

Commande

Dans le cadre de l'atelier pédagogique prévu dans notre formation universitaire, nous avons été mobilisés par la SADEV 94 - une société d'économie mixte dédiée à l'aménagement du territoire, sur le quart sud-est de la métropole du Grand Paris pour réaliser une étude de programmation sur le secteur de la RD920. La commande a été passée via la Chaire Aménager du Grand Paris, et en partenariat avec l'Etablissement foncier d'Ile-de-France, ainsi que les communes concernées par cette étude : Arcueil, Cachan et Bagneux.

La commande consiste à réinscrire la RD920 au cœur d'une réflexion partagée entre trois communes qui, pour des raisons administratives et techniques, lui ont longtemps tourné le dos. En outre, il nous est demandé de proposer des orientations communes en termes de programmation pour les acteur.trices du territoire. Ceci, afin de transformer cet espace de frontière peu attractif en un axe de développement commun, pensé dans toute son épaisseur.



Source: Bilan de concertation, aménagement de la RD920

Méthode de travail

Rencontre avec les commanditaires



Plusieurs réunions avec les commanditaires, afin d'une part restituer les avancées et d'autre part récolter des avis et projections pour poursuivre le travail. Ces temps étaient sous forme de réunion de travail collaboratives ou de présentations.

Entretiens avec les acteur.trices de l'aménagement et les habitant.es



Entretiens avec des acteurs et actrices clés du territoire afin de mieux comprendre ses enjeux, notamment avec la responsable de projets Études, Innovation opérationnelle et Planification à la direction Stratégie de l'EPFIF, ainsi que des micro-trottoirs réalisés auprès des usagers et usagères du secteur de la RD920.

Traitement de données



Appui sur plusieurs bases de données, notamment celles de l'Institut Paris Région, afin de produire des cartographies en lien avec divers enjeux du territoire.

Visites de terrains



Plusieurs visites de terrains, sur des temporalités différentes (en semaine, week-end, matinée, temps du midi ainsi qu'en fin de journée) afin d'appréhender le territoire dans toutes ses dynamiques.

PROBLEMATIQUE

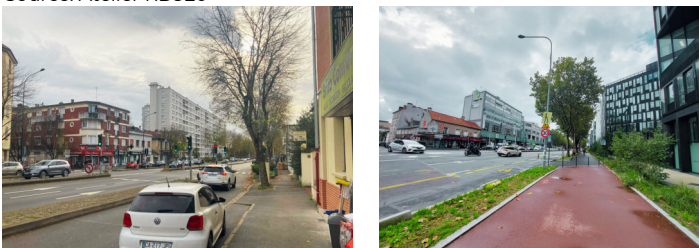
Comment accompagner un territoire d'entrée(s) de ville(s) singulière(s) afin d'atténuer les ruptures urbaines, tout en améliorant le confort d'usages et l'habitabilité des quartiers riverains ?

Un territoire routier et fragmenté, support d'usages variés et nouveaux

La RD920 est un axe routier structurant reliant Paris à sa périphérie et traversant plusieurs communes des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne. Elle constitue une pénétrante pour la capitale et assure des connexions avec d'autres axes majeurs comme l'A86 et plusieurs départementales (D60, D161, D248). Elle est également pour les communes de Bagneux, Arcueil et Cachan une porte d'entrée.



Source: Atelier RD920



Mutation

La RD920 illustre une transformation urbaine constante, marquée par la superposition de dynamiques économiques, résidentielles et de mobilité. Historiquement façonnée par des activités commerciales et industrielles, cette entrée de ville a vu son paysage évoluer sous l'effet d'une densification progressive et d'une diversification des usages. L'émergence de nouveaux pôles tertiaires et l'arrivée du Grand Paris Express accélèrent cette mutation, entraînant une recomposition du tissu urbain à travers des opérations d'aménagement majeurs, telles que les ZAC Victor Hugo et des Musiciens à Bagneux. Toutefois, cette modernisation coexiste avec un bâti plus ancien, témoignant d'une urbanisation hétérogène et parfois désordonnée.

