

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 39-40 (1967)

Heft: 5

Artikel: Le plan routier du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126233>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le plan routier du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris

48

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris a été rendu public au mois de juin 1965. Depuis cette date ont été recueillis les avis de nombreux organismes et associations. Il a fait l'objet d'un examen approfondi qui a nécessité l'étude d'un certain nombre de modifications. Il devrait être prochainement approuvé par le gouvernement.

Le Schéma directeur propose les orientations déterminantes pour l'aménagement et l'équipement de la région, pour les 14 millions d'habitants qui s'y trouveront un jour, vers l'an 2000, suivant les prévisions démographiques relatives à l'accroissement de la population urbaine dans la France entière et dans la région de Paris.

Portée du Schéma directeur en matière d'aménagement et d'équipement

Le Schéma directeur n'est pas un plan d'urbanisme déterminant avec précision l'utilisation du sol. Sans doute, la carte au 1/100 000^e qui constitue le «schéma» proprement dit comporte-t-elle les orientations majeures pour la localisation des espaces libres et des zones construites, pour les dominantes d'habitat et d'activité. Mais aucune indication de détail n'y figure qui, bien avant l'an 2000, se révélerait illusoire par suite des nécessaires adaptations aux circonstances de temps et de lieu.

De même, s'il comporte un plan routier, celui-ci est limité, si l'on se réfère à la légende de la carte, aux «autoroutes principales» et à certaines «voies importantes». Là aussi, le Schéma directeur définit seulement les lignes de force du réseau en cohérence avec les options proposées pour l'aménagement de la région et du territoire.

L'organisation du réseau routier à partir de ces options est précisée dans les schémas des structures établis pour des zones de 300 000 à 1 million d'habitants.

L'implantation des voies, les limites d'emprise, les zones de servitudes figurent dans les plans d'urbanisme communaux ou intercommunaux s'appliquant à des populations de 50 000 à 300 000 habitants.

En matière d'équipement, le Schéma directeur ne constitue pas un plan d'équipement, avec ce que cela implique d'énumération exhaustive, de chiffrage rigoureux et d'échéancier précis. Mais là aussi, il dégage les données essentielles qui doivent constituer la base des programmes d'équipements: accroissement de la population jusqu'à 14 millions d'habitants, élévation du niveau de vie, augmentation des besoins qui résulte de la multiplication de ces deux facteurs. C'est à partir de ces données que,

dans le domaine de l'équipement routier, a été établi le programme décennal 1966-1975 et qu'il est possible d'apprécier l'effort d'équipement que représente le V^e Plan de développement économique et social.

Ainsi, les aspects routiers du Schéma directeur doivent-ils être présentés avec leurs prolongements dans le domaine de l'urbanisme d'une part, et dans celui de la programmation, d'autre part.

Les grandes lignes du Schéma directeur

Le parti général consiste, pour faire éclater le radioconcentrisme de l'agglomération actuelle, à orienter son développement sur des axes préférentiels où l'urbanisation sera polarisée par des centres urbains nouveaux. Les équipements concentrés sur ces axes, et notamment les équipements de transport, pourront être plus rentables, plus puissants et d'une portée plus grande.

Entre ces axes, des espaces «ouverts» s'étendront jusqu'au plus près de l'agglomération centrale et des centres urbains pourront conserver leur caractère rural et être aménagés pour les loisirs des citoyens (fig. 1).

Enfin, le réseau de transports devra assurer l'unité de la région urbaine, malgré son extension spatiale, en permettant des liaisons puissantes et rapides.

Les axes préférentiels d'urbanisation ont été choisis en tenant compte des tendances naturelles d'extension de l'agglomération, en fonction de la capacité d'accueil offerte par certains sites et des caractéristiques économiques et humaines des régions voisines.

Ils sont au nombre de quatre:

a) *un double axe principal* de part et d'autre de la Seine aval, au large des deux rives, soit:

- un axe rive droite de Seine avec les centres urbains de Beauchamp (vallée de Montmorency), Pontoise-Cergy;
- un axe rive gauche de Seine avec les centres urbains de Trappes-Saclay et de Mantes-Sud.

b) *deux axes secondaires:*

- l'un, sur la vallée de la haute Seine, vers le sud-est, avec les centres urbains d'Evry et de Tigery-Lieusaint;
- l'autre, sur la vallée de la Marne, vers l'est, avec le centre urbain de Noisy-le-Grand.

