



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département Aménagement



# La revalorisation de l'entrée de ville du Blanc-Mesnil

L'aménagement d'un quartier de vie entre le pont de l'A3  
et la gare RER

**LE BLANC-MESNIL – Seine-Saint-Denis - 93**



MOREL, Céline

Stage de découverte

DA3 – 2013

Tuteur : FEIDEL, Benoit







# **La revalorisation de l'entrée de ville du Blanc-Mesnil**

L'aménagement d'un quartier de vie entre le pont de  
l'A3 et la gare RER

**LE BLANC-MESNIL – Seine-Saint-Denis - 93**

MOREL, Céline

Stage de découverte

DA3 – 2013

Tuteur : FEIDEL, Benoît







## **AVERTISSEMENT**

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.







## **REMERCIEMENTS**

Avant de commencer, je tiens à remercier les personnes qui m'ont aidé à la construction de mon projet par leurs conseils ou leurs idées :

Je remercie tout d'abord M. MIGNOT Didier, maire du Blanc-Mesnil qui m'a ouvert les portes du service urbanisme.

A Mme BOCCARA Dorothée, Chef d'urbanisme de la ville du Blanc-Mesnil, qui m'a présenté ce terrain d'étude et qui m'a permis par ses conseils et sa disponibilité de découvrir une zone que je connaissais déjà de façon différente avec la vision d'une urbaniste.

M. FEIDEL Benoît, mon tuteur et maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'école polytechnique de l'université de Tours, que je remercie pour ses conseils qui m'ont aidé à réaliser et à faire évoluer mon projet. Un grand merci à sa disponibilité constante qui m'a permis de m'orienter au cours de ses derniers mois vers un projet dont je suis fière.

Avec M. GENTE Philippe, adjoint au maire à la commune d'Aulnay-Sous-Bois à l'intercommunalité et le Grand Paris , je remercie M. CHALLIER Guy, adjoint au maire à l'urbanisme, le logement, l'habitat, le programme de Rénovation Urbaine et l'élaboration du Programme Local de l'Habitat qui m'a donné de son temps pour répondre à mes questions et me permettre de connaître les ambitions et la vision de la mairie sur cette entrée de ville.

M. HOUSSIN Jean-Jacques, qui m'a permis d'observer mon terrain d'étude avec une vision de paysagiste.

Enfin, je souhaite remercier tous ceux qui m'ont aidé dans la réalisation de ce projet par leur soutien, et plus particulièrement à M. et Mme GAUCHER Jean et Jeannine, mes grands-parents et Mme MOREL Isabelle, ma mère qui m'ont aidé à la correction et la présentation de ce projet.







## **INTRODUCTION**

Les villes urbaines d'aujourd'hui sont faites de bitume et restent grises. La notion de développement durable est présente dans tous les esprits et nous pouvons observer une évolution dans la vision de la ville urbaine. En 2013, la ville est économique en énergie et s'implique dans le développement durable pour améliorer la vie de ses habitants en réintroduisant les espaces verts et les lieux de rassemblement et de convivialité.

Notre projet s'applique sur une entrée de ville qui est la première impression que l'on perçoit d'une commune. Avec le pont imposant de l'A3 qui en est l'entrée, notre entrée de ville se caractérise de la même façon que la ville urbaine : froide et grise. Pourtant, la commune est caractérisée comme une commune culturelle sur le département de la Seine-Saint-Denis (93) avec des infrastructures importantes pour recevoir des spectacles culturels.

Le projet visera donc à améliorer cette vision et redonner vie à ce quartier pour refléter la vision de la commune de culture dès son entrée. L'entrée de ville se devra donc de devenir un lieu accueillant pour tous, mais aussi sécurisant pour lutter contre la mauvaise image du pont de l'A3 qui influence notre vision avec son importance spatiale et les nuisances qu'il engendre.

Nous verrons donc que cette entrée de ville est un espace à enjeux qui s'inscrit dans la sphère francilienne qui l'influence, puis les possibilités dans ce territoire à potentiel et enfin les propositions d'aménagement pour améliorer la vie de ses utilisateurs.







# Sommaire

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>9</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>11</b>
<b>I. L'entrée de ville du Blanc-Mesnil : un espace à enjeux dans la sphère francilienne .....</b>	<b>14</b>
<b>A. Un territoire d'étude partagé sur deux communes.....</b>	<b>14</b>
1. Un point commun : l'échangeur .....	15
2. Des visions opposées .....	16
3. Les ambitions du Blanc-Mesnil.....	17
<b>B. Deux données importantes pour la région et la commune : les réseaux d'infrastructures et l'habitat .....</b>	<b>17</b>
1. Les réseaux d'infrastructures.....	17
2. L'habitat.....	23
<b>C. Le Blanc-Mesnil : une ville dortoir .....</b>	<b>31</b>
1. Une population jeune et peu qualifiée.....	31
2. Un marché du travail à l'extérieur de la commune.....	33
3. Un espace de transition.....	34
<b>II. Des possibilités dans un espace à dynamiser .....</b>	<b>36</b>
<b>A. Les différentes utilisations de l'espace .....</b>	<b>36</b>
<b>B. Un problème de circulation.....</b>	<b>37</b>
1. Une circulation complexe.....	37
2. Des effets négatifs sur l'espace piéton.....	45
3. Un élément central de l'espace : le pont de l'autoroute .....	47
<b>C. Les espaces vacants .....</b>	<b>52</b>
1. La zone pavillonnaire.....	52
2. Les espaces verts .....	53
<b>D. Des ambiances différentes dans un même quartier .....</b>	<b>56</b>
1. Le bruit.....	56
2. Deux ambiances ressenties .....	57
<b>E. Synthèse de notre étude .....</b>	<b>59</b>



<b>III. Les propositions d'aménagement .....</b>	<b>61</b>
<b>A. Les différentes utilisations de l'espace .....</b>	<b>61</b>
<b>B. La partie de l'échangeur : une touche artistique .....</b>	<b>62</b>
1. Un stationnement « green » pour Aulnay-Sous-Bois .....	62
2. L'espace sous le pont : un lieu convivial et sécurisé.....	64
<b>C. La rue Pierre Sépard : un lieu de cohabitation piéton-voiture .....</b>	<b>70</b>
1. Sécurisation pour les piétons de la zone d'habitat.....	70
2. Une nouvelle utilisation du parking SNCF inoccupé .....	72
3. Le pont du RER : un objet lumineux et sécurisé.....	74
<b>D. Une nouvelle ambiance : sécurisée et « colorée » .....</b>	<b>77</b>
 <b>CONCLUSION .....</b>	 <b>79</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>81</b>
<b>INDEX DES SIGLES .....</b>	<b>83</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>85</b>



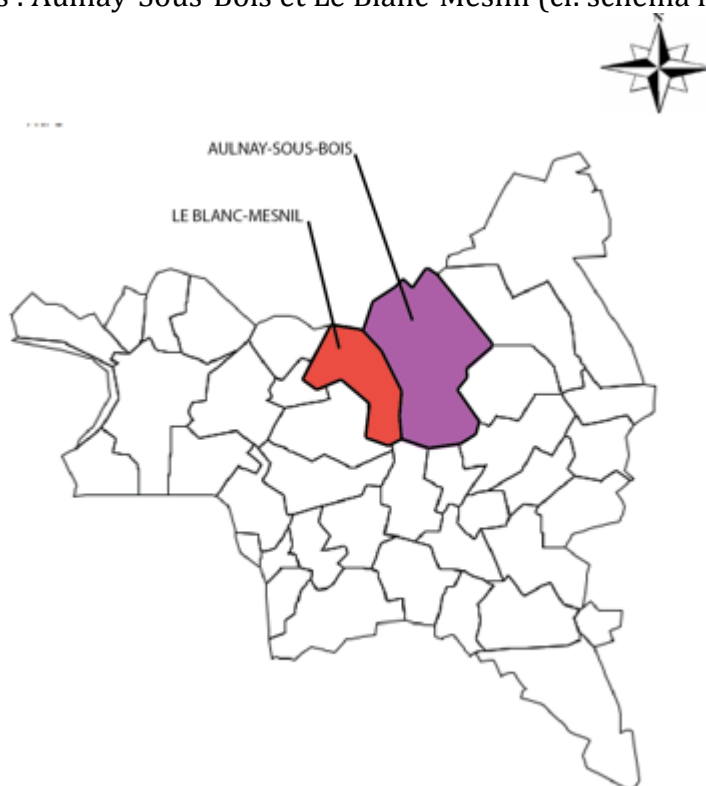




# **I. L'entrée de ville du Blanc-Mesnil : un espace à enjeux dans la sphère francilienne**

## **A. Un territoire d'étude partagé sur deux communes**

Notre territoire d'étude est une entrée de ville et, est donc partagé sur plusieurs communes. Dans ce cas, l'entrée de ville se situe sur deux communes : Aulnay-Sous-Bois et Le Blanc-Mesnil (cf. schéma n°1).



**Schéma 1 : Localisation des deux communes dans le département ; source : Cartes et données - 2013**

Située en Ile-De-France, dans le département de la Seine-Saint-Denis, la commune du Blanc-Mesnil se situe au cœur de l'agglomération francilienne à 7,5 km des boulevards parisiens. Il s'agit d'une commune ouvrière avec 21% des actifs du Blanc-Mesnil. En 2009, il y avait 51 106 habitants. Ceux-ci sont répartis de façon hétérogène sur le territoire entre les zones pavillonnaires et les Grands Ensembles.

Situé à l'Est du Blanc-Mesnil, la ville d'Aulnay-Sous-Bois est une commune plus importante avec 82 525 personnes en 2009, et qui a pour volonté de



s'agrandir. Toutefois, il y a plus d'employés (19,9%). Cette ville se différencie de la commune du Blanc-Mesnil avec une politique menée et un type d'actifs majoritaires différents.

Notre territoire d'étude se situe à la jonction de ces deux communes : Aulnay-Sous-Bois avec une partie de l'échangeur de l'autoroute A3, une zone pavillonnaire et des activités commerciales, et Le Blanc-Mesnil avec une zone pavillonnaire et l'accessibilité à la gare RER B Blanc-Mesnil.

Notre zone d'étude se situe sur un espace partagé avec un élément spatial important : l'échangeur.

## **1. Un point commun : l'échangeur**

Le point commun entre les deux communes est l'échangeur de l'autoroute. Au niveau spatial, cet objet prend une place principale et se situe sur les limites communales. En effet, l'échangeur prend près de la moitié de notre territoire d'étude. Il se situe sur une grande partie du territoire de la commune adjacente. Les espaces sous le pont de l'autoroute sont ceux de l'Etat.



Carte 1 : Localisation de l'espace étudié en fonction des deux communes ; source : Géoportail - 2013



## 2. Des visions opposées

Comme nous l'avons vu précédemment, notre espace se situe sur deux communes et donc sur des politiques différentes.

**Tableau 1 : Mise en parallèle des politiques des deux communes**

	Aulnay-Sous-Bois	Le Blanc-Mesnil
Parti politique de la majorité	Parti Socialiste	Parti Communiste
Zonage du PLU	UG	UB

Au niveau du parti politique, les deux communes s'opposent. Depuis de nombreuses années, la mairie d'Aulnay-Sous-Bois est socialiste, et celle du Blanc-Mesnil communiste. De ce fait, les deux communes sont toutes les deux à dominante de gauche en se tournant vers le social, mais les politiques qu'elles exercent diffèrent. En effet, la mairie d'Aulnay-Sous-Bois crée de nombreux logements pour accueillir une population en expansion avec de nombreuses ZAC se développant. Au niveau de la mairie du Blanc-Mesnil, la sauvegarde du centre-ville est au cœur de la politique menée avec la création d'immeubles pour l'accession à la propriété et des logements étudiants à proximité du RER B Drancy avec au rez-de-chaussée un grand cinéma. Alors qu'Aulnay-Sous-Bois est en pleine extension, le Blanc-Mesnil veut offrir une qualité de vie ainsi que des logements de bonne qualité.

Sur son zonage du Plan Local d'Urbanisme, la mairie d'Aulnay-Sous-Bois classe notre zone dans la zone pavillonnaire, alors que celui du Blanc-Mesnil la classe en zone d'entrée de ville avec une vocation à densification.

Pour ces deux mairies, les zonages vont être à redéfinir dans les mois à venir car les villes et leurs habitants ont évolué, entraînant une évolution des quartiers.



### **3. Les ambitions du Blanc-Mesnil**

Au niveau de la ville, le but premier de la politique de la mairie est de développer, de sauvegarder les petits commerces et de redynamiser son centre-ville, à travers la construction de petits immeubles pour l'accession à la propriété, location et logements étudiants.

Notre zone a pour vocation comme nous l'avons dit précédemment de se densifier avec des petits immeubles à accession à la propriété ou locataire. D'autre part, la zone d'étude avec les futures habitations devrait être une zone avec des habitats et des petits commerces de bonne qualité pour augmenter l'attractivité de la zone en jouant ainsi avec la pression foncière.

### **B. Deux données importantes pour la région et la commune : les réseaux d'infrastructures et l'habitat**

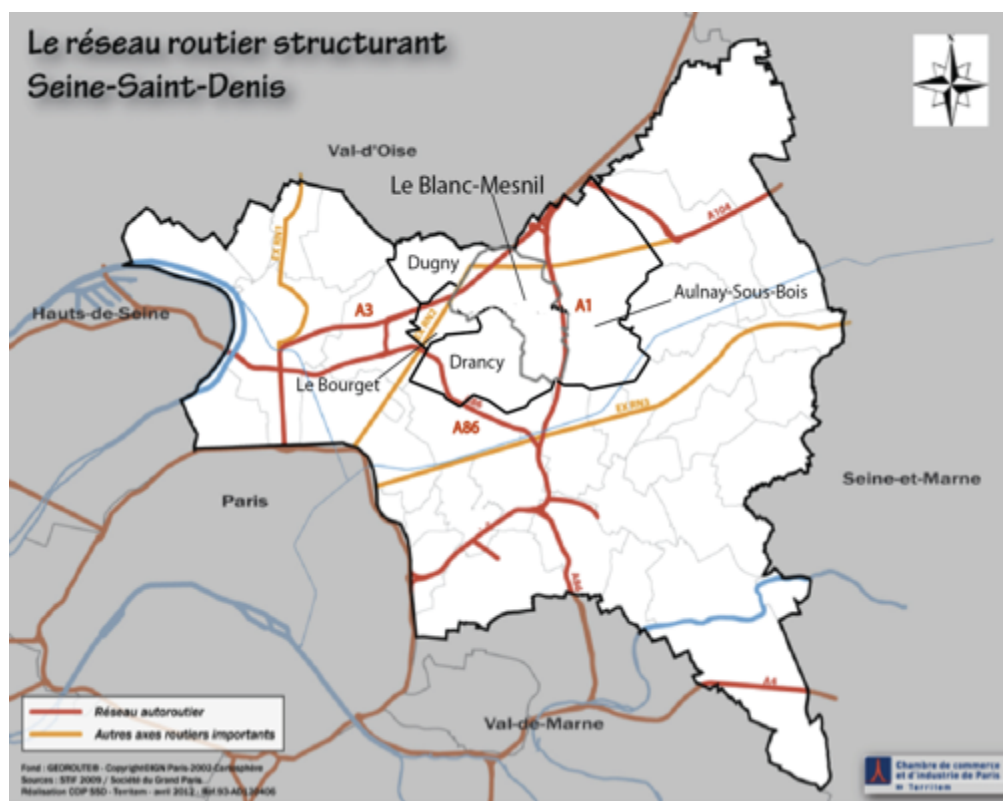
L'entrée de ville du Blanc-Mesnil est desservie par des réseaux d'infrastructures routières et ferroviaires (ligne de RER B). Il s'agit actuellement d'un espace avec des flux journaliers importants de véhicules ce qui entraîne certaines nuisances et il se pose la question de la fluidification. De plus en étant une entrée de ville bien desservie, il y a une pression foncière importante qui s'ajoute dans un espace qui reste relativement sans qualité actuellement.

#### **1. Les réseaux d'infrastructures**

En 2010, il y a 41 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France en prenant en compte les déplacements en voiture, en deux roues motorisées ou non, en transports en commun et à pied. Soit environ 3,87 déplacements par jour et par personne en 2010. Ce sont des déplacements courts (4,4 km en moyenne). La mobilité des franciliens s'accroît d'années en années (passage de 3,5 en 2001 à 3,87 en 2010) avec l'augmentation de l'utilisation des transports en commun et de la marche (baisse pour l'utilisation de la voiture). Mais ces phénomènes sont différents selon le territoire. En effet, les franciliens utilisent plus les transports en commun avec 32% qui utilisent ce mode pour se déplacer, alors que dans le cœur de l'agglomération dont fait partie la commune étudiée, l'utilisation de la voiture est la plus fréquente (37,3% des déplacements en 2010).



### a. Le réseau routier



**Schéma 2 : Les réseaux structurants en Seine-Saint-Denis ; source : Chambre de commerce et d'industrie de Paris**

L'autoroute A86 anciennement appelée « petite couronne de Paris » permet d'accéder aux autoroutes ou routes nationales qui desservent la capitale. Les infrastructures autoroutières qui concernent notre territoire d'étude sont les autoroutes A1 (venant de Lille), A3 qui part de la porte de Bagnolet pour rejoindre l'A1 et l'A4 venant de Strasbourg.

La commune du Blanc-Mesnil se trouve coupée entre deux autoroutes : l'A1 à l'Ouest et l'A3 à l'Est. Ces deux axes structurent le territoire et le dynamisent avec des flux importants (31 206 pour l'A1 et 146 200 pour l'A3, en 2010). Par exemple, il y a 26 468 véhicules par jour qui passent par l'A1 avant de passer par la commune au Nord, puis à sa sortie, il y en a 31 206, soit environ 18% de plus (4 738 véhicules). Le Blanc-Mesnil alimente donc cet axe. D'autre part, ces deux autoroutes sont des frontières spatiales importantes.

Le réseau est aussi important sur notre terrain d'étude qui est une entrée de ville.





Carte 2 : Trafic routier sur notre espace d'étude ; source : Géoportail93 - 2009

Dans notre zone d'étude, deux chiffres nous intéressent : ceux de la rue Pierre Sémard du Blanc-Mesnil (cf. carte 1 : départementale en orange) et celle de l'A3. Chaque jour, il y a 146 200 véhicules qui passent au niveau de l'échangeur et 11 717 sur la rue Pierre Sémard.

Le nombre de véhicules par jour pour l'échangeur démontre que cet axe est très important, car il y a 2,5% de véhicules en plus entre le comptage réalisé avant l'échangeur puis après. Montrant qu'une partie des habitants du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-Sous-Bois emprunte cette autoroute chaque jour.

Dans le premier tronçon de la rue Pierre Sémard, celui le plus proche de l'échangeur de l'A3, on dénombre 11 717 véhicules par jour, puis à la fin de celle-ci 7718, soit environ 4 000 véhicules qui circulent ensuite sur notre zone. Nous constatons qu'il s'agit probablement d'habitants des quartiers aux alentours.

Tout cela, nous permet de démontrer que cet échangeur a un impact positif et négatif sur notre zone, et qu'il est aussi un point attractif à prendre en compte dans la suite de notre étude.



## **b. Les transports en commun**

Aujourd'hui en Seine-Saint-Denis, 40% de la population est abonnée aux transports collectifs ce qui représente une part plus importante globalement qu'en Ile-de-France (36%).

Sur le territoire communal du Blanc-Mesnil, il y a deux gares RER B importantes : une première à la limite d'Aulnay-Sous-Bois au Sud-Est (Gare du Blanc-Mesnil) et une deuxième au Sud-Ouest (Gare de Drancy). La présence des voies ferrées a également pour conséquence de couper la commune en deux parties. D'ici à 2030, deux nouvelles gares de métro vont apparaître. Ces deux gares du Grand Paris se situeront pour la première à la limite du Blanc-Mesnil Nord-Ouest et l'aéroport du Bourget et la deuxième à côté du forum, place culturelle de la ville au centre (cf. carte n°2).