La RD920, en tant qu'axe structurant intercommunal, cristallise ainsi les enjeux de mutation métropolitaine : comment articuler l'essor du tertiaire avec le maintien de l'attractivité commerciale historique ?

Comment repenser la traversabilité et les mobilités pour une meilleure cohésion urbaine ? Ces questions sont au cœur de notre réflexion, cherchant à comprendre les leviers d'une transformation équilibrée et durable de cet axe majeur.

Connexion

La RD920 constitue une véritable coupure entre les espaces publics qui bordent la route et l'intérieur des communes. Cette rupture paysagère est accentuée par un manque d'espaces verts accessibles et visibles depuis la route. Même si certains quartiers disposent de jardins pavillonnaires ou d'espaces verts privés, ces derniers ne participent pas à l'aménagement de l'espace public. Les nouveaux projets d'aménagement, comme la ZAC Victor Hugo, peinent à créer une continuité entre la RD920 et les espaces verts internes aux villes. Cependant, le territoire dispose d'aménagements intéressants qui pourraient renforcer sa connexion et améliorer la qualité de vie. La Promenade des Vallons-de-la-Bière représente une opportunité de liaison avec le territoire de la RD920, favorisant la mobilité douce et la continuité écologique. Toutefois, l'accessibilité cyclable reste insuffisante, marquée par des discontinuités et un manque d'infrastructures adaptées, freinant ainsi le recours aux mobilités actives.

A l'échelle locale, plusieurs sentes piétonnes agréables et végétalisées quadrillent les communes et sont appréciées des usagers. Ces cheminements pourraient être mieux connectés pour renforcer les continuités paysagères et améliorer la traversabilité de la RD920.

Habitabilité

Le secteur de la RD920 souffre d'une forte minéralisation, d'un trafic dense et d'un manque d'espaces verts, ce qui nuit à l'habitabilité du territoire. L'absence de végétation et de corridors écologiques réduit la biodiversité et accentue les effets de chaleur urbaine, notamment le long de la RD920, où la température est élevée. Les quartiers pavillonnaires offrent peu d'accès aux espaces verts, et les zones publiques dans les quartiers d'habitats collectifs sont souvent insuffisantes.

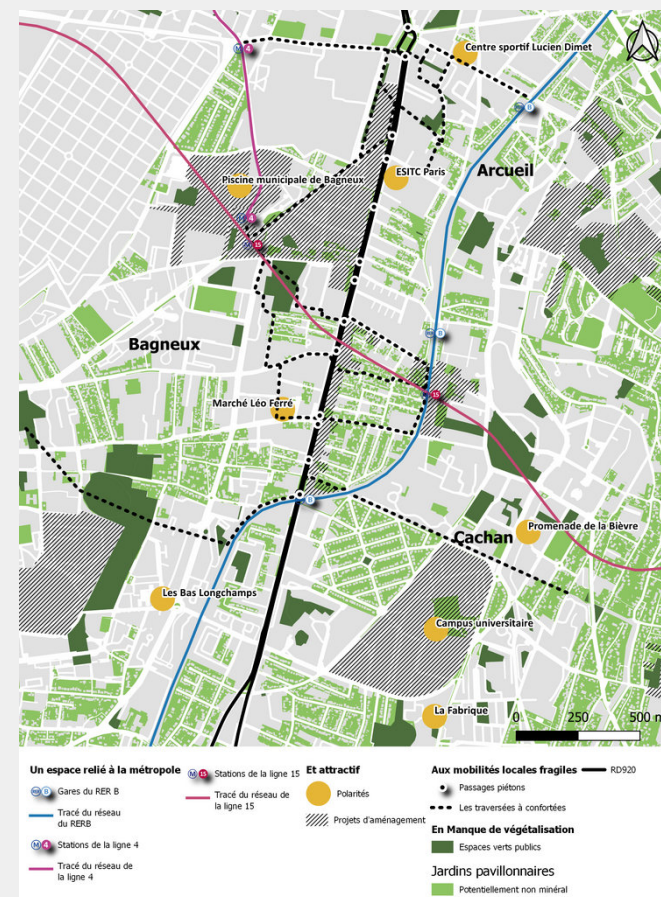
Cartographie des vulnérabilités au phénomène d'ICU par îlot urbain le long de la RD920 à deux échelles de jour