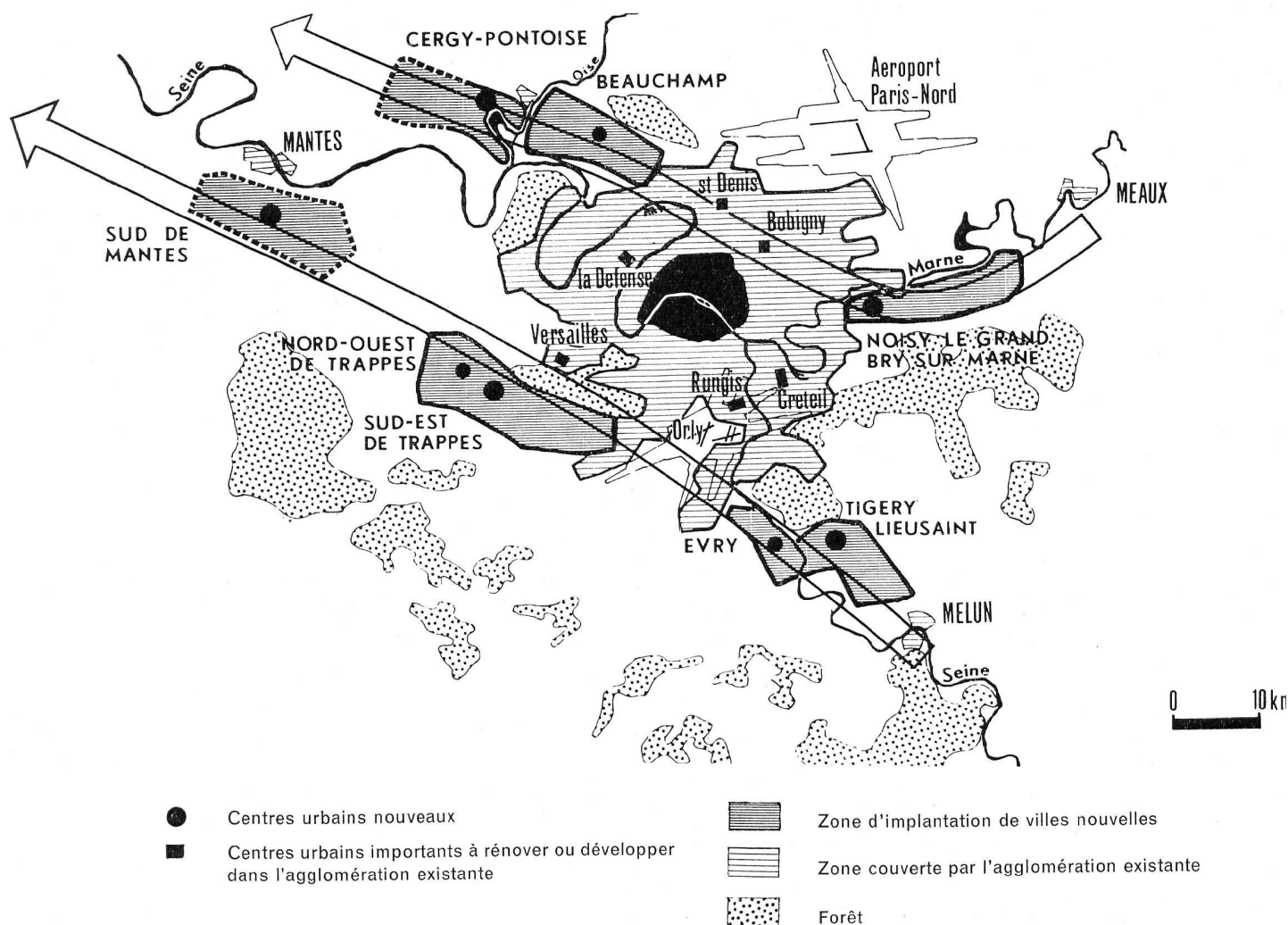
Ces axes sont reliés deux à deux, l'axe principal nord de Seine à l'axe secondaire de Marne, l'axe principal sud de Seine à l'axe secondaire de la Seine amont, constituant ainsi deux axes d'une portée bien supérieure, tangents au nord et au sud de l'agglomération:

