

3-2-3

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

### > OAP THEMATIQUE N°3 : GRANDS AXES ET URBANISME DE LIAISON

Dossier d'approbation – Conseil de territoire du 25 février 2020

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020 (MECDU Village Olympique)

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 9 novembre 2021 déclarant d'intérêt général le projet de site unique du ministère de l'intérieur valant mise en compatibilité du document d'urbanisme de plaine commune (MECDU PSU St Ouen)

Mis en compatibilité par arrêté inter-préfectoral du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 14 mars 2022 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord « CHUGPN » et emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU CHUGPN)

Modifié par délibération du Conseil de Territoire le 29 mars 2022 (Modification n°1 du PLUi)

Mis en compatibilité par décret du Conseil d'Etat en date du 30 mars 2022 modifiant le décret no 2016-1566 du 21 novembre 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bois Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, Nanterre, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Suresnes et de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU ligne 15 Ouest)

Mise à Jour N°2 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 16 août 2022

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 11 avril 2023 (Modification n°3)

Mise à jour n°3 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 15 mai 2023

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire du 27 juin 2023 déclarant d'intérêt général le projet de la Tony Parker Academy et emportant mise en compatibilité du PLUi

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 18 septembre 2023 (modification simplifiée n°1)

Mise à jour n°4 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 19 décembre 2023

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 2 janvier 2024 approuvant la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial de Plaine Commune pour l'extension des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine



## SOMMAIRE

<b>1 QU'EST-CE QUE L'OAP GRANDS AXES ET URBANISME DE LIAISON ?</b> .....	<b>3</b>
<b>2 LES POINTS-CLES DU DIAGNOSTIC</b> .....	<b>3</b>
<b>3 LES OBJECTIFS STRATEGIQUES</b> .....	<b>4</b>
<b>4 LES ORIENTATIONS</b> .....	<b>5</b>
4.1 Mieux hiérarchiser le réseau viaire.....	5
4.2 Assurer une place pour tous les modes de transports .....	7
4.3 Renforcer le maillage des espaces publics .....	10
4.4 Requalifier les voies majeures en leur donnant un caractère plus urbain.....	17
<b>5 DES PREMIERES ACTIONS DE REQUALIFICATION</b> .....	<b>18</b>
5.1 Les projets de requalifications de voiries.....	19
5.2 Les projets de nouveaux franchissements.....	20
5.3 Les projets liés aux autoroutes et échangeurs .....	21





## 1 QU'EST-CE QUE L'OAP *GRANDS AXES ET URBANISME DE LIAISON* ?

**L'OAP *Grands axes et urbanisme de liaison* a pour objectif de traduire les objectifs du PADD en matière de maillage viaire et de requalification des principaux axes routiers du territoire de Plaine Commune, et de formaliser la stratégie de Plaine Commune quant à l'évolution des grands axes routiers et de leurs abords. Elle définit des objectifs et des orientations qui doivent guider les projets afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre de la stratégie de Plaine Commune dans ces domaines.**

Les grands axes correspondent à la trame viaire majeure du territoire de Plaine Commune. L'OAP précise la vocation de chaque axe et les objectifs qui lui sont applicables en matière de mobilités, d'aménagement de l'espace public et d'ambiance urbaine. Elle fixe des orientations générales pour guider les projets d'aménagement de l'espace public et les projets portant sur les terrains situés le long des axes. Elle donne des indications plus précises pour l'évolution de certains secteurs sur lesquelles des actions doivent être engagées à plus courte échéance.

Cette OAP souhaite favoriser le lien entre les mobilités, la mise en valeur de l'espace public et la dynamique d'aménagement et d'urbanisme du territoire pour concevoir une ville plus agréable et de meilleure qualité.

### Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les OAP ont été créées par loi SRU et leur champ d'application a été renforcé par la loi ALUR. Leur contenu est encadré par les articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme.

Elles peuvent être thématiques ou sectorielles, c'est-à-dire s'appliquer à une partie délimitée du territoire.

Les OAP sont opposables à toute demande d'autorisation d'urbanisme. « L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. » (Art. L.152-1 du Code de l'Urbanisme)

Le projet doit donc être compatible avec les objectifs fixés par les OAP thématiques et les OAP sectorielles quand elles existent. Les services instructeurs vérifieront parallèlement la conformité au règlement et la non-contradiction de la demande d'autorisation avec les objectifs de l'OAP.

## 2 LES POINTS-CLES DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic du rapport de présentation du PLUi indique que le territoire de Plaine Commune se caractérise par un maillage dense de grandes infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales.

Ces infrastructures assurent bonne accessibilité du territoire à l'échelle métropolitaine et intercommunale tout en engendrant également des nuisances urbaines et des difficultés pour les déplacements locaux.

Le réseau routier est en effet largement saturé. Certains axes sont sous-dimensionnés au regard des fonctions qu'ils devraient accueillir et ne permettent ni la circulation efficace des transports collectifs, ni la circulation des usagers des modes actifs en toute sécurité (piétons, cyclistes et autres modes doux). Les aménagements en faveur des transports collectifs et des mobilités alternatives à la voiture restent insuffisants, malgré le renforcement important de l'offre de transports collectifs et la faible motorisation des habitants, en particulier dans la partie Sud de Plaine Commune.

L'espace public est parfois dégradé et souvent insuffisamment végétalisé, tandis que les abords des grands axes sont ponctuellement caractérisés par un bâti déqualifié, disparate ou de mauvaise qualité. La présence de commerces est courante mais génère alors des problématiques de stationnement et d'organisation des livraisons.

Les flux routiers sont enfin une source de pollutions sonores et atmosphériques, en particulier pour les occupants des constructions qui les bordent.

### 3 LES OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'OAP *Grands axes et urbanisme de liaison* a pour objectif, conformément au PADD, de favoriser la constitution d'un territoire accessible et praticable, mettant en place les conditions d'une mobilité plus durable.

Une meilleure organisation de l'espace public doit être recherchée en assurant une place pour tous les modes de déplacements en fonction des priorités liées à chaque axe, en cohérence avec les objectifs de report modal fixés par le PADD, le Plan local de déplacements (PLD) de Plaine Commune et le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Cette action est indispensable afin d'accompagner le renforcement progressif de l'offre de transports collectifs lourds sur le territoire et d'assurer la cohérence globale de la stratégie de mobilités avec l'action d'aménagement et d'urbanisme. A ce titre, l'aménagement des grands axes du territoire doit permettre la réalisation des continuités piétonnes et cyclables, l'amélioration de l'efficacité du réseau de bus et tenir compte des autres projets de transports collectifs souhaités par Plaine Commune à court, moyen et long terme

L'OAP cherche également à promouvoir un « urbanisme de liaison ». Ceci implique de requalifier et d'apaiser l'armature d'espace public principale, en y améliorant les conditions de déplacement, la sécurité et le confort pour les modes actifs ; de compléter la trame des espaces publics et de réduire les coupures urbaines ; de développer les grandes continuités actives et paysagères, en prenant appui sur la Seine et le canal Saint-Denis ; d'assurer une meilleure accessibilité aux centralités, aux gares, aux équipements et aux services pour toutes et tous, de relier les centralités existantes et nouvelles.

Il s'agit aussi de ménager des poches de tranquillité au sein desquelles la circulation est apaisée.

L'ensemble de ces actions contribuera en outre à réduire l'impact des grandes infrastructures routières sur l'environnement et le cadre de vie, en lien avec les orientations de l'OAP thématique *Environnement et santé* du PLU.

#### CONTENU ET MODE D'EMPLOI

#### DE L'OAP GRANDS AXES ET URBANISME DE LIAISON

L'OAP *Grands axes et urbanisme de liaison* a pour objectif de traduire les objectifs du PADD en matière de maillage viaire et de requalification des principaux axes routiers du territoire de Plaine Commune. Elle définit des objectifs et des orientations qui doivent guider les projets afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre de la stratégie de Plaine Commune dans ces domaines.

##### L'OAP COMPREND :

- 1- Des orientations en termes de hiérarchisation du réseau routier ;
- 2- Des orientations relatives aux types de mobilités que chaque axe a vocation à accueillir en priorité ;
- 3- Des orientations localisées en faveur du renforcement du maillage des espaces publics ;
- 4- Des actions de requalification à engager à court et moyen terme.

Ces orientations fixent les objectifs auxquels doivent répondre les projets d'aménagement des espaces publics et, le cas échéant, les projets menés sur les terrains situés le long de ces axes.

##### La démarche à suivre pour chaque projet :

##### 1. Repérer l'emplacement du projet sur le plan de zonage (règlement graphique), pour identifier :

- Le zonage et les règles associées à respecter
- Si le projet se situe dans le périmètre d'une OAP sectorielle.

**2. Consulter les OAP thématiques pour contrôler la compatibilité du projet.** Le projet devra être compatible avec les différentes orientations incluses dans la présente OAP thématique.

Au final, le projet devra donc être compatible avec l'ensemble des OAP thématiques applicables et, s'il est compris dans le périmètre d'une OAP sectorielle, aux dispositions de ladite OAP sectorielle. La compatibilité implique que le projet ne soit pas contraire aux objectifs fixés par ces OAP.

Le projet devra par ailleurs être conforme aux dispositions du règlement écrit et graphique.

## 4 LES ORIENTATIONS

### 4.1 Mieux hiérarchiser le réseau viaire

L'organisation de la trame viaire principale de Plaine Commune proposée par l'OAP s'appuie sur les orientations du PADD visant à favoriser une meilleure hiérarchisation du réseau routier et à assurer une place pour tous les modes de transports.

En effet, la gestion des flux automobiles nécessite une meilleure organisation du réseau des voiries, en fonction de leur usage, du niveau de trafic routier et des modes de déplacements et de l'intensité de la vie urbaine dont elles ont vocation à être le support.

