

Atelier d'échange Paris Plaine Commune 5 novembre 2010

Analyse thématique
du récolement des projets



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

Cette note d'étape présente les documents réalisés par l'Atelier parisien d'urbanisme pour l'atelier d'échange entre les services de Paris et de Plaine Commune du 5 novembre 2010.

Cette démarche, initiée par les élus des deux collectivités en mai 2010 est conduite par la DU de Paris et la DDUS de Plaine Commune. Il s'agit 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.

Le 1^{er} atelier qui s'est tenu le 28 juin 2010, a choisi quatre thèmes qui nécessitaient de définir des objectifs communs et de coordonner les actions :

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

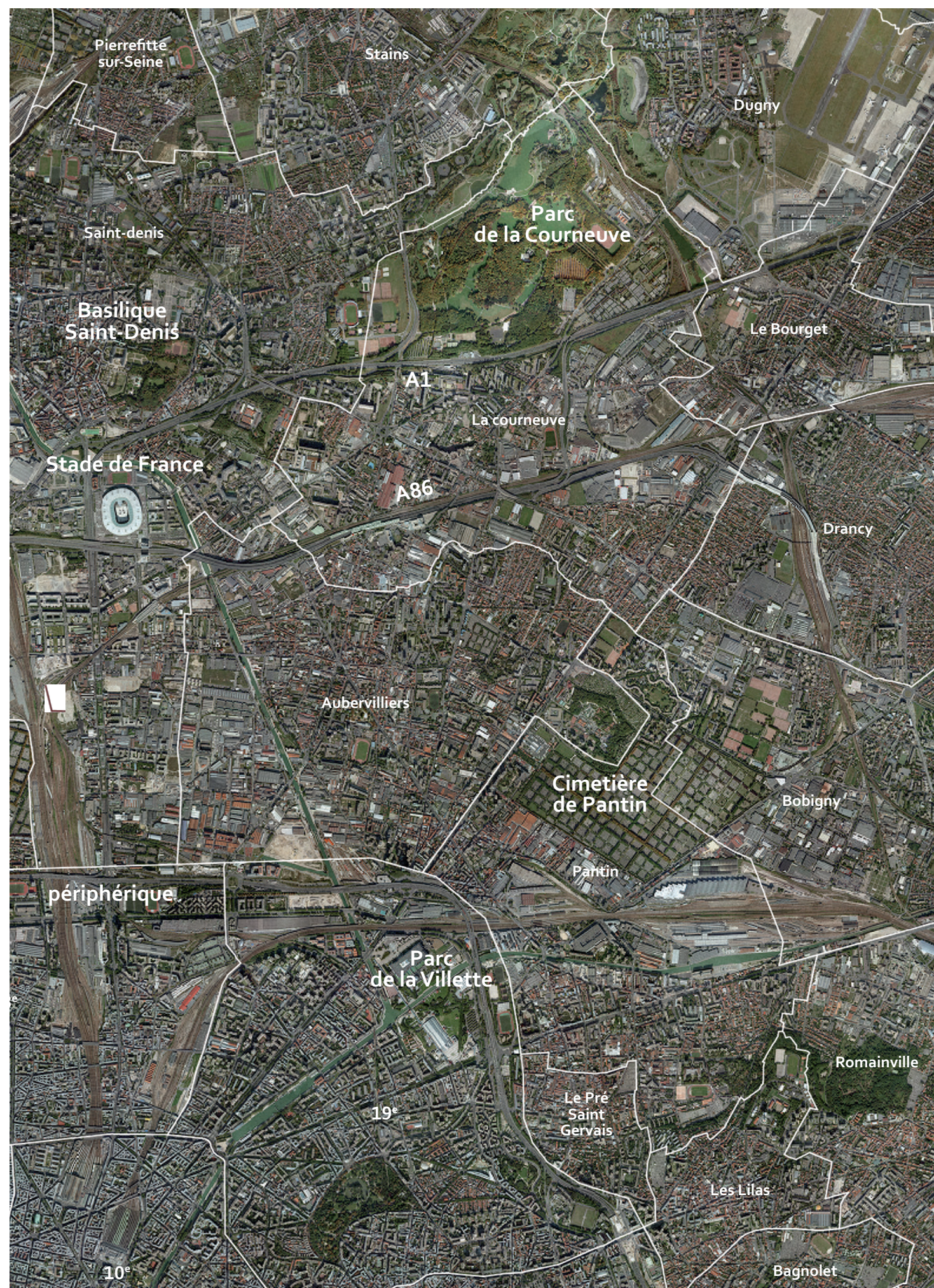
En parallèle de ces 4 thèmes, un groupe de travail constitué des services économiques des deux collectivités a en charge de produire une proposition en matière de complémentarité économique.

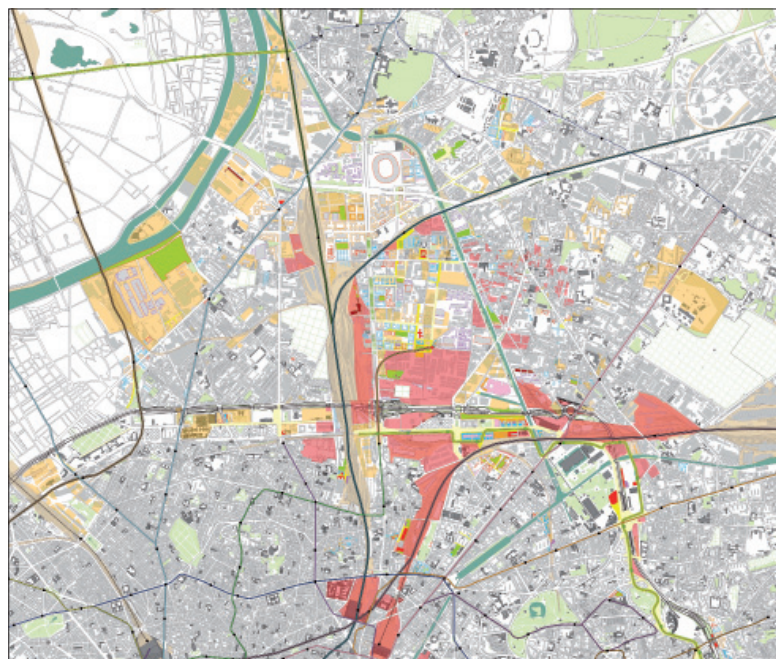
Le 2^e atelier d'échanges qui s'est tenu le 5 Novembre 2010 a été divisé en deux groupes de travail parallèles qui ont ensuite donné lieu à une séance de restitution et de débats commun entre les deux groupes. :

- le premier consacré aux problématiques des transports et de la mobilité ;
- le second consacré à celles du paysage, de la trame verte et bleue et de la vie urbaine.

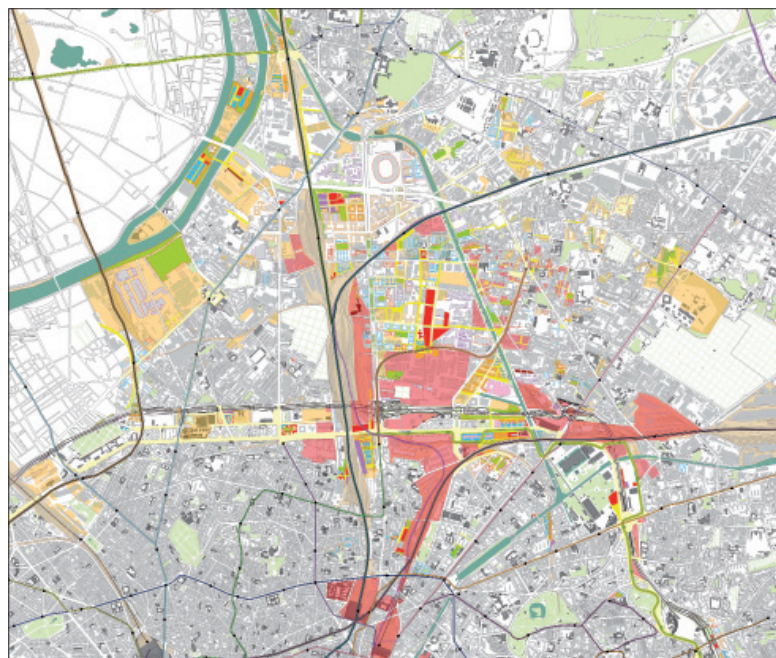
Le présent dossier est la mise en forme des documents de cartographie prospective produits par l'Apur pour introduire le débat des deux groupes de travail.



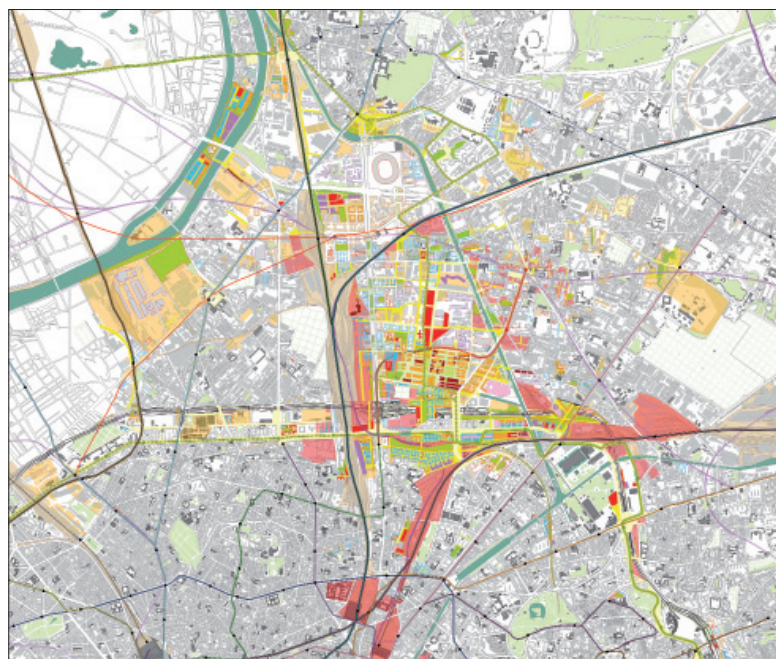




2012 Récolement des projets,
depuis les gares du Nord
et de l'Est jusqu'à la confluence
Seine/canal Saint-Denis



2016



À terme

Méthode d'élaboration de ces documents de cartographie prospective

Première étape

Un travail cartographique de récolement des projets a été préalable aux analyses thématiques. Il a été réalisé à partir des données communiquées par les services d'urbanisme des deux collectivités et complété par des entretiens et la collecte des données auprès des différents acteurs des transformations urbaines.

Le territoire d'étude est compris entre la confluence Seine-canal et le centre de Saint-Denis au nord, les Docks de Saint-Ouen à l'ouest, les gares du Nord et de l'Est au sud et le centre-ville d'Aubervilliers à l'est.

Le récolement est présenté à partir de l'état actuel à trois échéances :

- 2012 : projets en chantier actuellement, donc totalement connus ;
- 2016 : projets inscrits aux plans pluriannuels d'investissements des collectivités et projets privés à l'étude. Ce sont des projets dont les formes urbaines ainsi que l'ampleur et la nature des programmes sont connus. Ils peuvent donc être précisément représentés et quantifiés ;
- vision à terme : l'image que l'on peut produire aujourd'hui des projets projetés sur le long terme à partir des documents de projets des acteurs. Ainsi dans cette vision à terme, beaucoup de territoires ne sont encore représentés que par des périmètres d'étude sans indication programmatique.

Deuxième étape

Les projets récolés sont confrontés à l'organisation actuelle du territoire afin de montrer la manière dont ils vont le transformer.

Sur certains thèmes, notamment celui des centralités et des projets structurants, il est ainsi possible de cartographier le territoire comme si les années avaient passées et de faire apparaître les conditions, à terme, d'une bonne qualité de la vie urbaine.

Sur d'autres thèmes, comme celui des transports et des déplacements, la confrontation des projets de transports en commun avec les échéances de réalisation des nouveaux programmes bâtis permet d'apprécier les impacts de ces transformations sur les espaces publics, leur quantité et leur qualité et les nouveaux besoins en matière de déplacements.

Sur le thème du paysage et des trames végétales, la mise en regard des éléments qui constituent et qualifient le grand paysage de ce territoire avec les terrains en mutation et les formes urbaines inscrites dans les projets permet d'anticiper le paysage futur, les nouvelles identités paysagères en cours de constitution et d'apprécier le besoin en espaces verts et réseau de plantations.

Troisième étape

Poser les enjeux à partir des cartes d'analyse ainsi réalisées pour introduire les débats des groupes de travail.

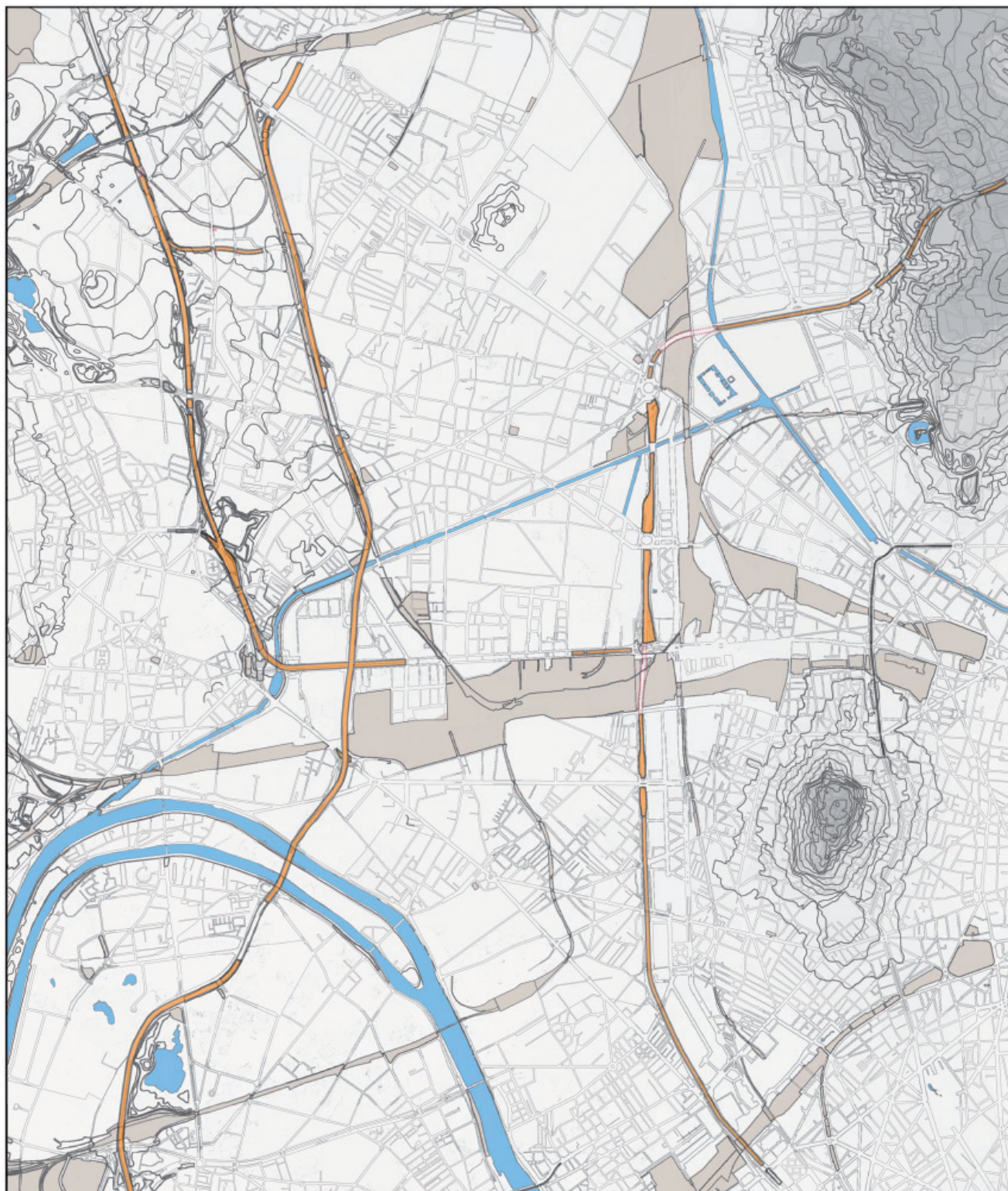
1 | Grand paysage

Grand paysage

Topographie, infrastructures

Le grand paysage du territoire de la plaine est marqué par son absence de relief qui confère aux infrastructures qui le traverse un rôle particulier. Il s'agit des canaux qui profitent de ce terrain plat pour disposer de longs plans d'eau sans écluse, du chemin de fer qui trouve dans cette topographie sans relief un lieu propice à son étalement et à la jonction des faisceaux nord et est au droit des anciennes fortifications, des autoroutes, le Boulevard périphérique parisien, l'A1 et l'A86.

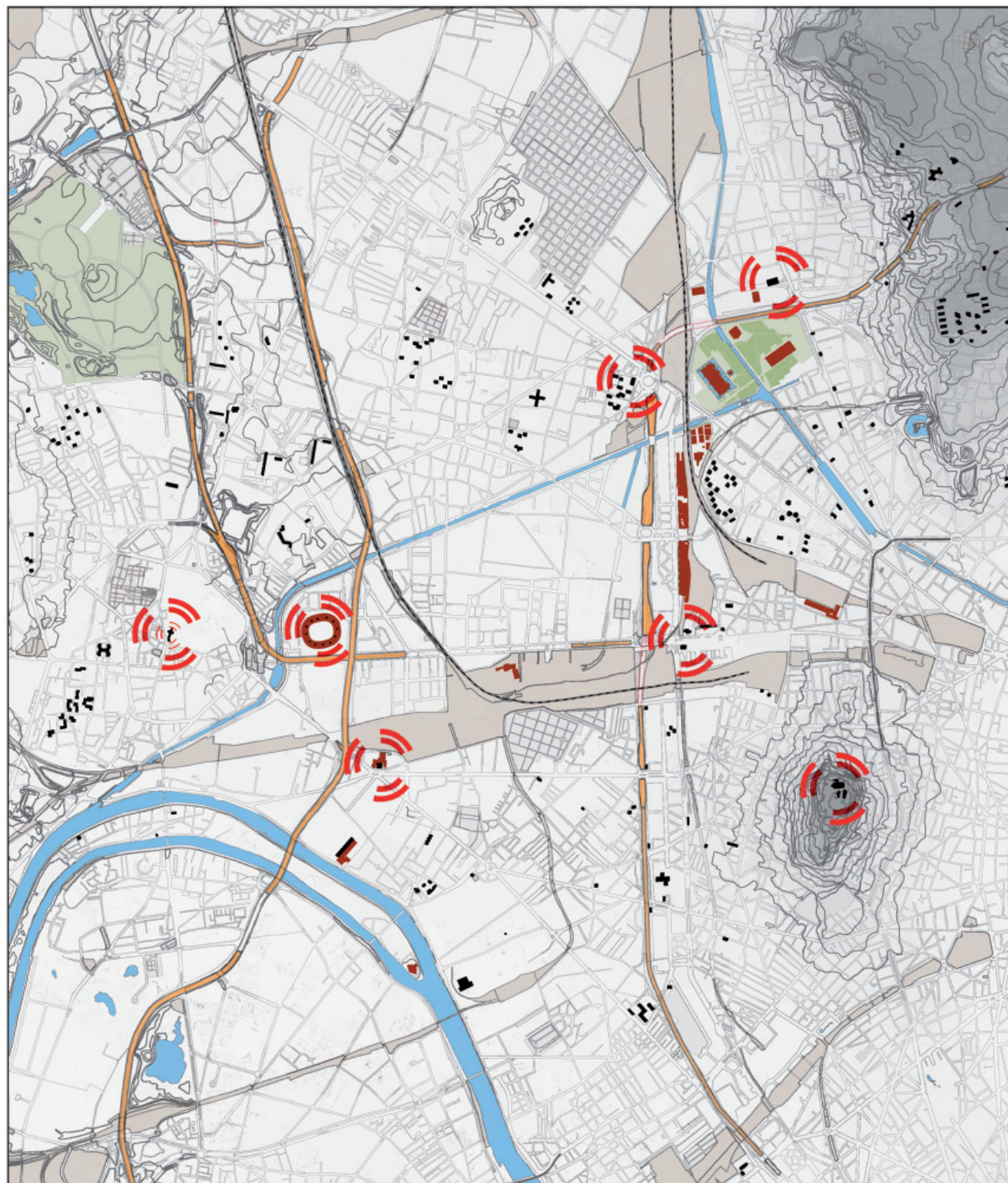
Le canal et le chemin de fer coupent le territoire, les autoroutes le surplombent. La jonction de toutes ces infrastructures en un même lieu ont marqué fortement cette zone en la dédiant durant un siècle aux activités d'entreposage et d'industrie. Bien desservies par la voie d'eau et le chemin de fer, ces activités n'ont pas généré une trame d'espaces publics et se sont installées à partir d'un maillage de voies peu larges et peu nombreuses.



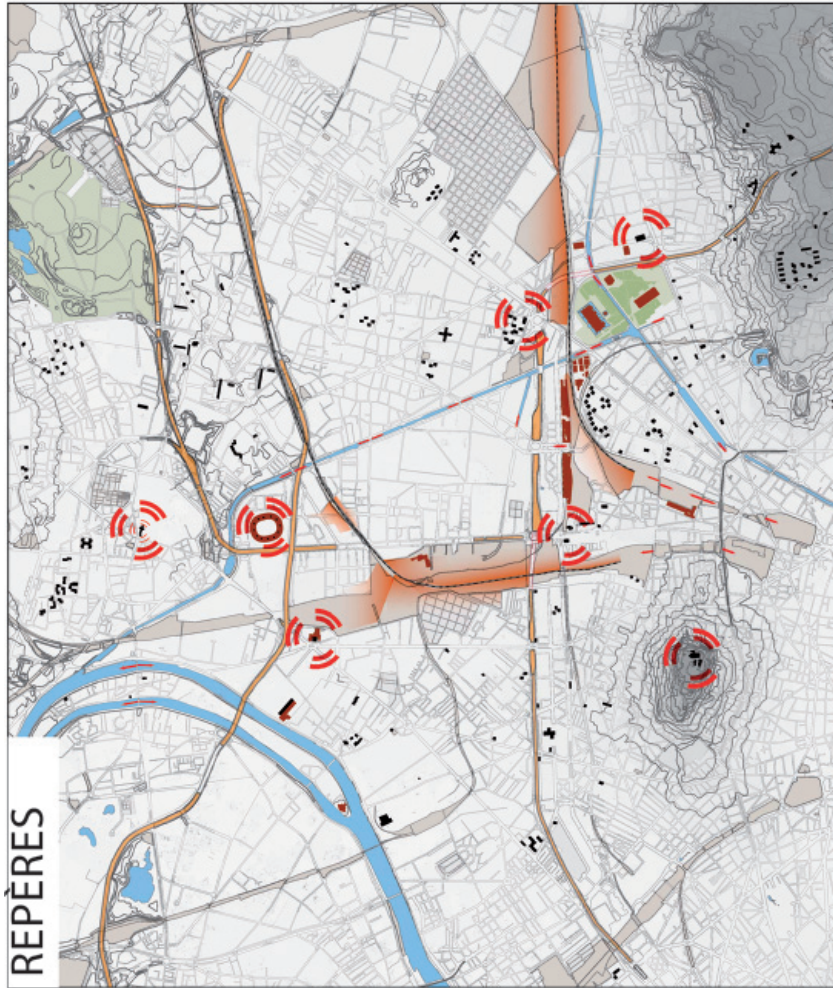
autoroutes
faisceaux ferroviaires

Repères dans la plaine

Dans cette grande plaine où la plupart des bâtiments ne dépassent pas dix à douze mètres de haut, tous les éléments hauts, se voient de loin et identifient les lieux, qu'il s'agisse de collines naturelles comme la butte Montmartre, du clocher de la Basilique Saint-Denis, des tours comme celle de Pleyel ou celle de la porte de la Chapelle, de la toiture et des mats du Stade de France, des poutres bleues de la cité des Sciences ou des longs entrepôts de Macdonald. Ils constituent les monuments modernes de la Plaine.

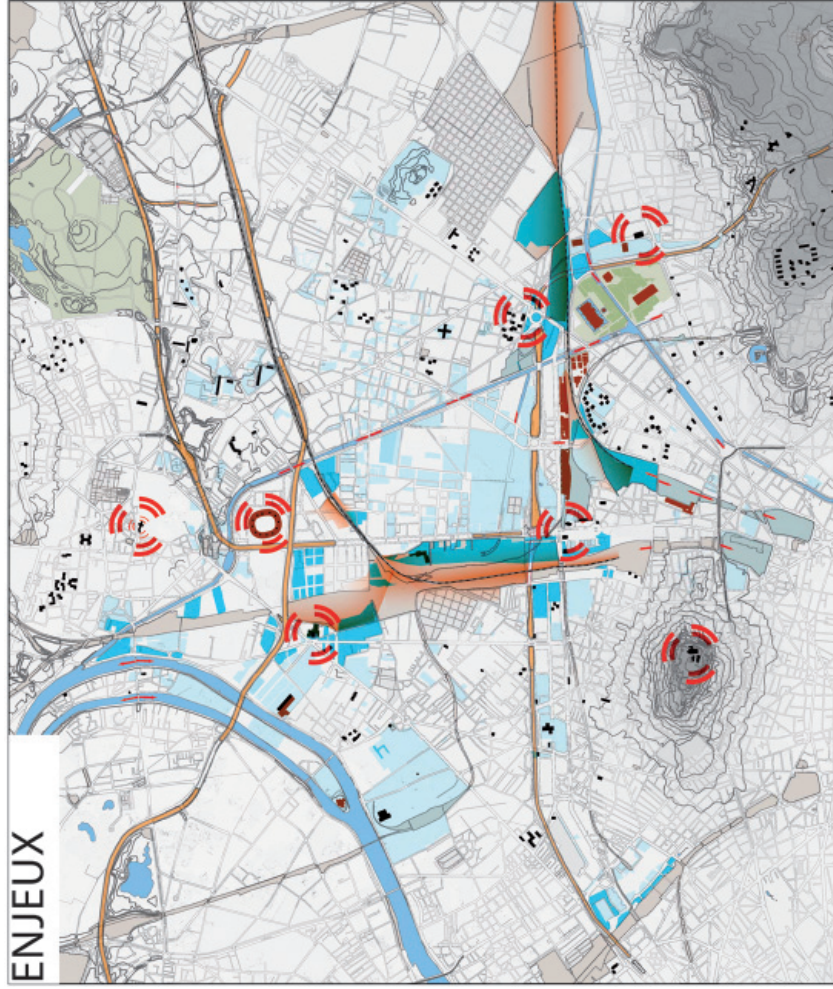


■ bâtiments remarquables
■ bâtiments de 13 étages et plus



Visions depuis le train

Les infrastructures ferroviaires créent pour le voyageur dans son RER ou son TGV, un paysage cinématique, dans lequel des éléments particuliers, souvent invisibles d'ailleurs prennent une importance très grande. On peut citer ainsi le bâtiment de l'entreprise CHENU (ex bâtiment ALTADIS) à Saint-Denis, dont les grandes fresques représentant des arbres ne sont vues que des fenêtres des trains, les bungalows de Paris-Plage stockés le long du faisceau est, les arrières d'immeubles dans Paris. Le RER B qui mène à l'aéroport de Roissy donne ainsi à voir les vastes terrains qui le bordent à une grande partie du tourisme international et du tourisme d'affaire.



Enjeux sur les terrains ferroviaires et leurs voisins

Du fait de leur emplacement par rapport au chemin de fer, certains terrains (en bleu sur le plan) acquièrent une « valeur » métropolitaine. Ils offriront aux programmes qui viendront les occuper une visibilité exceptionnelle. Ce sont à la fois des terrains ferroviaires qui sont aujourd'hui des aires de logistique et des zones de fret peu ou mal desservies, des parcelles adjacentes auquel le chemin de fer confère une visibilité « publicitaire ». Sur ces terrains, compte tenu du grand vide du faisceau ferré, la hauteur des bâtiments peut leur conférer un statut de nouveau repère dans le grand paysage. C'est une donnée à prendre en compte dans les exercices de programmation.