- au nord, de Meaux à l'ouest de Pontoise, c'est un axe de 75 km. de long environ, supportant le centre urbain de Stains-Saint-Denis-Pierrefitte, les futurs équipements du Bourget, la nouvelle préfecture de Bobigny;
- au sud, de Melun à Mantes, c'est un axe de 90 km. de long, supportant, en sa partie centrale, la ville nouvelle de Trappes et le secteur de Saclay-Orsay-Palaiseau, dont la vocation est de rassembler des centres de recherche et d'enseignement supérieur.

Le réseau routier du Schéma directeur

Le Schéma directeur prévoit: «Un réseau de circulation rapide, reliant entre eux, et avec le boulevard périphérique, les principaux centres d'activités, sera prévu, de façon à canaliser la circulation rapide en dehors de la voirie existante qui n'est pas adaptée à cette fonction. La création de ce réseau doit contribuer à la sauvegarde des quartiers existants, en évitant d'avoir à en détruire le caractère pour faire face à l'inévitable accroissement de la circula-

Fig. 1 **Partie générale du Schéma directeur**



c) *des radiales de dégagement* : – une radiale « nord-ouest », entre la gare Saint-Lazare et la porte d'Asnières, avec un prolongement éventuel jusqu'à la Seine au sud ;

- une rocade sud, entre le viaduc de Bir-Hakeim, sur la Seine, et l'axe nord-sud à la place d'Italie;

1er ordre

2e ordre

e) une voie express sur rives de Seine: – la voie express rive droite est en cours de construction. Elle devrait être mise en service en 1968;

– la voie express gauche n'a fait encore l'objet que d'aménagements partiels.

On conçoit que la réalisation d'un tel programme soulèvera de nombreuses et considérables difficultés, sur le plan technique comme sur le plan financier, et que ces difficultés seront accrues par l'impérative nécessité de respecter le site et le patrimoine historique de Paris dans ce qu'ils ont de plus significatif.

La région extérieure à Paris

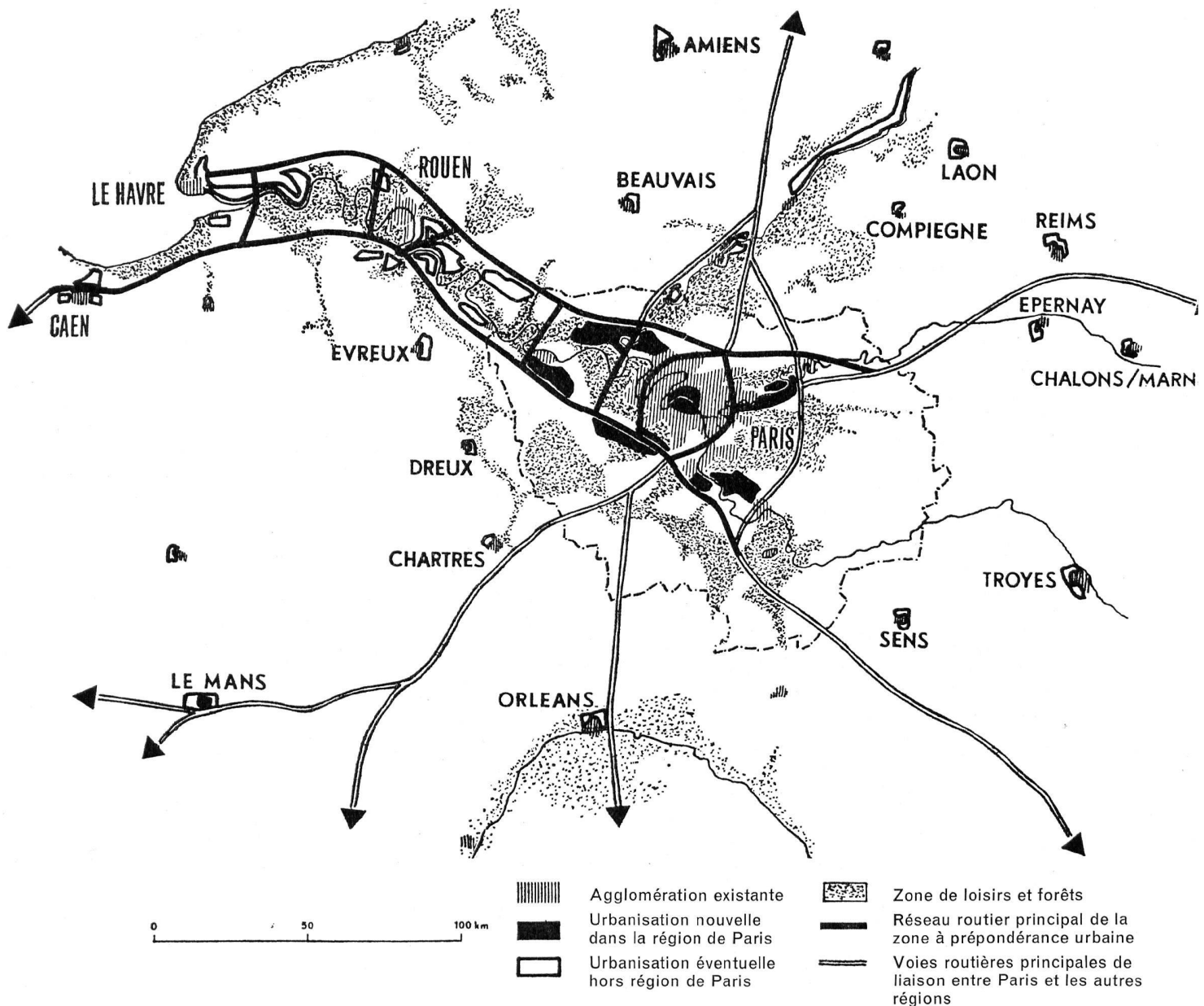
A l'intérieur d'une limite qui correspond sensiblement à l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (ARISO), ro-