**Carte 3 : Réseau des RER, métros et tram de l'Ile-de-France ; source : Géoportail - 2013**

La présence de ces gares RER et métro permettront de relier les principaux lieux culturels (Opéra, Musée d'Orsay, etc.), les équipements (gares et aéroports) de la capitale, mais elles permettront également de desservir des départements franciliens (de Versailles à Bobigny). Même si, en région parisienne, 70% des déplacements se font hors Paris, il y a des



déplacements domicile-travail entre Paris et la région parisienne. Ce réseau est en perpétuelle évolution.

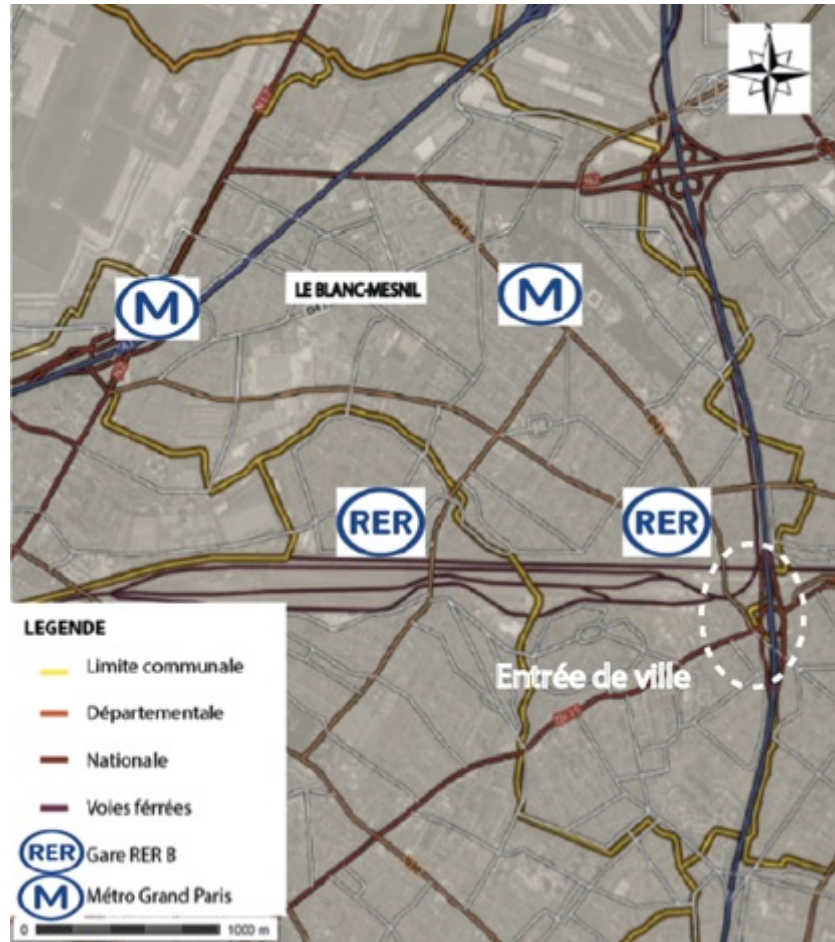
Au niveau de la gare du RER B du Blanc-Mesnil, il y a 2 900 entrants à la gare en direction de Paris, l'aéroport Charles de Gaulle et Mitry-Claye par jour avec 80 trains quotidiennement. Dans un futur proche, ces chiffres seront probablement amenés à augmenter, car la gare du Blanc-Mesnil est actuellement une des moins bien desservie par le RER B, tout comme la gare de Drancy. En effet, seulement 1 train sur 3 en direction de Paris, Charles de Gaulle ou Mitry-Claye s'y arrête. En septembre 2013, le RER B+ va être mis en place. Dès lors, la desserte de la gare RER du Blanc-Mesnil sera intensifiée avec 1 train toutes les 3 minutes (contre 15 minutes actuellement) ce qui, ajouté au fait que la gare se situe en zone 3 (et donc moins cher que celle d'Aulnay-Sous-Bois en zone 4), va être plus intéressante pour les habitants se déplaçant quotidiennement vers Paris avec des abonnements avec une différence de 187 euros par an entre un forfait entre Paris et la zone 3, et Paris et la zone 4.

Le système de bus urbains propose une offre plus réduite pour les utilisateurs. En effet, il y a 14 lignes de bus gérées par la R.A.T.P. qui irriguent le territoire du Blanc-Mesnil, dont une ligne nocturne. Le problème principal de la desserte par bus, repose avant tout sur une trop faible fréquence des bus pour relier le Nord de la ville au Sud. Les déplacements sont difficiles, ce qui crée des enclaves dans la ville. En effet, le manque de bus dissuade les habitants du Nord non motorisés d'aller au Sud et inversement.

Les futures gares de métro du Grand Paris qui seront implantées sur le territoire communal du Blanc-Mesnil représentent un intérêt pour la commune mais aussi pour les usagers du RER B. En effet, le Grand-Paris sera le métro automatique de toute l'Ile-De-France. Il contribuera à améliorer la vie des utilisateurs du RER B en réduisant de 30% le nombre d'usagers. Enfin, il permettra de relier les différents équipements publics et les activités économiques à des quartiers actuellement enclavés.



c. Un territoire largement irrigué par les infrastructures de transport



Carte 4 : Les différentes infrastructures présentes sur Le Blanc-Mesnil ; source : Géoportail - 2013

Cette carte bilan nous permet de montrer l'importance des infrastructures sur la commune et de souligner le fait que l'on ne peut étudier ce territoire sans prendre en compte la présence de ces infrastructures majeures, lesquelles tiennent un rôle déterminant dans la dynamique du territoire communal.



## 2. L'habitat

L'Ile-De-France est la région la plus attractive de France avec 1,1 millions d'habitants de franciliens e plus entre 1990 et 2009 dont la moitié vit à moins de 20 km du centre de la capitale, Paris. Le prix du foncier influence grandement l'installation des résidents non seulement pour l'achat mais aussi la location d'appartement ou de maison. Il y a une forte pression foncière sur la région, surtout sur Paris et certaines communes des premières couronnes avec des prix particulièrement élevés au mètre-carré. Cette situation foncière et immobilière particulièrement tendue ne facilite pas l'accès des ménages à la location ou à l'achat des biens immobiliers.

### a. Une pression foncière importante

A l'échelle régionale (cf. schéma n°3), le foncier est moins cher à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Toutefois, au niveau des départements limitrophes de la capitale, c'est la Seine-Saint-Denis qui est la plus attractive avec des prix moins élevés et des infrastructures importantes permettant de circuler facilement. Les deux autres départements, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne, sont plus chers en moyenne qu'en Seine-Saint-Denis (93).

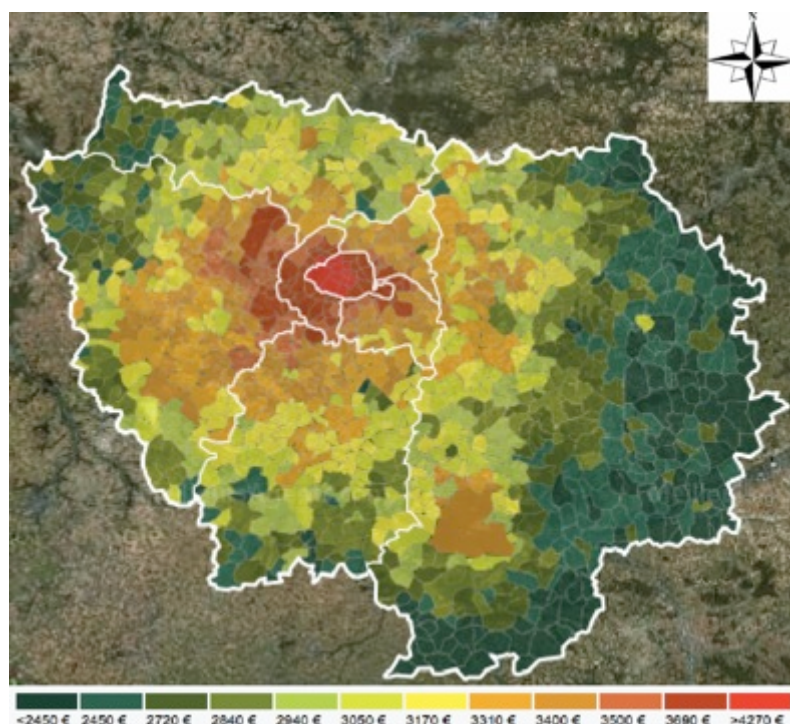
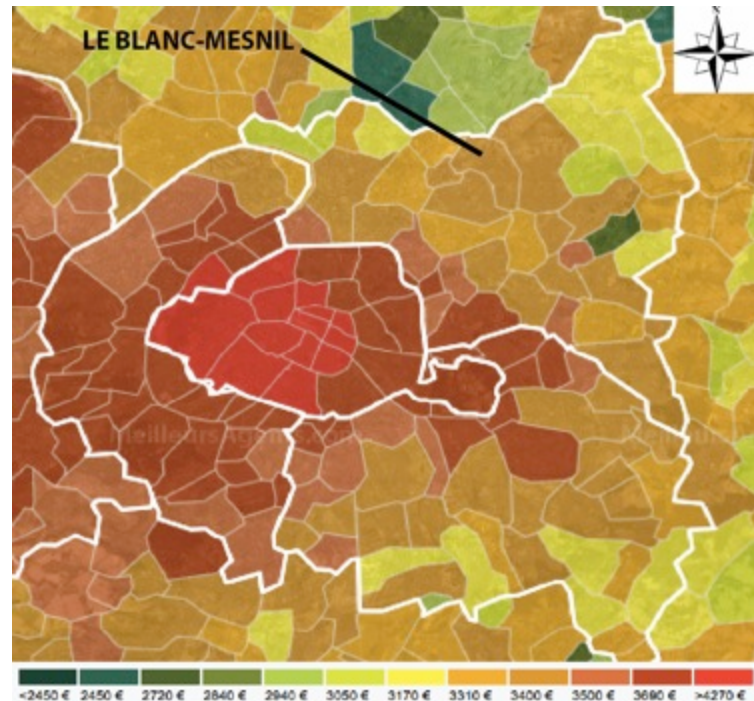


Schéma 3 : Prix du foncier sur la région parisienne ; source : <http://www.meilleursagents.com> - 2013



Au niveau de la commune du Blanc-Mesnil (cf. schéma n°4), les prix de l'immobilier sont parmi les moins chers du département. Toutefois, Le Blanc-Mesnil reste dans la moyenne avec 3 074€ / m<sup>2</sup> en appartement et 2 960€/m<sup>2</sup> pour une maison (chiffres au 01 Février 2013 sur le site internet des meilleurs agents). Avec deux gares RER B, deux autoroutes qui la traversent et deux futures gares métro du Grand Paris, le Blanc-Mesnil est une commune attractive avec des infrastructures et des lieux culturels importants (cf. introduction).



**Schéma 4 : Prix du foncier sur le département de la Seine-Saint-Denis ; source : <http://www.meilleursagents.com> - 2013**



La partie Sud du Blanc-Mesnil est la zone ayant les prix de terrain au mètre-carrée les plus chers (cf. I.A.2.b.). Le long de la rue Pierre Séward du Blanc-Mesnil (cf. schéma n°5), le prix du foncier est un des plus élevés, sauf pour la partie la plus proche de l'autoroute. Du côté d'Aulnay-Sous-Bois, le prix du foncier est plus élevé (en rouge clair à l'Est). L'ensemble de ces indicateurs permet de constater que la zone d'étude, l'entrée de ville du Blanc-Mesnil subit une pression foncière importante à laquelle une solution doit être apportée.

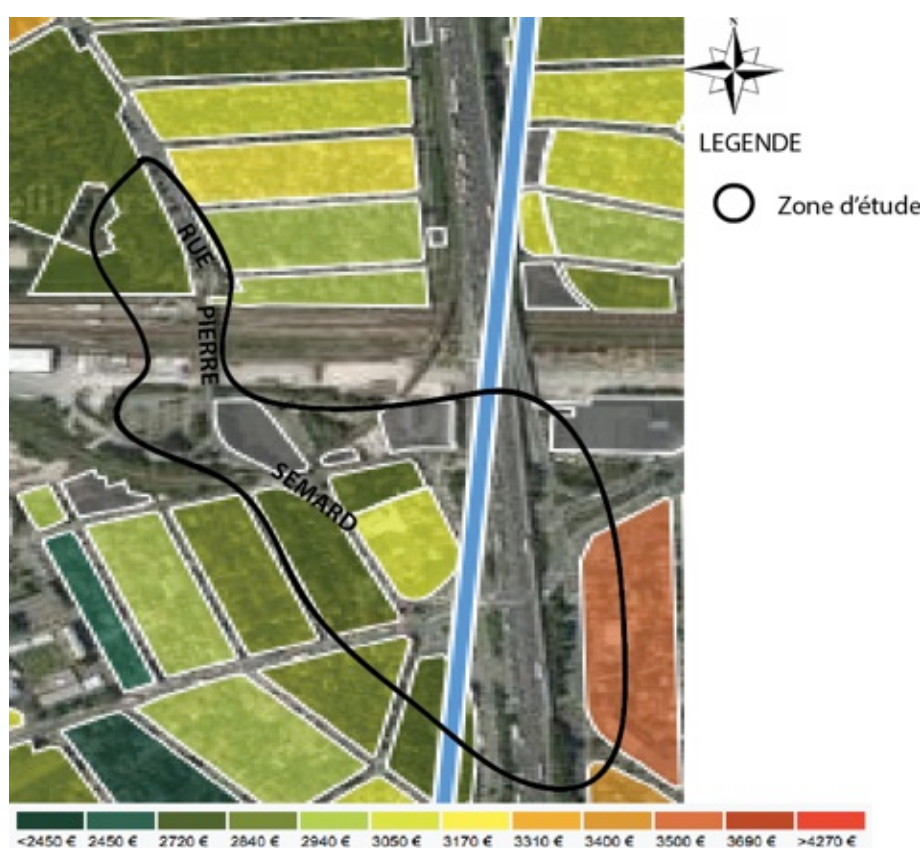


Schéma 5 : Prix du foncier sur l'espace étudiée ; source : [www.http://www.meilleursagents.com](http://www.meilleursagents.com) - 2013

## **b. Une mixité urbaine sur le territoire du Blanc-Mesnil**

A l'origine, le Blanc-Mesnil est un ancien hameau seigneurial, puis un village agricole jusqu'à la fin du XIXème siècle. En 1858, la ville connaît son premier essor avec l'arrivée du chemin de fer et l'apparition des premiers lotissements de pavillons. La construction de la halte Drancy-Le Blanc-Mesnil, en 1912, contribuera à son essor.

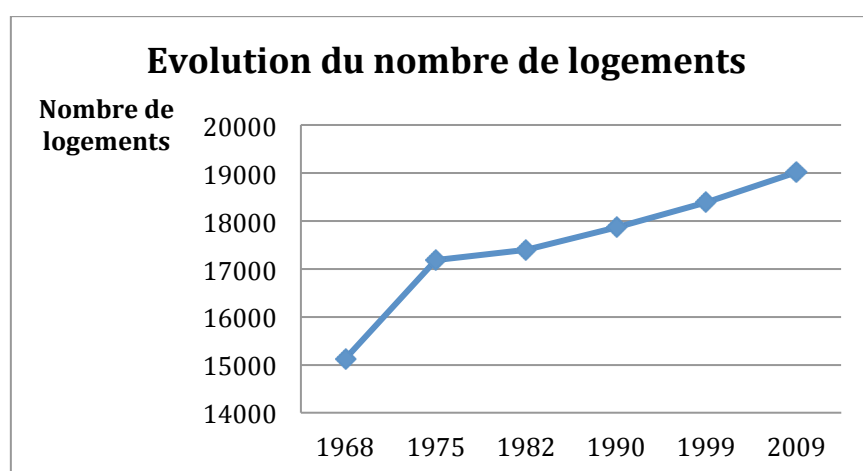
Puis en 1930, l'activité industrielle et les premières habitations collectives se développent. La commune se construit alors selon le plan d'une ville urbanisée avec un centre, des zones pavillonnaires et collectives reliées à la gare de triage du Bourget et avec le réseau de voies ferrées et autoroutières construites de façon concentrique.



A la sortie de la Seconde Guerre Mondiale, la ville est sinistrée à plus de 40%. Avec 18 113 habitants, il faut reconstruire la commune pour les reloger. Ainsi, entre 1957 et 1974, 31 cités sont construites et représentent plus de 7 000 logements. Enfin, depuis les années 1970, le rythme de construction est en baisse, mais la construction reste tout de même importante.

### Une hétérogénéité sur le territoire

Depuis les années 1970, le rythme de construction s'avère moins important. Toutefois, à compter de 1999, ce rythme s'accélère notamment le projet de Zone d'Aménagement Concertée du « Cœur de Ville » qui concerne au premier plan la redynamisation du cœur de ville avec la densification de la zone ; la création de logements à accession à la propriété ou location avec des commerces au rez-de-chaussée, ainsi que des logements étudiants.



**Graphique 1 : Nombre de logements entre 1968 et 2009 ; source : chiffres INSEE**

Au Blanc-Mesnil, la durée moyenne de détention de bien est de 11,7 années.

D'autre part, Le Blanc-Mesnil présente plus de locataires que de propriétaires avec 53,7% de locataires en 2009. Au niveau de la forme générale des appartements, il s'agit de 3 pièces, et de 4,2 pièces pour la maison individuelle.



Le Blanc-Mesnil se décompose en trois zones : une zone au Nord avec les zones industrielles et le Grand ensemble des Tilleuls, au Centre avec le centre-ville et les zones pavillonnaires et au Sud délimité par les voies ferrées qui créent une enclave de cette zone.

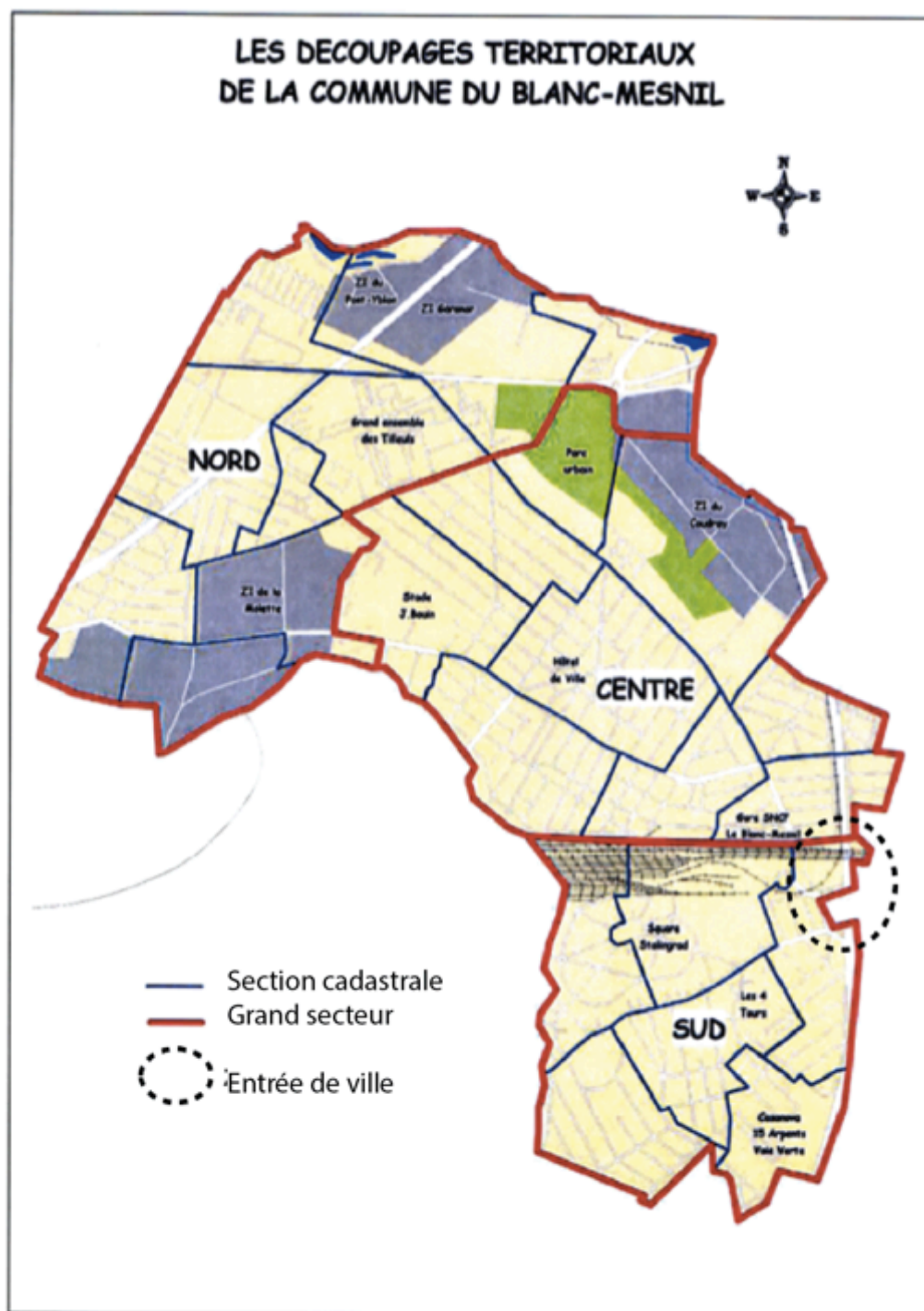


Schéma 6 : Les trois zones du Blanc-Mesnil et notre zone d'étude ; source : PLH Blanc-Mesnil - 2012

Du côté du logement, 38% de la population vit en HLM en 2009. Ces immeubles collectifs ne sont pas répartis de façon homogène sur le territoire. La zone du Nord est celle qui dispose du plus grand contingent



d'immeubles collectifs. A contrario, la zone Sud est composée de près de la moitié des locataires HLM avec 46% du total sur la commune répartis sur des immeubles collectifs avec une hauteur moyenne de R+4.