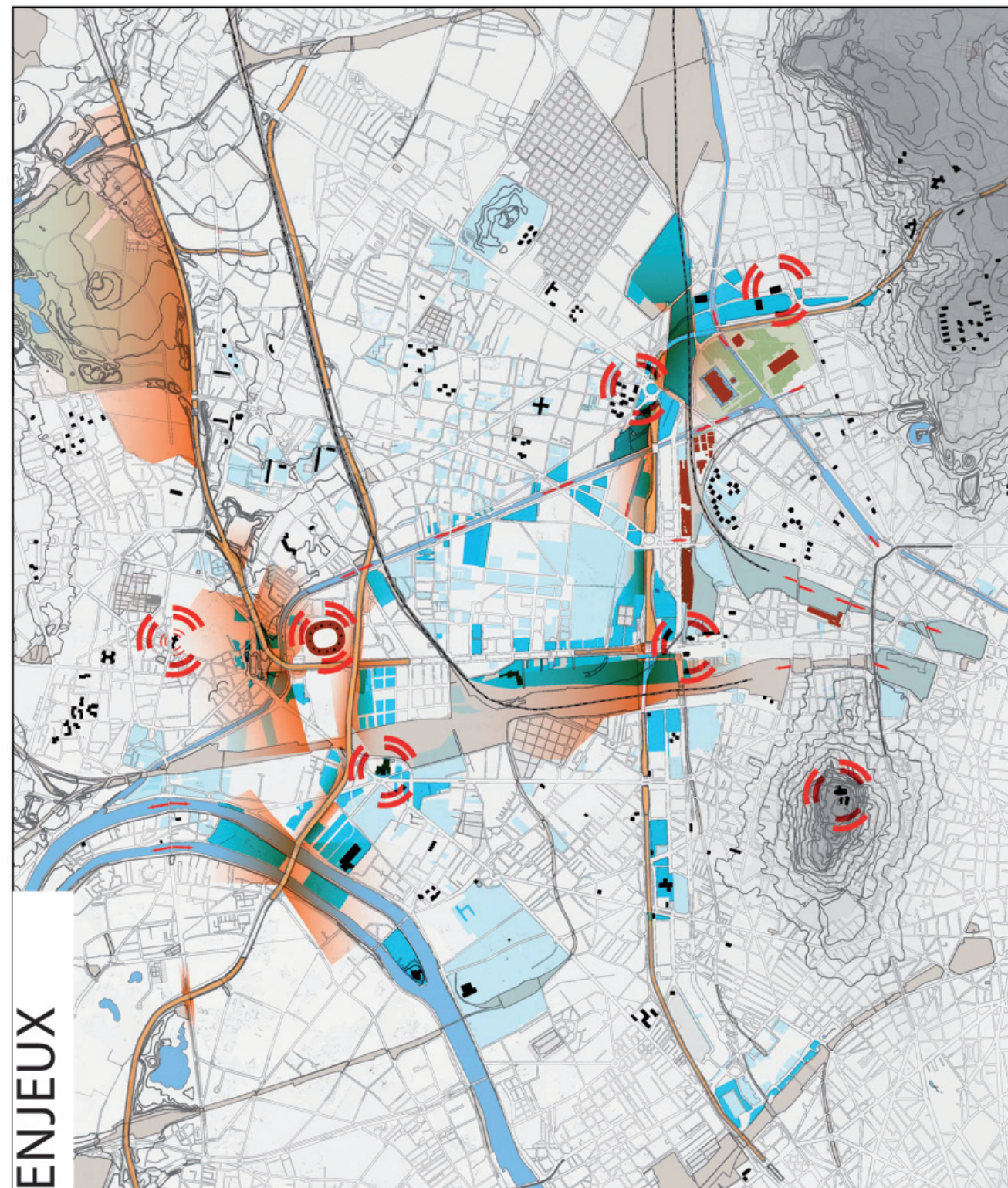
REPÈRES



Visions depuis les autoroutes
Dans la Plaine, les autoroutes sont la plupart du temps en viaduc (Boulevard périphérique, A86, A1) jusqu'à Saint-Denis. Elles surplombent les canaux et les faisceaux ferrés. De ce fait, les territoires (en orange sur le plan) vus depuis ces points hauts, acquièrent ainsi une visibilité métropolitaine.

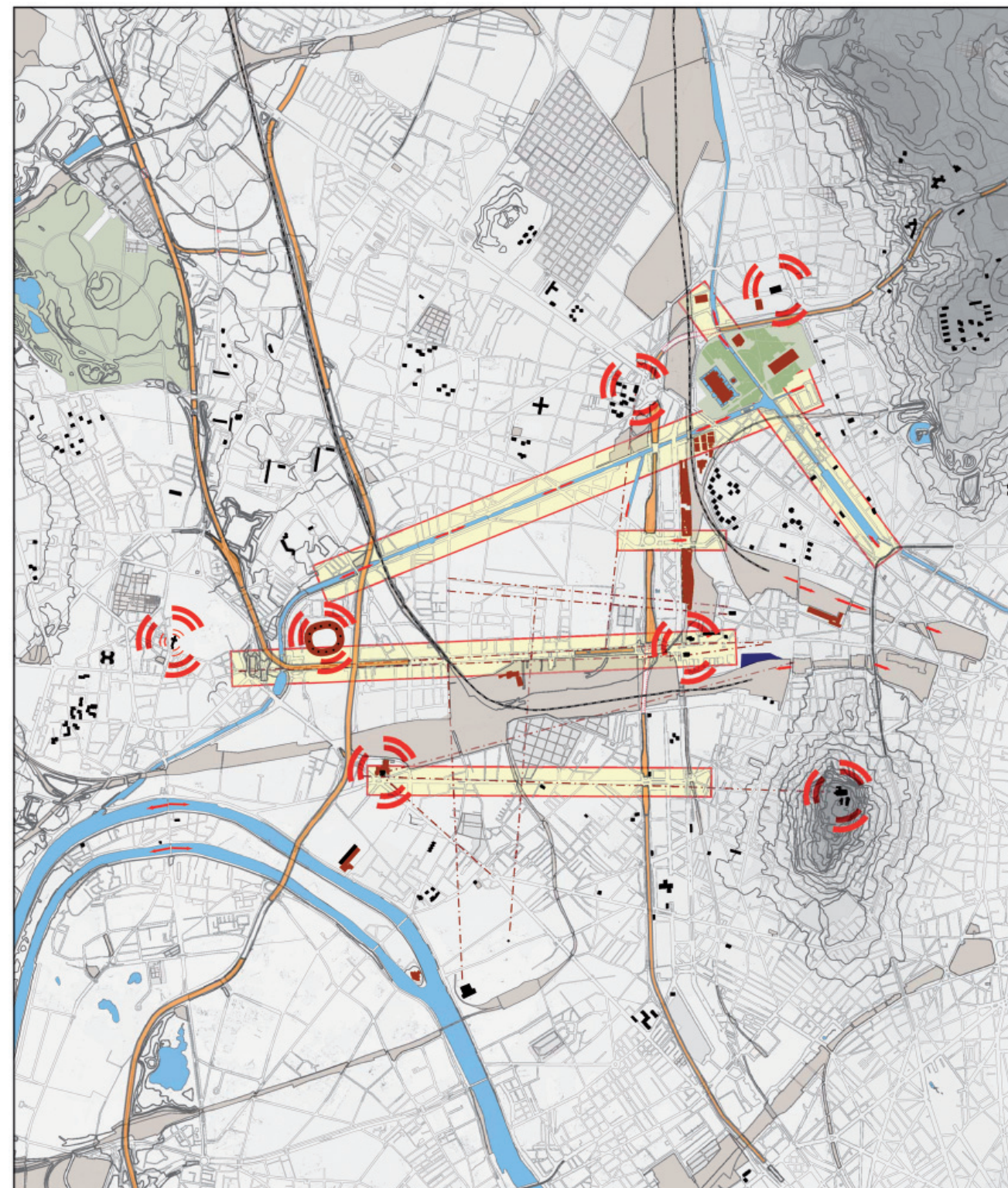
Au sud, ce sont les terrains ferroviaires des faisceaux Nord et Est et ceux des EMGP, ainsi que, à l'extrême Est de ce territoire, ceux de la Halle aux cuirs et de Pantin Local. Il en est de même, au nord de la plaine, du viaduc de l'A1 qui domine le Grand Stade puis le carrefour Pleyel avant d'enjamber la Seine et de surplomber l'île Saint-Denis. Visibles à la fois du chemin de fer et des autoroutes, certains de ces territoires ont un potentiel encore plus grand.

ENJEUX



Enjeux sur les terrains visibles depuis les autoroutes

Cette visibilité métropolitaine, « être vu depuis les autoroutes » qui fut une des raisons pour lesquelles le boulevard périphérique nord a été surnommé « la route des présidents » renvoie au statut de ces autoroutes qui relient les aéroports du Bourget et de Roissy à La Défense. Certains terrains « mutables », ferroviaires mais aussi industriels ou occupés par des services urbains se trouvent ainsi sous le feu de puissants projecteurs.



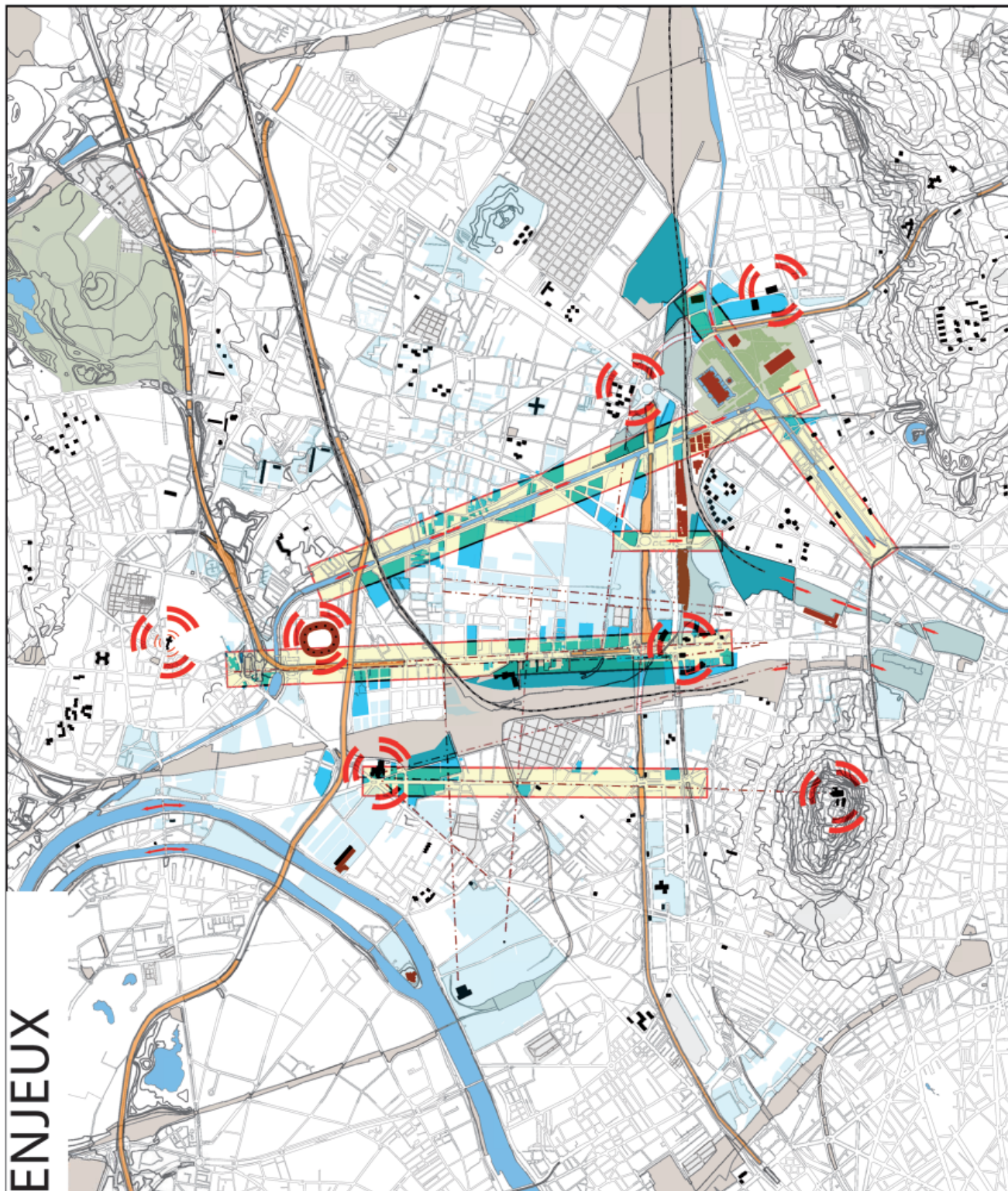
Les figures urbaines et les voies mises en perspective par les vues lointaines

Trois grandes figures structurent le territoire Paris Nord – Plaine Saint-Denis (en jaune cerné de rouge sur le plan) :

- la perspective de l'avenue du Président Wilson, vaste boulevard urbain entre le centre de Saint-Denis et la porte de la Chapelle, il est ponctué au sud par les deux tours de la porte de la Chapelle et le Grand Stade qu'il frôle et qu'il donne à voir au nord ;
- la figure du canal Saint-Denis entre le Parc de la Villette et le centre de Saint-Denis, ponctué au Nord par la basilique Saint-Denis dans l'axe de laquelle ce canal fut tracé au début du XIX^e siècle, figure dont on prend la mesure depuis les ponts qui traversent le canal ;
- le lien tracé entre la Butte Montmartre et le carrefour Pleyel ; matérialisé par la D14-boulevard Ornano prolongé par l'avenue Michelet – qui entre dans Paris par la porte de Clignancourt, axe depuis lequel la basilique Montmartre et la tour Pleyel se trouvent en co-visibilité.

S'ajoutent à ces trois grandes perspectives, des visions lointaines (pointillées rouges sur le plan) depuis des voies intérieures à la plaine comme celle que l'on a sur la « tour Boucric » à Paris depuis la rue Georges Sand à Saint-Denis qui longera demain la place du Front Populaire où arrivera le métro. Il en est de même, des liens est ouest qui se créent par la vision que l'on a des cheminées de l'usine du Syctom de Saint-Ouen depuis la plaine ou encore de la vision de la tour de la porte de la Villette depuis la darse du canal Saint-Denis. Enfin une multitude de points de vue existent depuis des ponts, des carrefours... qu'ils ouvrent sur les grands paysages ferroviaires, routiers ou aquatiques. Ils constituent des repères, des lieux d'identification du territoire pour tous ceux qui y passent.

ENJEUX



Enjeux sur les terrains situés dans ces figures

Le maintien de ces vues lointaines et de ces grandes figures est une donnée de base pour les projets sur ce territoire tant elles influent sur l'identité des lieux et contribuent à leur qualification. Tous les terrains riverains de ces figures ou placés dans l'axe des grandes perspectives (en bleu sur le plan) sont concernés par les précautions à prendre lors de leur mutation afin que les enjeux liés à l'inscription dans le paysage des constructions qu'ils accueilleront soient consciemment pris en compte dans les projets.

Des règles de composition à grande échelle et des outils pour mesurer l'impact de l'implantation et de la hauteur des constructions projetées peuvent être mises en place. Cela permet de savoir si le maintien de telle ou telle vue lointaine est un enjeu ou si, à l'inverse, tel ou tel programme va, par sa forme et sa place, constituer un nouveau repère, un nouveau « haut lieu » du territoire. Cette approche peut être intégrée dans une politique de programmation.

Synthèse

Les grandes infrastructures qui traversent ce territoire donnent une grande visibilité à plusieurs terrains, leur conférant un statut potentiellement métropolitain.

Cette donnée est à prendre en compte dans les études de programmations. Dans cette grande plaine, le maintien de certaines vues lointaines contribue à l'identité de ce territoire. Un choix de protection de certaines vues en amont de la définition des projets peut aider à les maintenir.

De même toute nouvelle construction d'une hauteur importante impacte fortement le paysage de la plaine. Mesurer cet impact peut être un outil de programmation des projets.

2 | Trame verte et bleue

Trame verte et bleue

La trame verte est ailleurs

Le cœur de la plaine est marqué par une absence quasi totale de végétation. Seules quelques alignements d'arbres et le quadrillage du maillage vert des allées des cimetières structurent le paysage. Les premières grandes masses plantées sont, au sud est, le parc de la Villette, à l'est le cimetière de Pantin et le fort d'Aubervilliers, à l'extrême nord-est le Parc de La Courneuve, au nord le Parc de la Légion d'Honneur à Saint-Denis; à l'ouest le cimetière de Saint-Ouen et la Seine et ses berges. En revanche, à l'est, le canal Saint-Denis a des berges très peu plantées.



Végétation publique et végétation privée
En représentant en dégradé de bleu la végétation sur les terrains privés et en dégradé du rouge au jaune la végétation sur les terrains publics, le déficit d'équipements publics de plein air, qu'ils soient, parc, jardin, ensemble sportif ou voie et esplanade publics apparaît de façon criante.

Cette situation est essentiellement due à l'histoire de ces lieux voués à l'industrie et à l'entreposage depuis un siècle, activités urbaines peu propices à la création d'espaces public et de jardins.



Les trames vertes et bleues potentielles, éléments à prendre en considération

La transformation de la plaine donne l'opportunité d'un renforcement de la présence de la nature sur ce site. Nous sommes en territoire déjà très occupé ; aussi est-il nécessaire, pour constituer des continuités écologiques à travers la plaine et développer une stratégie de trames vertes et bleues, de prendre en compte différents types d'espace dont la vocation première n'est pas « naturelle » mais qui peuvent jouer un rôle dans un réseau planté. Ce sont :

- la Seine et les canaux qui relient l'agglomération dense aux grands parcs et forêts naturels de l'Île de France ;
- les ensembles fortement plantés, en premier lieu les grands parcs, Parc de la Villette, Parc de la Courneuve... mais aussi, par exemple, le massif végétal constitué par le cimetière de Pantin, le fort d'Aubervilliers et les espaces verts des Courtilières tout proches qui créent un ensemble vert remarquable ;
- l'ensemble des espaces non bâtis de toutes sortes, notamment les terrains de sport, les voies plantées, les cimetières et tous les espaces situés sur l'emprise de la ceinture verte parisienne et qui pourraient, demain, être transformés pour s'intégrer dans un réseau d'espaces plantés. La forêt linéaire de Paris-Nord-Est en est déjà un exemple, d'autres suivront ;

- les terrains ferroviaires et autoroutiers qui constituent des corridors écologiques potentiels qui mettent en relation eux aussi, comme les voies d'eau, le cœur de l'agglomération avec les grands massifs naturels et boisés de l'Île de France.





La trame des jardins en projet à l'horizon 2012

À partir de ce repérage fin des espaces existants et de leur potentiel, l'ajout des projets qui seront achevés en 2012 montre déjà une différence significative avec la réalisation du Parc des Docks de Saint-Ouen (12 ha) en bord de Seine. Il montre également l'ouverture de plusieurs petits jardins de proximité dans la plaine Saint-Denis ainsi que la réalisation de la première partie de la forêt linéaire dans Paris Nord-Est.

Mais de vastes territoires ne sont pas mieux équipés qu'aujourd'hui en espaces verts par ces programmes des nouveaux parcs et jardins.



La trame des jardins et des voies publiques de plus de 18 m de large à l'horizon 2012

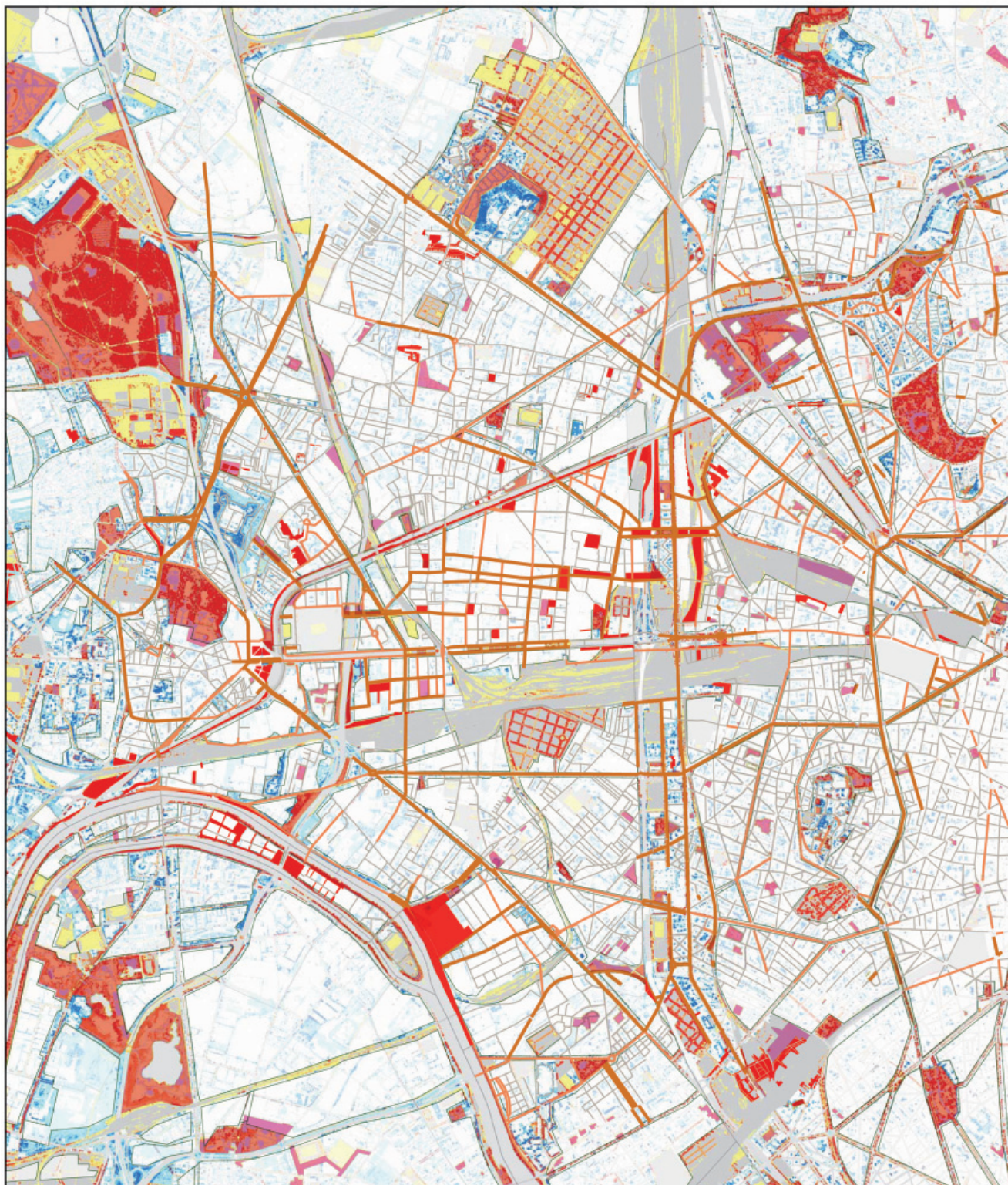
Il est donc nécessaire de rechercher les espaces non bâtis qui pourraient aider à fabriquer un réseau de plantations minimal. Ce sont les voies de plus de 18 m projetées à la même échéance (2012) qui offrent des capacités supplémentaires à condition de les planter toutes de rangées d'arbres d'alignement. En même temps le renforcement des plantations le long des voies larges existantes apparaît comme une nécessité. Il n'en reste pas moins que les mailles du réseau vert sont encore très lâches.



La trame des jardins et des voies publiques de plus de 18 m de large à l'horizon 2016

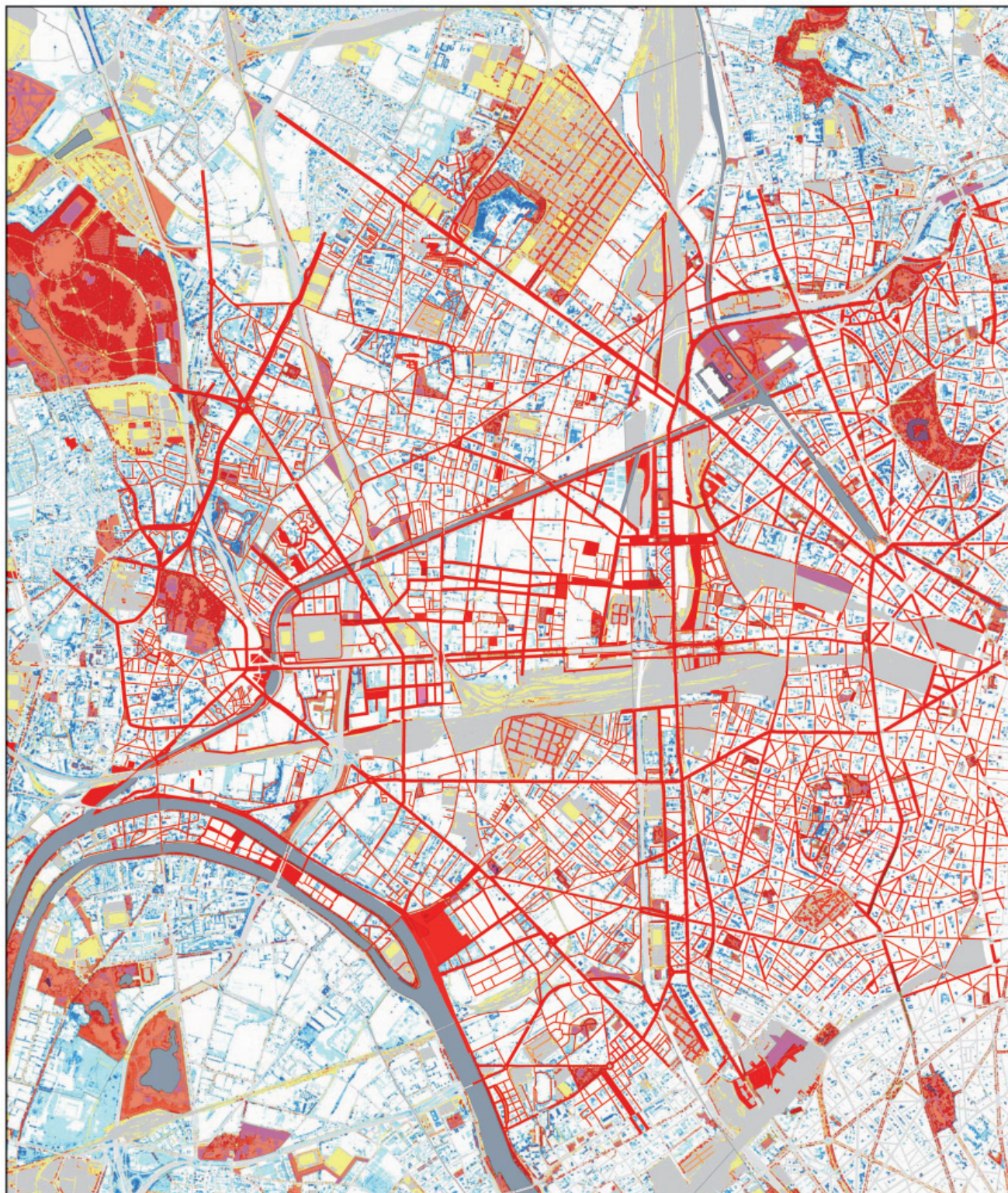
Le même exercice d'ajout des projets d'espaces plantés et de voies publiques de plus de 18 m de large à échéance de 2016 montre quelques compléments du réseau, le renforcement des plantations sur les berges du canal Saint-Denis et son apparition comme élément de la trame verte. Cependant de grands territoires restent hors de cette trame verte.

**À terme, la trame des jardins
et des voies publiques et l'arrivée du T8**
L'arrivée du tramway sur la rue des Fillettes
ajoutera une voie plantée supplémentaire
nord sud mais seulement à condition que sa
largeur soit suffisante pour accueillir à la fois
les plantations d'arbres et le tramway.
Au stade actuel de définition des projets, la
mutation en cours intègre peu la question des
espaces verts et des trames vertes et bleues,
seul le concept de Parc-Canal porte cette idée.



À terme, prise en compte de toutes les voies dans la constitution des trames vertes

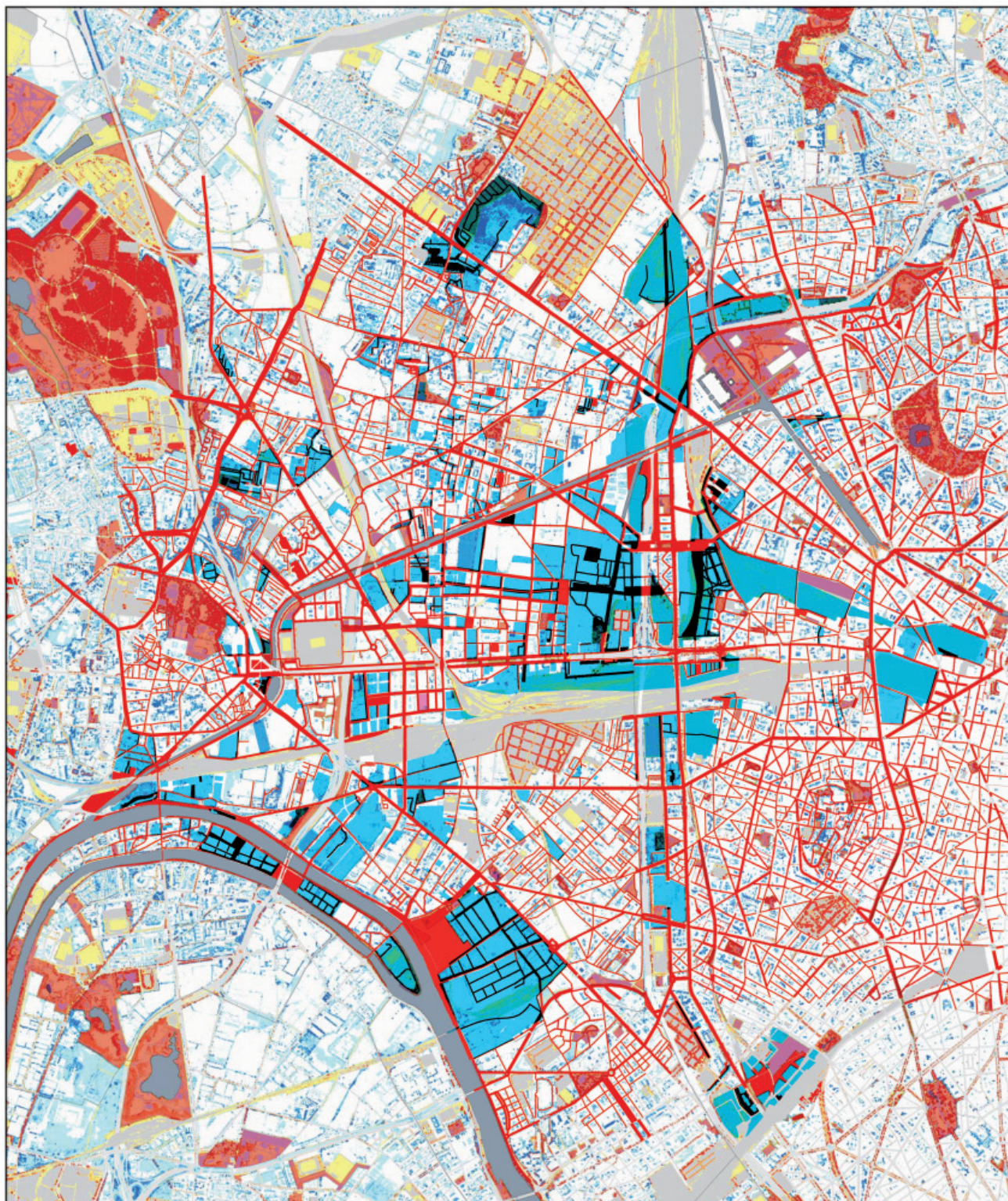
Aussi, si aucun projet de grand espace planté ne vient compléter les projets actuels, faudra-t-il intégrer pour la constitution des trames vertes, l'ensemble des espaces publics (toutes les voies figurées en rouge sur le plan), y compris les voies étroites afin d'étudier les possibilités de les planter.