cade ceinturant l'agglomération à une dizaine de kilomètres à l'extérieur du boulevard périphérique, l'organisation urbaine de l'agglomération existante est essentiellement dominée par l'attraction de Paris qui lui confère un caractère radioconcentrique incontestable. Elle ne peut être desservie efficacement que par un réseau autoroutier lui-même radioconcentrique, constitué par des rocade et des radiales issues de l'intérieur de Paris ou du boulevard périphérique (fig. 3).

A l'extérieur de l'ARISO, les radiales se regroupent suivant les axes préférentiels d'urbanisation décrits ci-dessus.

En nous limitant tout d'abord aux «autoroutes principales», aussi appelées voies rapides de premier ordre, nous présenterons successivement: les rocade; les radiales; les axes d'urbanisation.

Fig. 3 Liaisons autoroutières principales avec la province



Les rocares

Ce sont :

1. Le *boulevard périphérique*, ouvrage parisien bien connu et déjà évoqué.
2. La *rocade de banlieue*.
3. L'*autoroute interurbaine de Seine-et-Oise* (ARISO).

Les radiales

Les radiales principales sont au nombre de onze :

L'autoroute du Nord A 1. – Partant de la porte de la Chapelle, où un échangeur assurera son raccordement au boulevard périphérique et à l'axe nord-sud dans Paris, elle se prolonge à l'extérieur par l'autoroute de liaison Paris-Lille.

La «voie nord-sud» B 1 (à ne pas confondre, suivant la terminologie en usage, avec l'«axe nord-sud» dans Paris). – Partant de la porte d'Aubervilliers, où elle prolonge directement l'axe nord-sud dans Paris, elle constituera sans doute, de ce fait, le principal débouché de l'autoroute du Nord sur Paris. Elle dessert les grands ensembles de La Courneuve, Sarcelles, Villiers-le-Bel.

L'antenne de Bagnolet A 3. – Partant de la porte de Bagnolet, elle passe au nord du centre urbain nouveau de Noisy-le-Grand-Villiers-sur-Marne, pour rejoindre ensuite l'autoroute de l'Est A 4.

A Noisy-le-Sec, une branche s'en détache vers le nord pour rejoindre l'autoroute du Nord au Blanc-Mesnil.

