

**PLEYEL (A86)  
ET PORTE DE PARIS (A1)  
AMÉNAGEMENT DU  
SYSTÈME D'ÉCHANGEURS**

**Pièce E : Synthèse des perspectives  
d'aménagement et de développement  
du territoire (SPADET)**



DIRECTION RÉGIONALE ET  
INTERDÉPARTEMENTALE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
ÎLE-DE-FRANCE  
**DIRIF**

**DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE AUX OPÉRATIONS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER L'ENVIRONNEMENT**

## PRÉAMBULE

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint Denis relève des dispositions de la circulaire du 15 décembre 1992 sur la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (circulaire « Bianco »).

Ainsi, afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans le territoire de Plaine Commune et la valorisation de celui-ci, il convient d'établir une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire : la « SPADET ».

La SPADET vise à apporter un éclairage sur les grands enjeux du territoire concerné par l'infrastructure. Elle a pour objectifs :

- De présenter l'aire géographique concernée par le projet d'infrastructure ;
- De dresser les principales perspectives de développement du territoire ;
- D'identifier les enjeux de protection et de valorisation de ce territoire.

A ce titre, la SPADET s'appuie sur le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014/2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, outil partenarial co-signé par le territoire - Plaine Commune - et l'État, au service du bien-être des habitants et des usagers du territoire, du dynamisme de la région capitale et de la mutation durables des territoires stratégiques.

Le CDT fixe les « orientations pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire ».



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET</b>	<b>4</b>
1.1	DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET	4
1.2	OBJECTIFS DU PROJET	4
1.3	PRINCIPALES FONCTIONNALITÉS	6
1.3.1	Porte de Paris	6
1.3.2	Echangeur Pleyel	7
<b>2</b>	<b>PRÉSENTATION DU TERRITOIRE DE PLAINE COMMUNE</b>	<b>8</b>
2.1	PLAINE COMMUNE DANS LA MÉTROPOLE : UNE CONTRIBUTION MAJEURE AU TERRITOIRE AU GRAND PARIS	8
2.1.1	Une position stratégique dans la métropole	8
2.1.2	L'histoire d'un territoire pionnier	8
2.1.3	Un territoire de patrimoines, de cultures et d'expérimentations artistiques	9
2.1.4	Un territoire jeune et dynamique, en très fort développement	9
2.1.5	Un territoire de contrastes, entre vitalité reconnue et difficultés sociales pour une grande partie de la population	10
2.2	LE PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	11
2.2.1	Conforter un pôle majeur de la métropole multipolaire	11
2.2.2	Le Territoire de la Culture et de la Création, fil rouge du projet	13
2.3	PERSPECTIVES	13
<b>3</b>	<b>OBJECTIFS ET PRIORITÉS SUR LE TERRITOIRE DE LA CULTURE ET DE LA CRÉATION</b>	<b>14</b>
3.1	MIEUX SE DÉPLACER SUR LE TERRITOIRE, ÊTRE CONNECTÉ À LA MÉTROPOLE	14
3.1.1	Diagnostic	14
3.1.2	Mieux se déplacer : Objectifs / Leviers d'actions	17
3.2	VIVRE ET TRAVAILLER DANS UN PÔLE MAJEUR DU GRAND PARIS, RÉFÉRENCE POUR LA QUALITÉ URBAINE ET LE DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE	19
3.2.1	Diagnostic	19
3.2.2	Objectifs / Leviers d'action	20
<b>4</b>	<b>LES PROJETS DÉVELOPPEMENT DES COLLECTIVITÉS EN SYNERGIE AVEC LE PROJET D'INFRASTRUCTURE</b>	<b>26</b>
4.1	PRÉSENTATION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT	26
4.1.1	Ecoquartier fluvial	26
4.1.2	ZAC Porte de Paris	27
4.1.3	ZAC Landy-Pleyel	27
4.1.4	Projet d'aménagement de la Tour Pleyel	28
4.1.5	Village Olympique et Paralympique	28
4.1.6	ZAC Plaine Saulnier	29
4.1.7	Le quartier Pleyel	29
4.2	PRÉSENTATION DES PROJETS DE TRANSPORTS	30
4.2.1	Grand Paris Express	30
4.2.2	Le prolongement de la ligne 14	30
<b>5</b>	<b>ORIENTATIONS POUR UNE VALORISATION RÉCIPROQUE DE L'INFRASTRUCTURE ET DU TERRITOIRE</b>	<b>31</b>
5.1	PRINCIPAUX ENJEUX EN VUE D'UNE VALORISATION RÉCIPROQUE	31
5.2	ORIENTATIONS POUR UNE VALORISATION RÉCIPROQUE	32
5.2.1	Orientations au niveau de la Porte de Paris	32
5.2.2	Orientations au niveau de l'échangeur Pleyel	32

## 1 PRÉSENTATION DU PROJET

### 1.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET

Sur la base des études de variantes et du bilan de la concertation, le maître d'ouvrage a finalement validé de retenir l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de Porte de Paris sur la base de la variante « B optimisée ». Le projet initial a donc été affiné et les principales améliorations prises en compte pour l'aménagement porté à l'enquête publique.

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris qui est présenté ci-après porte sur les modifications apportées sur les échangeurs ainsi que la libération des emprises en vue d'une réutilisation pour des projets du territoire que cela entraîne. L'aménagement urbain des voies, la mise en place des aménagements pour les modes actifs est prévue mais la définition qualitative plus fine sera effectuée ultérieurement par Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Département de Seine-Saint-Denis.

Le projet présenté dans ce dossier prépare ainsi les aménagements futurs du secteur portés par Plaine Commune selon ses objectifs territoriaux.

Lors de la dernière réunion publique de la concertation regroupant le maître d'ouvrage et ses partenaires, tous se sont montrés favorables à la poursuite des échanges lors des phases d'études ultérieures, notamment en ce qui concerne les aménagements urbains, l'intégration paysagère, les modes actifs...

Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur de Pleyel.

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire : apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Afin de maintenir l'ensemble des fonctions d'échanges entre l'A86, l'A1 et les voiries locales, l'échangeur de Pleyel sera réaménagé concomitamment aux fermetures réalisées sur l'échangeur de la Porte de Paris. Ce réaménagement permettra également l'accès des quartiers aux abords de la future gare Pleyel du Grand Paris Express.

### 1.2 OBJECTIFS DU PROJET

Pour rappel, les objectifs du projet sont les suivants :

- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

Figure 1 : Présentation de l'aménagement au niveau de l'échangeur Pleyel



### 1.3 PRINCIPALES FONCTIONNALITES

Les fonctionnalités doivent répondre aux besoins de l'ensemble des usagers, automobilistes et modes actifs.

#### 1.3.1 Porte de Paris

Les bretelles de sortie n°2 et d'insertion sur l'Autoroute A1 seront fermées définitivement pour les usagers dans le cadre de l'opération.

Ces bretelles seront reconfigurées pour servir de sortie de secours et de voie de retournement pour les forces de l'ordre, les services de secours et les services d'exploitation de la DiRIF.

Compte tenu de l'usage de ces bretelles, des dérogations au guide d'aménagement des voies structurantes d'agglomération ont pu être envisagées.

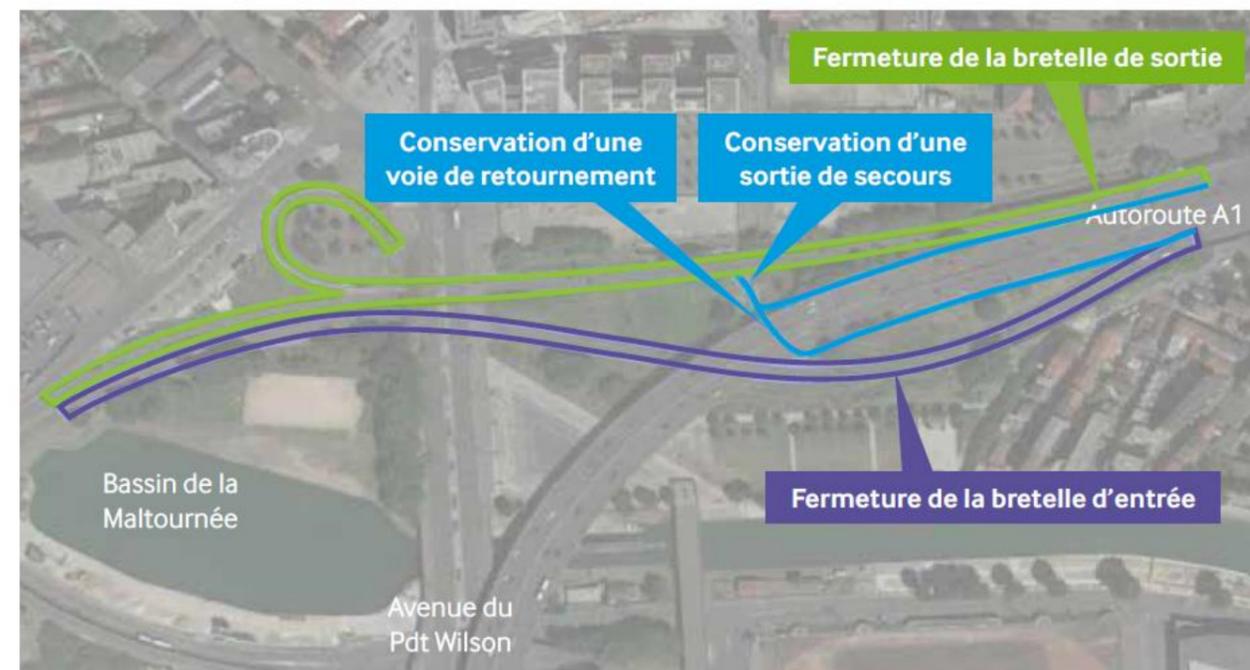
La figure ci-contre présente les aménagements prévus dans le cadre de l'opération.

Les travaux nécessitent également la mise à double sens du boulevard Anatole France. Cette opération est gérée dans le cadre de la requalification de ce boulevard par Plaine Commune. Cette voie aura une fonctionnalité principale de desserte locale. La vitesse de circulation sera de 50 km/h.

La mise en place de modes actifs sur cette voie sera confirmée par Plaine Commune.

A la suite de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, la suppression de l'ouvrage d'art permettant le croisement des bretelles pourra être envisagée et permettre, à terme, de libérer de la place pour les futurs aménagements urbains.

Figure 2 : Localisation des bretelles créées



### 1.3.2 Echangeur Pleyel

Comme précisé en préambule, les travaux programmés sur le carrefour Pleyel doivent permettre d'améliorer la desserte du secteur, en complétant les échanges avec l'autoroute A86 depuis et vers l'Est.

La figure ci-contre représente les aménagements prévus dans le cadre de l'opération.

Les travaux d'aménagement comprennent :

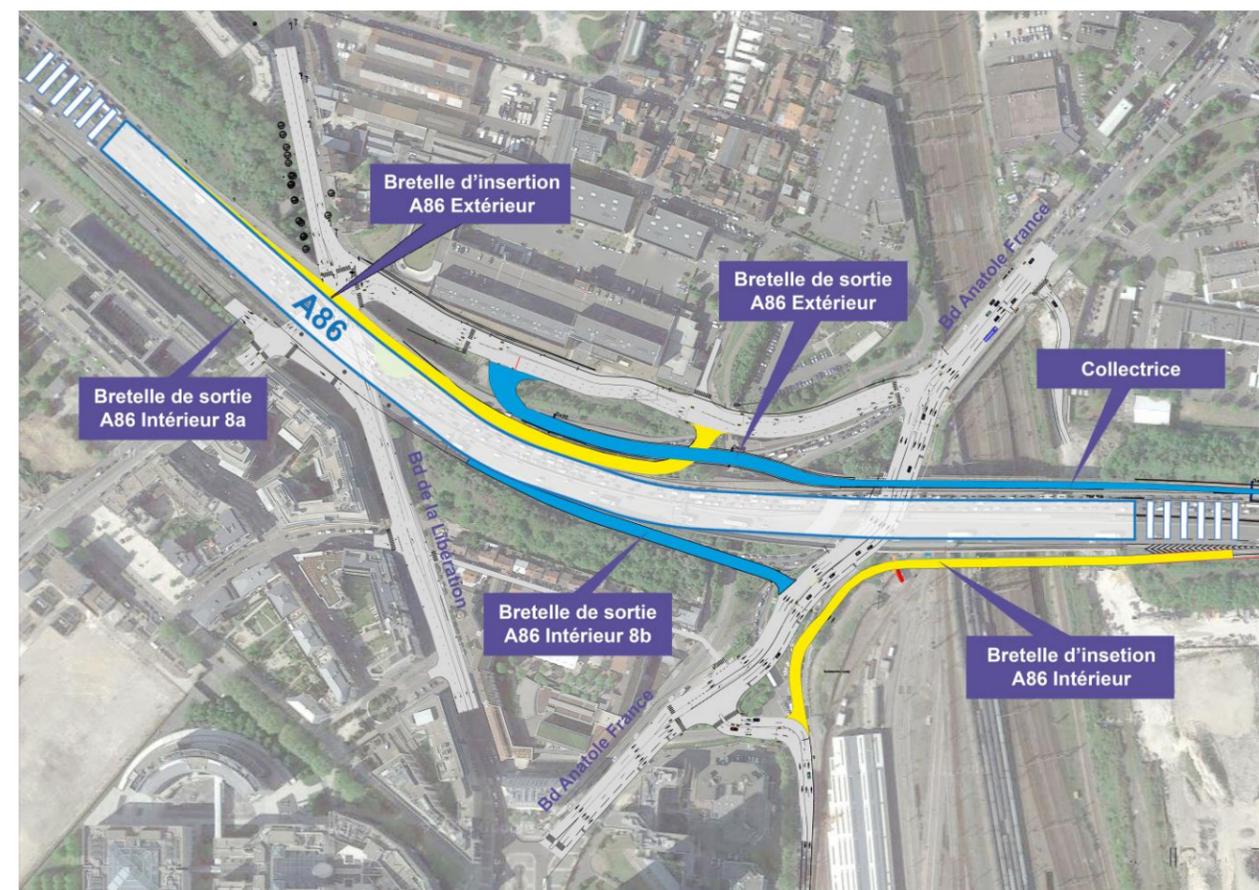
- La construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte ;
- La construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée 1 ;
- La construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont de franchissement des voies SNCF ;
- La modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France ;
- L'aménagement de la route de la Révolte ;
- L'aménagement du boulevard de la Libération ;
- La démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles.

Ces travaux permettront d'assurer la desserte locale depuis l'A86.

Les différentes bretelles et routes (boulevard Anatole France, boulevard de la Libération et route de la Révolte) ont été calibrées afin de reprendre les trafics attendus à l'horizon du Grand Paris (2030).

Ces différentes bretelles ont pour principale fonction de faire le lien entre le réseau routier magistral et la voirie locale. Toutes ces bretelles ont un carrefour à feux à leur extrémité.

Figure 3 : Localisation des bretelles créées



Il est à noter que les emprises projets présentées sont étendues au maximum afin de prendre en compte les impacts maximums. Ainsi, en phase de conception détaillée du projet, elles seront optimisées et ajustées selon les besoins réels en se limitant aux emprises nécessaires au fonctionnement de l'échangeur et en garantissant une connexion propre sur le réseau existant.

## 2 PRESENTATION DU TERRITOIRE DE PLAINE COMMUNE

### 2.1 PLAINE COMMUNE DANS LA METROPOLE : UNE CONTRIBUTION MAJEURE AU TERRITOIRE AU GRAND PARIS

#### 2.1.1 Une position stratégique dans la métropole

Le territoire de Plaine Commune compte 407 283 habitants<sup>1</sup>, ce qui en fait la communauté d'agglomération la plus importante d'Île-de-France. Elle est constituée par les villes d'Aubervilliers, la Courneuve, Épinay-sur-Seine, l'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse.

D'une superficie de 4 700 hectares, elle bénéficie d'une position stratégique au cœur de la métropole francilienne, constituant à la fois une centralité géographique et de réseaux. Situé aux portes de Paris, entre le pôle tertiaire de la défense et le pôle majeur de développement Roissy Charles-de-Gaulle (2e hub européen), à proximité de l'aéroport d'affaires du Bourget, le territoire est au carrefour de grands axes de communication desservant de grands pôles de développement de la métropole.

Le territoire bénéficie d'un assez bon maillage par les transports en commun qui le connecte en partie à la métropole (RER B et D, SNCF ligne H, tramway T1, lignes 7, 12 et 13 du métro, une cinquantaine de lignes de bus), ainsi que d'une bonne accessibilité routière par les autoroutes A1 - A86 et le boulevard périphérique.

Mais cette desserte reste incomplète et menacée par les saturations.

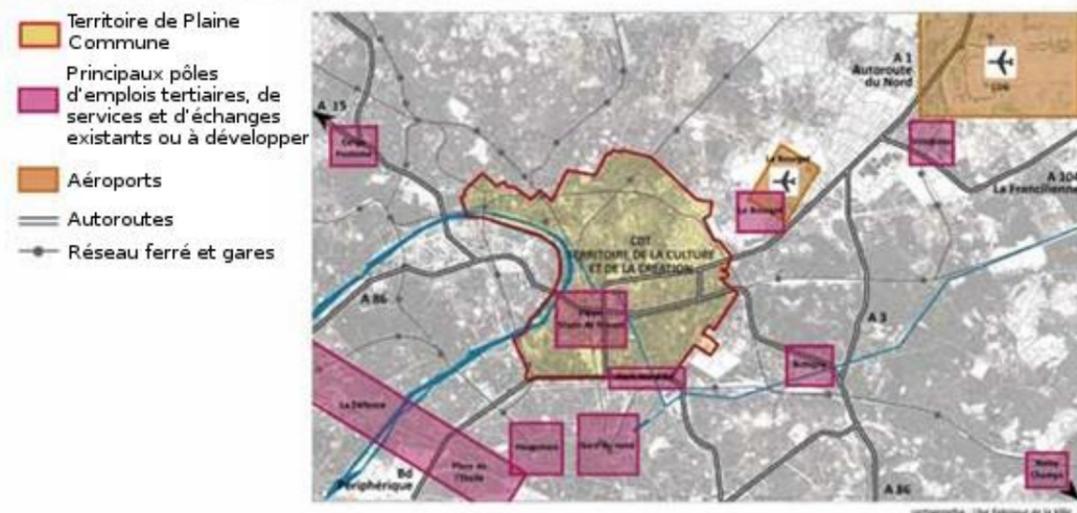
Reconnaissant tout à la fois cette situation stratégique et les capacités importantes de développement offertes sur le territoire, l'état et la région Île-de-France ont décidé qu'il ferait l'objet d'un renforcement massif des transports collectifs à travers la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express visant à répondre aux besoins accrus d'une mobilité francilienne.

Ainsi configuré, le réseau permettra de relier entre eux les pôles de Plaine Commune, mais plus largement à ceux de la Seine-Saint-Denis et aux pôles métropolitains de l'Île-de-France et de favoriser ainsi l'accès de la population aux bassins d'emplois et aux services urbains et sociaux d'une métropole solidaire.

Il représente un élément déterminant d'un développement soutenable du territoire auquel il offre de nouvelles perspectives.

Figure 4 : Une position stratégique dans la métropole

#### PLAINE COMMUNE DANS LA MÉTROPOLE : UNE CONTRIBUTION MAJEURE DU TERRITOIRE AU GRAND PARIS UNE POSITION STRATÉGIQUE DANS LA MÉTROPOLE



<sup>1</sup> Insee 2010

#### 2.1.2 L'histoire d'un territoire pionnier

L'histoire du territoire illustre tout autant son rôle majeur en Île-de-France que les difficultés d'une périphérie, longtemps au service de la ville centre.

Saint-Denis et sa basilique ont ainsi illuminé pendant des siècles l'histoire artistique, politique et spirituelle du monde des Francs. La Foire du lendit, qui a donné son nom à la principale voie Est-Ouest de la Plaine reliant Aubervilliers à Saint-Ouen, fut du IXe au XVIe siècle, la plus importante d'Île-de-France, attirant des marchands venus de toute l'Europe.

Avant le XIXe siècle, la Plaine Saint-Denis, mais aussi les communes du Nord du territoire, vastes espaces agricoles et maraîchers, nourrissent Paris et les villes voisines. La Plaine devient ensuite un haut lieu de la révolution industrielle.

Elle fut pendant plusieurs décennies le plus grand bassin industriel de France et une terre d'accueil pour les travailleurs immigrés. L'installation d'industries lourdes et d'équipements au service de la capitale, la création de grandes infrastructures de transport morcelant le territoire, la construction massive de logements dans les grands ensembles, ont donné au territoire une forte identité ouvrière, terre d'une culture singulière.

Elles renforcèrent son rôle de « territoire servant », contribuant au fonctionnement et rayonnement de la région capitale. Ces infrastructures ont assuré la desserte et le niveau d'équipement du territoire mais elles ont aussi laissé des traces physiques et symboliques douloureuses.

La crise économique et la désindustrialisation (plus de 25 000 emplois ont disparu entre 1965 et 1985) ont placé le territoire et ses habitants au cœur de la tourmente. Constatant que la Plaine était devenue une vaste friche industrielle et pétris de volontarisme politique, les élus locaux ont choisi grâce à la coopération intercommunale de se mobiliser pour le renouveau de la Plaine, en créant dès 1985, le syndicat intercommunal « Plaine renaissance », puis en adoptant la « Charte des 10 » fixant des objectifs communs de développement pour les villes d'Aubervilliers, Épinay, l'Île-Saint-Denis, la Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, Villetaneuse, Pantin.

La Communauté de communes « Plaine Commune » fut ensuite créée en 2000 par cinq villes (Saint-Denis, Épinay, Aubervilliers, Pierrefitte-sur-Seine et Villetaneuse). En 2001, elle devint Communauté d'agglomération. Elle s'agrandit progressivement en 2003 et 2005, avant la récente adhésion de la ville de Saint-Ouen en 2013. Cette construction fondée sur le principe d'une « coopérative des villes », où chacun compte pour un, a permis de mettre la Plaine, avec le soutien d'investissements publics majeurs, sur la voie d'une redynamisation économique et urbaine, en lui permettant de partager les richesses nées de la reconversion à la faveur d'un engagement intercommunal important au bénéfice de l'ensemble du territoire et de ses habitants. En effet, la solidarité a toujours été au cœur du projet de Plaine Commune. Cette histoire fait de Plaine Commune une des agglomérations motrices en Île-de-France, pionnière dans la construction intercommunale, dans l'émergence de Paris Métropole et dans la réflexion sur la gouvernance du Grand Paris.