Data : IPR

L'analyse révèle un manque de continuité végétale et des coupures dans les cheminements piétons et cyclistes, limitant l'accessibilité entre les communes. La "Coulée verte du Sud parisien" pourrait constituer une opportunité de relier les espaces verts et favoriser les mobilités douces, mais des infrastructures cyclables sécurisées sont nécessaires.

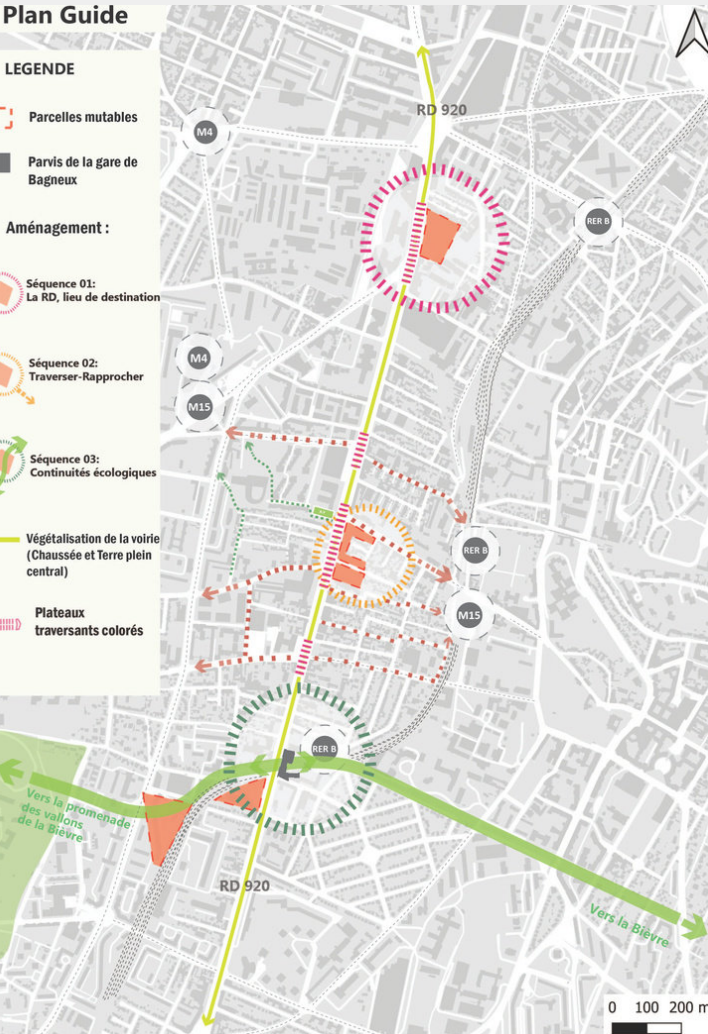
Synthèse



La requalification de la RD920 vise à transformer cet axe en un espace partagé, privilégiant la circulation douce et la continuité écologique. La végétalisation et la création de nouveaux espaces verts amélioreront la qualité de vie, réduiront les émissions de CO2 et contribueront à un environnement apaisé et résilient. Dans cette perspective, nous proposons de considérer la RD920 comme un axe structurant pour la programmation du territoire, en intégrant la végétalisation comme élément clé de la composition du paysage urbain.