Le parc social est ancien : 61% du parc a été construite entre 1949 et 1974. Il y a une surreprésentation de 3 pièces et une sous-représentation de 5 pièces, alors qu'il y a une taille des ménages en HLM de 2,76 en 2006 (2,57 dans le département). Au niveau des conditions d'accès à ces logements, elles sont difficiles pour les 18-29 ans avec des contraintes au niveau des revenus et le nombre de demande.

Malgré un parc de logement homogène sur la commune, il n'y a pas de logements pour les jeunes en réinsertion ou en apprentissage, et il n'y a pas non plus de places d'hébergements contrairement à la loi du 25 mars 2009. Ces données serviront plus tard pour justifier la création de ce type de logements dans les propositions.

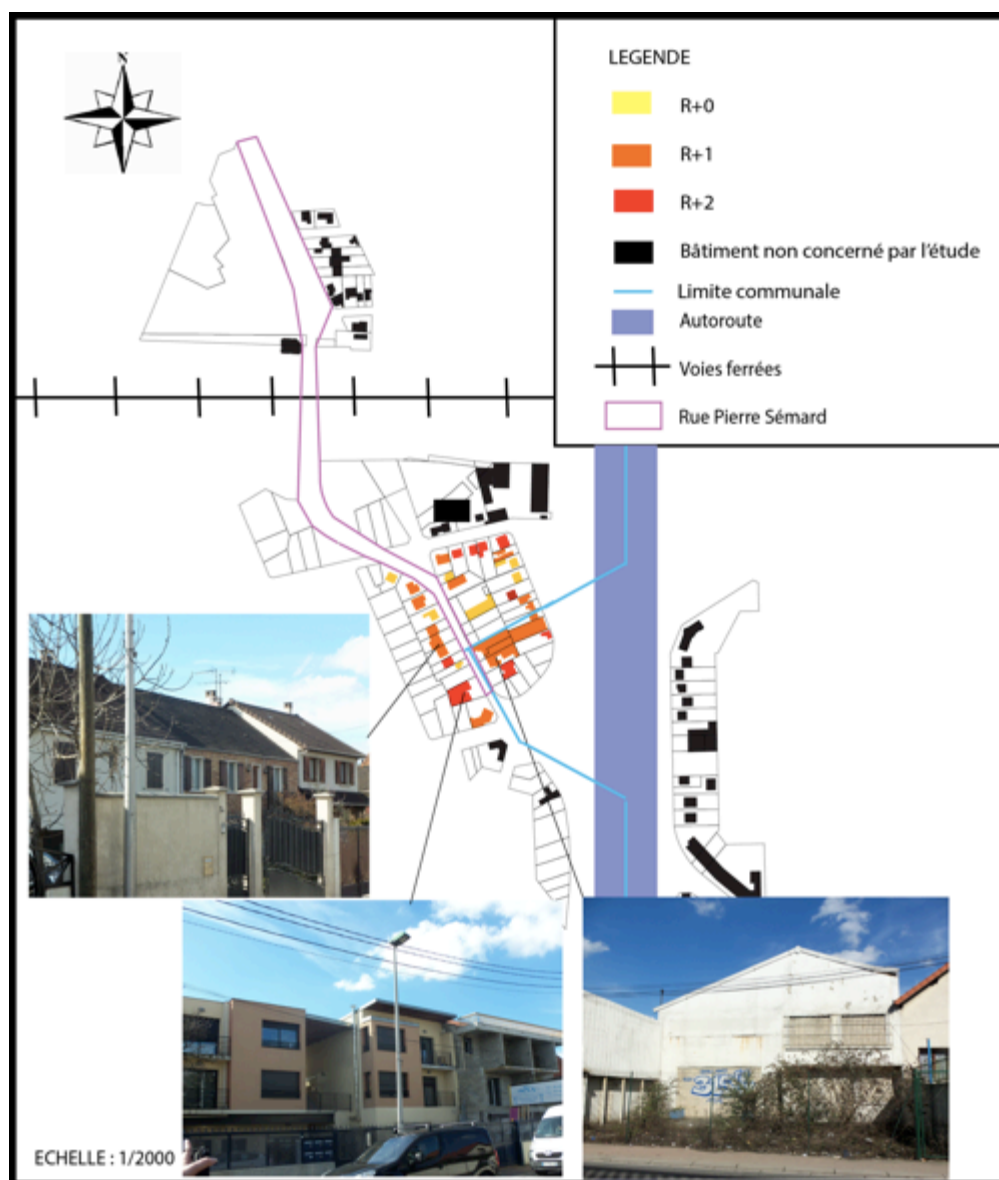
### **Sur la zone Sud**

Depuis neuf ans, il y a une hausse significative de maisons individuelles (+9%). D'autre part, beaucoup de vente à cause de la construction de logements neufs. Cependant, cette hausse est plus significative dans le centre, du fait de la construction importante de logements dans le cadre de la ZAC « Cœur de Ville ».

Le parc logement au Sud est un parc plutôt confortable et peu dégradé. Depuis 2008, il y a eu une baisse de 11,4% du prix de vente. Pourtant, elle reste la zone la plus chère du Blanc-Mesnil, avec des maisons plus anciennes et un manque de logements de petites tailles.



## Sur notre espace



Carte 5 : Hauteur des bâtiments de l'espace d'étude ; source : cadastre - 2013

Pour faire notre étude de l'habitat, nous nous concentrerons sur la zone pavillonnaire de la rue Pierre Séward.

Les constructions ne sont pas de même hauteur et sur 32 parcelles la moyenne est d'environ un étage par habitation, ce qui montre que les constructions ne sont pas hautes et que ce fait doit être pris en compte dans la suite pour nos propositions d'aménagement à travers la création de logements.



Les maisons sont toutes de styles et de formes différentes, et de nouvelles constructions sont présentes avec des petits immeubles de R+2, avec au rez-de-chaussée la présence d'artisans (cf. photographie 1).



Photographie 1 : Petits immeubles récents ou en construction R+2 ; source : Morel Céline – Mars 2013

Globalement, le paysage urbain s'avère hétéroclite avec une diversité, parfois dommageable, de formes architecturales.



## **C. Le Blanc-Mesnil : une ville dortoir**

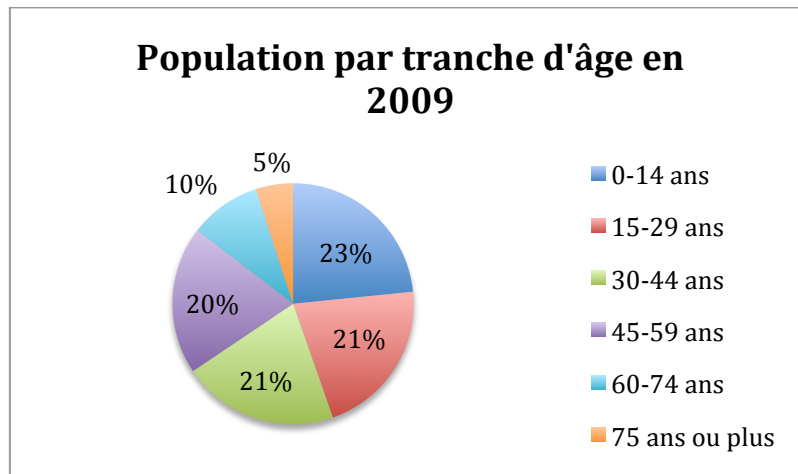
Une ville dortoir est « une agglomération essentiellement destinée au logement » (Larousse, 2012) avec un marché du travail réduit. Notre commune est caractérisée par ces deux phénomènes et peut donc être qualifiée comme telle. Il s'agit d'une population jeune et peu qualifiée avec des actifs qui travaillent pour 84% en dehors de la commune.

### **1. Une population jeune et peu qualifiée**

#### **a. Au niveau de la commune**

En 2009, la population du Blanc-Mesnil s'élève à 51 106 habitants, soit 3,4% de la population totale de la Seine-Saint-Denis. Sur ce territoire, on peut y voir des familles réparties de façon hétérogène sur 806 hectares entre les quartiers pavillonnaires et les habitats collectifs. Cette population est composée pour beaucoup de personnes d'origine étrangère avec 2 habitants sur 10 venant de l'étranger (Donnée du PLH du Blanc-Mesnil – Janvier 2012). Ils viennent essentiellement du Maghreb avec un tiers des habitants étrangers.

De manière générale, c'est une population jeune avec 42% de 15 à 44 ans en 2009 dont la moitié ont entre 15 et 29 ans. D'autre part, les moins de 30 ans représentent 44% de la population totale.

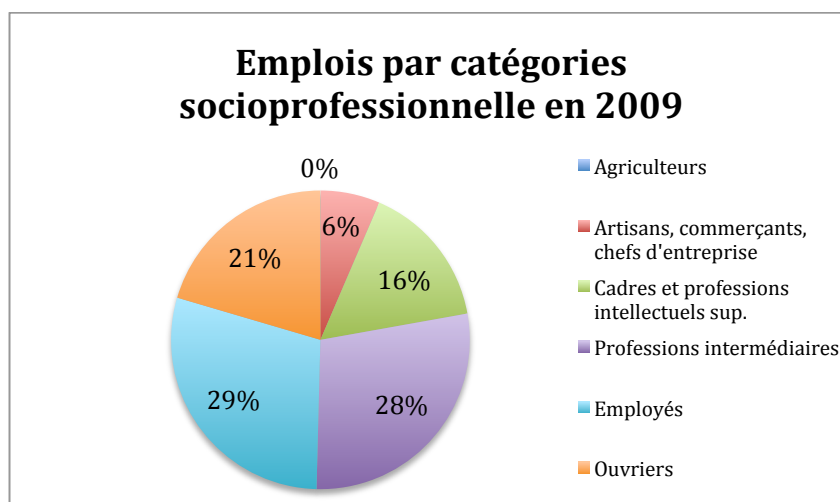


**Figure 1 : Population par tranche d'âge au Blanc-Mesnil en 2009 ; source : Chiffres INSEE 2009**

C'est aussi une population avec un faible niveau d'étude. En effet, 33% de celle-ci en 2009 ne dispose d'aucun diplôme. Ce fait se répercute sur les emplois exercés par les habitants, et sur le taux de chômage (17,4% en 2009). Sur la commune d'Aulnay-Sous-Bois, nous pouvons faire le même constat avec 31,4% de la population qui n'a pas de diplôme. Pourtant, en 2009, le taux de chômage est de 11,4%. Nous avons vu que ce fait s'explique par le type de population présent sur le territoire communal : habitant ouvrier au Blanc-Mesnil, et employé à Aulnay-Sous-Bois.



Comme on peut le voir sur le diagramme circulaire ci-dessous, 21% sont des ouvriers et 29% des employés. Au final, 50% de la population dispose de revenus relativement faibles.



**Figure 2 : Emplois des habitants du Blanc-Mesnil en 2009 selon leur catégorie socioprofessionnelle ; source : Chiffres INSEE 2009**

### **b. Au Sud du Blanc-Mesnil**

La partie Sud est avec 25% de la population totale communale, la moins peuplée de la ville. Depuis 10 ans, il y a eu peu de nouveaux habitants (500 soit 4% en plus). C'est une population qui reste quand même relativement jeune. De manière plus précise, il y a 37% de moins de 25 ans dans la partie Sud de la commune. Comme nous l'avons dit précédemment, il y a une population sans diplôme très importante et sur cette zone, le chiffre est significatif avec 37% sans diplôme. Le nombre moyen de personnes par ménage est moins élevé que dans la commune avec 2,69 personnes.

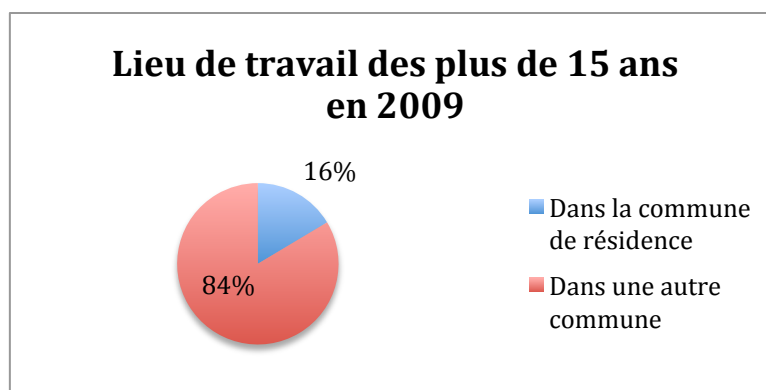
Nous allons maintenant nous recentrer sur notre quartier en regardant les données à l'échelle de l'IRIS. Il se caractérise par une population jeune avec 38% de la population qui a moins de 25 ans en 2009, plus « riche » avec 14 227 euros de revenus médians et avec un nombre de personnes par ménage légèrement plus élevé (2,90). A contrario, il y a plus de demandeurs d'emploi chez les seniors (20% chez les 50 ans et plus).



## **2. Un marché du travail à l'extérieur de la commune**

Beaucoup d'habitants travaillent à l'extérieur de la commune. En effet, 84% des habitants travaillent en dehors de celle-ci et ce chiffre augmente depuis 1999 (+3%). Mais cette nouvelle population ne semble pas rester sur le territoire pour le travail. Ce phénomène se retrouve dans le cas de la ville d'Aulnay-Sous-Bois avec 75% de la population active qui travaillent hors de la ville. Ce fait semble être fréquent dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).

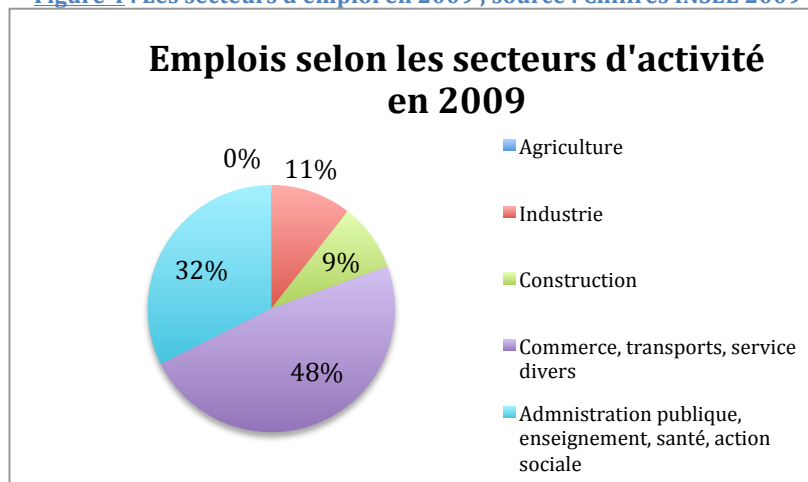
En effet, sur ces 84% d'habitants qui travaillent en dehors de la commune, 31,8% travaillent dans le département et 51% dans un autre département. Ce qui nous montre bien que la commune du Blanc-Mesnil est un territoire attractif mais pas pour son marché du travail.



**Figure 3 : Lieu de travail des Blanc-Meslinnois de plus de 15 ans en 2009 ; source : chiffres INSEE 2009**

Au niveau de l'emploi, entre 1999 et 2009, il y a eu une perte de 10% sur tous les secteurs. Aujourd'hui, les plus représentés sont le commerce, les transports et les services directs, et tout ce qui est administratif. Or nous sommes en présence d'une population ouvrière pour la majorité. Les habitants sont donc obligés de travailler à l'extérieur de la commune.

**Figure 4 : Les secteurs d'emploi en 2009 ; source : Chiffres INSEE 2009**





### 3. Un espace de transition

Notre espace est un ensemble d'îlots. Le premier est celui de la gare RER B du Blanc-Mesnil qui comprend le parking que nous verrons plus tard et les voies ferrées, le second avec le parking SNCF, le troisième avec la zone pavillonnaire (mélange d'habitat et d'entreprises), le quatrième avec l'échangeur et l'ensemble des voiries, ainsi que les espaces verts et le parking improvisé, et enfin, l'îlot d'Aulnay-sous-Bois avec le parking.

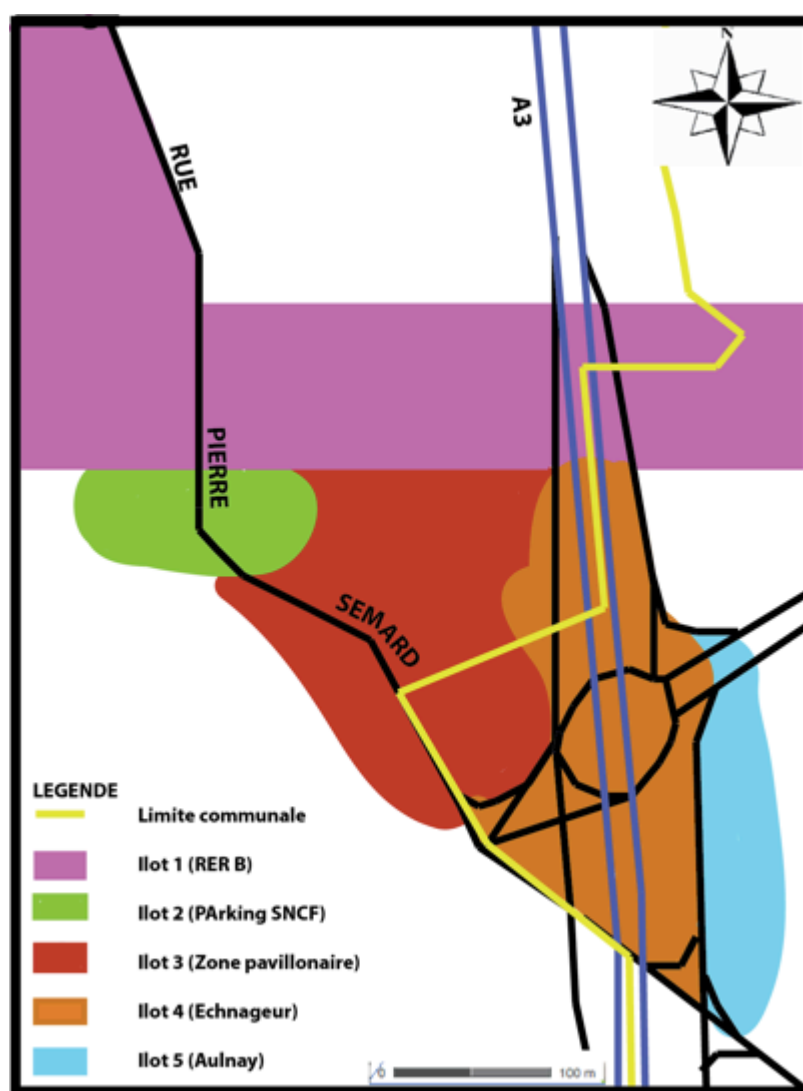


Schéma 7: Les différents îlots de notre espace ; source : Géoportail - 2013

Cet espace se caractérise comme une zone urbaine de transition à cause des flux importants qui la traverse, d'une zone d'habitat importante. La population qui travaille à l'extérieur est peu nombreuse.