Le principe du raisonnement par axes et poches de tranquillité ci-contre permet de définir un schéma d'accessibilité objectif à terme. De manière générale, la réflexion s'ordonne autour de la recherche d'une qualité de vie des quartiers, d'une grande qualité urbaine et environnementale et de la vitalité des centralités. Concrètement, sont définis à différentes échelles les axes supports de trafic et les poches exemptes de trafic de transit.

La hiérarchisation du réseau retenue figure sur la **carte n°1**. A terme, la trame viaire majeure de Plaine Commune devra s'organiser à partir de trois niveaux clairement identifiés, répondant à différents objectifs. On distingue ainsi :

1. **Le réseau magistral** correspond à des voies de niveau régional ou suprarégional (boulevard périphérique, autoroutes A1 et A86). Il concentre la majorité des flux routiers de transit. Ses échanges avec les réseaux de niveaux inférieurs doivent être maîtrisés et son impact sur le cadre de vie et l'environnement doit être le plus limité possible, en lien avec les réflexions portées par le forum métropolitain du Grand Paris sur le devenir des autoroutes, des voies rapides et du périphérique.
2. **Le réseau métropolitain** correspond à des voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de la métropole du Grand Paris. C'est ce réseau qui fait la transition entre le réseau magistral et **le réseau d'agglomération local**, réseau qui correspond à des voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de Plaine Commune.

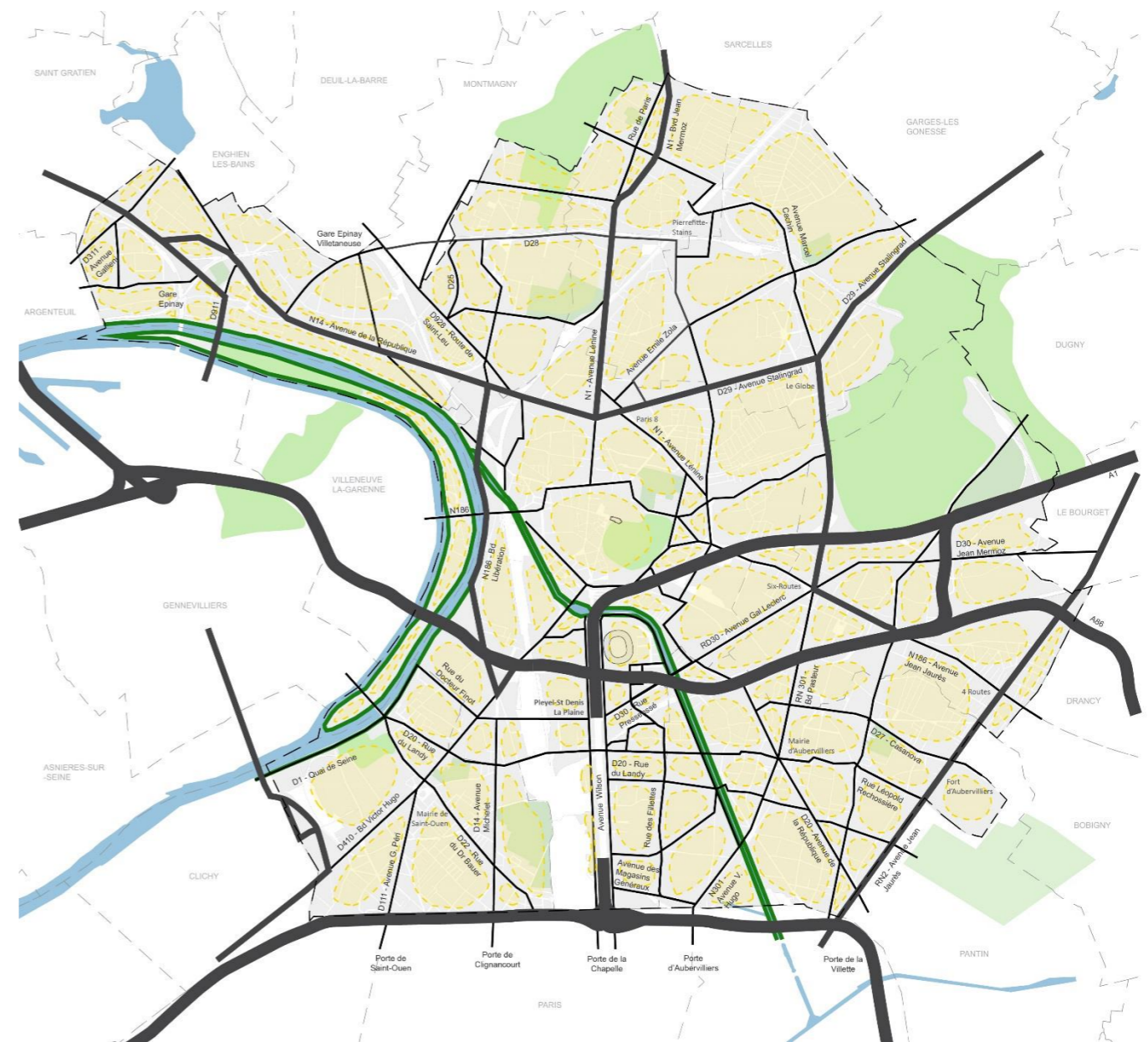
Ces deux derniers réseaux concentrent les enjeux majeurs en matière de trafic routier, de transports collectifs et de qualité de vie sur le territoire. La place des modes actifs et la continuité des parcours doivent y être les plus fortes possibles.

Ces grands axes urbains sont aussi des vecteurs de transformation urbaine, paysagère, environnementale et de développement économique. Ils structurent la perception du territoire par les habitants et usagers. Certains d'entre eux ont déjà vu leur espace public requalifié, notamment dans le cadre de la création de nouvelles lignes de tramway. Dans tous les cas la qualité de leur paysage végétal et l'organisation des fronts bâtis restent très inégales.






C'est à ce deuxième niveau que correspondent les limites des **poches de tranquillité** représentées sur la carte. A l'intérieur de ces poches, les voies doivent n'accueillir à terme aucun trafic sans lien avec les quartiers traversés pour renforcer la qualité de vie au sein des quartiers par la réduction du bruit et de la pollution de l'air.

3. **Les continuités actives paysagères** correspondent aux berges de la Seine et du Canal Saint-Denis. Elles sont dédiées aux modes actifs (piétons, cycles...) et sont constituées soit de voies spécifiques interdites à la circulation générale, soit d'itinéraires en site propre sécurisés et confortables, connectés aux autres grands itinéraires cyclables et piétons du territoire. Elles permettent de donner une nouvelle ampleur et un meilleur agrément aux déplacements actifs, notamment cyclables, ce qui est de nature à les encourager tout en donnant à voir le grand paysage intercommunal.

Carte n° 1 : Les objectifs de hiérarchisation du réseau



#### Objectifs de hiérarchisation du réseau

-  Réseau magistral (voies de transit)
-  Réseau métropolitain
-  Réseau d'agglomération local
-  Continuités actives paysagères
-  Poches de tranquillité (desserte locale et micro-mobilités)







## 4.2 Assurer une place pour tous les modes de transports

### 4.2.1 La vocation des axes en termes de mobilités

L'OAP définit les orientations liées à la fonction de chaque axe en termes de mobilités, afin d'orienter son évolution à terme.

**Pour une voie et les espaces publics la composant, les fonctions les plus dimensionnantes en termes d'occupation de l'espace sont le plus souvent les fonctions de mobilité.** A ce titre, les enjeux de mobilité constituent un critère premier à prendre en compte pour l'aménagement des axes. Cela n'implique pas que les autres enjeux soient négligés (végétalisation de l'espace public, gestion de l'eau, terrasses ou devantures commerciales...), mais que la typologie est fondée sur les enjeux de mobilité et que les autres enjeux doivent être intégrés à la réflexion, au cas par cas, en fonction des caractéristiques de chaque espace.

Le fait d'être ou non sur un axe devant prioritairement accueillir un transport collectif de surface impacte fortement le partage de l'espace public ; ceci doit impérativement être pris en compte en amont des aménagements.

La place des modes de déplacements actifs (marche, vélo...) doit toujours être la plus importante possible.

L'aménagement de l'espace public devra être adapté à la fonction prioritaire fixée par l'OAP pour chaque axe, en prenant en compte au mieux l'ensemble des besoins, en intégrant le schéma général des transports sur le territoire, en assurant la sécurité et le confort de tous les usagers, et en tenant compte des contraintes physiques de la voie (largeur, environnement urbain...).

La réserve d'espaces pouvant être dédiés au stationnement vélo, sur l'espace public, est nécessaire pour assurer la réalisation d'aménagements adéquats, confortables et sécuritaires, afin d'offrir aux cyclistes des conditions optimales de déplacement. Cette réserve d'espace est indispensable autour des pôles multimodaux, existants et futurs, qu'ils soient traversés par un itinéraire cyclable ou non. La pose d'arceaux à vélos sur l'espace public se substitue pas aux obligations relevant de chaque construction ou établissement soumis à la réalisation de locaux vélos.

