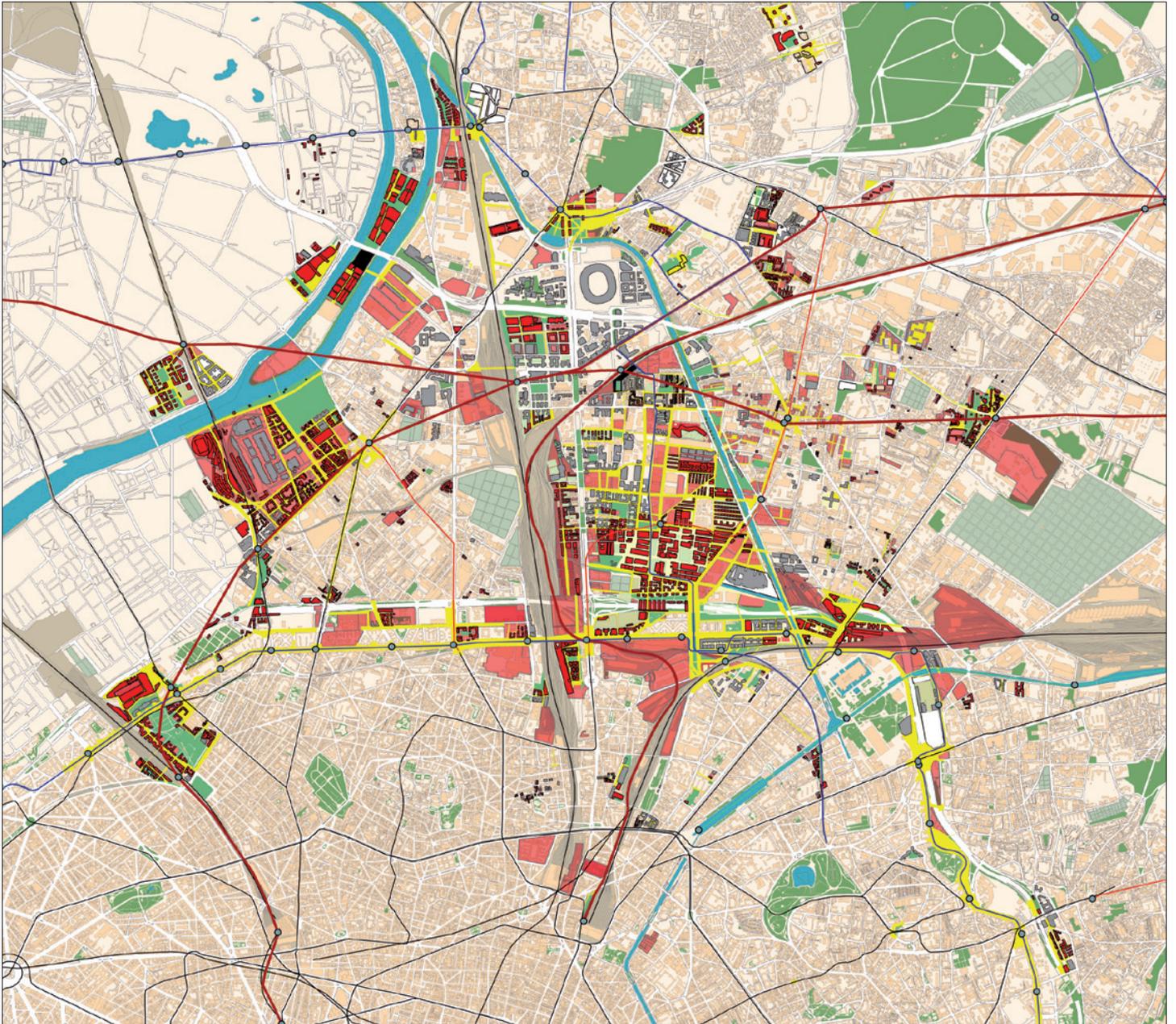


Ateliers Ville de Paris – Plaine Commune, 2010 - 2011 Ébauche d'un plan stratégique partagé



Plan de récolement – Ville de Paris – Plaine Commune – octobre 2010 – Doc BD projet Apur