La Communauté d'agglomération s'est structurée autour d'un principe de « polycentralité », recherchant le développement conjoint des villes du Nord et du Sud, permettant l'émergence de nouvelles centralités au nord du territoire, afin que chaque habitant se sente appartenir à une réelle dynamique. Elle a porté cette exigence, à partir de son expérience lors de la création de la conférence métropolitaine puis de Paris Métropole et préconisé de rompre avec la vision concentrique du développement de la métro- pole qui prévalait jusqu'alors.

### 2.1.3 Un territoire de patrimoines, de cultures et d'expérimentations artistiques

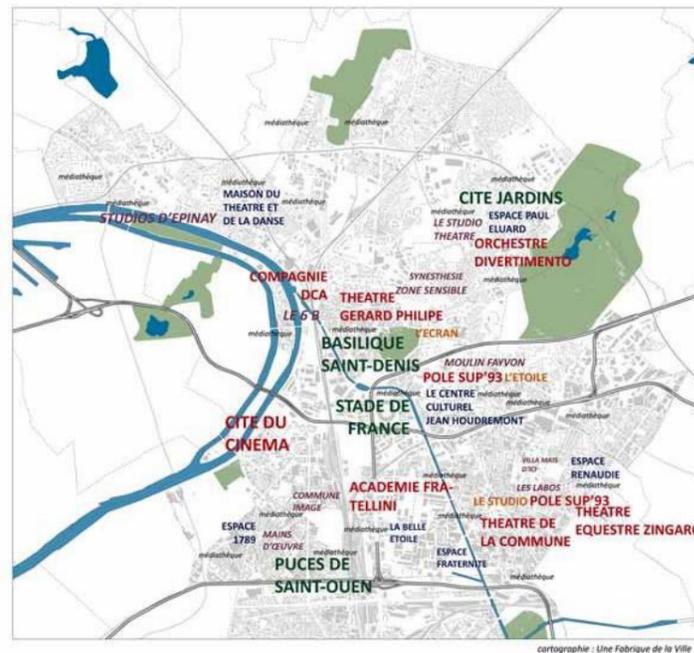
La richesse patrimoniale et le foisonnement culturel du territoire sont remarquables mais encore souvent trop méconnus. La diversité de son patrimoine, qu'il soit archéologique, architectural, historique ou naturel, constitue un réel atout pour le développement du territoire, et pour l'attractivité de la région capitale ; de la Basilique de Saint-Denis au Stade de France, du patrimoine industriel aux nouveaux quartiers, des berges de la Seine à la Butte Pinson, le territoire associe des sites d'exception à forte renommée à de nombreux lieux d'intérêt moins connus.

Le territoire dispose de remarquables atouts géographiques et paysagers : la Seine, le canal, les parcs départementaux Georges Valbon et de l'Île-Saint-Denis, la Butte Pinson... la présence de ces grands espaces de nature d'échelle métropolitaine, aujourd'hui insuffisamment exploitée, offre un potentiel intéressant de mise en réseau et de connections verte et bleue au paysage à la grande échelle de la métropole. L'offre culturelle est particulièrement riche, en partie fruit d'une importante intervention publique partenariale. Des équipements culturels de proximité ou à rayonnement métropolitain maillent le territoire. Nombre de lieux, initiatives ou projets témoignent de la vitalité culturelle des villes du territoire, que ce soit en matière de création artistique ou d'implication du public dans différents domaines : musique, danse, théâtre, cinéma, audiovisuel. La présence de nombreux événements locaux ou à rayonnement national, voire international, vient renforcer ce dynamisme. Des lieux innovants et alternatifs qui s'appuient souvent sur le patrimoine industriel du territoire, contribuent à la diffusion de la création sous toutes ses formes et à l'hybridation des disciplines et des pratiques. La population de Plaine Commune, jeune et diverse dans ses origines, et les multiples influences dont bénéficie le territoire contribuent à en faire un lieu propice à la création, à l'expérimentation, à l'innovation.

Figure 5 : Un territoire de patrimoines, de cultures et d'expérimentations artistiques

#### PLAINE COMMUNE DANS LA MÉTROPOLÉ : UNE CONTRIBUTION MAJEURE DU TERRITOIRE AU GRAND PARIS UN TERRITOIRE DE PATRIMOINE, DE CULTURE ET D'EXPÉRIMENTATIONS ARTISTIQUES

- DES LIEUX CULTURELS À RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN
- DES LIEUX DE FABRIQUE
- DES LIEUX CULTURELS À RAYONNEMENT AGGLOMÉRATION
- CINÉMAS PUBLICS
- DES LIEUX DE PATRIMOINE
- Un réseau de médiathèques



cartographie : Une Fabrique de la Ville

### 2.1.4 Un territoire jeune et dynamique, en très fort développement

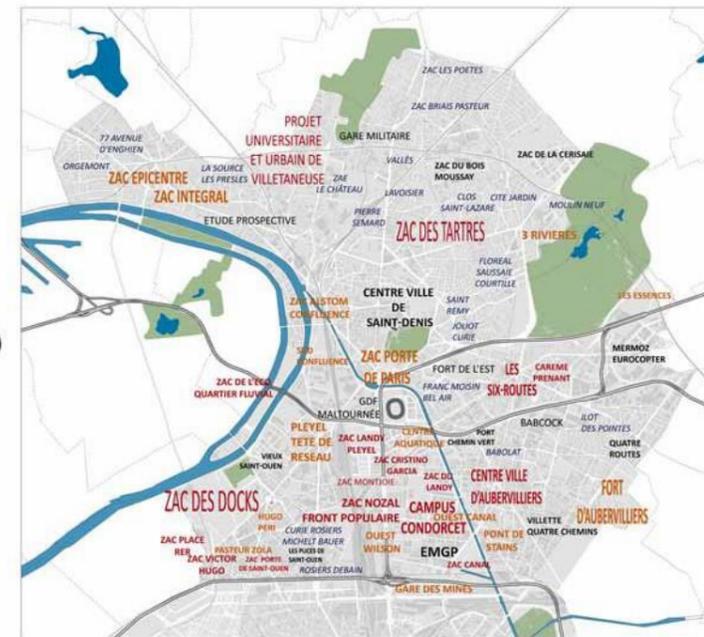
L'élaboration du projet Hippodamos puis l'arrivée du Stade de France ont marqué un tournant décisif dans la reconversion du territoire et dans l'enclenchement du réaménagement de La Plaine. Depuis une dizaine d'années, Plaine Commune connaît un fort dynamisme démographique et économique. Il est un des espaces majeurs de mutation urbaine de la région francilienne, celui où elle est la plus accélérée depuis vingt ans dans la proche couronne de Paris sous l'impulsion des acteurs publics, de l'état et des collectivités locales. Ce développement contribue fortement à celui de la métropole.

Le taux de croissance démographique atteint ainsi 16.4% entre 1999 et 2010 (contre 7.8% en Île-de-France, et 5.6% à Paris sur la même période). La jeunesse de la population est une autre de ses caractéristiques, qui contribue à son dynamisme, la part des moins de 30 ans atteignant 44%.

Figure 6 : Un territoire jeune et dynamique, en très fort développement

#### PLAINE COMMUNE DANS LA MÉTROPOLÉ : UNE CONTRIBUTION MAJEURE DU TERRITOIRE AU GRAND PARIS UN TERRITOIRE JEUNE ET DYNAMIQUE, EN TRÈS FORT DÉVELOPPEMENT

- Plaine Commune
- =
- 4 900 hectares
- + de 90 périmètres de projets ou études
- + de 40% du territoire en mutation (en cours ou à l'étude)



cartographie : Une Fabrique de la Ville

Depuis quelques années, Plaine Commune connaît également une reconversion accélérée et un remarquable développement économique. Le taux de création d'entreprises (19.2 % contre 16.3 en Île-de-France<sup>2</sup>) témoigne aujourd'hui de l'attractivité du territoire pour les acteurs économiques. Parmi ces nouvelles entreprises, on note un nombre élevé de grands comptes et d'industries innovantes, créatives et culturelles, mais aussi d'acteurs de l'économie Sociale et Solidaire.

Avec plus de 40% de son espace en cours de mutation et plus de 90 périmètres de projets, Plaine Commune est un espace majeur de reconquête urbaine. Collectivités bâtisseuses, les neuf villes de Plaine Commune contribuent déjà fortement à l'effort de construction avec un rythme de construction en forte progression depuis 2004 : environ 2 500 logements neufs par an entre 2004 et 2011 sur l'ensemble du périmètre<sup>3</sup>.

Plaine Commune et les neuf villes conduisent la réalisation de 24 opérations ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) et de 2 PRN – QAD (Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés) avec l'appui fort de l'État. Elles entendent, dans une ambition partagée avec leurs partenaires, poursuivre et amplifier cette mutation à l'appui du développement du réseau de transports du Nouveau Grand Paris.

<sup>2</sup> INSEE 2011

<sup>3</sup> Données SITADEL

La présence des Universités Paris 8 et Paris 13 (respectivement membres du PRES-Pôles de Recherche et d'Enseignement Supérieur- Paris Lumières et du PRES Sorbonne Paris Cité) et de nombreux établissements d'enseignement supérieur, rassemblant environ 40 000 étudiants et 1 800 enseignants/chercheurs place, Plaine Commune parmi les pôles universitaires importants de la métropole. Cette position sera encore renforcée par l'arrivée du futur Campus Condorcet (plus de 12 000 personnes parmi lesquelles plus de 9 000 enseignants, chercheurs, doctorants et personnels administratifs) et par la mise en liaison des pôles universitaires de la métropole.

### **2.1.5 Un territoire de contrastes, entre vitalité reconnue et difficultés sociales pour une grande partie de la population**

La vitalité du territoire réside également dans la force et la diversité de ses acteurs et de son tissu associatif. L'engagement, l'attachement aux réseaux militants, l'énergie des habitants, leur capacité collective à se mobiliser et à créer de la richesse par l'innovation viennent renforcer l'identité et le potentiel du territoire et de son projet.

Le caractère populaire de Plaine Commune résultant de sa longue histoire ouvrière est une identité pleinement assumée, avec la conviction profonde que la ville populaire est le lieu des passerelles et des rencontres entre les civilisations, mais aussi un lieu de transformation sociale. Du fait de la jeunesse de sa population et de la présence de plus de 130 nationalités, par son métissage et son rôle d'accueil de l'immigration, Plaine Commune revendique pleinement sa contribution à la « ville-monde », au bouillonnement d'initiatives et de créativité qui caractérise la métropole. Le territoire joue ainsi un rôle de premier plan dans l'intégration et la promotion sociale de ses habitants au sein de la métropole. Il est à ce titre un terrain d'innovation exemplaire. Grâce à une intervention publique forte et précoce dans les secteurs de l'éducation, de l'action socioculturelle, de la politique de la ville, de la santé ... le territoire de Plaine Commune offre des étapes dans le parcours social et résidentiel de beaucoup des franciliens les plus précaires. En cela, il contribue fortement à la solidarité métropolitaine, à l'intégration, à la réduction des inégalités. La poursuite de cette action dans une logique partenariale et son renforcement sont plus que jamais indispensables.

Toutefois, si le territoire connaît un développement accéléré depuis plus de dix ans, des difficultés sociales importantes demeurent et la situation des habitants reste très contrastée, voire se dégrade. La population du territoire se caractérise par un niveau de formation plus adapté aux secteurs industriels et, souvent, une insertion sur le marché de l'emploi via des emplois peu qualifiés. Ces emplois tendent à diminuer au profit d'emplois soit plus précaires, soit plus tertiaires, soit plus qualifiés. Cela expose aujourd'hui, plus que la moyenne, nombre d'habitants à la montée du chômage et à la précarité.

Depuis 1999, l'accroissement de l'emploi – principalement tertiaire -, estimé à 18 %, est deux fois plus élevé que dans le département de la Seine-Saint-Denis et la Région Île-de-France. Mais pour une partie de sa population, le chômage, la précarité et la pauvreté perdurent et les inégalités continuent de se renforcer. Le taux de chômage atteint ainsi 20.3 % sur le territoire de Plaine Commune, contre 10.9 % en Île-de-France<sup>4</sup>. En 2012, le revenu médian est deux fois moins élevé que la moyenne francilienne (11 560 euros par an à Plaine Commune – hors Saint-Ouen – contre 21 791 euros en Île-de-France). Près d'un tiers des ménages se trouve en-dessous du seuil de pauvreté, soit dix points au-dessus de la moyenne régionale.

Ainsi, l'hétérogénéité sociale est une caractéristique de la population du territoire de Plaine Commune, avec une sous-représentation des milieux aisés même si leur présence se renforce dans certains quartiers et une grande diversité des situations parmi les milieux populaires. Les situations de très grande pauvreté augmentent.

On observe la résurgence sur le territoire de bidonvilles témoins de l'extrême précarité dans laquelle vit une partie de la population. Ces difficultés sont accentuées par de forts contrastes entre le Sud du territoire, plus attractif et mieux connecté à Paris, et le Nord dont le processus de mutation est plus récent.

Les nuisances environnementales s'additionnent à ces difficultés sociales. Les secteurs les plus pauvres sont aussi ceux où la population est la plus exposée aux nuisances en matière de bruit, de pollution, où elle dispose de moins de possibilités d'accès à la nature, où les coupures urbaines sont les plus fortes.

Le risque d'un accroissement du contraste entre la situation socio-économique des habitants et le développement économique et urbain du territoire est important. Ce contraste se perçoit particulièrement dans le ressenti ambivalent des habitants vis-à-vis de leur territoire, entre fort attachement et sentiment de relégation et d'insécurité, sentiments liés à un environnement général dégradé, mêlant insécurités, détérioration des espaces publics, précarité sociale, fragilisation des services publics. Ces stigmates pèsent sur les banlieues populaires et leurs habitants, en dépit d'atouts, d'aspects positifs et d'une forte mobilisation des acteurs publics ou associatifs dans de nombreux domaines sur le territoire.

<sup>4</sup> INSEE 2009

## 2.2 LE PROJET STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

### 2.2.1 Conforter un pôle majeur de la métropole multipolaire

L'État et les collectivités territoriales s'accordent pour conforter ce pôle en l'inscrivant comme majeur, dans une métropole multipolaire.

#### 2.2.1.1 Le laboratoire de la métropole du futur, polycentrique, solidaire et durable

L'accélération des transformations économiques et sociales, la montée des inégalités et de la pauvreté, le contexte actuel de crise, l'ampleur des problématiques environnementales posent de nouveaux défis à la ville. Le territoire de Plaine Commune, par son identité populaire et sa situation contrastée mais aussi son dynamisme, la diversité et la créativité des populations qui s'y côtoient, son potentiel d'innovation, est au cœur de ces défis et de ces transformations. Il est de fait un véritable laboratoire de la métropole du futur, un territoire pionnier qui contribue à imaginer et mettre en œuvre les solutions permettant d'adapter la métropole aux transformations urbaines, culturelles, économiques et sociales à l'œuvre, et de préfigurer ainsi la métropole de demain ; une métropole qui revendique le droit à la ville pour tous.

Les acteurs de Plaine Commune et l'État proposent ainsi une autre vision de la métropole, perçue depuis la périphérie, que partagent d'autres collectivités de banlieue du monde entier tels que le Forum des Autorités Locales de Périphéries (FALP) ou encore la Commission Inclusion Sociale de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU). Cette vision porte l'idée que les villes de périphéries contribuent à penser la métropole autrement, à redéfinir les liens entre la capitale et sa banlieue. Elle invite à la réorientation du développement métropolitain vers plus d'égalité et de solidarité.

Le projet du Grand Paris a évolué au fur et à mesure du travail partenarial entre État et collectivités locales autour des CDT. Le sujet de la cohérence entre CDT est une préoccupation partagée par tous les acteurs de la métropole, notamment Paris Métropole et le Conseil Régional d'Île-de-France. Ce projet porte aujourd'hui une vision polycentrique du développement.

Plaine Commune s'inscrit pleinement dans cette logique et dans la construction de la métropole parisienne multipolaire, favorisant l'émergence de grandes polarités urbaines dotées d'une taille critique et d'une identité assurée à chacune une cohérence propre. Ces nouvelles centralités, en dialogue permanent entre elles, doivent être suffisamment fortes pour engendrer des dynamiques internes inclusives.

Le projet du Grand Paris porte également l'exigence d'une transition écologique de la métropole, pour affronter les enjeux du 21<sup>e</sup> siècle : changement climatique, raréfaction et renchérissement des ressources naturelles, érosion accélérée de la biodiversité, crise de la notion de croissance infinie et du système économique et financier... Plaine Commune et les villes du territoire affichent déjà une volonté forte sur ces sujets au travers d'un Plan Climat Energie, d'un Agenda 21 de territoire qui met en synergie celui porté par l'agglomération et ceux portés par les différentes villes, d'un Référentiel d'aménagement soutenable (qui s'impose à tout projet d'aménagement et de rénovation urbaine), adopté en février 2013, et de nombreuses autres démarches visant à mieux intégrer l'écologie urbaine dans toutes ses dimensions (sociale, sociétale, économique, environnementale) dans les politiques publiques.

Par l'intégration des enjeux clés de l'écologie urbaine dans le Contrat de Développement Territorial, les signataires entendent faire jouer au territoire un rôle moteur pour renforcer le caractère soutenable du développement métropolitain et préparer la ville durable de demain.

Le « Territoire de la culture et de la création » est aussi une opportunité pour expérimenter ce que peut être un « territoire numérique ». Moteur de la nouvelle révolution industrielle et économique, le numérique est un outil d'émancipation ou de fracture. D'où le soin à porter à la généralisation des opportunités cognitives et de lien social. Le numérique peut, par exemple, permettre d'offrir un nouveau type d'espaces publics « numériques », en extension de la ville physique.

Le projet de territoire de Plaine Commune participe ainsi à la réduction des déséquilibres territoriaux, urbains et environnementaux, en son sein et au sein de la métropole.

#### 2.2.1.2 Changer d'échelle pour faire métropole ensemble

Le projet du Grand Paris s'inscrit dans une logique de coopération et de complémentarité entre les pôles et les territoires qui le composent afin de veiller au respect des grands équilibres régionaux (en termes de développement économique, d'habitat, d'investissements immobiliers, de grands équipements commerciaux, sportifs ou culturels, de tourisme notamment), et d'avancer sur les questions de solidarité. Les signataires souscrivent totalement à cette logique et sont soucieux de partager les ambitions du territoire avec leurs partenaires, avec les territoires voisins et avec les autres territoires porteurs d'un CDT.

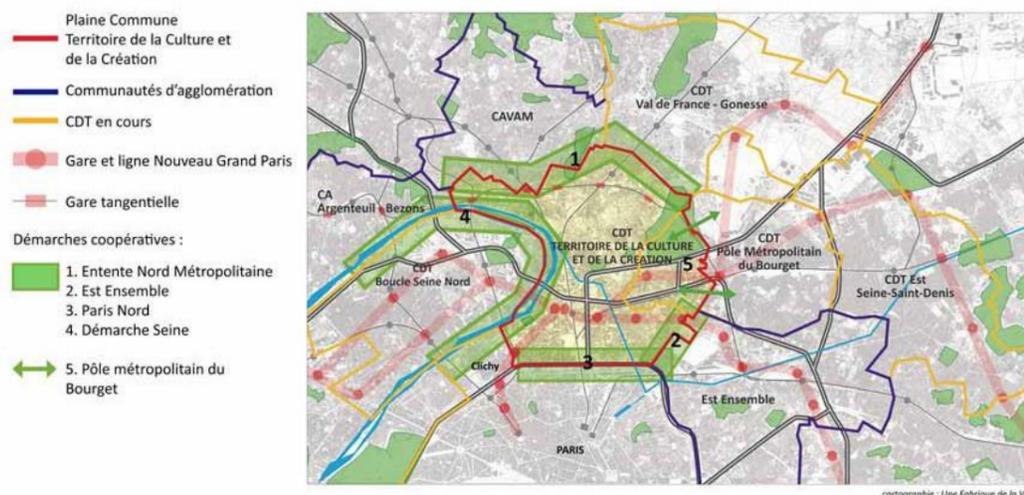
Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France constitue un nouveau cadre structurant, tel qu'il a été validé le 18 octobre 2013 par le Conseil Régional. Il identifie la « Plaine Saint-Denis » comme un Territoire d'Intérêt Métropolitain (TIM). Le souhait de développer de nouvelles polarités et de mieux équilibrer le territoire, la recherche de liens urbains plus forts entre les pôles anciens ou nouveaux, la volonté de valoriser les grands espaces de nature, objectifs formalisés dans le CDT, correspondent pleinement aux objectifs du SDRIF.

Les acteurs de Plaine Commune et l'État sont par ailleurs soucieux d'articuler le projet avec celui des territoires voisins. Le travail partenarial initié avec la Ville de Paris est ainsi central, sur la question de l'aménagement des secteurs d'interfaces où il convient d'assurer des continuités urbaines plus évidentes et de meilleure qualité, d'autant que les liens physiques entre Plaine Commune et Paris se renforcent à travers la ligne 12, la ligne 14, le T3 et le T8. Il l'est également pour partager les enjeux et établir des stratégies communes sur les thèmes des filières créatives et de la question culturelle, du développement économique et de l'emploi, des parcours résidentiels et professionnels. La mise en réseau des équipements culturels de Plaine Commune et du Nord Parisien est une piste de travail.

Figure 7 : Changer d'échelle pour faire métropole ensemble

#### LE PROJET STRATEGIQUE DE PLAINE COMMUNE

##### CHANGER D'ÉCHELLE POUR FAIRE MÉTROPOLE ENSEMBLE



A travers l'Entente Nord Métropolitaine, la coopération avec les agglomérations du Nord (communautés d'agglomération de Val de France, d'Argenteuil-Bezons et de la Vallée de Montmorency) est initiée autour de quatre axes forts : transport et mobilité, aménagement des territoires et projets de développement, équilibre des territoires, réussite et formation étudiante. Il prend forme en particulier au travers du travail collectif fait autour de la future Tangentielle Légère Nord, partenariat incluant la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et la communauté d'agglomération Aéroport du Bourget.