L'autoroute de l'Est A 4. – Partant de la porte de Bercy, vers le sud du centre urbain de Noisy-le-Grand, elle est le prolongement direct de la radiale parisienne quai de Bercy-quai de la Rapée. Elle se prolonge à l'extérieur par l'autoroute de liaison Paris-Strasbourg.

L'autoroute du Sud-Est A 5. – Partant de la porte d'Italie, en prolongement direct de l'axe nord-sud dans Paris, elle dessert la zone d'activité de Rungis, et se prolonge à l'extérieur par l'axe régional, rive droite de Seine Paris-Melun, qui doit desservir la ville nouvelle de Tigery-Lieusaint.

L'autoroute du Sud A 6. – Partant de la porte d'Orléans, et même de la place Denfert-Rochereau, si l'on tient compte de la radiale Denfert-Rochereau prévue dans Paris, et aussi de la porte d'Italie par l'intermédiaire du C.D. 126, qui permet un raccordement à l'axe nord-sud, cette autoroute ne dessert actuellement qu'assez peu la banlieue.

Son caractère de desserte régionale s'affirmera quand elle desservira l'axe d'urbanisation sud-est sur la rive

gauche de Seine. C'est pourquoi figure sur le Schéma directeur une nouvelle autoroute C 6 située plus à l'ouest, dont le rôle sera de supporter dans l'avenir l'essentiel du trafic de dégagement vers la province.

L'autoroute du Sud-Ouest A 10. – Partant de la porte de Vanves en prolongement direct de la radiale Vanves-Montparnasse dans Paris, elle constitue à l'extérieur le grand axe de dégagement vers l'Ouest, le Sud-Ouest et le Centre : Rennes, Bordeaux, Clermont-Ferrand.

L'autoroute de l'Ouest A 13. – Mise en service entre Saint-Cloud et Orgeval en 1947, elle doit être complétée vers Paris jusqu'à la porte d'Auteuil, vers la province jusqu'à Rouen et Caen.

L'autoroute Paris-Saint-Germain-Orgeval A 14. – Partant de la porte Maillot, elle se raccorde à l'autoroute de l'Ouest à Orgeval, assurant ainsi à celle-ci une double arrivée sur Paris. Elle supporte également le complexe de la Défense, et dessert Saint-Germain-en-Laye et Poissy.

L'autoroute du Nord-Ouest A 15. – Partant de la porte de Clichy, elle doit être le support de l'axe principal d'urbanisation rive droite de Seine : vallée de Montmorency. En dehors de la région de Paris, elle sera un axe d'expansion régionale jusqu'à Rouen et Le Havre.

L'autoroute Paris-Pontoise A 20. – Les calculs de trafic ont montré que l'axe nord-ouest devait se dédoubler à l'arrivée dans la banlieue de Paris. C'est pourquoi figure au Schéma directeur une autoroute nouvelle entre la porte d'Asnières et la patte d'oie d'Herblay. Cette autoroute ne sera construite que dans un avenir encore indéterminé. Elle se différenciera de l'autoroute A 15 par un caractère de transit plus marqué.

L'autoroute A 15, qui sera la première construite, aura des échangeurs assez nombreux avec la banlieue. Par contre, l'autoroute A 20 assurera en priorité la liaison avec Paris, où elle se raccordera directement avec la radiale nord-ouest et la rocade nord prévue entre Saint-Lazare et la gare de l'Est.

Les axes d'urbanisation

Les axes principaux de la Basse-Seine seront :

- sur la rive droite, l'autoroute du Nord-Ouest A 15 ;
- sur la rive gauche, l'autoroute B 12.

Ainsi, en partant de l'ouest, à l'extérieur du district, et en allant vers Paris, il y a d'abord deux axes autoroutiers, rive droite A 15 et rive gauche A 13. A Mantes, l'axe rive gauche se dédouble suivant B 12 et A 13. A Orgeval,

l'axe A 13 se dédouble suivant A 13 et A 14, tandis qu'à Herblay l'axe nord se dédouble suivant A 15 et A 20. Au sud, l'axe B 12, prolongé par la partie sud de l'ARISO, rencontre successivement, comme les dents d'un peigne: une transversale B 13 Plaisir-Orgeval-Pontoise, la branche sud de l'autoroute de l'Ouest A 12, l'ARISO, les radiales sud de l'agglomération (autoroutes du Sud-Ouest A 10, autoroute du Sud A 6, autoroute du Sud-Est A 5) et enfin l'axe d'urbanisation sud-est de la Haute-Seine.