**À terme, prise en compte
des terrains privés dans la constitution
des trames vertes**

Mais des plantations dans des petites rues ne peuvent se concevoir sans une synergie avec les terrains privés adjacents (en bleu sur le plan). Si la végétation privée peut prolonger la végétation publique à l'intérieur des îlots, il est possible de créer, projet après projet, un nouveau paysage de la plaine qui intègre une trame végétale.

Ce sont alors les cahiers des charges des maîtres d'œuvre qui porteront en partie l'objectif de constitution de cette trame verte.



À terme, distance entre les grands parcs à vol d'oiseau

Si aucun grand parc n'est inscrit dans les projets en préparation, les habitants de la plaine, les étudiants et les autres ne disposeront d'aucun grand parc à proximité, les parcs existants sont en effet très lointains.

Le projet de Parc-Canal inscrit dans le projet global de plaine commune ne pourra exister que par la mise en œuvre de projets de nouveaux jardins, parcs et espaces plantés situés sur des terrains riverains des berges du canal Saint-Denis. Or, aujourd'hui aucun projet connu ne contient de tels programmes d'espaces verts.



Les coupures réduisent l'accessibilité aux grands parcs

Si les distances « à vol d'oiseau » sont courtes, les coupures engendrées par les faisceaux ferrés et autoroutiers (en noir sur le plan) rendent en réalité les distances très longues. Les grands parcs sont souvent inaccessibles à pied dans un temps raisonnable.

En l'état actuel dans projets, on peut donc imaginer que ce seront les berges du canal Saint-Denis, les petits jardins et la partie accessible de la forêt linéaire de Paris Nord-Est qui seront très fortement sollicités.

Synthèse

Les trames vertes et bleues sont à constituer sur la plaine.

Les projets actuels ne suffiront à mettre en place l'ambition initiale du parc-canal, ni un réseau d'espaces verts et d'espaces publics plantés suffisant pour une bonne qualité de la vie urbaine à échéance de la création du pôle universitaire et des programmes bâtis en préparation.

Des choix sont à opérer sur la dimension des espaces publics pour intégrer des lignes d'arbres. La définition du type de relations entre espaces publics et espaces privés non bâtis est importante pour constituer le nouveau paysage de ce territoire.



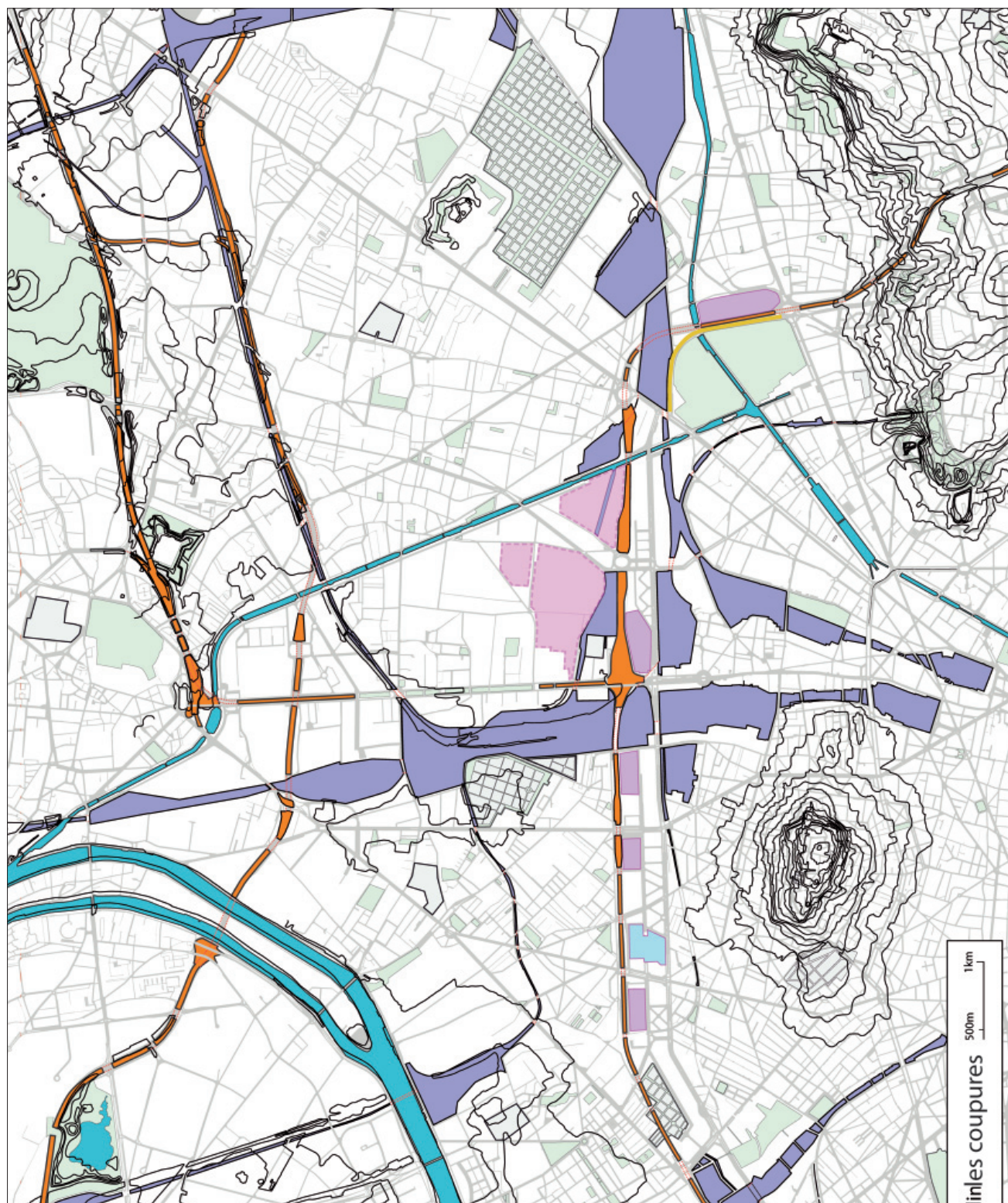
3

**Trame viaire
Transports en commun,
circulations douces**

Trame viaire

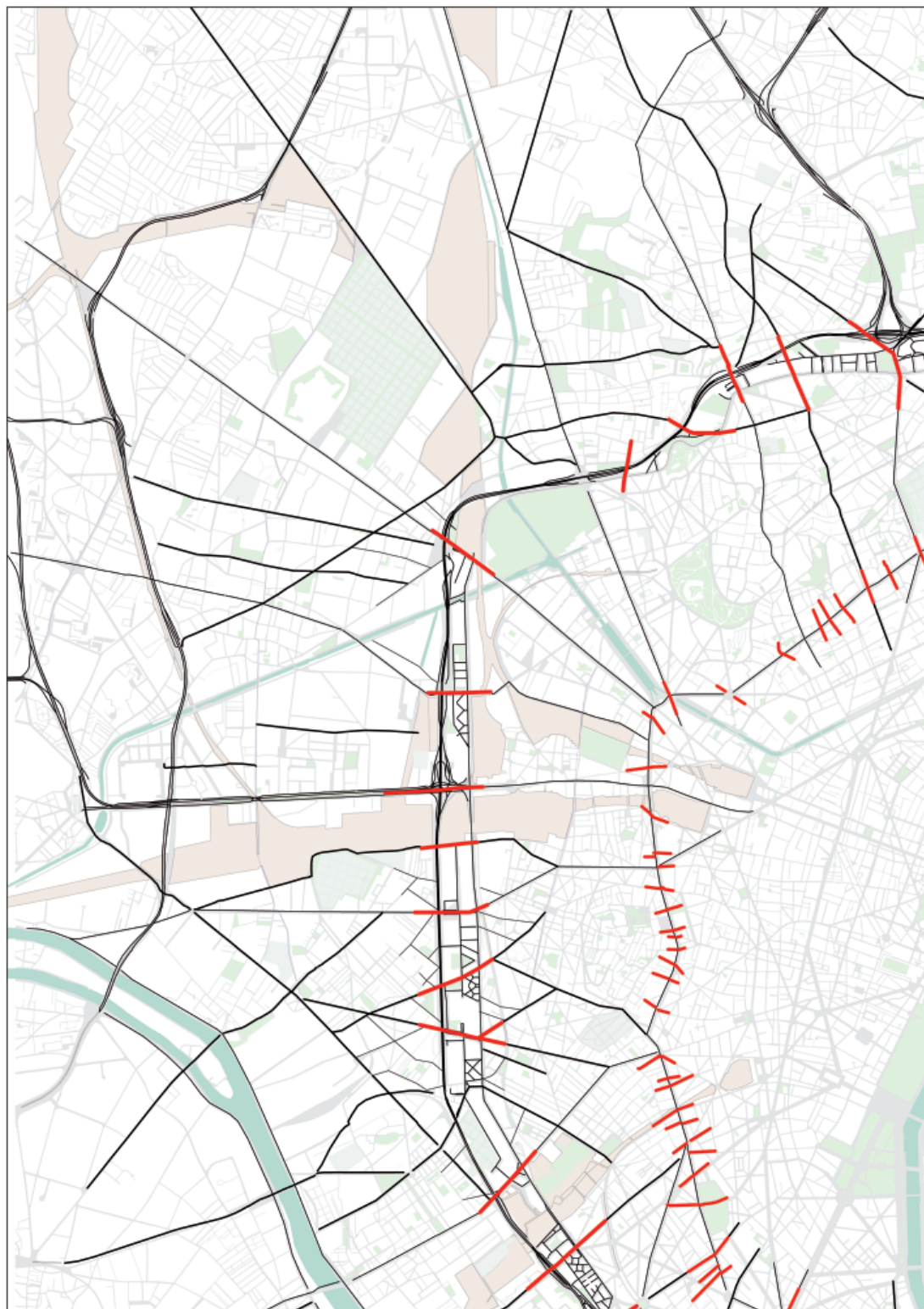
Coupures et grandes enclaves

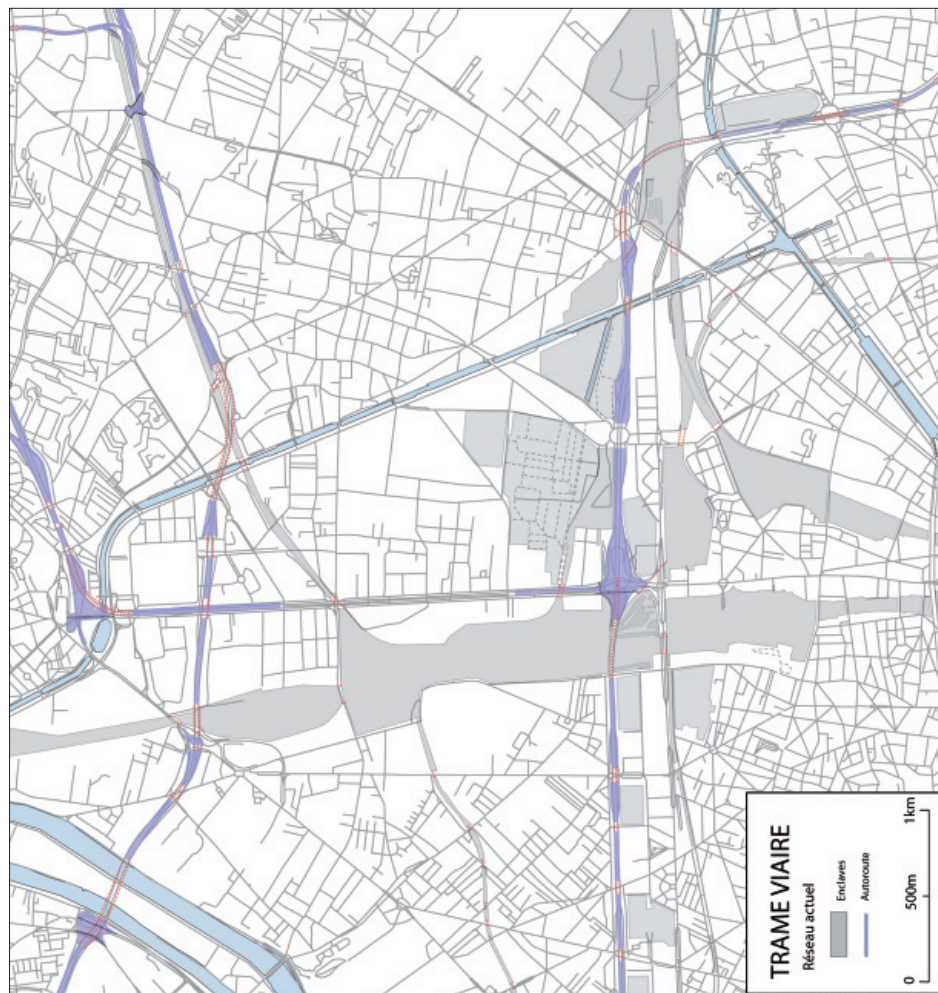
Le territoire de la plaine est traversé par de multiples infrastructures de natures différentes qui ont, chacune à leur manière, contribué à son découpage. Le canal Saint-Denis profitant de l'absence de relief a marqué la séparation entre les tissus d'activité du cœur de la plaine et le centre-ville d'Aubervilliers. Les faisceaux ferrés Nord et Ouest forment de larges emprises offrant peu de franchissements. Les infrastructures routières, Boulevard périphérique, A1 et A86, et leurs échangeurs constituent également des limites qui restent présentes malgré les travaux d'insertion déjà réalisés. À ces coupures linéaires s'ajoutent de grandes emprises formant enclaves à l'image des cimetières, terrains de sports ou des magasins généraux qui occupent des lieux stratégiques entre les différents territoires.



Franchir les enceintes

Cette carte illustre la problématique du franchissement du Boulevard périphérique éclairé par la comparaison avec celle des boulevards des fermiers généraux. La nature du Boulevard périphérique, créé comme un ouvrage autoroutier permettant peu de franchissements, impose un rythme de liaisons Nord Sud particulièrement lâche dans cette section.

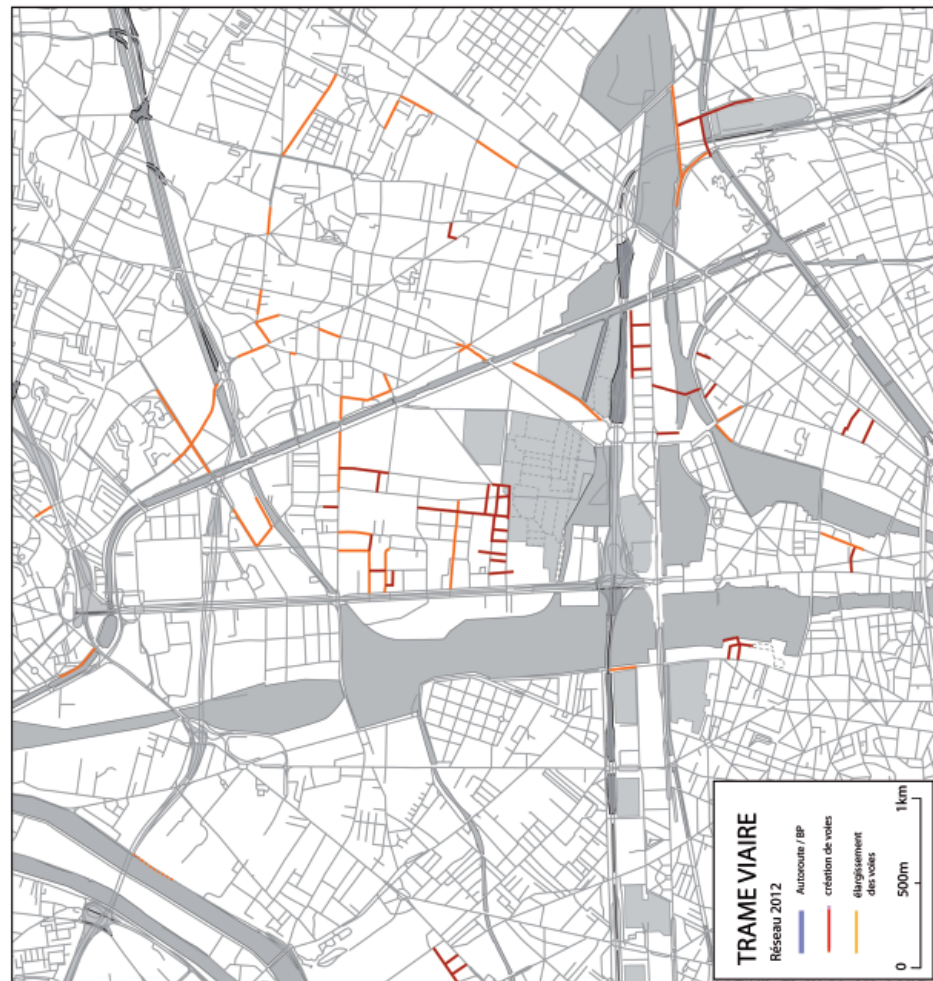




La trame viaire actuelle

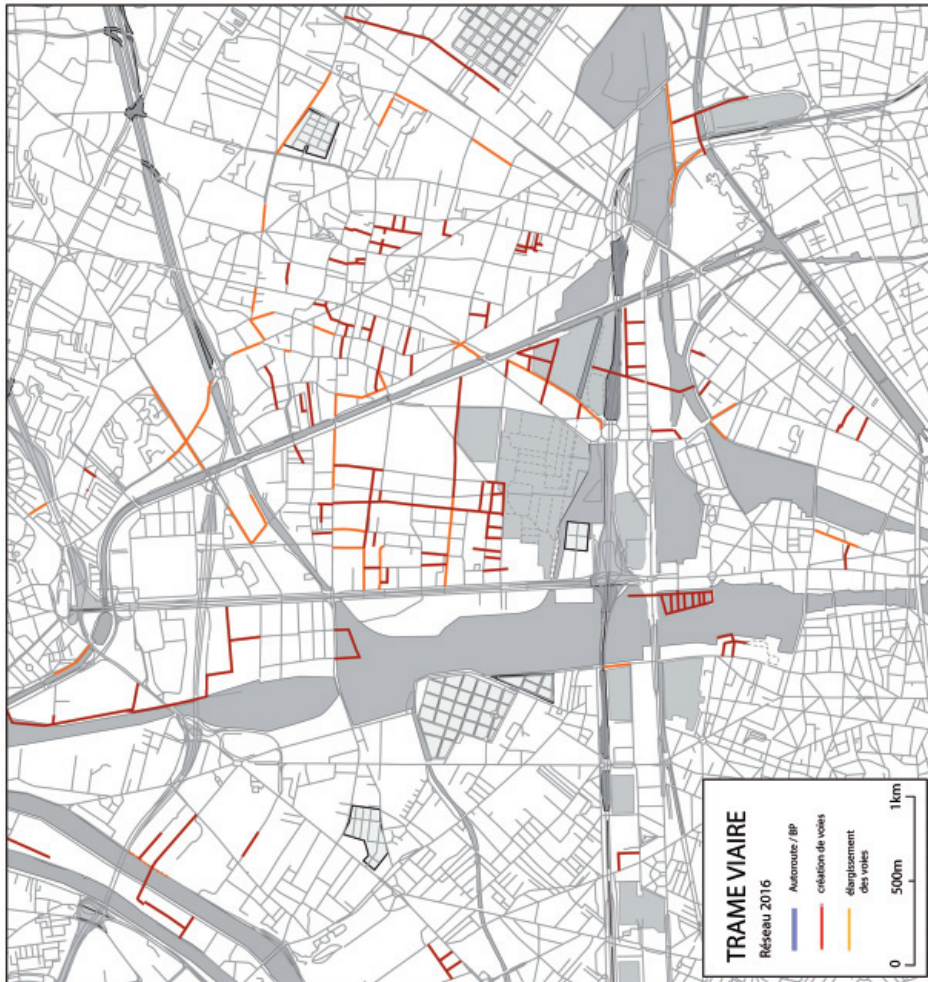
La trame viaire actuelle, très contrastée

Les villes de Saint-Ouen et d'Aubervilliers offrent un réseau de maillage relativement dense comparé au cœur de la plaine, qui garde un réseau hérité de sa vocation industrielle. Les transformations récentes ont, par secteurs, commencé à installer un maillage plus serré.



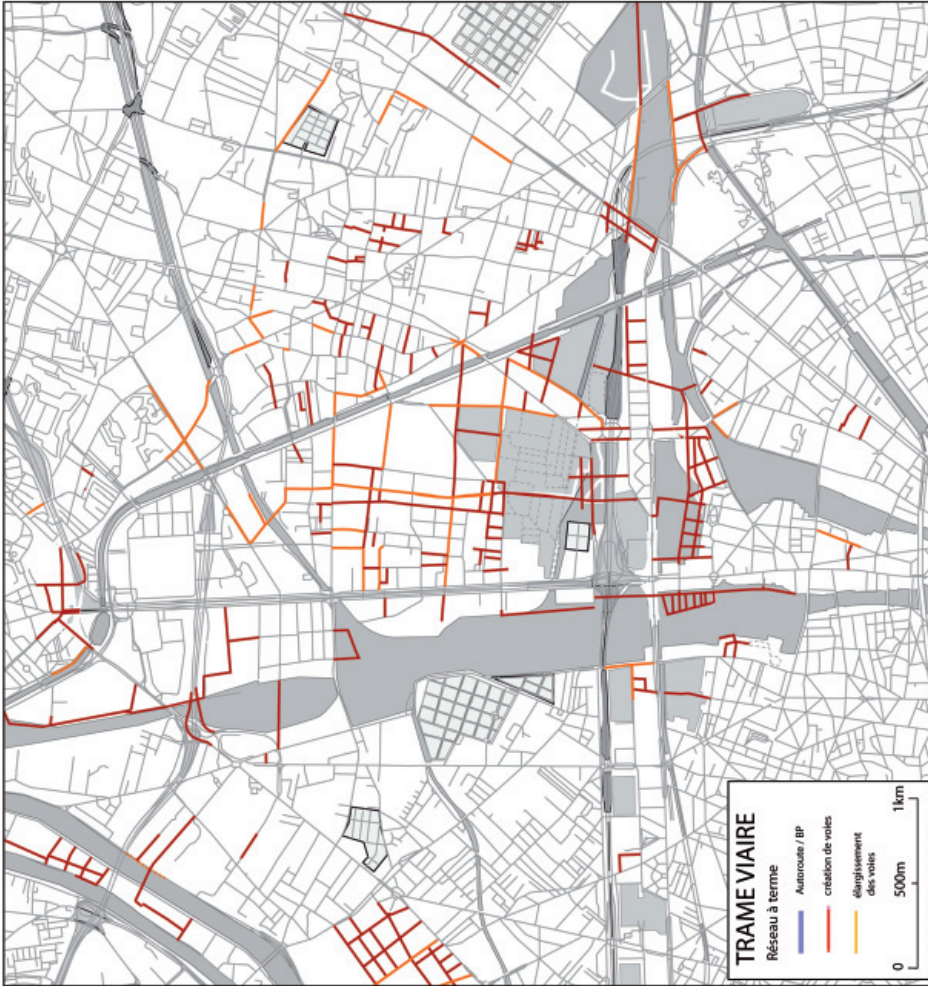
La trame viaire à l'horizon 2012

Les principales transformations du maillage apparaîtront en accompagnement de l'arrivée de nouvelles stations de transport en commun. Sur Paris, à proximité de la future station Eole Évangile, un réseau de desserte des nouveaux programmes est en cours de constitution dans la ZAC Claude Bernard et l'opération Macdonald. Sur Plaine Commune, l'arrivée de la ligne 12 donnera lieu à la création de la place du Front Populaire, ainsi qu'aux premières phases de la mise en place des voies doublant la rue des fillettes. L'aménagement des différentes ZAC s'accompagne de la création, ou requalification de voiries locales. En limite de pantin le passage du tramway permettra la création d'un nouveau franchissement du canal de l'Ourcq.



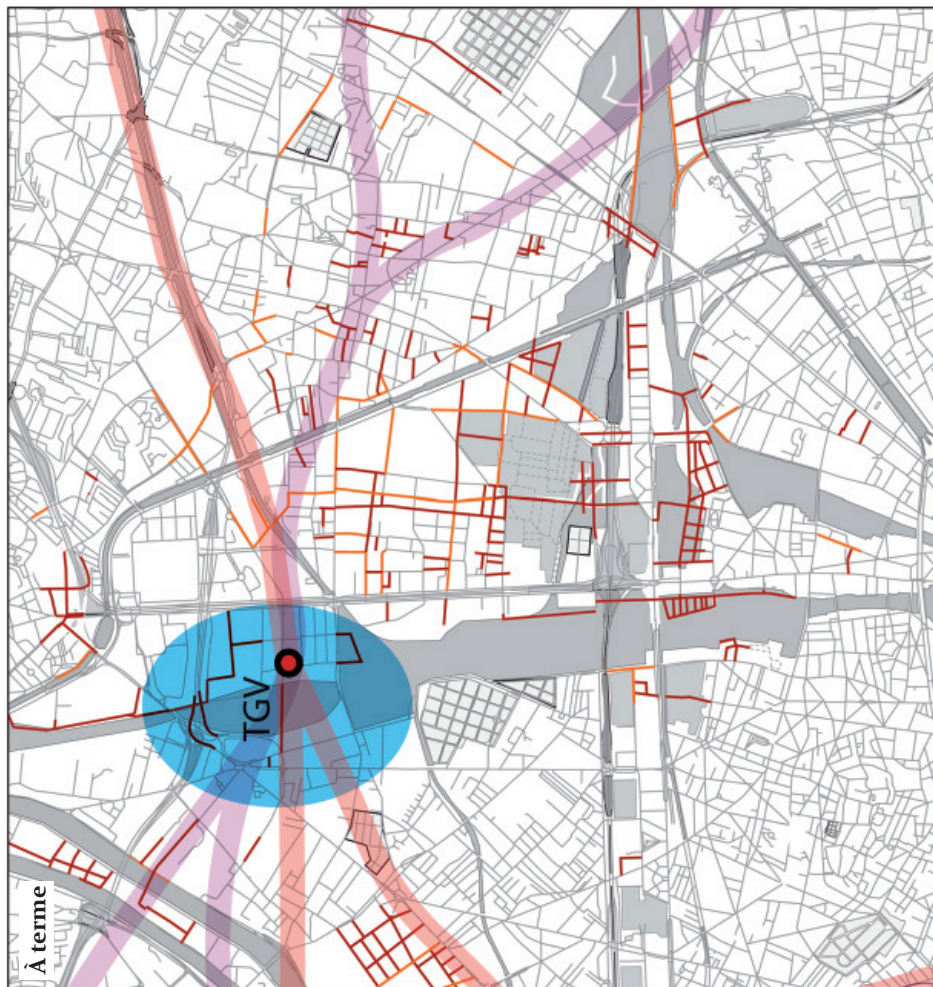
La trame viaire à l'horizon 2016

Côté Paris, l'opération « Chapelle internationale » constitue une première phase de la reconquête des emprises ferroviaires, sans pour autant permettre la traversée des voies ferrées pour rejoindre l'opération 122 rue des Poissonniers. Une voie Nord-Sud doublant la rue de la Porte de la Chapelle est créée, puis prolongée au Nord sur les terrains accueillant le site parisien de l'université Paris I. Une passerelle est prévue pour franchir le périphérique et rejoindre le Parc du Millénaire depuis la station Eole-Evangile. À Plaine Commune, en dehors les voiries créées dans les secteurs d'aménagement, les prolongements de la rue de la Métallurgie et de la rue des Maraichiers proposent de nouveaux axes est-ouest entre le Canal et l'avenue du Président Wilson. Dans le secteur du centre-ville d'Aubervilliers, un maillage local est créé à l'occasion d'interventions ponctuelles sur le tissu ancien. L'aménagement du Nord de la ZAC Landy Pleyel permet l'ouverture d'une voie sous l'A86, permettant de rejoindre le secteur Confluence.

