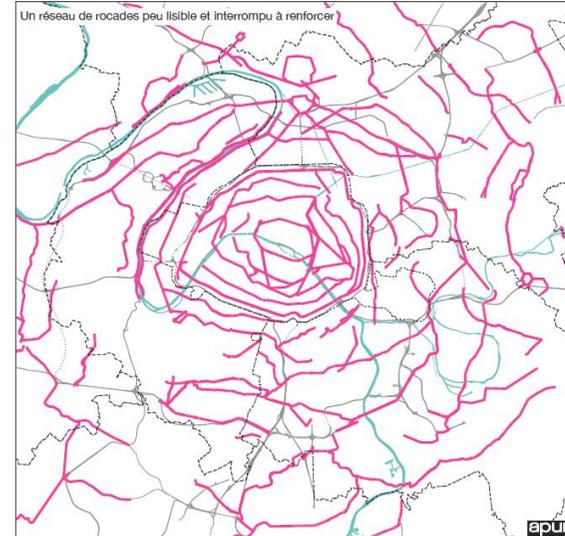
Des liaisons peu lisibles et incomplètes. Le réseau de rocades est essentiellement formé par la boucle de Seine Aval et le tracé de l'ex N186. Le reste du cœur d'agglomération n'est relié que par des séquences discontinues de rocades souvent étroites, de moins de 15 mètres voire 12 mètres de large. Elles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

Réflexions pour la construction d'une trame viaire urbaine hiérarchisée

Le réseau de voies radiales
Le réseau de voies de rocades

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

Sources : IGN Bd Topo, Filaire Pompier, Apur



Construction d'une trame viaire urbaine hiérarchisée

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

Étude trame viaire APUR – note n°79
Juillet 2017

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

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