Le lancement en 2013 par Plaine Commune de la « Démarche Seine » ouvre des pistes intéressantes pour faire avancer la réflexion avec les communes riveraines - Villeneuve-La-Garenne, Gennevilliers, Asnières-sur-Seine, Colombes et Argenteuil-Bezons - sur le potentiel de grands paysages, de continuités écologiques, de développement économique, touristique, ludique et d'appropriation sociale offert par la Seine à l'Ouest.

L'articulation avec les autres Contrats de Développement Territoriaux de Seine-Saint-Denis, qui ouvrent de nouveaux axes de coopération économique et culturelle, est également importante. Le CDT du Bourget centré sur l'aéronautique est en relation forte avec Plaine Commune autour de la RN 2 et de la zone d'activités Mermoz.

La proximité de Roissy et le CDT Val-de-France offrent des perspectives d'emploi pour les habitants du territoire. Les Territoires de l'Ourcq et le CDT d'Est Ensemble partagent avec Plaine Commune l'ambition d'un développement de la filière de la création. Le CDT Est Seine-Saint-Denis se donne aussi comme objectifs le développement des activités culturelles et la valorisation des grands espaces de paysage. Le CDT Ville durable et cité Descartes constitue un grand pôle universitaire complémentaire de celui de Plaine Commune. L'articulation et l'interrelation des territoires, et notamment ceux définis par les périmètres des CDT, s'imposent à l'échelle de la Seine-Saint-Denis afin de faire en sorte que les secteurs géographiques couverts et non couverts par un CDT bénéficient de retombées positives et que leurs spécialisations (économiques et résidentielles) ne se fassent pas au détriment des populations et du développement local.

L'avenir de la métropole parisienne se joue désormais également dans le développement de dynamiques fortes de coopération entre pôles de développement existants ou en cours de structuration. Seule cette coopération permettra de dépasser les égoïsmes locaux et de traiter les enjeux de la région capitale à bonne échelle.

### 2.2.1.3 Poursuivre et amplifier la mutation du territoire

Dans le prolongement des mutations engagées sur son territoire et en proportion des importants potentiels qu'ouvrent les perspectives de renforcement sans précédent de l'accessibilité du territoire par les projets de transport collectif, tant l'amélioration et les prolongements du réseau existant que la création de nouvelles infrastructures de transport collectif, les perspectives amplifiées de développement urbain, social, économique et culturel se traduisent par l'adoption partagée de nouveaux objectifs ambitieux, notamment en termes de développement économique et social, en matière de construction de logement, ainsi que d'aménagement urbain, de mise en valeur du patrimoine paysager, de transformations écologiques et de développement culturel.

### 2.2.1.4 Un développement solidaire et inclusif, au bénéfice des citoyens, habitants et acteurs du territoire, actuels et futurs

Le projet élaboré par les signataires a pour objectif de favoriser un développement pour, par et avec les habitants du territoire, actuels et futurs, fondé sur la réduction des inégalités sociales et territoriales. Construire la ville pour tous c'est tout d'abord poursuivre la vocation du territoire comme terre d'accueil. C'est bien sûr favoriser l'intégration des plus modestes et des plus fragiles, notamment en travaillant sur leur accès au logement, à une éducation de qualité, leur montée en qualification et à leur accès à l'emploi par la réduction des nombreux freins à l'emploi. Cela est indissociable du fait d'offrir une qualité de service public qui permette à tous d'accéder aux services essentiels et de s'épanouir, ce qui fonde le droit à la ville. C'est aussi pouvoir offrir une solution résidentielle à un coût maîtrisé à une part plus importante des personnes venues exercer un emploi dans les universités et entreprises qui se développent ou s'installent sur le territoire ainsi qu'à de nouveaux habitants de la métropole francilienne.

La politique choisie met l'accent sur l'association active des habitants au développement du territoire. Elle repose tout d'abord sur une politique de développement social qui se fonde sur les capacités de faire de la population, y compris des plus précaires, pour que la société locale dans son ensemble participe aux mutations. Le développement inclusif donne ensuite une place importante à l'économie sociale et solidaire.

A travers la poursuite et le renforcement du travail de regroupement et de coopération des structures et acteurs locaux autour de filières économiques identifiées, Plaine Commune, l'État, le département de la Seine-Saint-Denis et la Région Île-de-France s'engagent dans une expérimentation pour favoriser la montée en puissance et le changement d'échelle de l'économie Sociale et Solidaire. Enfin, le soutien aux TPE, aux PME et à la création est un autre axe fort de cette démarche de développement inclusif. Le positionnement du territoire sur la culture et la création repose en grande partie sur ces approches, en ce qu'il vise à révéler un potentiel et des ressources déjà présentes pour en faire des moteurs du développement. La place offerte aux citoyens et acteurs économiques et culturels du territoire dans les processus d'élaboration et de mise en œuvre des projets, et leur participation effective, seront des facteurs essentiels de la réussite de cette politique inclusive. Cela suppose de créer concrètement les conditions pour que chaque habitant, chaque citoyen concerné puisse s'approprier le projet dans toutes ses dimensions, d'abord en percevant le sens, les objectifs et les conditions de mise en œuvre, puis en définissant son propre degré d'implication dans la réalisation de ce projet, au travers de processus participatifs et d'éducation populaire.

### 2.2.1.5 Un développement équilibré et polycentrique : le droit à la centralité pour tous

Le mouvement de mutation accélérée de pans entiers du territoire, tel celui du cœur de La Plaine depuis vingt ans, ne peut se poursuivre de manière soutenable sans concevoir et mettre en œuvre un modèle de développement qualitatif, équilibré et polycentrique, qui offre à tous, habitants et acteurs du territoire, un véritable droit à la centralité. C'est-à-dire le droit d'appartenir à un lieu qui compte, le droit d'avoir accès, dans son environnement proche, à l'ensemble des fonctions de la ville, dans un territoire perméable : emploi, habitat, services publics, détente, commerces... Le positionnement de Plaine Commune comme « Territoire de la Culture et de la Création » viendra renforcer et qualifier ces centralités.

Parvenir à un développement équilibré et cohérent suppose de conjuguer deux objectifs : conforter et réguler à la fois le très fort développement du Sud du territoire, soumis à des pressions importantes, d'une part et, d'autre part, accompagner le Nord du territoire, encore en attente d'une irrigation du développement constaté plus au sud, et le faire entrer dans une nouvelle dynamique. Son potentiel, avec la mise en service prochaine de la Tangentielle Légère Nord, est important.

Parallèlement à la création de nouveaux quartiers, la poursuite des opérations de rénovation urbaine (ANRU) et de la rénovation des centres anciens dégradés est essentielle. Il convient de combattre le risque de contraste entre ces derniers et de nouveaux quartiers très qualitatifs et bien connectés.

Le développement équilibré doit éviter la production d'une ville uniforme et standardisée. Chaque entité géographique de la communauté d'agglomération a une histoire particulière, des fonctions différentes, des caractéristiques physiques - notamment paysagères - singulières qui sont reconnues comme forces du développement. Chaque centralité doit pouvoir se construire une identité propre. C'est la condition d'un territoire vivant et attractif.

### 2.2.1.6 Un cadre de vie de haute qualité : agréable, paisible, soutenable et sain

Le territoire de Plaine Commune, longtemps meurtri, porte aujourd'hui une ambition forte : poursuivre sa dynamique de reconversion et de mutation dans une logique plus exigeante.

Comme le droit à la centralité, qui lui est très lié, le droit à l'urbanité et à la qualité du cadre de vie est au cœur du projet. La qualité participe au bien-être des citoyens ; elle est une condition essentielle du renversement de l'image parfois encore négative portée sur le territoire et d'une meilleure mise en valeur de ses atouts. Les partenaires signataires du CDT s'engagent ainsi résolument dans un développement urbain conciliant intensité, densité - nécessaire compte tenu des dynamiques métropolitaines - et qualité de vie, offrant les équipements et services publics nécessaires à la vie quotidienne.

La réalisation d'un « urbanisme de liaisons » pour unifier un territoire encore marqué par des coupures urbaines fortes est une priorité. Un chantier ambitieux est ainsi engagé sur les espaces publics, à travers la réalisation de liens faciles et agréables entre les différentes centralités, avec la même qualité sur l'ensemble du territoire. Ces liaisons permettront également de rendre plus accessibles les grands espaces de nature et d'améliorer la sécurité et le confort urbain des habitants. La mise en valeur de la géographie méconnue du territoire et de son patrimoine aquatique et végétal participera de la transformation qualitative du cadre de vie des habitants et actifs du territoire.

La prise en compte de l'écologie urbaine dans le développement urbain à court et à long terme est un axe fort du projet de Grand Paris décliné dans le projet de territoire de Plaine Commune et des neuf villes qui la composent. Le CDT intègre l'objectif de reconversion écologique du territoire et une volonté d'exemplarité. Cet objectif se traduira tout d'abord par des actions de réparation, afin de réduire les nuisances, les risques et les inégalités écologiques dus notamment à la traversée du territoire par de grandes infrastructures nationales et régionales et la pollution des sols de cet ancien grand pôle industriel de l'Île-de-France. Au-delà de cet objectif de réparation, l'ambition est bien d'amener le territoire vers une conversion écologique, en prenant en compte dans toutes ses politiques la nécessaire adaptation et lutte contre le changement climatique, la sobriété énergétique, la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, l'appropriation citoyenne de la nature en ville, le développement de la production locale d'énergie et la réduction de la dépendance du territoire aux ressources énergétiques fossiles amenées à se raréfier, l'ouverture à d'autres modes de consommation comme les circuits-courts, l'équilibre entre développement économique, écologique et social.

Une approche culturelle et artistique de la conception et de la mise en œuvre des projets urbains comme des démarches participatives qui les accompagnent, s'inscrit pleinement dans cet objectif de recherche d'une plus grande qualité urbaine, en aidant les bâtisseurs du territoire à penser et construire la ville autrement.

## 2.2.2 Le Territoire de la Culture et de la Création, fil rouge du projet

### 2.2.2.1 Plaine Commune, territoire emblématique de la culture et de la création

Le foisonnement, la richesse culturelle et patrimoniale de Plaine Commune, la présence de grands équipements métropolitains, la jeunesse et la diversité de la population, le poids croissant des industries culturelles et créatives font de ce territoire un lieu de culture et de création, propice à l'innovation et à l'expérimentation. Sa forte dynamique de développement et son attractivité retrouvée créent une conjonction unique pour renforcer sa position dans le Grand Paris. En adoptant la culture et la création comme axe de développement particulier, ce territoire se positionne comme un lieu productif d'avenir, utile à l'économie du pays et à son rayonnement. Cet axe de développement économique s'inscrit dans l'affirmation d'une spécificité, non exclusive d'autres secteurs économiques forts existants ou en développement sur le territoire, ni d'autres territoires de la métropole cherchant également à développer cette filière. Il est l'expression d'une stratégie globale fondée sur une démarche originale. Un levier pour renforcer l'attractivité du territoire et sa dimension internationale.

Le développement du « Territoire de la Culture et de la Création » ne saurait s'arrêter au champ économique. Les partenaires ont très tôt souhaité dépasser la notion de « cluster » pour que l'hybridation s'opère entre les différentes thématiques du projet. L'économie, l'urbanisme, l'écologie, le social, le culturel, la recherche, la formation doivent se nourrir mutuellement pour construire un Territoire de la Culture et de la Création qui aille au-delà d'une simple signature relevant du marketing urbain ou du seul développement des Industries Culturelles et Créatives, qui s'appuie sur la dynamique artistique et culturelle du territoire et sur tous ses habitants et acteurs. La démarche est transversale. Elle est un ciment pour relier les différentes politiques sectorielles. S'il est nécessaire de faire plus et mieux dans chaque domaine, l'enjeu est aussi de faire autrement, de renouveler les manières de conduire le développement sous toutes ses formes pour en amplifier l'aspect qualitatif et humain.

La stratégie vise donc non seulement à renforcer et à ancrer la filière des Industries Culturelles et Créatives que sont notamment le cinéma, l'audiovisuel, le numérique, mais également à créer les passerelles nécessaires pour les connecter aux initiatives culturelles et artistiques, aux activités des universités et des laboratoires de recherche très nombreux sur le territoire et, plus globalement, les relier à l'ensemble des pratiques sociales, particulièrement celles qui concernent la jeunesse.

Ces approches croisées entre l'artiste et l'ingénieur, entre la culture et l'espace urbain, peuvent donner lieu à des créations insoupçonnées. Le hasard peut ainsi être très productif, suivant l'idée de sérendipité, concept fondamental dans les processus d'innovation.

Le projet de Territoire de la Culture et de la Création structure et affirme l'identité du territoire, aussi bien au niveau régional, qu'à l'échelle nationale et internationale. La visibilité internationale conférée au territoire de Plaine Commune par le Stade de France, la Cité du Cinéma, les Archives Nationales ou la présence d'événements à fort rayonnement sera amplifiée demain par l'implantation du « Grand Equipement Documentaire » au cœur du Campus Condorcet, une possible halte du TGV, la Quartier Universitaire International du Grand Paris, la réalisation du Centre Aquatique d'Aubervilliers... Porteur du dynamisme économique du territoire et de sa transformation urbaine qualitative, le « Territoire de la Culture et de la Création » contribue fortement à un changement d'image déjà largement initié. Il est facteur d'attractivité pour les acteurs extérieurs.

### 2.2.2.2 Une contribution au Grand Paris de la Culture et de la Création

Plaine Commune s'inscrit dans une logique d'archipel, en complémentarité forte avec des territoires voisins ou proches, avec d'autres pôles créatifs, tant au niveau régional qu'europpéen ou international. Dans une perspective résolument métropolitaine, le Territoire de la Culture et de la Création développera une forte connexion avec les activités de la culture et de la création présentes en région parisienne. A l'échelle européenne et mondiale, les liens, les collaborations et échanges avec les autres pôles de la création, les « creative cities », seront affirmés. La thématique de la culture et de la création constitue un marqueur propre à ce territoire dans le Grand Paris. Plaine Commune contribuera ainsi à l'émergence et l'affirmation d'un Nord Est Parisien créatif et à la redynamisation d'une grande capitale culturelle désormais plurielle et élargie, dans ses lieux, ses acteurs et ses formes ; un lieu de culture vivante, collaborative, partagée qui s'appuie également sur sa culture historique, populaire et ouvrière.

### 2.2.2.3 Un projet fédérateur des énergies et porteur de fierté

Le Territoire de la Culture et de la Création représente une exceptionnelle occasion de mobiliser l'ensemble des ressources et du potentiel du territoire, de fédérer ses acteurs et habitants autour d'un projet et d'une dynamique partagés. Il donne de la fierté aux habitants et travailleurs créant sur le territoire.

## 2.3 PERSPECTIVES

Plaine Commune et les neuf villes ont été parmi les premières collectivités à s'engager avec l'État dans la dynamique du Grand Paris par un projet qui affirme à la fois une vocation métropolitaine forte du territoire profitant à la Région Capitale et un ancrage local, fondement et gage de réussite du projet. La signature du CDT entre les collectivités territoriales et l'État souligne la contribution du territoire à la dynamique métropolitaine.

Ses perspectives amplifiées de développement urbain, social, économique et culturel, à travers de nouveaux objectifs déclinés dans le chapitre suivant positionnent le territoire de Plaine Commune comme l'un des pôles majeurs de la métropole avec un rôle et une vocation propres au sein de l'ensemble régional : ceux de Territoire de la Culture et de la Création.

L'atteinte de ces objectifs est étroitement liée au renforcement prévu de la desserte du territoire à travers l'amélioration du réseau de transports en commun et la réalisation du nouveau réseau de transports publics dans le cadre du Nouveau Grand Paris, du déploiement d'une stratégie foncière et de la mobilisation de moyens permettant de répondre aux besoins forts en équipements et services publics et en logement social. C'est pourquoi les partenaires s'engagent sur les objectifs présentés ci-après.

### 3 OBJECTIFS ET PRIORITÉS SUR LE TERRITOIRE DE LA CULTURE ET DE LA CRÉATION

En déclinaison de la stratégie du Territoire de la Culture et de la Création, le présent chapitre développe les objectifs et priorités du contrat autour de cinq axes de présentation distincts mais toujours dans un souci d'interrelations croisées entre eux.

- Mieux se déplacer sur le territoire, être connecté à la métropole ;
- Vivre et travailler dans un pôle majeur du Grand Paris, référence pour la qualité urbaine et le développement soutenable ;
- Trouver de meilleures conditions de logement dans une ville en développement, mixte et solidaire ;
- Travailler et se former dans un territoire de mutations de l'économie et de l'emploi ;
- Plaine Commune, « Territoire de la Culture et de la Création » : faire de la culture et de la création le fil rouge du projet de développement du territoire.

Ces objectifs sont détaillés ci-après.

#### 3.1 MIEUX SE DÉPLACER SUR LE TERRITOIRE, ÊTRE CONNECTÉ À LA MÉTROPOLÉ

##### 3.1.1 Diagnostic

###### 3.1.1.1 Un territoire maillé par les infrastructures lourdes de transport

Des infrastructures majeures de transport, routières et ferroviaires, parcourent le Territoire de la Culture et de la Création ; elles assurent les liaisons avec Paris, Roissy et les autres pôles de la métropole et au-delà avec les réseaux nationaux et européens. Deux autoroutes traversent et desservent Plaine Commune (A1, Nord-Sud, 5 accès et sorties en cumulant les deux sens, et A86 Est-Ouest, 7 entrées et 8 sorties).

Le territoire est bordé au Sud par le boulevard périphérique de Paris (5 entrées-sorties). Un réseau dense de routes nationales et départementales complète le maillage principal et assure une grande part des liaisons internes au territoire et avec l'Île-de-France : routes radiales joignant les portes de Paris (N2, D301, N1, N410) et principales liaisons Est-Ouest (N186, D29, N214, N14 et N328).

La politique volontariste de l'État et des collectivités, initiée dans les années 1990, a puissamment renforcé l'accessibilité par les transports en commun ferrés : trois des cinq lignes RER d'Île-de-France (B, C et D), la ligne H du réseau Transilien SNCF, trois lignes de métro (les lignes 7, 13 et tout récemment 12 prolongée jusqu'à la place du Front populaire à Aubervilliers) irriguent le territoire.

Cette offre a été complétée depuis par :

- Le tramway T1- prolongé depuis fin 2012 vers l'ouest jusqu'à Asnières-Gennevilliers ;
- Le tramway T5 reliant Saint-Denis à Garges-Sarcelles livré en 2013 ;
- Le tramway T8 reliant Saint-Denis à Villetaneuse-Université et à Épinay-Orgemont livré fin 2014 ;
- et par une cinquantaine de lignes de bus qui assurent un maillage plus fin.

##### 3.1.1.2 Une accessibilité encore insuffisante par les transports en commun, créatrice d'inégalités d'accès à la mobilité

Ces réseaux ont permis le développement soutenu des dernières années, mais ils ne suffiront pas à régler tous les problèmes. La couverture du territoire de Plaine Commune demeure incomplète particulièrement dans le Nord du territoire et sa desserte apparaît menacée par les saturations.

Un certain nombre de quartiers restent enclavés du fait de l'éloignement des stations ou de la difficulté des parcours d'accès. Un déséquilibre existe entre le Sud, desservi par le RER (lignes B et D), le métro et le tramway (T1), et le Nord qui ne dispose que de trois gares (Épinay sur la ligne RER C, Pierrefitte/Stains sur la ligne RER D, Épinay-Villetaneuse sur la ligne H).

Les densités du réseau d'autobus sont également très différentes. Les difficultés d'accès aux transports en commun touchent particulièrement les 48% de ménages qui n'ont pas de voiture et qui appartiennent aux catégories socio-professionnelles vivant fréquemment loin de leur lieu de travail.

A Paris, où le taux de motorisation est très voisin, les distances à parcourir sont généralement plus courtes et la desserte par les transports en commun très supérieure.

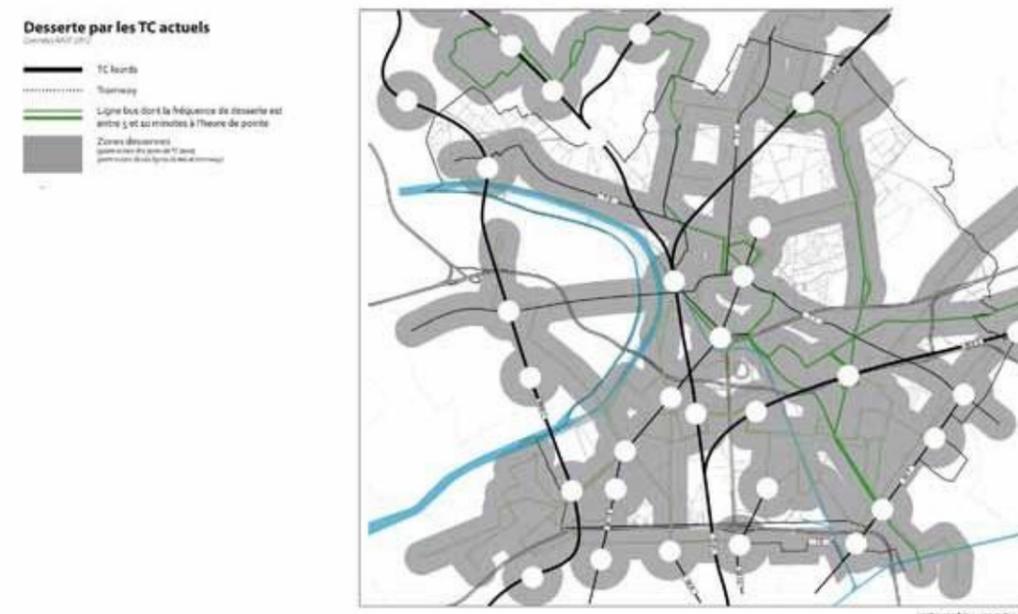
Par ailleurs, l'organisation radiale du réseau, centré vers Paris, répond mal à la demande de déplacements de banlieue à banlieue, et de liaisons vers les grands pôles d'emploi de La Défense, Nanterre, Bobigny et Marne-la-Vallée.