Directeur de la publication: Francis Rol-Tanguy

Directrice de la rédaction: Dominique Alba

Étude réalisée par: Paul Baroin, Véronique Dorel, Julien Gicquel, Hervé Levifve, Mara Marincioni, Madeleine Masse, Méhand Meziani et Olivier Richard

Sous la direction de: Christiane Blancot

Maquette: Florent Bruneau

Ateliers Paris – Plaine Commune, 2010 - 2011

Ébauche d'un plan stratégique partagé

En 2010, Paris et Plaine Commune se sont donnés comme objectif de définir des lignes de cohérence communes pour la mutation du territoire d'interface Paris/Plaine Commune en vue de l'élaboration d'un schéma de structuration intercommunale destiné à donner aux différents maîtres d'œuvre intervenant sur le territoire une meilleure vision d'ensemble de l'avenir de celui-ci.

Cette démarche initiée par les élus des deux collectivités en mai 2010 est conduite par la DU de la Ville Paris et la DDUS de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, l'Apur conduisant les études nécessaires.

Pour cela trois ateliers de travail destinés à préciser les objectifs stratégiques partagés par les deux collectivités se sont tenus les 28 juin et 5 Novembre 2010, puis le 4 Mars 2011. Y ont participé, les services techniques de Plaine Commune et de Paris ainsi que les concepteurs qui mènent des études sur les territoires d'interface de Paris, Saint Denis et Aubervilliers.

Leurs travaux ont été basés sur un récolement cartographique effectué par l'APUR de l'ensemble des projets à court (2012), moyen (2016) et long terme (2020 et au-delà) à l'échelle d'un territoire élargi, des gares du Nord et de l'Est au centre de Saint-Denis et de la confluence de la Seine et du canal. Une analyse de ces récolements a ensuite été effectuée par l'APUR autour des thématiques suivantes :

- paysages, trame verte et bleue ;
- trame viaire et transports en commun ;
- logistique et grands services urbains ;
- vie urbaine et programmes structurants.

Puis, en Avril et Mai 2011, des cartes de synthèse des travaux des ateliers constituant une première ébauche d'un schéma stratégique partagé décliné selon ces quatre mêmes thèmes ont été élaborées par l'APUR, présentées à Anne Hidalgo, première adjointe au Maire de Paris et à Patrick Braouezec, Président de la communauté d'agglomération de Plaine Commune.

Ce sont les quatre cartes de cette nouvelle phase du travail et les commentaires qui les accompagnent qui ont été rassemblées dans ce document.

La carte de couverture présente un aperçu du travail cartographique de récolement brut des projets préalable aux analyses thématiques. Il a été rendu possible par la mise à disposition des informations par les services d'urbanisme de la Ville de Paris et la DDUS de Plaine Commune, puis a été complété par des entretiens et la collecte de données auprès des différents acteurs des transformations urbaines. Les projets de construction de bâtiments, d'aménagement d'espace public et de transports en communs ont ainsi été saisis dans une base de données SIG, comprenant les informations spatiales liées au projet, des informations programmatiques et des informations temporelles, notamment la date prévisionnelle de livraison.

Paysages métropolitains

La plaine, des gares parisiennes au stade de France, un plat pays jalonné de repères

L'absence de relief de la plaine confère aux infrastructures qui la traversent un rôle particulier. Regarder la plaine c'est ne pas la voir sauf depuis les autoroutes, le chemin de fer, le canal qui montrent le grand paysage et donnent une grande visibilité aux terrains qu'ils permettent de découvrir. Ils sont comme des belvédères, des révélateurs, des ordonnateurs du territoire.

À l'inverse, se repérer depuis la plaine c'est regarder des lieux qui lui sont, pour la plupart, extérieurs : la Butte Montmartre, les mats du grand Stade, la Tour Pleyel, la Tour Boucry, les deux de la porte de la Chapelle, celle d'Aubervilliers à la Porte de la Villette, le clocher de la basilique, les cheminées du SYCTOM...

Nouvelles compositions, nouveaux lieux

Dans les années qui viennent, de nouveaux lieux et de nouvelles compositions vont se dessiner.