La transversale B 13 qui recoupe les trois axes principaux B 12, A 13 et A 15 se prolonge vers le nord par un axe qui dessert la vallée de l'Oise. A la suite des observations formulées depuis la publication du Schéma directeur, le renforcement de cet axe est à l'étude.

Plus à l'ouest, une transversale figure au Schéma directeur entre l'ouest de Mantes et l'autoroute du Nord-Ouest près du Perchay. Ce tracé est très indicatif, et les études d'aménagement de cette zone conduiront à le modifier sensiblement.

L'axe secondaire de la Marne sera encadré par deux autoroutes:

- sur la rive droite par l'autoroute de l'Est A 4 dont la réalisation est prévue au cours des prochains plans d'équipement;
- sur la rive gauche, par une nouvelle autoroute B 4, prévue à plus long terme, en prolongement du secteur nord de l'ARISO à partir de Villepinte jusqu'à Meaux. A l'est de Meaux, elle doit se confondre avec l'autoroute de l'Est A 4.

Ainsi, en partant de l'est, à l'extérieur du District, et en allant vers Paris, on trouve d'abord l'autoroute de l'Est A 4. Avant d'arriver à Meaux, celle-ci se dédouble suivant un axe nord B 4 et un axe sud A 4. Avant Villiers-sur-Marne l'axe sud A 4 se dédouble suivant l'autoroute de l'Est A 4 et l'antenne de Bagnolet A 3. Au nord, l'autoroute B 4 se confond avec le secteur nord de l'ARISO, et rencontre ainsi, là aussi comme les dents d'un peigne, l'autoroute du Nord A 1, la voie nord-sud B 1, une bretelle B 15 reliant l'ARISO et la rocade de banlieue. Au-delà, cet axe se confond avec l'axe principal rive droite de la basse Seine, l'autoroute du Nord-Ouest A 15.

L'axe secondaire de la haute Seine est également supporté par deux autoroutes:

- sur la rive droite, par l'autoroute du Sud-Est A 5;
- sur la rive gauche par l'autoroute du Sud A 6.

Cet axe est en même temps un axe important de dégagement et de liaison vers le midi de la France. Comme nous l'avons expliqué ci-dessus, il est prévu de dédoubler l'autoroute du Sud A 6 pour séparer ce trafic à longue distance du trafic urbain qui empruntera l'autoroute du Sud A 6 à partir de Saint-Germain-sur-Ecole.

Les calculs ont montré que, compte tenu de l'importance des zones d'urbanisation prévues (de 300 000 à 1 000 000 d'habitants desservis), l'organisation de la circulation dans ces zones nécessitait d'autres infrastructures de circulation rapide que les axes autoroutiers principaux. D'autant plus, que ceux-ci sont généralement, on l'a vu, à la fois le prolongement des radiales de l'agglomération parisienne et celui d'autoroutes de liaison avec la province, et qu'ils supporteront de ce fait un trafic de transit extérieur aux zones d'urbanisation non négligeable.

Ainsi, au niveau du centre urbain de Saclay-Trappes, l'autoroute B 12 est complétée par la voie rapide urbaine F 12; au niveau du centre urbain de Beauchamp et de la vallée de Montmorency, l'autoroute A 15 est complétée par la voie rapide F 15; au niveau du centre urbain de Noisy-le-Grand, l'autoroute A 4 est complétée par la voie rapide F 4; entre Evry et Tigery la transversale F 6 relie l'autoroute du Sud A 6 à l'autoroute du Sud-Est A 5.

En fait, tout un réseau local de voies rapides de deuxième ordre est prévu pour la desserte des nouvelles zones d'urbanisation autour des centres urbains nouveaux. Elles figurent sur le Schéma directeur à titre souvent indicatif, car ce sont des études plus précises d'organisation, traduites par les schémas des structures, qui les définiront.

*Extrait d'un article de Yves Meau,
ingénieur des Ponts et Chaussées
«Moniteur des travaux publics et du bâtiment»*