L'entrée de ville étudiée est un espace composé de zones pavillonnaires, d'entreprises et de friches. C'est un espace de transition avec des flux importants. Beaucoup d'habitants du quartier empruntent l'autoroute pour se rendre sur Paris ou dans les villes limitrophes. Il faudra donc dans nos propositions futures prendre en compte ce phénomène et ainsi créer une ambiance de quartier et non plus de zone de transition urbaine.







## II. Des possibilités dans un espace à dynamiser

### A. Les différentes utilisations de l'espace

Notre espace d'étude se caractérise par un ensemble d'îlots. Il y a des zones d'habitat, des entreprises, des friches commerciales, des espaces verts et des stationnements. Ces différentes utilisations de l'espace ajoutées aux deux politiques menées puisqu'il s'agit d'une entrée de ville engendrant des ambiances ressenties différentes.



Carte 6 : Les différentes zones de l'espace ; source : Géoportail - 2013

Nous verrons donc l'organisation de la circulation et des voiries qui est importante (cf. carte 2), ainsi que les espaces vacants ou à libérer pour revaloriser cette entrée de ville. Ces deux phénomènes nous permettront de distinguer deux ambiances ressenties sur le terrain.



## B. Un problème de circulation

Notre espace d'étude est un ensemble d'îlots différents comme nous l'avons vu dans la partie A. Avec des flux importants, il faut étudier dans un premier temps la circulation et les problèmes qui en résultent. Nous verrons donc que la circulation est complexe voire dangereuse pour les utilisateurs et que ce problème est localisé principalement sur un équipement qui marque très fortement le paysage de cette entrée de ville : le pont de l'A3.

### 1. Une circulation complexe

#### a. Un parcours rallongé en voiture

L'échangeur représente le point central de notre espace. C'est ici que la circulation est la plus importante. Deux entrées et deux sorties de l'autoroute A3 l'alimentent également. Pour accéder à cet espace, il y a une vingtaine de feux rouges et de passages piétons. Mais la circulation reste difficile à cause des flux importants, et l'organisation de l'espace des déplacements est complexe.

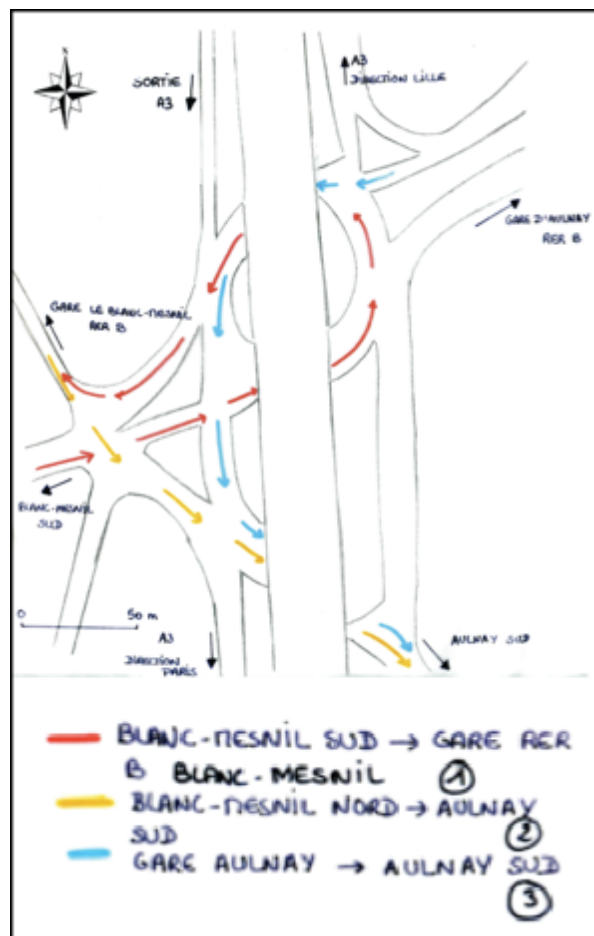


Schéma 8 : Différents chemins pour circuler sur l'échangeur ; source : réalisation personnelle



Pour le premier parcours n°1 (en rouge) en partant de Blanc-Mesnil Sud, l'on rencontre 5 feux rouges avant de pouvoir atteindre la rue Pierre Sépard qui mène à la gare du RER B Blanc-Mesnil et au centre de la commune, pour le deuxième, n°2 (en jaune) de la rue Pierre Sépard à Aulnay-Sous-Bois Sud il faut passer 3 feux pour le traverser et le dernier, 5. Le nombre de feux démontre que cet espace est un lieu de passage avec des flux importants en moyenne 47 000 véhicules qui y passent quotidiennement qu'il faut gérer. De ce fait de la présence des nombreux feux, le parcours se trouve rallongé. Par exemple, il faut 3 minutes en théorie pour faire le tour du rond point en faisant le chemin Blanc-Mesnil Sud – Gare RER Blanc Mesnil. Or lors de notre expérience en heure de pointe, le temps de parcours a été supérieur à dix minutes.

Le premier chemin (n°1 – rouge) représente le point noir primordial. En effet, un îlot de bitume impose au conducteur venant de Blanc Mesnil Sud de faire le tour de l'échangeur alors que celui qui vient du RER Blanc Mesnil n'a pas besoin de le traverser.

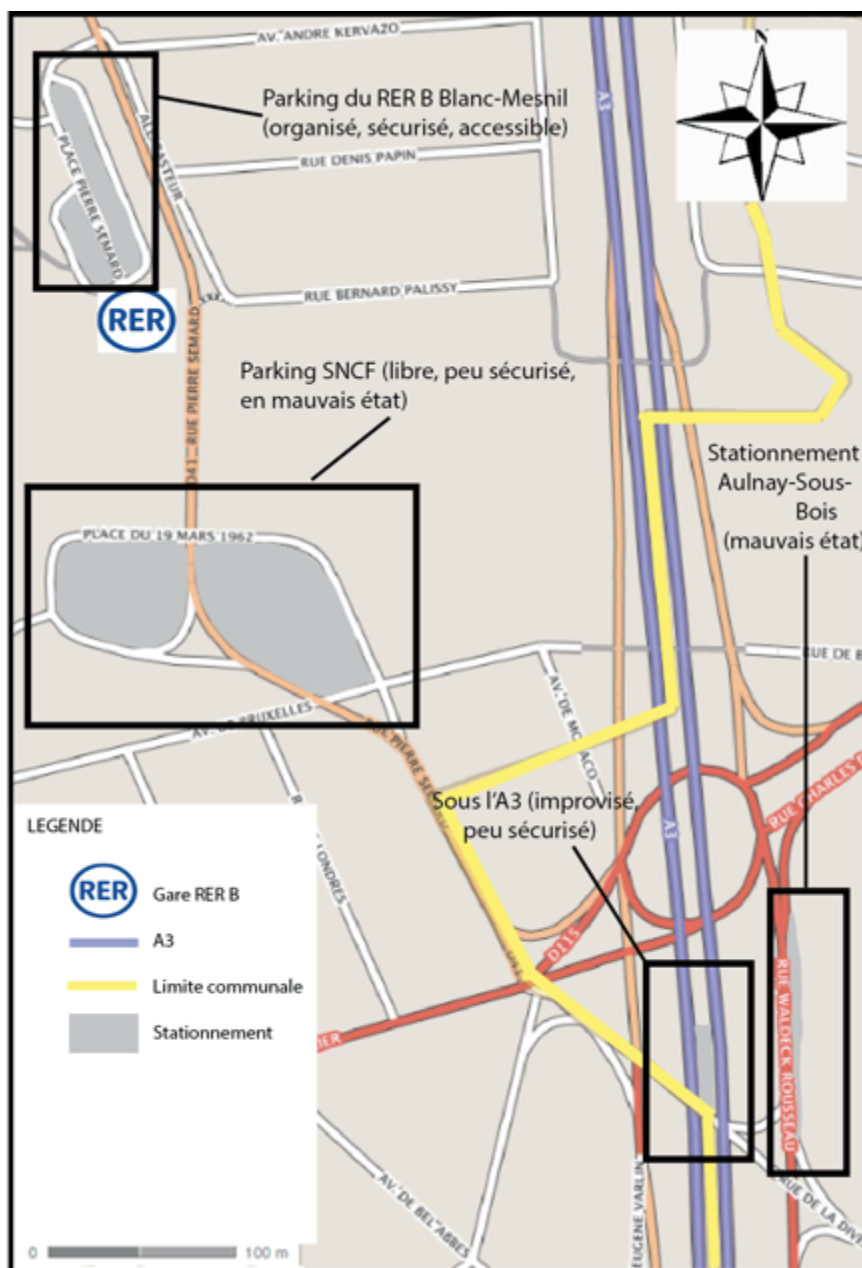
D'après notre analyse, il a été mis en évidence que la circulation est difficile en raison des flux de véhicules présents importants à laquelle s'ajoute une gestion complexe des circulations et des croisements. Le projet futur se devra donc de gérer ses espaces de façon différente pour améliorer la vie de ses utilisateurs notamment en proposant une organisation des circulations qui devra fluidifier le trafic.

Il ne s'agit pas ici que d'un lieu de transition avec des flux importants, il y a aussi des zones d'habitats et donc des besoins de stationnement différents en fonction de leur utilisation : résidentielle ou parking de gare RER. Il est donc important de regarder quel type de stationnement il existe actuellement.



### **b. Des types de stationnement différents**

Sur notre terrain d'étude, il y a quatre types de stationnement qui se distinguent avec des disparités importantes telles que des stationnements organisés ou non, en mauvais état ou encore qui ne sont pas aux normes pour le gabarit des voitures (cf. carte 3).



**Carte 7 : Situation spatiale de stationnements ; source : Géoportail - 2013**

Nous allons voir que ces différents types de stationnement diffèrent en fonction de leurs utilisations et du lieu dans lequel ils se placent.



### **Côté Aulnay-Sous-Bois : un stationnement en mauvais état**

Avec 7 emplacements permettant de stationner 14 voitures, les stationnements d'Aulnay-Sous-Bois sont organisés en créneau et sont délimités par des arbres. Ces espaces sont pour la plupart utilisés.

Les habitants de la zone garent leur véhicule personnel sur leur sortie de garage. Les clients du concessionnaire Renault et du Mc Donald's disposent d'un parking situé sur leur propre parcelle.

Toutefois ces stationnements sont en mauvais état. Le bitume se soulève à cause des racines des arbres qui s'y développent (cf. photographie 2). Cette dégradation se prolonge aussi sur la partie piétonne avec des trottoirs abîmés qui entraînent un inconfort pour le piéton ainsi qu'un sentiment d'insécurité pour le piéton.



Photographie 2 : Les stationnements côté Aulnay-Sous-Bois ; source : MOREL Céline – Mars 2013



### **Un stationnement désorganisé sous le pont de l'A3**

Certains espaces sous le pont sont occupés. En effet, il y a un parking informel (cf. photographie 3) mais celui-ci est peu organisé avec la présence de petits pilotis pour créer un espace de passage délimité. Ce parking dispose pourtant d'un espace derrière les piles du pont (anciennement squatté).



**Stationnement sous le pont (improvisé, peu sécurisé)**

[Photographie 3](#) : Stationnement sous le pont de l'A3 ; source : MOREL Céline – Mars 2013



### **Un stationnement inutilisé et inadapté : le parking SNCF**

Le parking de la SNCF est un espace libre d'environ 6 736 m<sup>2</sup> soit 73 places de parking en tout dont 35 à l'ouest du pont menant au RER B, ce qui représente un espace important pour notre projet futur. Au cours de nos visites, nous avons pu constater que ce parking n'est pas utilisé

Situé du côté Blanc-Mesnil sud avant le pont pour rejoindre la gare RER, le parking SCNF, reste vide la plupart du temps (cf. photographie 4). On peut le justifier par la présence d'un parking qui se trouve de l'autre côté du pont (celui du RER B) qui n'est pas sécurisant comme nous le verrons dans la deuxième partie. De ce fait, ce parking inoccupé est utilisé pour d'autres activités : utilisation par les moto-écoles, auto-écoles, petite délinquance (trafic de stupéfiant)...

**Stationnement Parking SNCF (délaissé, vide, peu sécurisé)**



**Photographie 4 : Stationnements sur le parking SNCF ; source : MOREL Céline – Janvier 2013**

Par ailleurs, ce parking reste inoccupé, car il faut traverser le pont menant au RER B pour traverser les voies ferrées alors que celui-ci est actuellement source de danger pour le piéton avec des trottoirs petits et des voitures roulant à des allures excessives.



### **Un exemple de stationnement fonctionnant : le parking du RER B**

Ce parking est toujours occupé. Il se compose de deux niveaux : un niveau en surface avec environ 140 places (cf. photographie 5) et un deuxième niveau en sous-sol qui comporte le même nombre de place. Les places de parking sont bien délimitées, les éclairages bien disposés. Ce parking au Nord des voies ferrées se situe à côté d'un petit parc et à 10 secondes de l'entrée de la gare RER B du Blanc-Mesnil. Comparé à celui isolé au Sud des voies, il est plus sécurisé et plus proche de la gare RER B. D'autre part, il ne faut pas emprunter un pont non sécurisé pour le piéton.

**Parking du RER B Blanc-Mesnil  
(organisé, sécurisé, accessible)**



Photographie 5 : Stationnements côté gare RER B Blanc-Mesnil ; source : MOREL Céline – Janvier 2013



### c. Des parcours de bus

Sur l'espace étudié, un seul et unique arrêt de bus est présent en face de la gare RER B, mais cet arrêt n'accueille qu'un bus : le 620 qui va du chemin Notre Dame situé au Blanc Mesnil à Bobigny Pablo Picasso, station de métro, qui permet d'atteindre Paris Centre ainsi qu'un tram. Ce qui est utile lors des grèves de RER B ou incidents sur la ligne (fréquent sur cette ligne). Ce bus a une fréquence de passage de 15 minutes. Un autre bus passe, le 148 mais il s'arrête à la Cité Pierre Séward un peu plus au Nord et permet de relier le musée de l'Air au Bourget et Bobigny Pablo Picasso comme le 620 avec la même fréquence. Le bus 148 permet aussi de relier la gare de Drancy RER B à celle de Blanc-Mesnil. Toutefois, pour relier la gare du Blanc-Mesnil à celle d'Aulnay-Sous-Bois, il faut effectuer au moins un changement de bus.



Carte 8 : Les arrêts de bus côté Gare RER ; source : géoportail - 2013

Avec la circulation difficile autour de l'échangeur (cf. partie I.A.1), les services RATP préfèrent supprimer un arrêt que de faire passer un bus par l'échangeur, cause de perte de temps.



## **2. Des effets négatifs sur l'espace piéton**

Comme nous l'avons vu précédemment, la voiture occupe dans cet espace une grande partie avec les voiries et les stationnements. Toutefois, notre terrain d'étude avec la proximité des transports en commun nous permettrait de réduire l'utilisation de la voiture. Il faut donc étudier la place laissée au piéton actuellement.

### **a. Un espace piétonnier dangereux**

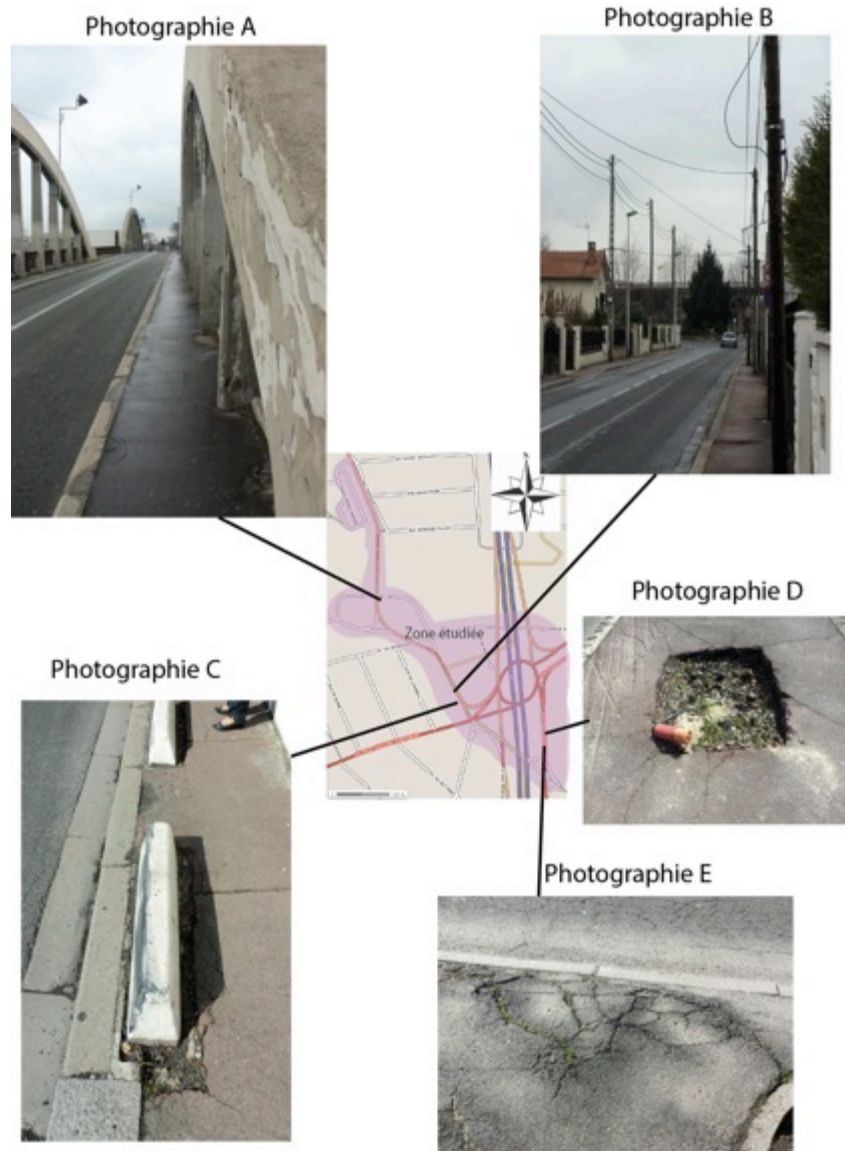
Les trottoirs et les passages piétons permettent de délimiter l'espace piéton et de protéger cet utilisateur. Sur le terrain étudié, nous remarquons que les trottoirs sont trop petits à certains endroits avec une largeur entre 48 à 140 cm alors que la réglementation oblige un trottoir de 2 m de large minimum pour une vitesse de voiture entre 30 et 50 km/h (cf. photographie 6-B). Une personne seule passe sur ce trottoir mais une mère avec ces enfants ou même une personne à mobilité réduite ne pourrait s'aventurer sans risque sur cet espace.

Outre le fait que les trottoirs sont étroits et en mauvais état, diverses signalétiques forment des obstacles importants à la circulation piétonne (cf. photographie 6-C). Ces divers équipements constituent un deuxième danger présent sur cet espace.

Nous faisons le même constat lorsqu'il faut rejoindre le pont pour aller à la gare RER B : le trottoir est trop petit pour se déplacer en toute sécurité (cf. photographie 6-A).

Du côté de la commune d'Aulnay-Sous-Bois, on remarque que le bitume est soulevé par les arbres, mais aussi la présence de travaux sur les espaces piétons non finis (cf. photographies 6-D et 6-E). Cet endroit représente un danger aussi important que ceux aux trottoirs trop étroits.