Des compositions urbaines :

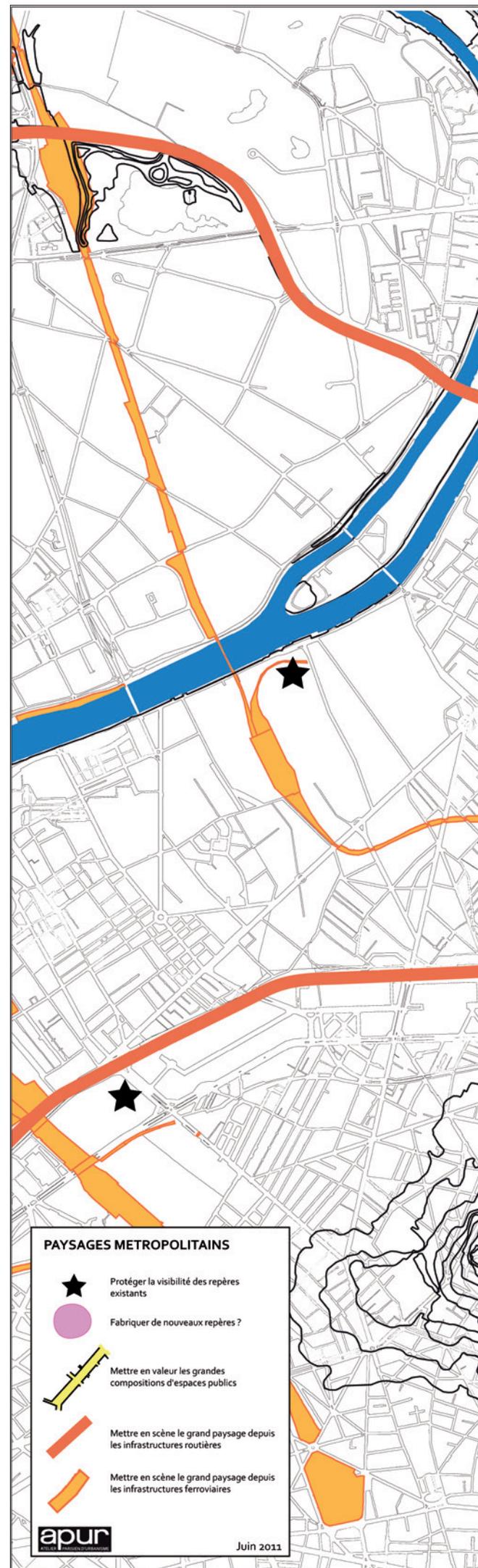
- autour de la porte d'Aubervilliers,
- le long de la darse du canal Saint-Denis entre le canal et l'avenue du Président Wilson.