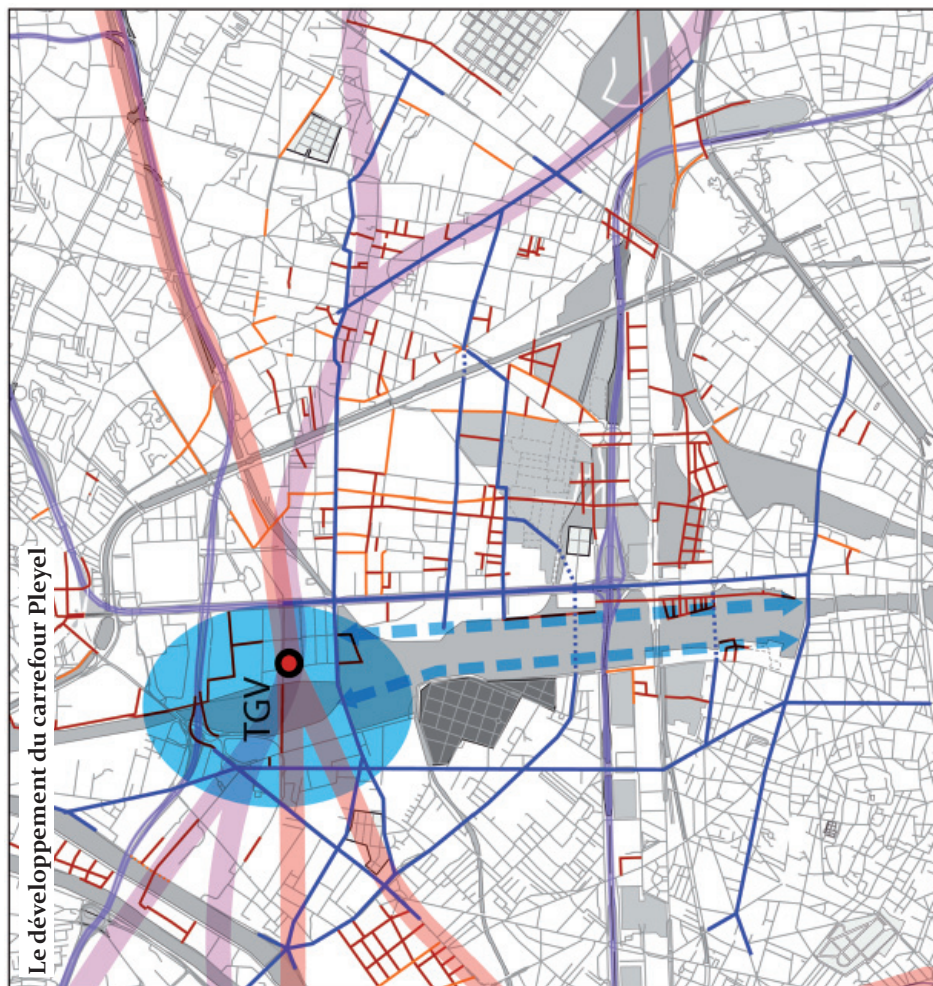


La trame viaire à terme

Cette carte présente la vision actuelle du maillage viaire à terme. Apparaissent les voies liées à l'achèvement du GPRU Paris Nord-Est, notamment le franchissement du Boulevard périphérique envisagé dans la ZAC Gare des Mines, qui peine à trouver une continuité naturelle au Sud du boulevard Ney. Le tramway T8 emprunte la rue des Fillettes, créant une voie publique dans l'enceinte des magasins généraux. La figure du mail du cours d'Aubervilliers est entièrement constituée, ainsi que celle de la porte de la Villette, sur laquelle se branche la rue du Chemin de Fer avec un rôle nouveau lié à la mutation du secteur Pantin Local. L'échangeur A86 vers Pleyel complété permet de pacifier le secteur de la porte de Paris. On constate que pour l'instant, mis à part le franchissement prévu à Pleyel, aucune voie nouvelle ne permettra de nouveau franchissement du faisceau Nord jusqu'à la confluence.



À terme



Le développement du carrefour Pleyel

Le rôle métropolitain du maillage

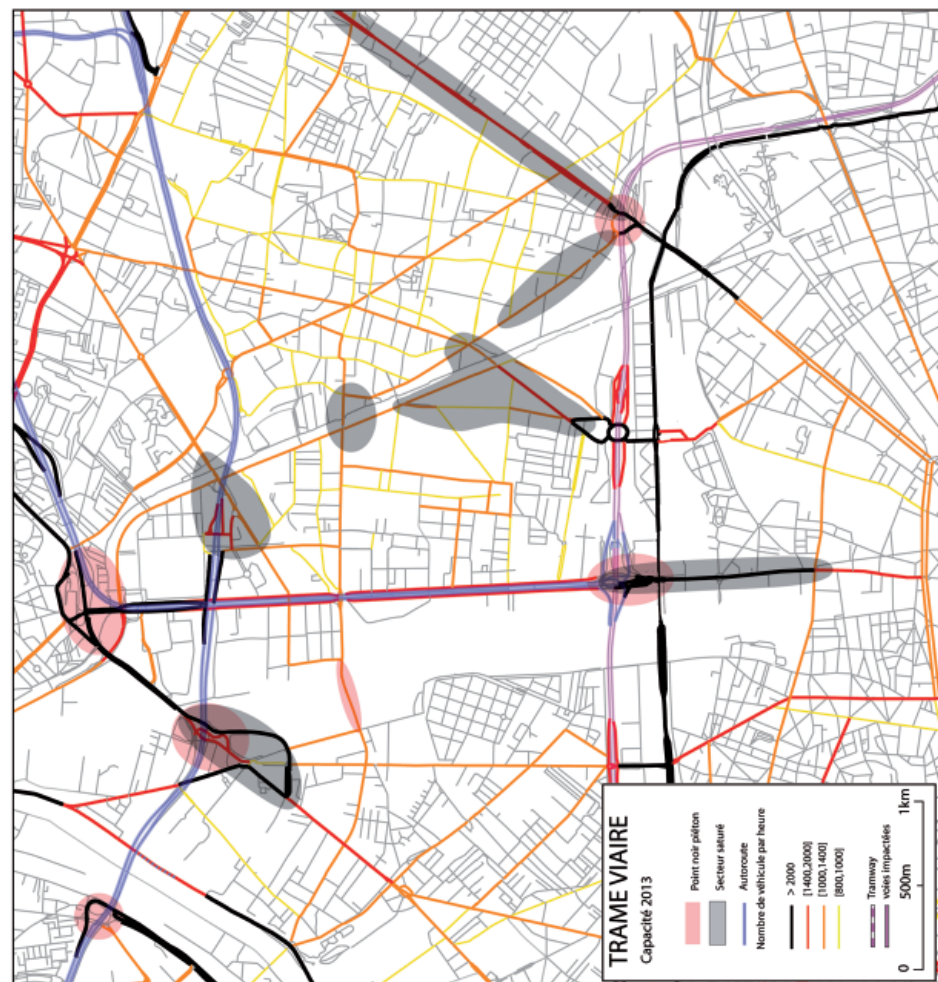
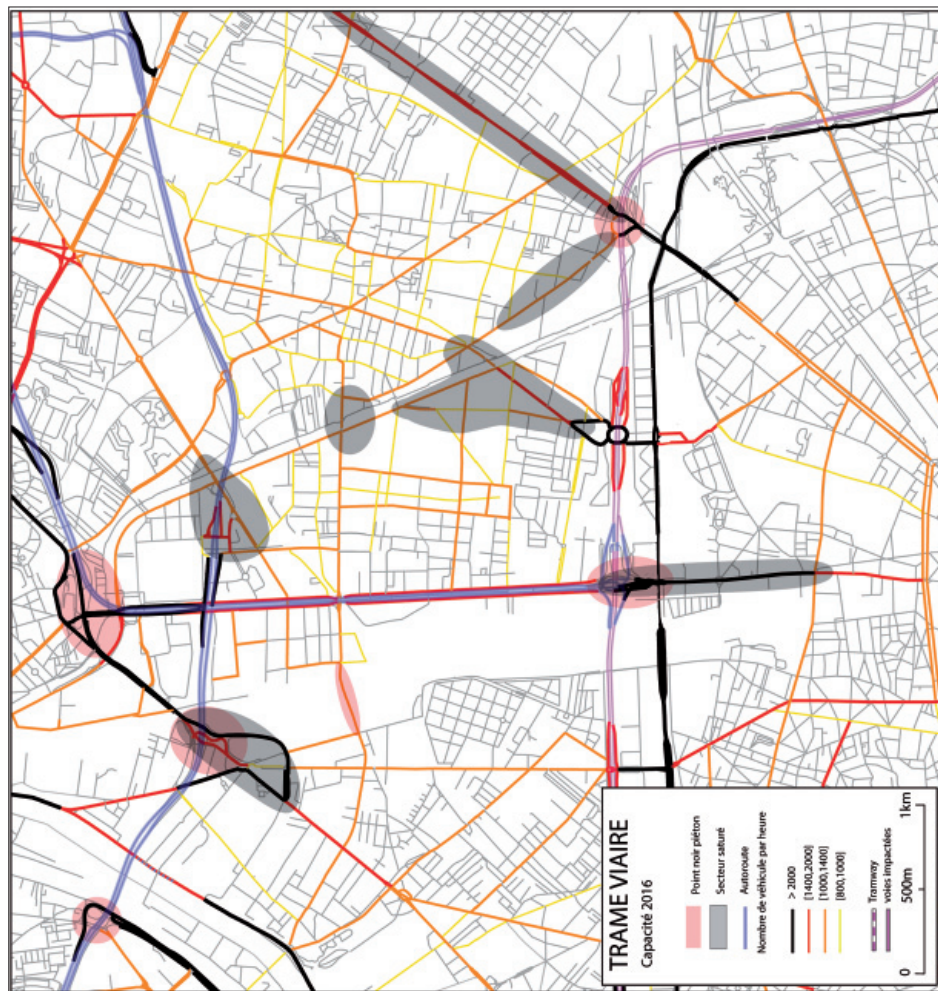
La gare TGV Pleyel

Les projets de transports en commun prévus en première couronne ont tous identifié le secteur Pleyel comme un lieu stratégique. Ainsi Arc Express et le métro automatique du Grand Paris ont chacun prévu un arrêt à Pleyel pour desservir une future gare TGV. La présence de cette nouvelle gare TGV doit être prise en compte dans la transformation de la trame viaire de la Plaine, en effet même si la qualité de desserte en transports en commun favorisera ce choix modal, on peut supposer qu'il soit inférieur à celui des gares de Paris intramuros. Une action sur le réseau des voies primaires semble donc indispensable pour assurer de bonnes conditions de desserte à terme.

Les axes primaires à renforcer

Cette carte fait apparaître le réseau structurant qui pourrait jouer un rôle à l'échelle métropolitaine. La rue du Landy, avec son alignement urbain peu ou pas appliqué, est le seul franchissement urbain du

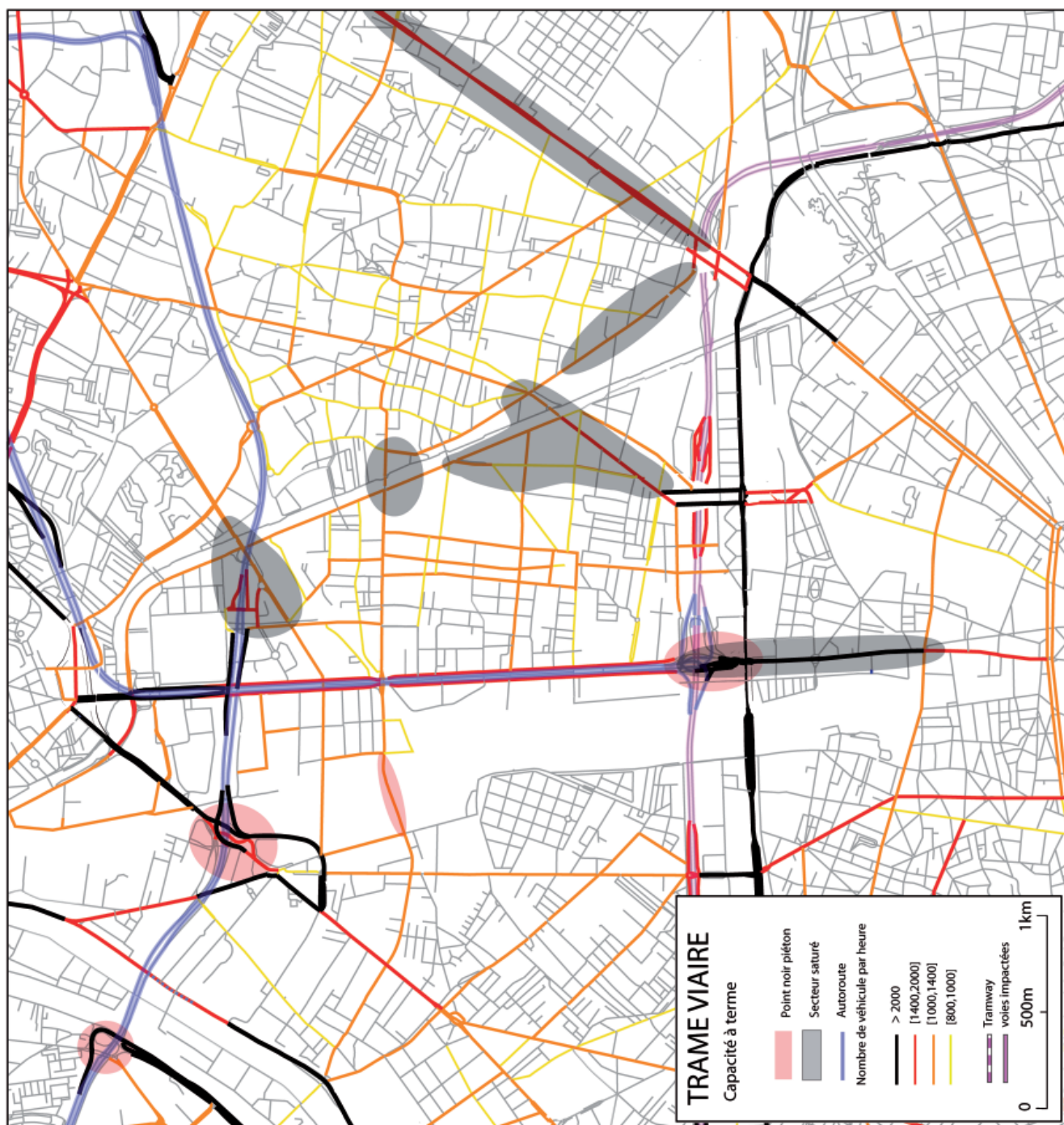
faisceau Nord entre le boulevard Ney et le boulevard Anatole France, elle constitue un axe important qui permet de relier le centre de Saint-Ouen, qui va connaître un développement important avec le projet des Docks, à la RN2. Le dimensionnement hétérogène de cette voie rend difficilement envisageable en l'état la qualification de cet axe en accord avec son statut. La difficulté de réalisation de liens structurants Est-Ouest en raison du faisceau Nord, est renforcée par la présence du cimetière de Saint-Ouen et des ateliers du Landy. Cependant l'attractivité à venir de ce territoire pose la question de la valorisation des franges des emprises ferroviaires, et dans ce contexte de la réalisation de voiries permettant de créer de nouveaux liens structurants du quartier Pleyel jusqu'à la rue Ordener. Les projets sur ce territoire devront permettre de réaliser ces nouveaux cheminements déjà prévus, à Paris avec le franchissement au droit du rond-point de la Porte de la Chapelle et sur Plaine Commune avec le projet Pleyel, ou envisageables au droit du dock des alcools.



La capacité du réseau

Évolution de la capacité du réseau

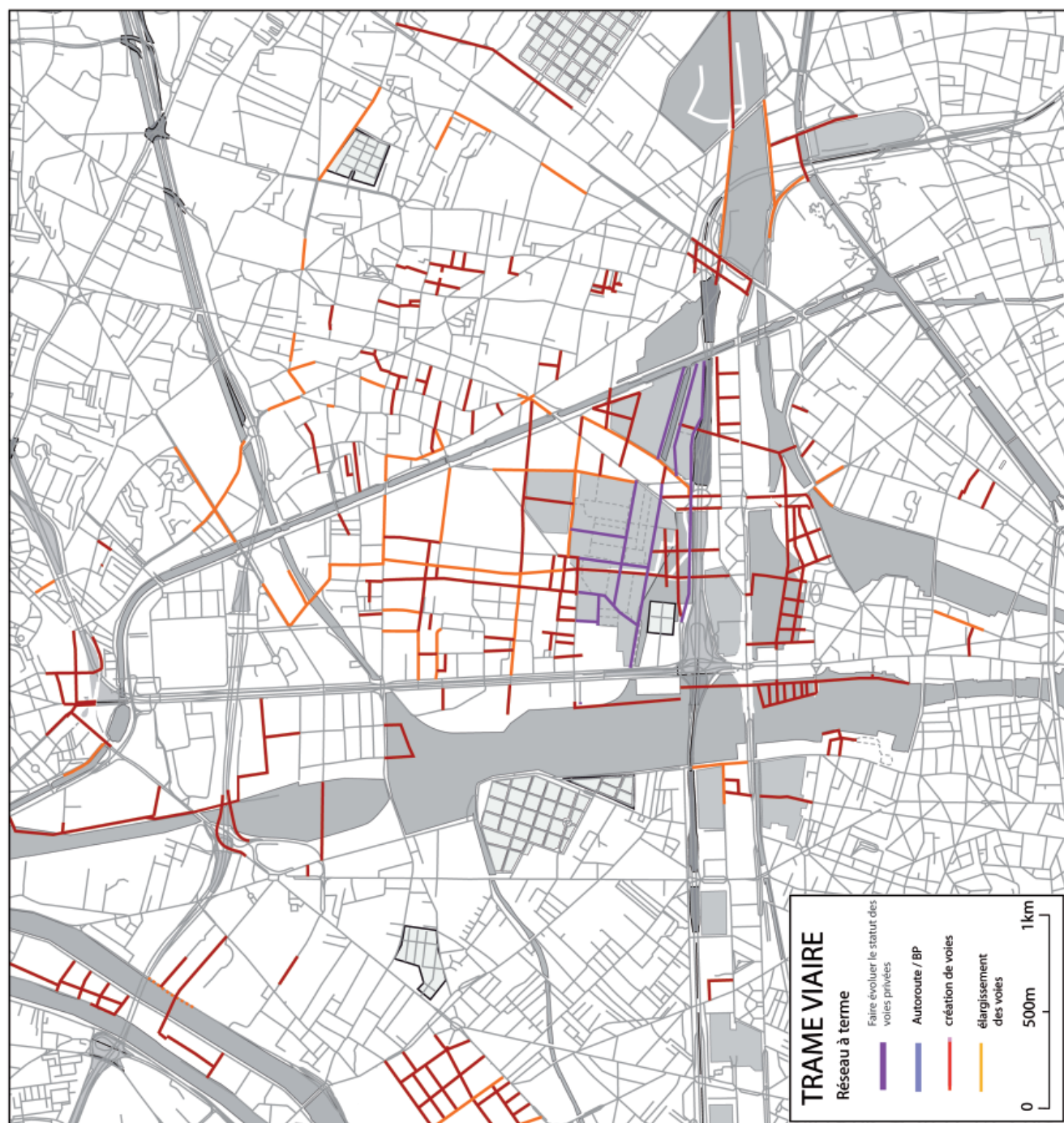
Cette carte présente la capacité des voies existantes en termes de circulation automobile à partir des éléments disponibles dans le PLD. En noir les secteurs de congestion du trafic routier, en rouge les endroits où les chemins piétons sont difficiles. L'évolution du maillage tel que prévu aujourd'hui n'a pas, à l'horizon 2016, d'impact sur ces secteurs de difficultés. À terme le complément de l'échangeur de l'A86 à Pleyel devrait améliorer la situation des secteurs Pleyel et porte de Paris. L'urbanisation des territoires en transformation va solliciter de plus en plus la voirie, même en prenant en compte les nouveaux transports en commun qui vont favoriser le report modal. En plus d'une action sur le réseau structurant, un travail sur un maillage plus fin est souhaitable.



Quelles orientations à l'interface Paris Plaine Commune ?

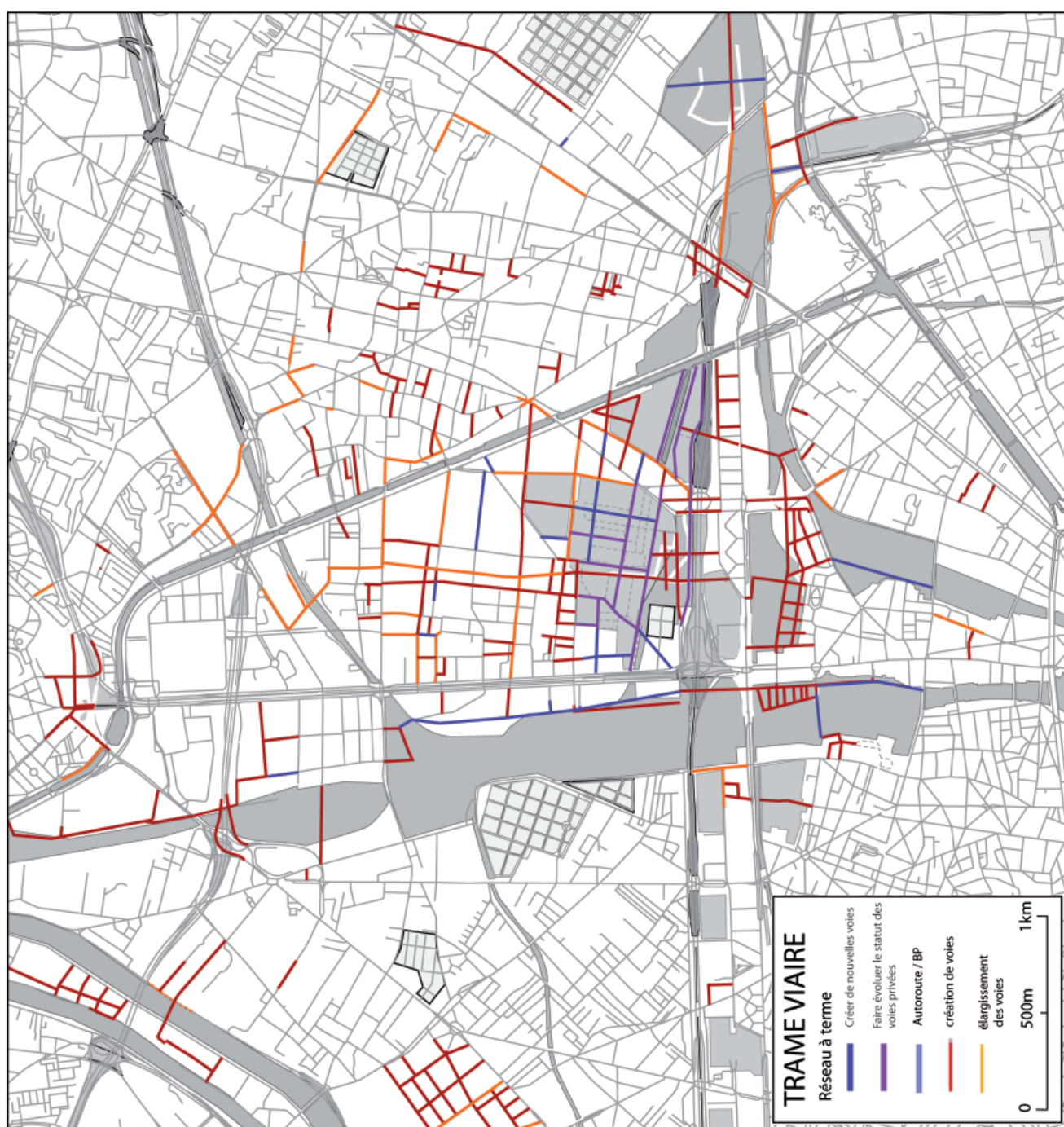
Faire évoluer le statut des voies privées

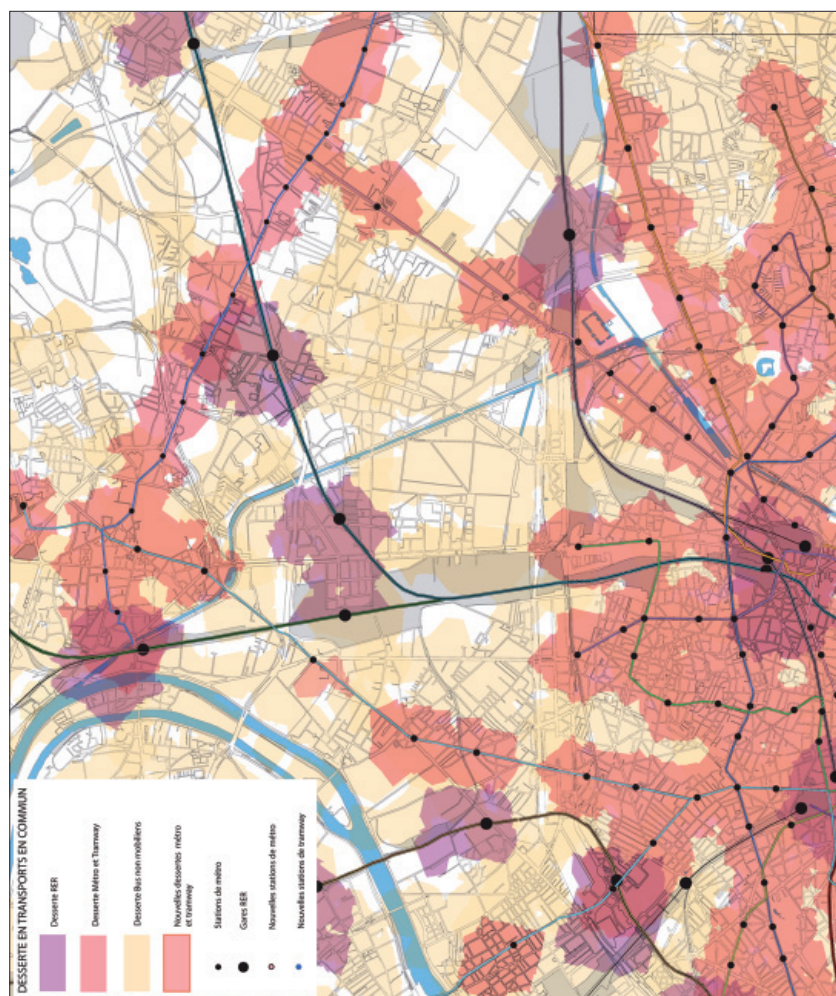
Les emprises des magasins généraux occupent une large partie du territoire d'interface entre les deux collectivités. Organisé dans une vaste enclave, un réseau important de voies privées existerait pourrait jouer un rôle primordial dans l'articulation des projets. La modification du statut de certaines de ces voies en plus de la rue des Fillettes et de l'avenue des Magasins Généraux qui accueilleront le tramway T8, permettrait de créer une densité de maillage compatible avec la mutation du secteur. De la même manière, les voies privées dans la ZAC Canal, le long du Boulevard périphérique et de la darse pourraient, en devenant publiques, jouer un rôle certain dans les liaisons est-ouest.



Établir des continuités entre les voies existantes ou en projet

Le récolement fait apparaître certaines opportunités à saisir dans les opérations en cours qui permettraient d'établir des continuités pour commencer à créer des axes à grande échelle en prolongeant certaines voies. La prise en compte des avancées opérationnelles récentes ou de nouveaux programmes doit se traduire dans le maillage mis en place par les projets, à terme.