**Les axes sont ainsi différenciés selon le type de mobilité qu'ils sont appelés à accueillir, ce qui permet de définir les modalités d'aménagement les mieux adaptées (organisation de l'espace public, largeur...).**

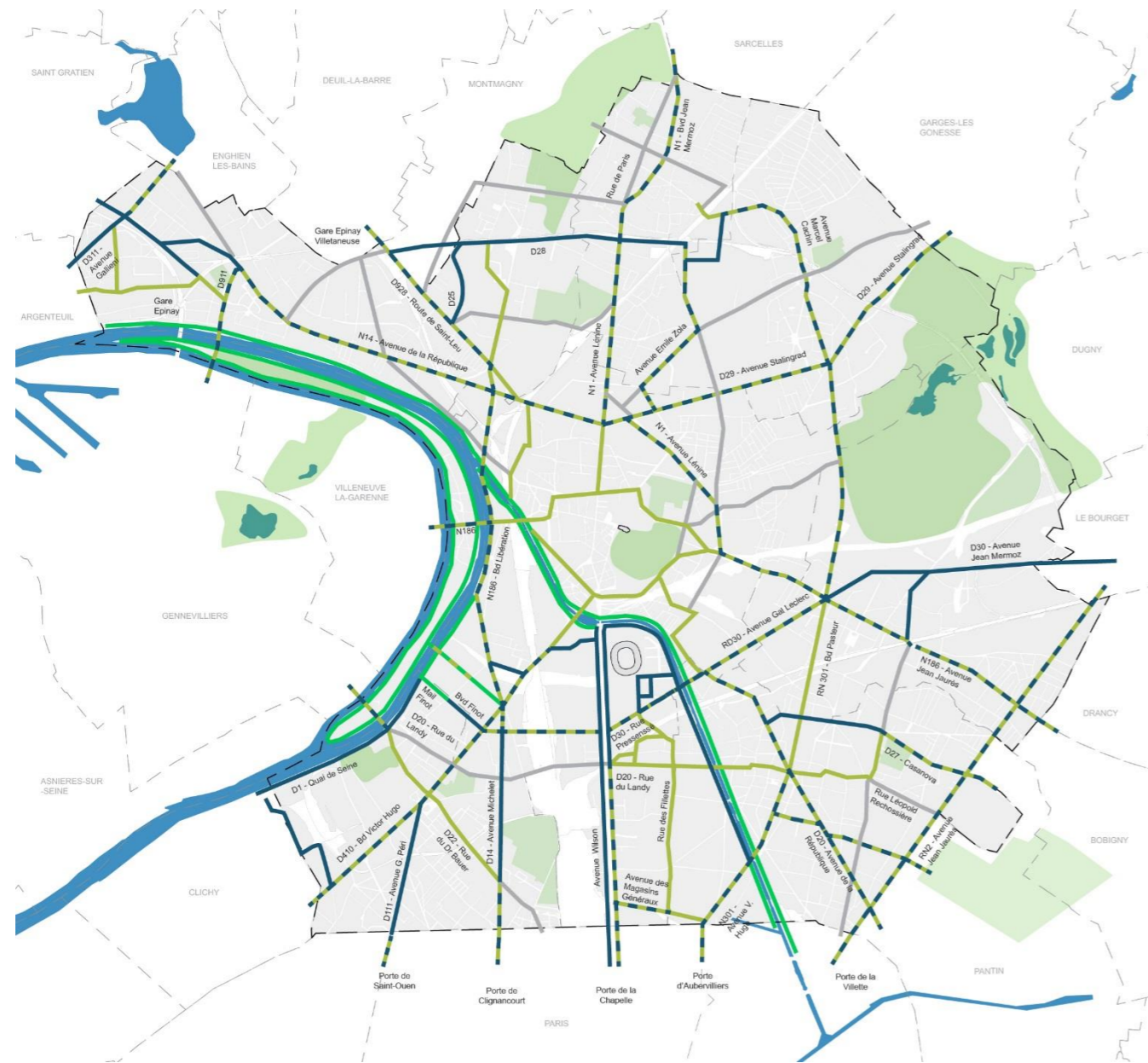
L'application de ces principes permet d'identifier cinq types d'axes :

1. **Les axes à priorité TC (transports collectifs) et modes de déplacements actifs** : ce sont les axes présentant des enjeux forts liés à l'insertion de dispositifs en faveur des transports collectifs de surface, mais moindres quant à l'accueil du trafic des véhicules particuliers ;
2. **Les axes à fort enjeu VP (véhicules particuliers) et modes de déplacements actifs** présentant de forts enjeux liés à la circulation automobile générale ;
3. **Les axes d'équilibre VP/TC (véhicules particuliers/transports collectifs) et modes de déplacements actifs** : ce sont des axes présentant à la fois des enjeux forts quant à l'accueil d'un transport collectif de surface et quant à la circulation routière générale, à l'échelle de l'agglomération de Plaines Communes ou de la métropole ;
4. **Les axes paysagers à destination des modes actifs** (piétons, vélos, trottinettes...) correspondent aux voies sur berges de la Seine et du canal Saint-Denis, dont la continuité et la sécurité pour les modes de déplacements actifs constituent une priorité.
5. **Les autres axes** correspondent à des axes importants du territoire qui mêlent des enjeux d'accessibilité et de qualité de vie locale.

Le réseau routier magistral (les autoroutes) n'est pas concerné par cette typologie de flux car il est à vocation généraliste. Toutefois, Plaines Communes encourage l'ensemble des expérimentations pour limiter les phénomènes

de congestion, afin d'encourager l'usage des mobilités plus durables et moins polluantes (couloir réservé au bus ou au covoiturage, réduction des vitesses maximales, etc.).

Carte n° 2 : Les objectifs de vocation des axes en termes de mobilités



**Objectifs en termes de mobilités**

- Axes à priorité TC de surface et modes actifs
- Axes à enjeu fort VP/modes actifs
- Axes à équilibre TC/VP/modes actifs
- Axes paysagers à destination des modes actifs
- Autres axes
- Poches de tranquillité (desserte locale et micro-mobilités)

### 4.2.2 Les largeurs des voies

Pour chaque type d'axe défini au 4.2.1 ci-dessus, l'OAP définit un profil-type de voirie. Ces profils ne sont pas basés sur un travail fin en coupe, mais sur des grands principes de partage de l'espace public entre différentes fonctions, en limitant les superpositions de fonctions aux cas les plus courants.

Plaine Commune souhaite en effet encourager un aménagement de l'espace public qui soit le plus qualitatif, tant pour les mobilités actives, les mobilités TC ou VP, que pour l'écologie, la gestion de l'eau, etc. Toutefois, le territoire dispose d'un réseau d'espace public peu dense et étroit dans certaines sections, qui limite parfois la possibilité de réaliser l'ensemble des aménagements souhaités. La priorité est alors donnée au type de mobilité, qui est une fonction structurante pour le dimensionnement et la conception de l'espace public.

En fonction de la typologie et des profils-types définis ci-contre, des voies ou portions de voies sont identifiées pour lesquelles les largeurs disponibles sont potentiellement problématiques pour accueillir l'ensemble des usages nécessaires. Pour chaque type d'axe sont définis un profil minimum et un profil critique :

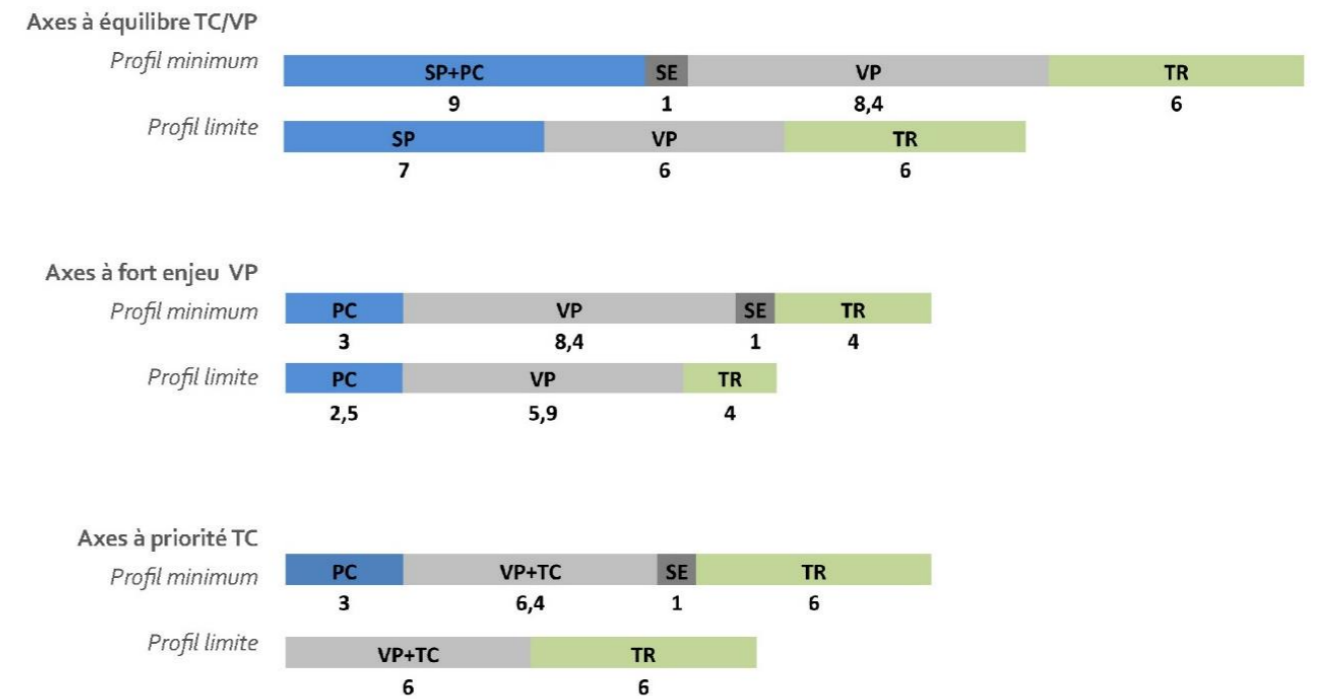
- Le profil « minimum » permet de définir les voies pour lesquelles l'intégration des fonctions de mobilité est complexe mais réalisable. Les autres enjeux y sont intégrés uniquement en fonction des marges de manœuvre restante (ex noues, alignement d'arbres, etc.)
- Le profil « critique » est là pour identifier les voies les plus contraintes, en-dessous desquelles même les fonctions de mobilité envisagées peuvent difficilement être développées. Elles nécessitent des solutions d'intégration spécifiques. Les autres enjeux y sont donc particulièrement difficiles à intégrer.

Dans le cadre de la mise au point des projets, les séquences d'axes dont la largeur est inférieure aux profils « limite » et « critique » devront faire l'objet d'une attention particulière. Les fonctions de mobilité ne pourront y être intégrées que de façon dégradée. Les autres fonctions de l'espace public pourront donc difficilement, a fortiori, y trouver leur place.