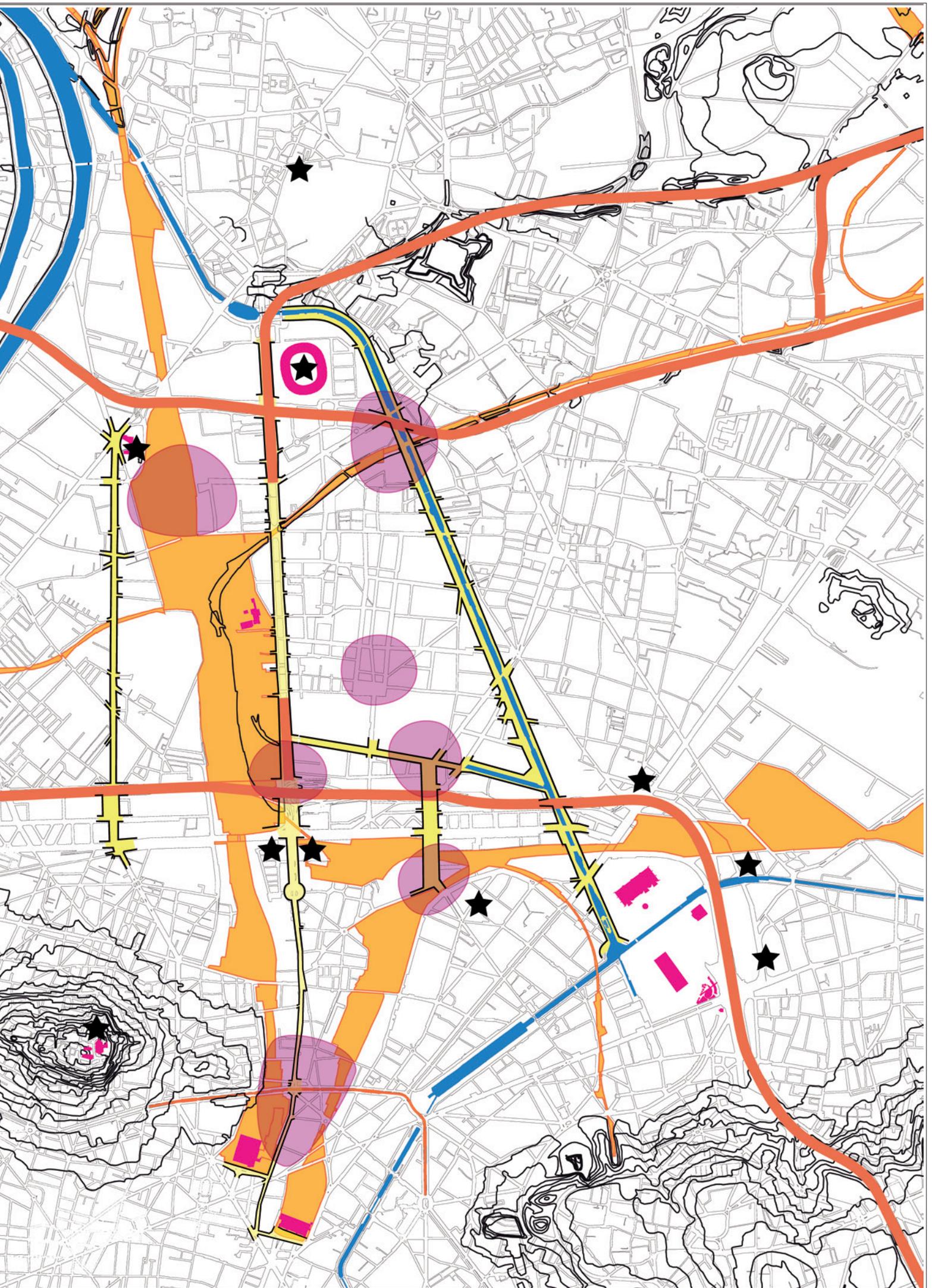
Des lieux :

- **au nord**, le carrefour Pleyel, les sites de croisement de l'A86, de l'A1 et des faisceaux ferrés ;
- **au centre** la place du Front populaire porteur du nouveau pôle universitaire, les terrains autour de la Porte d'Aubervilliers et de la Porte de la Chapelle ;
- **au sud**, le site des deux gares du Nord et de l'Est.

Porteurs d'une visibilité métropolitaine, ce seront demain les hauts lieux et les emblèmes de la ville dynamique. À ce titre, ils pourraient accueillir des projets et des programmes à la hauteur de ces enjeux, être des leviers du développement de ce territoire d'interface entre l'hyper centre parisien et la grande plaine de nord de l'agglomération.

Ils pourraient être les lieux d'accueil d'une architecture exceptionnelle et d'immeubles de grande hauteur tout en préservant les vues depuis les grandes infrastructures.





Nature et territoire

À grande échelle, une trame verte et bleue déjà existante

Depuis le Parc de la Courneuve et la confluence de la Seine et du canal au nord, jusqu'à la Butte Montmartre et le Parc de la Villette au sud, plusieurs grandes structures traversent le territoire et constituent son paysage. Loin d'être naturelles à l'exception notable de la boucle de la Seine au nord ouest, elles constituent une trame d'espaces de nature et de voies d'eau qui sont des points d'appui importants pour la qualité de la vie dans ce territoire. Il s'agit en même temps de renforcer la ceinture verte parisienne et de constituer ainsi les fondements d'une trame verte et bleue densifiée.

À l'échelle locale, des carences héritées du passé industriel

Entre les gares Nord et Est et le Grand Stade, et de l'avenue du Président-Wilson au canal, seuls de petits squares jalonnent faiblement le territoire. Or, une ville apaisée, une ville à vivre passe par le renforcement de cette trame végétale.