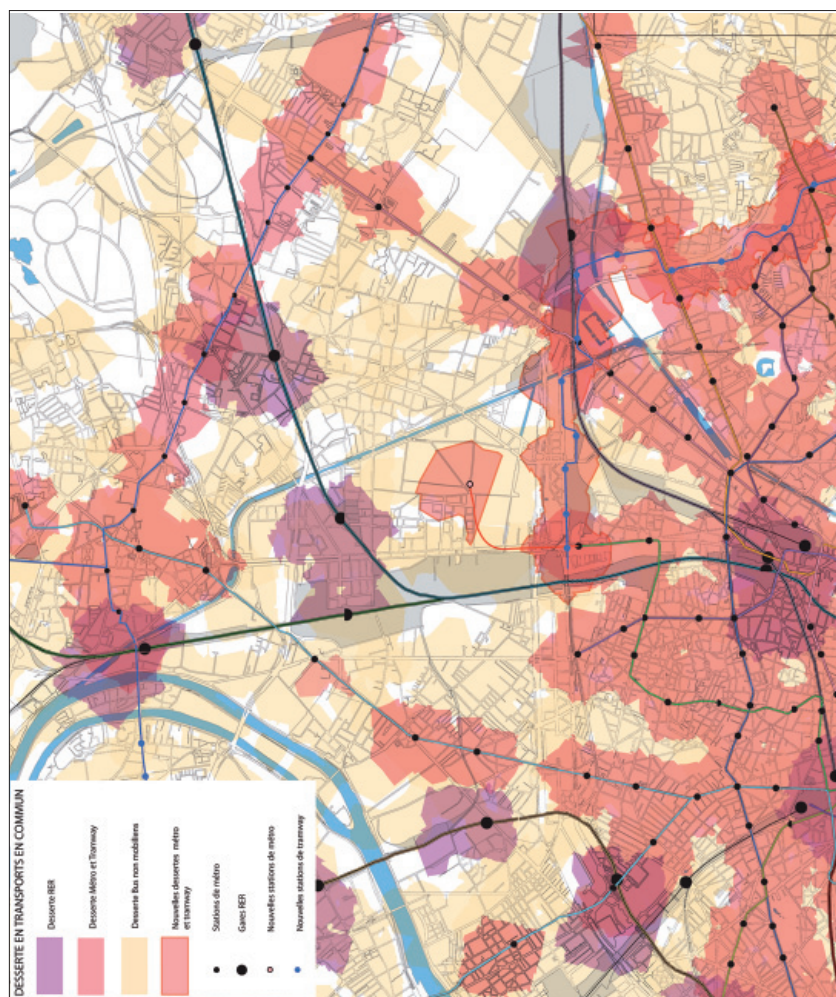




Transports en commun, circulations douces

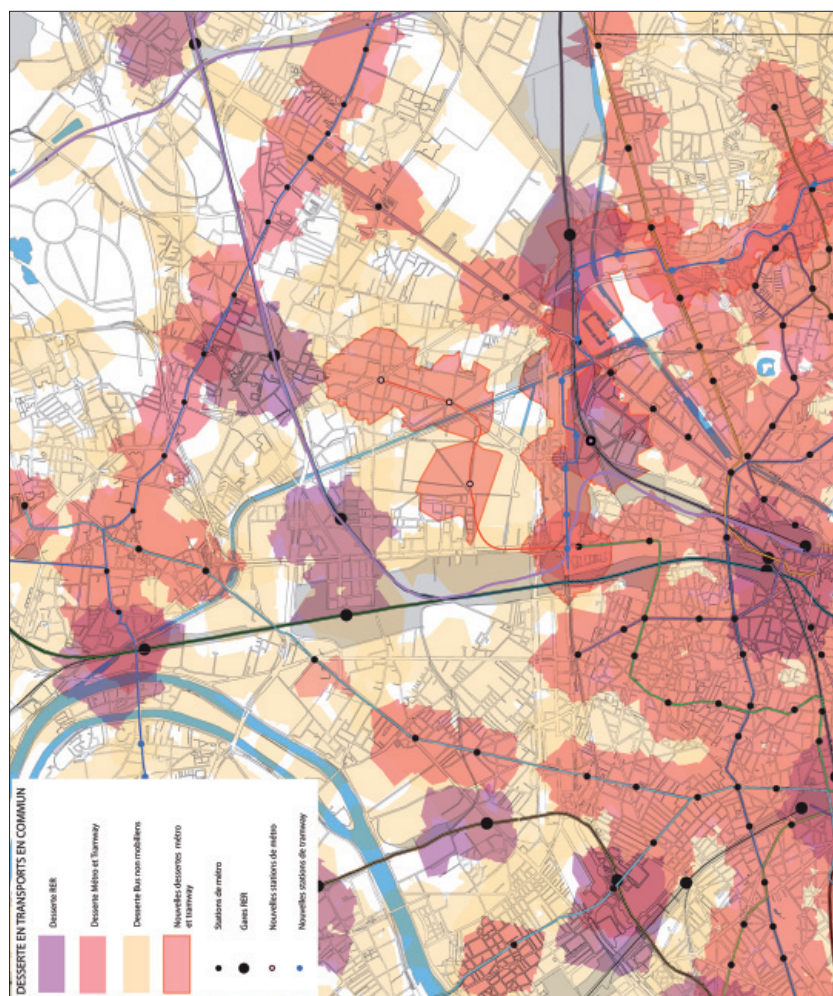
Le réseau TC actuel

La carte présente le réseau de transports existant ainsi que l'aire de desserte réelle autour des stations. Le déficit de transport lourd est frappant, entre Paris et les stations RER à proximité du Grand Stade, la desserte n'est assurée que par le réseau de bus.



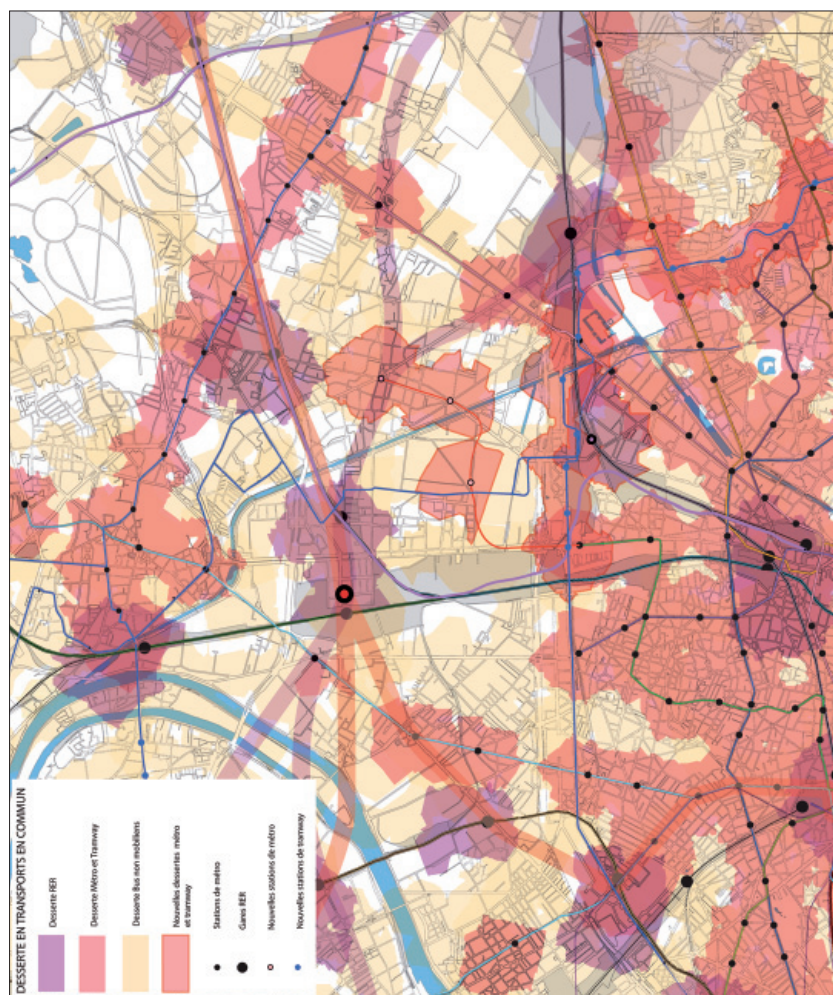
Le réseau en 2012

La réalisation du tramway T3 et du prolongement de la ligne 12 va permettre un nouveau regard sur ces territoires.



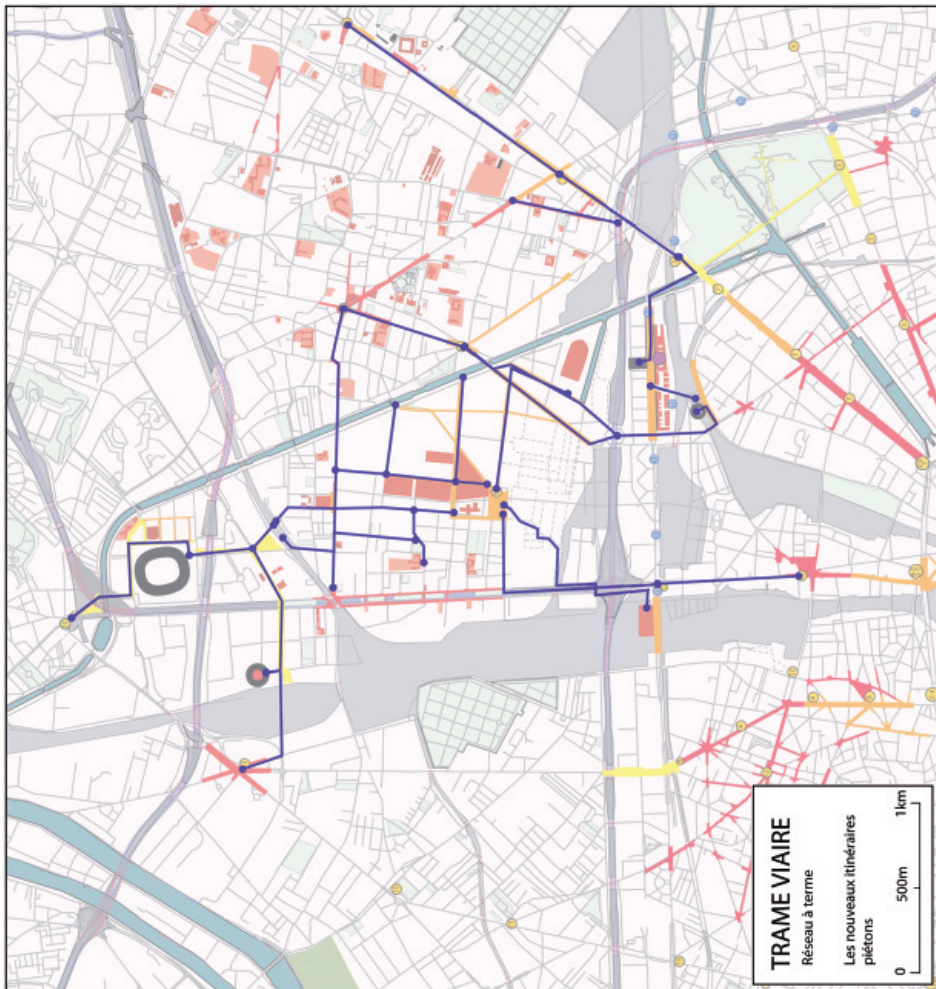
Le réseau en 2016

La ligne 12 est prolongée jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, la station Eole-Évangile est en service.



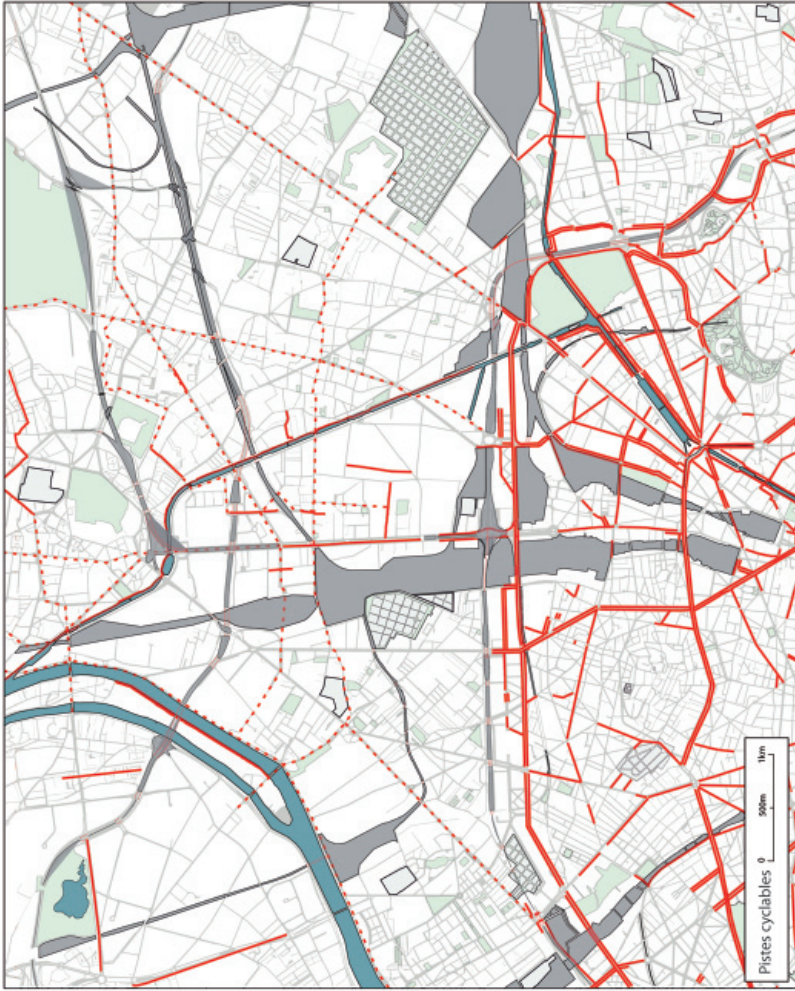
Le réseau à terme

Le tramway T8 relie le centre de Saint-Denis à la station Eole-Évangile, créant un réseau radial qui irrigue la plaine et connecte les autres modes de transport. Le secteur Pleyel, avec la concomitance des projets Arc Express, du métro automatique du grand Paris et la gare TGV devient un pôle majeur de transport. La desserte du territoire est efficace et permet d'envisager un développement sain des projets. Le réseau de bus devra s'adapter à cette nouvelle donne.



Les nouveaux itinéraires piétons

L'offre en transports en commun va faire évoluer les modes de déplacement, de nouveaux itinéraires piétons entre les stations et les différents lieux de centralité vont être sollicités. La répartition des modes sur les espaces publics devra évoluer pour permettre des cheminements agréables, ainsi les projets doivent anticiper ce changement.



Les itinéraires cyclables

La topographie de la plaine, plate, est propice au développement des déplacements en vélos. La carte montre un déséquilibre en termes de densité du réseau actuel entre Paris et Plaine Commune. En pointillé, les projets à l'étude s'attachent à offrir des liaisons à grande échelle. La densité à venir nécessitera des aménagements à des échelles plus locales, de manière à ce que la mobilité en vélo puisse devenir une véritable solution de déplacement.

Les largeurs de voies à terme

Les voies héritées de la vocation logistique et industrielle du territoire, sont longues et étroites. La mutation profonde à venir nécessitera une action sur les espaces publics, en premier lieu sur la densité du maillage, mais également sur les largeurs pour permettre un partage équilibré des voies entre les différents modes et la mise en place de plantations nécessaires à la création d'un réseau de trame verte.

Synthèse

L'analyse de l'évolution de la trame viaire fait apparaître un besoin de réflexion à grande échelle afin d'adapter le réseau de voies aux transformations en cours.

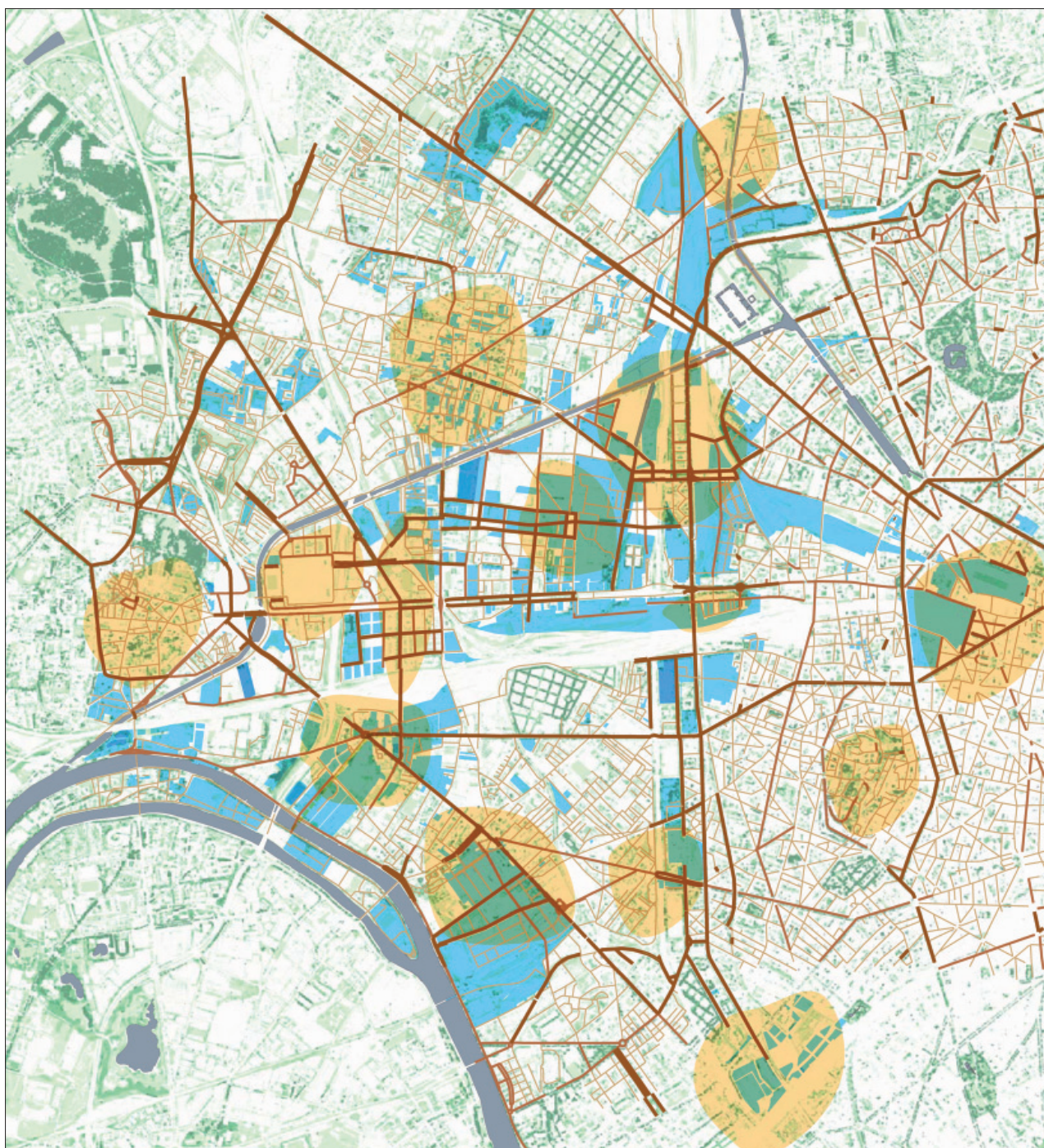
Les pratiques du territoire vont évoluer fortement avec la création de nouveaux générateurs de déplacements - pôle Condorcet, centre commercial du millénaire...- et le développement d'une nouvelle offre en transport en commun lourd. Pour permettre un bon fonctionnement à terme, la mise en place d'un réseau viaire structurant à grande échelle est à constituer à partir des voies existantes et projetées.

Une réflexion sur la largeur des voies est stratégique pour les raisons suivantes :

- la capacité routière du réseau telle qu'elle est prévue ne permettra pas de répondre aux sollicitations futures liées aux nouveaux programmes ;
- le développement des transports en commun lourds va amplifier les déplacements piétons et cyclistes, sur trottoirs et pistes cyclables ;
- la restructuration du réseau de bus s'accompagnera de la mise en place de bus en site propre, la largeur de la voirie devra le permettre ;
- un dimensionnement des voies doit permettre une souplesse d'utilisation, en fonction des transformations urbaines et des pratiques des usagers ;
- une largeur suffisante est nécessaire pour créer des plantations d'arbres sur les espaces publics et améliorer le paysage.

L'autre levier d'action est le classement en voies publiques des voies privées, EMGP, ICADE... qui constituent de vastes enclaves et qui devront demain, au contraire, permettre de traverser le territoire.

Enfin il sera nécessaire de se poser la question du/ou des franchissements du faisceau ferré nord aujourd'hui infranchissable sur une très longue distance.



4 | Logistique et fret

Introduction

La plaine Saint-Denis est un pôle générateur de fret sur un territoire à fort passé industriel et logistique. Les atouts du secteur, ses connections aux réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers participent à son enclavement : un îlot entouré par des grandes infrastructures difficiles à franchir avec seulement trois franchissements à l'est, trois au nord, un à l'ouest et deux au sud. Une configuration qui semble d'emblée rendre ce territoire incompatible avec une activité économique fortement génératrice de flux.



État des lieux des fonctions logistiques

Emprises ferroviaires

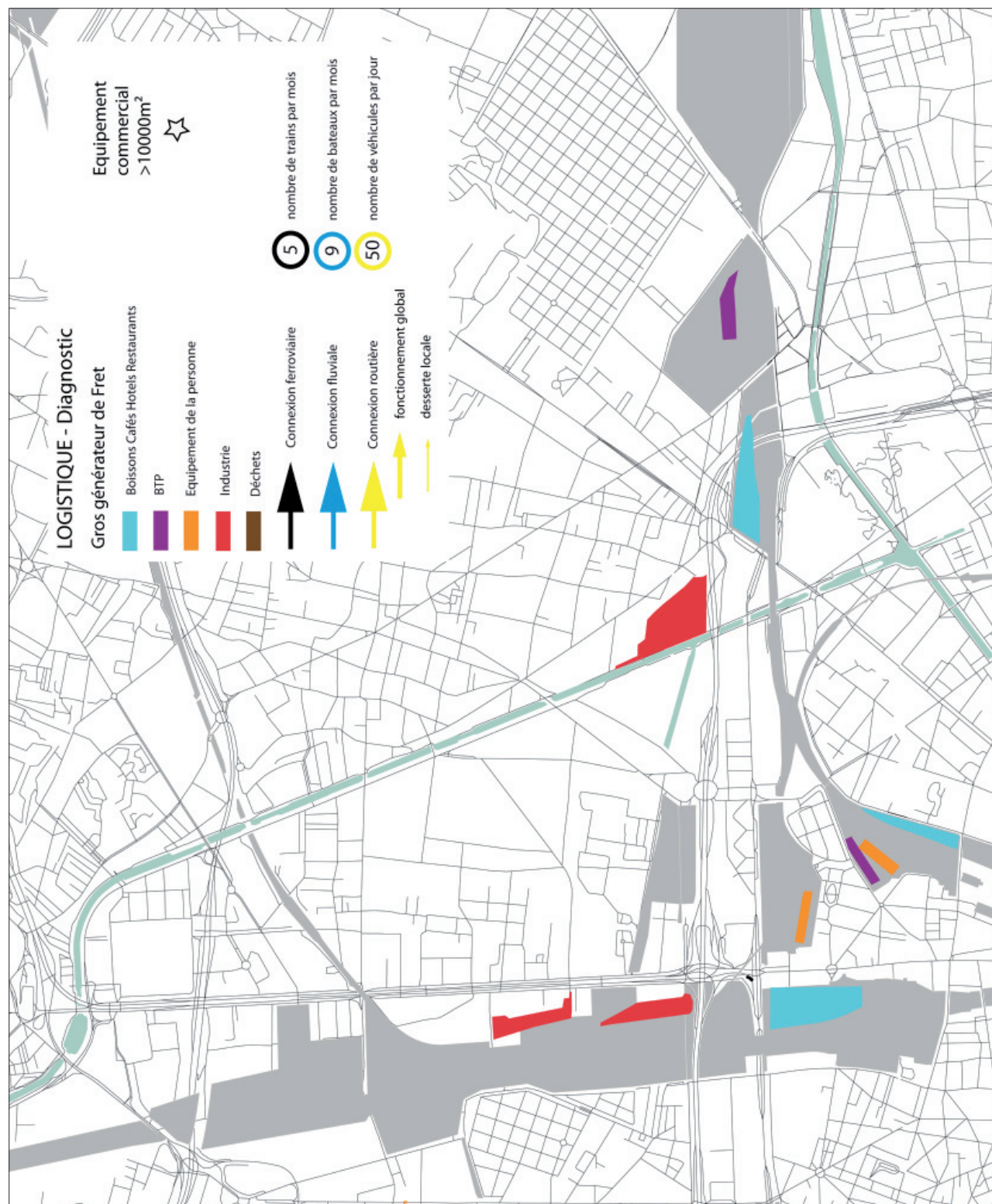
Il reste neuf sites connectés au réseau ferroviaire sur le territoire d'étude. Trois sont raccordés directement au faisceau nord autour de la porte de la Chapelle :

- Chapelle Internationale sur Paris ;
- La Plaine Tramway et la cour marchandises du 109 avenue du Président Wilson sur Saint-Denis.

Cinq sont raccordés sur le faisceau Est :

- cour Est Pierre, le long de la rue d'Aubervilliers (Paris) ;
- cour Hébert, le long de la rue de l'Évangile (Paris) ;
- Pantin Villette, le long de la rue du Chemin de Fer (Paris) ;
- site RATP le long du canal Saint-Denis (Aubervilliers) ;
- Pantin Local (Pantin).

Un site est positionné sur le secteur Évangile dans Paris (le secteur Évangile est la zone de raccordement entre les deux faisceaux est et nord).



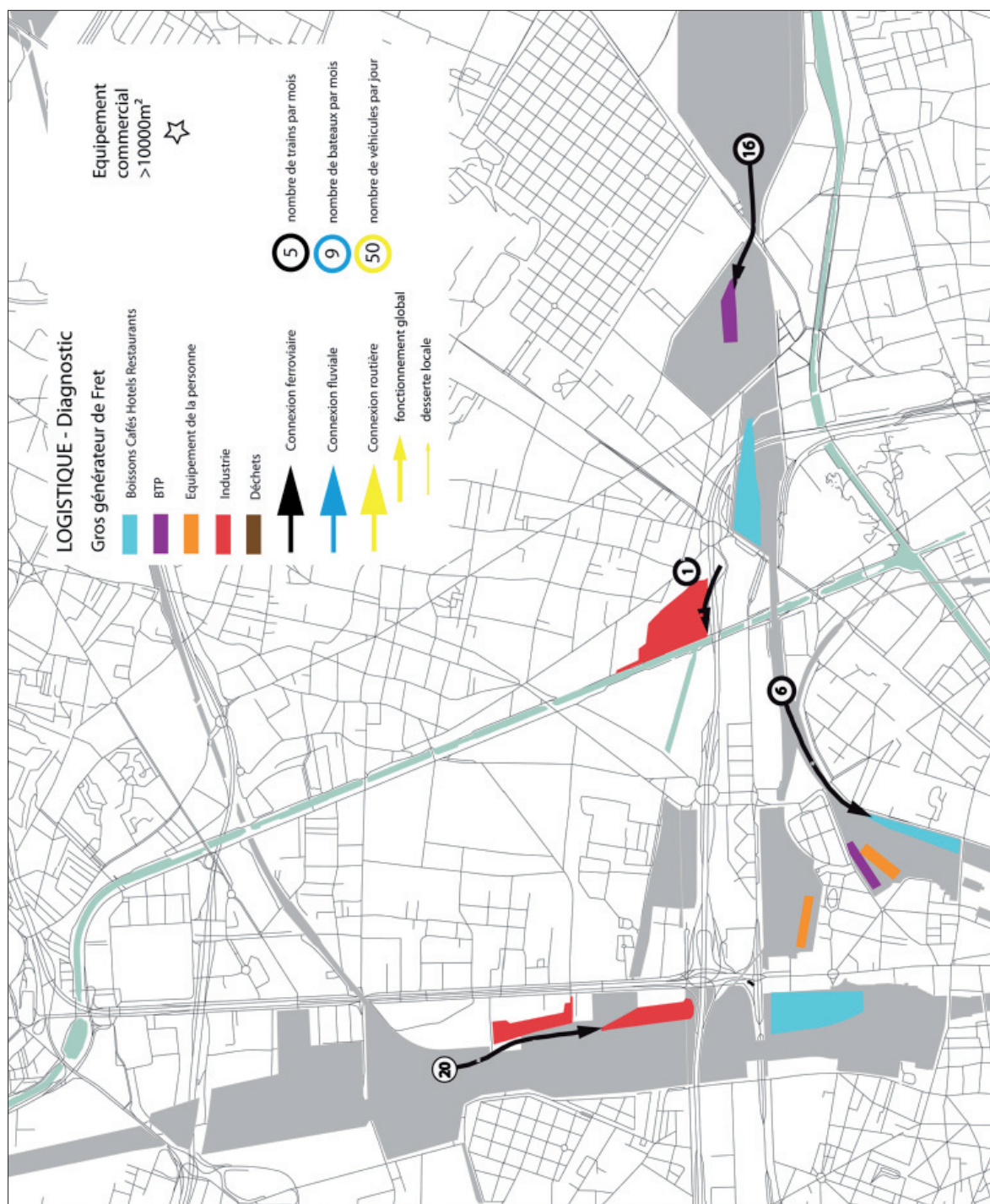
Trafic ferroviaire

Toutes les emprises accueillent des activités de nature logistique ou plus industrielle mais seulement 1/3 d'entre elles utilisent le trafic ferroviaire. À ce titre les 3 emprises situées autour de la porte de la Chapelle sont assez représentatives de l'usage qui est fait aujourd'hui des emprises ferroviaires. L'emprise la plus au sud, dans le quartier Chapelle internationale, est occupée par un distributeur de boissons pour les Cafés, Hôtels et Restaurants (CHR) parisiens, l'entreprise Tafanel (qui possède un deuxième site rue d'Aubervilliers). Cet acteur historique du trafic ferroviaire dans Paris a cessé son activité fer il y a quelques années sur Chapelle internationale et n'y travaille plus qu'avec des camions. Cette mutation récente s'explique par les mutations du marché du fret ferroviaire, avec l'abandon du wagon isolé (ou du moins une politique tarifaire qui le rend beaucoup moins compétitif que la route) et la diminution du trafic ferroviaire au départ des sites de production (brasseurs, minéraliers).