Toutes les gares du territoire connaissent une fréquentation élevée (plus de 9 000 entrants par jour à la gare de Pierrefitte-Stains, près de 15 000 à La Plaine – Stade de France, près de 60 000 à Saint-Denis)<sup>5</sup> alors même que la croissance démographique et le développement économique renforcent les besoins de déplacements par les transports publics.

L'écart entre la demande croissante et l'offre proposée entraîne ainsi des saturations. Les RER B et D et la ligne 13 du métro sont particulièrement touchés, aux heures de pointe et aussi, de plus en plus, à d'autres moments de la journée. Cette saturation, s'additionnant à d'autres facteurs tels que la vétusté du matériel, l'insécurité dans les trains et les gares, entraîne une détérioration de la qualité de service (irrégularité des horaires, suroccupation des trains et quais, augmentation du temps de transport, mauvaise qualité de l'accueil en gare, ...) et une altération globale du fonctionnement des réseaux.

Figure 8 : Accessibilité insuffisante par les transports en commun

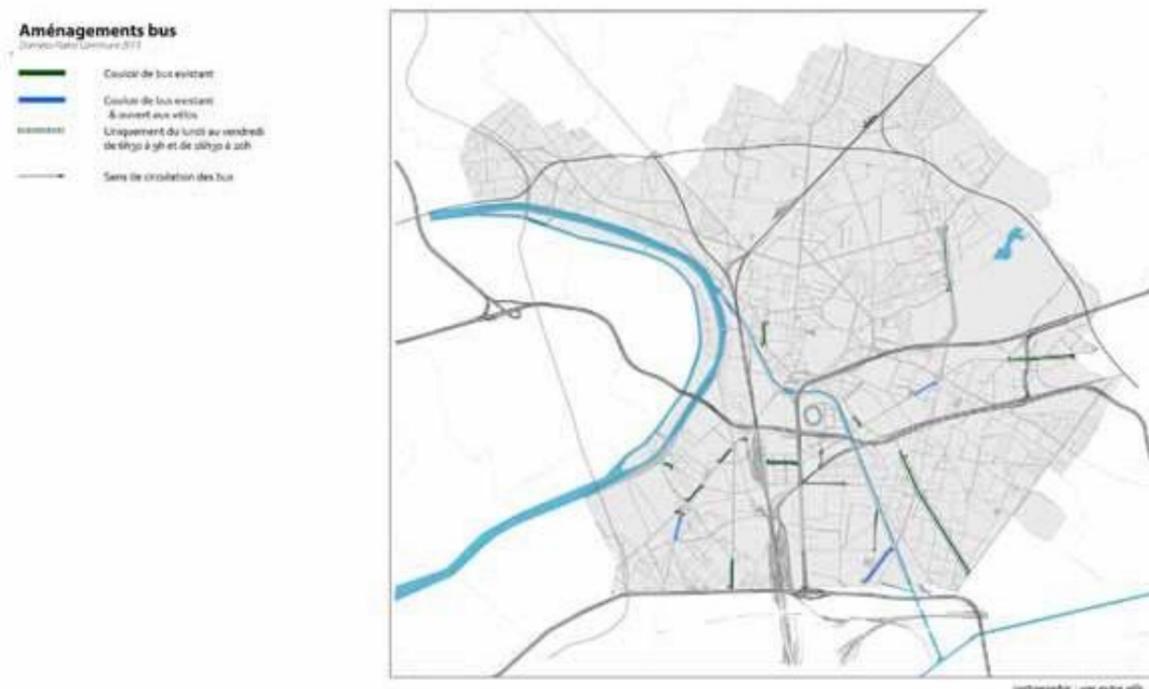
#### MIEUX SE DÉPLACER SUR LE TERRITOIRE ÊTRE CONNECTÉ AU RESTE DE LA MÉTROPOLÉ ACCESSIBILITÉ INSUFFISANTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



<sup>5</sup> Données SNCF de 2007 et probablement plus élevées aujourd'hui

Figure 9 : Un réseau local chargé et insuffisamment adapté aux modes actifs

MIEUX SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE ÊTRE CONNECTÉ AU RESTE DE LA MÉTROPOLE  
UN RESEAU LOCAL CHARGE ET INSUFFISAMMENT ADAPTE AUX MODES ACTIFS



### 3.1.1.3 Un réseau routier principal congestionné

Le recours à la voiture reste important, en particulier pour les déplacements « de banlieue à banlieue », moins bien assurés par les transports en commun. Le réseau routier magistral et principal de Plaine Commune accueille des flux croissants comprenant une part significative de trafic de transit traversant le territoire (A1, A86, déplacements régionaux générés par Paris, Roissy, ...). Les périodes de saturation sont importantes, aux heures de pointe surtout mais aussi dans la journée, et concernent également le réseau local.

A l'inverse, le réseau magistral reçoit un flux de déplacements locaux qui contribue à sa congestion.

### 3.1.1.4 Un réseau local chargé et insuffisamment adapté aux modes actifs

Le réseau local est fortement chargé par les flux desservant le territoire. Il accueille en plus des mouvements de transit cherchant des échappatoires à la saturation du réseau magistral et principal. La part de ce trafic « de transit » a été estimée à 15% en moyenne et elle est sans doute supérieure au Sud du territoire, où les mouvements sont les plus denses.

Souvent surchargé, notamment aux heures de pointe, et dénué d'aménagements spécifiques, le réseau local peine à assurer la bonne circulation des bus. La présence massive de l'automobile dans l'organisation, l'occupation, l'aménagement des espaces publics atteint leur qualité et leur confort. Les aménagements en faveur des modes actifs sont trop discontinus ou incomplets, en particulier pour l'accès aux équipements publics et espaces verts, les trajets vers Paris et le rabattement vers les gares et stations des transports publics. Ce contexte ne favorise pas l'intermodalité et le recours aux modes actifs ; le « dernier kilomètre » est donc souvent effectué dans des conditions inconfortables.

Figure 10 : Un réseau local chargé et insuffisamment adapté aux modes actifs

MIEUX SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE ÊTRE CONNECTÉ AU RESTE DE LA MÉTROPOLE  
UN RESEAU LOCAL CHARGE ET INSUFFISAMMENT ADAPTE AUX MODES ACTIFS

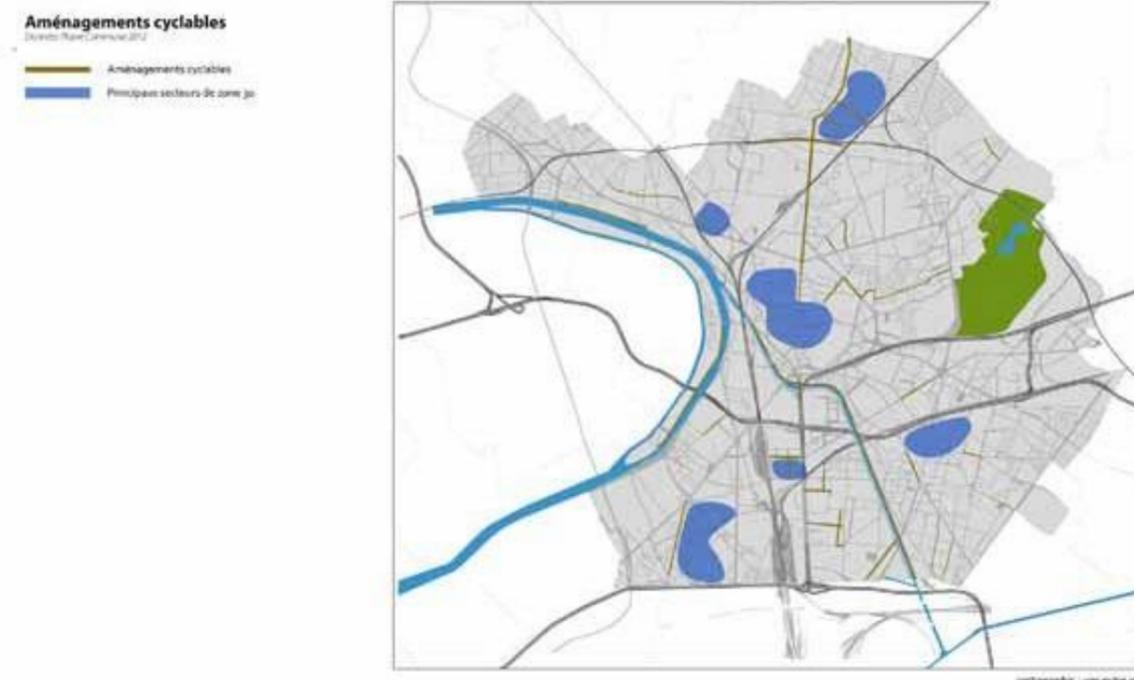


Figure 11 : Extrait du schéma directeur des itinéraires cyclables

MIEUX SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE ÊTRE CONNECTÉ AU RESTE DE LA MÉTROPOLE  
UN RESEAU LOCAL CHARGE ET INSUFFISAMMENT ADAPTE AUX MODES ACTIFS  
SCHEMA DIRECTEUR DES ITINERAIRES CYCLABLES



### 3.1.1.5 Un trafic de marchandises important, un fret fluvial et ferroviaire insuffisamment développé<sup>6</sup>

Le transport de marchandises représente 10 à 15% des déplacements de véhicules en Seine-Saint-Denis, donc une part importante des émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. Mais il constitue aussi un élément essentiel du fonctionnement de la ville et sa place doit être pensée dans l'organisation urbaine de demain.

En milieu urbain, dans la logistique de distribution du dernier kilomètre, les entreprises sont confrontées aux problèmes liés à la congestion du réseau et au respect de l'environnement. À l'échelle de Plaine Commune, le diagnostic du Plan Local des Déplacements de 2008 indique que près de 90% des livraisons se font par la route, soit 120 000 poids lourds circulant quotidiennement sur le territoire. 3% seulement des flux de marchandises empruntent la voie fluviale en Seine-Saint-Denis (5% en Île-de-France).

En conséquence, les systèmes d'approvisionnement en ville dense doivent être restructurés en commençant par le transport de marchandises. Le territoire de Plaine Commune s'inscrit justement dans un environnement très favorable au développement du fret fluvial. Le canal Saint-Denis (0,5 à 1 Mt transportées en 2003<sup>7</sup>) apparaît comme un site stratégique au vu de l'importance des projets de développement, générateurs d'importants mouvements de matériaux de construction et de déchets du bâtiment.

Le schéma directeur des implantations portuaires du canal prévoit le maintien de ces espaces dont la présence sera conciliée avec les promenades des berges. La présence de la Seine et la proximité du port de Gennevilliers, premier port de marchandises d'Île-de-France, ouvrent d'autres possibilités. Par ailleurs l'existence de nombreux faisceaux ferroviaires peut être propice au développement du fret par train.

### 3.1.1.6 Les infrastructures pèsent sur la qualité de vie dans le territoire

Si la couverture partielle de l'autoroute A1, à Saint-Denis, a effacé une coupure majeure, le territoire reste morcelé par les grandes infrastructures de transport, routières et ferroviaires, qui constituent de réelles barrières physiques pour la vie quotidienne comme pour le développement futur. Leur présence et la circulation automobile qu'elles drainent sont aussi génératrices de multiples nuisances (accidents, bruit, pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre) qui atteignent la qualité de l'environnement et pèsent sur la santé publique.

Ces infrastructures sont également fortement consommatrices d'espaces, dont certains peuvent être reconquis pour réduire les coupures, retisser la ville et améliorer la qualité de vie. Le territoire est aussi touché par les nuisances sonores des aéroports proches. Ses projets doivent ainsi prendre en compte le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy, qui atteint le Nord des communes d'Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Villetaneuse et Stains, et surtout le PEB du Bourget, en cours d'élaboration, qui touchera également les communes du nord (le plan de gêne sonore en vigueur affecte déjà une partie des communes de Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Saint-Denis).

<sup>6</sup> Source : PLD Plaine Commune

<sup>7</sup> Source : site internet de la Mairie de Paris

### 3.1.2 Mieux se déplacer : Objectifs / Leviers d'actions

Assurer la bonne desserte du territoire implique d'apporter une réponse aux saturations actuelles et aux nouvelles demandes de déplacements générées par le développement. Pour cela, l'enjeu principal est le déploiement progressif d'un système global et durable de mobilité à hauteur des besoins, indispensable au développement ambitieux envisagé sur le territoire.

Les collectivités territoriales et l'État considèrent que la mise en place du réseau Grand Paris Express est donc une opportunité majeure. Elle doit être accompagnée, d'une part, par le renforcement du maillage des transports en commun (prolongements de métro, tram-train, tramway, bus) et de leur qualité, d'autre part, par une meilleure maîtrise de la place de l'automobile, en circulation et en stationnement. La restructuration et le développement du fret fluvial et ferroviaire et des systèmes de logistique urbaine sont également un enjeu pour le territoire.

Un enjeu complémentaire est d'améliorer l'insertion urbaine des infrastructures de transports et d'élever la qualité des espaces publics et du réseau maillé des voiries locales, vecteurs déterminant de développement des modes actifs de déplacement.

Plus globalement, le projet sera complété par un effort de limitation de la demande de mobilité, afin de contenir la croissance des déplacements motorisés. Des actions incitant à des changements de comportements seront recherchées pour l'ensemble des motifs structurants du recours aux déplacements motorisés.

Cet ensemble de mesures correspond à une véritable refonte globale du système de mobilité du territoire ; elles doivent permettre de renforcer l'usage des transports en commun et des modes actifs, de limiter la place de l'automobile et ses nuisances, et contribuer ainsi à inscrire le territoire dans une perspective de développement soutenable.

Plusieurs documents expriment déjà cette nouvelle approche à Plaine Commune : le Plan Local de Déplacements, le Plan Climat énergie, le Plan communautaire pour l'environnement, l'Agenda 21, le projet de zone d'actions prioritaires pour l'Air, le plan vélo, le plan marche, le référentiel d'aménagement soutenable ; les agendas 21 et documents cadres sur l'environnement de chaque ville ; au niveau du département le Schéma départemental des itinéraires Cyclables, le chemin des parcs et au niveau de l'État, le Schéma régional Air énergie. Le nouveau système de mobilité qui se dessine ainsi est une composante essentielle de la mutation écologique du territoire par la réduction des nuisances et pollutions et de leurs effets sur la santé, par la limitation des émissions de gaz à effet de serre et par l'anticipation sur les évolutions à venir, notamment la raréfaction des sources d'énergies fossiles.

#### 3.1.2.1 Développer une nouvelle offre massive de transports en commun pour améliorer les échanges de banlieue à banlieue et placer le territoire au cœur des échanges nationaux et internationaux

Le premier enjeu pour le territoire est la poursuite du déploiement de nouvelles lignes de transports en rocade et en radiale et leur relation avec le développement économique et urbain.

Le réseau du Grand Paris Express, défini dans le cadre du projet du Grand Paris, apportera au territoire un haut niveau d'accessibilité et le reliera pleinement aux pôles majeurs et à l'ensemble de la métropole. Ce réseau automatique de grande capacité apparaît indispensable à la réussite du projet de développement que met en œuvre le Contrat de Développement Territorial, au vu de la quasi saturation actuelle des possibilités de desserte du territoire. Les lignes 15, 16 et 17 relieront directement le territoire avec La Défense, Roissy et Marne-La-Vallée. La ligne 14 prolongée du métro conjuguera renforcement des liaisons avec Paris, que la ligne 13 ne peut assurer dans de bonnes conditions, et nouvelles relations vers le Sud, dont les pôles d'Orly-Rungis et Saclay via la ligne 18. La ligne 15 ouvrira des relations rapides avec l'Est parisien et Marne la Vallée. Au Sud-Ouest, la ligne 18 créera une nouvelle liaison entre Nanterre et Orly via le plateau de Saclay.

Le territoire sera ainsi placé au cœur des échanges nationaux et internationaux : aux relations avec les grands aéroports franciliens pourra s'ajouter à terme, en fonction des décisions à venir, la desserte du territoire par la création d'une gare TGV à Saint-Denis Pleyel, sur le projet de rocade de contournement TGV de Paris. Cette facilité de communication et l'importance de l'interconnexion majeure que deviendra la gare de Saint-Denis-Pleyel constitueront un atout stratégique pour les universités, les entreprises et l'ensemble du territoire.

#### Gare de Saint-Denis-Pleyel, Le pôle d'échange

Le pôle d'échange se constituera de deux gares distinctes. D'une part à l'Est, l'actuelle gare RER D de Saint-Denis Stade de France, par laquelle passera à terme également la ligne H du Transilien. Et d'autre part, à l'Ouest, la future gare du Grand Paris Express par laquelle passeront les quatre lignes du futur métro automatique (14, 15, 16 et 17). Cette dernière permettra une correspondance rapide vers l'actuelle ligne 13 au carrefour Pleyel.

Cette gare, qui accueillera quotidiennement 250 000 voyageurs, sera l'une des gares emblématiques du réseau du Grand Paris Express. Sa conception a été confiée à l'architecte japonais Kengo Kuma en 2014 pour une mise en service en 2023.

Photo 1 : Gare de Saint-Denis Pleyel © Société du Grand Paris / Kengo Kuma



#### Le franchissement des réseaux ferrés

Des études menées entre 2010 et 2013 par l'agence AUC ont mis en évidence l'importance d'un franchissement surplombant des différentes lignes du réseau ferré du Pôle de transport Pleyel de Saint-Denis. L'inscription en 2013 au SDRIF de ce projet témoigne par ailleurs de son caractère stratégique. Il poursuit en effet plusieurs objectifs :

- La reconquête de l'ouest de la Plaine jusqu'à la Seine ;
- La continuité paysagère et fonctionnelle entre Pleyel et Landy ;
- Le développement d'un nouveau pôle urbain au Nord de Paris ;
- Le développement de l'offre de transports nécessaire au développement du projet urbain ;
- La résorption du manque de liaisons Est-Ouest, tant en termes de transports qu'en termes de mobilité douce ;
- Compléter le maillage du réseau routier entre Pleyel et le Landy ;
- Assurer l'interconnexion entre les lignes de transport de part et d'autre du réseau ferré.

C'est ainsi que le Franchissement Urbain Pleyel (FUP) prendra place. Il s'agit d'un franchissement de 275 m de long surplombant les réseaux ferrés et reliant les deux gares du pôle de transport. Il constituera un élément de liaison urbaine, auquel s'adossera un bâtiment, principalement occupé de bureaux. L'architecte Marc Mimram, associé à Richez Associés et Eneis, a été désigné au terme d'un concours pour la réalisation du pont.

L'horizon de livraison de la partie piétonne est prévu pour début 2024 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques. Il sera accompagné d'un ensemble bâti dans le cadre du projet « Inventons la Métropole du Grand Paris » (IMGP).

### 3.1.2.2 Améliorer l'offre et la qualité des transports en commun

Le Grand Paris Express élargit aux infrastructures existantes l'amélioration attendue des transports publics. Les projets en cours concernent :

- Le prolongement de la ligne 13 de métro entre Saint-Denis Université et Saint-Ouen ;
- Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen dont les travaux sont en cours ;
- Le prolongement de la ligne 12 de métro au Nord sur le territoire d'Aubervilliers. Un second prolongement est en cours de réalisation, dans la continuité du premier réalisé jusqu'à la station Saint-Denis - Aubervilliers - Front Populaire ;
- Le prolongement de la ligne 8 du tramway Saint-Denis (Porte de Paris) / Epinay / Villetaneuse. Un prolongement du T8 vers la future gare Rosa Parks du RER E à Paris devrait être lancé avant 2020 ;
- Le renforcement de la gare de Saint-Denis (gare SNCF) via l'aménagement d'un pôle d'échange d'ampleur régionale ;
- Le prolongement de la ligne 4 de métro (Porte d'Orléans <-> Porte de Clignancourt). Le projet a été acté, il raccorderait la Porte de Clignancourt à la Mairie de Saint-Ouen ;
- Les comités d'axes. Plusieurs axes bus ont été répertoriés pour faire l'objet de projets d'amélioration (couloirs de bus réservés, réaménagement de carrefours, repositionnement d'arrêts, amélioration des vitesses et des fréquences de circulation, adaptation PMR...). Les lignes concernées sont les lignes 153, 154, 170, 173, 174 et 178 ;
- L'arrivée du Grand Paris Express avec les lignes 15, 16 et 17 au niveau de la gare de Saint-Denis-Pleyel ;
- Le prolongement de la ligne 7 du métro de la Courneuve au Bourget.

L'installation d'un TCSP sur la RN2 requalifiée est également envisagée à terme. Ces évolutions des réseaux ferrés appellent une adaptation progressive (au gré des réalisations attendues) du réseau d'autobus pour favoriser l'intermodalité avec les modes lourds, compléter la couverture du territoire et renforcer sa desserte de proximité. Les analyses engagées permettront de déterminer, en lien avec les priorités d'aménagement des espaces publics, un réseau cohérent d'axes de desserte de surface garantissant l'efficacité de la circulation des bus.

La qualité future des infrastructures doit être appuyée par la qualité du service : facilité des échanges, fréquences bien adaptées et régularité, qualité des gares, stations et du matériel, parkings relais et parkings deux-roues, sécurité sont autant de conditions pour rendre les transports publics attractifs et réussir à faire évoluer le choix modal en leur faveur. Des approches participatives, culturelles et artistiques pourront être mobilisées de façon fructueuse dans cette perspective. Parmi les aménagements indispensables figure la restructuration du pôle gare de Saint-Denis inadapté au trafic qu'il accueille aujourd'hui et que les nouvelles lignes de tramway vont accroître. Par ailleurs, il faudra renforcer la qualité de service des dessertes bus Est-Ouest qui apparaît aujourd'hui inférieure à celle des liaisons Nord-Sud.

Une navette fluviale pourrait offrir une liaison complémentaire entre Saint-Denis et La Défense, plus rapide que le trajet par la voirie de surface aux heures de pointe, mais la faisabilité technique et financière de ce projet doit être confirmée.