Potentialités et leviers

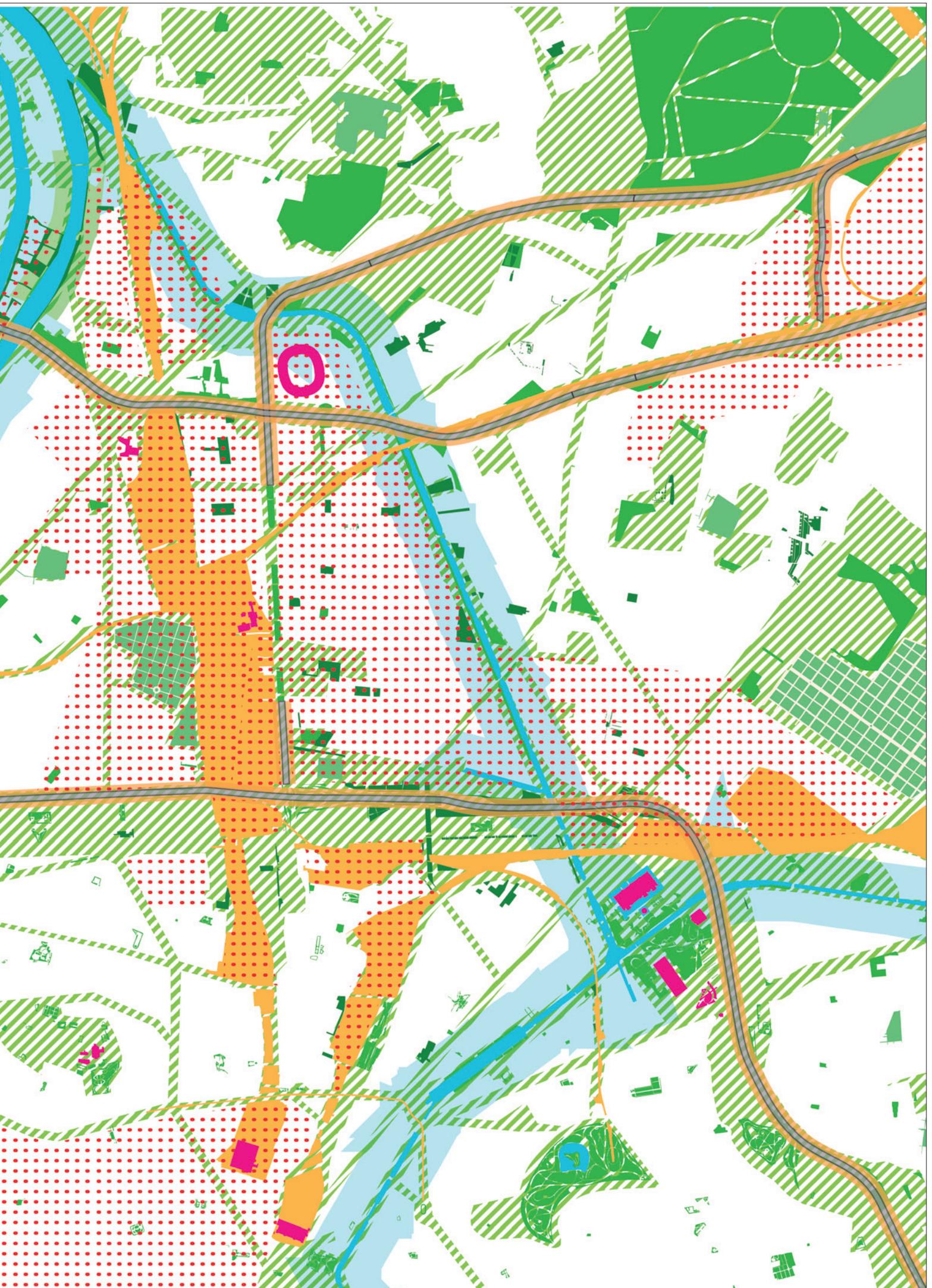
Les potentialités sont grandes en s'appuyant sur :

- les lieux de nature déjà existants, qu'il s'agisse de parcs, d'alignements d'arbres le long des grandes voies ou des cimetières,
- le Canal Saint-Denis et la Seine et leurs berges,
- les emprises ferroviaires et les abords des emprises autoroutières...

Les leviers sont les projets en cours et les programmes bâtis à venir :

A partir des espaces publics mais aussi des espaces privés, d'autres trames plus fines peuvent se constituer grâce aux plantations d'alignement, aux squares de proximité et aux cours et jardins intérieurs plantés créés à l'occasion de chaque projet. Ce sont les continuités entre tous ces espaces qui sont l'armature d'un réseau vert et composent un nouveau paysage.