**Photographie 6 : Etat des lieux de l'espace piéton ; source : MOREL Céline – Janvier et Mars 2013**

Au niveau de l'échangeur, une signalisation est mise en place pour l'usage piétonnier avec des passages piétons et des feux. Or, ceux-ci sont nombreux, toutefois lorsque l'on regarde de plus près, les passages piétons ne sont pas tous bien placés, car ils donnent sur des voies sans issues laissant le piéton au milieu des voitures sur un îlot de bitume.



## **b. Une impression d'enfermement et d'insécurité**

Les dysfonctionnements de la voirie ont des conséquences sur la sécurité des utilisateurs. Les trottoirs sont trop étroits ou abîmés. Nous avons constaté que les voitures roulent à des allures excessives et avec la faible largeur de ceux-ci. Ils donnent au piéton un sentiment d'insécurité et d'entrer dans un couloir étroit. Ce sentiment se répète le plus souvent le long de la rue Pierre Sénard.

La mauvaise répartition des passages piétons augmente le sentiment d'insécurité. On ne sait pas vraiment où le chemin nous mènera au final, et se retrouver sur un îlot de bitume au milieu des voitures sortants de l'autoroute n'est pas des plus rassurants.

Afin d'améliorer la traversée des voies ferrées et la sécurité pour le piéton, une passerelle piétonne ou une circulation alternée avec augmentation des trottoirs pourrait être mis en place.

## **3. Un élément central de l'espace : le pont de l'autoroute**

### **a. Des espaces libres**

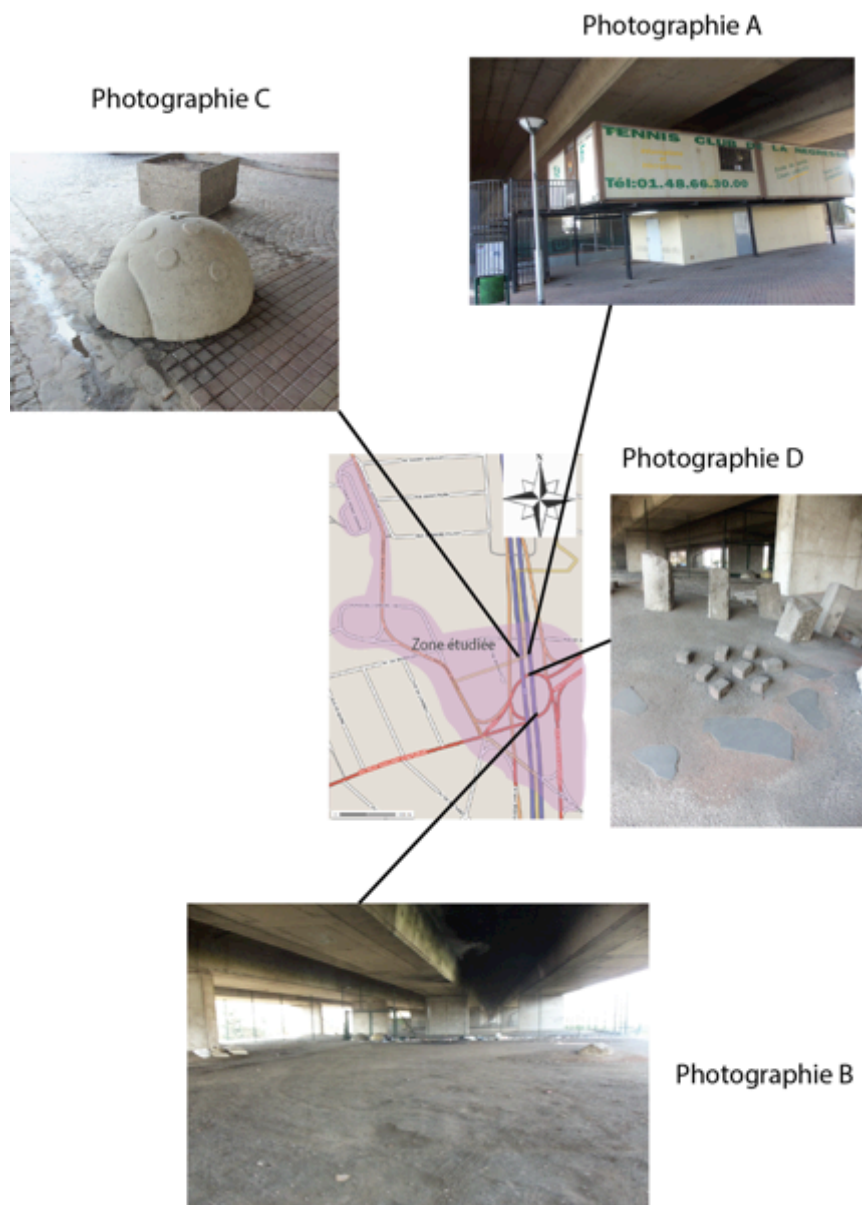
Le pont de l'autoroute A3 représente un élément important dans notre étude. Il dispose de nombreuses voies, ce qui permet de grands flux de voitures. Sur le pont de l'autoroute, 3 voies par direction ce qui entraîne donc des grands espaces en dessous qui sont actuellement inoccupés (cf. photographie 7-B).

Ces espaces pour la plupart sont délaissés et inspirent de la peur lorsque l'on passe en dessous, car les lieux sont sombres par un manque d'éclairage mais aussi par la couleur du pont.

Quelques uns de ces espaces ont trouvés des utilisations diverses comme un centre de tennis avec 3 courts en terre battue (cf. photographie 7-A).

De plus, pour éviter le stationnement illégal, les services techniques de la voirie ont mis en place des éléments de voirie stylisés (cf. photographies 7-C et 7-D).





**Photographie 7 : Les espaces sous le pont de l'A3**

Ces espaces sont peu utilisés alors qu'ils se situent aussi sur une zone qui a des opportunités avec des espaces vastes inoccupés mais aussi des contraintes (pollution, bruit, etc.).



## **b. Un élément visuellement flagrant**

Il est sans conteste que le pont de l'autoroute ne peut pas passer inaperçu. Tout d'abord, par l'emprise qu'il occupe mais aussi par le bruit qu'il engendre. Avec des flux de 148 200 voitures par jour, les habitants doivent s'adapter au bruit. En comparaison, lorsque l'on se trouve au nord de la rue Pierre Séward, le bruit de la circulation automobile est largement atténué. Le bruit est quand même diminué grâce à des murs anti-bruits qui opèrent comme une frontière mais qui reste en nombre insuffisants et mal placés (cf. photographies 8-A et 8-B).



Photographie A



Photographie B



Photographie 8 : Un pont de l'A3 délaissé ; source : MOREL Céline – janvier et Mars 2013



Comme nous l'avons dit précédemment, il y a une différence de nuisance sonore entre les quartiers. On passe d'un endroit où les bruits de la voiture sont élevés à des espaces où l'on se croirait presque dans un quartier résidentiel. Ce pont de l'A3 (cf. photographie 9-B) mais aussi celui pour rejoindre le RER B (cf. photographie 9-A) créent l'isolement des quartiers. Ils influencent ainsi sur l'ambiance ressentie.

Photographie A



Photographie B



Photographie 9 : Deux ponts : un enclavement ; source : MOREL Céline – Janvier et Mars 2013



En conclusion de cette deuxième partie, trois espaces sont importants : celui de la voiture, du piéton et de l'échangeur.

Dans le premier cas, la circulation y est complexe à cause de l'échangeur et des flux de voitures importants, et les stationnements se situent sur des espaces en mauvais état, non sécurisés ou désorganisés. Dans notre situation, il faudrait penser à redéfinir les stationnements.

Dans le cas de l'espace piéton, les trottoirs sont trop petits et/ou en mauvais état, avec de surcroît des voitures arrivant à des vitesses trop importantes. La mise en place de nouvelles signalisations type passage piéton, ralentisseur et zone à 30 serait à réfléchir.

Pour finir, l'échangeur est un lieu compliqué avec des circulations importantes et une organisation particulière. Avec quelques essais, il reste des espaces libres à aménager sous ce pont. Il serait donc judicieux de penser à la construction d'un petit bâtiment en dessous pour les jeunes, car il s'agit d'un endroit où le bruit est amoindri.

Maintenant, nous allons étudier d'autres espaces qui seront utilisés dans nos propositions.



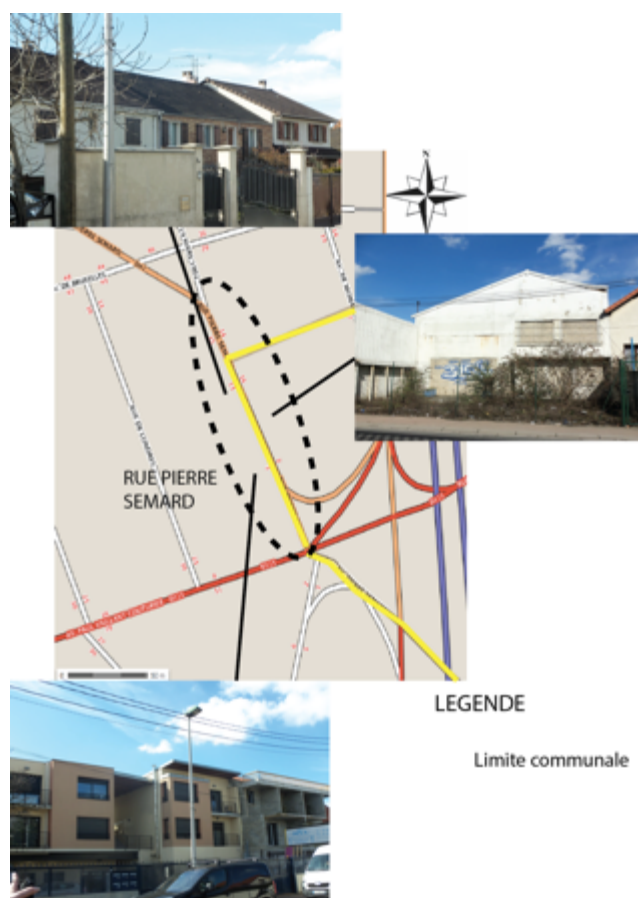
## C. Les espaces vacants

Cette entrée de ville se caractérise par des formes architecturales fortement hétérogènes et des espaces verts fades. Ces zones sont la première impression que l'on se fait de la ville puisqu'il s'agit d'une entrée de ville, il est donc important de les analyser et d'y trouver des éléments à dynamiser pour revaloriser l'entrée de ville du Blanc-Mesnil.

### 1. La zone pavillonnaire

Dans un espace où la pression foncière est importante, nous avons trouvé sur notre terrain des parcelles qui sont inhabitées avec d'anciennes entreprises délabrées. Dans cette zone, tous les styles se mélangent de l'habitat individuel à du collectif, avec la présence d'entreprises sur de grands terrains alors que la zone est censée être pavillonnaire et doit devenir un espace avec des petits immeubles. Les espaces libres que nous avons repérés au cours de notre étude pourraient avoir d'autres fonctions, que d'accueillir des entreprises de bâtiments sachant qu'il existe une zone nouvelle qui s'est construite au Blanc-Mesnil.

Exemple : Rue Pierre Séward avec trois types d'utilisation des parcelles de la zone pavillonnaire



Carte 9 : Type d'utilisation de la parcelle dans la zone d'habitat ; source : MOREL Céline – Mars 2013



## 2. Les espaces verts

Les espaces verts représentent près de 50% de notre terrain d'étude avec environ 23 213 m<sup>2</sup>, soit 2,3 hectares.

### a. Etat actuel : des espaces froids et sans vie

Les espaces verts actuels ne sont pas des espaces que l'on peut qualifier d'esthétique ou de fleuris. Il s'agit un ensemble d'arbres et de pelouse pour la plupart. On peut remarquer toutefois quelques exceptions (cf. photographies 10-C et 10-D).

Mais l'ensemble reste tout de même fade et ne donne pas envie d'y passer quelques minutes, même pour le traverser à pied (cf. photographies 10-A et 10-B).



**Photographie 10 : Les espaces verts ; source : MOREL Céline – Mars 2013**







En conclusion de cette troisième partie du diagnostic, la zone étudiée est un ensemble d'îlots avec des utilisations différentes et donc des opportunités différentes. Il y a trois espaces à retenir pour les aménagements futurs.

Le premier est un espace à aménager. C'est le parking SNCF vide qui avec ses 6 736 m<sup>2</sup>, représenterait un espace divisé en deux parcelles permettant de créer des petits logements ou encore un parking relais pour favoriser les transports en commun et jouer de la proximité avec l'autoroute allant vers Paris.

Le deuxième est un espace à harmoniser avec l'îlot pavillonnaire avec des utilisations différentes des parcelles et la présence de parcelle inoccupée.

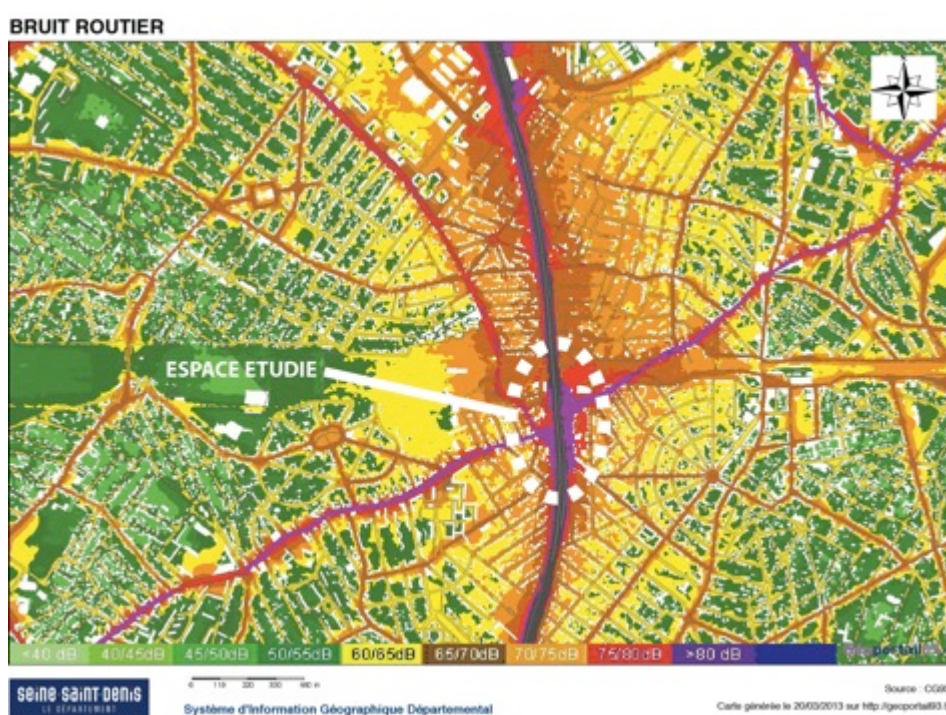
Enfin, les espaces verts représentent un espace avec un grand potentiel avec environ 2,3 hectares. Pour créer une ambiance agréable dans le quartier, il serait possible dans un premier temps de faire participer les habitants pour un espace vert spontané, et dans un deuxième temps, sur le centre de l'échangeur, des espaces verts amovibles, c'est-à-dire restant vert toute l'année avec des couleurs différentes à chaque saison.



## **D. Des ambiances différentes dans un même quartier**

### **1. Le bruit**

Tout d'abord, la différence principale entre les deux ambiances qui marque l'espace étudié, est le bruit. En effet, le pont de l'autoroute engendre des nuisances sonores (cf. carte 8) même si l'on a essayé de les diminuer avec des murs anti-bruits et des plaques de verres dans les espaces restants. L'échangeur avec des flux journaliers importants et des voitures qui ont une vitesse rapide entraînent des nuisances sonores pour ceux qui habitent ou traversent cette zone.



**Carte 8 : Niveaux de bruit sur l'ensemble des îlots ; source : Géoportail93 - 2013**

Mais lorsque l'on se trouve dans les rues qui sortent de l'échangeur, le bruit qui auparavant était une nuisance sonore importante, disparaît presque faisant oublier la proximité de l'échangeur.



## **2. Deux ambiances ressenties**

Deux ambiances différentes ressortent de notre diagnostic. La première est la zone à caractère d'habitat qui se définit comme un endroit plus calme et plus serein, et la seconde, la zone de l'échangeur, du pont de la gare RER et les parkings SNCF.



**Photographie 11 : Les deux ambiances sur le terrain localisées ; source : MOREL Céline – Janvier 2013**

Pour synthétiser les remarques faites sur le terrain, nous utiliserons un tableau.



**Tableau 2 : Comparaison entre les deux ambiances sur des thèmes communs**

	Ambiance 1	Ambiance 2
Espaces verts	Arbres alignés, espaces aménagés	Fade, sans âme
Bruit	Quasi-inexistant	Un brouhaha trop important
Type de voirie	Départementale et petites rues	Sortie d'autoroute et départementales
Place de la voiture	Fréquentation peu importante, sauf sur la départementale avec des voitures à une vitesse élevée (descente de la gare RER notamment)	Vitesse élevée, nombreux feux, fréquentation élevée
Place du piéton	Lieu plus serein (sauf départementale Pierre Sépard), sécurisé	Trottoirs étroits et/ou abîmés, passages piétons mal placés ce qui donne une impression d'insécurité

En observant les résultats présentés ci-dessus, on peut remarquer que le dénominateur commun entre ces deux ambiances ayant des effets négatifs est la voiture et l'organisation de la voirie. La départementale Pierre Sépard regroupe ses deux points noirs.



## E. Synthèse de notre étude

Suite à notre étude, le tableau AFOM a pu être écrit :

Tableau 3 : Bilan de nos observations

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructures présentes</li><li>• Espaces libres</li><li>• Pression foncière qui démontre que le terrain est intéressant</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Espaces verts non aménagés</li><li>• Types de stationnement hétérogènes</li><li>• Place du piéton est faible</li><li>• Connexions faibles</li></ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• Développement de l'habitat</li><li>• Espaces verts à développer</li><li>• Revalorisation du pont</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vitesses des voitures</li><li>• Insécurité qui se développe à certains endroits</li><li>• Entreprises implantées dans une zone à densifier</li></ul>

Ce tableau nous permet de mettre en évidence que ce terrain présente des opportunités comme l'habitat et les espaces verts, mais aussi de nombreuses menaces à cause par exemple de la circulation qui impacte l'environnement de vie des habitants et des utilisateurs.