Il sera donc nécessaire, sur ces séquences en particulier :

- D'intégrer en priorité les fonctions liées à la mobilité ;
- D'étudier des solutions d'intégration spécifiques permettant d'optimiser la largeur nécessaire pour chaque fonction, notamment en les mutualisant (par exemple : la circulation des vélos dans les couloirs de bus, réduire la place dédiée au stationnement, etc.).
- Lorsque cela est possible et à plus long terme, d'envisager l'éventualité d'un élargissement de la voie publique sur les fonciers adjacents.

Figure n° 1 : Profils-types de voiries en fonction du type d'axe



SP	Site propre
PC	Piste cyclable
VP	Véhicule particulier
SE	Elément séparatif
TR	Trottoir

Le mode de représentation adopté ci-dessus est le diagramme en barre et non la coupe transversale. Ces diagrammes doivent être compris comme des outils d'aide à la définition des séquences problématiques, et non comme des préconisations pour l'aménagement de l'espace public.



### 4.3 Renforcer le maillage des espaces publics

L'OAP identifie un ensemble d'orientations visant à traduire les objectifs du PADD en matière de renforcement du maillage territorial et de mise en œuvre d'un « l'urbanisme de liaison ». Ces objectifs à terme figurent sur la carte n°3 ci-contre :

1. Résorber les coupures liées aux autoroutes et à leurs échangeurs
2. Créer de nouveaux franchissements et améliorer les existants
3. Aménager et relier les places et abords des gares
4. Requalifier les portes et les espaces de liaison avec Paris
5. Assurer la continuité des berges







Les actions de requalification à court et moyen termes qui permettront de mettre en pratique les orientations de ce chapitre sont détaillées au chapitre 5.



Carte n° 3 : les objectifs de renforcement du maillage des espaces publics





**Objectifs de renforcement du maillage des espaces publics**

-  Résorber les coupures liées aux autoroutes et à leurs échangeurs, achever l'effacement de l'autoroute A1
-  Créer de nouveaux franchissements
-  Améliorer les franchissements existants
-  Aménager et relier les «places» et abords des gares, supports d'intensité urbaine
-  Requalifier les Portes et les espaces de liaison avec Paris
-  Assurer la continuité des berges

-  Principaux secteurs de projet d'aménagement
-  Principaux secteurs de renouvellement urbain (NPNRU)

**4.3.1 Résorber les coupures et les nuisances liées aux autoroutes**

Lorsque cela est possible, les infrastructures autoroutières seront requalifiées afin de réduire leurs impacts sur le territoire et notamment d'améliorer la porosité du territoire pour tous les modes de déplacements, de réduire les nuisances et d'accompagner les développements urbains projetés. Ces mesures seront complémentaires à la nécessaire réduction des vitesses sur ces tronçons métropolitains pour agir à la source des nuisances.

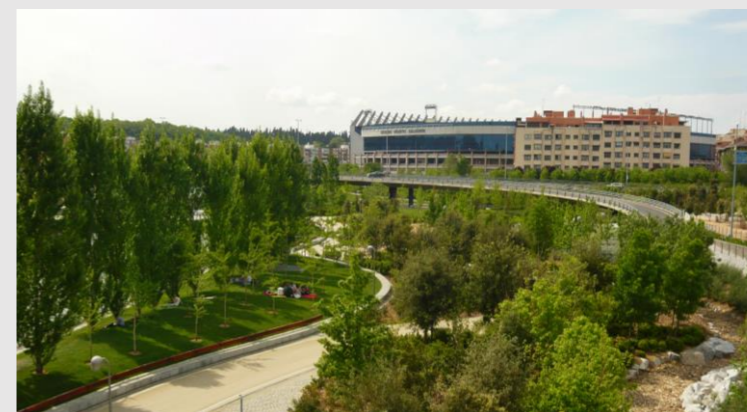
Cette orientation pourra prendre plusieurs formes, en particulier sur les tronçons autoroutiers prioritaires identifiés sur la carte n°3, avec les objectifs suivants :

- La poursuite de l'enfouissement de l'autoroute A1 : vers le Sud jusqu'à la porte de la Chapelle, et vers le Nord jusqu'au parc Georges Valbon. La fonction de corridor écologique de cette infrastructure sera affirmée, en lien avec les recommandations de l'OAP environnement et santé
- La réduction des nuisances liées à l'A86, à la fois sur le secteur allant du Stade de France jusqu'à L'Île-Saint-Denis à l'Ouest, et à l'Est entre la gare de RER B Aubervilliers – La Courneuve et le Pont Balmer en prolongement de la couverture existante
- La restructuration des échangeurs afin de réduire la surface des emprises dédiées à la voirie et de faciliter leur traversée par les modes alternatifs à la voiture. Il s'agit aussi de limiter les flux de transit et le passage directement du réseau autoroutier au réseau local.

**REFERENTIEL D' ACTIONS**



Vues de l'enfouissement de la partie Sud de l'autoroute A1 à Saint-Denis (avant/après). L'enfouissement du premier tronçon de l'A1 a radicalement transformé le Sud de Saint-Denis au long de l'avenue du Président Wilson.



A Madrid, l'enfouissement de l'autoroute urbaine M-30 a permis la création d'un parc urbain de plus de 70 hectares sur les deux rives de la Manzanares. « Madrid Rio » a été le projet phare de la métropole madrilène.

#### 4.3.2 Créer de nouveaux franchissements et améliorer la qualité des franchissements existants

Le territoire de Plaines Communes est marqué par la présence de nombreuses infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires, fluviales. Elles impliquent une action importante, dans la durée, pour réduire les coupures urbaines à différentes échelles, et pour les différents modes.

Le PADD identifie un ensemble de franchissements dont la mise en œuvre devra être recherchée au gré des opportunités de projets. A chaque fois que cela est possible, un franchissement plus sécurisé, confortable et lisible des infrastructures existantes devra être réalisé au profit des modes actifs (piétons, vélos...).

Ces actions pourront être engagées soit dans le cadre d'une intervention spécifique, soit en étant intégrées à une opération d'aménagement plus large.

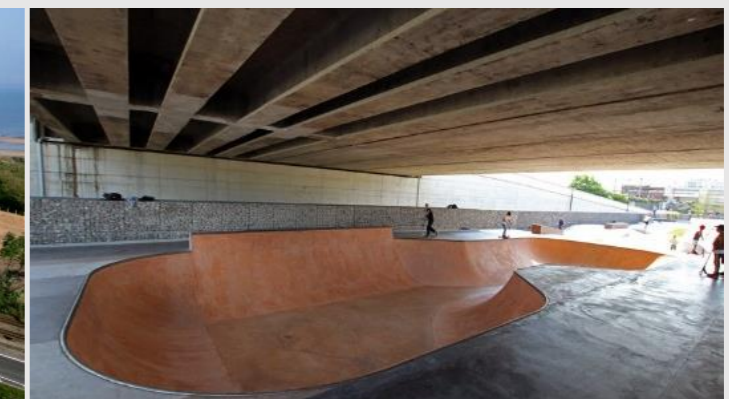
Il s'agit principalement de :

- **Accompagner la mise en œuvre des projets d'aménagement urbain** : avec la réalisation du Franchissement urbain Pleyel à Saint-Denis ; la liaison entre la ZAC des Docks de Saint-Ouen-sur-Seine et Clichy ; la passerelle du Village Olympique et Paralympique 2024 entre Saint-Denis et L'Île-Saint-Denis ; la passerelle entre le Stade de France et le Centre Aquatique Olympique à Saint-Denis.
- **Faciliter le franchissement des voies d'eau, des autoroutes et du faisceau ferroviaire vers et depuis les lieux attractifs du territoire** : au-dessus du canal Saint-Denis à Aubervilliers dans le prolongement de la rue Pierre Larousse ; entre le centre-ville de la Courneuve et le Parc Georges Valbon ; Entre Epinay-sur-Seine et L'Île-Saint-Denis, pouvant être prolongée jusqu'à Villeneuve-la-Garenne ; entre Saint-Ouen-sur-Seine et l'Île de Vannes à L'Île-Saint-Denis, au-dessus du faisceau ferroviaire nord à Pierrefitte-sur-Seine.
- **Poursuivre le développement d'une trame viaire territoriale plus complète et plus efficace à terme, par** : un nouveau franchissement sous l'A86 pour prolonger l'avenue des Fruitiers vers le Nord via la Plaine Saulnier jusqu'au bassin de la Maltournée à Saint-Denis ; le prolongement du boulevard Finot à Saint-Denis vers l'Ouest jusqu'à L'Île-Saint-Denis voire, à terme, jusqu'à Villeneuve-la-Garenne ; la création d'un franchissement sur le boulevard périphérique entre la porte de la Chapelle et la porte d'Aubervilliers entre Aubervilliers et Paris.

#### REFERENTIEL D'ACTIONS



Passerelle sur voie rapide à Wenduine (Belgique)



Skatepark sous la RD119, Boulogne-sur-Mer



### 4.3.3 Aménager les places et abords des gares

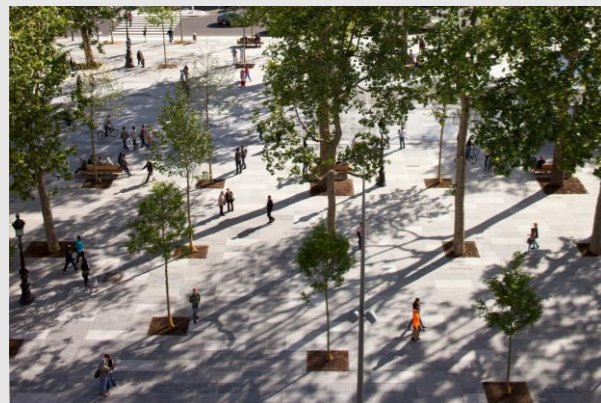
Plaine Commune met en œuvre une politique d'aménagement polycentrique, notamment en polarisant le développement urbain autour des centres villes et des centralités émergentes autour des gares de transports en commun, au premier rang desquelles les futures gares du Grand Paris Express, qui seront les futures « places » du territoire et du Grand Paris.