L'emprise juste au nord de la porte de la Chapelle est occupée par un chantier de transport combiné (conteneurs que l'on passe d'un train à un camion). L'activité ferroviaire est importante, avec un train complet par jour, et nécessite des équipements particuliers (portique, richstacker). Ce chantier combiné est opéré par Naviland Cargo, et aujourd'hui pour unique client Transfesa, société de fret ferroviaire espagnole, qui achemine depuis l'Espagne du trafic de pièces automobiles à destination d'usines de production automobile, principalement Renault (Flins, Sandouville). Un deuxième client devrait apporter du trafic d'ici la fin de l'année (grande distribution, trafic de conteneurs maritimes depuis Le Havre).

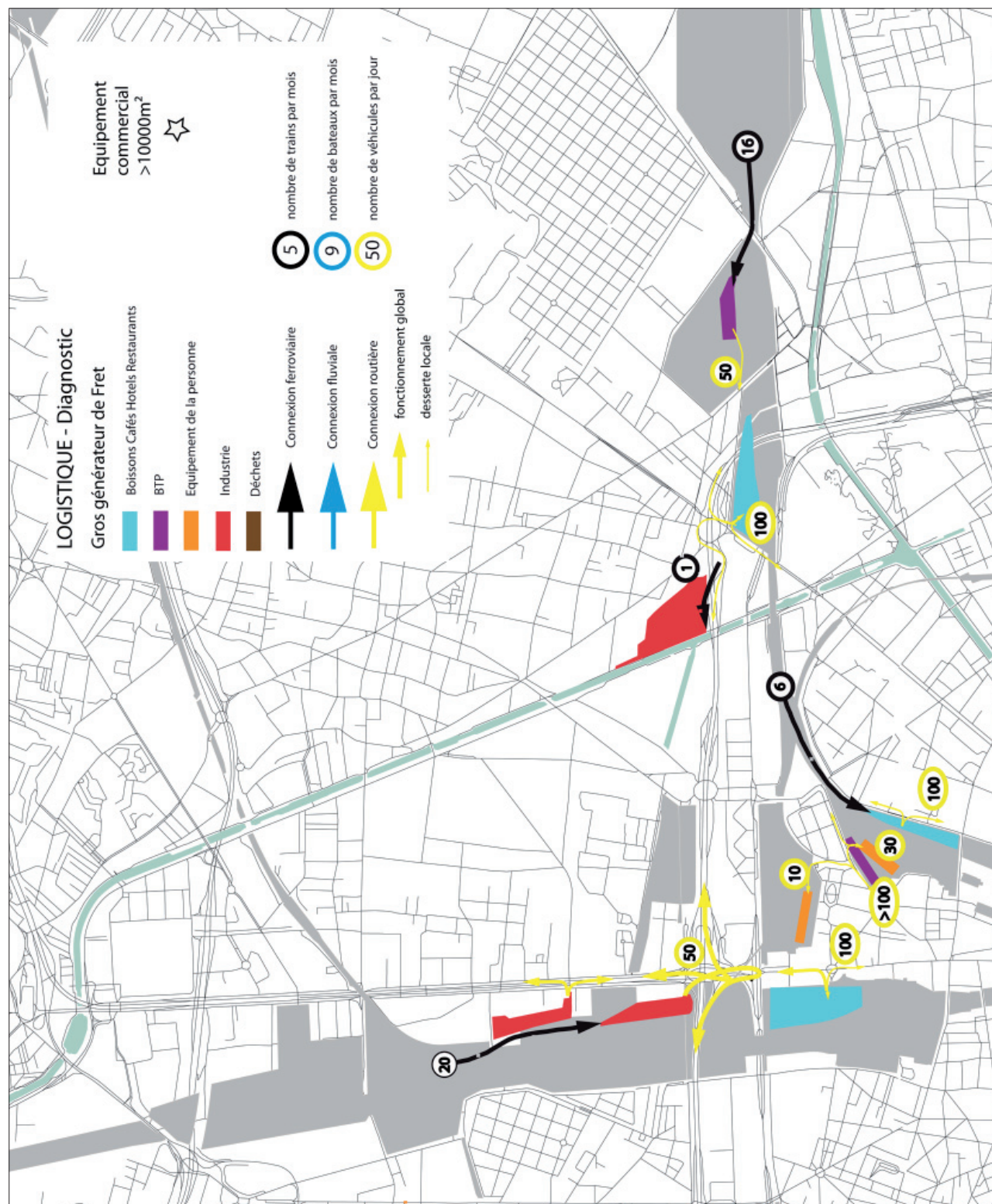
L'emprise la plus au nord, appelée « cour marchandises du 109 avenue du Président Wilson », ne voit plus de trafic ferroviaire depuis longtemps. Les bâtiments sont aujourd'hui utilisés par des entreprises diverses (négoce de métaux, entreprise de dératation et curage). Outre le chantier combiné, 3 autres sites accueillent encore des trains sur le territoire d'étude :

- le site de maintenance RAPT avec un train de ballast par mois;
- le site de Tafanel sur la rue d'Aubervilliers, qui accueille environ 6 trains de quelques wagons par mois;
- le site Pantin Local avec une grosse activité BTP pour l'acheminement de granulats (16 trains par mois).



Trafic routier généré par les emprises ferroviaires

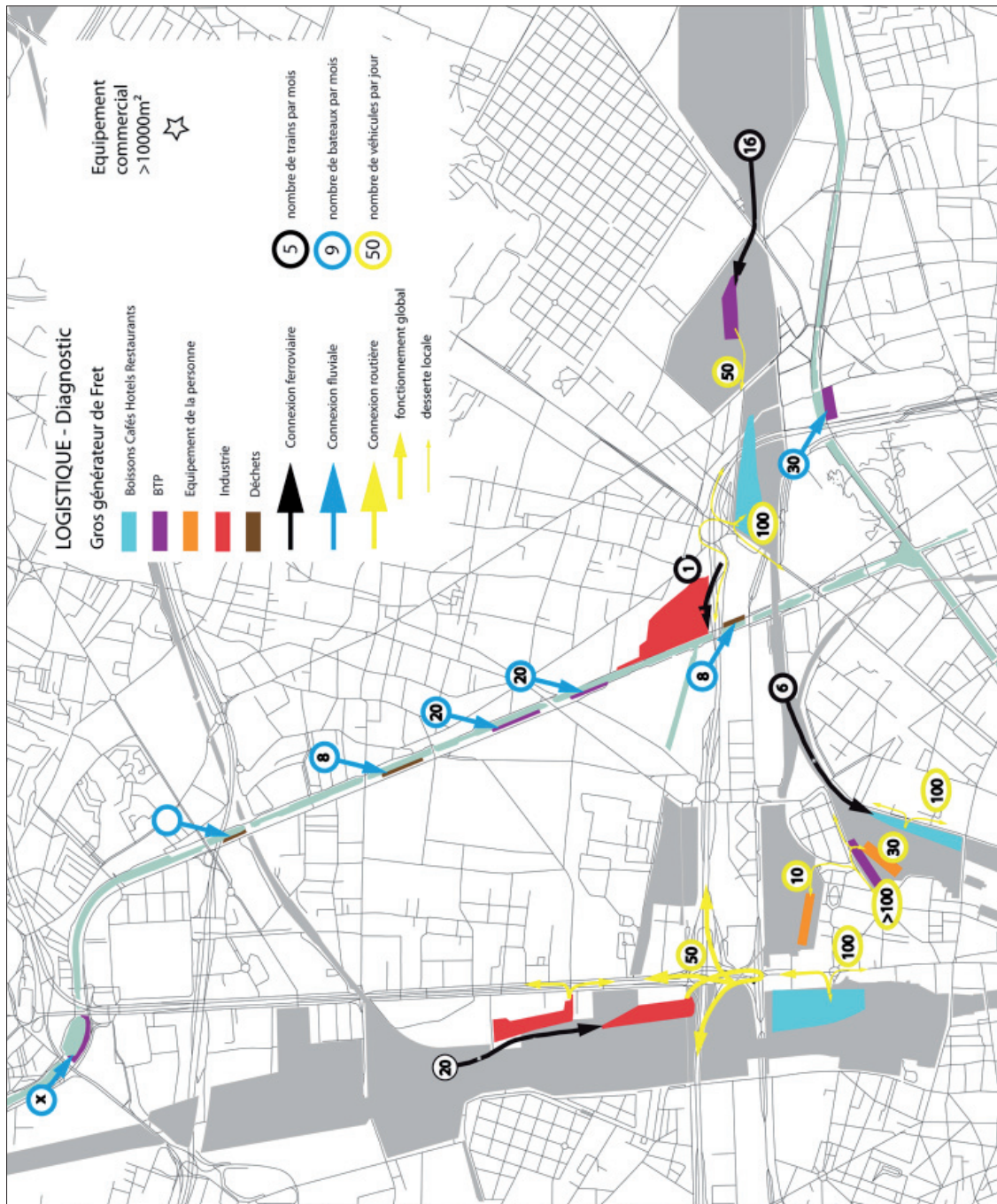
Tous les sites ferroviaires sont aujourd'hui occupés par des entreprises qui y exercent des activités de transport, liées ou non au fret ferroviaire. Les flux routiers sont très divers, en quantité et en qualité. La plupart des sites assurent une desserte locale : c'est le cas des différents vendeurs de boissons. Par exemple, les établissements Bertrand assurent depuis leur site de la porte de la Villette la distribution des CHR de Paris et de la Petite Couronne avec une flotte de 70 camions (type 10/12 T). L'approvisionnement du site nécessite quand à lui une vingtaine de semi-remorques (38T). Le chantier combiné de la porte de la Chapelle se démarque avec un trafic qui n'a aucune portée locale : les conteneurs arrivent en train d'Espagne pour repartir dans les Yvelines ou Normandie par camion. Ce trafic s'effectue de nuit (arrivée des trains la nuit et départ des camions vers 5/6 heures le matin).



Emprises portuaires

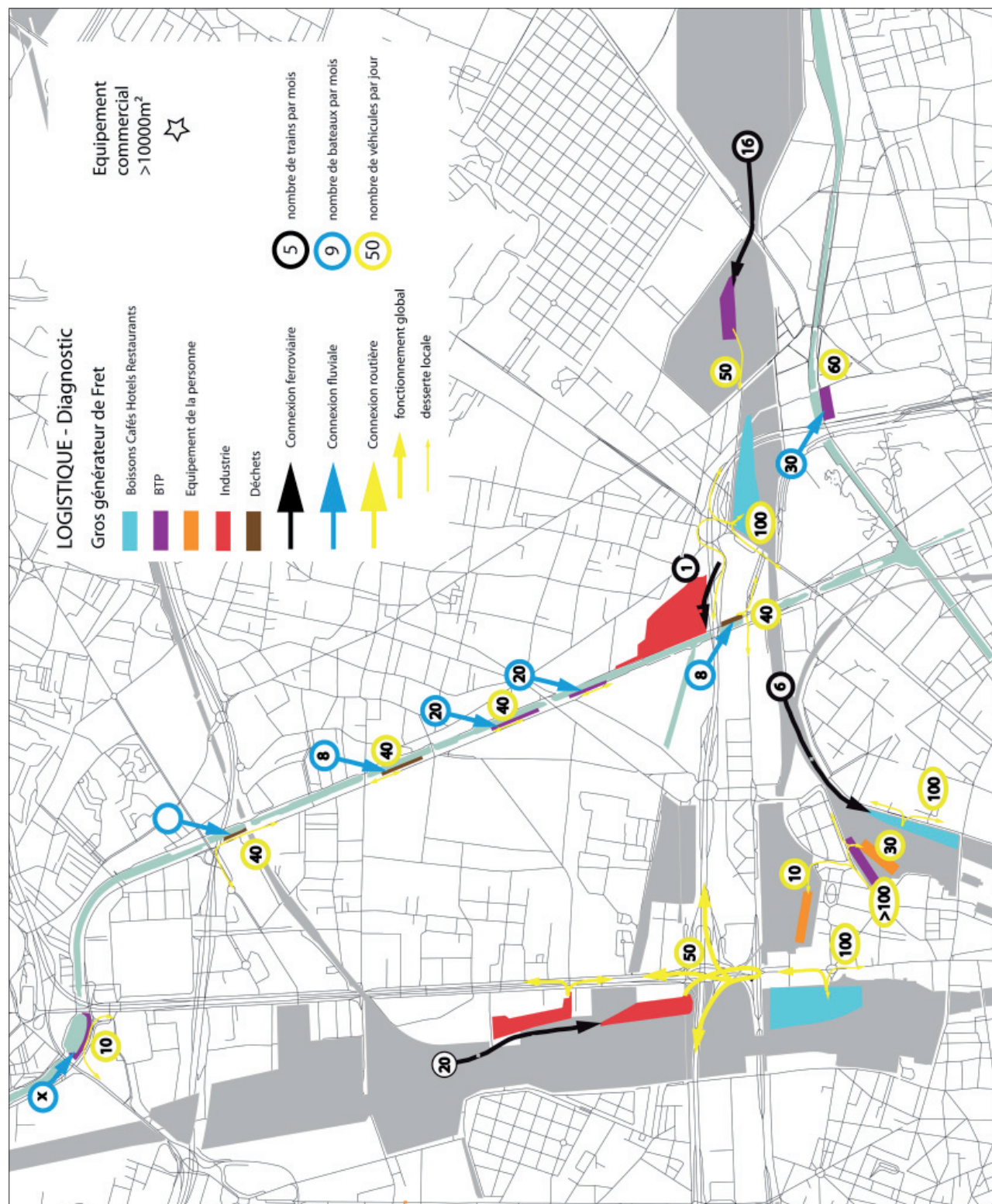
On dénombre neuf ports urbains sur le canal Saint-Denis, 3 ports publics, et 1 port sur le canal de l'Ourcq (sur le périmètre d'étude). Les usages des sites sur le canal sont extrêmement différents du domaine ferroviaire, car les sites implantés en bord de canal font systématiquement du trafic fluvial. Aujourd'hui sept ports urbains sont utilisés, avec du sud au nord :

- le port de l'Allier en rive droite : évacuation des déchets de chantier du T3 à raison de 8000 tonnes par mois, 2 bateaux par semaine. On peut noter un autre usage temporaire lié au tramway sur canal de l'Ourcq, avec l'approvisionnement de pavés depuis le centre de stockage de matériaux de la Ville de Paris situé sur le port de Bonneuil ;
- le port Gambetta en rive droite qui accueille temporairement des équipements pour le chantier de prolongation de la ligne 12, et assure l'évacuation fluviale des déchets du tunnelier et l'approvisionnement des vousoirs, soit 1 million de tonnes sur 2 ans. Le négoce de matériaux Plateforme du Bâtiment est intéressé pour y développer du trafic fluvial à la fin du chantier M12 (évacuation de déchets, approvisionnement commun avec le magasin Lapeyre voisin) ;
- le port Gambetta en rive gauche, avec une centrale à béton Unibéton qui devrait être rénovée prochainement ;
- le port Lucien Lefranc sud en rive droite qui accueille une centrale à béton Cemex. Ce port fait l'objet d'un conflit avec la commune d'Aubervilliers, car les silos de la centrale à béton sont dans l'axe d'une perspective depuis la nouvelle place créée en rive droite. Des discussions sont en cours avec Aubervilliers (le déplacement de la centrale a un coût plus élevé que sa remise à niveau du site, opération possible sans déposer de permis de construire) ;
- port Lucien Lefranc nord en rive droite, occupé par Cemex Granulats qui y opère une activité de négoce de granulats et collecte de DIB. L'insertion urbaine a particulièrement été travaillée sur ce site. Malgré cela, ce port fait également l'objet d'un conflit avec la commune d'Aubervilliers qui vient d'inscrire l'emprise en zone verte dans son PLU. La convention qui lie CEMEX au service des canaux de la ville de Paris expire en 2020 ;
- le port de Soissons en rive gauche, occupé par DLB (distribution de granulats et collecte de DIB). Le site n'est pas exemplaire en terme d'insertion urbaine et rencontre l'opposition de la commune d'Aubervilliers ;
- le port du bassin carré en rive gauche, qui accueille une activité jusqu'à fin 2010. Un appel à projet est lancé pour y implanter une activité similaire à Cemex sur le port Lucien Lefranc nord.



Trafic routier généré par les emprises portuaires

L'ensemble des sites portuaires génère un trafic local (le béton prêt à l'emploi doit être livré dans les 30 minutes, soit un rayon d'action d'environ 7 km autour des unités de production).



La monoactivité textile

Le secteur Plaine commune accueille une importante concentration de grossistes textile : on dénombre 700 entreprises (TPE essentiellement), 5 000 à 6 000 emplois et 145 000 m² de surfaces dédiées aux grossistes. Cette activité est essentiellement assurée par la communauté chinoise. L'implantation est récente, avec 83 % des entreprises créées après 1990, la moitié après 2000. Ce secteur fonctionne en lien avec les quartiers mono-activité de Paris (Sedaine Popincourt, Bourg Temple, Sentier).

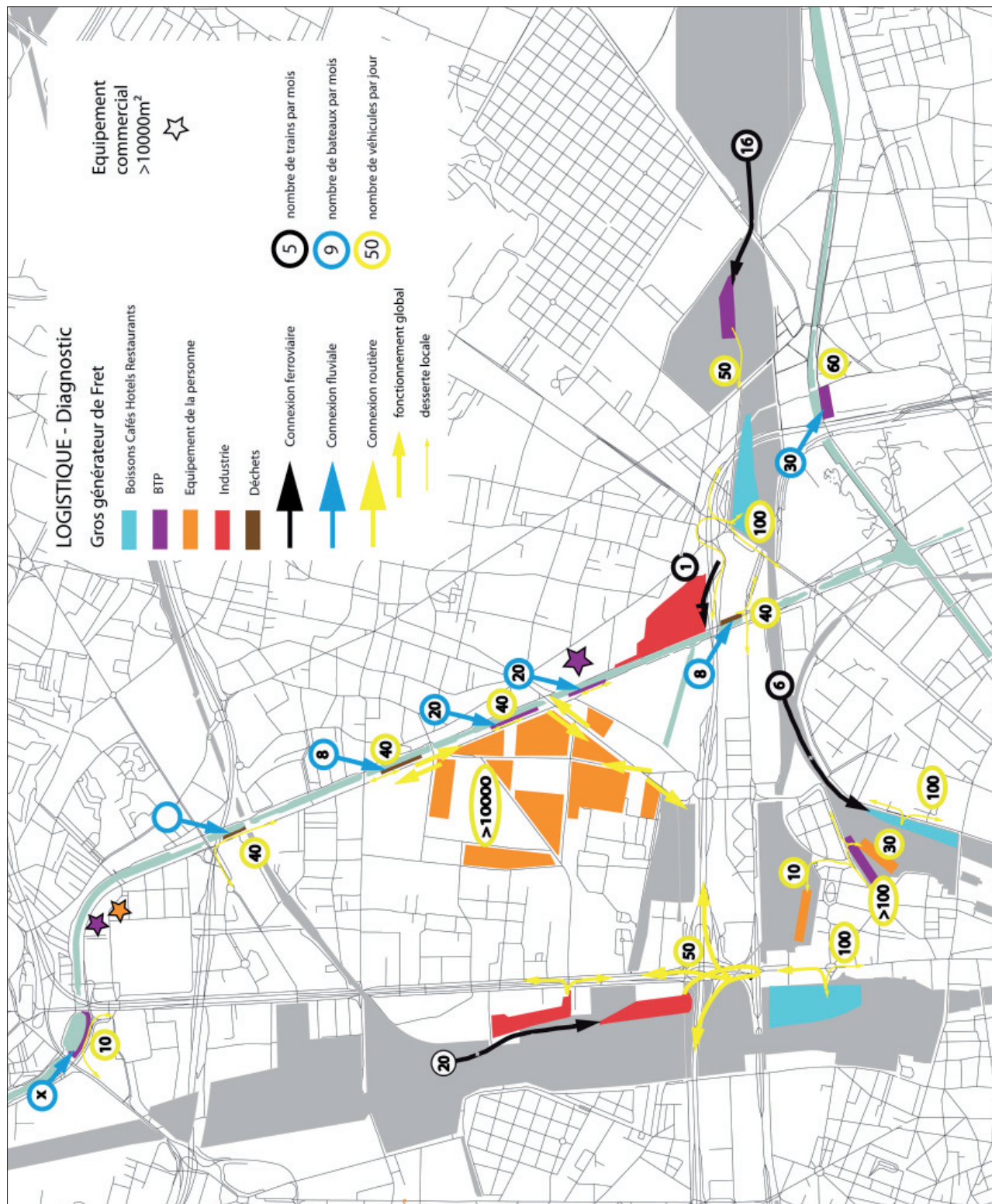
Les locaux sont souvent mal adaptés (peu de surfaces de stockage, pas de quai de réception pour les livraisons, manque d'espace de stationnement). Ainsi le stockage se fait principalement dans des entrepôts extérieurs à proximité (A86, communes limitrophes).

Les coûts de location sont très chers, avec un maximum de 600 € le m² par an au CIFA, et un minimum de 120 € rue de la haie coq ; les surfaces louées restent assez faibles.

Le coût moyen sur la zone EMGP est de 400 € le m². Par comparaison, un bureau dans le 13^e arrondissement est loué entre 250 à 350 € le m² par an, dans le 7^e arrondissement 600 €. Les flux estimés sur la zone peuvent être décrits de la façon suivante : chaque grossiste va générer des mouvements de marchandises liés :

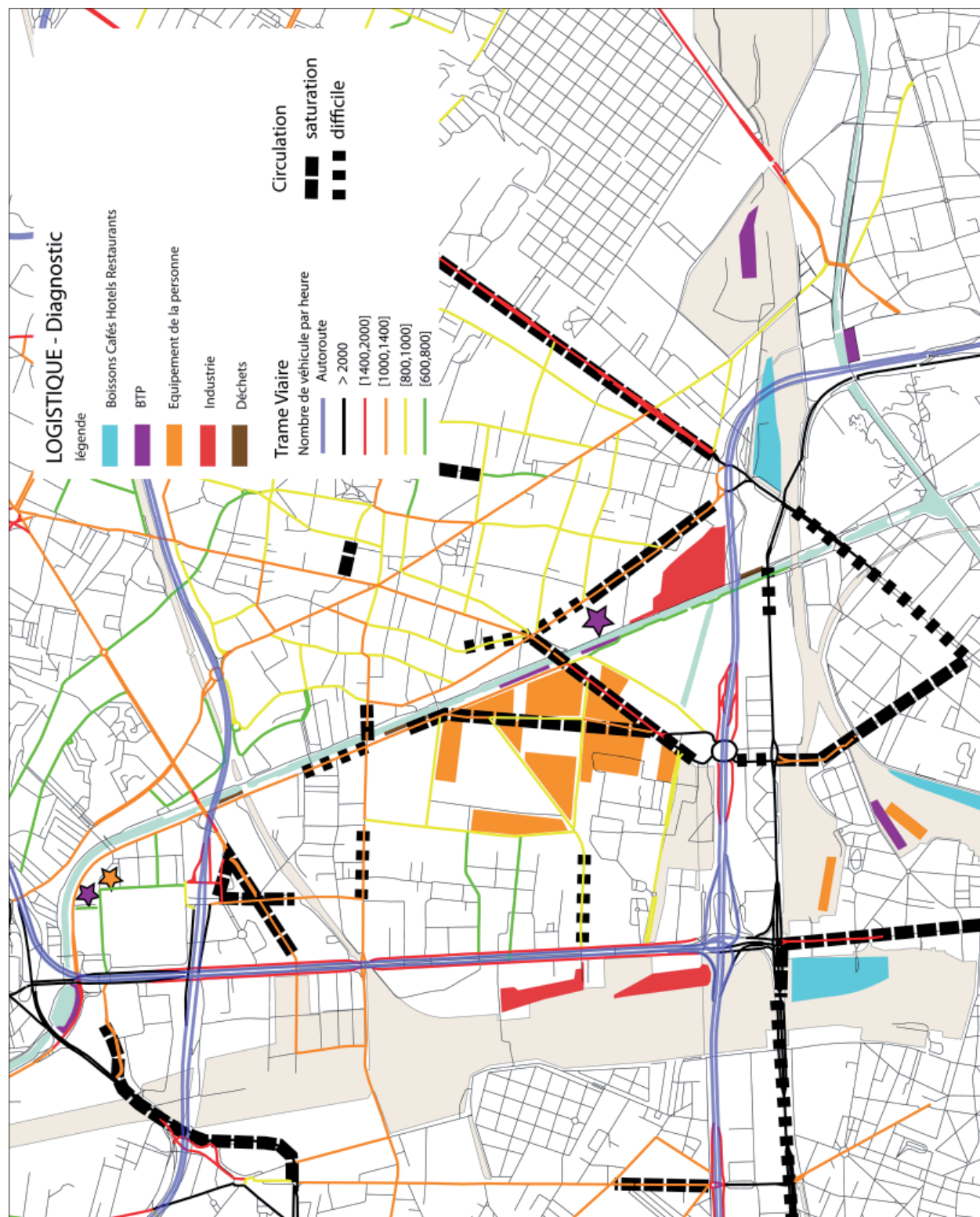
- au transport amont, réalisé généralement en compte propre (navettes par camionnettes avec entrepôts extérieurs) ou compte d'autrui (réception de livraisons en petite quantité, type fret aérien) ;
- au transport aval, en compte propre par le client (se déplace avec son véhicule pour effectuer ses achats et emporter la marchandise), ou compte d'autrui pour les expéditions lointaines (ex transports Besson pour sud-est de la France).

Les flux mini peuvent être estimés à 10 000 véhicules sur la zone (1 à 2 appro par jour en moyenne, 8 à 10 clients par jour minimum...).



L'impact sur la congestion

Les plus gros générateurs de trafic se situent dans le secteur occupé par la monoactivité. On retrouve logiquement une voirie saturée à hauteur de ce secteur (voirie saturée par les déplacements et le stationnement liés à l'activité commerciale).

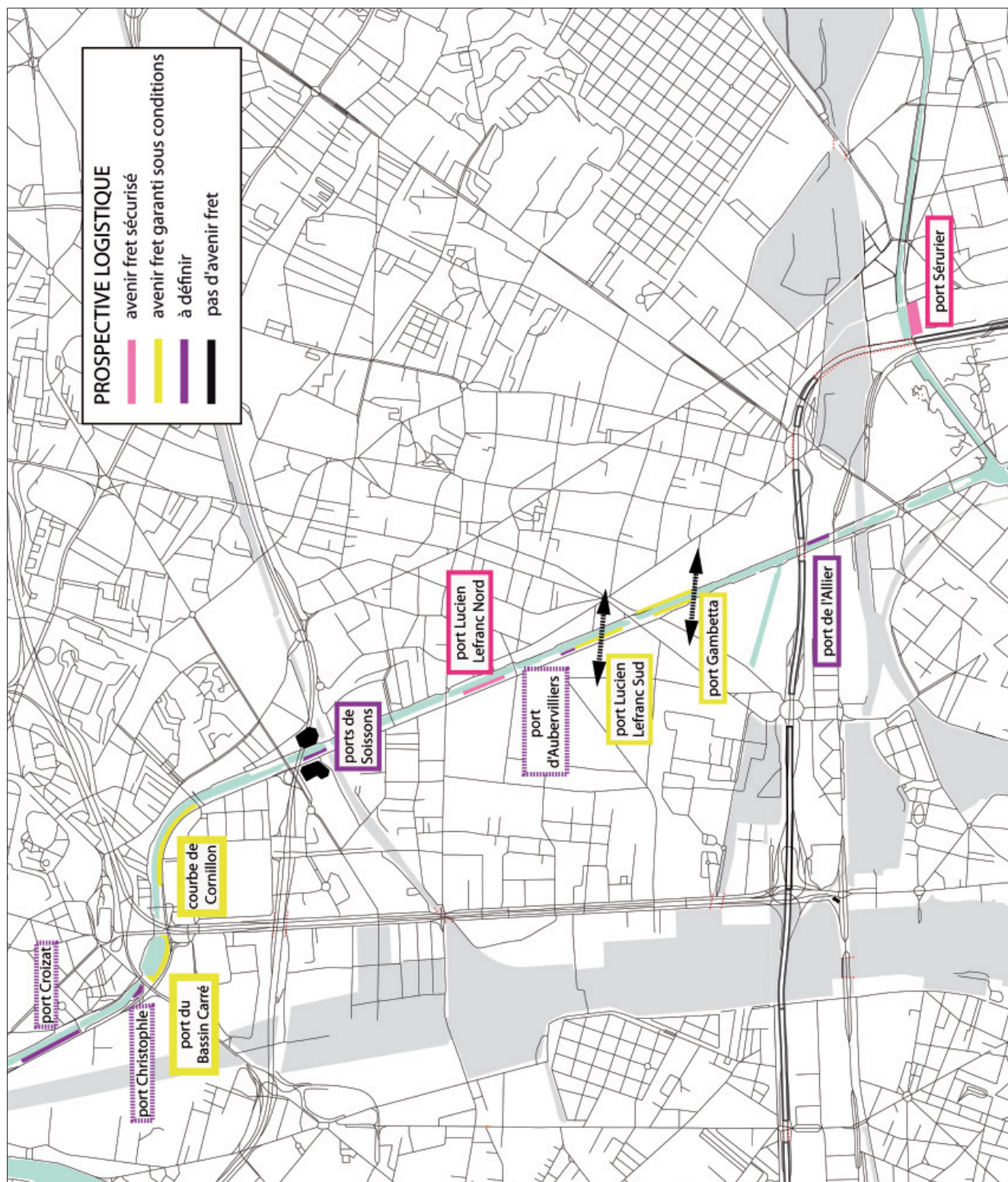


Prospective

Le canal

Le schéma directeur d'aménagement portuaire du canal Saint-Denis, adopté en 2005, pose un cadre assez strict au développement des activités portuaires, qu'elles soient industrielles ou de loisirs. Malgré l'engagement de la Plaine Commune, du CG 93 et des services des canaux de la Ville de Paris, ce schéma directeur a encore aujourd'hui des difficultés à se mettre en place. On peut essayer de classer les sites portuaires en quatre catégories :

- avenir fret sécurisé : concerne les sites pour lesquels une convention a été signée récemment avec le service des canaux de la Ville de Paris, l'ensemble des documents réglementaires ayant été délivrés (permis de construire, autorisation ICPE si besoin,...) ;
- avenir fret garanti sous conditions : sites pour lesquels des discussions sont en cours avec les communes limitrophes, ou sur lesquels des appels à projet sont lancés ;
- à définir : ports pour lesquels il n'y a pas d'appel à projet de la part du service des canaux de la Ville de Paris, pas d'acteur identifié à ce jour ;
- pas d'avenir fret : sites dont aucun avenir fret n'est envisageable aujourd'hui. Les deux terrains concernés (ports de Soissons sur les deux rives du canal) ne sont pas sur le domaine maîtrisé par le service des canaux de la Ville de Paris.