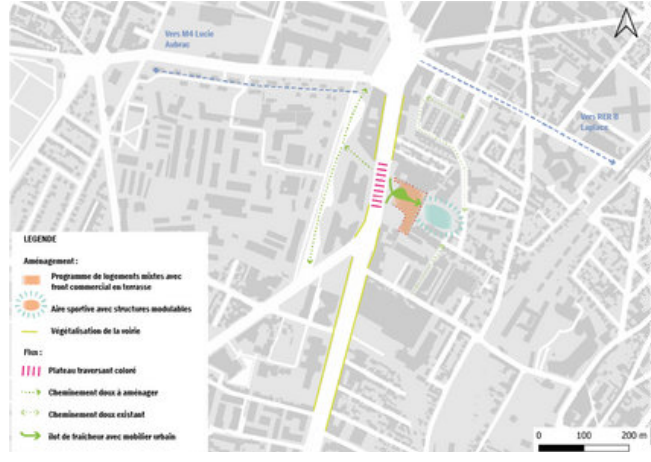
Rendre ce territoire traversable pour mieux l'habiter: une déclinaison en trois séquences

La requalification de la RD 920 à une échelle élargie permet de traiter les problématiques différenciées des trois communes traversées par cette infrastructure de grand gabarit. L'étude définit une vision globale et une trajectoire harmonieuse à long terme, articulées en trois secteurs clés. Ceux-ci répondent aux enjeux de mixité des fonctions, de sécurisation et valorisation des mobilités douces, de lutte contre les îlots de chaleur urbains, de valorisation de la trame verte et bleue, ainsi que de gestion des friches et du tissu urbain en mutation.



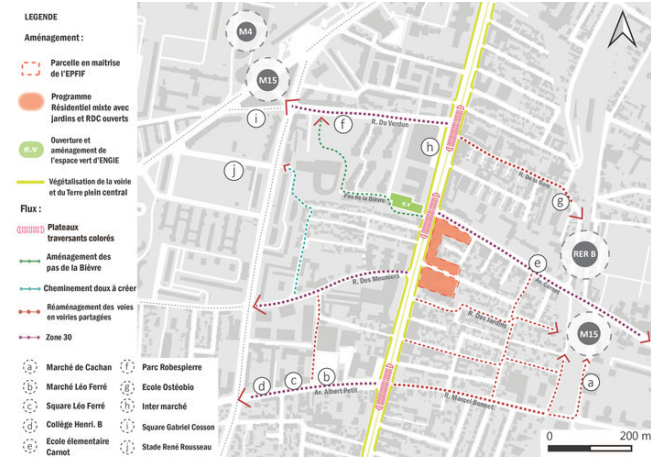
Séquence 01: La RD lieu de destination

La séquence 1 propose des orientations programmatiques afin de structurer une centralité de destination face au manque d'aménités sur la RD 920, perçue comme un simple axe de passage au cœur d'un maillage dense de réseaux de transports et de services publics. Dans ce secteur, l'aménagement s'articule autour d'un équipement structurant, une aire sportive avec des structures modulables. Cet équipement devient un lieu de destination autour d'un espace apaisé, les espaces autour sont valorisés: un îlot de fraîcheur urbain qui répond au besoin grandissant d'espaces publics qualitatifs, et faisant écran entre l'équipement et l'infrastructure routière, des accès aménagés, des liaisons confortables créées en circuits doux, des espaces végétalisés. Ces espaces sont qualifiés pour sécuriser l'arrivée des usager.es et marquer esthétiquement ce lieu, support pour des activités ludiques et récréatives. C'est aussi un espace proposant des parcelles résidentiels, pour le développement d'un programme de logement mixte avec front commercial en terrasse.