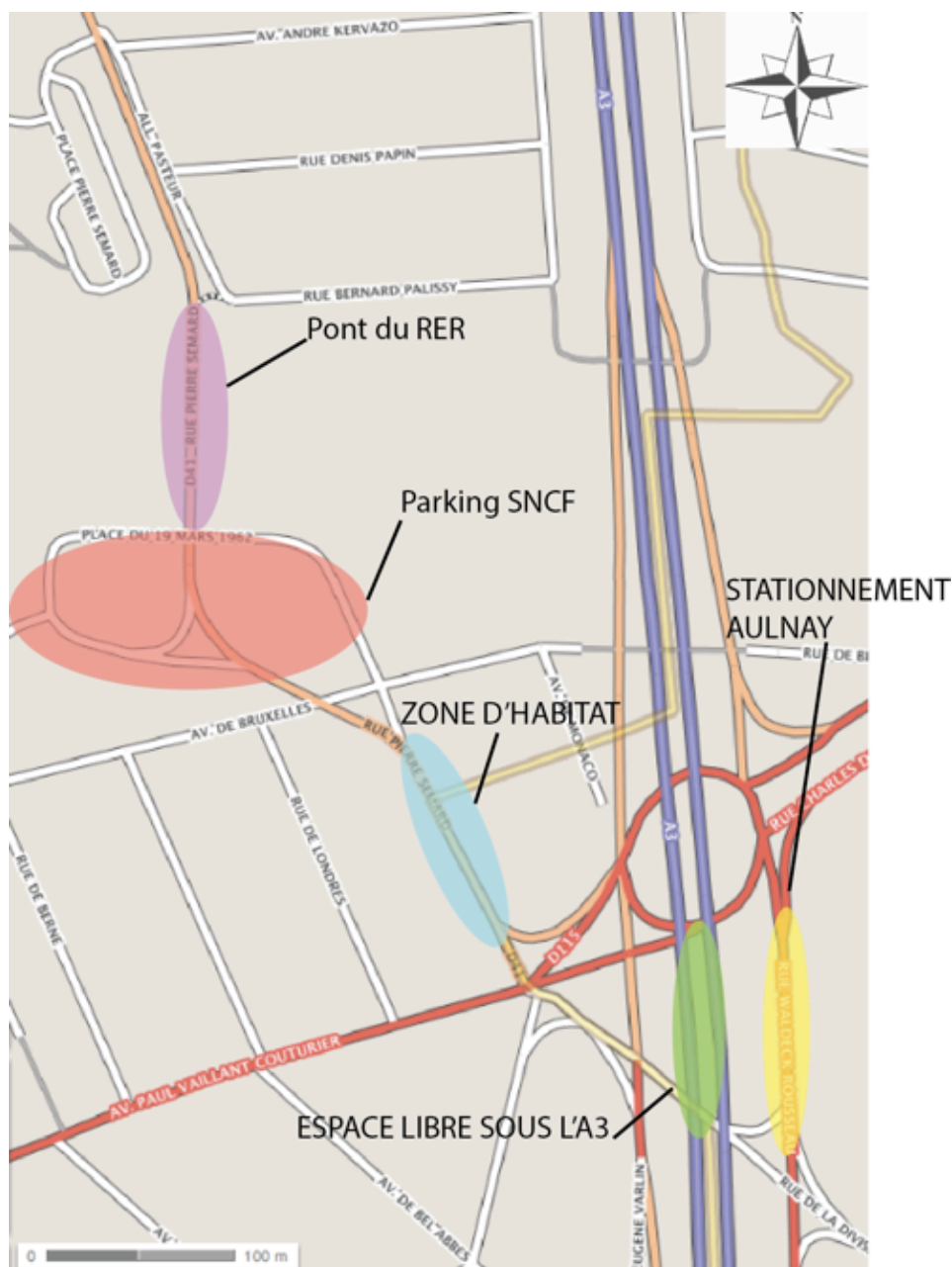




### III. Les propositions d'aménagement

#### A. Les différentes utilisations de l'espace

Notre diagnostic nous a permis de mettre en évidence certains espaces qui pourraient subir des changements pour améliorer la vie des utilisateurs ou encore pour définir leur utilisation (cf. carte n°1).



Carte 10 : Les zones à réaménager ; source : Géoportail - 2013

Nous les traiterons sous deux intitulés : la partie de l'échangeur et celle de la rue Pierre Sémar. Dans la première, nous traiterons les stationnements côté Aulnay-sous-Bois en mauvais état (cf. partie II.B.1.b.) et l'espace libre sous le pont de l'A3 avec le parking informel (cf. partie II.B.3.a.). Dans la



deuxième, nous avons réuni les espaces qui contiennent la rue Pierre Sépard avec le problème de circulation sur la zone d'habitat (cf. II.B.2.), le parking SNCF inoccupé (cf. partie II.B.1.b.) et enfin, le pont menant au RER avec ses trottoirs étroits (cf. partie II.B.2).

## **B. La partie de l'échangeur : un parti pris artistique**

Le pont est un élément important de notre espace qui impacte le paysage urbain. Notre idée serait de rendre cet espace agréable et changer la vision de noirceur et d'insécurité lors du passage des utilisateurs en voiture ou à pied, ainsi que des visiteurs qui empruntent l'entrée de ville.

### **1. Un stationnement vert pour Aulnay-Sous-Bois**

En cohérence avec notre envie artistique et pour introduire la notion de verdure dans les zones très urbanisées comme les communes d'Aulnay-Sous-Bois et du Blanc-Mesnil, nous allons changer les revêtements du stationnement.

Tout d'abord, nous avons choisi de changer le béton pour stationner les voitures en parking végétalisé. Puis, le béton gris clair en un revêtement plus clair et coloré pour éclaircir cet espace trop gris. Enfin, pour les arbres qui abîmaient les sols, une solution radicale a été prise. Ces arbres sont inadaptés pour l'endroit dans lesquels ils sont plantés à cause des racines. Pour éviter que ce fait ne se reproduise, des bacs en terre cuite seront posés à la place pour délimiter les places. Les fleurs qui s'y trouveront, seront changées en fonction de la saison. En effet, ces bacs feront partie de notre mobilier mobile des espaces verts que nous détaillerons plus tard et qui permettront d'obtenir un espace toujours fleuri et vert, pour éviter de retomber sur des espaces froids et fades.

Ces nouveautés ont été reportées dans le schéma n°1 qui nous permet de comparer la situation avant/après.



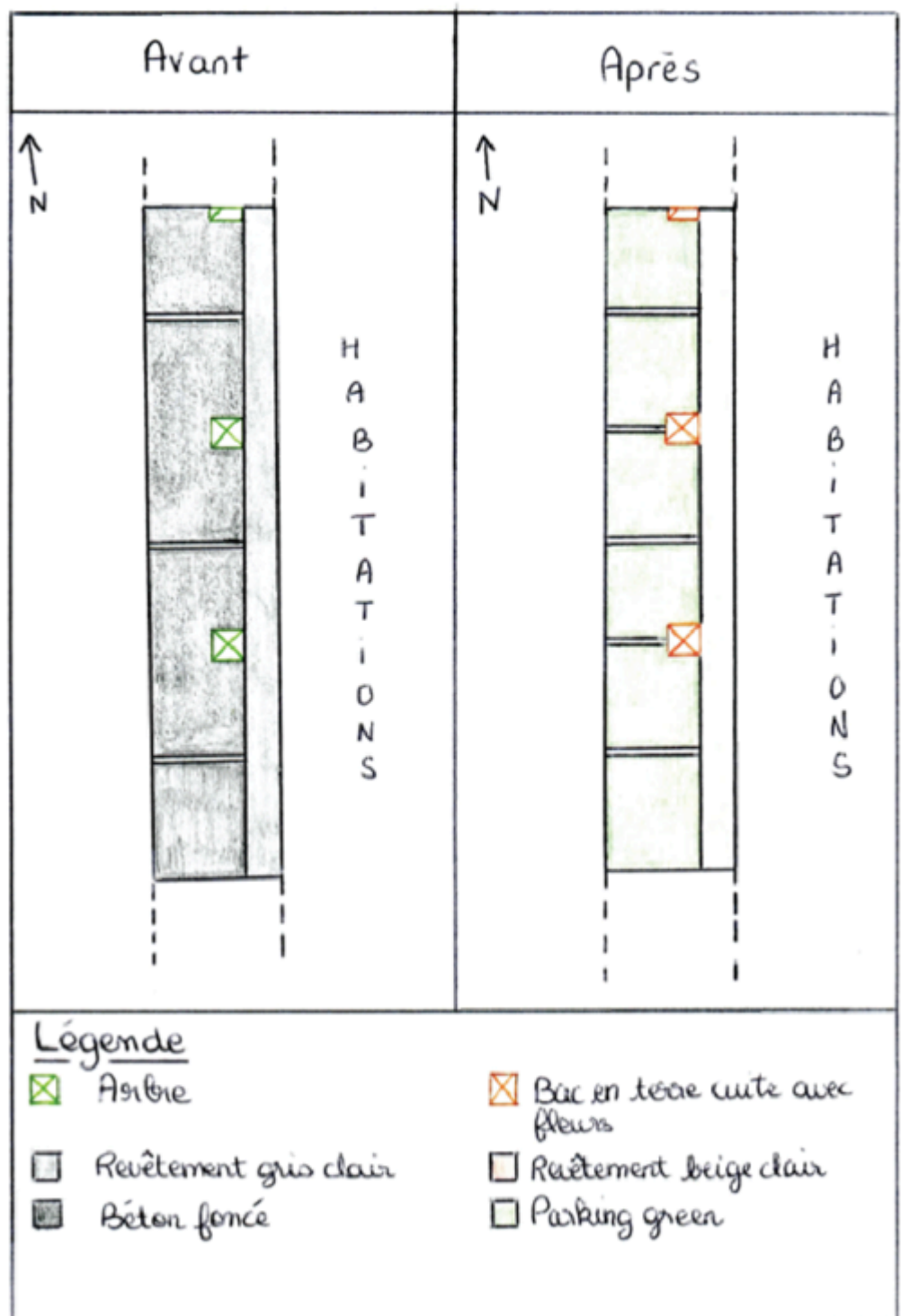


Schéma 9 : Un nouveau parking ; source : MOREL Céline – Mai 2013



## **2. L'espace sous le pont sécurisé**

### **a. Le parking informel**

Rappelons la situation actuelle (cf. II.B.3.a.) :



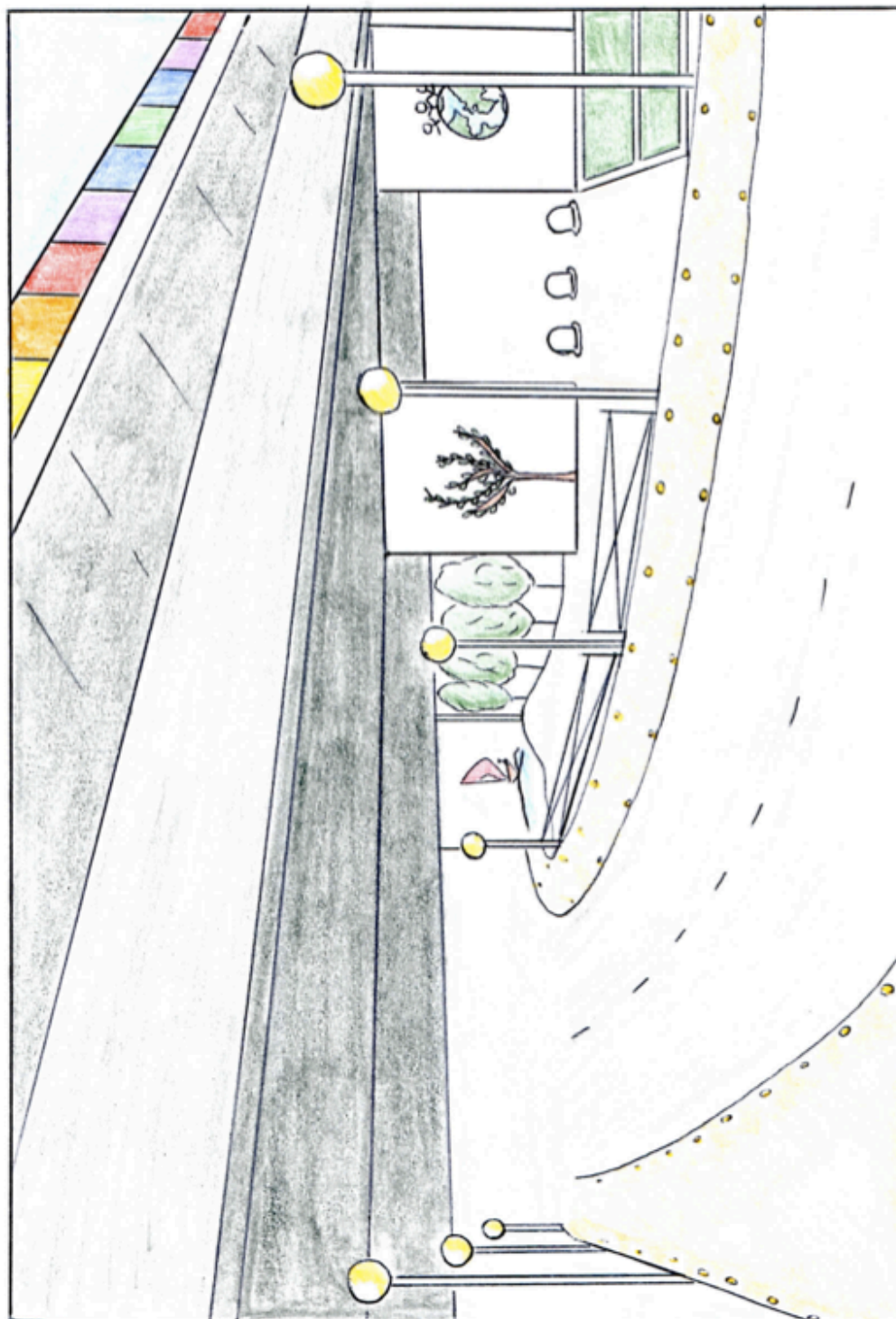
**Photographie 12 : Le parking informel ; source : MOREL Céline – Janvier 2013-05-16**

Sur ce parking anciennement froid et informel, nous avons choisi de créer deux places de parking végétalisé à la place des voitures. Mais afin de ne pas inciter les personnes à utiliser cet espace comme stationnement alors qu'il serait dangereux en raison des flux importants, nous proposerons de fermer l'espace qui se situe à l'arrière avec des pilots amovibles qui ne seraient ouverts que grâce à une télécommande, et d'installer des barrières le reste du chemin à la place des pilotis de base. En effet, nous proposerons de créer une maison des jeunes sur le parking fermé à l'arrière (cf. III.B.2.b.) et le parking qui sera situé à l'arrière serait réservé à cet effet.

D'autre part, nous avons pensé au piéton qui passe par cet espace non sécurisé. Il sera proposé de nouvelles lumières avec des poteaux lumineux et des LED au sol pour délimiter l'espace piéton la nuit.

Enfin, toujours dans notre idée de faire de ce pont un espace d'art, sur les trois pilonnes soutenant le pont, il y aura des arbustes grimpants type rosier liane avec une alternance de dessin réalisé par différents artistes et peut être les jeunes de la maison afin de permettre une mixité artistique.





Dessin 1 : Un paysage sécurisé sous le pont de l'A3 ; source : MOREL Céline



### **b. La maison des jeunes : lieu de rassemblement et de convivialité**

Pour réaliser la maison des jeunes, nous utiliserons l'espace situé derrière les places de parking végétalisé et les pilonnes (cf. Photographie 13).



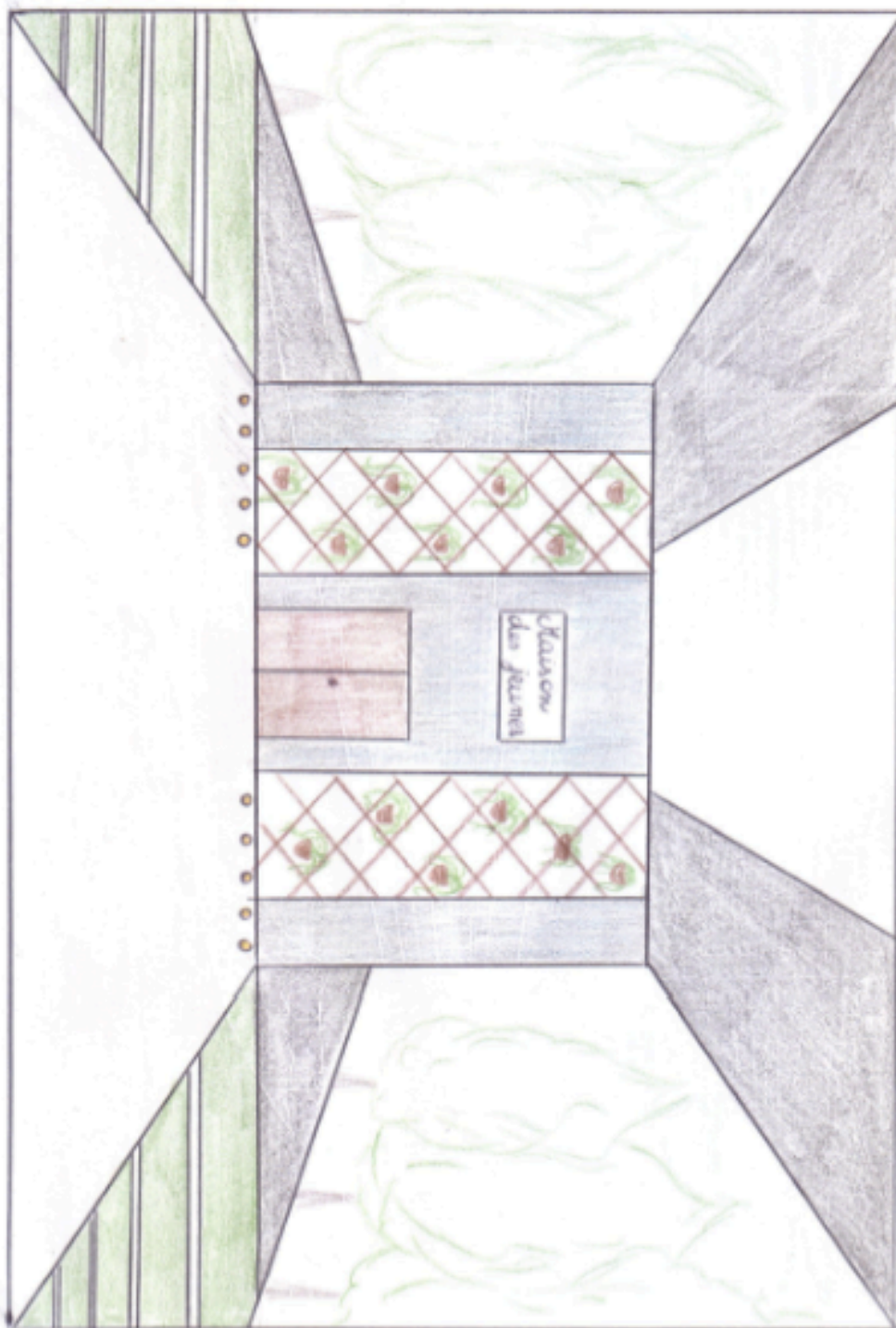
**Photographie 13 : Futur espace dédié à la jeunesse ; source : MOREL Céline – Mars 2013**

Lorsque nous parlons de maison des jeunes, il s'agit d'un bâtiment avec un rez-de-chaussée et un sous-sol. Ce bâtiment serait dédié au rez-de-chaussée pour les jeunes des plus petits (3-4 ans) au plus grand (18-20 ans) avec des salles propres à chacun et une cuisine importante (nous allons justifier ce fait plus loin). Le sous-sol serait destiné à être une salle de réception et de fait qui pourrait être ouvert aux jeunes pour faire des soirées les réunissant, mais aussi à d'autres personnes pour rentabiliser la construction. Toutefois, le rez-de-chaussée resterait un espace privilégié pour les jeunes.

Le bâtiment serait lumineux avec des LED le long de la façade et des stationnements de parking. Ce parking serait végétalisé. La façade serait un mélange de murs végétaux avec des massifs de fleurs (cf. Dessin 2) et de béton bleuté afin de jouer sur les lumières créées par les LED et la lumière naturelle.

Nous avons écrit plus haut la création d'une grande cuisine dans le bâtiment. Tout d'abord d'une part pour la salle du dessous qui en nécessitera une, mais principalement pour la maison des jeunes. En effet, nous souhaitons créer un potager à côté de la maison des jeunes avec des plantes aromatiques, des légumes et des arbres fruitiers. Les jeunes pourront ainsi découvrir des plantes inconnues telles que la sauge ananas (*salvia elegans*), la menthe banane (*mentha arvenis* 'banana', la verveine d'Argentine (*Aloysia polytacha*) qui sont mangeables et ont pour goût respectif l'ananas, la banane ou encore la mandarine. Mais aussi des arbres fruitiers tels que le kiwi rouge, le figuier, le cerisier et le pommier. Tous ces arbres sont peu utilisés en région parisienne pourtant, ils agissent sur la pollution et permettent de créer un côté récréatif pour les habitants.