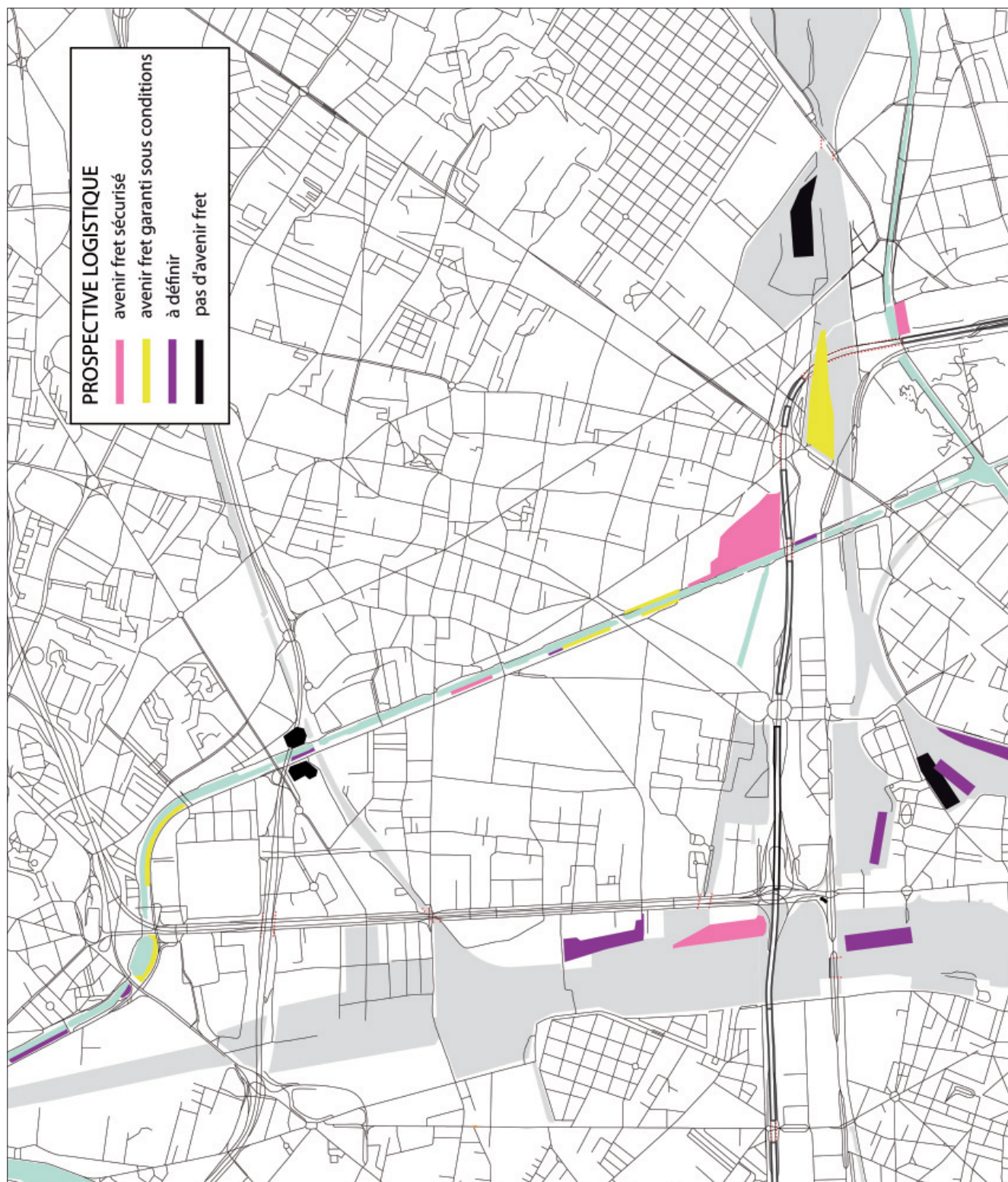
Le ferroviaire

En reprenant le même classement que pour les installations portuaires, nous mettons en évidence la difficulté à avoir une visibilité sur l'avenir du fret sur les sites ferroviaires parisiens.

L'avenir fret n'est aujourd'hui garanti que pour les deux sites qui ne font pas de distribution locale de marchandises. Un projet de mise en place d'un cross docking fer/route sur le site des Établissements Bertrand de la porte de la Villette pourrait permettre d'envisager un avenir ferroviaire sur ce site, mais les conditions de mise en place de l'activité ne sont pas encore remplies aujourd'hui (détermination des conditions d'exploitation, poursuite de l'activité pendant la période de travaux et repositionnement du site).

L'avenir ferroviaire des autres sites est aujourd'hui extrêmement incertain. La repositionnement d'une plateforme ferroviaire sur Chapelle Internationale, bien que validée dans le projet urbain, reste aujourd'hui soumise à la capacité d'assurer son financement et de trouver un acteur acceptant de l'exploiter. SNCF GEODIS mise aujourd'hui sur une activité privilégiant les trains complets. Les acteurs économiques souhaitent exploiter ces sites doivent donc avoir des volumes suffisants pour remplir des trains complets, ou s'associer pour mutualiser leurs flux. L'avenir des sites ferroviaires parisiens est aujourd'hui orienté vers l'accueil de trains complets liés à une activité type cross docking, à l'exemple de ce que Monoprix a mis en place sur Paris Bercy.

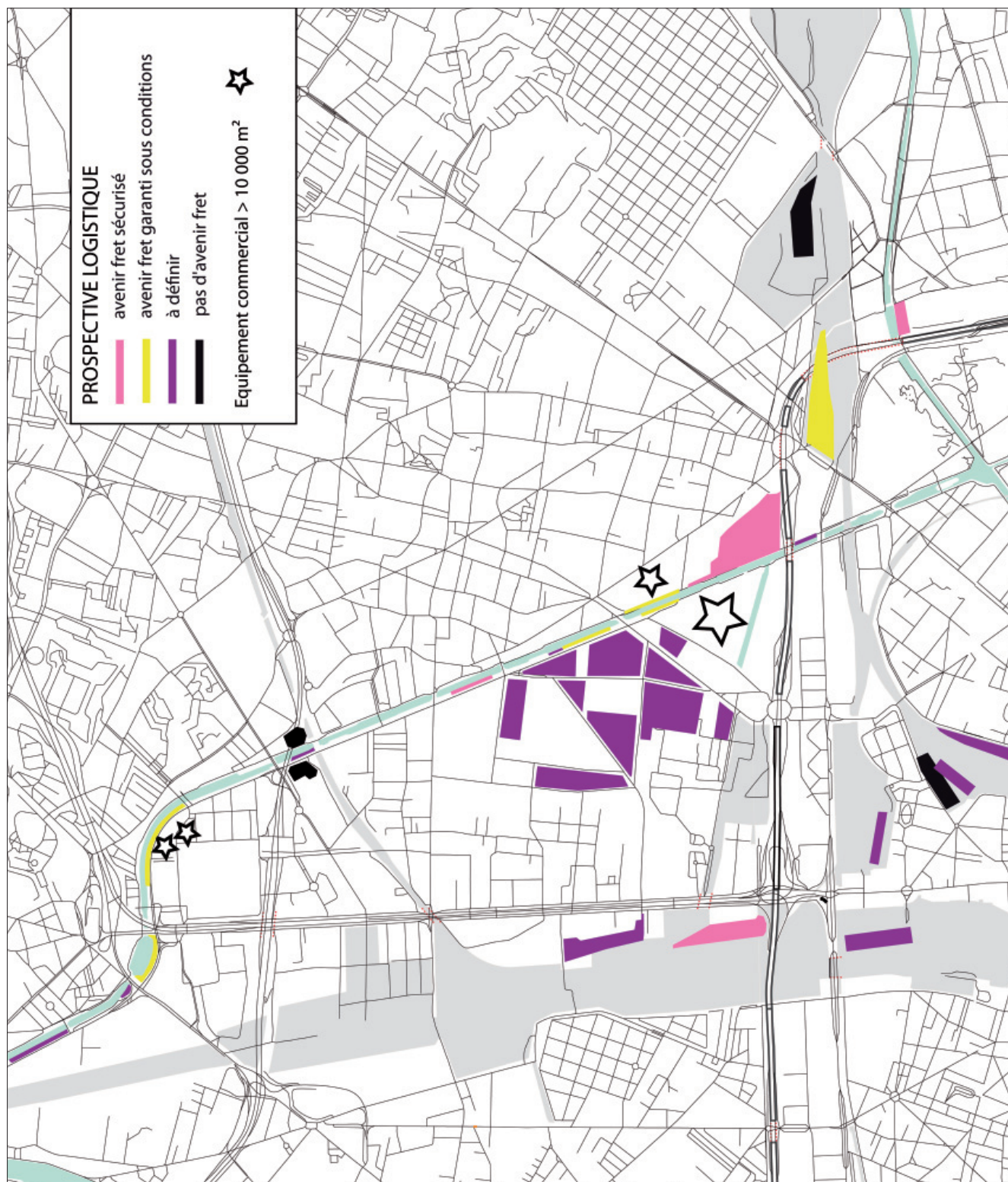
Plusieurs opérateurs d'immobilier logistique espèrent également développer des produits logistiques innovants, appelés hôtels logistiques : bâtiments de plusieurs étages accueillant en rez-de-chaussée des activités logistiques, et dans les étages du tertiaire, de l'artisanat, des activités de loisirs.



Les gros générateurs de flux routiers

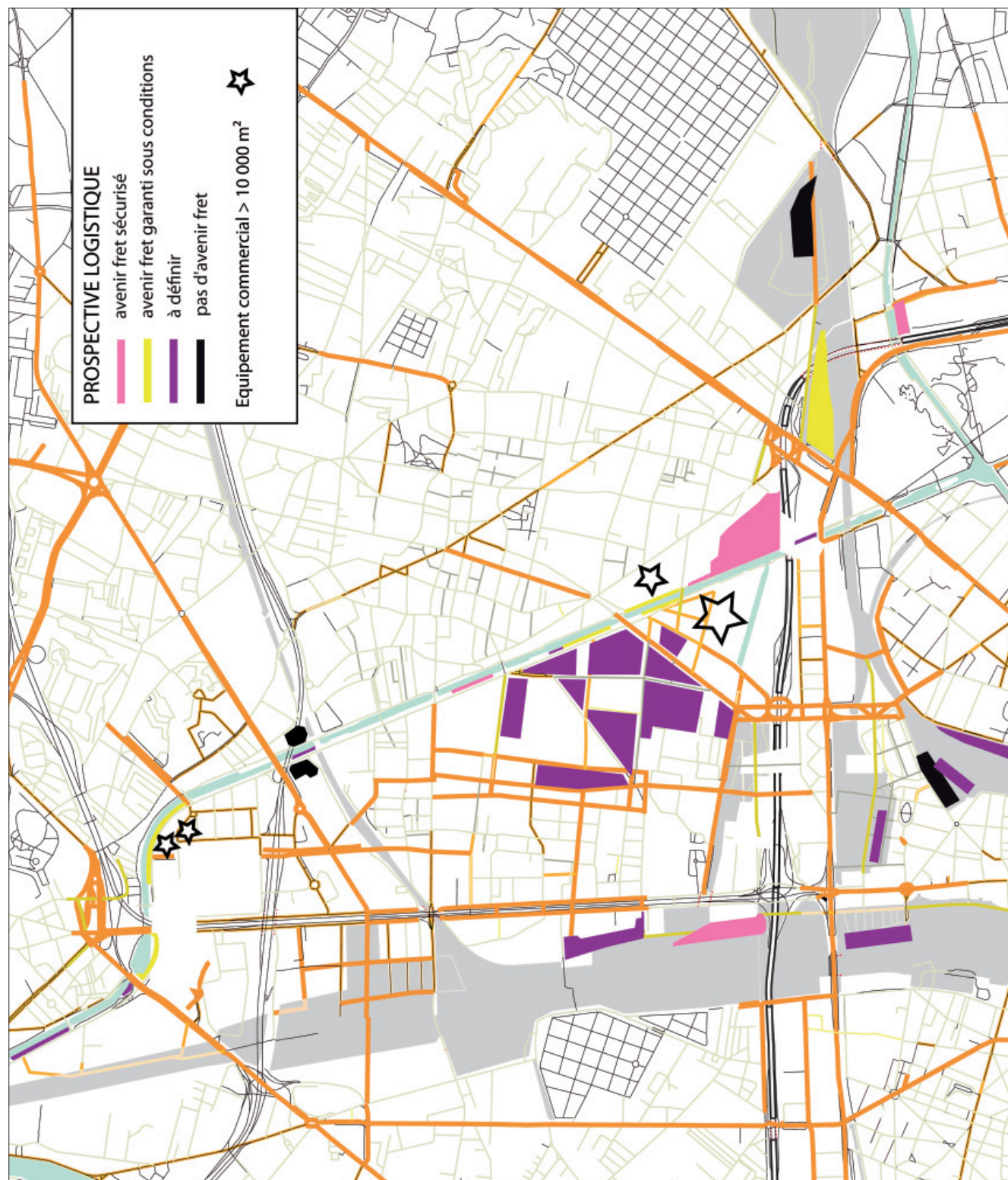
La mono-activité qui s'est développée sur Plaine Commune est récente. La mono-activité textile a pour propriété d'être relativement mouvante, les acteurs économiques qui l'animent étant capables de s'adapter relativement rapidement aux contraintes du marché. Ainsi, on peut penser que son implantation dans Plaine Commune obéit à un cycle qui pourrait prendre fin à un horizon plus ou moins long.

D'autres implantations commerciales vont prochainement générer des flux relativement importants à l'échelle de ce territoire. L'ouverture du centre commercial du Parc du Millénaire au printemps prochain va générer un trafic en heure de pointe de 2 500 véhicules heure (3 300 avec l'ensemble de bureaux de la Zac).



Le réseau viaire et les trafics liés à la logistique

Nous l'avons vu plus tôt, l'évolution du maillage viaire ne devrait pas avoir d'impact sur les secteurs en difficulté aujourd'hui. L'arrivée de gros générateurs de flux routiers comme le centre commercial du Parc du Milénaire va injecter de nouveaux trafics dans des secteurs en congestion aujourd'hui.



La mise en place d'un schéma directeur des implantations portuaires sur le canal Saint-Denis apporte visibilité et cohérence au développement des activités logistiques (avec tout de même des difficultés et discussions locales comme nous avons pu le voir).

En comparaison, l'absence de ce type de démarche coordonnée est criante sur les emprises ferroviaires, où l'on ne peut que constater le manque d'une vision prospective sur l'usage futur de ces emprises, et un fonctionnement étonnant pour certaines (notamment le chantier combiné qui ne traite que des flux n'intéressant pas Paris et la proche couronne).

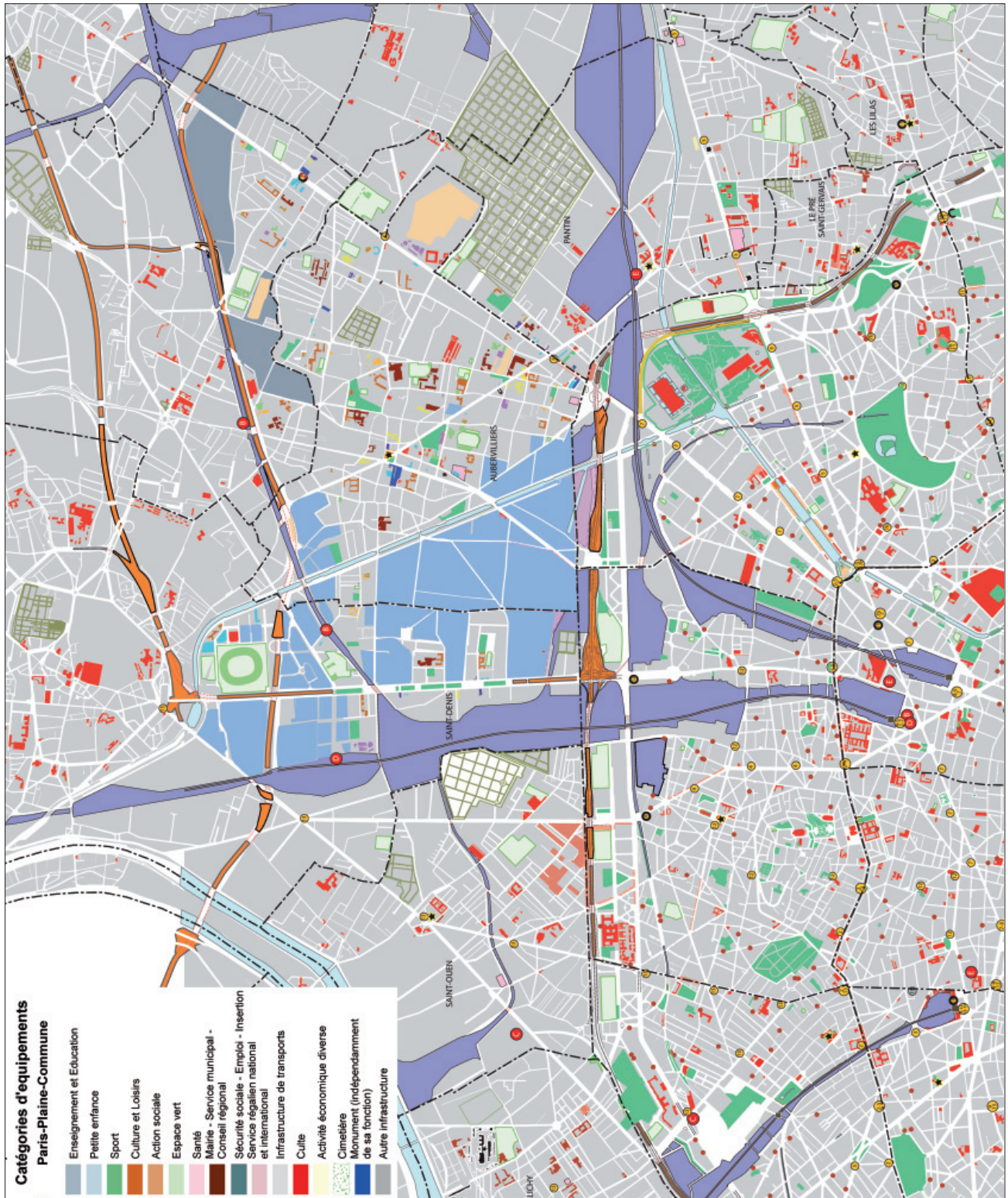
Il est également intéressant de noter que le fonctionnement de ces emprises multimodales n'a qu'un impact limité sur l'usage de la voirie comparativement à des activités purement routières, comme la mono-activité textile ou le centre commercial, dont les implantations correspondent aujourd'hui aux zones les plus encombrées.

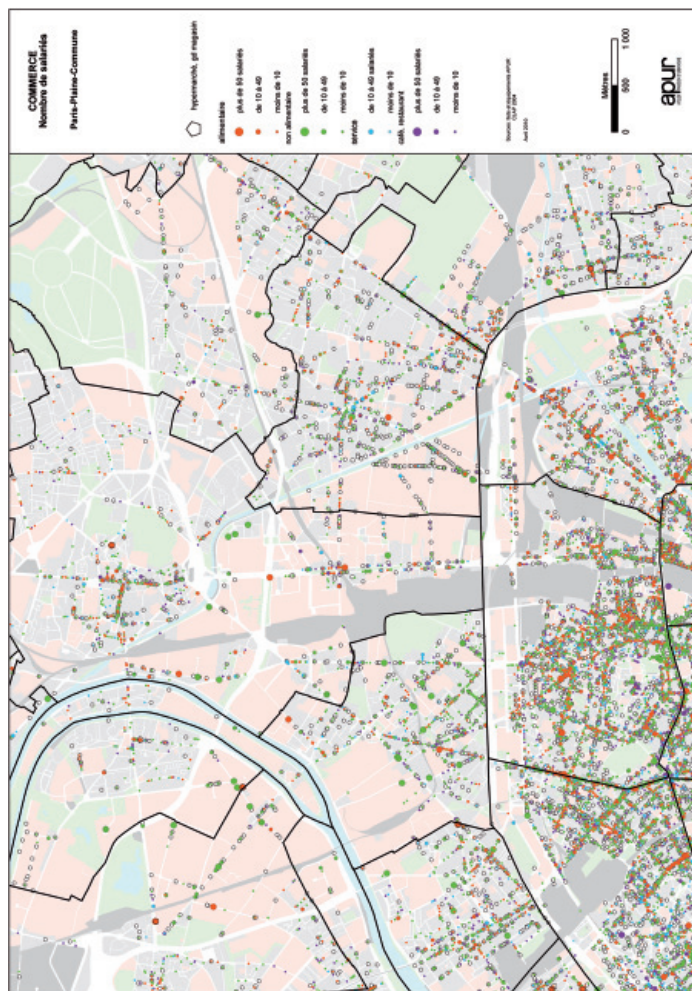
5 | Vie urbaine, centralités

Définition des centralités actuelles

Les équipements par catégories de programmes

Pour définir les centralités nous avons croisé plusieurs type de données qui ensemble font apparaître les lieux où se concentre la vie urbaine qui, de ce fait jouent un rôle particulier dans la ville, et constituent ce que l'on peut nommer « polarités » ou « centralités ». Ce sont tout d'abord les équipements et les services publics, administratifs, sociaux, culturels, récréatifs, éducatifs...

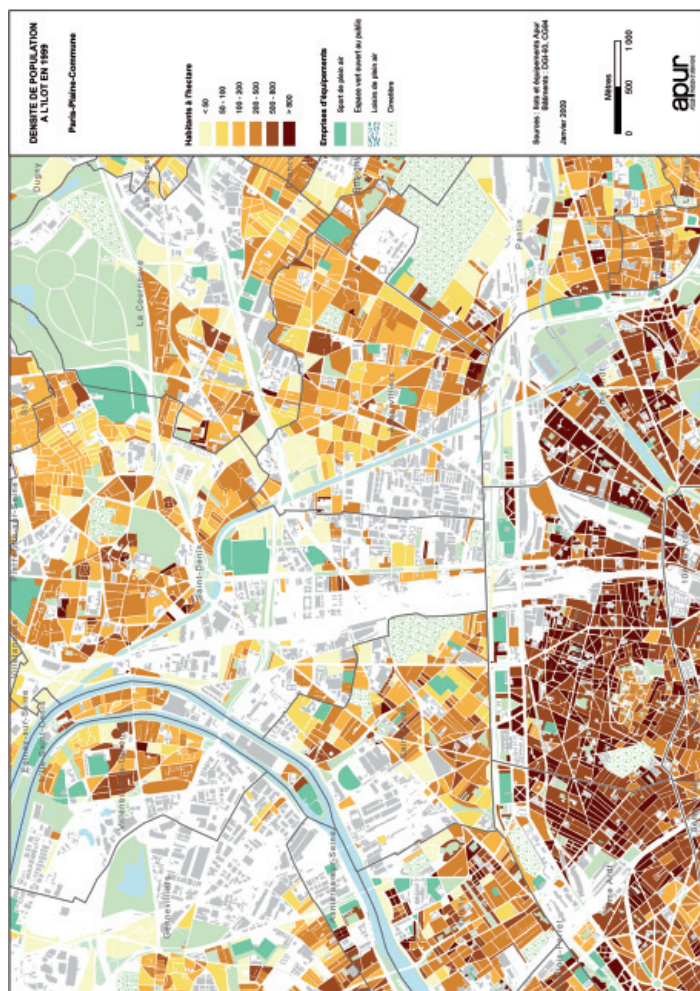




Les commerces, par catégorie et selon le nombre de salariés

Ce sont ensuite les commerces, leur emplacement, leur importance qui est appréciée par leur nombre de salariés, leur type ensuite, parmi lesquels ont été distingués les commerces alimentaires qui constituent avec les services la marque d'une certaine quotidienneté d'usage, les cafés et les restaurants, marques d'une certaine attractivité, d'une vie sociale et de l'existence d'une population de passage, qui souvent y travaille.

La juxtaposition des commerces le long de certaines voies et à l'inverse leur absence montrent une certaine forme de hiérarchie des lieux de la vie locale. La disparité commerciale entre Paris d'une part et la partie sud de Saint-Denis et ouest d'Aubervilliers d'autre part est la première chose qui frappe. Apparaissent les deux seules voies est ouest au cœur de la plaine: la rue Cristino Garcia - Gaétan Lamy et la rue du Landy, l'avenue du Président Wilson dans sa partie sud, les voies des centre ville anciens de Saint-Denis et d'Aubervilliers et de la partie sud de Saint-Ouen.



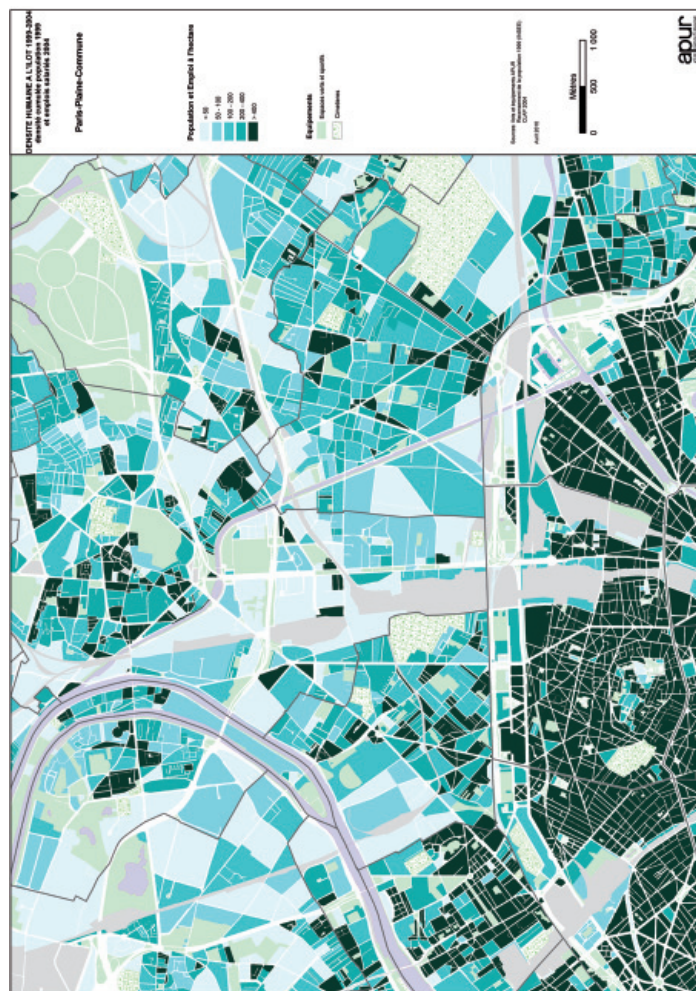
La densité de population en 1999

Les cartes précédentes, pour être comprises, se doivent d'être croisées avec celles de la population résidente. La carte de densité de la population de 1999 est simplement là pour montrer l'absence de population au cœur de la plaine. Elle sera mise à jour à partir des données des recensements plus récents et des densités de population résidente arrivées depuis dans les nouveaux programmes de logement. Des cartes prospectives seront établies à partir du nombre de logement programmé dans les projets déjà connus.