La trame viaire

À l'échelle métropolitaine, une bonne desserte

Entre est et ouest, depuis les gares du Nord et de l'Est jusqu'au grand Stade, le boulevard des fermiers généraux, celui des maréchaux, le boulevard périphérique et la A86 constituent le réseau de voirie magistral qui irrigue le territoire à l'échelle métropolitaine et le dessert correctement.

Un réseau intermédiaire faible

En revanche, l'organisation territoriale très contrainte par les faisceaux ferrés et le canal n'a pas permis que se développe un réseau intermédiaire capable de relier Aubervilliers à Saint-Ouen, Gennevilliers à La Courneuve.

De même aucune voie nord/sud, entre le faisceau ferré nord et le canal ne structure le territoire ni ne possède des capacités de circulation importants à l'exception de l'axe historique Président-Wilson (et l'A1), Chapelle, Max Dormoy, Faubourg Saint-Denis.

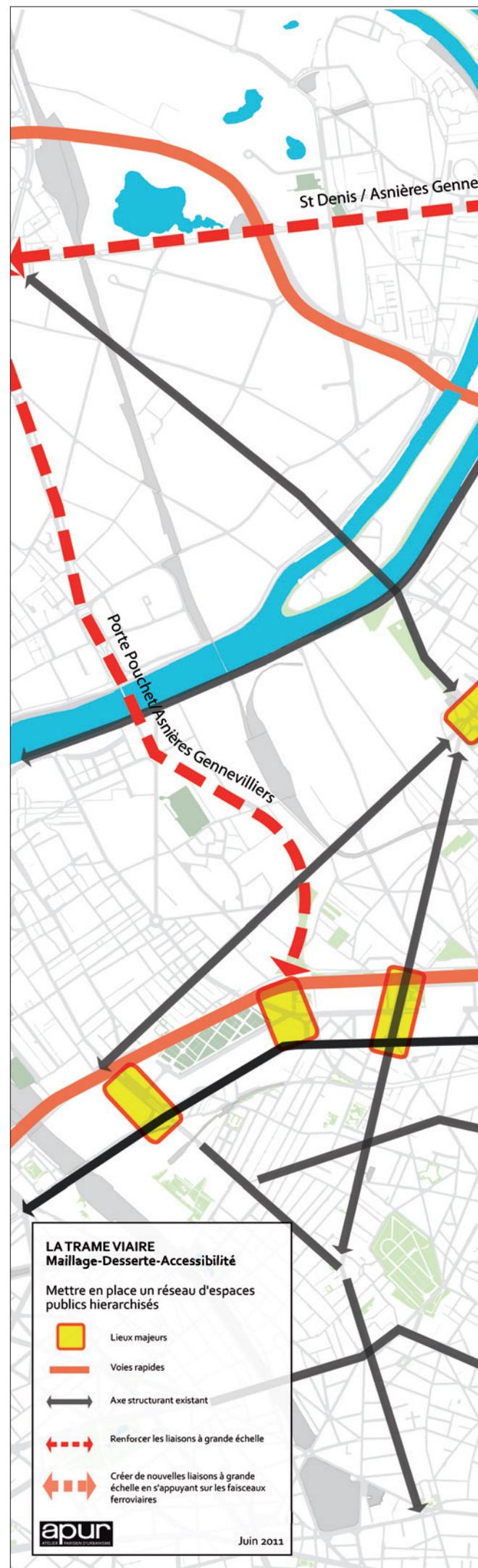
À l'échelle locale, un réseau enclavé, avec des coupures

La situation géographique du territoire, entre les faisceaux ferrés du nord et de l'est dans Paris et entre faisceau nord et canal dans la plaine, a engendré des phénomènes très particuliers d'enclavement et d'absence de raccordement de la trame de voirie locale au grand réseau viaire. Or celle-ci devra pouvoir absorber les développements en cours.