Pour assurer la réussite de l'aménagement des gares comme lieux de vie et permettre à tous les habitants et usagers de disposer d'un accès facilité aux gares, par tous les modes, une action privilégiée doit se faire autour des futures gares comme celles des 6 Routes à La Courneuve, de la Mairie d'Aubervilliers, sur les gares du T11 express, etc. Le futur « hub » Pleyel bénéficiera d'un aménagement spécifique afin d'améliorer les conditions d'intermodalité.

Il s'agit dans ces secteurs d'offrir un espace public :

- Apaisé pour prioriser les rabattements en modes actifs et en transports en commun vers les nouvelles gares et encourager ainsi l'intermodalité
- De qualité offrant un confort d'usage pour les cheminements ou pour les arrêts, avec une présence végétale de qualité ;
- Sécurisé et sûr avec des dispositifs d'éclairage suffisants et économe en énergie
- Un mobilier confortable, innovant,
- Adapté aux différentes périodes de la journée, de la semaine et des saisons
- Avec des stationnements sécurisés suffisants en nombre et en type pour les mobilités actives et innovantes
- Artistique et culturel dans la continuité de la démarche Territoire de la Culture et de la Création.

#### REFERENTIEL D'ACTIONS



Requalification de la place de la république à Paris autour de la station de métro République (crédit : Clément Guillaume)

### 4.3.4 Requalifier les portes et espaces de liaison avec Paris

L'aménagement et la requalification des cinq portes de Paris (d'Est en Ouest : Porte de la Villette, Porte d'Aubervilliers, Porte de la Chapelle, Porte de Clignancourt, Porte de Saint-Ouen) constitue un enjeu essentiel pour les communes du Sud de Plaine Commune. Il est indispensable d'y améliorer la circulation des modes actifs et des bus de façon à résorber la rupture majeure que constitue le boulevard périphérique. Des actions artistiques ou culturelles permettraient d'améliorer la qualité urbaine de ces secteurs, de révéler le patrimoine commun ou l'histoire de lieux.

Cette requalification est également nécessaire pour favoriser l'attractivité des équipements commerciaux et touristiques tels que les Puces de Saint-Ouen ou le centre commercial du Millénaire à Aubervilliers.

Une grande qualité d'espace public devra être recherchée dans le cadre des projets d'aménagement, y compris de part et d'autre des limites communales. La continuité des parcours dédiés aux modes actifs devra être recherchée. Les franchissements sous viaduc (Porte de la Villette, Porte de Clignancourt, Porte de Saint-Ouen) devront faire l'objet d'une attention particulière afin de sécuriser les parcours et de les rendre plus agréables.

Ces actions préfigureront l'évolution à plus long terme du boulevard périphérique vers un boulevard urbain.

Des orientations plus précises et un calendrier de mise en œuvre devront être définis avec la Ville de Paris dans le cadre notamment du prolongement du T8 vers le sud et la gare RER E de Rosa Parks, de la requalification de la ex RN2 et des actions prévues dans le secteur de la Porte de la Chapelle en lien avec la construction de l'Arena 2.

#### REFERENTIEL D'ACTIONS



Requalification des espaces publics de la Porte de Pantin



Jardin Serge-Gainsbourg sur la couverture du boulevard périphérique à la Porte des Lilas

### 4.3.5 Assurer la continuité des berges pour les modes actifs et accentuer leur caractère paysager

La Seine et le canal Saint-Denis sont des éléments majeurs à révéler et valoriser notamment en s'appuyant sur la qualité des espaces publics à proximité. Cette armature paysagère présente également un potentiel environnemental, économique et touristique.

Assurer la continuité des berges est primordial pour envisager une cohérence du réseau des modes actifs, lier les échelles territoriale et locale et favoriser le développement de la pratique des modes actifs, dans le prolongement des aménagements déjà réalisés sur la rive droite du canal Saint-Denis.

Les communes d'Aubervilliers, L'Ile-Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis et Epinay-sur-Seine sont concernés par ces objectifs.

Les orientations pour l'aménagement des continuités sur berges sont les suivants :

- Assurer la continuité des parcours pour les modes de déplacement actifs sur l'ensemble des berges ;
- Organiser l'espace public en privilégiant une proximité des modes actifs avec le bord de l'eau ;
- Développer une végétation adaptée à la présence de l'eau ;
- Eloigner le stationnement du bord de l'eau ;
- Prendre en compte les activités économiques à pérenniser sur les berges de la Seine et du canal et les intégrer au schéma des parcours et au paysage.

#### REFERENTIEL D'ACTIONS



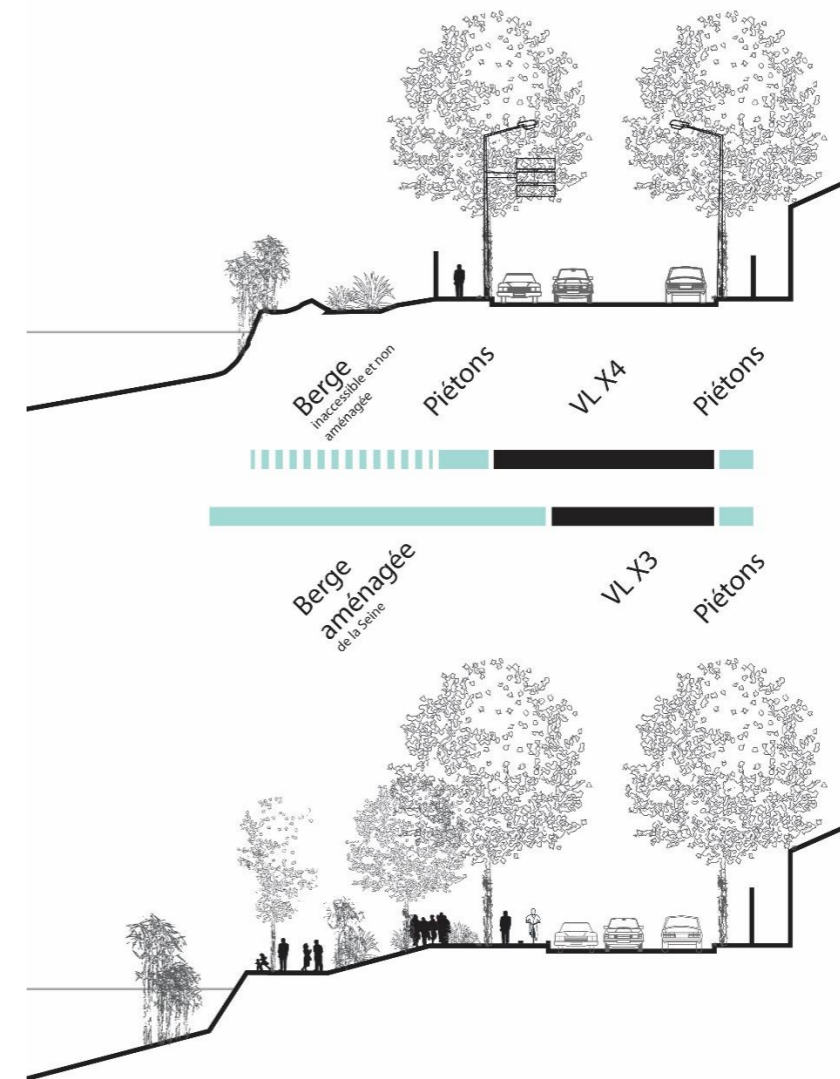
Berges de l'Aisne à Soissons



Berges du canal Saint-Denis entre Paris et Aubervilliers



Berges de Seine à Epinay-sur-Seine (crédit : ville Epinay-sur-Seine)



Exemple de réaménagement possible des berges par réorganisation de l'espace public



Plusieurs secteurs de projet potentiels sont notamment identifiés pour l'intervention sur les berges :

- **Le parc de L'Île-Saint-Denis et les berges d'Épinay-sur-Seine**

Avec le parc départemental, la pointe de L'Île-Saint-Denis et les berges végétalisées d'Épinay, les abords de la Seine au nord-ouest du territoire possèdent des atouts importants. Ce réseau d'espaces végétalisés doit s'inscrire dans une armature paysagère de la ville à la Seine en favorisant les continuités visuelles et les cheminements par les modes actifs.

- **L'Île des Vannes au Sud de L'Île-Saint-Denis**

Les orientations visent à renforcer la trame végétale en prenant appui sur la Seine, créer une boucle de mobilité pour les modes actifs, depuis le centre-ville le long de la Seine. Il s'agit de rendre accessible les bords de la Seine le long du centre sportif de l'Île des Vannes afin d'assurer la continuité des parcours. Cet aménagement doit être pensé en lien avec la rénovation et la mise en sécurité de l'équipement sportif.

- **Le canal Saint-Denis**

Axe de continuité territoriale, support de la trame verte et bleue et support de développement d'espace public, lieu de création artistique et culturelle, le canal Saint-Denis peut encore voir son rôle se renforcer. C'est le sens du projet 'parc canal' qui encourage le développement de l'espace du canal par la réalisation de percées visuelles et paysagères, par la réalisation de jardins, squares et parcs tout le long du Canal.