### 3.1.2.3 Maîtriser la place de l'automobile

Un ensemble de mesures convergentes permettra de discipliner la circulation automobile et de réduire la place de la voiture dans l'espace public.

L'amélioration et la hiérarchisation du réseau de voirie permettront de développer une armature viaire structurante, plus lisible, et d'augmenter la fluidité, sans appel d'air supplémentaire. Un meilleur guidage des voitures vers le réseau magistral et principal permettra d'alléger la charge du réseau local, de pacifier les quartiers et de mieux équilibrer les charges sur le réseau magistral et local. Le réseau autoroutier doit évoluer vers un modèle plus urbain. Des réflexions d'ensemble seront conduites dans ce sens, dans le cadre du groupe de travail constitué à cet effet entre les gestionnaires des différentes infrastructures routières, l'enjeu étant de traiter du statut autoroutier des autoroutes en zone dense.

Par ailleurs, un programme de réduction des nuisances par création de protections acoustiques ou de talus sera établi. Plusieurs ouvrages importants seront retraités pour mieux s'intégrer à la ville et faciliter les échanges. Une première étape pourrait, après vérification des impacts et de la faisabilité, concerner l'A86 à Pleyel et l'A1 à la Porte de Paris.

Les études de circulation, à une échelle élargie au Nord de Paris, permettront de préciser les faisabilités et les étapes ultérieures concernant les diffuseurs Lamaze, Marville et le barreau de liaison Mermoz, voire, à terme, la reconfiguration de la Porte de La Chapelle, et les perspectives d'enfouissement à long terme d'une partie du réseau autoroutier.

Les politiques de stationnement, outils efficaces pour limiter l'usage de la voiture et sa présence sur l'espace public, seront confortées : une politique globale, à l'échelle de l'agglomération sera mise en œuvre ; les normes seront réduites et tiendront compte de la qualité de desserte par les transports publics, la mutualisation de l'usage des places créées sera recherchée pour réduire les dépenses et l'espace utilisé ; des expériences de « centrales de mobilité mutualisées » associant accès aux transports publics, parking (bâtiments-silos), mise à disposition de vélos et auto-partage seront mises en œuvre.

La limitation de la demande de mobilité motorisée sera recherchée. Une meilleure répartition des équipements et commerces de proximité sur le territoire y contribuera, ainsi que des choix d'aménagement permettant de densifier les espaces bien desservis par les transports en commun et de rapprocher lieux d'habitation et lieux de travail. Le déploiement de la couverture numérique du territoire, le recours croissant au télétravail et le développement des services de proximité sont d'autres facteurs favorables dont l'importance devrait croître à l'avenir.

### 3.1.2.4 Améliorer l'accessibilité et la porosité du territoire, permettre une connectivité maximale entre les lieux, à pied, à vélo et en transports en commun

La réorganisation de la circulation sera accompagnée par la requalification du réseau local de voirie favorisant les mouvements des bus et l'usage des modes actifs. Les liaisons cyclables et piétonnes seront facilitées pour l'accès aux équipements et aux gares, notamment par l'aménagement de parkings vélos. Elles seront également facilitées à l'intérieur des quartiers et entre quartiers voisins par le développement d'un réseau ramifié d'itinéraires répondant aux besoins des déplacements à courte distance.

Les déplacements de proximité et la partie terminale des déplacements plus longs - le « dernier kilomètre » - pourront ainsi s'effectuer de façon plus aisée et agréable dans des espaces publics apaisés et de meilleure qualité.

## 3.2 VIVRE ET TRAVAILLER DANS UN POLE MAJEUR DU GRAND PARIS, REFERENCE POUR LA QUALITE URBAINE ET LE DEVELOPPEMENT SOUTENABLE

### 3.2.1 Diagnostic

#### 3.2.1.1 Un pôle majeur du Grand Paris à conforter

D'une superficie de 4 700 hectares, le territoire de Plaine Commune se trouve au carrefour de grands axes de communication. Au contact de huit Portes de Paris, situé entre le pôle tertiaire de La Défense et le pôle de développement de Roissy-Charles-de-Gaulle, à proximité de l'aéroport d'affaires du Bourget, il bénéficie d'une position stratégique au sein de la métropole francilienne. Celle-ci sera renforcée par le développement d'un nouveau réseau de transports en commun, le Nouveau Grand Paris, qui reliera le territoire aux autres pôles du Grand Paris.

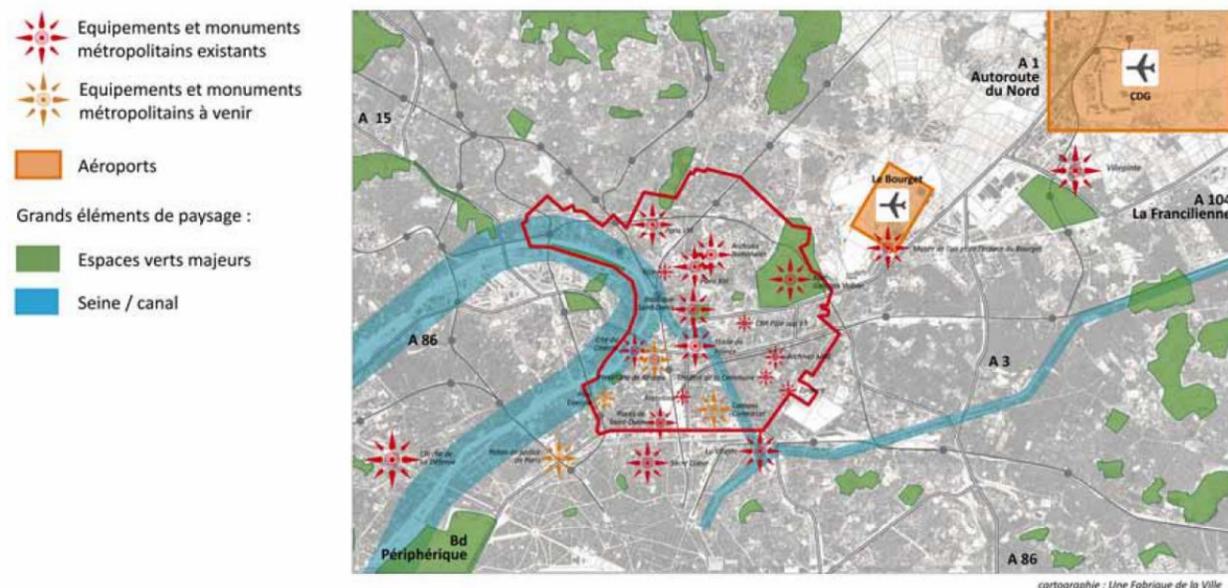
Cette situation stratégique entraîne toutefois un développement qui reste aujourd'hui polarisé dans la partie Sud du territoire, sous la pression directe de l'expansion parisienne et de l'offre de transport déjà présente.

Le territoire dispose d'atouts géographiques, écologiques et paysagers précieux grâce à la présence d'espaces de nature d'échelle métropolitaine : la Seine, le Canal, les parcs départementaux Natura 2000 de La Courneuve (Georges-Valbon) et de L'Île-Saint-Denis, la Butte Pinson... Ces grands éléments de paysage et de nature sont encore peu reconnus, peu valorisés et restent enclavés.

Ils offrent pourtant un potentiel intéressant, en particulier pour les loisirs, l'agrément et la santé des habitants ainsi que pour la mise en réseau des réservoirs et corridors écologiques avec les autres espaces de paysage du Grand Paris pour favoriser le maintien et le développement de la biodiversité. Ils apportent un équilibre en contrebalançant la forte urbanisation en cours et à venir, et participent à l'adaptation du territoire aux changements climatiques.

Le Stade de France, la Basilique de Saint-Denis, la Cité du Cinéma, les Archives nationales et les Archives diplomatiques, les Universités Paris VIII et Paris XIII sont autant d'équipements à rayonnement métropolitain ou national, qui contribuent à l'attractivité du territoire. Certains doivent être mieux ancrés et davantage reliés à leur environnement urbain.

Figure 12 : Equipements, monuments sur le territoire



Au cours des années 1990-2010 Plaine Commune a su accueillir avec succès un grand équipement, le Stade de France et ses manifestations majeures, ainsi que de très importants établissements tertiaires, installant ainsi dans la Plaine deux « centres » entièrement nouveaux, desservis par les gares du RER D et B. Mais ces centralités sont demeurées partielles, trop monofonctionnelles, intermittentes (ne vivant que les jours des manifestations et aux heures de bureaux) ; elles sont restées coupées de leur environnement, notamment du centre de Saint-Denis. Dans le secteur du Millénaire, l'arrivée du Centre Commercial et des sièges tertiaires ont créé une centralité encore ponctuelle et très isolée.

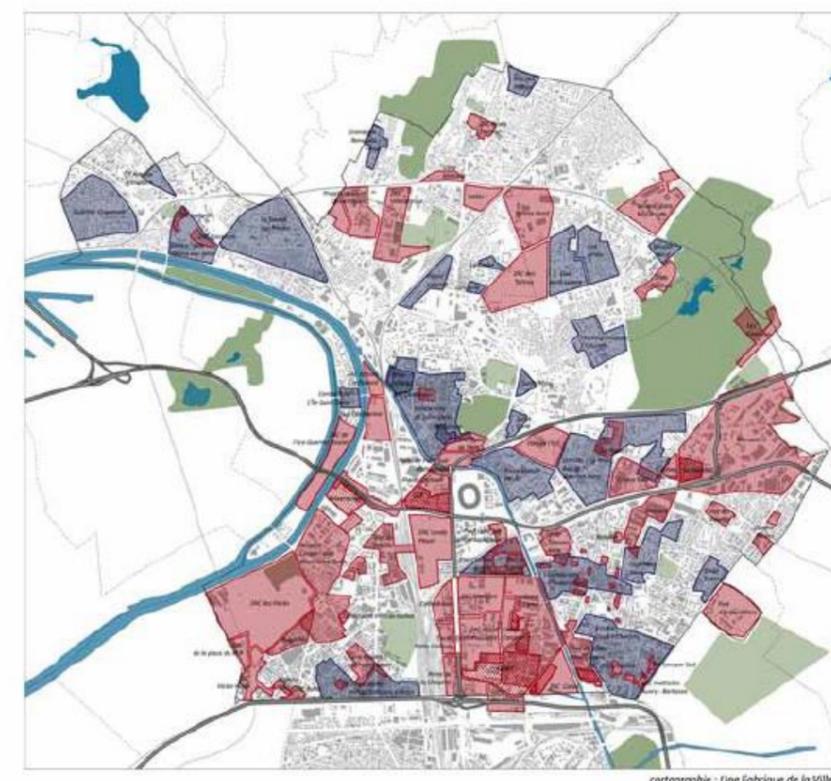
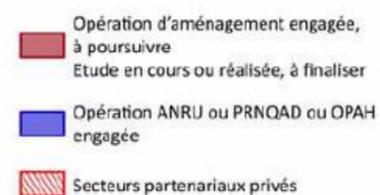
#### 3.2.1.2 Une mutation largement engagée, un potentiel de développement important

Une action volontaire et puissante de requalification a été engagée depuis la fin des années 1990.

Avec plus de 90 périmètres opérationnels ou d'études, 24 opérations de rénovation urbaine ou de réhabilitation des quartiers anciens dégradés en cours c'est près de la moitié du territoire dont la mutation est aujourd'hui en cours ou programmée. Une programmation ambitieuse est lancée, en lien avec le développement de nouveaux transports en commun. Elle témoigne du dynamisme et du fort potentiel de développement du territoire mais présente deux limites. Le nombre restreint de projets au Nord, et notamment à proximité immédiate des futures gares de la Tangentielle Légère Nord qui constituent pourtant une opportunité de développement pose question ; il est constaté par ailleurs un manque de cohérence et d'articulation des projets entre eux.

A cet égard il paraît important d'éviter les risques réels de saturation et de blocage de vastes secteurs de mutation que provoquerait la poursuite d'une accumulation de projets et d'opérations sans plan d'ensemble à terme, notamment sur la Plaine.

Figure 13 : Opérations sur le territoire



Le changement d'image du territoire est largement initié. L'arrivée de nouveaux transports en commun, la réalisation de nouveaux quartiers d'habitation mixtes et de meilleure qualité y contribuent. Les activités créatives ont une place croissante sur le territoire. Même si sa visibilité doit être améliorée, la vocation culturelle du territoire s'incarne dans un nombre déjà important de lieux de création et de diffusion.

### 3.2.2 Objectifs / Leviers d'action

L'enjeu est double : conforter le territoire de Plaine Commune comme pôle majeur d'un Grand Paris multipolaire et poursuivre la mutation urbaine du territoire dans une ambition qualitative et durable, condition du bien-être des habitants et personnes qui y travaillent, comme de son attractivité plus générale. Spécificité du caractère urbain recherché : ce pôle métropolitain majeur doit avoir un caractère urbain spécifique, issu de sa géographie trop cachée, de sa riche histoire politique et sociale, de la grande diversité de sa population, de ses activités et de ses tissus urbains.

Pour bien affirmer la place singulière du territoire de Plaine Commune dans la métropole, sa mutation ne doit pas en altérer l'identité. Le Territoire de la Culture et de la Création s'épanouira mieux dans un paysage révélé, dans une nature valorisée et renforcée, dans une diversité recherchée des quartiers de ville qui le composent, de leurs formes urbaines, de leur degré de mixité fonctionnelle et de densité.

Le projet global entend, d'une part, ne pas niveler, uniformiser, banaliser la ville et, d'autre part, lui donner la lisibilité et la cohérence qui favoriseront sa cohésion. Le développement d'une vie collective et d'un sentiment d'appartenance commun dépendront beaucoup de la manière dont la transformation de la ville sera conçue et conduite.

La stratégie d'aménagement urbain et paysager que les collectivités entendent mener à bien avec leurs partenaires est en corrélation étroite avec la mise en service des infrastructures de transports et en particulier du réseau du Grand Paris Express. Elle repose sur quelques principes directeurs essentiels :

- La mise en valeur de la géographie méconnue du territoire et le rétablissement de la fonctionnalité de son patrimoine naturel, aquatique et terrestre. Plaine Commune peut, dans les vingt prochaines années, accomplir quatre transformations qualitatives majeures de son cadre de vie : en se retournant sur son fleuve à l'Ouest ; en articulant ses transformations sur le Canal au Centre-Sud ; en s'ouvrant sur le Parc Georges-Valbon et la butte Pinson au Nord ; et en mettant en réseau ces éléments majeurs, notamment grâce à un aménagement paysager de long terme dans le secteur de la Briche, point de convergence des eaux ;
- L'affirmation progressive de la figure d'ensemble d'un système d'espaces publics hiérarchisés, lisible par tous et visant à mettre fin aux situations d'isolats et de relégation nées des coupures urbaines ;
- Le développement d'une grappe de centralités urbaines recouvrant l'ensemble du territoire, et offrant aux habitants, dans une bonne proximité, les fonctions et services urbains principaux ;
- La mise en réseau de ces centralités complémentaires par la pratique d'un « urbanisme de liaison » ;
- La mise en œuvre de façon cohérente de l'aménagement de cinq grands secteurs de mutation, dont les nouvelles centralités et aménités structureront les développements du territoire ;
- L'affirmation du rôle d'articulation de ces développements nouveaux que doivent jouer les centres-villes existants, notamment celui de Saint-Denis, au cœur du territoire.

Réussir cette stratégie urbaine et paysagère dynamique, qualitative et équilibrée suppose, d'une part, que soient créées les conditions d'une diffusion du développement au Nord du territoire, en particulier à l'occasion de l'arrivée des nouvelles stations de transport en commun, et, d'autre part, qu'un rythme soutenable de mutation urbaine soit trouvé, particulièrement dans la partie Sud.

#### 3.2.2.1 Poursuivre et diffuser le développement en structurant le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles

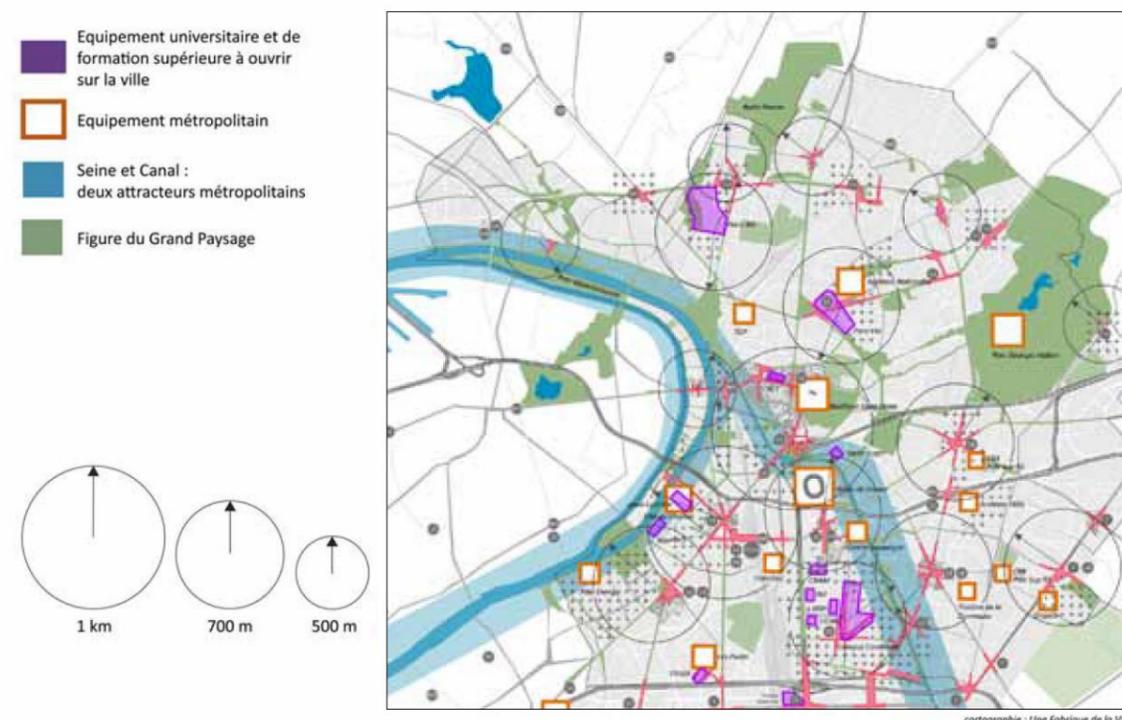
L'armature du territoire se dessine dès aujourd'hui autour d'un réseau de centralités articulées et reliées entre elles. Ces centralités sont de niveaux différents mais interagissent et se complètent. Elles croisent avec plus ou moins d'intensité suivant leur niveau, une bonne accessibilité, une densité de vie urbaine, la présence d'équipements publics institutionnels, culturels, une vie commerciale, et la présence d'activités tertiaires de services ou de création.

Plaine Commune va voir émerger dans les quinze à vingt prochaines années de nombreuses centralités nouvelles autour des gares du Nouveau Grand Paris, notamment celles de Pleyel, des Six-Routes à La Courneuve et de la ligne 15, mais également des gares de la Tangentielle Légère Nord ainsi qu'aux points d'échanges qui vont être multipliés entre ce réseau majeur, les lignes de tramway, le réseau des bus. Il convient d'organiser ces centralités, en prévoir, et en maîtriser le développement, cadencé sur celui des transports, les rendre le plus possible complémentaires entre elles et non concurrentes, en veillant, à l'inverse des opérations développées au cours de la précédente décennie, à mieux les insérer et les faire vivre dans leur environnement et leur donner un rayonnement plus large sur l'agglomération et pour certaines sur la métropole. C'est une tâche considérable, dont dépend le visage à terme du territoire. Entre Roissy et Paris s'y joue la capacité du Grand Paris à développer le visage d'une ville ouverte au monde et attractive.

Les centralités nouvelles que le territoire veut mettre en œuvre désormais visent un autre rayonnement, prendront d'autres formes et vivront davantage en symbiose avec leur environnement. Il s'agit de « faire ville » et non d'ajouter une série de quartiers spécialisés, corps étrangers déposés sur le territoire. Deux centralités nouvelles de dimension véritablement métropolitaine verront le jour au Sud de l'A86, à l'Ouest et à l'Est de l'A1 :

- à Pleyel, lieu d'articulation entre Saint-Denis et Saint-Ouen, et grâce au franchissement urbain, accompagnant l'implantation de la gare, avec le Landy. La puissance des moyens de transports nouveaux qui seront réunis demain dans le pôle de Pleyel est telle que cette nouvelle centralité doit être d'échelle résolument métropolitaine. Ce qui ne veut pas dire qu'elle ait vocation à devenir une cité d'affaires. Au contraire, la diversité fonctionnelle sera recherchée dans la « tête de réseau », et la densité comme l'intensité admises comme positives ;

Figure 14 : Equipements à l'échelle du territoire de Plaine Commune



Plusieurs autres centralités sont très importantes pour le développement équilibré du territoire :

- Celle qui se développera en complémentarité entre le centre-ville de L'île-Saint-Denis et la gare de Saint-Denis, le jour où celle-ci aura été réaménagée pour être à la hauteur de sa fréquentation, et qui permettra l'établissement d'une des continuités de vie urbaine Est-Ouest majeure au cœur du territoire, de L'île Saint-Denis à Confluence et au centre de Saint-Denis ;
- Celle à édifier autour de la Gare des Six- Routes à la Courneuve, qui peut jouer le rôle de ciment unificateur d'une ville déstructurée, éclatée, composite ;
- Celle à constituer Porte de Paris, à la faveur de la fermeture des bretelles de l'Autoroute A1, de part et d'autre du canal et du bassin de la Maltournée ;
- Celle qui devra être renforcée et complétée à La Plaine-Stade de France à l'arrivée de la ligne 15 et du T8 et du Centre Aquatique Olympique ;
- Celle qui naîtra au Fort d'Aubervilliers à l'arrivée de la ligne 15 et avec l'aménagement du Fort ;
- Celle qui devrait pouvoir s'affirmer autour de l'Université Paris VIII , des Archives Nationales, du pôle d'échanges RATP, et à l'occasion de l'aménagement des Tartres ;
- Celle que devrait faire naître à Villetaneuse, un voisinage renforcé de l'Université de Paris XIII et de son environnement urbain de Villetaneuse, avec l'arrivée du tramway et de la tangentielle Nord ;
- Un secteur jouant à l'échelle du Grand Paris un rôle de centralité métropolitaine très spécifique : les Puces de Saint-Ouen méritera une attention toute particulière pour que son attractivité puisse être préservée et articulée avec la vie du Territoire de la Culture et de la Création.