Dessin 2 : La maison des jeunes ; source : MOREL Céline



### **c. Le pont : un objet d'art**

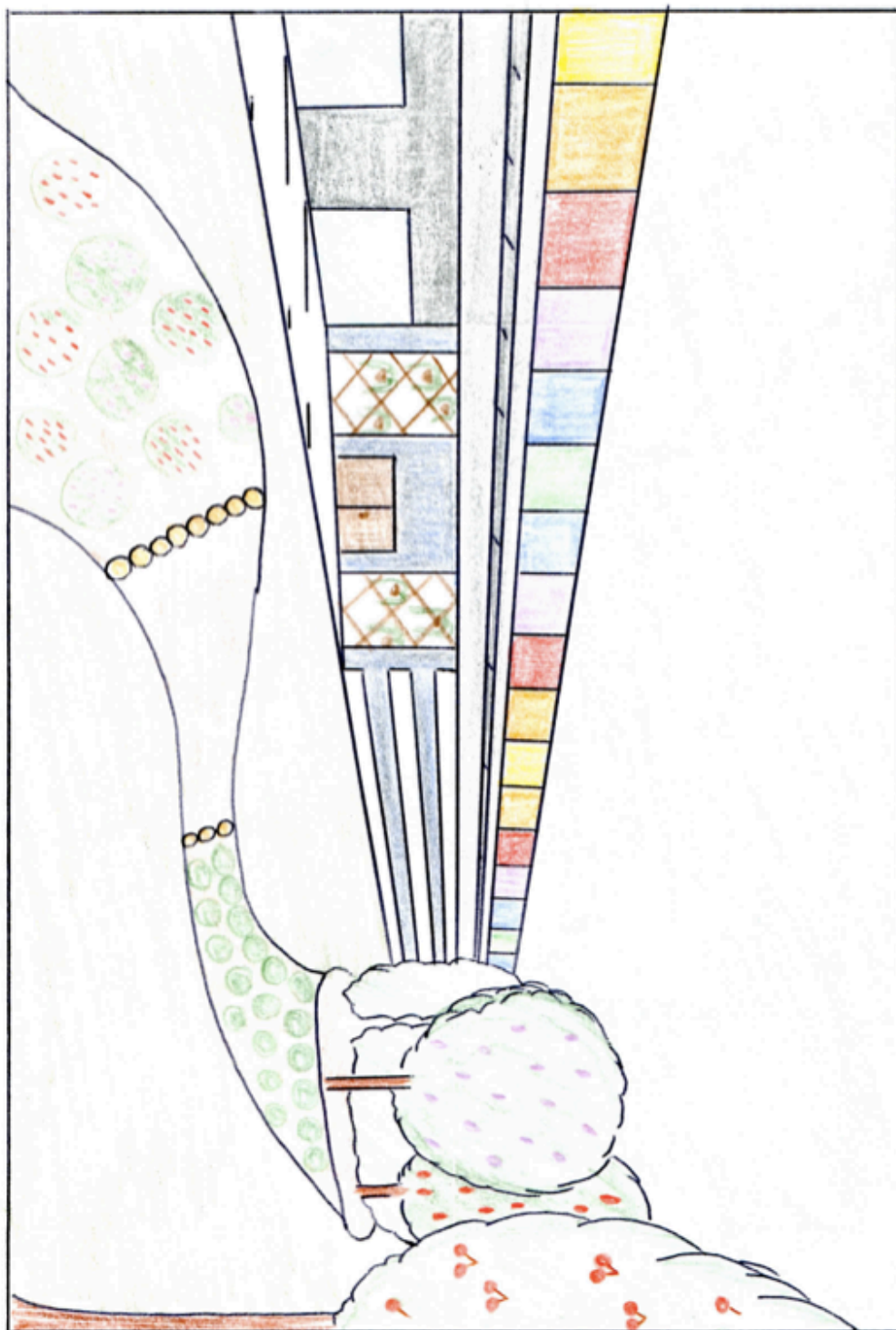
Au fur et à mesure de nos réaménagements, nous avons créé un espace agréable avec quelques touches artistiques en jouant sur les couleurs avec les revêtements, les parking green, les arbres utilisés, mais aussi sur les lumières avec les LED pour les piétons et en jouant avec la lumière extérieure.

Pour continuer dans notre optique, nous allons continuer à jouer avec les lumières extérieures. Les véhicules qui circulent sur l'autoroute provoquent aussi des lumières. Nous allons donc nous servir de celles-ci. Les anciens murs anti-bruits et les plaques de verres qui étaient tagués ou en mauvais état, seront remplacés par des parois en verre de couleurs différentes passant du jaune, au orange, au rouge, au violet, et au bleu pour finir en vert, et repartir en sens inverse. Les voitures qui passent sur ce pont à des vitesses élevées permettront de faire des jets de lumières spontanées qui ne durent que quelques secondes sur ces plaques. D'autre part le pont se situe du Nord au Sud, il est toujours baigné de soleil et donc de lumière.

Enfin, tous les piliers de l'autoroute qui ont une façade à l'extérieur seront couverts de végétaux type rosier grimpant et des feuilles de vignes.

Tous ces changements nous permettent de donner au pont une autre image avec des couleurs et des lumières. Ainsi cette entrée de ville serait une entrée accueillante pour les visiteurs, et permettrait que ce pont qui fait parti de l'échangeur s'inscrive dans la zone d'habitat, et non plus l'impression que la ville s'est développée après l'arrivée du pont et lui donner une grande importance dans ce paysage urbain.





Dessin 3 : Vision du pont avec les panneaux de couleur, la nouvelle salle et les espaces verts ;  
source : MOREL Céline – Mai 2013



## **C. La rue Pierre Sépard : un lieu de cohabitation piéton-voiture**

La fréquentation de la départementale Pierre Sépard est importante avec 11 717 véhicules quotidiennement. La place de la voiture y est prédominante ce qui entraîne une réduction de celle du piéton. Nous nous devons donc de sécuriser le parcours piéton le long de la rue Pierre Sépard, et d'utiliser les espaces du parking SNCF vacants en utilisant les flux importants et la présence du RER B.

### **1. Sécurisation pour les piétons de la zone d'habitat**

Dans la rue Pierre Sépard, les trottoirs sont trop étroits pour que le piéton puisse y passer en toute sécurité. Nous proposerons donc d'élargir les trottoirs. Mais, nous ne pouvons pas réduire la voirie au profit du piéton car il n'y aurait plus de place pour que deux voitures se rencontrent. Réduire la taille des voies pour créer une alternance créerait des bouchons, et mettre la rue en sens unique causerait des nuisances pour les autres rues du quartier non adaptées à l'importance des flux journaliers. Nous avons donc pris comme décision d'agrandir les trottoirs en face des entreprises (cf. dessin 3). Aucune parcelle de ce côté n'a d'habitation donnant sur la chaussée. Il faudrait donc mettre en place avec la mairie et les propriétaires des accords à l'amiable plutôt que l'expropriation par une déclaration d'utilité publique pour la sécurité des piétons. Il suffirait de prendre 1m50 sur les parcelles en largeur.

Il faut aussi créer de nouveaux passages piétons pour que les personnes qui se trouvent du côté des entreprises puissent se retrouver sur des trottoirs plus larges. Voilà pourquoi nous créons quatre passages piétons en plus. Nous en souhaitons un aussi du côté du pont menant au RER pour permettre aux personnes se trouvant sur le parking relais de rejoindre la passerelle piétonne qui se trouve de l'autre côté puisque comme nous le verrons plus tard, le pont aura une partie pour la voiture et une nouvelle passerelle pour les piétons exclusivement.

Enfin, avec de nouveaux passages piétons et des voitures qui roulent à des allures excessives, il est essentiel de réduire la vitesse pour éviter des accidents même si la signalisation indique les passages piétons. Nous allons donc mettre en place une zone 30 qui commencera au début du pont RER jusqu'au bas de la rue Pierre Sépard. Cette zone sera continue dans les rues pavillonnaires entourant cette départementale.



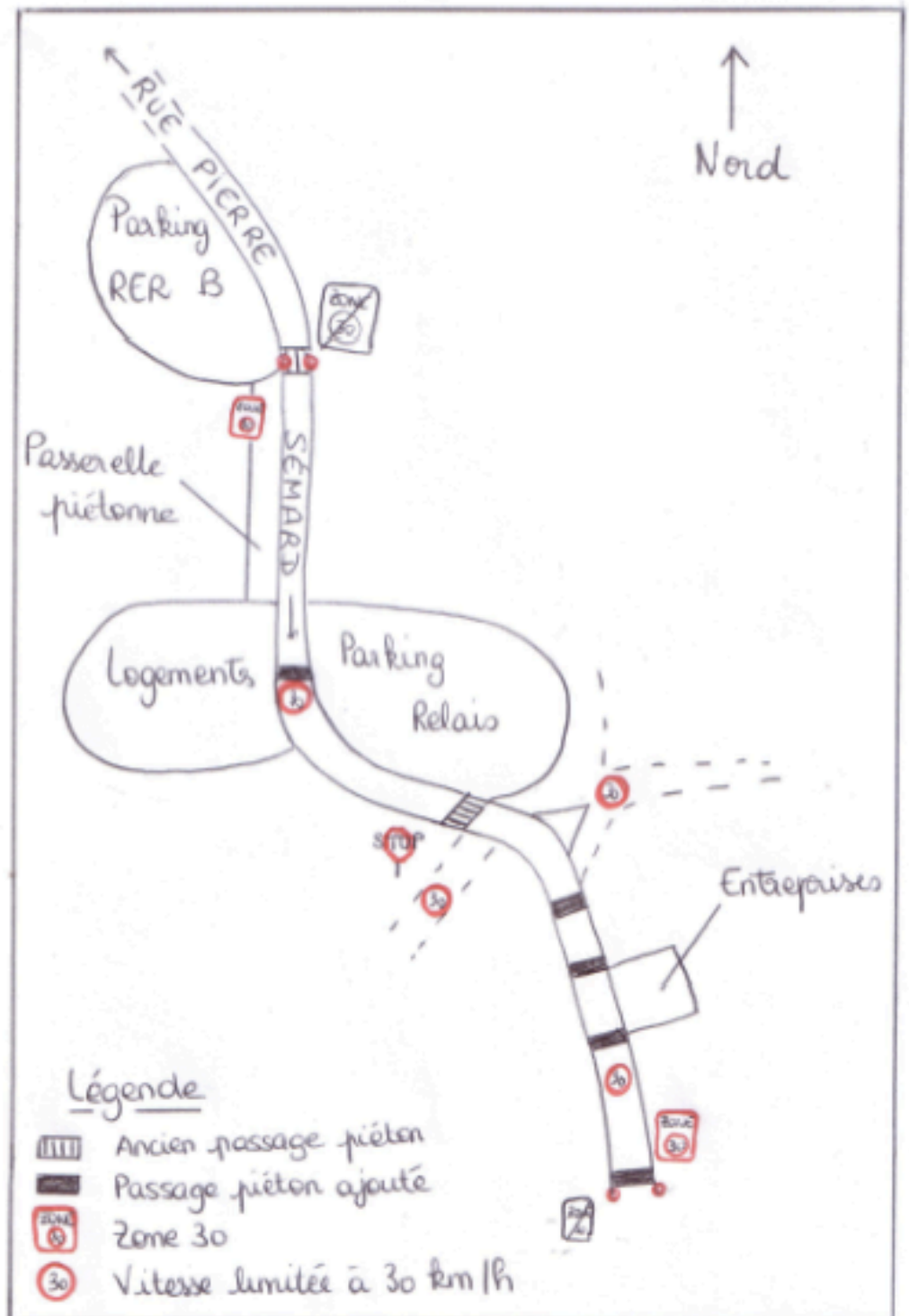


Schéma 10 : Les nouvelles circulations sur la rue pierre Sémard ; source : MOREL Céline



## **2. Une nouvelle utilisation du parking SNCF inoccupé**

Le parking SNCF avec ses 6 736 m<sup>2</sup> est actuellement inoccupé. Les deux parties qui le composent vont nous permettre de créer des logements et un parking relais en adéquation avec la gare RER B Blanc-Mesnil qui se trouve à côté.

### **a. Création de logements intergénérationnels**

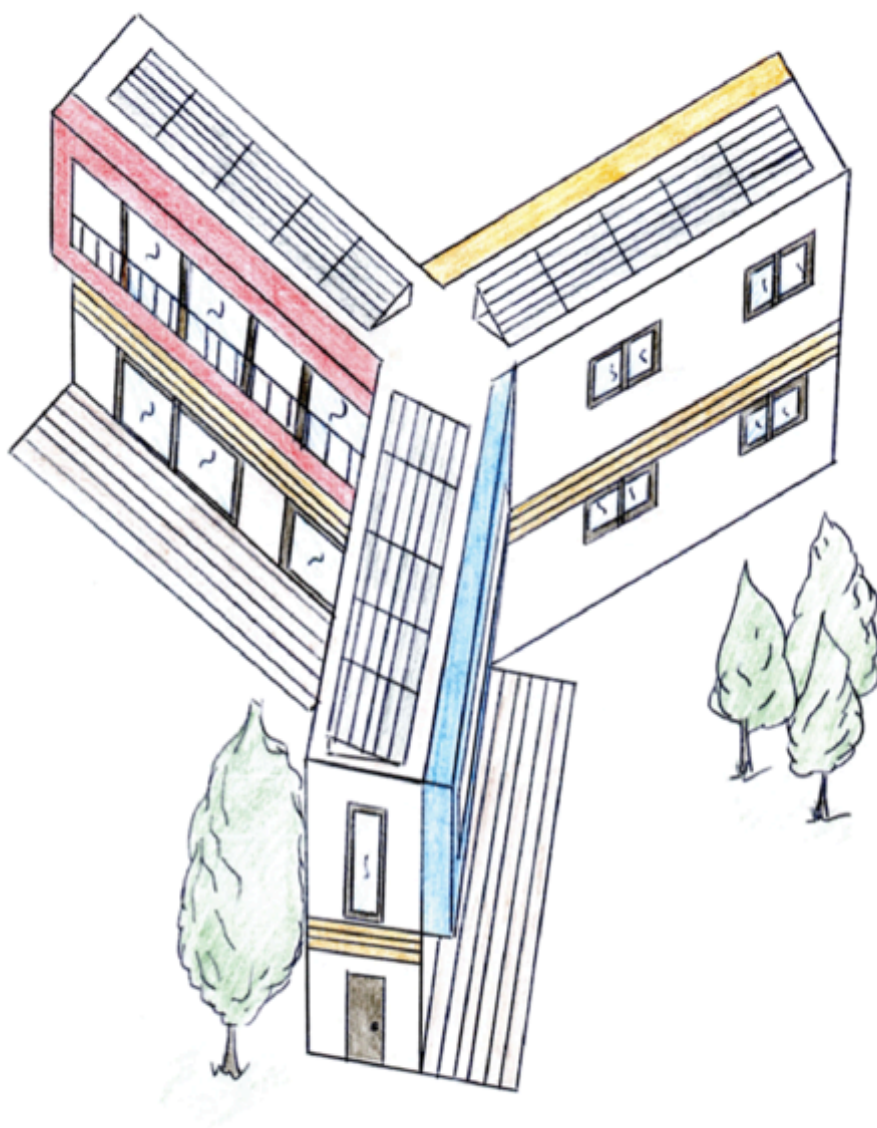
Comme nous l'avons vu dans la première partie, la pression foncière est importante pour la région et pour la ville. Afin d'augmenter la valeur de ses biens, nous avons revalorisé les espaces de l'échangeur et la circulation piétonne a été redéfinie.

Dans le PLH de la ville du Blanc-Mesnil, il est constaté que la ville manque de logements pour les jeunes en insertion ou en professionnalisation, ainsi que pour les retraités et personnes du troisième âge.

Nous nous sommes donc permis de faire un dessin représentatif de notre souhait sur la partie Ouest du parking SNCF (cf. dessin ). Il s'agirait d'un immeuble R+1, voir R+2 au maximum en adéquation avec les habitations présentes précédemment (cf. partie I, étude sur l'habitat) et avec les voies ferrées qui se situent à côté. Le bruit pourra être diminué par des murs anti-bruits le long des voies ferrées. Il s'agirait d'un petit immeuble avec trois parties indépendants disposants de trois chambres et salles de bain privatives avec une cuisine et un salon commun. En effet, il serait possible d'y placer deux jeunes et une personne âgée (au rez-de-chaussée). Les jeunes garderaient un espace à eux, mais il y aurait une pièce où les jeunes et la personne âgée pourraient se retrouver pour manger et discuter. Le but est de garder certains espaces privées. Sur le dessin, nous pouvons voir qu'il y a des terrasses en bois sans vis-à-vis. Nous avons pris pour choix de permettre de maximiser le sentiment de privé. Ainsi chaque duplex a son petit jardin privé. Les locataires devront s'occuper eux mêmes de leur jardin, et l'immeuble sera entouré de buisson pour délimiter la place de stationnement (9 places maximum) et l'espace de vie. Enfin, ce serait un immeuble économique et ancré dans le développement durable avec des panneaux solaires sur le toit.

L'immeuble serait bien placé ici, car il se trouve à côté du RER B Blanc-Mesnil et d'arrêts de bus permettant d'atteindre le centre-ville. Il serait donc idéalement placé pour permettre aux populations habitantes de se déplacer par les transports en commun. Pour finir, il y a un petit supermarché de l'autre côté du pont que nous avons sécurisé avec la passerelle piétonne, ainsi qu'un buraliste, une boulangerie, une pharmacie et 'une auto-école. Ce qui permettra aux habitants d'obtenir une vie agréable avec des commerces de proximité, ainsi qu'un lieu de rassemblement avec la maison des jeunes à côté.





---

Dessin 4 : Logement intergénérationnel ; source : MOREL Céline – Mai 2013



### **b. Incitation aux transports en commun : un parking relais**

La partie Est du parking SNCF va nous servir à créer un parking relais. En effet, nous sommes à côté de la gare RER B du Blanc-Mesnil avec une passerelle piétonne sécurisée, la vitesse des voitures limitée à 30 km/h et un passage piéton permettant de relier le parking relais à la passerelle.

Nous avons vu plus haut que le parking du RER B est toujours plein, il manque même de place aux heures de pointe. Notre parking relais se justifie du fait que le parking du RER B va devenir payant (Gazette du Blanc-Mesnil de Mars 2013). C'est donc le bon moment pour créer ce parking et ainsi favoriser les transports en commun avec la gare RER B à côté et l'A3 qui est souvent encombrée.

Pour améliorer le nombre de places présentes, il faudrait créer un parking sous-terrain, sous le premier créé. Dans la continuité de notre projet, les places de parking seraient green, c'est-à-dire avec de l'herbe. Le parking serait délimité par de nouvelles barrières avec des arbustes derrière empêchant ainsi le squattage de ce grand espace. Il y aurait donc un gardien pour surveiller ce parking la journée et un autre la nuit pour surveiller les voitures des personnes absentes plusieurs jours. Un accord pourrait être mis en place entre la mairie et la SNCF pour proposer des prix intéressants et des abonnements pour favoriser les transports en commun.

### **3. Le pont du RER : un objet lumineux et sécurisé**

Le pont du RER est actuellement dangereux pour les piétons avec des trottoirs étroits (cf. Photographie 14) et des voitures roulant à des allures excessives.



Photographie 14 : Des espaces étroits sur le pont du RER



Dans la partie II, nous avons vu que ces trottoirs étaient trop étroits et en mauvais état. Nous avons repéré au cours de nos visites qu'il est possible de créer une passerelle piétonne à côté du pont entre celui-ci et la gare RER B. C'est à cet endroit que nous allons construire une passerelle piétonne et ainsi avoir un endroit spécifique pour chaque type d'utilisateur.