Le canal est actuellement marqué par deux rives aux caractéristiques différentes, une rive gauche caractérisée par la présence de l'industrie et une rive droite plus urbaine et résidentielle. Les orientations qui suivent visent à donner un nouveau visage au canal Saint-Denis et faciliter la cohabitation entre ses différents usages. Il s'agit de :

- Assurer la qualité, la sécurité et la continuité des promenades sur les deux rives, le jour et la nuit, par exemple, en garantissant une ouverture aux piétons et cyclistes des emprises portuaires en temps partagé, hors activités ;
- Augmenter l'accessibilité des PMR et cycles aux ouvrages et franchissements du canal ;
- Redonner une visibilité au canal et renforcer la signalétique, par exemple en améliorant le traitement des ponts et passerelles pour qu'ils assurent pleinement la fonction de belvédères sur le paysage du canal et de la plaine ;
- Valoriser les ouvrages, par exemple en réalisant la mise en lumière des ouvrages existants ;
- Inscire le canal dans le paysage de la Plaine en valorisant le patrimoine et les bâtiments repères proches ;
- Maintenir le rôle écologique du canal en renforçant la présence végétale ;
- Permettre le développement de nouveaux usages, par exemple en créant des rez-de-chaussée actifs tournés vers le canal, dans les opérations d'aménagement ;
- Renforcer les animations et l'offre culturelle, par exemple en étendant et pérennisant l'avenue du street-art, dans une action collective, de la Villette à la Confluence, en valorisant ce tracé historique du chemin de Saint-Jacques de Compostelle ;
- Développer l'activité sportive libre sur le canal, en offrant davantage d'agrès sportifs, en donnant davantage de visibilité sur l'accès aux différents équipements sportifs jalonnant le canal ou à proximité (stade de France, etc.).

#### 4.4 Requalifier les voies majeures en leur donnant un caractère plus urbain

Les voies majeures du territoire sont par exemple l'Avenue Stalingrad entre Saint-Denis et Stains, la RD901 reliant Aubervilliers à Stains, ou encore la RD410 de Saint-Ouen-sur-Seine à Saint-Denis. Elles correspondent aux voies du réseau métropolitain et du réseau d'agglomération local, qui **relient entre elles les centralités et les quartiers du territoire**.

Ces axes présentent des aménagements et des usages trop souvent inadaptés à une vie locale intense, aux modes actifs et aux continuités écologiques. On relève la présence d'un bâti ponctuellement dégradé, de commerces de faible qualité. L'insuffisance des aménagements et un stationnement insuffisamment régulé à proximité des surfaces commerciales occasionnent d'importants problèmes d'encombrement et de suroccupation de l'espace public par les véhicules.

Le changement de caractère de ces axes doit permettre de **transformer leur image**, qui structure fortement la perception du territoire de Plaine Commune par celui qui le parcourt. Ces axes doivent devenir les lieux supports d'usages et d'activités divers offrant aux présents une nouvelle possibilité d'appropriation de l'espace public.

Les axes du réseau d'agglomération local, en particulier, ont vocation à évoluer pour réduire leur fonction de transit, permettre la mise en relation des quartiers à une échelle plus fine et favoriser les déplacements des modes actifs et des bus sur des courtes distances.

**En matière de requalification de l'espace public, les orientations générales applicables à ces voies sont les suivantes :**

- **Réorganiser l'espace public en faveur d'un meilleur partage entre les différents modes**, conformément à la vocation de chaque axe en termes de mobilités (paragraphe 4.2 ci-dessus). L'usage des modes actifs sera favorisé notamment et en assurant la sécurité, la continuité et l'agrément des parcours, la signalétique.
- **Accueillir les projets de transports collectifs terrestres**, le cas échéant ;
- **Renforcer la présence d'arbres de grand développement**, en particulier dans les secteurs prioritaires identifiés par l'OAP thématique Environnement & Santé, et lorsque la largeur disponible le permet ;
- **Réorganiser le stationnement** en l'intégrant à un traitement paysager.

Ces objectifs pourront également être anticipés par **des actions souples de préfiguration des usages**.

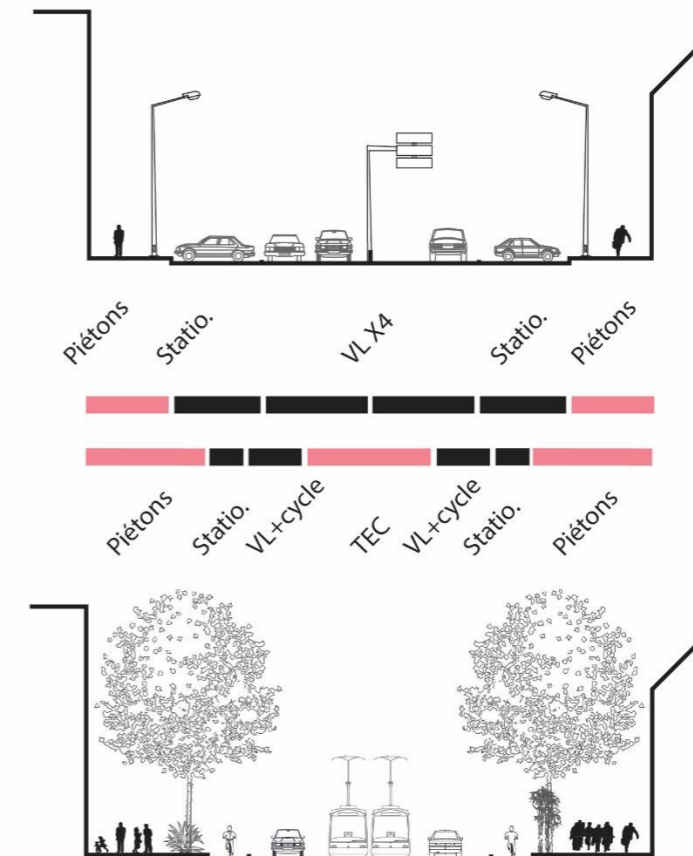
##### REFERENTIEL D'ACTIONS



Boulevard interurbain avec intégration d'un TCSP à Nantes



Action de préfiguration du réaménagement du carrefour de la Croix de Chavaux à Montreuil



Exemple de réorganisation de l'espace public selon un principe de boulevard urbain

**En outre, la requalification recherchée devra porter sur les abords, bâtis ou non, de ces axes principaux.** Dans les portions urbanisées, la constitution de fronts bâtis structurés, majoritairement continus et ponctués de poches végétalisées sera privilégiée. Dans les secteurs de centralité urbaine, un renforcement de l'animation commerciale sera recherché, en adaptant l'espace public à cette fonction. Les logements à rez-de-chaussée sont à éviter. Dans la mesure du possible les logements sur rue situés le long de ces axes importants seront systématiquement traversants, afin notamment de pouvoir positionner les pièces de nuit côté cœur d'îlot.

En cas d'implantation du bâti en recul par rapport à la voie, ce recul devra être végétalisé afin de participer au paysagement global de l'axe et de compléter la trame verte publique. Le traitement de la clôture fera lui aussi l'objet d'un soin particulier, notamment dans les zones d'activités économiques.

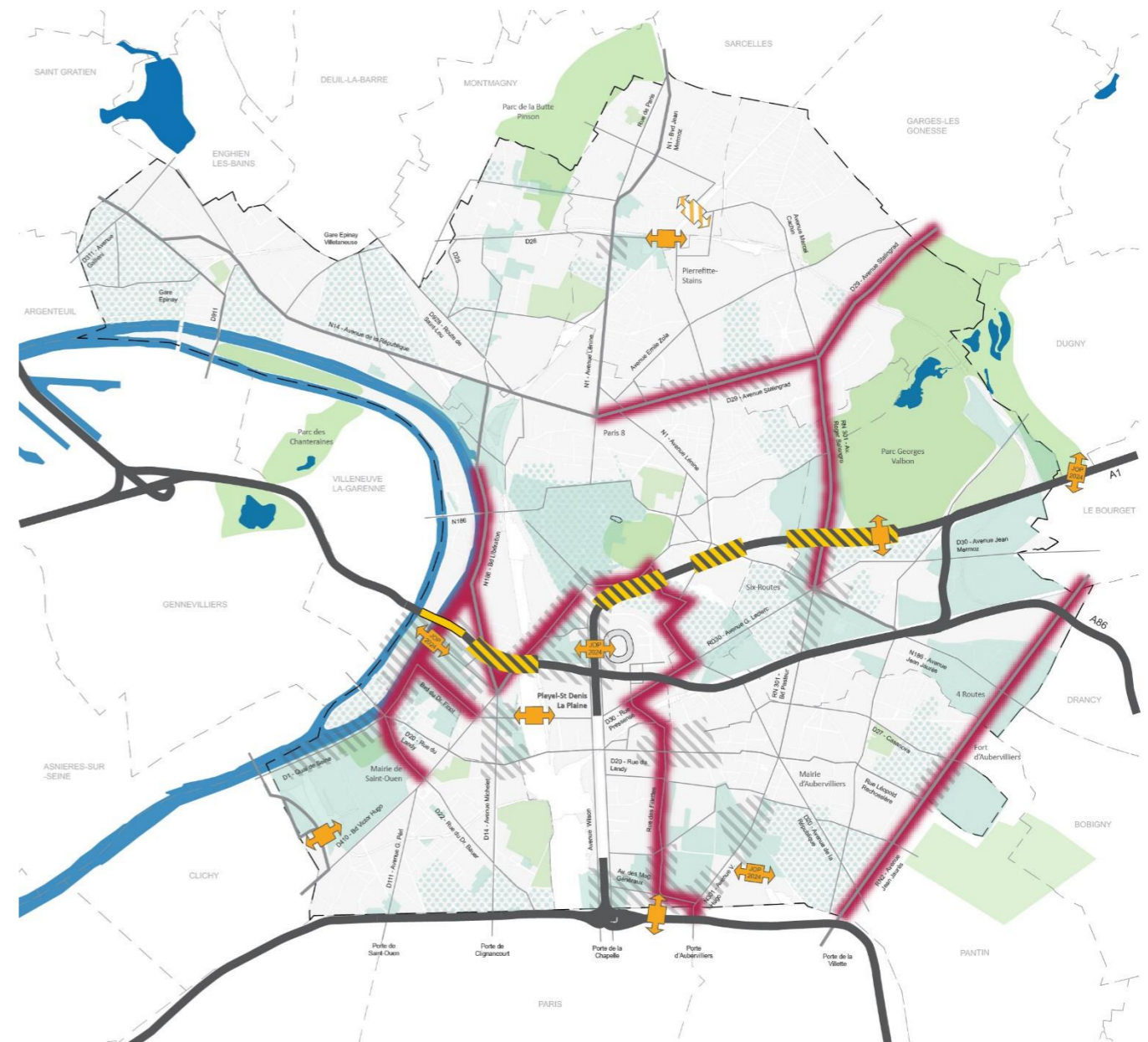


## 5 DES PREMIERES ACTIONS DE REQUALIFICATION

Afin de mettre en pratique les objectifs définis ci-avant, l'OAP repère des actions de requalification structurantes à mettre en œuvre à court et moyen terme.