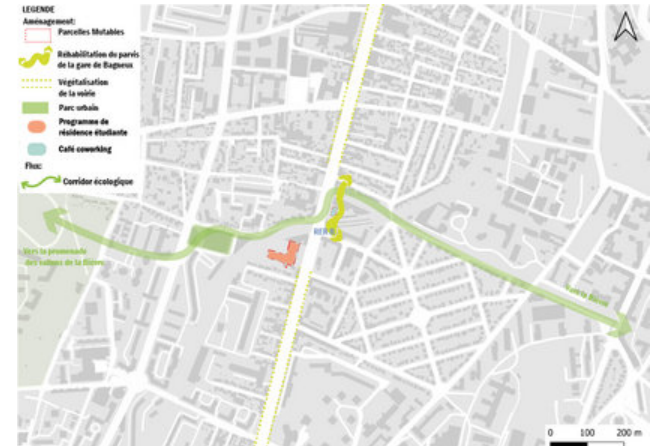
Séquence 02: Traverser - Rapprocher

La séquence 2 « Traverser et Rapprocher » vise à reconnecter les territoires séparés par la RD 920 à travers trois parcours stratégiques. L'analyse du tissu urbain, des centralités locales et des mobilités a permis d'identifier ces axes en s'appuyant sur les pôles de transport, les équipements publics et les activités commerciales. L'aménagement prévoit des rues partagées favorisant les mobilités douces, des traversées sécurisées, et une végétalisation accrue pour améliorer le cadre de vie. Des interventions tactiques (plateaux traversants, parklets, mobiliers urbains) testeront l'appropriation des espaces par les habitant.es. La requalification des rez-de-chaussée commerciaux et la reconversion des parcelles vacantes dynamiseront l'attractivité locale. Le projet mobilise les acteurs que sont les trois communes, les départements, l'EPFIF, pour assurer une transformation progressive et cohérente. L'objectif est d'apaiser la circulation, de renforcer les liens entre quartiers et de promouvoir une ville plus inclusive et accessible.



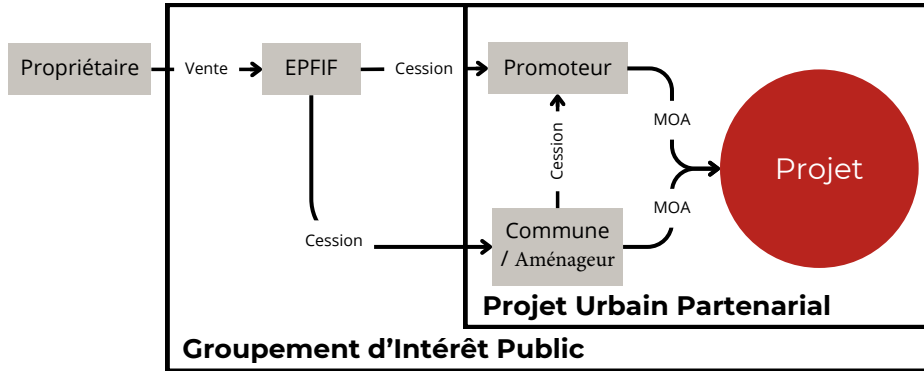
Séquence 03: Continuité écologique

Le projet de la séquence 3, Sud de la RD 920 vise à créer un pôle gare autour du RER de Bagneux en s'appuyant sur trois axes. Il renforce le corridor écologique par une végétalisation accrue, des itinéraires cyclables sécurisés et une signalétique optimisée. Au sud de la gare, les concessions automobiles muteront pour y implanter une résidence étudiante, en lien avec le nouveau campus de Cachan. Le parvis de la gare, principal point de rupture de la coulée verte, sera requalifié pour assurer une continuité paysagère, sécuriser la traversée via un ralentisseur et améliorer l'usage du vélo avec une consigne sécurisée. L'aménagement vise également à libérer et rendre plus lisible l'espace public, en améliorant le confort des usager.es. L'objectif est de faire de ce secteur un lieu fonctionnel et agréable, intégrant transports et espaces verts.



Mise en opérationnalité

La mise en oeuvre opérationnelle de ces trois séquences passera par différentes étapes, comme présenté ci-dessous. De nombreux acteurs seront impliqués propres aux différentes séquences, à l'instar de la RATP pour la séquence 3. L'EPFIF, les communes et la SADEV94 auront cependant un rôle à jouer afin d'engager les opérations.