Potentialités et leviers

Travailler sur les autres échelles du réseau :

- un réseau d'échelle intermédiaire, le plus délicat à constituer et qui restera très limité du fait des frontières des faisceaux ferrés et du canal ; dans les relations Est/Ouest, seule la rue du Landy pourrait en être un des maillons.
Il faudrait mettre à l'étude le développement de tracés nouveaux de bonne dimension sur les potentialités qu'offrent des emprises ferroviaires et cela des gares du Nord et de l'Est jusqu'à la gare de Saint-Denis Ville.
- un réseau d'échelle locale : rendre le réseau viaire local capable d'assurer une bonne accessibilité des nouveaux programmes (même si les transports en commun vont fortement monter en puissance dans les cinq années qui viennent) appelle une politique qui s'appuie sur la transformation des voies existantes même si leurs dimensions sont modestes, par exemple, en faisant des choix sur l'affectation des surfaces de voirie, en jouant sur la réduction des espaces de stationnement pour améliorer la circulation, ce dernier point interrogeant en retour, les normes de stationnement des programmes bâtis.





Centralités – identités – vie locale

Une identité fondée sur une politique ambitieuse d'espaces publics et des formes urbaines innovantes

Une accessibilité en transports en commun renforcée

Le nouveau réseau de transports en commun, qu'il s'agisse du métro ou du tramway va considérablement changer les modes de déplacements dans ce territoire aujourd'hui marqué par l'absence de moyens de transports collectifs à l'exception des deux lignes de RER situées très au nord.

À court terme, potentialités et leviers

D'ici moins de cinq ans, les modes de déplacements vont considérablement se transformer, mettant la marche à pied, et sans nul doute le vélo, en modes dominants pour tous les déplacements entre les différents lieux de focalisation de la vie urbaine (places, bords du canal, universités, centres commerciaux...). L'absence de circulation automobile aisée sera un facteur amplificateur sur lequel s'appuyer pour créer une ville agréable à parcourir à pied.

Ces nouveaux parcours piétons peuvent d'ors et déjà être imaginés. Ils vont orienter la programmation des ensembles bâtis qui les bordent notamment dans leurs étages bas afin qu'ils accueillent commerces et services urbains de proximité.

Ils incitent à aménager les voies avec de larges trottoirs plantés et de pistes cyclables.

Cela pourrait être une spécificité de ces territoires d'anticiper ces évolutions en réduisant déjà les déplacements automobiles au travers d'une politique limitative du stationnement.

Pour libérer de la place sur l'espace public, il est aussi possible de jouer sur la logistique et le fret qui fonctionnent beaucoup avec des modes de transports routiers (notamment le commerce de gros situé près du canal), et d'envisager un avenir de ces activités autour des modes de transports fluviaux et ferroviaires que les infrastructures permettent de développer. Cela suppose de conserver la possibilité de ports sur le canal et d'aires de logistiques sur le faisceau ferroviaire.

De nouvelles centralités locales

Associées aux programmes en préparation ou en cours d'installation, la vie urbaine va se concentrer sur de nouveaux lieux qui sont en train d'émerger comme autant de centralités à conforter. La place du Front Populaire, le pont de Stains et la mairie d'Aubervilliers sont les trois principales autour des nouvelles stations du métro de la ligne 12. L'avenue de la Porte d'Aubervilliers, lien entre la station du RER E, les EMGP et le parc du millénaire en sera une autre qui va monter en puissance avec l'arrivée progressive du RER et du T8.