Les orientations spécifiques à ces différentes actions sont détaillées ci-après.

Carte n° 4 : Les actions de requalification à court et moyen terme



### Secteurs de requalification à court et moyen terme

- Requalification de l'espace public
- Création d'un franchissement
- Amélioration d'un franchissement existant
- Restructuration ou réaménagement des échangeurs et diffuseurs
- Création de mur anti-bruit
- Principaux secteurs de projet d'aménagement
- Principaux secteurs de renouvellement urbain (NPNRU)
- Secteurs d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

## 5.1 Les projets de requalifications de voiries

### • L'ex RN2 (RD932– Avenue Jean Jaurès (Aubervilliers) et Paul-Vaillant Couturier (La Courneuve))

A la fois lien entre plusieurs territoires (Plaine Commune, Est Ensemble et Terres d'Envol) et porte d'entrée vers Paris et la Seine-Saint-Denis, l'ex RN2 est un axe stratégique du territoire de Plaine Commune et plus largement du Nord-Est métropolitain. Par ailleurs, elle est concernée par de nombreux projets, secteurs d'aménagements (ZAC du Fort d'Aubervilliers, Quatre Routes à La Courneuve, par exemple) et quartiers prioritaires de la politique de la ville (Villette-Quatre Chemins et Maladrerie-Emile Dubois à Aubervilliers, par exemple).

Cet axe a des fonctions hétérogènes (habitat, commerces, zones d'activités, grands équipements), ce qui représente une richesse, mais peut occasionner un certain nombre de conflits d'usages. En raison de son caractère très routier, l'ex RN2 constitue ainsi une coupure urbaine peu favorable à la pratique des modes actifs et aux échanges interterritoriaux.

L'arrivée de 2 gares ou nouvelles interconnexions avec le Grand Paris Express sur le Territoire ou à sa frontière (Fort d'Aubervilliers, Le Bourget...), le développement de nouveaux quartiers, les opérations de renouvellement urbain sont autant d'évolutions qui vont accélérer la mutation de cet axe et transformer les espaces publics en lien avec l'évolution des usages, notamment de mobilités.

Fort de l'identification de ces enjeux, une réflexion globale a été engagée, visant à la transformation de l'ex RN2 en boulevard métropolitain. Elle vise à rééquilibrer les usages au profit des modes actifs, favoriser l'expression de la vie locale et renforcer les aménités urbaines.

Entre les communes d'Aubervilliers et Pantin, ces interventions doivent permettre de traiter les conflits d'usages dans les carrefours accidentogènes en améliorant leur fonctionnement général, de pérenniser une offre de cabotage pour l'acheminement des marchandises sur des courtes distances, de repenser les traversées et les parcours pour les modes doux notamment en organisant mieux le rabattement vers les stations de métro.

Entre les communes de La Courneuve et du Bourget, les actions à mener doivent permettre d'améliorer la « marchabilité », en particulier aux entrées du territoire. Le traitement du tronçon entre le carrefour du 8 mai 1945 à La Courneuve et Le Bourget doit permettre d'améliorer le fonctionnement du réseau de bus.

### • La RD1 et l'ex-RN14 le long de la Seine

La RD1 et l'ex-RN14 (Quai de Seine et Quai de Saint-Ouen) ont vocation à être requalifiées sur les communes de Saint-Ouen-sur-Seine et Saint-Denis. Les aménagements prioritaires se situent sur la section du Village Olympique et Paralympique.

L'objectif programmatique est de pacifier cette voie au vocabulaire très routier en réduisant le gabarit de l'axe à 2x1 voies automobiles et en créant des aménagements cyclables et piétons confortables. D'un point de vue paysager ce réaménagement doit permettre de favoriser les cheminements le long de la berge et de restaurer les qualités écologiques des berges.

### • La RD410 à Saint-Ouen-sur-Seine (Boulevard Victor Hugo)

En accompagnement des projets de développement du territoire, notamment l'arrivée des nouvelles infrastructures de transports et l'implantation de grands équipements métropolitains (siège de la Région Île-de-France...) à Saint-Ouen-sur-Seine, la requalification d'une partie de la RD410 - boulevard Victor Hugo a pour objectif de transformer cette route départementale aujourd'hui à 2X2 voies en axe plus urbain à 2X1 voies, avec l'implantation d'un site propre bus ouvert aux vélos.

### • Le tramway T8 Sud :

Devant relier Paris (gare RER Rosa Parks) à Saint-Denis, le prolongement du tracé du tramway T8 prévoit la création de 10 nouvelles stations notamment sur la rue des Fillettes, la D30 et la rue Danielle Casanova. Ce tracé permettra de desservir de nombreux équipements tel que le campus Condorcet, le lycée Suger ou l'hôpital Danielle Casanova ainsi que des quartiers dionysiens comme les Franc-Moisin.

### • La RD29 à Saint-Denis et Stains, la RD901 à La Courneuve et Stains

Afin de répondre au besoin et à la demande croissante de desserte par les transports en commun de la partie nord-est du territoire, la création d'un transport collectif en site propre (tramway ou Bus à Haut Niveau de Service) est envisagée sur la RD29, depuis le terminus de la ligne 13 à Saint-Denis Université jusqu'au pôle gare de La Cerisaie à Stains et, au-delà, jusqu'à Garges-lès-Gonesse. Une seconde branche de ce même TCSP rejoindra, au Sud, la gare RER de La Courneuve-Aubervilliers en empruntant la RN301.

Le choix de ce mode de transport de surface permettra une desserte fine du territoire et une insertion plus aisée, support d'une importante requalification urbaine, en lien avec les projets urbains développés dans ces secteurs (réaménagement du parc interdépartemental des sports de Marville, ZAC des Tartres, projets de rénovation urbaine du quartier Floréal et du Clos Saint-Lazare, etc.). Sa souplesse d'insertion dans les sections étroites assure la conservation de la végétation existante sur la majeure partie de l'axe.



## 5.2 Les projets de nouveaux franchissements

La réalisation des franchissements suivants est intégrée aux actions à engager à court et moyen terme :

- La passerelle sur la Seine entre les deux parties du Village Olympique et Paralympiques situées de part et d'autre du grand bras de la Seine



JO PARIS 2024 : une nouvelle passerelle pour relier Saint-Denis et l'île-Saint-Denis en Seine-Saint-Denis  
© Artélia / Lavigne & Chéron / Philippon-Kalt

- Le Franchissement Urbain Plevel



Perspective aérienne jour



Perspective : Place du pont

- Le Franchissement au-dessus de l'autoroute A1 et de l'avenue du Président Wilson à Saint-Denis entre le Stade de France, le Centre Aquatique Olympique et la Plaine Saulnier.
- Le franchissement au-dessus de l'autoroute A1 pour relier le centre-ville de La Courneuve au parc départemental Georges Valbon.
- Le franchissement du canal Saint-Denis dans le prolongement de la rue Pierre Larousse à Aubervilliers
- Le franchissement des voies ferrées entre le nouveau quartier des Docks de Saint-Ouen-sur-Seine et Clichy.



### 5.3 Les projets liés aux autoroutes et échangeurs

#### 5.3.1 Les projets de restructuration ou réaménagement des échangeurs et diffuseurs

- **L'échangeur Pleyel**

Les travaux, programmés par l'Etat sur l'échangeur Pleyel, doivent permettre d'améliorer la desserte du secteur, en complétant les échanges avec l'autoroute A86 depuis et vers l'Est, suite à la fermeture de ces flux au niveau de la Porte de Paris.

Les aménagements envisagés portent en particulier sur la construction de bretelles complémentaires afin de permettre l'ensemble des mouvements d'insertion et de sortie de l'A86.

Ces travaux devront s'accompagner d'aménagements paysagers. Ceux-ci auront pour vocation de :

- Transformer une « route » en « boulevard urbain » afin de rompre avec l'aspect très fonctionnel et dirigiste des équipements d'infrastructures routières ;
- Créer une trame urbaine et fonctionnelle, offrant l'opportunité de donner une place majeure aux modes actifs (piétons et cycles) ;
- Structurer verticalement le paysage par la plantation d'alignement d'arbres de haut-jet encadrant la voie : ces plantations joueront un rôle important dans le confort du piéton, en séparant physiquement les piétons de la chaussée, pour plus de sécurité également ;
- Aménager les carrefours en rapport avec les différents quartiers qu'ils desservent par une composition des aménagements et des circulations adaptées : transparence horizontale et non-cloisonnement des espaces, continuité transversale des cheminements ;
- Conserver et souligner la continuité visuelle et physique selon les différents axes interceptés.