La passerelle se situera de la façon suivante :

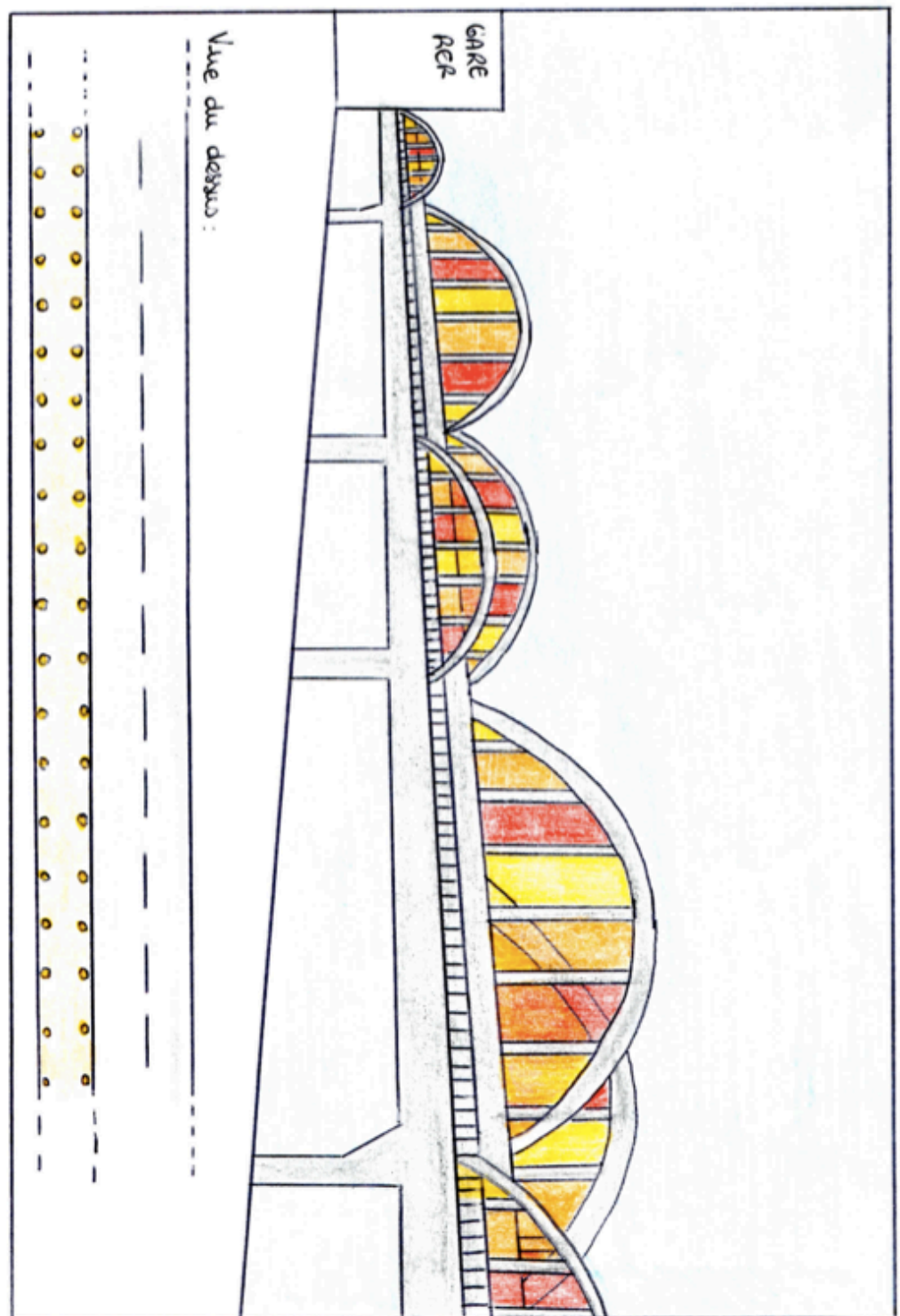


**Photographie 15 : Place de la futur passerelle ; source : MOREL Céline – Mars 2013**

Le dessin n°5 illustre notre propos avec la vue du dessus. La partie piétonne sera définie par un chemin de LED lumineuses et un revêtement beige clair afin d'éviter de noircir cet espace déjà gris. La partie anciennement mixte ne sera plus que celle de la voiture et interdite au piéton.

Nous avons souhaité colorer le pont de l'A3 et jouer des lumières. Nous allons donc opérer le même principe sur le pont du RER avec une passerelle qui reprend la forme du pont de base mais en moins haut. Nous apposerons des plaques de couleur en restant dans le jaune-orange et rouge pour apporter de la couleur à la zone mais aussi pour sécuriser afin d'éviter que des personnes ne se jettent du pont avec des balustrades de deux mètres. D'autre part, l'ambiance se jouera ici avec la lumière des véhicules empruntant la route, la lumière naturelle mais aussi celle engendrée par les trains qui passent. Ici le jeu de couleur a été fait sur trois couleurs afin de créer des mélanges (deux parois de couleur différentes) et engendré ainsi un jeu de nuances sur la gamme jaune-rouge.





Dessin 5 : Nouvelle passerelle piétonne ; source : MOREL Céline – Mai 2013



## **D. Une nouvelle ambiance : sécurisée et « colorée »**

Nous avons dit précédemment que deux ambiances se ressentait sur notre zone d'étude, et que le dénominateur commun était la rue Pierre Sépard. Nous avons réalisé des réaménagements pour sécuriser la place du piéton avec la voiture. D'autre part, nous avons coloré les deux ponts par des plaques de verres et jouer ainsi sur des lumières. Nous avons ainsi créé un espace sécurisé et « coloré ».

Pour continuer dans cette optique, il faut aussi traiter les espaces verts. Pour cela, nous avons déjà l'exemple avec le stationnement côté Aulnay-Sous-Bois et la maison des jeunes. Nous souhaitons faire part de deux espaces verts à créer. Nous avons pensé que le long des habitations les habitants pourraient participer aux espaces verts en plantant chacun des plantes propres pour ainsi les impliquer dans leur environnement. D'autre part, pour la partie de l'échangeur avec les espaces verts, il serait souhaitable de mettre en place des arbres fruitiers et des plantes de différentes saisons (ex : les lauriers et magnolia) afin que de tout temps l'espace reste « vert ». Il y aurait aussi un mobilier mobile pour les espaces verts pour continuer à obtenir un espace sans cesse coloré.







## **CONCLUSION**

Notre projet a pour but de dynamiser le quartier en valorisant l'entrée de ville.

Au cours de notre étude, nous avons observé que des espaces étaient inutilisés comme le parking SNCF et les espaces sous le pont, d'autres encore étaient délaissés : les espaces verts par exemple. Certains endroits étaient devenus dangereux pour le piéton avec des trottoirs trop étroits ou encore en mauvais état avec des voitures roulant à des allures excessives. Tous ces phénomènes ont une conséquence sur l'ambiance ressentie ce qui crée deux environnements.

En nous aidant de notre réflexion sur l'habitat et les infrastructures de communication avec une demande de petits logements en augmentation et une station RER qui va dans quelques mois croître, nous avons pu déterminer les points prioritaires à améliorer. Ainsi nous avons mis en place des solutions qui nous semblaient le plus proche de la réalité. Pour parvenir à sécuriser l'espace piéton, nous avons créé une passerelle piétonne au niveau du pont du RER et de nouvelles signalisations (passage piéton, trottoirs élargis, zone à 30, chemin piéton lumineux). Avec les espaces libres, nous avons créé des petits logements et un parking relais pour favoriser l'utilisation des transports en commun et ainsi diminuer l'utilisation de la voiture prédominante en Seine-Saint-Denis.

Enfin, pour redynamiser ce quartier, nous avons impliqué les habitants du quartier dans des événements pour la floraison des espaces qui les entourent et une salle dédiée aux jeunes du quartier.

Pour prolonger notre étude, il faudrait étudier la cité Pierre Sépard au Nord de la gare RER B, et étudier la sécurité et le rôle que pourrait jouer le parc à côté dans cet environnement.







## **BIBLIOGRAPHIE**

### **• Ouvrages imprimés**

DELACHAUX NIESTLE, *Arbres et arbustes d'Europe*, 1983, 209 pages

DESSE, René-Paul, *Le nouveau commerce urbain-dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Espace et territoires, 2001, 199 pages

TOUSSAINT, Jean-Yves, ZIMMERMANN, Monique, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Presses polytechniques et universitaires romandes, mai 2001, 301 pages

*Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines*, CERTU, 1998, 164 pages

*La ville à pied*, CETUR, 1986, 64 pages

*S'organiser pour aménager l'espace public – démarches et processus d'organisation*, Certu, 2005, 128 pages

*Zones 30, des exemples à partager*, dossier n°174, Certu, 148 pages

### **• Articles de périodiques imprimés**

DELVAUX, Catherine, « Hissez les couleurs au jardin... ». *Détente jardin jardiner tout simplement*, n° 101, 2013, p. 42-46

GERBAULT, Snezana, « l'albarède : entre nature et jardin ». *HOME Espaces & Projets*, n°1, 2013, p. 114-141

SAPORTA, Emmanuelle, « Ces aromatiques au goût étonnant ». *Détente jardin jardiner tout simplement*, n°101, 2013, p. 66-69

THOMAS, Hélène, « La rose au naturel dans mon jardin ». *Détente jardin jardiner tout simplement*, n° 101, 2013, p. 24-27

VINSANT, Philippe, « La figue tout le miel de l'été ». *100 idées jardin*, n°4, 2013, p. 96-100

### **• Thèses, Mémoires, Rapports inédits**

*Données urbaines, aménagement et politiques publiques*, 23 pages, 2012  
Rapport de l'observatoire départemental du 93



*Enquête globale transport*, la mobilité en Ile-De-France, N°1, 15 pages, Septembre 2012

*Enquête globale transport*, la mobilité en Ile-De-France, N°10 – la Seine-Saint-Denis, 4 pages, Janvier 2013

*Réaménagement du square de Verdun et des alentours à Villemomble*, 46 pages, Avril-Mai 2006  
PIND – Université de Tours EPU-DA, 2006

*Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine – quelques exemples nord-américains et européens*, 128 pages, Mars 2006  
Etudes et recherche en transport - Québec

- **Sites Web**

Cadastre, [15/03/2013], <http://www.cadastre.gouv.fr/scpc/accueil.do>

Géoportail, [01/01/2013], <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Géoportail93, [15/02/2013], <http://geoportail93.fr/>

Le Forum, [27/12/2012], <http://www.leforumbm.fr/>

Mairie d'Aulnay-Sous-Bois, [02/01/2013], <http://www.aulnay-sous-bois.fr/>

Mairie du Blanc-Mesnil, Agenda 21, [01/03/2013],  
[http://www.blancmesnil.fr/lagenda\\_21\\_du\\_blancmesnil\\_2.html](http://www.blancmesnil.fr/lagenda_21_du_blancmesnil_2.html)

Mairie du Blanc-Mesnil, PLH, [20/02/2013],  
[http://www.blancmesnil.fr/le\\_programme\\_local\\_de\\_l\\_habitat\\_PLH.html](http://www.blancmesnil.fr/le_programme_local_de_l_habitat_PLH.html)

Mairie du Blanc-Mesnil, PLU, [15/12/2012],  
[http://www.blancmesnil.fr/le\\_plan\\_local\\_d\\_urbanisme.html](http://www.blancmesnil.fr/le_plan_local_d_urbanisme.html)



## **INDEX DES SIGLES**

PLH : Programme Local d'Habitat, permet de définir la politique au niveau local en matière de logement. C'est un document d'urbanisme.

PLU : Plan Local d'Urbanisme, document d'urbanisme au niveau local ou d'un groupement de communes pour définir un projet sur plusieurs années en aménagement. Il fixe d'autre part les règles d'occupation des sols.

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée, est une opération d'aménagement du territoire publique où plusieurs personnes sont concernés pour décider d'un futur projet.







# **TABLE DES MATIERES**

## **• CARTE**

<u>CARTE 1</u> : LOCALISATION DE L'ESPACE ETUDIE EN FONCTION DES DEUX COMMUNES ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	15
<u>CARTE 2</u> : TRAFIC ROUTIER SUR NOTRE ESPACE D'ETUDE ; SOURCE : GEOPORTAIL 93 - 2009 .....	19
<u>CARTE 3</u> : RESEAU DES RER, METROS ET TRAM DE L'ÎLE-DE-FRANCE ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	20
<u>CARTE 4</u> : LES DIFFERENTES INFRASTRUCTURES PRESENTES SUR LE BLANC-MESNIL ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	22
<u>CARTE 5</u> : HAUTEUR DES BATIMENTS DE L'ESPACE D'ETUDE ; SOURCE : CADASTRE - 2013 .....	29
<u>CARTE 6</u> : LES DIFFERENTES ZONES DE L'ESPACE ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	36
<u>CARTE 7</u> : SITUATION SPATIALE DE STATIONNEMENTS ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	39
<u>CARTE 8</u> : LES ARRETS DE BUS COTE GARE RER ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	44
<u>CARTE 9</u> : TYPE D'UTILISATION DE LA PARCELLE DANS LA ZONE D'HABITAT ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013 .....	52
<u>CARTE 10</u> : LES ZONES A REAMENAGER ; SOURCE : GEOPORTAIL – 2013 .....	61

## **• DESSIN**

<u>DESSIN 1</u> : UN PAYSAGE SECURISE SOUS LE PONT DE L'A3 ; SOURCE : MOREL CELINE .....	65
<u>DESSIN 2</u> : LA MAISON DES JEUNES ; SOURCE : MOREL CELINE .....	67
<u>DESSIN 3</u> : VISION DU PONT AVEC LES PANNEAUX DE COULEUR, LA NOUVELLE SALLE ET LES ESPACES VERTS ; SOURCE : MOREL CELINE – MAI 2013 .....	69
<u>DESSIN 4</u> : LOGEMENT INTERGENERATIONNEL ; SOURCE : MOREL CELINE – MAI 2013 .....	73
<u>DESSIN 5</u> : NOUVELLE PASSERELLE PIETONNE ; SOURCE : MOREL CELINE – MAI 2013 .....	76

## **• FIGURE**

<u>FIGURE 1</u> : POPULATION PAR TRANCHE D'AGE AU BLANC-MESNIL EN 2009 ; SOURCE : CHIFFRES INSEE 2009 .....	31
<u>FIGURE 2</u> : EMPLOIS DES HABITANTS DU BLANC-MESNIL EN 2009 SELON LEUR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE ; SOURCE : CHIFFRES INSEE 2009 .....	32
<u>FIGURE 3</u> : LIEU DE TRAVAIL DES BLANC-MESLINNOIS DE PLUS DE 15 ANS EN 2009 ; SOURCE : CHIFFRES INSEE 2009 .....	33
<u>FIGURE 4</u> : LES SECTEURS D'EMPLOI EN 2009 ; SOURCE : CHIFFRES INSEE 2009 .....	33



## PHOTOGRAPHIE

<u>PHOTOGRAPHIE 1</u> : PETITS IMMEUBLES RECENTS OU EN CONSTRUCTION R+2 ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013 .....	30
<u>PHOTOGRAPHIE 2</u> : LES STATIONNEMENTS COTE AULNAY-SOUS-BOIS ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013 .....	40
<u>PHOTOGRAPHIE 3</u> : STATIONNEMENT SOUS LE PONT DE L'A3 ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013 .....	41
<u>PHOTOGRAPHIE 4</u> : STATIONNEMENTS SUR LE PARKING SNCF ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER 2013 .....	42
<u>PHOTOGRAPHIE 5</u> : STATIONNEMENTS COTE GARE RER B BLANC-MESNIL ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER 2013.....	43
<u>PHOTOGRAPHIE 6</u> : ETAT DES LIEUX DE L'ESPACE PIETON ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER ET MARS 2013.....	46
<u>PHOTOGRAPHIE 7</u> : LES ESPACES SOUS LE PONT DE L'A3 .....	48
<u>PHOTOGRAPHIE 8</u> : UN PONT DE L'A3 DELAISSE ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER ET MARS 2013 .....	49
<u>PHOTOGRAPHIE 9</u> : DEUX PONTS : UN ENCLAVEMENT ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER ET MARS 2013.....	50
<u>PHOTOGRAPHIE 10</u> : LES ESPACES VERTS ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013 .....	53
<u>PHOTOGRAPHIE 11</u> : LES DEUX AMBIANCES SUR LE TERRAIN LOCALISEES ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER 2013.....	57
<u>PHOTOGRAPHIE 12</u> : LE PARKING INFORMEL ; SOURCE : MOREL CELINE – JANVIER 2013-05-16 .....	64
<u>PHOTOGRAPHIE 13</u> : FUTUR ESPACE DEDIE A LA JEUNESSE ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013.....	66
<u>PHOTOGRAPHIE 14</u> : DES ESPACES ETROITS SUR LE PONT DU RER.....	74
<u>PHOTOGRAPHIE 15</u> : PLACE DE LA FUTUR PASSERELLE ; SOURCE : MOREL CELINE – MARS 2013.....	75

## • SCHEMA

<u>SCHEMA 1</u> : LOCALISATION DES DEUX COMMUNES DANS LE DEPARTEMENT ; SOURCE : CARTES ET DONNEES - 2013 .....	14
<u>SCHEMA 2</u> : LES RESEAUX STRUCTURANTS EN SEINE-SAINT-DENIS ; SOURCE : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS .....	18
<u>SCHEMA 3</u> : PRIX DU FONCIER SUR LA REGION PARISIENNE ; SOURCE : <a href="http://www.meilleursagents.com">HTTP://WWW.MEILLEURSAGENTS.COM</a> - 2013 .....	23
<u>SCHEMA 4</u> : PRIX DU FONCIER SUR LE DEPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS ; SOURCE : <a href="http://www.meilleursagents.com">HTTP://WWW.MEILLEURSAGENTS.COM</a> - 2013 .....	24
<u>SCHEMA 5</u> : PRIX DU FONCIER SUR L'ESPACE ETUDIEE ; SOURCE : <a href="http://www.meilleursagents.com">WWW.HTTP://WWW.MEILLEURSAGENTS.COM</a> - 2013.....	25
<u>SCHEMA 6</u> : LES TROIS ZONES DU BLANC-MESNIL ET NOTRE ZONE D'ETUDE ; SOURCE : PLH BLANC-MESNIL - 2012 .....	27
<u>SCHEMA 7</u> : LES DIFFERENTS ILOTS DE NOTRE ESPACE ; SOURCE : GEOPORTAIL - 2013 .....	34
<u>SCHEMA 8</u> : DIFFERENTS CHEMINS POUR CIRCULER SUR L'ECHANGEUR ; SOURCE : REALISATION PERSONNELLE.....	37



<u>SCHEMA 9</u> : UN NOUVEAU PARKING ; SOURCE : MOREL CELINE – MAI 2013 .....	63
<u>SCHEMA 10</u> : LES NOUVELLES CIRCULATIONS SUR LA RUE PIERRE SEMARD ; SOURCE : MOREL CELINE .....	71

## • **TABLEAU**

<u>TABLEAU 1</u> : MISE EN PARALLELE DES POLITIQUES DES DEUX COMMUNES .....	16
<u>TABLEAU 2</u> : COMPARAISON ENTRE LES DEUX AMBIANCES SUR DES THEMES COMMUNS .....	58
<u>TABLEAU 3</u> : BILAN DE NOS OBSERVATIONS.....	59











**MOREL Céline**

**Stage de découverte**

**DA3 – 2013**

## ***La revalorisation de l'entrée de ville du Blanc-Mesnil***

**L'aménagement d'un quartier de vie entre le pont de l'A3 et sa gare RER**

### **Résumé :**

La commune du Blanc-Mesnil se situe en région parisienne dans le département de la Seine-Saint-Denis. Sa population est à majorité ouvrière et jeune avec de faibles revenus. La mairie du Blanc-Mesnil ne souhaite pas gagner en population dans les années à venir mais plutôt à améliorer le cadre de vie des habitants en s'appuyant sur le fait qu'elle est qualifiée comme une des villes culturelles du département. Nous avons étudié une des ses entrées de ville qu'elle partage avec la commune d'Aulnay-Sous-Bois. Nos premières remarques qui se sont confirmées plus tard, étaient que nous nous situions sur un espace froid et fade qui caractérise la banlieue parisienne actuellement avec une prédominance de la voiture. Nous avons donc tenté dans nos propositions de redonner une image positive de cet espace, tout en redynamisant le quartier. Nous avons redéfinis un espace pour le piéton, pour la voiture et recréer une ambiance de quartier tout en incorporant le pont de l'A3, objet urbain important dans ce paysage. Notre principal objectif était que ce pont se fonde dans un espace urbain composé de verdure et de couleur. Nous avons conclu nos propositions en traitant de la lumière naturelle ou non (avec les voitures par exemple) pour donner la touche finale aux effets artistiques souhaités.

**Mots clés :** entrée de ville, pont, autoroute, gare RER B, Le Blanc-Mesnil, Seine-Saint-Denis, 93, Ile-De-France