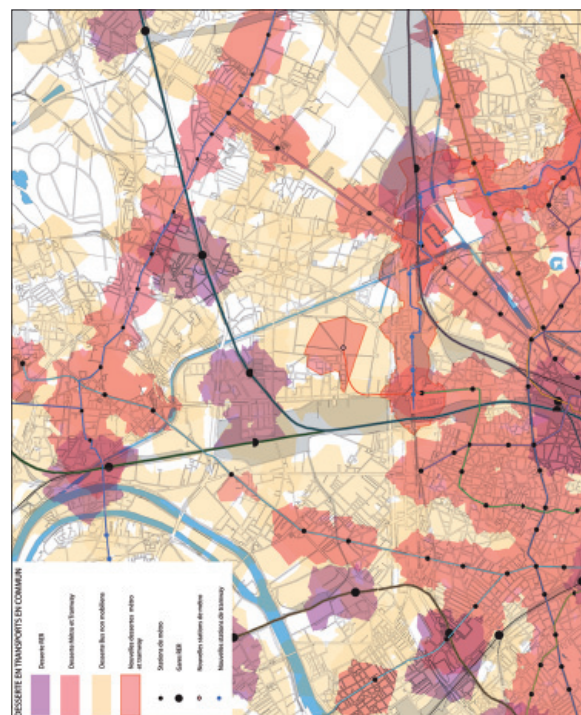
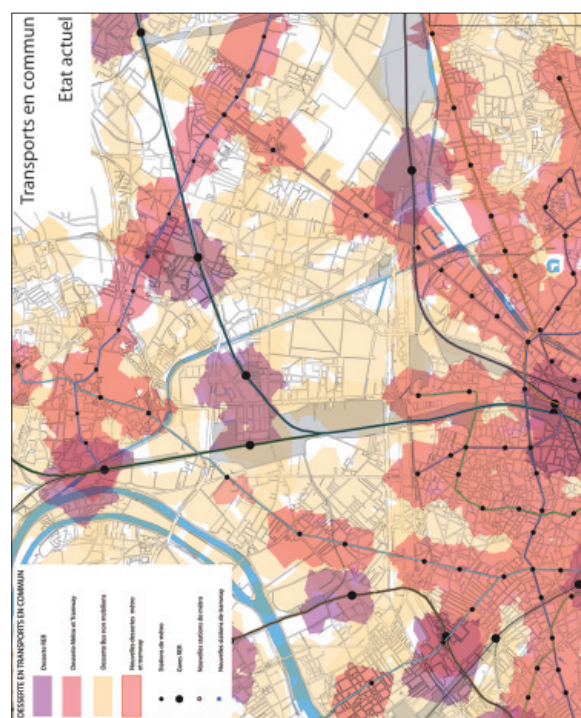
La densité d'emploi en 2004

La carte de la densité d'emploi, plus récente (2004), présente cependant les mêmes défauts que la précédente car elle ne prend que très peu en compte les nouveaux programmes tertiaires édifiés sur la plaine notamment autour du Stade de France. A l'inverse les entrepôts Macdonald désormais vides et même en chantier sont encore mentionnés comme occupés. La aussi il s'agira de mettre à jour les données sur l'emploi et d'établir des cartes prospectives à partir des éléments de programme déjà connus.



La densité humaine en cumulant les deux données: population 1999 et emploi 2004

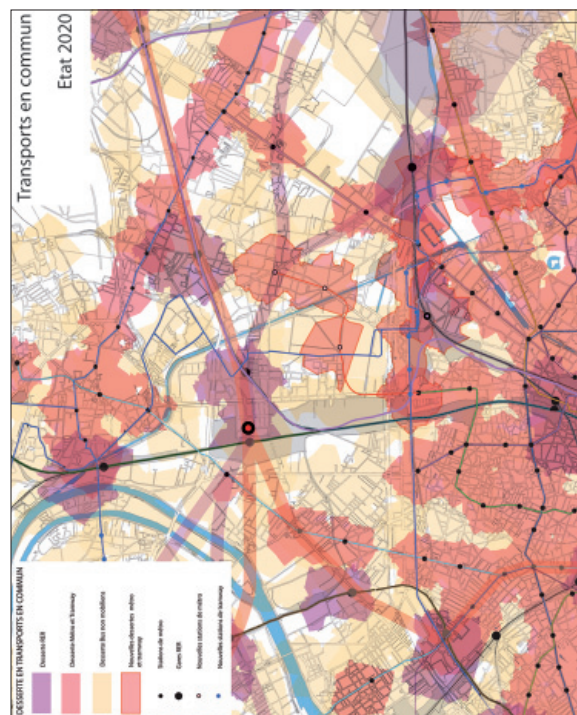
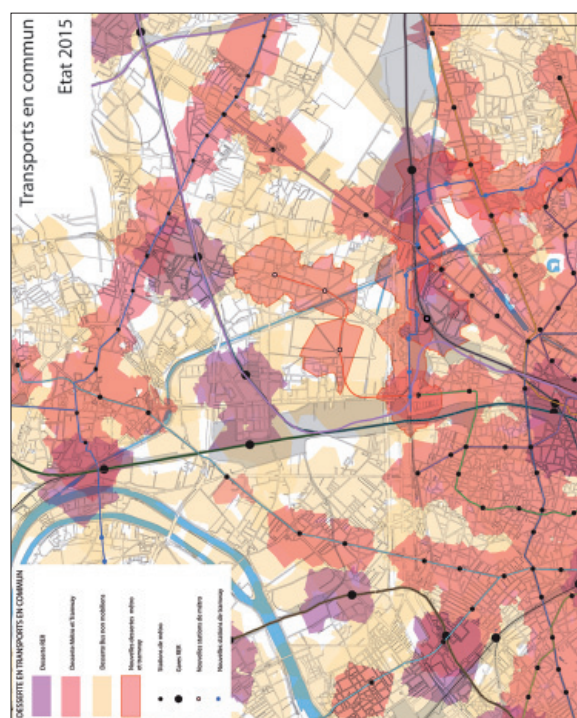
Le cumul des deux données précédentes (habitat + emploi) permet d'approcher la densité des personnes qui utiliseront ce territoire.



La desserte actuelle en transports en commun
Enfin l'accessibilité actuelle par les transports en commun montre un déficit de desserte du cœur de la plaine par le métro et le RER. De ce fait les lignes de bus jouent aujourd'hui un rôle prépondérant dans la desserte du territoire.

La desserte en transport en commun à l'horizon 2012

Ce déficit de transport en commun lourd commence à se résorber en 2012 grâce à l'arrivée du métro sur la place du Front populaire. Le cœur de la plaine est mis en relation avec la porte de la Chapelle alors que ces deux lieux sont aujourd'hui très éloignés en raison des ouvrages autoroutiers. La mise en service du tramway T3 sur le boulevard des Maréchaux accentue l'accessibilité aux nouveaux programmes situés à Paris dans les anciens entrepôts Macdonald et au centre commercial du parc du millénaire à Aubervilliers.

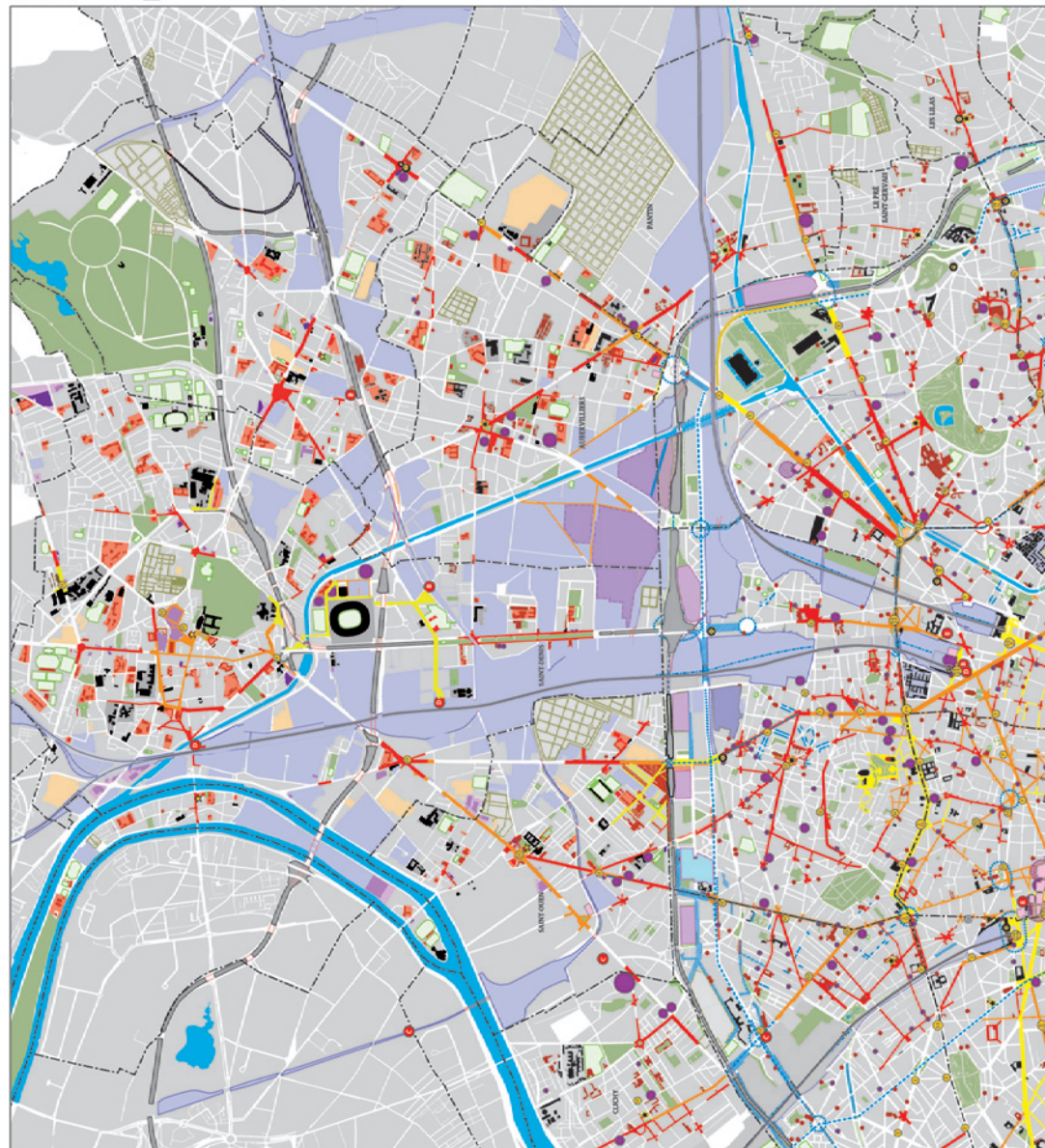


La desserte en transport en commun à l'horizon 2015

La desserte s'amplifie encore en 2015 avec la création de deux stations de métro supplémentaires, l'une au droit du canal et l'autre au cœur du centre-ville d'Aubervilliers, et l'arrivée d'une gare Eole à la porte d'Aubervilliers qui va totalement modifier la desserte du nord du 19^e arrondissement et assurer une intermodalité forte avec le tramway T3. Ces nouvelles stations de transport en commun vont contribuer à redistribuer les centralités existantes jusqu' alors en donnant une accessibilité et une visibilité très importante à des territoires qui n'en avaient pas. L'arrivée des transports en commun démultiplie le nombre de piétons qui se déplacent, créant de nouveaux parcours et sollicitant différemment les espaces publics, accentuant la nécessité de trottoirs larges et de pistes cyclables.

La desserte en transport en commun à terme

L'arrivée d'une nouvelle gare multimodale à Pleyel couplée avec une nouvelle gare TGV renverse l'ensemble des hiérarchies en place. L'ensemble formé par le carrefour Pleyel et les abords du Stade de France prend une force inégalée jusqu' alors qui relativise les polarités et les centralités existantes et pose de nouveaux enjeux sur le territoire de la plaine.



ETUDE PARIS-PLAINE COMMUNE ELEMENTS DE CENTRALITES

Etat actuel

- CENTRALITES**
- Locales
 - Locales et métropolitaines
 - Métropolitaines
- EQUIPEMENTS**
- Local
 - Global
 - Mairie - hôtel de ville
 - Gares RER et Stations Métro
 - Parc, jardin publics
 - Cinéma
 - Équipement sportif de plein air
 - Service urbain
- COMMERCES et ANIMATIONS**
- Grandes emprises commerciales
 - Grandes surfaces alimentaires
- INFRASTRUCTURES ET GRANDES EMPRISES**
- Faisceau ferroviaire
 - Faisceau autoroutier
 - Seine et canaux
 - Zones d'activités secondaires et zones industrielles

janvier 2011

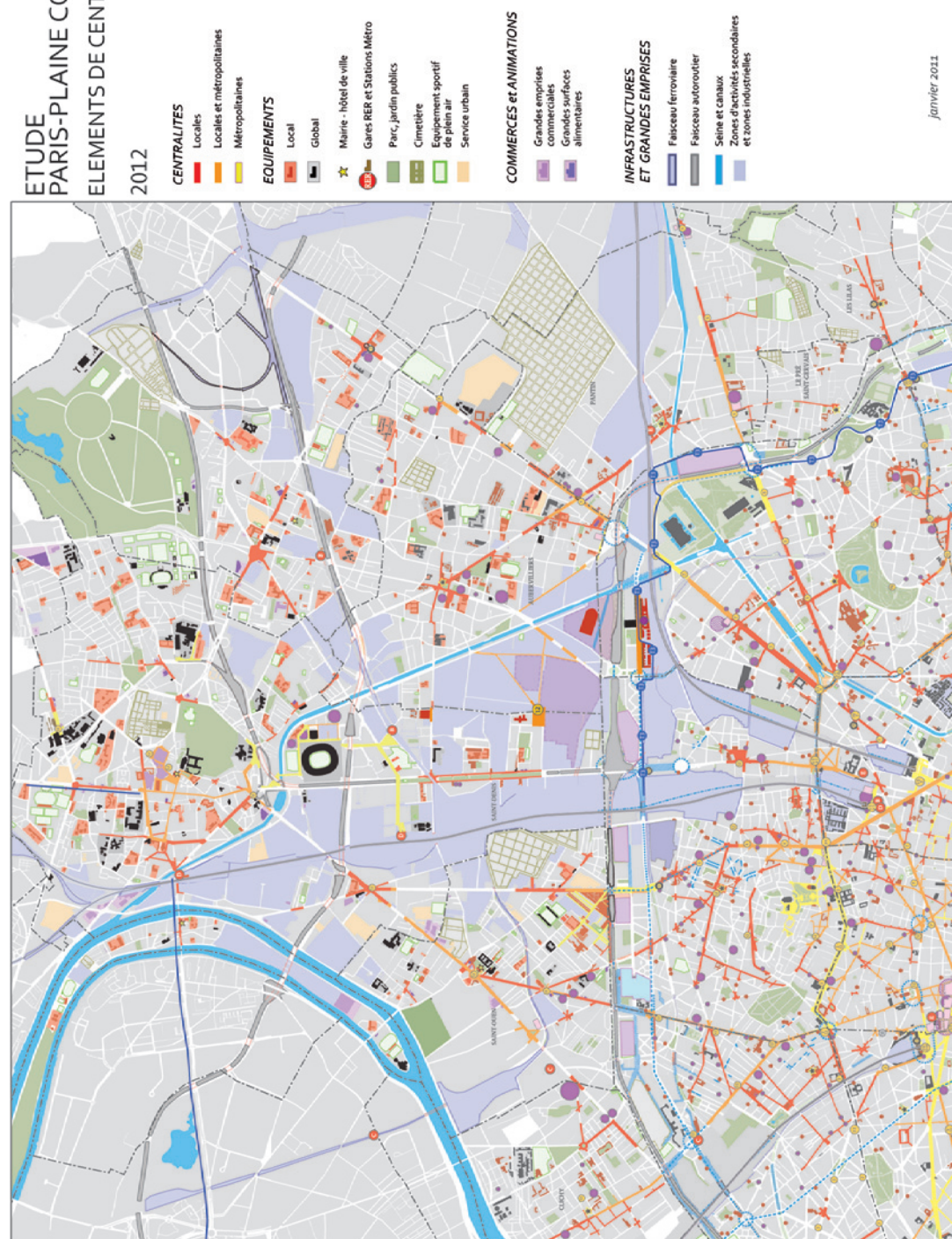
La vie urbaine actuelle et future, l'évolution des centralités

Les centralités actuelles

La carte des centralités actuelle établie à partir du croisement de toutes les données citées précédemment montre des lieux de pratiques urbaines quotidiennes très denses (voies surlignées en rouge) : le centre ancien d'Aubervilliers et le croisement de l'avenue Jean Jaurès (ex RN2) et de l'avenue de la République, la partie centrale de l'avenue du Président Wilson. Elle montre également des lieux où se sont établies des centralités métropolitaines (voies surlignées en jaune), autour du Stade de France ou encore autour du parc de la Villette.

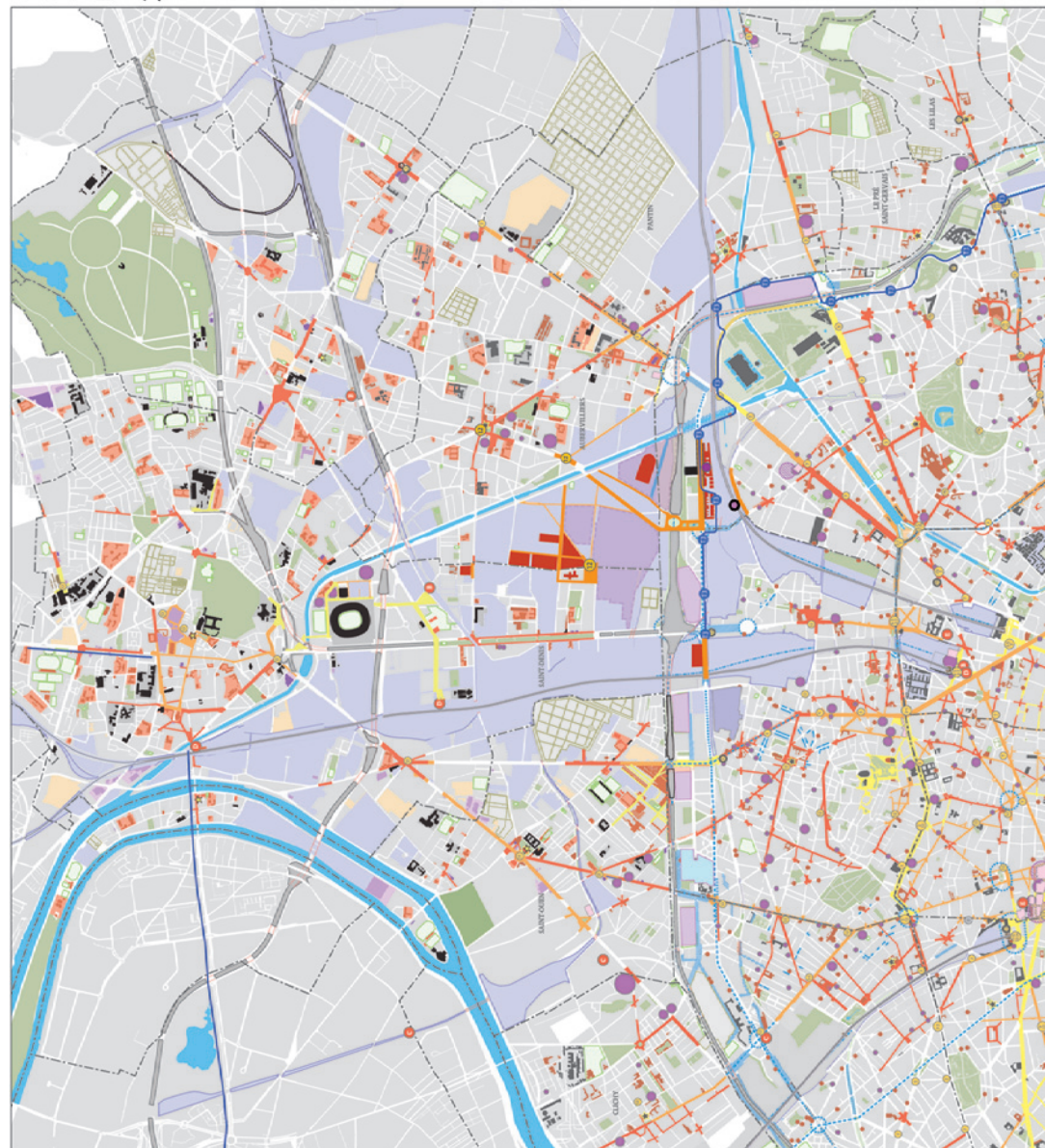
ETUDE PARIS-PLAINE COMMUNE ELEMENTS DE CENTRALITES 2012

Les centralités à l'horizon 2012
De nouveaux lieux apparaissent en 2012 comme des centralités potentielles. Ils sont liés à l'arrivée des transports en commun et du premier programme universitaire du pôle Condorcet sur la place du front populaire ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux programmes porteurs d'une attractivité forte, le centre commercial au nord de la darse du canal Saint-Denis, le multiplex de cinéma et un ensemble d'équipements le long du boulevard Macdonald associés à la mise en service du tramway T3.



janvier 2011

ETUDE PARIS-PLAINE COMMUNE ELEMENTS DE CENTRALITES 2016



janvier 2011

Les centralités à l'horizon 2016,
La période 2012-2016 va voir la montée en puissance du nouveau pôle universitaire Condorcet au cœur de la plaine et à la porte de la Chapelle ainsi que l'arrivée de la ligne 12 du métro jusqu'au centre d'Aubervilliers avec deux nouvelles stations (Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers) et l'ouverture de la gare Eole-Évangile, le long de la rue Curial. Le pôle Condorcet à lui seul c'est environ 16000 personnes qui vont venir étudier et travailler là. Si on y ajoute près de 4000 personnes dans le centre commercial en heure de pointe de fréquentation, et près de 15 000 emplois sur les terrains des EMGP et d'Icade, ce sont plus de 30 000 personnes de plus qui fréquentent et utilisent les espaces publics, mangent, achètent, se rendent à leur travail ou à leur cours chaque jour, en l'état des projets connus qui sont loin de concerner tous les terrains en mutation. On peut donc supposer que les espaces publics entre les stations de transport en commun et ces gros programmes vont devenir de nouveaux lieux de centralité pour peu que les terrains riverains puissent accueillir les commerces et les services urbains nécessaires à la vie locale. Parmi ces voies on peut déjà citer, à Paris, le boulevard Macdonald et le nouvel espace public entre le multiplex de cinéma et la gare Eole ; à Aubervilliers, l'avenue Victor Hugo et la rue de la Gare qui permettront de se rendre à la station de métro Pont de Stains ou encore la nouvelle voie est ouest qui reliera le pôle Condorcet et le canal Saint-Denis. Enfin, il est certain que l'attractivité des berges du canal Saint-Denis sera renforcée par la proximité des programmes universitaires et une meilleure accessibilité grâce à la station du métro Pont de Stains. Aux beaux jours, comme cela se passe aujourd'hui pour les canaux dans Paris, ces berges deviendront des lieux de convivialité et de rencontre. Les programmes qui les bordent auront tout à gagner à offrir des surfaces commerciales en rez-de-chaussée accessibles depuis les berges.

ETUDE PARIS-PLAINE COMMUNE ELEMENTS DE CENTRALITES

Etat à terme

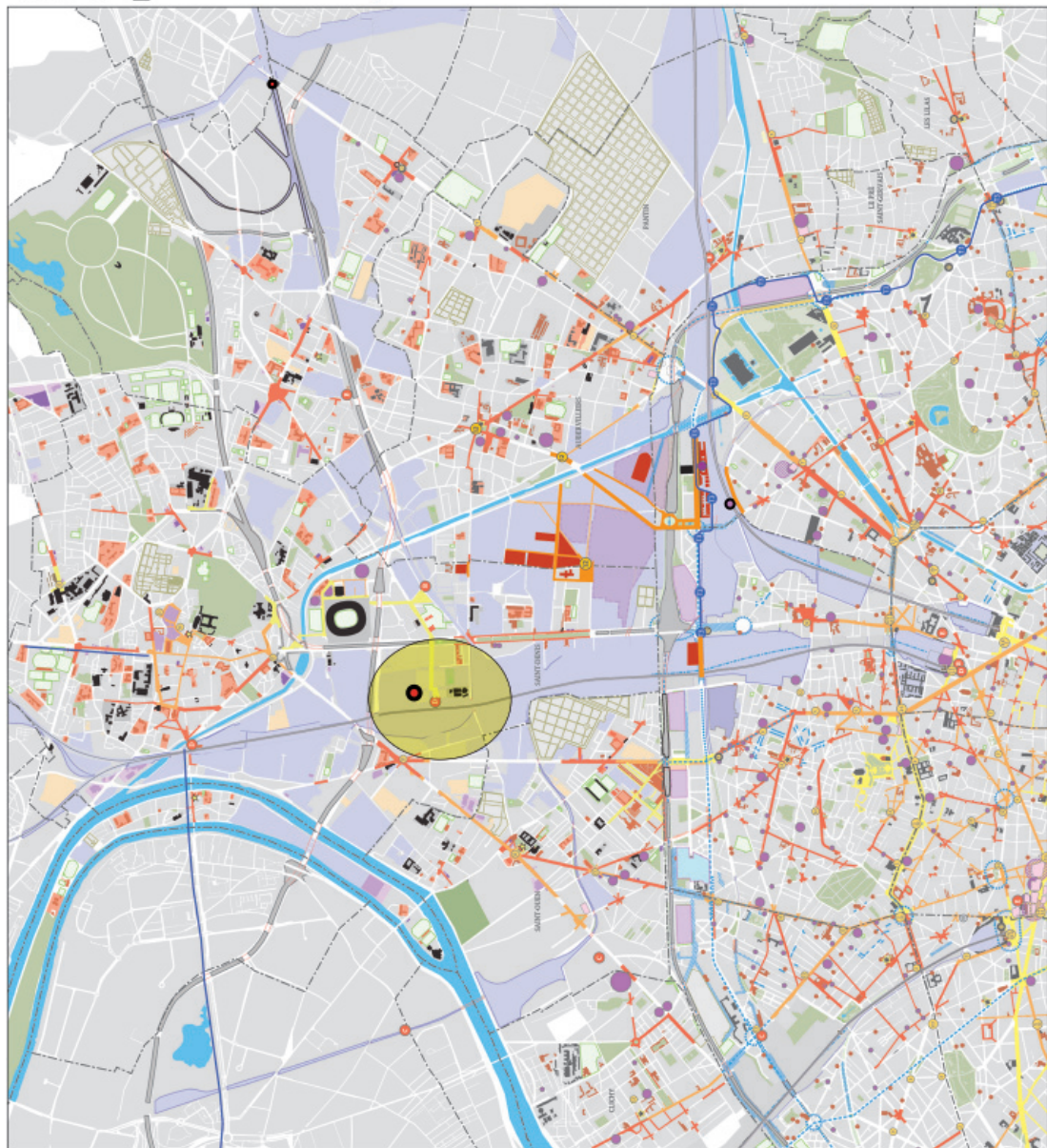
- CENTRALITES
 - Locales
 - Locales et métropolitaines
 - Métropolitaines

EQUIPEMENTS
 - Local
 - Global
 - Mairie - hôtel de ville
 - Gares RER et Stations Métro
 - Parc, jardin publics
 - Cimetière
 - Equipeement sportif de plein air
 - Service urbain

COMMERCES et ANIMATIONS
 - Grandes emprises commerciales
 - Grandes surfaces alimentaires

INFRASTRUCTURES ET GRANDES EMPRISES
 - Faisceau ferroviaire
 - Faisceau autoroutier
 - Saône et canaux
 - Zones d'activités secondaires et zones industrielles

janvier 2011



Les centralités à terme
Aujourd'hui, il est difficile d'anticiper plus avant. On ne peut que désigner le carrefour Pleyel et ses abords comme un nouveau pôle qui influera sur toute la partie nord de la plaine et établira une nouvelle hiérarchie des lieux dans laquelle joueront aussi le centre de Saint-Denis et celui de Saint-Ouen. C'est une redistribution complète des relations et des polarités qui se dessine avec ce projet.

Synthèse

Les nouveaux programmes qui vont s'installer d'ici cinq ans et la nouvelle desserte de ce territoire par le métro et le RER vont considérablement changer le caractère de la plaine à Saint-Denis et à Aubervilliers mais aussi à Paris. Les espaces publics tels qu'ils sont dimensionnés aujourd'hui sont inadaptés à un usage piétonnier. Or le renforcement de la desserte par les transports en commun va engendrer de très nombreux déplacements piétons auxquels on peut ajouter des déplacements vélos pour peu que des stations pour les vélos en libre-service soient installées.

Certaines rues, du fait de la position des nouveaux programmes, des stations de métro et de RER vont voir leurs usages multipliés et de nouveaux parcours se développer. Aussi les programmes bâtis adjacents doivent intégrer cette donnée et pouvoir accueillir des commerces et des services urbains de proximité.

Certains terrains aujourd'hui enclavés et mal desservis vont se retrouver au centre de nouveaux parcours urbains. Ils vont acquérir ainsi une valeur et une visibilité particulière à prendre en compte dans les choix programmatiques.

Le relevé des équipements existants et projetés fait apparaître l'absence de certains types d'équipements. Un travail dans ce domaine pourrait venir éclairer les enjeux programmatiques.