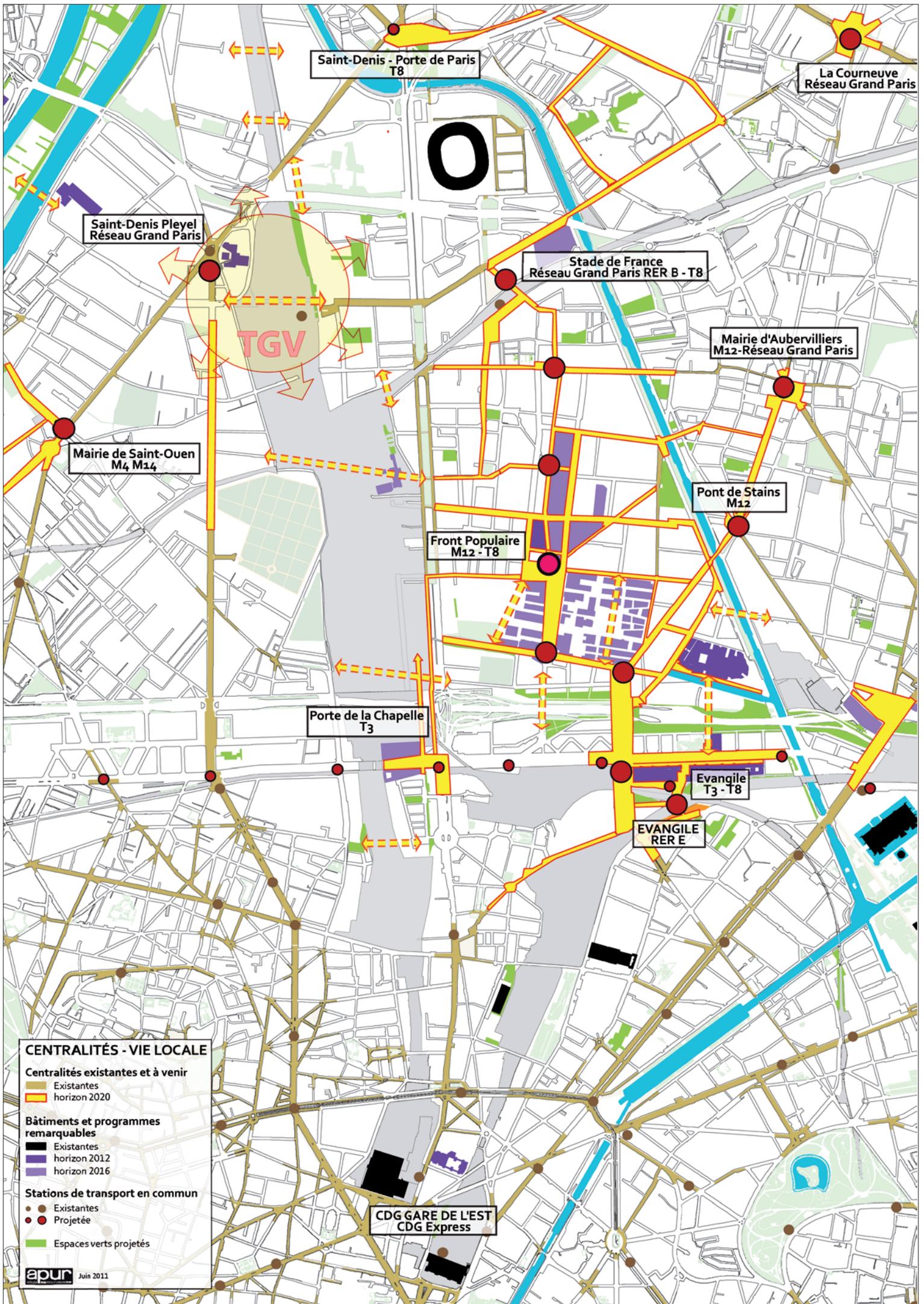
À moyen terme, de nouveaux lieux métropolitains,

Aujourd'hui les abords du grand stade constituent déjà un lieu métropolitain, comme le pôle des gares du Nord et de l'Est.

À moyen terme, la création d'une gare TGV à Pleyel associée au réseau du Grand Paris créera là une polarité de très grande ampleur.

Des formes urbaines singulières : un levier pour l'identité des lieux

L'architecture des entrepôts des EMGP constitue un des visages emblématiques de ce territoire, une part de son identité. Demain, les entrepôts Mac Donald, reconvertis et surélevés vont également devenir un lieu fortement identitaire. Ces objets particuliers sont des atouts pour le développement des projets, l'originalité et la force de ces lieux.



Saint-Denis - Porte de Paris
T8

La Courneuve
Réseau Grand Paris

Saint-Denis Pleyel
Réseau Grand Paris

Stade de France
Réseau Grand Paris RER B - T8

Mairie d'Aubervilliers
M12-Réseau Grand Paris

Mairie de Saint-Ouen
M4 M14

Pont de Stains
M12

Front Populaire
M12 - T8

Porte de la Chapelle
T3

Evangile
T3 - T8

EVANGILE
RER E

CDG GARE DE L'EST
CDG Express

CENTRALITÉS - VIE LOCALE

Centralités existantes et à venir
 Existantes
 horizon 2020

Bâtiments et programmes remarquables
 Existantes
 horizon 2012
 horizon 2016

Stations de transport en commun
 Existantes
 Projetée
 Espaces verts projetés