Enfin, le Parc Georges-Valbon doit être pensé comme une centralité majeure, même si sa matière est le végétal. Cœur vert du territoire de Plaine Commune et du Nord Est parisien, il doit conforter sa place et son rayonnement à l'échelle du Grand Paris. Il doit rassembler les villes de Plaine Commune et assurer un lien avec les territoires limitrophes.

### 3.2.2.2 Définir et mettre en œuvre une politique des espaces publics et du paysage structurant le territoire, à grande échelle comme à l'échelle locale

La promotion d'un « urbanisme de liaison » connectant les centralités, désenclavant les secteurs fractionnés et donnant progressivement sa qualité et sa lisibilité au territoire à travers la réalisation progressive d'un système des espaces publics et d'une figure paysagère à terme est au cœur du projet urbain. La reconnaissance du rôle intégrateur des espaces publics, du paysage et du patrimoine naturel conduit Plaine Commune et ses partenaires à privilégier cette approche unificatrice du territoire à partir de deux entrées :

- S'appuyer sur le grand paysage pour mettre en valeur le potentiel d'agrément du territoire et contribuer à son identité sera une préoccupation première, prise en compte dans chacune des opérations ;
- Inscrire les actions de création ou de requalification des infrastructures et les plans des opérations d'aménagement dans une grande armature d'espaces publics définie à l'échelle du territoire, dont la trame sera construite pas à pas.

#### A Mettre en place une grande figure paysagère du territoire lisible et cohérente

Le projet de paysage de Plaine Commune a pour but de créer un cadre de vie paysager cohérent avec les ambitions d'un territoire de 400 000 habitants au fort dynamisme, mais aussi d'en accompagner au mieux les transformations à venir. Ce projet s'incarne dans une grande figure paysagère, à la fois ambitieuse dans son ampleur et modeste dans ses mécanismes de mise en œuvre.

Sa mise en œuvre devrait faciliter, depuis les lieux où se concentre la vie urbaine, l'accessibilité aux grands espaces existants (le Parc Départemental Georges-Valbon, la Seine, le Canal Saint-Denis) et remédier au déficit en espaces verts d'échelle intermédiaire (4-5 hectares) ainsi qu'au manque de cohérence de la multitude de petits espaces verts existants.

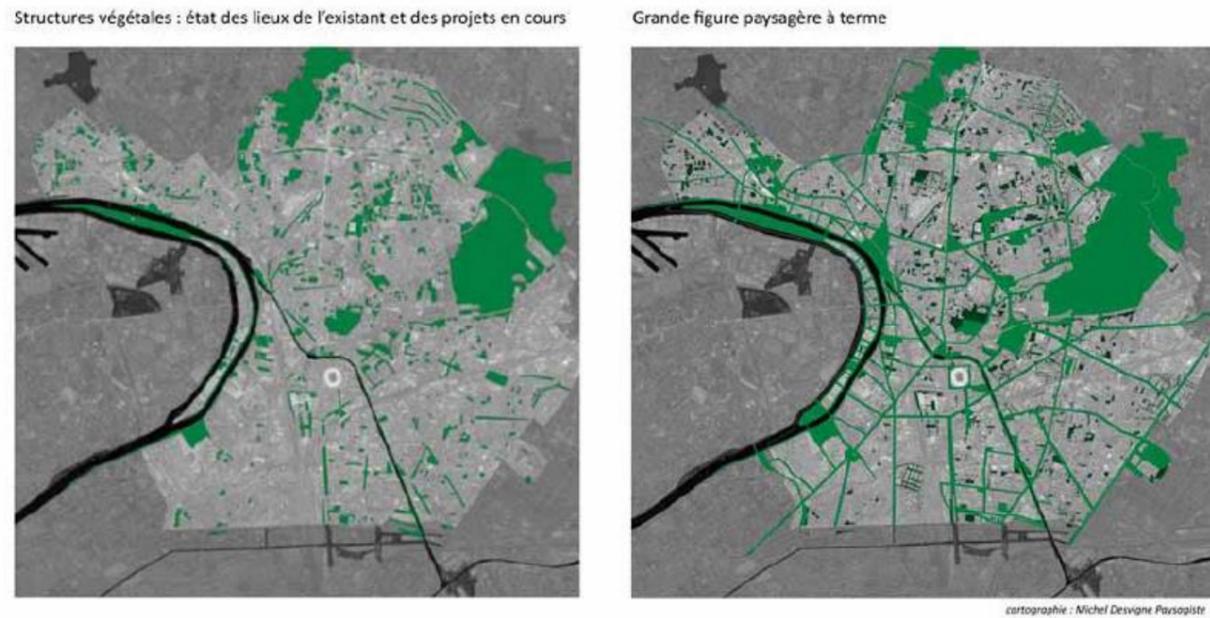
La grande figure paysagère du projet de Plaine Commune est formée par la combinaison de quatre composantes ayant chacune des enjeux et des fonctions propres. La Seine et ses paysages, est un ensemble qui constitue le véritable monument paysager du territoire et pour lesquels les concepts d'amplification paysagère et l'idée d'un grand Parc de Briche / Confluence jouent un rôle premier. L'armature urbaine du fleuve, fonctionnera comme une interface paysagère majeure articulant le territoire urbain et sa géographie, prenant appui sur le grand continuum viaire existant parallèlement à la Seine sur la totalité de la boucle. L'accroche aux grands espaces de nature, sera travaillée avec soin et un réseau de relations privilégiées établies entre la ville et les grands vides proches (le Canal de l'Ourcq, le Parc Départemental Georges-Valbon, le Parc Régional de la Butte Pinson, le lac d'Enghien) via les tracés du réseau hydrographique actuel ou plus ancien (le Canal Saint-Denis, la Vieille mer, les rus d'Enghien et d'Arras).

Les tracés complémentaires, maillage dense de chemins, de plantations et d'espaces verts de dimensions plus modestes diffusant dans le tissu urbain constitueront l'ensemble.

Trois grands objectifs ordonneront les actions qui concourront à la mise en place de la figure paysagère :

- L'ouverture sur les grands horizons régionaux ;
- La fabrication progressive de la grande figure paysagère de Plaine Commune ;
- Le développement des continuités écologiques.

Figure 15 : Evolution des structures végétales



La politique de développement des espaces verts de Plaine Commune s'attache à offrir au plus grand nombre l'accès à des espaces verts de proximité même de petite taille et constitue toujours un axe de développement majeur.

## B Compléter et requalifier le réseau des espaces publics, support de développement urbain et de mise en valeur du paysage

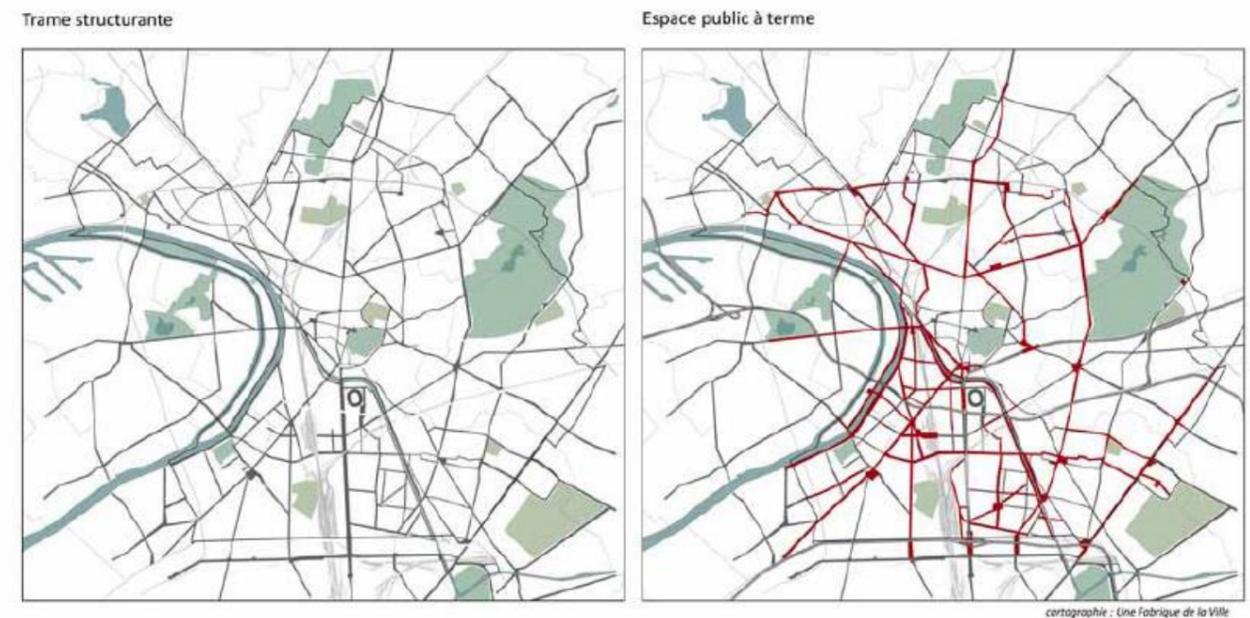
La volonté de relier est au cœur du projet urbain du territoire. Elle s'exprime à toutes les échelles : grandes liaisons urbaines formant l'armature structurante du territoire dans son ensemble et l'insérant dans la métropole, liaisons entre les centres des communes affirmant leurs complémentarités, liaisons entre les centralités nouvelles et les cœurs de vie préexistants, facilitant une intégration des nouveaux développements à la ville et la synergie entre eux, liaisons de la ville avec ses grands espaces aquatiques et végétaux : la Seine, le canal, les parcs. Une figure d'ensemble sera recherchée, sans systématisme, sans rigidité. Il s'agit d'une attitude constante, persévérante, pour mettre en œuvre le projet global, élément par élément, en temps opportun, après avoir pris des mesures de protection en permettant la réalisation ultérieure, et conduisant parfois des actions de préfiguration illustratives.

Cette trame d'espaces publics sera d'autant plus lisible et pertinente qu'elle interconnectera les nœuds de transports et les centralités anciennes et nouvelles.

Un accent particulier sera mis sur :

- Les grandes voies structurant le territoire et assurant son insertion dans la métropole et sa lisibilité ;
- Les espaces publics conduisant au fleuve, au canal, et aux espaces verts, les accès aux grandes aménités urbaines ; des chaînes de cheminements agréables seront recherchées ;
- Les berges du fleuve et du canal, en mettant en valeur leur confluence ;
- Les voies des centres des villes existants assurant leur attractivité et leur agrément ;
- Les espaces publics porteurs des centralités nouvelles ;
- Les abords des pôles d'échanges de transports en commun ;
- Les abords des grands équipements et les accès aux grandes aménités urbaines ;
- Les portes de Paris ;
- Tout ce qui contribuera au désenclavement des parties isolées du territoire.

Figure 16 : Espace public à terme



### C Aménager autrement les espaces publics pour une ville plus apaisée : intégration des modes actifs, plantations...

La prégnance de l'automobile dans l'espace urbain est aujourd'hui excessive. Le partage de l'espace public sera réévalué au cas par cas, dans l'esprit de privilégier la place des piétons, des transports publics de surface et les modes actifs.

Cette nouvelle approche qualitative sera coordonnée, de façon pragmatique mais systématique, avec le schéma directeur du paysage, de façon à maintenir, renforcer, créer toutes les continuités végétales figurant au plan directeur du paysage.

Un schéma directeur des aménagements cyclables et piétonniers devra être rapidement traduit dans les requalifications et créations d'espaces publics et de franchissements. Il convient notamment de développer progressivement un réseau cyclable structurant pour les déplacements intercommunaux, reliant les centralités, les gares ou stations, les équipements, les principales aménités urbaines.

Une charte communautaire sera définie et déclinée pour la conception, la réalisation et l'entretien des espaces publics du territoire, qui, progressivement, gagneront en qualité et en lisibilité.

La conception et la gestion des espaces publics devront permettre l'émergence de nouveaux usages. Elles feront l'objet de démarches participatives et laisseront place aux interventions artistiques, aux manifestations festives.

L'espace public doit devenir un lieu privilégié d'expression de la vie collective où est rendue lisible, aux yeux de tous, le fait que l'innovation, la culture et la création peuvent y être partagées.

### 3.2.2.3 Garantir le caractère soutenable et équilibré du développement du territoire

#### A Maîtriser le développement au Sud du territoire, garantir son caractère soutenable et impulser le développement au Nord, en s'appuyant notamment sur l'arrivée de nouveaux transports en commun et sur les atouts paysagers

En l'état actuel de la programmation des opérations d'aménagement engagées ou sur le point de l'être en raison de l'avancement des études, un grand déséquilibre est observé entre les parties Sud et Nord du territoire. Ce déséquilibre est renforcé avec l'arrivée de Saint-Ouen, commune porteuse d'un projet majeur, les Docks, dans la communauté d'agglomération. A l'échelle plus large du grand Paris Nord-Est, il pourrait encore s'accroître du fait de la mise en œuvre dans les années à venir de grands projets parisiens considérables en limite immédiate de Plaine Commune.

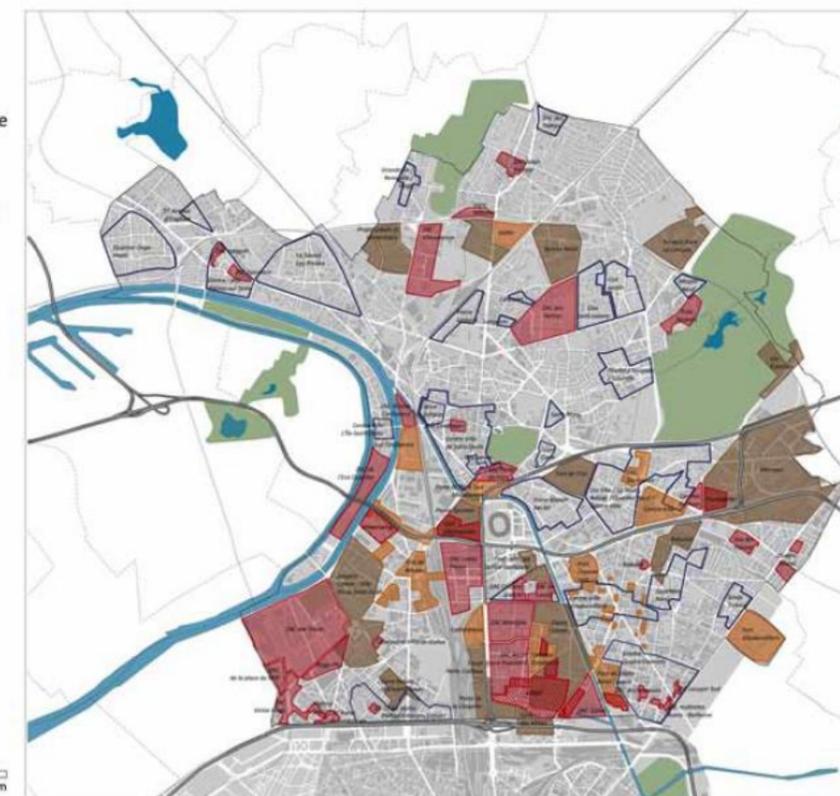
Un potentiel de réalisation de l'ordre de 7,6 millions de m<sup>2</sup> existe d'ores et déjà dans les opérations en cours, à engager et à l'étude, se répartissant à peu près également entre le logement et les activités économiques, avant éventuelle adaptation des programmations. Sur ce total, près de 85 % des développements attendus concernent aujourd'hui la partie Sud du territoire et seulement 15 % l'Arc Nord et La Courneuve. A ce déséquilibre s'ajoute une répartition des programmes, essentiellement résidentiels au Nord où peu de programmes économiques sont aujourd'hui prévus, et fortement économique au Sud.

C'est pourquoi les signataires conviennent qu'un effort de développement volontaire et prioritaire sera mis en œuvre dans les prochaines années sur la partie Nord du territoire, notamment à la faveur de la réalisation de la tangentielle Nord et des lignes de tramway. L'engagement des opérations d'aménagement y sera prioritaire. Des études d'aménagement et une mobilisation foncière devront très rapidement y dégager un nouveau potentiel de développement. Des densités plus importantes devront y être acceptées notamment dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.

Figure 17 : Prioriser les opérations et actions d'aménagement

#### PRIORISER LES OPÉRATIONS ET ACTIONS D'AMÉNAGEMENT

- Opération d'aménagement engagée à poursuivre
- Programmation validée et/ou périmètre opérationnel défini (mais aucune réalisation) à engager rapidement
- Etude en cours ou réalisée, à finaliser
- Opération ANRU ou PRNQAD ou OPAH engagée
- Secteur partenarial privé



cartographie : Une Fabrique de la Ville

Réciproquement, et de manière à rendre les mutations urbaines de la partie Sud de la Plaine plus soutenables, à s'assurer de la qualité de la ville que l'on y produit, une évolution de la programmation et des formes urbaines ainsi que des rythmes d'aménagement sera mise en œuvre. En effet, il est important de pouvoir y réaliser non seulement des constructions nombreuses mais tous les espaces publics et les équipements à la hauteur d'une ville créative.

Ceci peut requérir un rythme de transformation toujours soutenu mais plus modéré. Une plus grande mixité fonctionnelle sera recherchée dans les grandes opérations d'aménagement par un renforcement de la part logement de sa programmation urbaine. Les principaux développements tertiaires devront contribuer préférentiellement à la poursuite de l'opération des Docks de Saint-Ouen et à l'émergence d'une tête de réseau d'ampleur métropolitaine à Pleyel, en corrélation avec l'arrivée d'un puissant pôle d'échanges de transport en commun, et en liaison, grâce à la gare-pont avec le récent pôle tertiaire du Landy. Ces secteurs d'accueil du développement tertiaire seront privilégiés par rapport à l'expansion des bureaux au sud de la Plaine, en tâche d'huile à partir de Paris.

Une régulation du rythme des opérations sera mise en place par la communauté d'agglomération Plaine Commune pour éviter toute constitution d'une suroffre de bureaux au cas où la crise se poursuivrait.

## B Prioriser les opérations et actions d'aménagement

Deux raisons principales rendent indispensable la définition de priorités dans l'engagement des opérations et études d'aménagement. Les capacités d'investissement annuel de la communauté d'agglomération Plaine Commune et des communes en matière d'aménagement, de foncier et de financement des équipements publics sont limitées et tendent à se réduire.

Par ailleurs, la volonté de mettre en œuvre un développement soutenable du territoire (réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air par un juste équilibre entre production de logements et d'activités et l'arrivée de transports en commun, prise en compte des nuisances liées aux nombreux chantiers, qualité des espaces publics et de l'architecture, participation des habitants, relogement des activités) implique de mieux maîtriser son rythme. L'évolution du marché de l'immobilier, et notamment du marché des bureaux doit aussi inciter à être prudent et très réactif.

Plusieurs critères guideront cette priorisation :

- L'arrivée des nouveaux transports en commun ;
- La contribution au développement des opérations au Nord du territoire ;
- La capacité offerte à la réalisation de logements ;
- La disponibilité du foncier ;
- La contribution au renforcement des centralités et à la création de centralités nouvelles.

La volonté d'une maîtrise de l'engagement des opérations dans le temps est une partie intégrante du projet de territoire et d'une nouvelle façon plus attentive et progressive de faire la ville.

### 3.2.2.4 Donner cohérence et force au développement de grands secteurs métropolitains

#### « Seine Révolte » : Docks/Pleyel /L'Île -Saint -Denis/ Vieux Saint -Ouen / Confluence / Porte de Paris

Ce secteur est au cœur de trois grands enjeux majeurs du territoire de Plaine Commune.

L'accueil d'un des principaux pôles de transport en commun du Grand Paris est un premier enjeu. A ce titre y sera développée une des centralités nouvelles les plus intenses et à plus fort rayonnement du Territoire de la Culture et de la Création, ce pourquoi on l'a souvent nommée « tête de réseau ». Grâce au franchissement ferroviaire en direction de l'avenue François-Mitterrand, cette centralité sera considérablement renforcée et constituera un projet unificateur du territoire.

La reconquête par la ville de son fleuve et de la confluence Seine/Canal, et la mise en valeur de ce patrimoine inestimable aujourd'hui caché constituent un second enjeu.