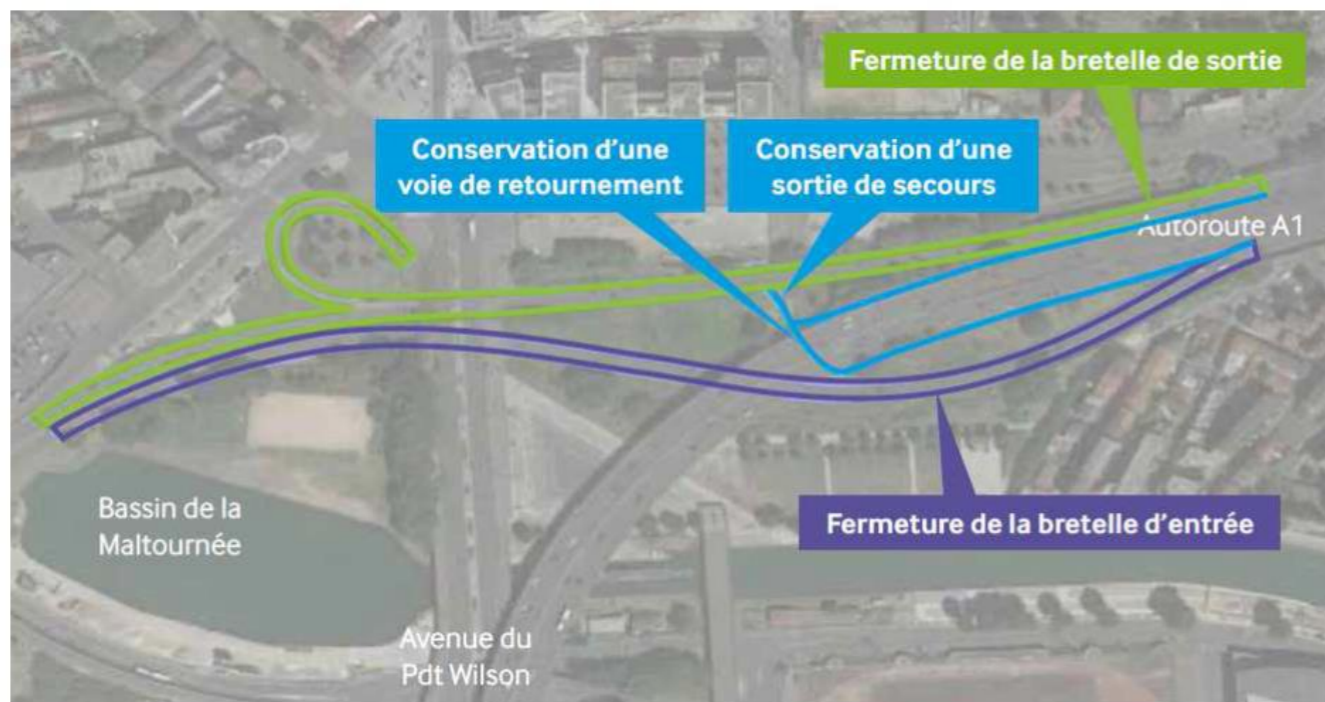
Situation avant aménagement

### • L'échangeur de la Porte de Paris

Au niveau de la Porte de Paris, les bretelles de sortie et d'insertion sur l'autoroute A1 seront fermées aux usagers. Elles seront reconfigurées pour servir de sortie de secours et de voie de retournement pour les cas d'urgences destinées aux forces de l'ordre, aux services de secours et aux services d'exploitation de la DiRIF.

Ces travaux nécessiteront la mise à double sens du Boulevard Anatole France, réalisée dans le cadre de la requalification de ce dernier. La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à un double enjeu :

- Apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France
- Reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans la perspective d'un nouvel aménagement urbain à terme.



### • Le secteur Lamaze à Saint-Denis

Le secteur Lamaze comporte principalement des grands ensembles de logements, d'activités ou d'équipements (Zone d'activité du Moulin Basset, Hôpital Delafontaine). Cependant certains de ces éléments infrastructurels sont dévalorisants et entraînent une déqualification de l'ensemble du quartier.

L'autoroute et le viaduc constituent des ruptures urbaines importantes qui coupent le secteur en trois zones isolées les unes par rapport aux autres. L'autoroute rend difficile l'accès à la partie Sud du périmètre (voir le schéma ci-après). Le viaduc qui traverse tout le secteur scinde ce dernier en deux. Le passage d'une rive à l'autre est peu confortable pour les piétons et se fait par un passage sous voie, peu lisible et peu fonctionnel, les passages à niveaux n'existant pas.

Sur l'ensemble du périmètre, les voiries sont aménagées de telle sorte que la priorité est donnée à l'automobile. Les déplacements doux sont peu nombreux et franchissent difficilement les grandes infrastructures. L'avenue Lamaze devient alors une barrière aux piétons et cyclistes.

Ces « ruptures urbaines » génèrent d'importantes nuisances, sonores, atmosphériques et visuelles.

**Les grandes orientations résident dans la résorption de la rupture créée par l'avenue Lamaze afin de retisser les liens entre les différents secteurs.** Pour effacer cette limite, l'objectif est de donner la priorité au piéton par rapport à la voiture en créant tout d'abord un boulevard urbain sur une partie de l'avenue Lamaze (augmentation de la densité végétale et requalification des espaces piétons). Un certain nombre de carrefours le long de cette voie seront aménagés en places urbaines avec des caractéristiques différentes selon leur situation (pôle commercial, parvis, entrée de ville...)

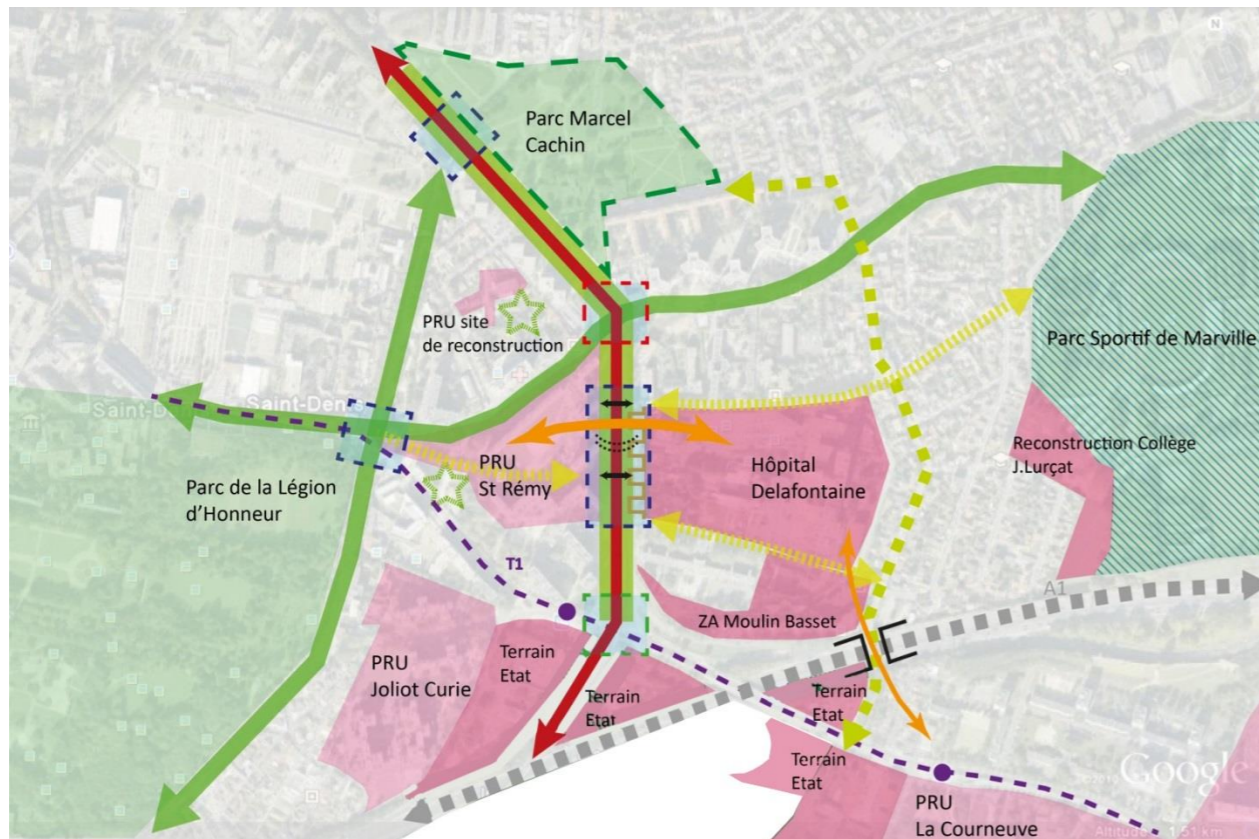
La place urbaine, aménagée au milieu de l'avenue Lamaze, permettra de relier les deux rives par la création de passages piétons à niveau et/ou par la requalification du passage sous voie. Un parvis pour l'hôpital Delafontaine pourra y prendre place. Pour conforter les liaisons entre le parc Courneuve et le Centre-Ville et les différentes zones entre-elles, certaines voiries seront restructurées en liaisons douces afin de faciliter le passage des piétons et des cyclistes (Pont Voltaire, Avenue Rolland...).

Le parc Marcel Cachin doté de fortes qualités paysagères sera revalorisé pour offrir un espace de détente sécurisé.

Le schéma ci-dessous intègre les grands principes d'aménagement définis. Le viaduc est supprimé dans sa totalité. Cette suppression permettra de créer un boulevard urbain continu le long de l'avenue Lamaze, les liens entre les deux rives sont renforcés. L'avenue n'est plus un obstacle visuel et physique, le piéton devient prioritaire face à l'automobile.



Figure n° 2 : Schéma d'aménagement du secteur Lamaze à Saint-Denis



Projet:

- Voirie Principale ( Avenue Lamaze)
- Création d'un boulevard urbain
- Restructuration de la voirie existante avec création de liaisons douces
- Liaisons à apaiser
- Requalification des liaisons
- Carrefour à aménager en place urbaine
- Carrefour à aménager en place urbaine et pôle commercial
- Carrefour à aménager en place urbaine et entrée de ville
- Revalorisation du parc existant: -sécuriser -augmenter la densité végétale
- Jardin public à créer
- Liens à tisser entre des zones
- Création de passage piéton à niveau
- Création d'un parvis

Existant:

- Autoroute
- Ligne de tramway 1
- Pont
- Périmètres de projet ANRU portés par la Plaine Commune et par la Ville
- Périmètres de projets portés par des partenaires institutionnels ou privés
- Parc existant
- Parc sportif existant
- Début du viaduc existant