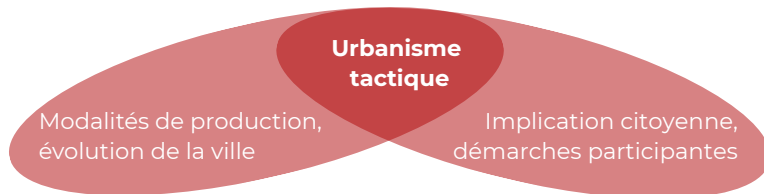


Des dispositifs de financements des espaces publics devront être établis pour faire contribuer le ou les promoteurs à la réalisation des aménagements publics. Le Projet Urbain Partenarial est un dispositif souple, qui permet aux collectivités, dans un contexte d'austérité, de faire financer des aménagements publics proportionnellement aux besoins engendrés par une opération immobilière. La collectivité peut mettre en place un périmètre dans lequel chaque opérations devra faire l'objet d'une convention, ou elle peut mettre en place une seule convention signée avec un opérateur sur une opération immobilière ciblée.

Urbanisme tactique

L'urbanisme tactique permet une mise en œuvre opérationnelle rapide et expérimentale. Cette approche permet d'allier l'implication citoyenne et les démarches participatives aux modalités de production de la ville. Grâce à des interventions temporaires et/ou transitoires, des projets expérimentales permettent d'introduire les futurs projets plus conséquents.

Des application d'urbanisme transitoire ont été développer pour chaque séquence, afin d'engager les premières transformations, ajuster les orientations en fonction des retours des usagers et optimiser leur intégration avant une mise en œuvre définitive.



Akram Mecabih, Amelis Bendaoud, Clara Louis, Gaele Arcelin, Kessel Kezebo, Lilou Le Gal, Marie-Lou Poirier, Noémie Ballot, Paul Kaczmarek Cambronne

Application sur la RD920

Pour enclencher le changement, et la nouvelle identité du Lapeyre au travers d'une approche transitoire, nous nous sommes inspirés de projets existants comme celui de "la place au changement" située à St-Etienne. L'approche participative a notamment fait l'objet d'une attention particulière.

Sur la parcelle du Lapeyre, il serait pertinent d'utiliser le parking comme espace d'ateliers participatifs avec les habitant.es, notamment en lien avec la future végétalisation. L'installation de mobilier de repos permettrait d'habituer les usager.es et les riverain.es à s'y arrêter et à s'approprier le lieu. Néanmoins, bien que la Place au changement ait été initiée par la destruction d'un immeuble, nous pouvons imaginer un site où la structure du Lapeyre a été conservée, mais où les usages sont modifiés, décidés et créés par les habitants, avec la création d'un tiers lieu, à l'image de La Grange à Fontenay sous Bois.



Place au changement, Saint-Étienne

Séquence 02 : Traverser - Rapprocher



Superblocks, Barcelone

Ce modèle nous a permis de concevoir nos sections avec une circulation apaisée. Nous proposons la mise en place des voies partagées sur certaines portions de voirie. Cette réduction de la vitesse, couplée à des marquages colorés sur la chaussée ainsi qu'à du mobilier urbain, permettrait d'améliorer la cohabitation entre les différent.es usager.es.

Dans le cas de cette traversée, l'urbanisme tactique devient ainsi un levier pour tester des parcours piétons et cyclables continus et sécurisés avant leur ancrage définitif, pour observer et analyser les flux et les usages sur le parvis et le long du corridor et impliquer les usagers dans le processus de transformation à travers des interventions visibles et évolutives. Par exemple, le long du parcours de la coulée verte, une bande colorée de peinture verte sera appliquée au sol, offrant un fil conducteur clair pour les piéton.nes et cyclistes, à l'image des lignes vertes tracées au sol à Strasbourg ou à Nantes.



Ligne verte, Strasbourg

Marquage au sol, Blois

Séquence 01: La RD lieu de destination

Séquence 03: Continuité écologique

Encadrants : Helene DANG VU et CLÉMENT ORILLARD
Master 2 PROMU 2024 -2025