Figure 18 : Secteur « Seine Révolte », centralités existantes et futures

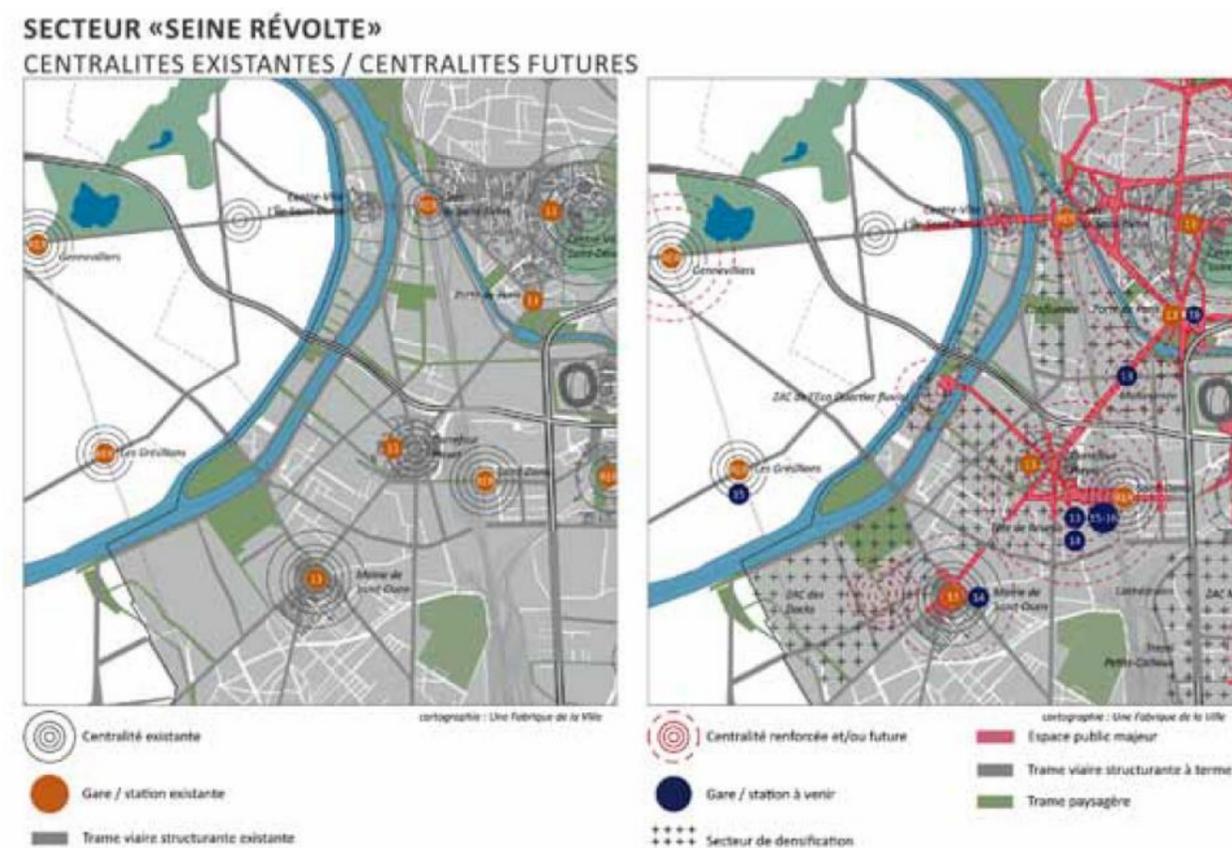
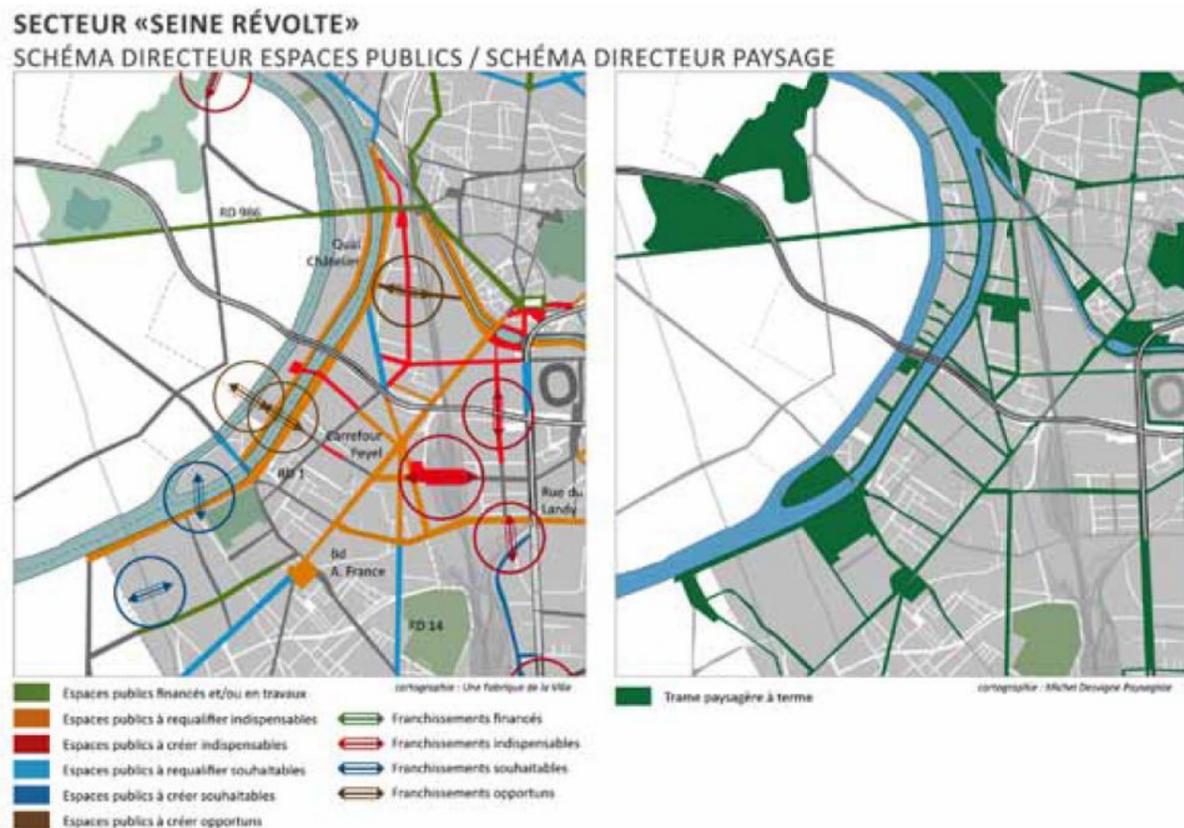


Figure 19 : Secteur « Seine Révolte », schéma directeur des espaces publics/schéma directeur paysage

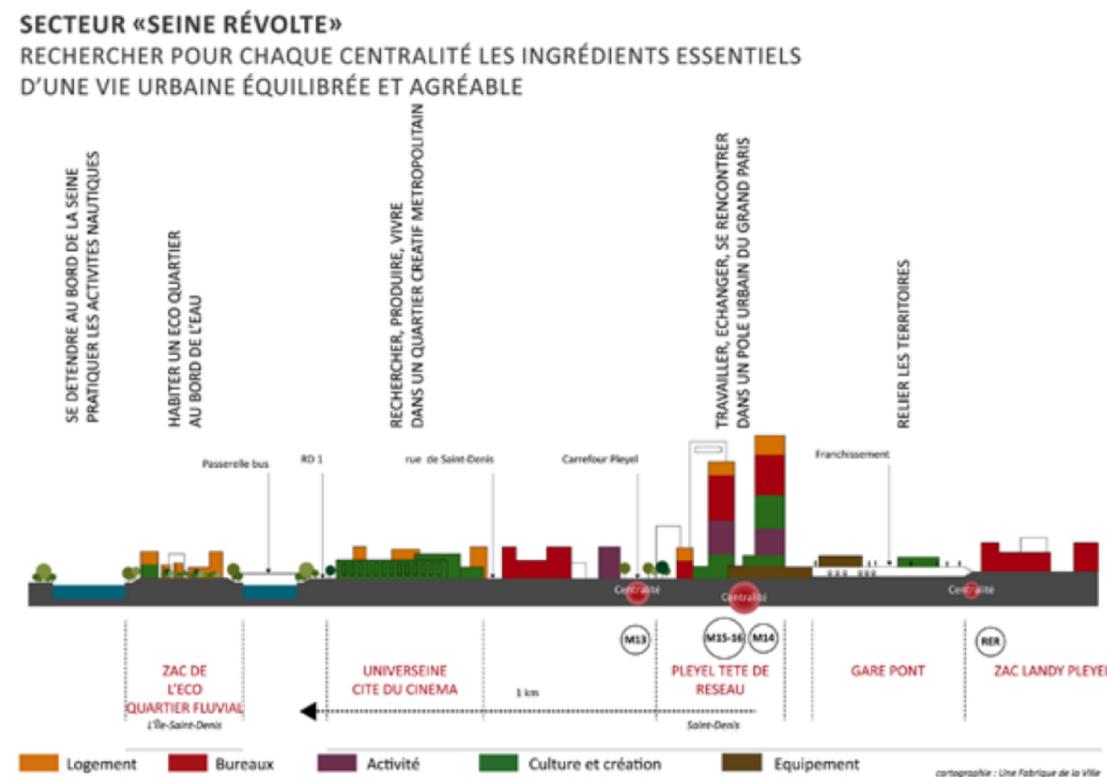


A cet égard l'aménagement de l'écoquartier fluvial de L'île-Saint-Denis et la mise en valeur de nouveaux usages du fleuve qui l'accompagnera (parc de loisirs nautiques, navette fluviale ...), la requalification de la RD1, la réalisation de nouveaux franchissements du fleuve sont essentiels. Enfin, la constitution d'une figure forte et cohérente d'espaces publics structurants est déterminante. Sur le tracé de l'ancienne « route de la Révolte » une continuité urbaine majeure sera établie entre les Docks et le Centre de Saint-Ouen, une place Pleyel restructurée et la Porte de Paris. La reconfiguration de celle-ci, de part et d'autre du canal, confirmera son rôle central d'articulation entre le centre de Saint-Denis, le secteur Pleyel et le quartier du Stade de France.

Les opérations et études urbaines en cours dans ce secteur doivent être très étroitement coordonnées si l'on veut exploiter pleinement les capacités ouvertes par le renforcement des transports et saisir l'occasion de réaliser en ce point de l'île-de-France une centralité nouvelle exemplaire, mariant implantations tertiaires, activités créatives, habitat, espaces de détente et de loisirs.

Plusieurs études complémentaires seront engagées pour approfondir l'application des grandes orientations d'aménagement de ce secteur sur des points particuliers : l'insertion du quartier du vieux Saint-Ouen dans la dynamique plus large de la « tête de réseau », le parc interdépartemental de loisirs nautiques du petit bras de Seine à L'île-Saint-Denis, l'aménagement d'ensemble du secteur Porte de Paris (Maltournée, terrains GDF, Sud Confluence) ; la vocation de l'île des Vannes, la mise en valeur du secteur Briche Confluence. L'ensemble du secteur, avant ces études complémentaires, ouvre une potentialité de construction de l'ordre de 2 500 000 m<sup>2</sup> dont près de 12 000 logements, et de la reconquête progressive d'au moins 8 à 10 kilomètres de berges du fleuve et du canal.

Figure 20 : Secteur « Seine Révolte », recherche d'une vie urbaine équilibrée et agréable

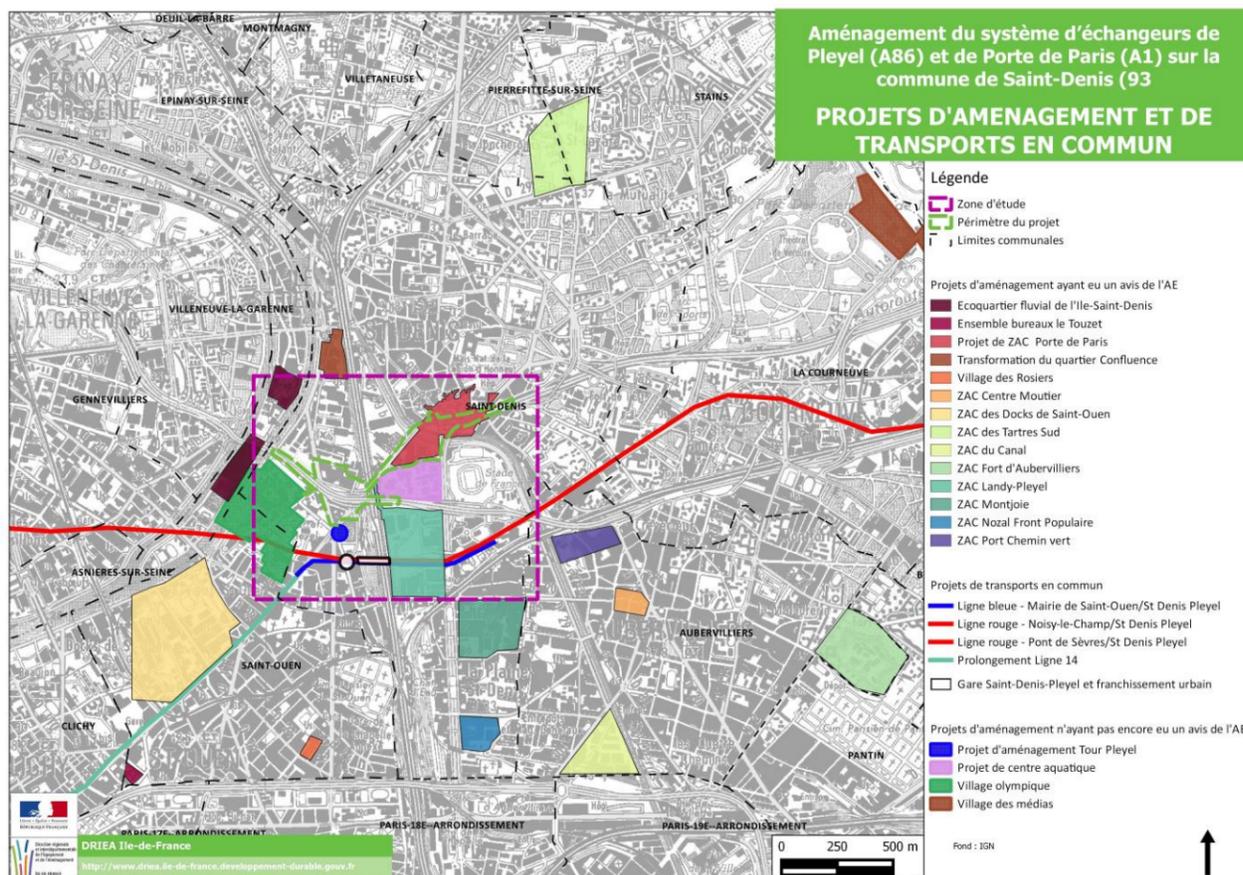


## 4 LES PROJETS DEVELOPPEMENT DES COLLECTIVITES EN SYNERGIE AVEC LE PROJET D'INFRASTRUCTURE

Cette dernière partie s'attache à analyser les interactions entre le projet et les dynamiques du territoire, présentes et à venir.

Les projets localisés à proximité du site du projet d'aménagement du système d'échangeurs sont très nombreux.

Figure 21 : Projets d'aménagement et de transports en commun



Afin de prendre en compte la concentration de projets sur le territoire de Plaine Commune et surtout aux abords directs de l'échangeur, les paragraphes suivants se consacrent aux interactions du projet d'aménagement avec les projets suivants :

- Ecoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis ;
- ZAC Porte de Paris ;
- ZAC Landy-Pleyel ;
- Le Village Olympique et Paralympique ;
- Le site de Plaine Saulnier et le CAO ;
- Le quartier Pleyel
- Grand Paris Express ;
- Prolongement de la ligne de Métro 14.

## 4.1 PRESENTATION DES PROJETS D'AMENAGEMENT

### 4.1.1 Ecoquartier fluvial

Construit sur le site des anciens entrepôts du Printemps et des Galeries Lafayette inoccupés depuis 2004, l'Ecoquartier fluvial est conçu comme un écosystème urbain intégré. L'ambition du projet réside dans la création d'un quartier mixte assurant un grand nombre de fonctions urbaines (logements, activités économiques, commerces de proximité, ateliers, bureaux, équipements...), tout en plaçant la dimension écologique au cœur de chacun de ses pans.

Ce quartier fait partie du Village Olympique et Paralympiques pour les jeux de 2024, évoqué paragraphe 4.1.5, page 28.



Figure 22 : Le futur écoquartier fluvial à L'Île-Saint-Denis © Playtime Architectes (Source : Plaine Commune)

L'une de ses autres caractéristiques majeures est d'être un quartier sans voiture, équipé de centrales de mobilité à ses portes, permettant la mutualisation du stationnement et la mise en place de services de mobilité. Le quartier valorisera également la spécificité insulaire et l'identité fluviale du site à travers un traitement innovant des eaux fluviales et un réaménagement des berges de Seine invitant à la promenade.

Plusieurs axes forts font de l'écoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis un projet novateur en matière d'écologie urbaine. Son atout est évidemment son lien à la Seine et à l'eau en général. L'aménagement des berges de Seine, leur intégration dans la vie quotidienne du quartier, la présence de noues en fait un site exceptionnel. Ajoutée à cela une cohérence écologique sur la question de l'eau : zéro rejet d'eau pluviale, traitement des eaux à ciel ouvert, gestion des risques d'inondation. Ceci constitue le point d'orgue d'une gestion écologique exemplaire du projet qui va de la préservation des espaces végétaux (taille douce des arbres, aucun produit phytosanitaire dans l'espace public ...) à la gestion des pollutions (traitement des terres polluées préférentiellement sur site, prise en compte du bruit et des contraintes électromagnétiques) en passant par la gestion de l'énergie, des déchets et du recyclage (20 % des besoins énergétiques électriques du quartier seront produits sur place, mise en place de techniques innovantes de recyclage urbain)

#### La programmation :

La ZAC prévoit : la construction de 1 000 logements, mêlant au sein de petites unités logement social, accession et accession sociale à la propriété. Parmi ces logements, on comptera plusieurs programmes d'habitat participatif.

50 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités seront également construits. Ceux accueilleront commerces, bureaux et ateliers notamment dédiés aux secteurs de l'environnement, de la culture et de la création. Enfin, 7,3 hectares d'espaces publics seront aménagés (parc, berges, places, cheminements piétons...) ainsi que 7 600 m<sup>2</sup> d'équipements publics (centrales de mobilité, crèche...).

#### 4.1.2 ZAC Porte de Paris

Une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) d'une surface de 17,5 hectares a été créée au niveau de la Porte de Paris. Depuis 2012, c'est donc un tout nouveau quartier qui prend forme sur ce site bordé par le canal Saint-Denis. Si la fin des opérations n'interviendra qu'à l'horizon 2018, une grande partie des réalisations sont déjà sorties de terre.

Les principaux principes de composition urbaine de la Porte de Paris sont les suivants :

- Transformation des grandes voies de circulation en boulevards urbains ;
- Réalisation d'une place de la Porte de Paris dotée d'espaces piétons et bordée de constructions anciennes et neuves ;
- Intégration urbaine de l'autoroute A1 et suppression des bretelles autoroutières ;
- Ouverture du quartier vers le canal de Saint-Denis ;
- Insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions ;

Si la fin des opérations d'aménagement n'interviendra qu'à l'horizon 2023, une grande partie des réalisations sont déjà sorties de terre : la résidence sociale Adoma (anciennement Sonacotra,) qui regroupe 219 studios, accueille ses occupants depuis le début de l'année 2014. Idem pour l'immeuble Barbacane qui regroupe 32 logements sociaux de Plaine Commune Habitat. Le groupe scolaire Jacqueline de Chambrun, pour sa part, est ouvert depuis la rentrée scolaire 2014. La crèche Picou l'a quant à elle précédé de quelques mois. L'année 2015 a également marqué une étape importante avec l'ouverture de l'hôtel Novotel, de l'immeuble de bureaux accueillant le siège du bailleur social Plaine Commune habitat, ainsi que du programme de 50 logements en accession à la propriété conçu par le promoteur Bouygues Immobilier.

Pour ce qui est des espaces publics, la rue Danielle Casanova redressée est aujourd'hui ouverte à la circulation et la place de la Porte de Paris est finalisée. Le nouvel accès à la station de métro de la ligne 13 est également opérationnel et le tramway T8 a établi son terminus provisoire à la Porte de Paris. Le parking public entièrement rénové de plus de 300 places a ouvert en juin 2015. La place René Dumont a quant à elle été finalisée en juin 2017.

Deux résidences ont été livrées entre 2016 et 2017 : la copropriété "Les Deux Louises", comprenant 44 logements en accession sociale à la propriété, et la copropriété "Les Jardins de Casanova", qui en compte 42. Un nouveau programme de 75 logements et de commerces, situé sur le boulevard Marcel Sembat, sera livré en 2020.

La suppression des bretelles autoroutières pourra intervenir suite à leur fermeture définitive une fois l'échangeur Pleyel reconfiguré.

En prenant de la hauteur, la réalisation de ce projet, conjugué à celui de Gare Confluence, redessine le centre-ville dionysien.

#### 4.1.3 ZAC Landy-Pleyel

La ZAC Landy Pleyel a été créée en 2000 pour mener à bien la revalorisation urbaine du secteur La Plaine à Saint-Denis. Une programmation mixte a été adoptée, combinant l'implantation d'un pôle tertiaire et la création d'un nouveau quartier de logements.

Photo 2 : Le square des Acrobates dans la ZAC Landy Pleyel à Saint-Denis © W. Vainqueur



Le périmètre initial de la ZAC créée en 2000 qui était initialement de 26 hectares a été élargi à 35 hectares en 2006. L'extension de la ZAC en 2006 avait pour but de renforcer la vocation économique du secteur en privilégiant la mixité d'activités économiques et de services. Elle comportait différents objectifs et programmes de réalisations.

##### Objectifs :

- Conforter les pôles tertiaires déjà constitués ;
- Développer l'offre d'emplois sur le territoire ;
- Privilégier la mixité entre locaux d'activités économiques et typologies de services ;
- Organiser un nouveau maillage du site en réalisant des espaces publics de qualité ;
- Valoriser le patrimoine architectural de l'ancienne cité administrative de l'usine à gaz du Landy.

##### Programmes :

- Programmes d'implantations d'activités tertiaires le long de l'avenue du Président Wilson ;
- Aménagement d'un parc de locaux d'activités mixtes ;
- Pôle de commerces-services au pied des immeubles tertiaires et autour d'une place publique ;
- Aménagement d'un espace vert dédié aux pratiques sportives au cœur du quartier ;
- Aménagement d'un réseau d'espaces publics avec le prolongement et l'aménagement de rues et d'avenues ;
- Acquisition de deux immeubles insalubres dans un objectif de réhabilitation.

En 2011, le programme global a subi une évolution notable avec la décision de SFR d'implanter son siège social (130 000m<sup>2</sup>) sur la zone. Les perspectives d'avenir concernent aujourd'hui le franchissement du faisceau de voies ferrées par un pont à Pleyel dans le cadre des projets du Grand Paris, le devenir du site GDF Suez et l'aménagement du secteur ouest Wilson-Cathédrales.

#### 4.1.4 Projet d'aménagement de la Tour Pleyel

La tour Pleyel, gratte-ciel emblématique du quartier du même nom à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) construite au début des années 1970, se prépare à une seconde vie. Vétuste et obsolète, elle a été vidée de ses derniers occupants en octobre 2016, date à laquelle ont débuté les travaux de curage et de désamiantage.

L'emblématique gratte-ciel va être réhabilité en un gigantesque complexe hôtelier de 680 chambres dédié au tourisme d'affaires. Il comportera également des bureaux. L'ouverture est prévue à l'horizon 2022.

Les abords de la Tour Pleyel seront également totalement repensés. Un nouvel ensemble de 20 étages accueillera un auditorium de 600 places pour l'organisation de congrès à destination des entreprises, ainsi qu'une salle polyvalente de 2 000 places. Sans compter les 6 000 m<sup>2</sup> de commerces dont la moitié dédiée à des restaurants.

#### 4.1.5 Village Olympique et Paralympique

Saint-Denis – Pleyel accueillera le village olympique et paralympique de Paris ville hôte des Jeux Olympiques d'été 2024. Il s'agit d'une opération qui localisée dans les périmètres des projets « Saint-Denis ».

S'étendant sur 50 hectares, le Village est conçu comme un projet de renouvellement urbain exemplaire de l'axe Paris Seine-Saint-Denis sur un site en attente d'un réaménagement.

Ce nouveau quartier comprendra à terme 3 500 appartements, d'une densité modérée, dans des immeubles de sept étages en moyenne. Pendant les Jeux, le Village pourra accueillir jusqu'à 17 000 athlètes et officiels.

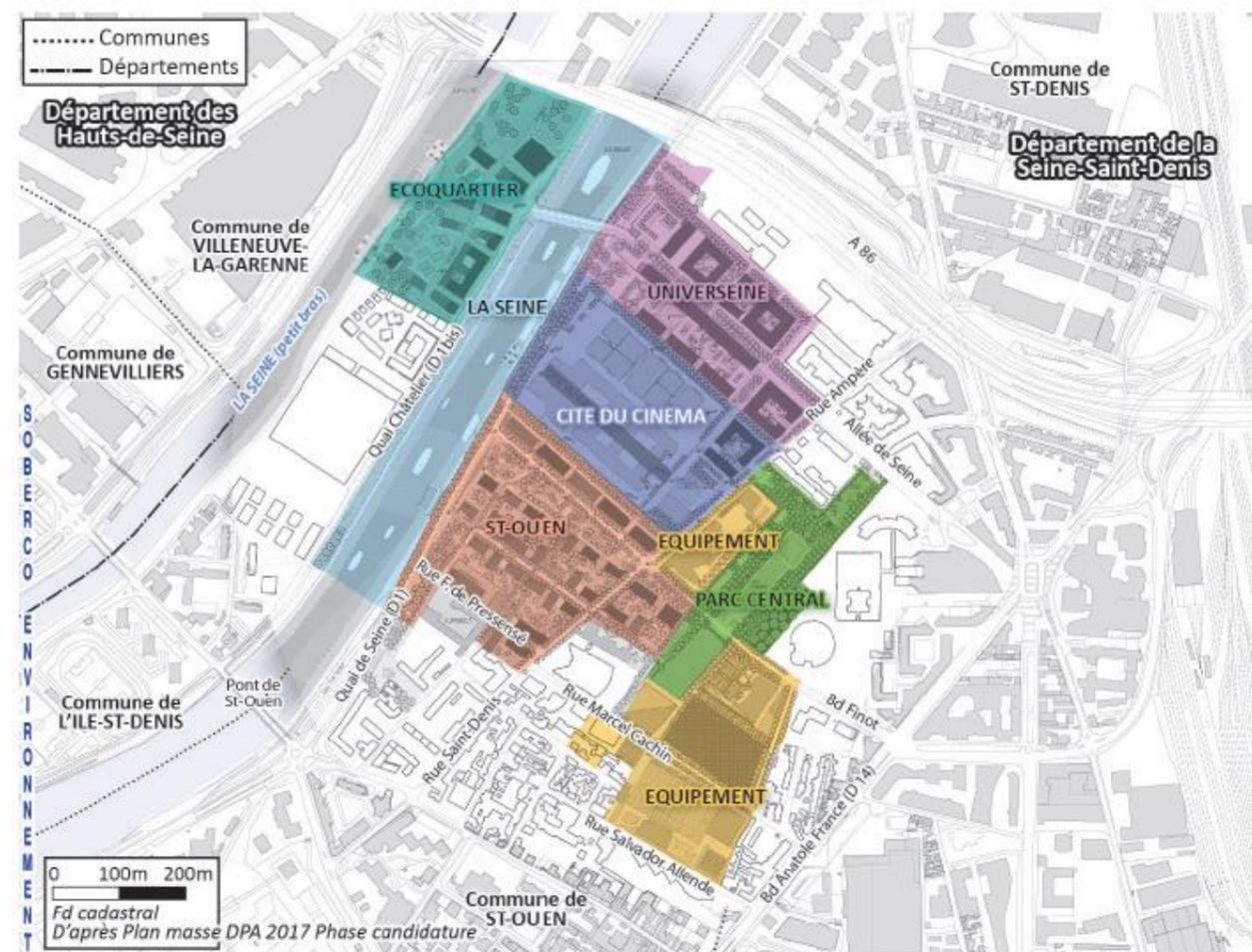
La Cité du Cinéma, issue de la réhabilitation réussie d'un ancien bâtiment industriel, sera préservée et valorisera ce nouveau quartier. Elle accueillera notamment dans sa nef le restaurant des athlètes et deviendra le point central du Village autour duquel les différentes infrastructures et les différents services seront installés. En outre, le site abrite neuf studios de cinéma s'étendant sur des surfaces allant de 600 m<sup>2</sup> à 2 100 m<sup>2</sup>. Ces studios ont une modularité exceptionnelle, offrant ainsi une grande flexibilité pour l'installation des infrastructures temporaires du village olympique et paralympique, tels que les salles de sport et la polyclinique.

Après les Jeux Olympiques et Paralympiques, la Cité du Cinéma continuera à être un pôle majeur de l'industrie cinématographique européenne, un centre pédagogique et le lieu d'événements et de conférences. Le reste du Village deviendra un nouveau quartier résidentiel parfaitement intégré avec de vastes infrastructures de loisirs, commerciales et éducatives. Les nouveaux espaces publics, les berges de la Seine et les nouvelles infrastructures seront ouverts aux habitants du quartier et assureront des conditions de vie agréables. Situés à proximité d'une nouvelle station de métro et de moyens de transport, les futurs résidents bénéficieront d'un accès direct au centre de Paris et à d'autres destinations. Ce nouveau quartier résidentiel hérité du Village sera en parfait accord avec le développement à long terme de la région Île-de-France.

De par leur importance et leur complexité, justifiant la mise en place d'un dispositif juridique et organisationnel particulier, plusieurs sites d'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques, dont le projet de Village Olympique et Paralympique, ont été inscrit sur la liste des Opérations d'Intérêt National (OIN) figurant à l'article R.102-3 du code de l'urbanisme par Décret n° 2018-223 du 30 mars 2018. Ce décret a en particulier pour effet de modifier, dans les périmètres qu'il définit, les prérogatives respectives des collectivités territoriales et de l'Etat en matière d'application du droit des sols et de création des zones d'aménagement concerté (articles L. 422-2 et L. 311-1 du même code).

Au-delà des impératifs d'organisation des Jeux, l'aménagement de ces sites contribuera au renouvellement urbain des territoires concernés, en s'appuyant sur l'adaptabilité et la réversibilité des constructions.

Figure 23 : Périmètres du Village des athlètes et de la ZAC Village Olympique et Paralympique - Projet en héritage d'après plan masse Phase Candidature – DPA 2017 (source : Etude d'impact VOP)



#### 4.1.6 ZAC Plaine Saulnier

Le projet d'aménagement de la ZAC Plaine Saulnier est l'opportunité de contribuer à la mutation de la Plaine Saint-Denis et d'achever ainsi la requalification d'un territoire anciennement industriel, encore marqué par des secteurs monofonctionnels sans urbanité et des coupures urbaines liées à la présence d'infrastructures autoroutières et ferroviaires.

La Métropole élabore ainsi, avec ses partenaires, un projet d'aménagement visant à faire émerger un quartier durable et multifonctionnel : logements, bureaux, équipements publics, commerces, activités sportives et de loisirs.

Ce futur quartier cherchera à offrir un cadre de vie harmonieux structuré par un maillage d'espaces publics de qualité, dont un parc central d'un hectare, tout en contribuant à l'attractivité métropolitaine grâce notamment à l'excellence sportive du Centre Aquatique Olympique, à toute proximité du Stade de France. Laissé en héritage après les Jeux, le Centre Aquatique Olympique, seul équipement durable construit pour les JOP, aura vocation à accueillir tant le grand public, les scolaires du territoire que des sportifs de haut niveau pour l'entraînement et l'organisation de compétitions. Cette opération d'aménagement permettra donc d'améliorer l'accessibilité d'un site aujourd'hui fortement enclavé, et de l'inscrire dans les profondes mutations urbaines actuellement à l'œuvre sur le territoire métropolitain.

Figure 24 : Centre aquatique olympique et Plaine Saulnier en configuration héritage (post-JOP). (source : dossier de concertation ZAC Plaine Saulnier)



#### 4.1.7 Le quartier Pleyel

Le quartier Pleyel se trouve au cœur de grands projets de transport en commun d'échelle métropolitaine. D'ores et déjà desservi par la ligne 13 du métro, le site accueillera à l'horizon 2024 une des gares « emblématiques » du Grand Paris Express. Ce futur pôle d'échanges majeur permettra ainsi de relier le RER D, la ligne 13 existante, les lignes 14, 15, 16 et 17 réalisées par la Société du Grand Paris ainsi que le potentiel arrêt de la ligne H du Transilien.

Il constituera ainsi un pôle unique de correspondance et un des points d'interconnexion principaux du réseau de transport en commun du nord de l'Île-de-France et de la Métropole du Grand Paris. L'arrêt « Saint-Denis Pleyel » sera à terme un lieu de mobilité accueillant un flux prévisionnel de 250 000 voyageurs/jour.

Afin d'accompagner l'arrivée massive des transports publics, Plaine Commune travaille depuis de nombreuses années à un projet urbain d'envergure dont l'objectif est de mettre en place les conditions d'une intensification urbaine et d'une densité utile pour faire du quartier Pleyel l'un des pôles métropolitains majeurs du Grand Paris.

Il s'agit ainsi de créer un quartier harmonieux, à forte densité urbaine, mixte.

Les études d'opportunité et de faisabilité de la zone préconisent la réalisation d'un plan d'aménagement global prévoyant un total d'environ 310 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher nouvellement créés (logements, bureaux, activités, équipements publics tels que des groupes scolaires, une médiathèque) sur un périmètre de ZAC d'environ 13,6 hectares.

## 4.2 PRESENTATION DES PROJETS DE TRANSPORTS

- Parmi les nombreux projets de transports en commun, sont présentés ci-après ceux ayant fait l'objet soit d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique, soit d'une étude d'impact pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public (détaillés au sein de l'étude d'impact, chapitre 13).
- De plus, ils ont également été retenus pour leur proximité géographique avec le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de Porte de Paris.

### 4.2.1 Grand Paris Express

Dès 2023, le quartier Pleyel de Saint-Denis accueillera l'une des 72 gares du Grand Paris Express, devenant un pôle des transports à l'échelle métropolitaine. Au cœur d'un projet urbain majeur, la gare emblématique Saint-Denis Pleyel sera un pôle unique de correspondance entre quatre lignes du Grand Paris Express : 14, 15, 16 et 17 ainsi qu'avec le RER D et éventuellement la ligne H.

### 4.2.2 Le prolongement de la ligne 14

Première étape du métro automatique du Nouveau Grand Paris, le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen a pour objectif prioritaire de désaturer la ligne 13. Avec 4 nouvelles stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy – Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen), la ligne 14 desservira des quartiers du nord-ouest métropolitain en plein développement et permettra d'améliorer les conditions de transport de ses 680 000 utilisateurs quotidiens (référence 2013).

Ses 4 nouvelles stations offriront des correspondances avec les deux branches de la ligne 13 (à Porte de Clichy pour la branche Asnières-Gennevilliers Les Courtilles, et à Mairie de Saint-Ouen pour la branche Saint-Denis Université), le RER C, la ligne L du Transilien (réseau de Saint-Lazare), le tramway T3b (prolongé de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières) et le réseau de bus. Elle représentera donc une alternative appréciable pour de nombreux voyageurs de la ligne 13.

Figure 25 : Tracé du prolongement de la ligne 14



## 5 ORIENTATIONS POUR UNE VALORISATION RÉCIPROQUE DE L'INFRASTRUCTURE ET DU TERRITOIRE

### 5.1 PRINCIPAUX ENJEUX EN VUE D'UNE VALORISATION RÉCIPROQUE

A la lumière de l'ensemble de ces enjeux partagés, trois axes principaux ont été identifiés comme pouvant guider le travail d'anticipation et de préparation à poursuivre d'ici à la mise en service de l'infrastructure, afin d'assurer la réussite du projet de territoire dont l'infrastructure n'est qu'une composante.

#### Pour un rôle économique moteur de l'infrastructure

A l'issue d'un diagnostic partagé les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire dont la dynamique est essentielle pour son rayonnement économique.

Dans une logique globale d'un développement équilibré de l'ensemble des fonctions économiques (industrielles, touristiques, présentes...) présentes dans le territoire, et en permettant au trafic routier d'éviter les points de congestion, l'infrastructure assurera une desserte fiable des pôles d'activités.

Elle valorisera ainsi une position géographique stratégique et les fonctions logistiques et industrielles qui lui sont nécessaires. Elle offrira également des possibilités d'organisation spatiale des activités qu'il conviendra de coordonner afin de tirer le meilleur parti des opportunités foncières du territoire tout en évitant un développement anarchique sur des secteurs peu appropriés.

Pour cela, il est nécessaire de :

- Organiser une répartition équilibrée des pôles d'activités à l'échelle du bassin de vie en tenant compte de la nature des activités, des besoins de desserte et des complémentarités possibles ;
- Valoriser les territoires en assumant les mutations nécessaires et en réaffectant les sites en friches ;
- Affirmer les dessertes multi et inter-modales des personnes et des marchandises pour les pôles d'activités existants et futurs dans une logique de développement durable ;
- Éviter un développement opportuniste des zones commerciales à proximité des points d'échanges avec l'infrastructure et privilégier des logiques de complémentarité, notamment avec le commerce de proximité.

#### Pour une redistribution des modes de déplacement

A l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire en matière d'organisation des transports des biens et des personnes et d'optimisation des réseaux d'infrastructures.

L'aménagement d'une infrastructure est de nature à interroger l'ensemble des réseaux et leur fonctionnalité, dans une logique de mise en synergie des réponses à apporter aux pratiques de mobilité entre les territoires.

En soulageant les secteurs agglomérés d'un important trafic, en particulier de poids lourds, elle permet de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquêtes urbaines. En outre, en redistribuant les flux et en libérant de l'espace de circulation, elle permet d'organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.

Pour cela, il est nécessaire de :

- Définir un réseau d'infrastructures hiérarchisées, dédiées aux enjeux locaux de déplacements, un système de jalonnement qui lui correspond, permettant une utilisation appropriée des différentes voiries du territoire par les différents usagers ;
- Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d'un réseau intégré des transports collectifs et des mobilités douces ou partagées, dont les interfaces avec l'infrastructure et l'offre globale constituent une alternative efficace à l'usage individuel de l'automobile dans les déplacements entre « centralité » et « périphérie » ;
- Aménager des points d'échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l'infrastructure et notamment de sa vocation principale tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire ;
- Garantir des vitesses adaptées à des échanges pacifiés entre l'infrastructure et les territoires traversés et à des temps de parcours fiables plutôt que des vitesses rapides.

#### Pour un rôle fédérateur des projets de territoire

A l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire, depuis les vues nouvelles que chacun ouvre sur l'autre dans un cadre environnemental et paysager urbain.

C'est l'occasion d'affirmer, de fédérer et d'afficher de manière opérationnelle des engagements déjà pris par les partenaires en matière de développement durable. Pour cela, il est nécessaire de :

- Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires en matière d'insertion environnementale et urbaine ;
- Mettre en valeur les particularités locales en termes de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel, enjeu majeur de valorisation touristique ;
- Limiter tout fractionnement supplémentaire du territoire en prenant en compte les éléments définis à l'échelle du Schéma Régional de Cohérence Écologique et les politiques mises en œuvre localement ;
- Interdire le développement urbain diffus à proximité des échangeurs routiers le long des axes pénétrants, autant pour le développement résidentiel que pour le développement économique.

Le projet de réaménagement du système d'échangeurs Pleyel / Porte de Paris s'inscrit dans ces orientations en proposant une solution qui restitue de l'espace public pour les différents projets du territoire et notamment la requalification urbaine du boulevard Anatole France et de maîtriser la place de l'automobile tout en améliorant la desserte du secteur Pleyel. Elle est de plus compatible avec le développement des déplacements pour les modes actifs et les transports collectifs.

## 5.2 ORIENTATIONS POUR UNE VALORISATION RÉCIPROQUE

Le projet d'aménagement des échangeurs Pleyel et Porte de Paris comprend deux interventions géographiques :

- La suppression des bretelles d'autoroute au niveau de la Porte de Paris ;
- Le complément des mouvements au niveau de l'échangeur Pleyel.

### 5.2.1 Orientations au niveau de la Porte de Paris

Dans le secteur de la Porte de Paris, les bretelles d'entrée / sortie de de l'autoroute A1 en viaduc occupent une large emprise foncière. Leur mobilisation pour la mise en œuvre du projet urbain dans la partie Sud de la ZAC de la Porte de Paris, est nécessaire pour atteindre les objectifs de densification.

La fermeture des bretelles aura pour conséquence de décharger le boulevard Anatole France d'une partie de son trafic actuel et permettra de faire évoluer cet axe en boulevard urbain, loin de son caractère autoroutier actuel.

Elle permettra également d'assurer le lien entre le centre-ville et les zones en fort développement de la Plaine Saint-Denis et du secteur Pleyel et la reconquête des franges du centre-ville et des berges du bassin de la Maltournée.

Ensuite, la suppression des bretelles de la Porte de Paris est une action décisive à la mise en œuvre du projet urbain du Territoire de la Culture et de la Création, qui doit permettre :

- La mise en œuvre du projet urbain de la Porte de Paris dans sa partie Sud qui s'accompagnera de la réalisation du projet urbain sur un secteur stratégique en termes de desserte en transports en commun (L13, T8, nœud de bus) ;
- La requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante, ainsi que la mutation urbaine de ses rives Est et Ouest.

Une réflexion est maintenant à mener sur les incidences de ces évolutions du réseau viaire départemental et local ainsi que sur l'utilisation des surlargeurs autoroutières en amont des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute qui seront fermées.

Cette action fait intervenir plusieurs maîtres d'ouvrages et opérateurs publics.

- L'établissement public territorial Plaine Commune : au titre des opérations d'aménagement actuelles et futures et de sa compétence sur les espaces publics ;
- L'État (DRIEA) : au titre de sa compétence sur le réseau autoroutier national, ainsi que du fait qu'il est propriétaire du foncier des bretelles nécessaire au projet urbain.
- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : au titre de sa compétence sur le réseau départemental qui inclut le boulevard Anatole France (ex-RN410), le boulevard de la Libération et l'avenue du Président-Wilson (ex-RN1) ;
- La SEM Plaine Commune Développement, aménageur de la ZAC Porte de Paris.
- Grand Paris Aménagement, propriétaire de parcelles à proximité de l'échangeur.

### 5.2.2 Orientations au niveau de l'échangeur Pleyel

La modernisation et le complément de l'échangeur Pleyel permet :

- La mise en œuvre du projet urbain « Tête de Réseau » et notamment du programme du secteur « A86 Echangeur » en libérant les terrains d'assiette d'ouvrages existants ;
- La requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante ; l'amélioration de l'accessibilité du secteur Pleyel, notamment à partir de l'Est de la Région Île-de-France, condition nécessaire à son dynamisme, tout en évitant de surcharger les liaisons viaires Est-Ouest existantes ou en projet (pont de Saint-Ouen, rue Saulnier, franchissement Pleyel) ;
- D'assurer une bonne intégration fonctionnelle de l'ouvrage dans le dispositif autoroutier national.

Le programme d'aménagement comprend :

- Le complément de l'échangeur par la création de deux nouvelles bretelles d'échange entre le réseau local et l'A86 ;
- La reconfiguration des bretelles existantes de manière à les raccorder de manière apaisée au réseau local ;
- L'augmentation ponctuelle de la capacité de l'A86 en sens extérieur par la création d'une collectrice.

L'attention a été portée sur :

- La conservation et/ou la réutilisation, lorsque cela est possible, des ouvrages existants ;
- Le respect des normes de dimensionnement géométrique des ouvrages ;
- L'intégration du nouvel échangeur dans une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire local adapté à l'évolution du contexte urbain ;
- Le fonctionnement des carrefours, au regard des données de trafic.

L'accent sur la compacité des ouvrages et leur compatibilité avec une requalification urbaine et paysagère du boulevard Anatole France et du boulevard de la Libération a été recherché afin de permettre également la libération du foncier pour la création de nouveaux espaces publics apaisés.

Cette action fait intervenir plusieurs maîtres d'ouvrages et opérateurs publics :

- La Communauté d'Agglomération Plaine Commune : au titre des opérations d'aménagement actuelles et futures et de sa compétence sur les espaces publics ;
- L'État (DRIEA) : au titre de sa compétence sur le réseau autoroutier national ; et en tant que propriétaire de l'assiette foncière de l'échangeur ;
- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : au titre de sa compétence sur le réseau départemental qui inclut le boulevard Anatole France (ex-RN410) et le boulevard de la Libération (ex- RN14 / RD14), ainsi qu'au titre du PDMI (Plan de Modernisation des Itinéraires routiers) ;
- Le Conseil Régional d'Île-de-France, au titre du Contrat de Plan État/Région (CPER) ;
- SOLIDEO : pour sa mission de pilotage de la livraison des infrastructures pérennes liées à l'arrivée des Jeux Olympiques.

Le projet d'aménagement du système d'échangeur, suite à la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et au complément de l'échangeur Pleyel, va permettre de :

- Maîtriser la place de l'automobile (objectif du CDT II.1.B.3, présenté au paragraphe 3.1.2.3, page 18) ;
- Poursuivre et diffuser le développement en structurant le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles (objectif du CDT II.2.B.1, présenté au paragraphe 3.2.2.1, page 20).

Il permettra également de faciliter les déplacements pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques.