



Étude Apaisement Centre-ville de Saint Denis

Compilation des diagnostics

GRAND PARIS

Saint ★
Denis

Plaine
commune

DIAGNOSTIC

Plaine Commune / Saint-Denis – Janvier 2022

Apaisement du centre-ville de Saint-Denis



Sommaire

Les éléments introductifs

- Les objectifs de la mission
- Un apaisement aux déclinaisons multiples

Diagnostic de la situation actuelle

- Le fonctionnement actuel du plateau piéton
- Les circulations piétonnes
- La desserte cyclable
- La desserte en transport en commun
- Le stationnement automobile
- La circulation automobile
- Les flux logistiques

Les ambitions et les projets à intégrer

- Les projets cyclables
- La suppression des bornes sur le périmètre Péri
- La future desserte en transport en commun
- Le NPNRU Basilique et le transfert du marché



Les éléments introductifs



Les éléments introductifs

Les objectifs de la mission



Objectifs de la mission

La Ville de Saint-Denis sollicite Plaine Commune afin qu'une réflexion soit menée sur les conditions d'accès multimodales au centre-ville élargi de Saint-Denis, avec un **objectif fort d'apaisement et d'amélioration du cadre de vie**

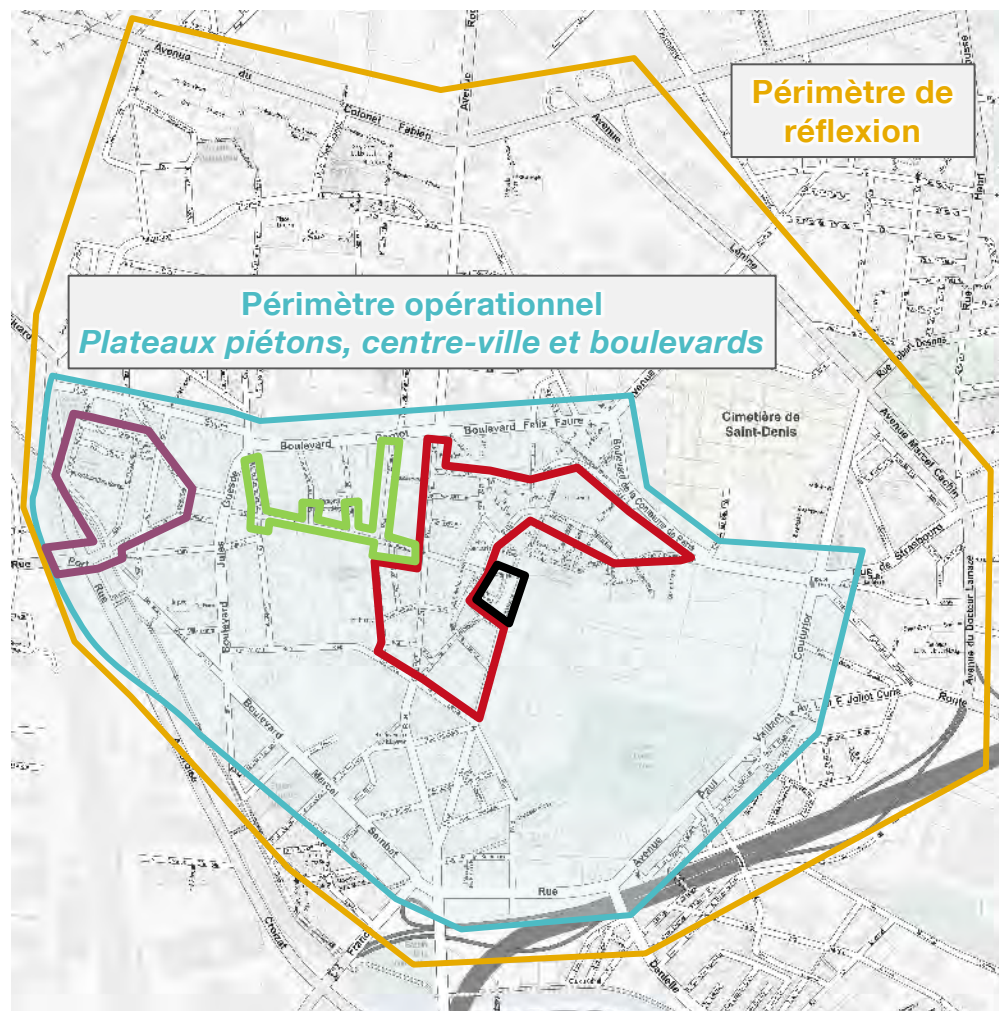
Dans le cadre de cette réflexion les principaux enjeux sont les suivants :

- **Identifier les moyens à mettre en œuvre pour limiter « la place de la voiture »** dans le centre-ville de Saint-Denis ;
- Définir les conditions pour maintenir et améliorer **l'accessibilité tous modes** au centre-ville de Saint-Denis et au territoire élargi.

Démarche

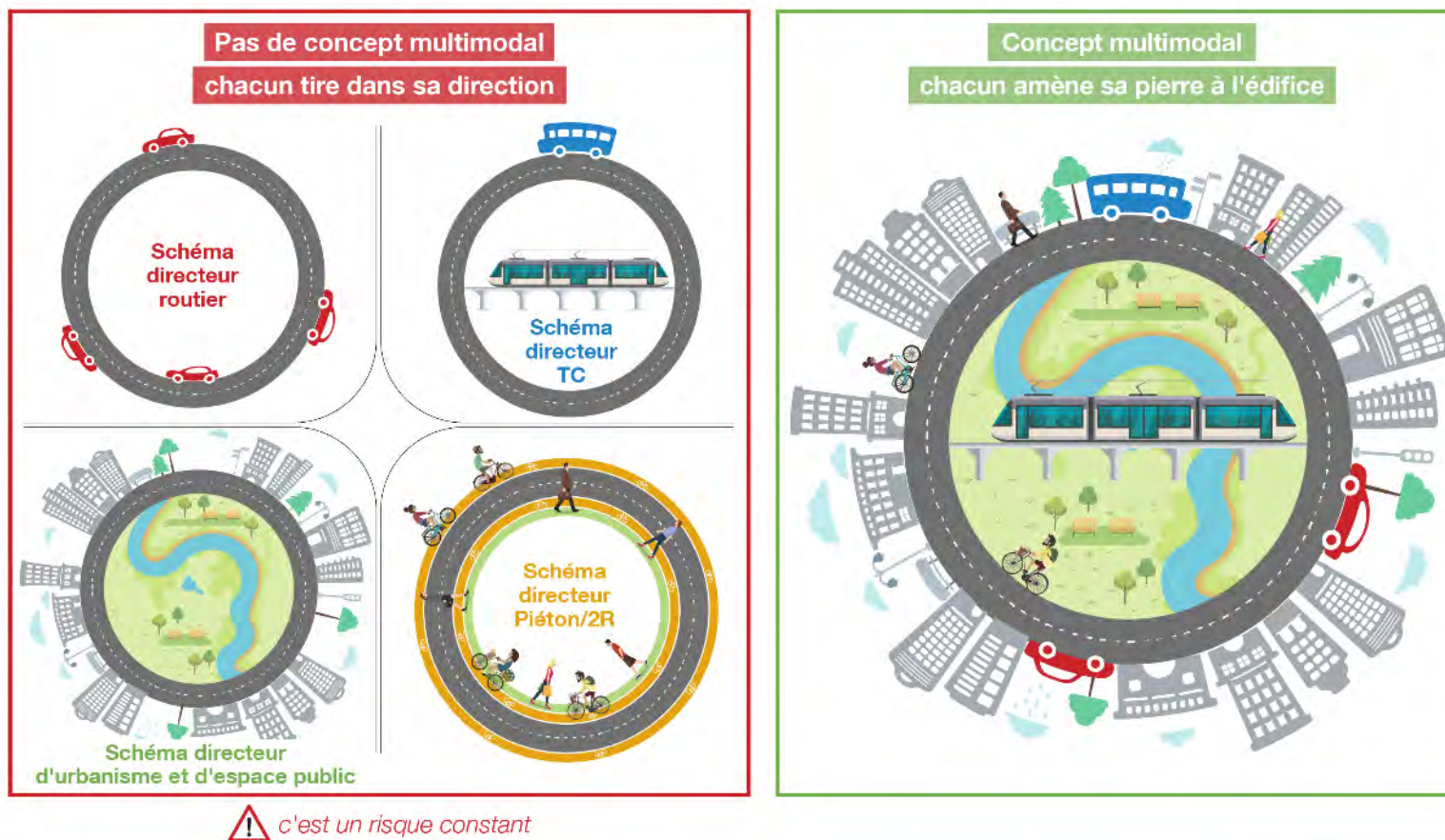
- Intégrer, faciliter et ajuster si nécessaire les nombreuses réflexions et projets engagés (axes cyclables, PACT1, NPNRU, etc...)
- Renforcer ou initier les démarches partenariales entre acteurs du territoire pour développer un projet partagé (opérationnalité et pérennité)
- Développer à ce stade une approche par l'offre
- ➔ **Coconstruire un concept multimodal et identifier les actions à engager pour le décliner**
- ➔ **Assurer un suivi technique et un portage politique adapté**

Les périmètres d'étude



- Trois périmètres ont été identifiés dans le CCTP :
 - Le plateau priorité piéton
 - Les boulevards de ceinture
 - Le centre-ville élargi
- En tranche ferme, et au vu des objectifs de la mission, deux périmètres d'étude sont identifiés :
 - Un **périmètre opérationnel** incluant les plateaux piétons, les plateaux « priorités piétons » et les boulevards : préconisations de modification de sens de circulation, déclinaisons de concepts multimodaux, identification des points d'alerte circulatoires...
 - Un **périmètre de réflexion** : articulation des concepts multimodaux avec les principes d'accessibilité élargis actuels et projetés

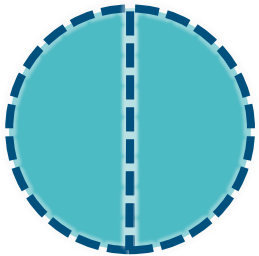
Un concept qui se doit multimodal



Une expertise centrée sur l'apaisement et la place à donner aux modes actifs dans le centre-ville, mais qui doit s'inscrire dans un contexte multimodal existant : fonctionnement actuel, coups partis...

Une réflexion qui doit mener à un plan d'action

→ Trois natures d'action



FAIRE

Conditions réunies

**Décrire les mesures à engager
à court terme (quick wins)**

Programmer les actions
Garantir la cohérence
Planifier l'évaluation et le suivi
Etc.

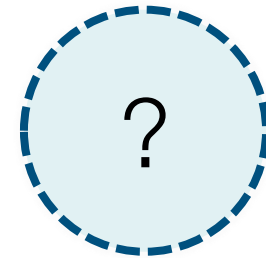


ETUDIER

(POUR FAIRE)

Conditions à préciser

Engager les études techniques
Constituer une gouvernance
Engager des discussions
Etc.

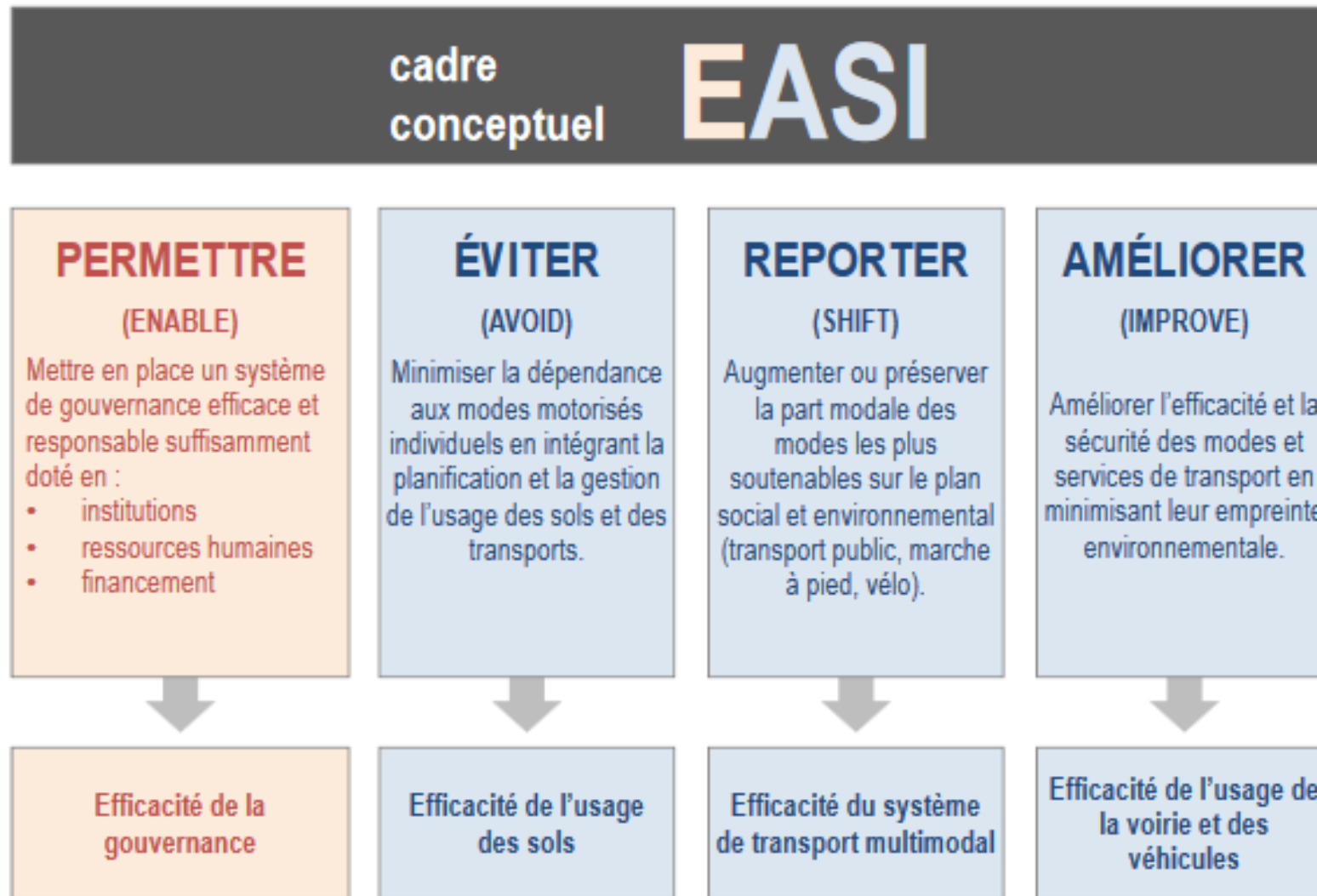


ANTICIPER

Conditions non réunies

Opportunité
Veille
Sensibilisation
Etc.

Le principe EASI



➔ Des actions/réflexions qui doivent s'organiser dans un ordre chronologique pertinent, pour ne pas **AMÉLIORER** un système avant de **REPORTER** et **d'ÉVITER** les flux non souhaités et d'avoir identifié les acteurs/moyens nécessaires pour **PERMETTRE** son opérationnalité.

Les éléments introductifs

Un apaisement aux déclinaisons multiples



Apaiser. Mais apaiser quoi et comment ?

- Réduction des flux en circulation? Quels modes (voitures, VUL, PL, on suppose...) ? Flux en transit ? Flux en échange ? Quels reports (spatial, modale, temporel...) ?
- Maîtrise des vitesses (sécurité, inconfort...) ?
- Limitation de l'encombrement des espaces publics par les véhicules motorisés ?
- Dissuasion des mésusages (double-file, stationnement gênant, dépassements, contre-sens, etc...) ?
- Réduction du bruit et/ou de la pollution de l'air ?
- Plus de secteurs «sans voiture» ?
- Des conflits plus clairs et des aménagements qui les organisent de manière sûre ?
- Un développement d'autres fonctions urbaines que celles liées à la mobilités (végétalisation...) ?

PERMETTRE

ÉVITER

REPORTER

AMÉLIORER

Comment «apaiser» tout en conservant, voire en améliorant l'accessibilité multimodale du centre-ville (garante de son attractivité et de son dynamisme) ?

Les niveaux d'apaisement théoriques

	Zone piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Aménagement 	Pas de bordure	Pas de bordure ou bordure basse	Trottoir
Voiture 	Desserte interne à la zone uniquement	Aménagement modérateur de vitesse sur certains secteurs si besoin	
Piéton 	Pas de matérialisation des itinéraires et des traversées piétonnes		Traversée en plateau recommandée sur certains secteurs si besoin
Vélo 	Pas de matérialisation des itinéraires	Contre-sens vélo possible • pictogramme uniquement • ou pictogramme + séparation	

Un niveau d'apaisement théorique qui :

- dépend des ambitions ;
- mais aussi des contraintes de desserte multimodale ;
- et qui se traduit par un type d'aménagement.

→ Un périmètre d'étude (plateaux piétons et boulevards) où il est aujourd'hui difficile d'identifier le niveau d'apaisement souhaité :
→ Un dysfonctionnement notamment dû aux modalités d'accès

Des modalités d'accès multiples au service d'une ambition d'apaisement

	Usagers	Questions
	Riverains	Limite de la durée de stationnement ? Quel fonctionnement : macarons ? Plaque enregistrée ? Nombre d'accès autorisés par ménage ?
	Bus	Quels accès ? Quels itinéraires ? Quels points d'arrêt ?
	Deux roues motorisés	Quelle efficacité des bornes ?
	Commerçants	Limite de la durée de stationnement ? Limite des horaires d'accès ? Différents horaires selon les commerçants ? Nombre d'accès autorisé par commerces ? Quel service proposer en cas d'interdiction d'accès motorisé ?
	Livraisons des particuliers	Limitation de l'accès sur la journée ?
	Livraisons des professionnels	Limitation de la durée de stationnement ? Restriction à un type de véhicule ? Quelle organisation des livraisons à l'échelle du centre-ville (quid de la problématique du dernier kilomètre) ?
	Prestations de service	Comment adapter la durée de stationnement aux besoins non prévus à l'avance ?
	Taxis	Limite de la durée de stationnement ? Limite des horaires d'accès ?
	Services publics et de secours	Comment adapter la durée de stationnement aux besoins non prévus à l'avance ?

➔ Une présentation du panel des modalités retenues par des collectivités en annexe

Des modalités d'accès et un aménagement étroitement liées



Grenoble

- 4,6 ha en centre-ville ;
- Aménagements de type « zone piétonne » : absence de trottoir...
- Gestion technique centralisée.



Colmar

- 26,5 ha en centre-ville ;
- Aménagements de type « zone piétonne » ;
- Aucun contrôle physique en entrée, les usagers sont équipés de macaron.



Metz

- 28 ha en centre-ville ;
- Aménagements de type « zone de rencontre » : voie de circulation marquée...
- Système de contrôle d'accès en interne



Nantes

- 800 ha ;
- Voies de bus réservées et aménagements cyclables en sites propres ;
- Accès avec macaron.

➔ Périmètre opérationnel (hors Parc de la Légion d'Honneur) : ≈ 75 ha

➔ Périmètre plateaux piétons : ≈ 40 ha

➔ Une présentation plus poussée des cas d'étude est présentée en annexes, notamment les moyens de contrôle et le coût associé (hors mission)

Diagnostic de la situation actuelle



Diagnostic de la situation actuelle

Le fonctionnement actuel du plateau piéton



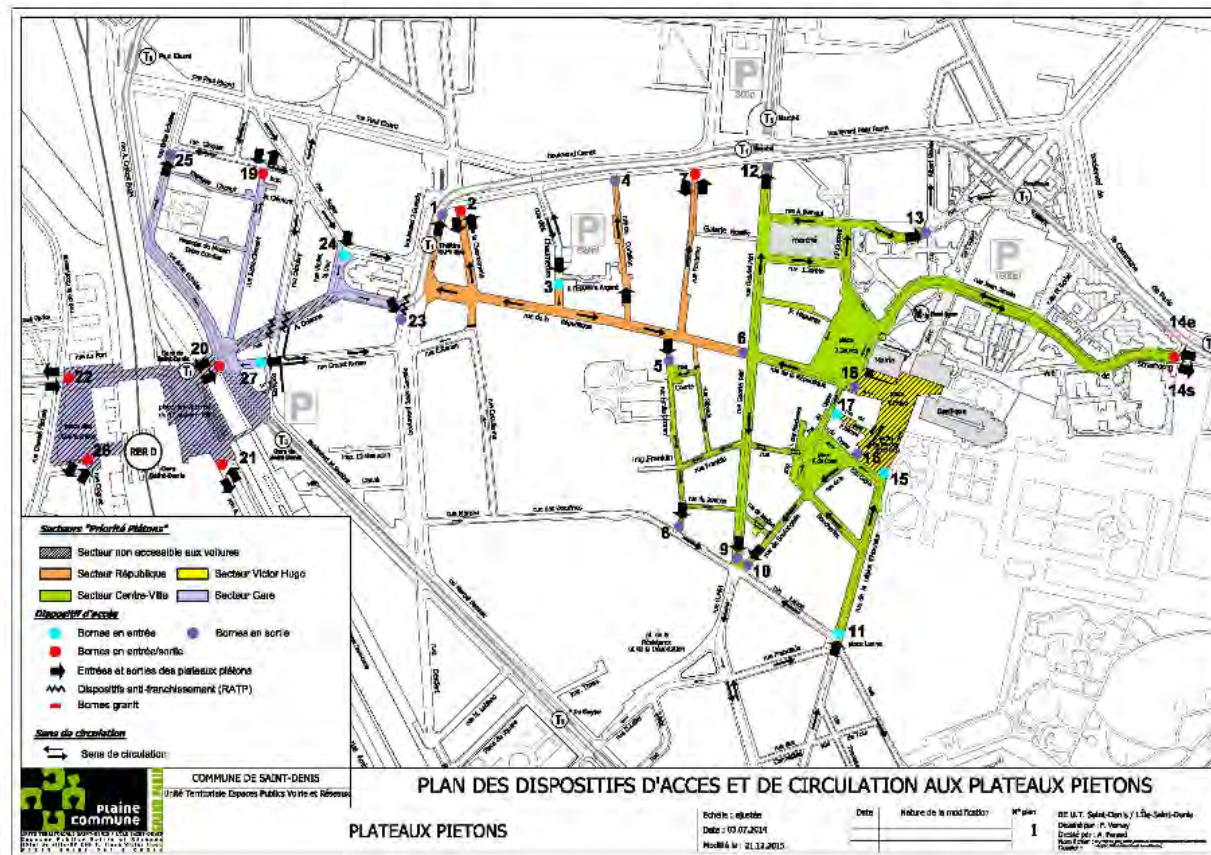
Le fonctionnement actuel

Une cohabitation de 4 plateaux piétons

- Secteur Péri ;
- Secteur République ;
- Secteur Gare ;
- Secteur Victor Hugo.

Plusieurs niveaux d'apaisement

- Des niveaux d'apaisement difficiles à définir sur les secteurs Gare et Péri de part leurs aménagements ;
- Des zones piétonnes sur les secteurs Victor Hugo et République ;
- A priori des zones 30 sur le reste du périmètre opérationnel : cohabitation des piétons, des vélos, des véhicules particuliers, des transports en commun, des livraisons,



Les usagers et modalités d'accès

Usagers	Accès	Stationnement	Retours de terrain	Exemples d'autres villes
Résidents	Plateau République		Stationnement anarchique et sur des durées élevées	Limitation du temps de stationnement par le biais de bornes d'arrêt minute ; Limitation du nombre d'accès par jour/ménage.
	avec parking ou box : 24h/24 sans parking ou box : 6h30-10h30 ou 19h-21h	Interdit (arrêts minute tolérés)		
	Autres plateaux			
	24h/24	Interdit sur la voie publique excepté les rues Émile Connoy, Auguste Blanqui, Boucheries, Boulangerie, Courte sur les emplacements matérialisés à cet effet (45€/mois)		
Bus	Horaires de service ; Relevé de plaque minéralogique.		Technique dite du « petit train » employée par les automobilistes derrière les bus	Contrôle d'accès en entrée et en sortie de la zone ; Zone à trafic limité.
Livraisons	6h30 – 10h30 sauf dérogations (pharmacies, Supermarché,...) Bornes descendues sur cette plage horaire.	Peu d'emplacement réservés Livraison sur voirie en semi-remorque sur la rue Gabriel Péri	Stationnement anarchique et entrées non désirées sur le plateau	Limiter l'accès à certains types de véhicules en fonctions des horaires ; Mise en place de consignes/points relais ; Instauration de disques de livraison
Les services	Interphone Les pompiers font descendre toutes les bornes.	Autorisés le temps de l'intervention		

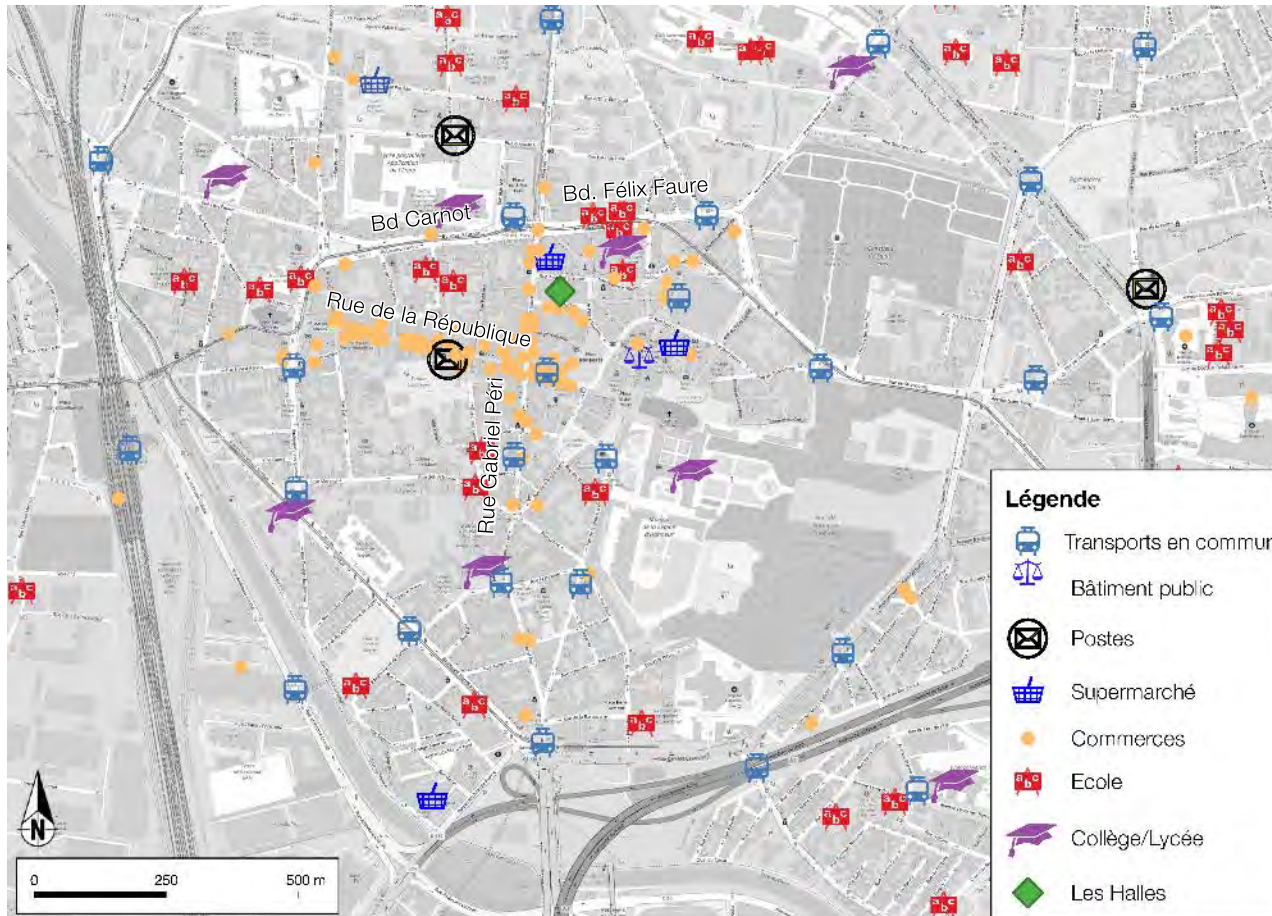
Source : Extrait du guide piéton – édition 2016

Diagnostic de la situation actuelle

Les circulations piétonnes



Une forte attractivité piétonne



BPE.pdf 12/01/2022

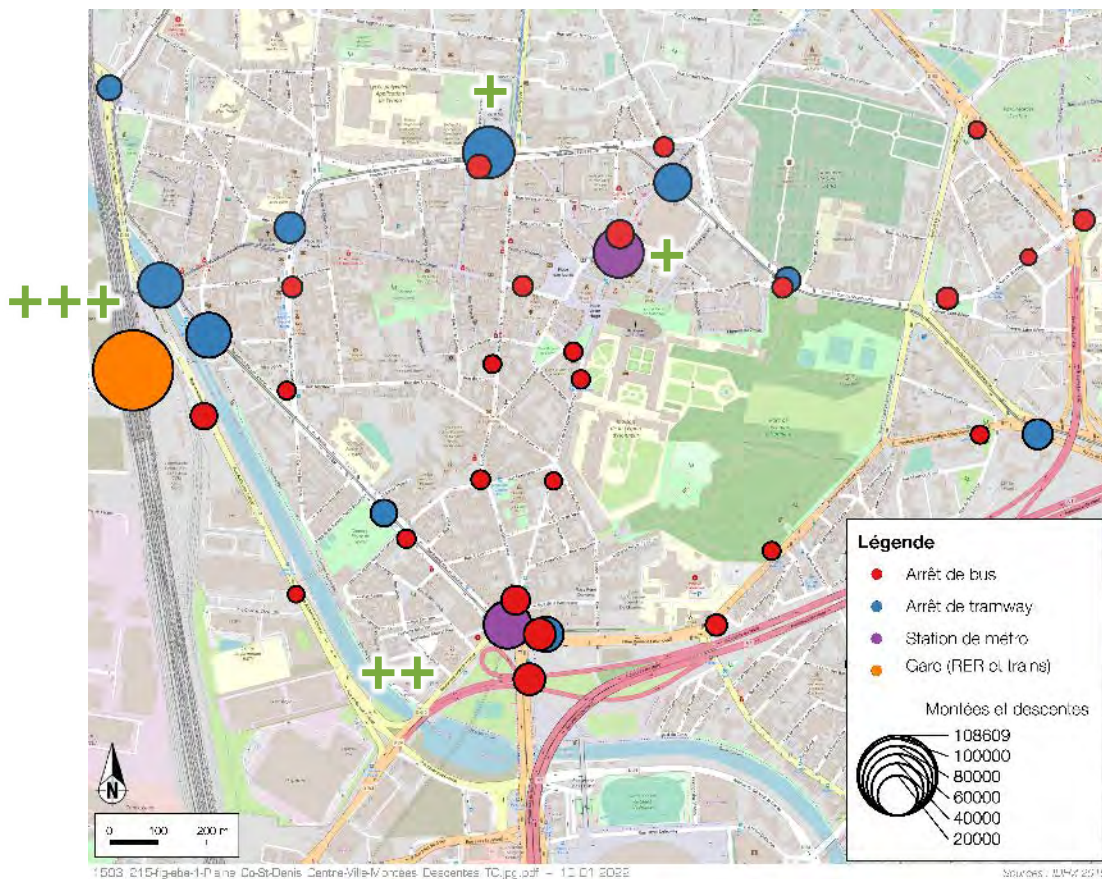
Sources : BPE INSEE 2020

Source : Base Permanente des Equipements INSEE 2018

- Un plateau piéton essentiellement **commerçant** avec une rue de la République très attractive ;
- Les rues de la République et Gabriel Péri concentrent la majeure partie des activités du centre-ville ;
- Le centre-ville regroupe de nombreuses **écoles**, notamment sur les boulevards Félix Faure et Carnot ;
- Une activité accrue dans le secteur Basilique avec la présence du marché et des Halles sur la place Jaurès ;
- Un très fort maillage des arrêts de **transports en commun**, fortement générateurs de flux piétons.

➔ Une activité piétonne dense, intense et diverse

Une densité piétonne qui s'observe sur le terrain



Carte des montées/descentes au niveau des arrêts de transports en commun, source : IDFM 2019



Les Halles un jour de marché (photo par Olivier Arrandel)

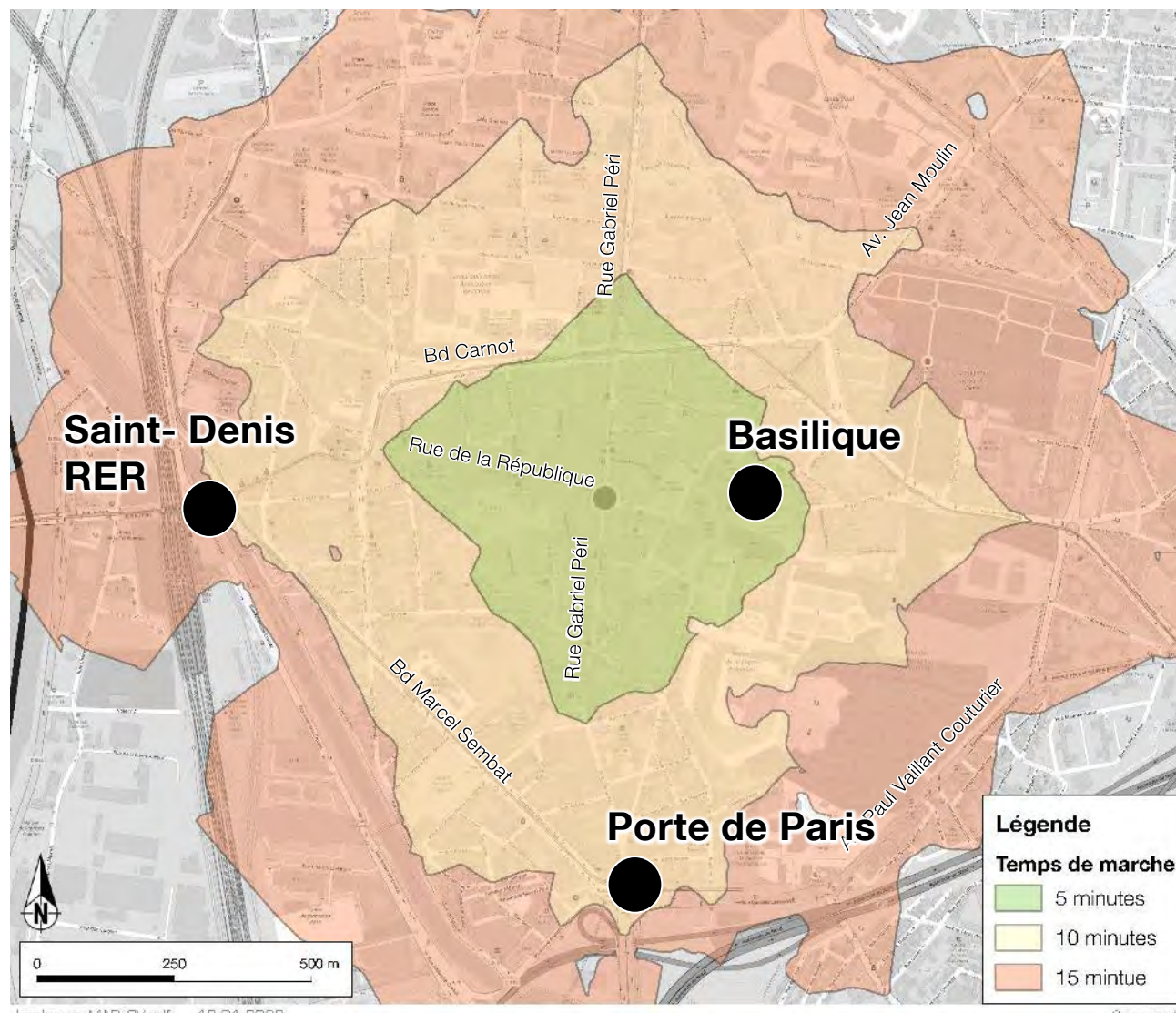


Ecole Jules Vallès



Rue de la République

Un plateau piéton... à l'échelle du piéton



- Le « cœur » du plateau piéton (croisement entre les rues de la République et Gabriel Péri) est accessible en moins de 10 minutes à pieds des accès piétons (arrêts TC structurants, « portes » du centre-ville, etc.).

- Un périmètre bien maillé ;
- Des temps de parcours faibles théoriquement attractifs pour les cheminements piétons du quotidiens ou plus occasionnels.

Des itinéraires piétons cependant peu attractifs (1/2)



Boulevard Auguste Delaune



Rue Ferdinand Gambon



Rue Gabriel Péri



Rue Ferdinand Gambon



Place des Poulies



Rue Gabriel Péri



Place des Poulies



Carrefour Pont Godet

Des itinéraires piétons cependant peu attractifs (2/2)

- Des trottoirs étroits et non conformes aux normes PMR (>1,4m, hors mobilier urbain) ;
- Des potelets délimitant les flux mais réduisant les espaces de circulation ;
- Des livraisons stationnées sur les trottoirs ;
- Des potelets additionnés au trottoir servent de démarcation avec la voirie ;



Boulevard Auguste Delaune



Rue Ferdinand Gambon



Rue Gabriel Péri



Carrefour Pont Godot



Place des Poulies



Rue Gabriel Péri



Place des Poulies



Rue Ferdinand Gambon

- ➔ Une accessibilité piétonne en théorie performante (itinéraires directs), mais pénalisée par les aménagements trop peu qualitatifs et surtout régulièrement perturbés par d'autres modes ou fonctions ;
- ➔ Des circulations piétonnes qui s'effectuent alors régulièrement sur l'espace de circulation motorisée ;
- ➔ Des piétons finalement relégués régulièrement au second plan

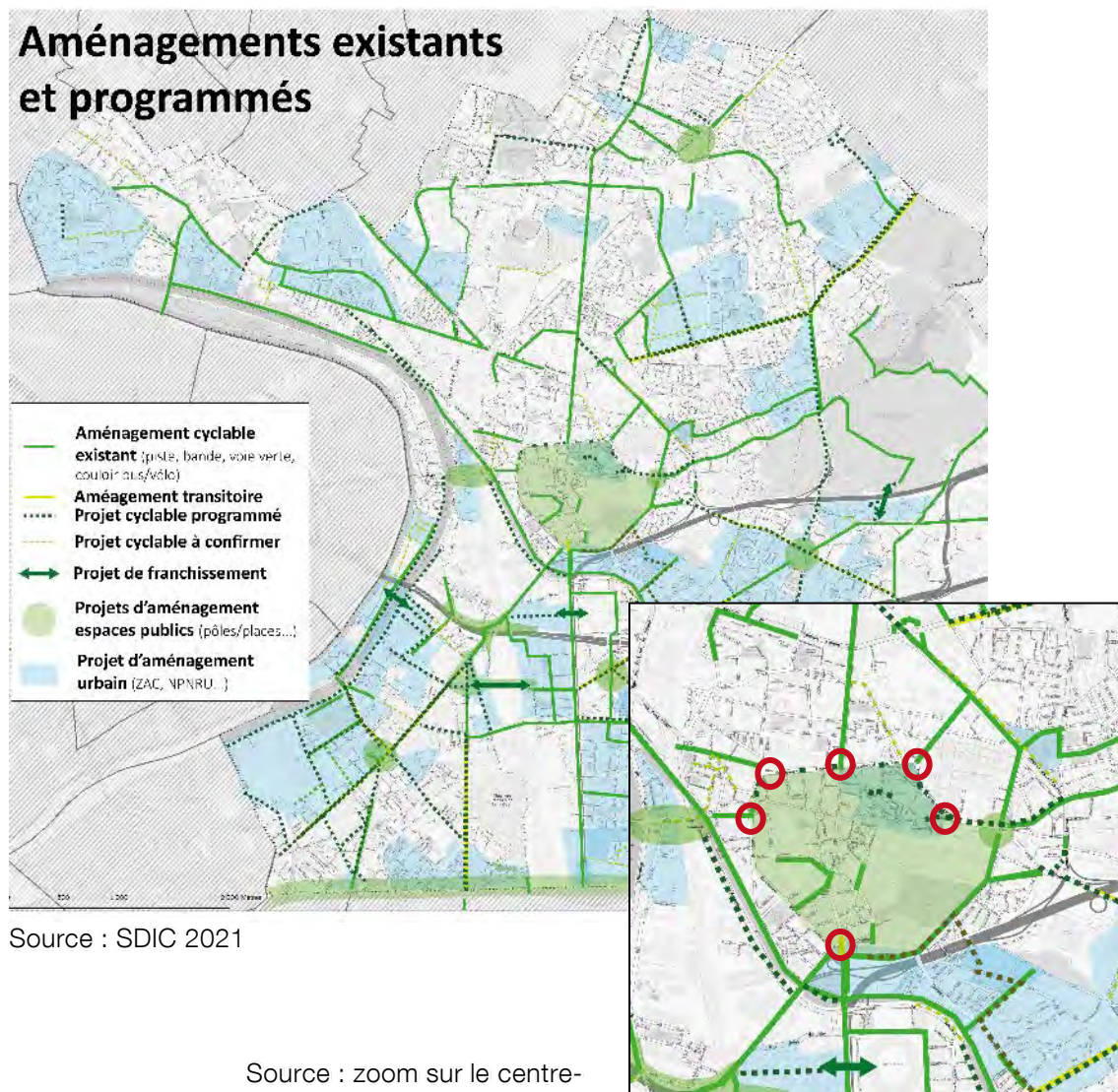
Diagnostic de la situation actuelle

La desserte cyclable



Les aménagements cyclables

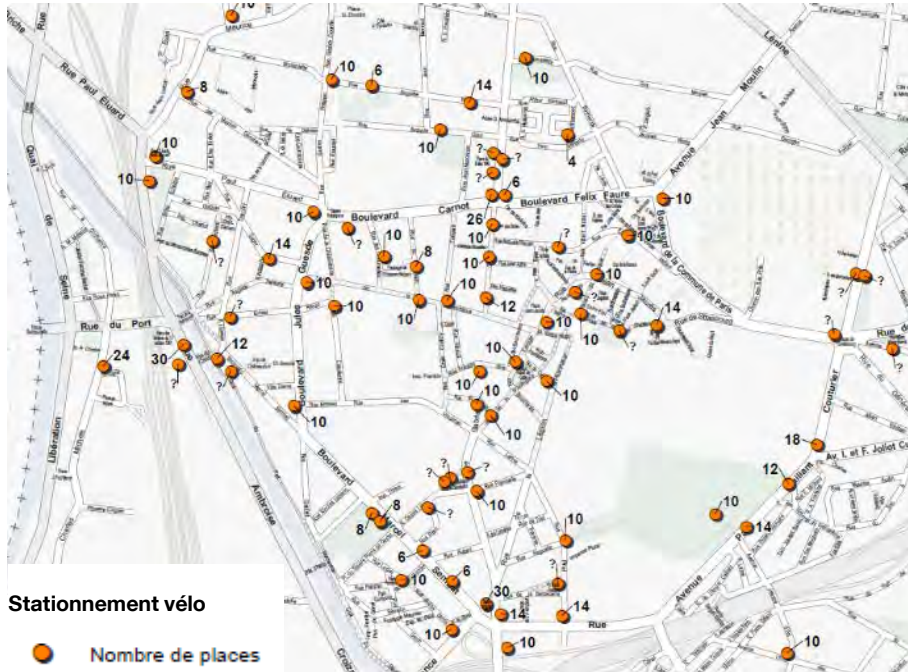
Aménagements existants et programmés



- Des « portes d'accès » au centre-ville clairement définies :
 - Porte de Paris ;
 - Rue Gabriel Péri ;
 - Avenue Jean Moulin ;
 - Rue de Strasbourg ;
 - Rue Auguste Delaune ;
 - Rue Paul Eluard.
- Une absence d'aménagement sur les boulevards du centre-ville ;
- Très peu d'aménagements réservés « dans » le centre-ville ;

Le centre-ville est très bien desservi mais sa traversée ainsi que son contournement manquent d'infrastructures sécurisées, lisibles et confortables.

Le stationnement vélo



Source : Plaine Commune

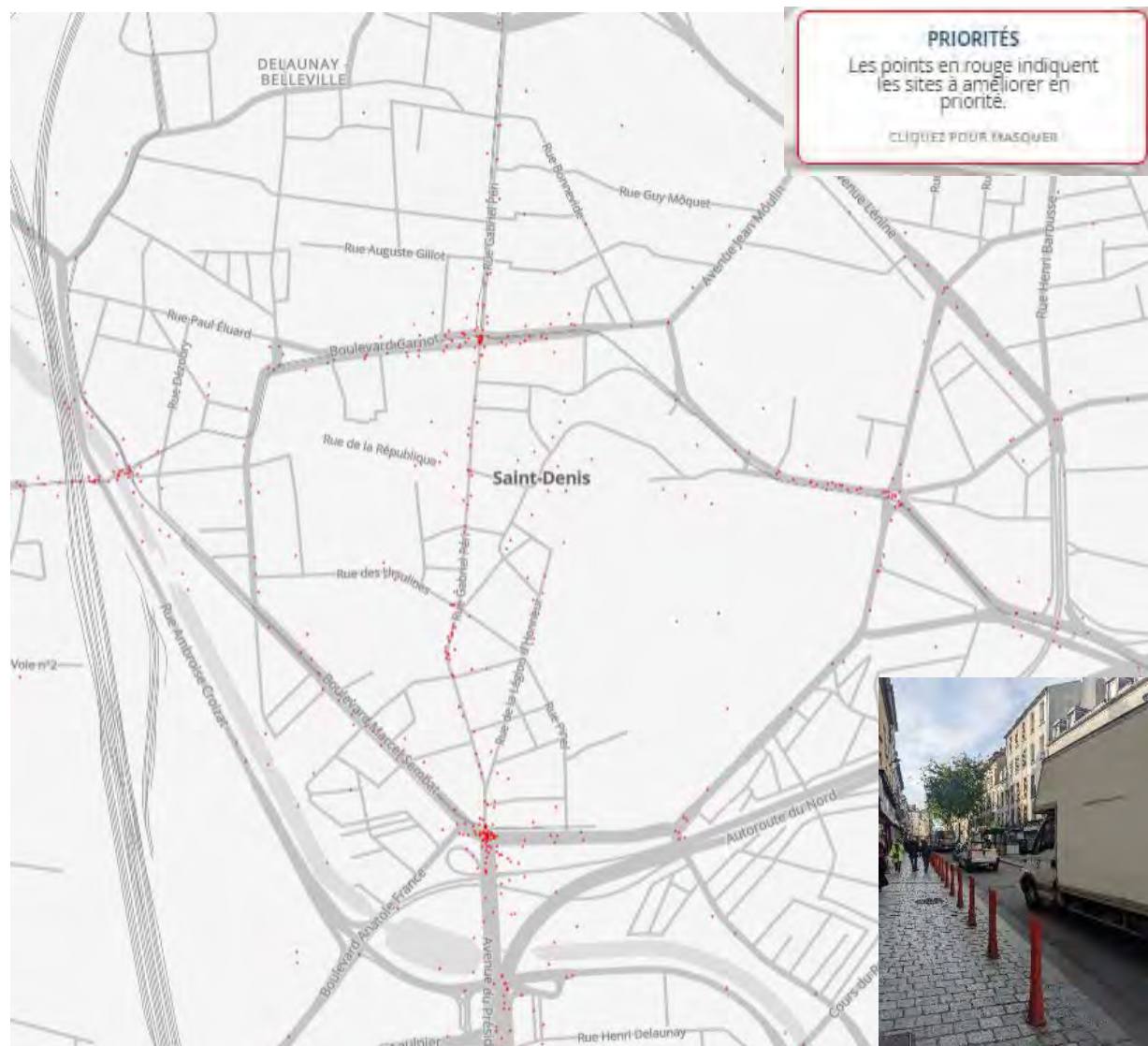


- Dans le centre-ville, une capacité sur voirie importante, possiblement déjà insuffisante aujourd'hui, mais qui le sera certainement à l'avenir avec l'usage renforcé du vélo :
 - 540 places recensées sur le centre-ville
 - dont 210 sur les plateaux piétons ;
- Pas ou peu d'information sur l'offre dans les parkings en ouvrage publics et privés ;
- Un jalonnement clair et développé sur l'ensemble du secteur

Un développement et une organisation de l'offre de stationnement vélo qui devra être une mesure d'accompagnement indispensable au concept multimodal



Les retours usagers sur la circulation



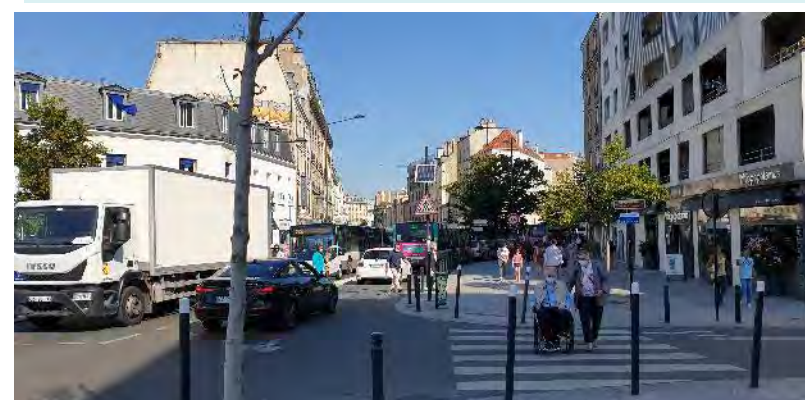
Baromètre des villes cyclables 2021

Des dysfonctionnements identifiés :

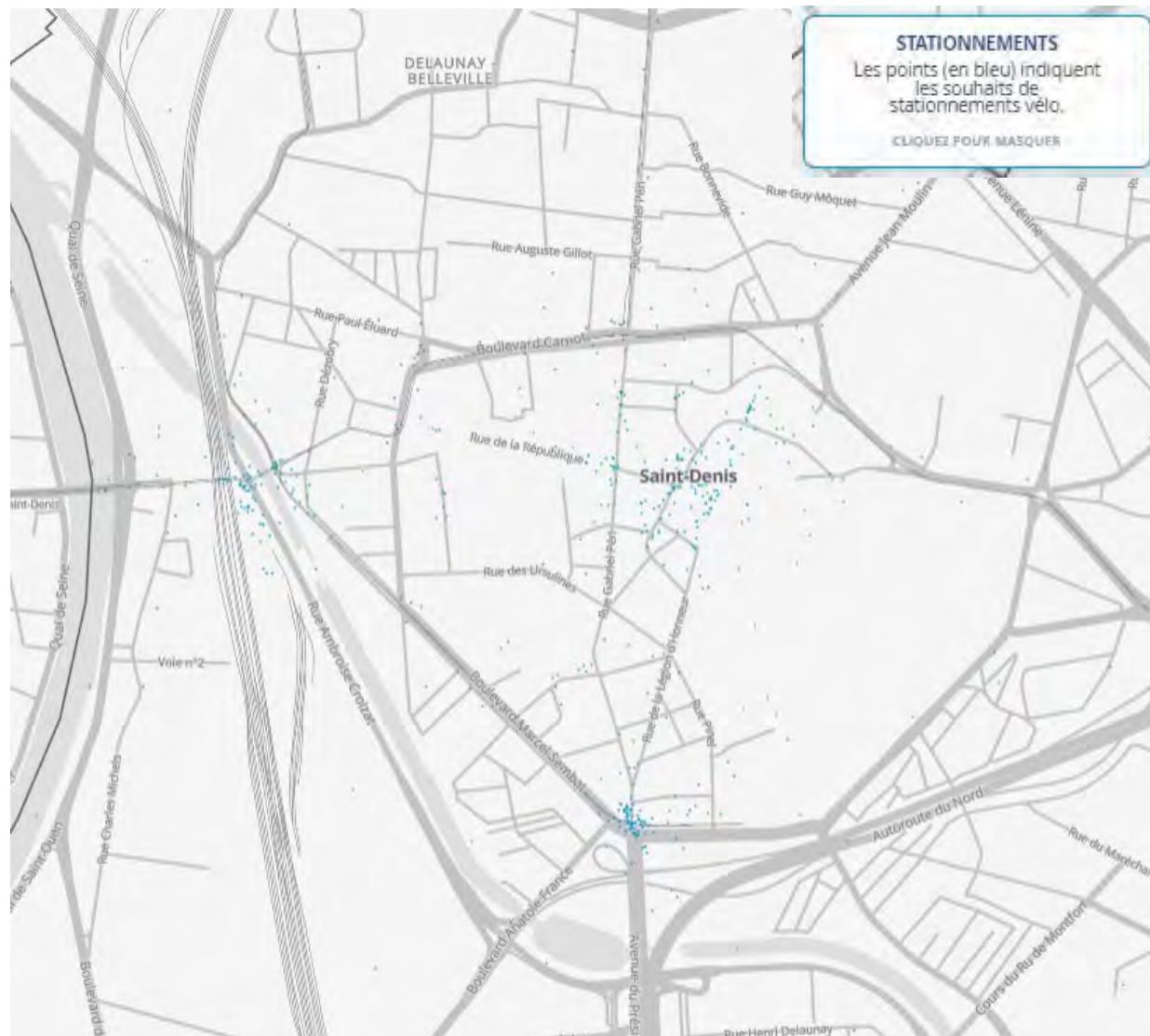
- Aux portes d'accès ;
- Sur le boulevard Carnot ;
- Sue la rue Gabriel Péri
- Rue de Strasbourg

Pour quelles raisons ?

- Absence d'aménagement sur les trottoirs ?
- Cohabitation difficile avec les autres modes ?
- Carrefours dangereux ? Notamment aux portes du centre-ville ?



Les retours usagers sur le stationnement



Baromètre des villes cyclables 2021

Des manques identifiés :

- Aux stations de métro et de RER ;
- À la porte de Paris ;
- Plus globalement au plus près du lieu de destination.

Pour quelles raisons ?

- Capacités insuffisantes ?
- Mal localisées ?
- Mal connues ?
- Pas assez sécurisées ?

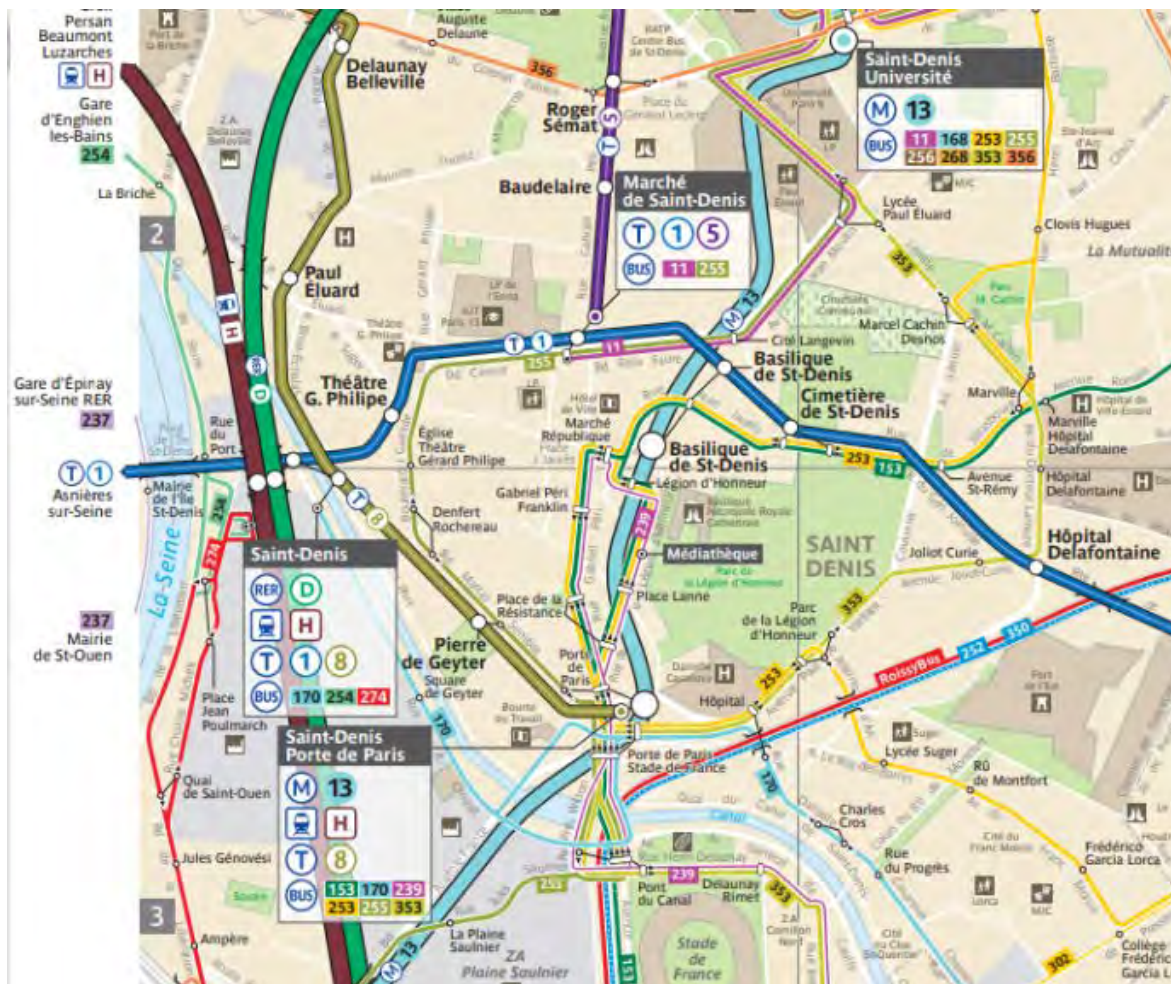


Diagnostic de la situation actuelle

La desserte en transport en commun



L'offre de transports en commun



Source : IdFM

■ Le secteur d'étude est desservi par :

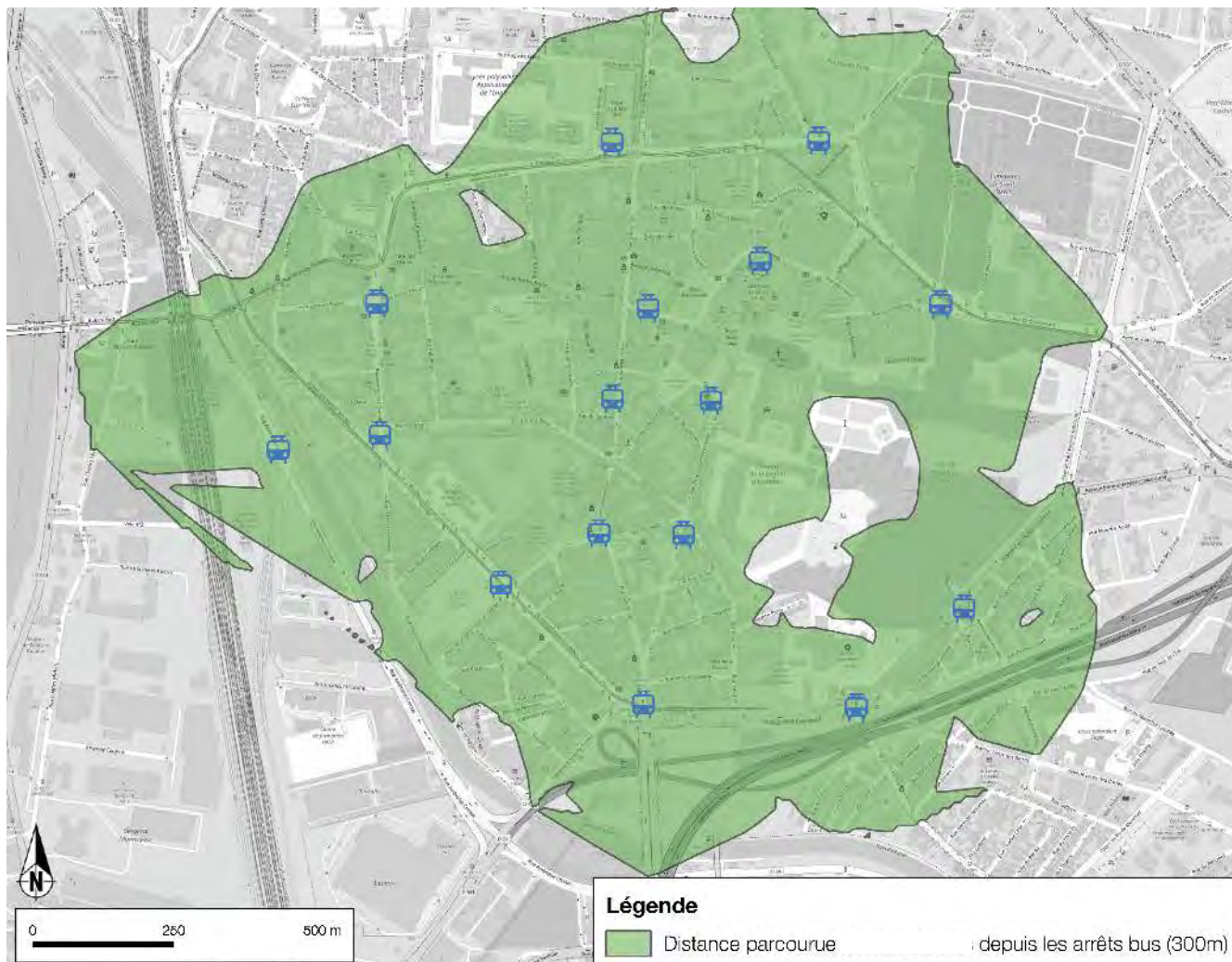
- une ligne de RER ;
- un transilien ;
- une ligne de métro ;
- trois lignes de tramway ;
- huit lignes de bus.

■ Des connexions **nombreuses**, diversifiées, capacitaires et performantes avec le territoire de Plaine Commune et la Métropole

■ Trois lignes de bus circulent dans le plateau piéton, avec des itinéraires dissociés selon le sens de circulation :

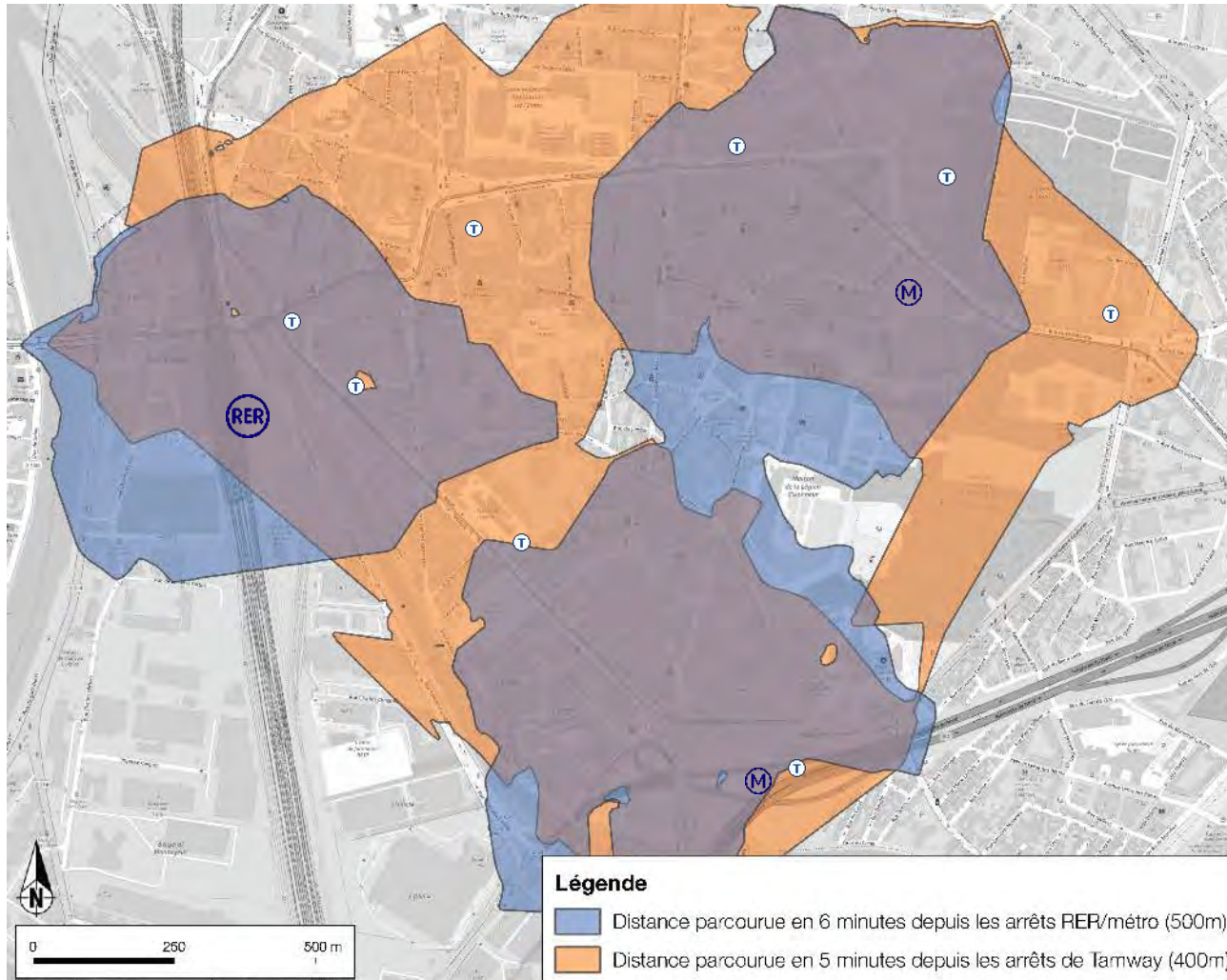
- Deux lignes en passage (L153 et 253) ;
- Une ligne en terminus (L239) à l'arrêt « Marché République ».

Une très bonne couverture bus



- Un périmètre opérationnel intégralement couvert par l'offre bus ;
- Une desserte optimale pour les usagers du réseau bus : desserte locale des commerces, des écoles, rabattement sur les stations de transports lourds...
- Une très bonne desserte de proximité

Une très bonne couverture par les modes lourds



■ Le réseau de tramway ceinture le centre de Saint-Denis et permet un accès direct au centre-ville ;

■ Une desserte optimale pour les usagers longue distance : pendulaires des communes limitrophes et éloignées...

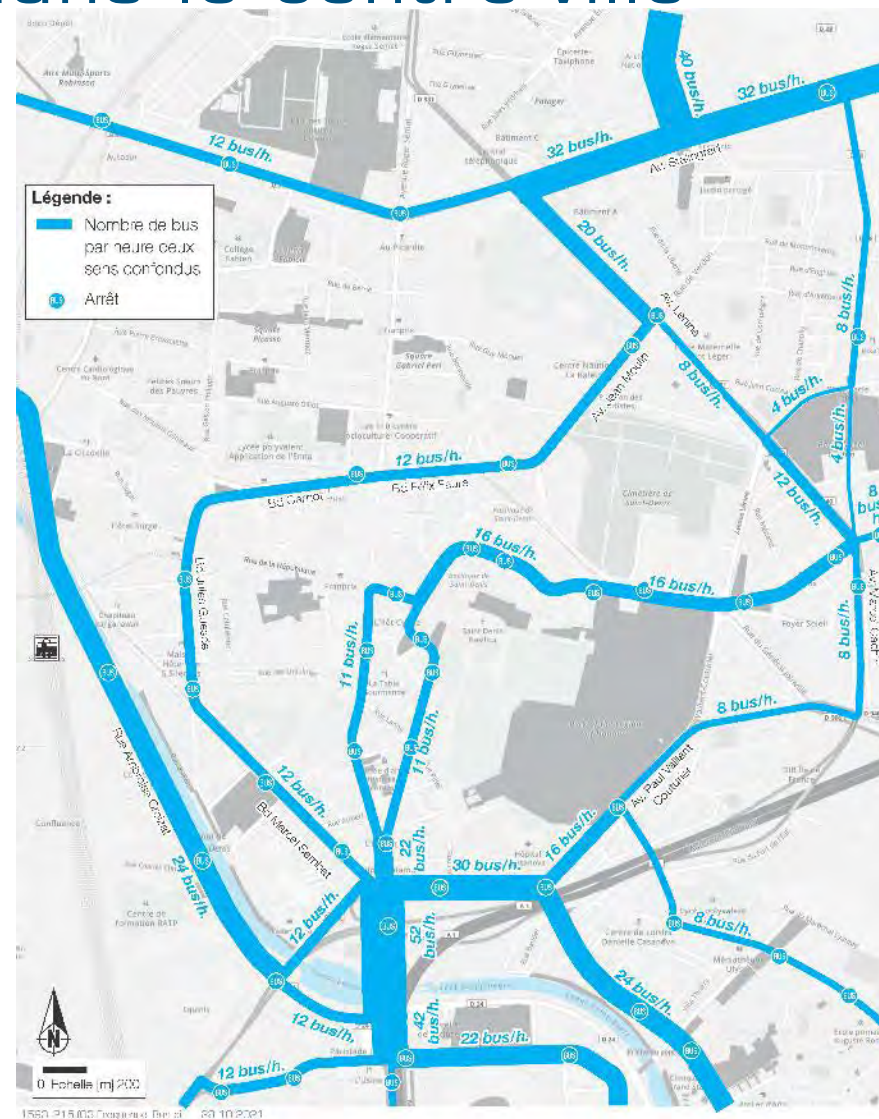
■ Une très bonne desserte «longue distance»

Le niveau de service en bus dans le centre-ville

- Un bus passe toutes les 6 à 8 minutes par sens ;
- Des arrêts qui s'organisent principalement sur la voirie :
 - Une emprise des aménagements pour les véhicules motorisés limitée ;
 - Des phénomènes de congestion réguliers qui pénalisent les performances du réseau

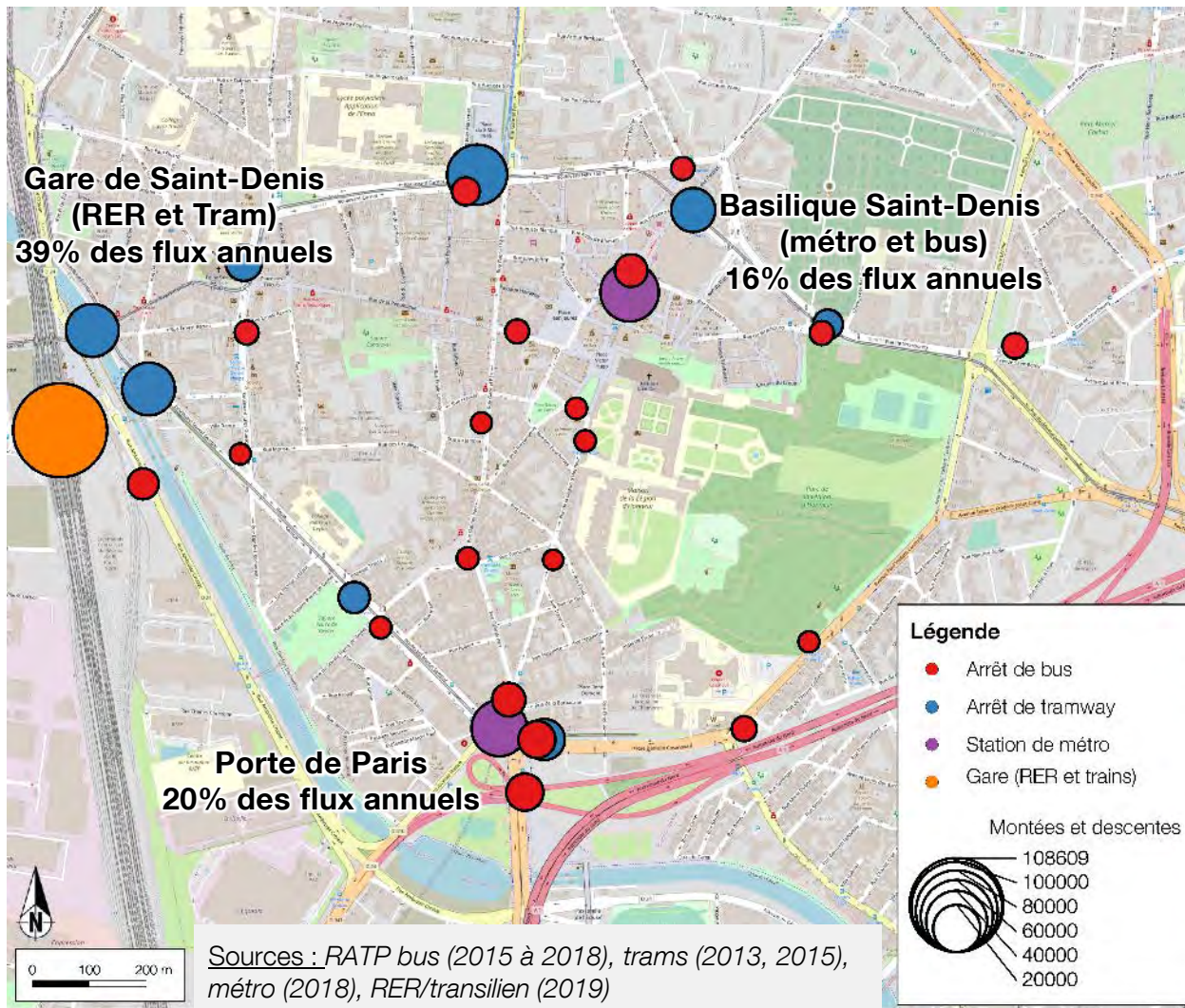


- Des droits d'accès sur le plateau pour les bus qui complexifient l'imperméabilité du plateau pour les non ayant-droit



Source : IdFm

La fréquentation des transports en commun



- Dans le centre-ville, les arrêts de bus représentent 16% de la fréquentation annuelles en transports en commun : 57'000 montées/descentes ;
- 32% de ces montées/descentes se font à l'intérieur des boulevards ;
- **La Porte de Paris, la Gare Saint-Denis et la Basilique Saint-Denis représentent 75% des flux générés par les transports en commun à l'échelle du centre-ville, soit 265'000 montées/descentes journalières.**
- Des itinéraires piétons depuis les stations de transports en commun à sécuriser, à rendre plus lisibles et confortables.

Diagnostic de la situation actuelle

Le stationnement automobile



L'offre sur voirie : capacité et réglementation



Source : Ville de Saint-Denis et Plaine Commune



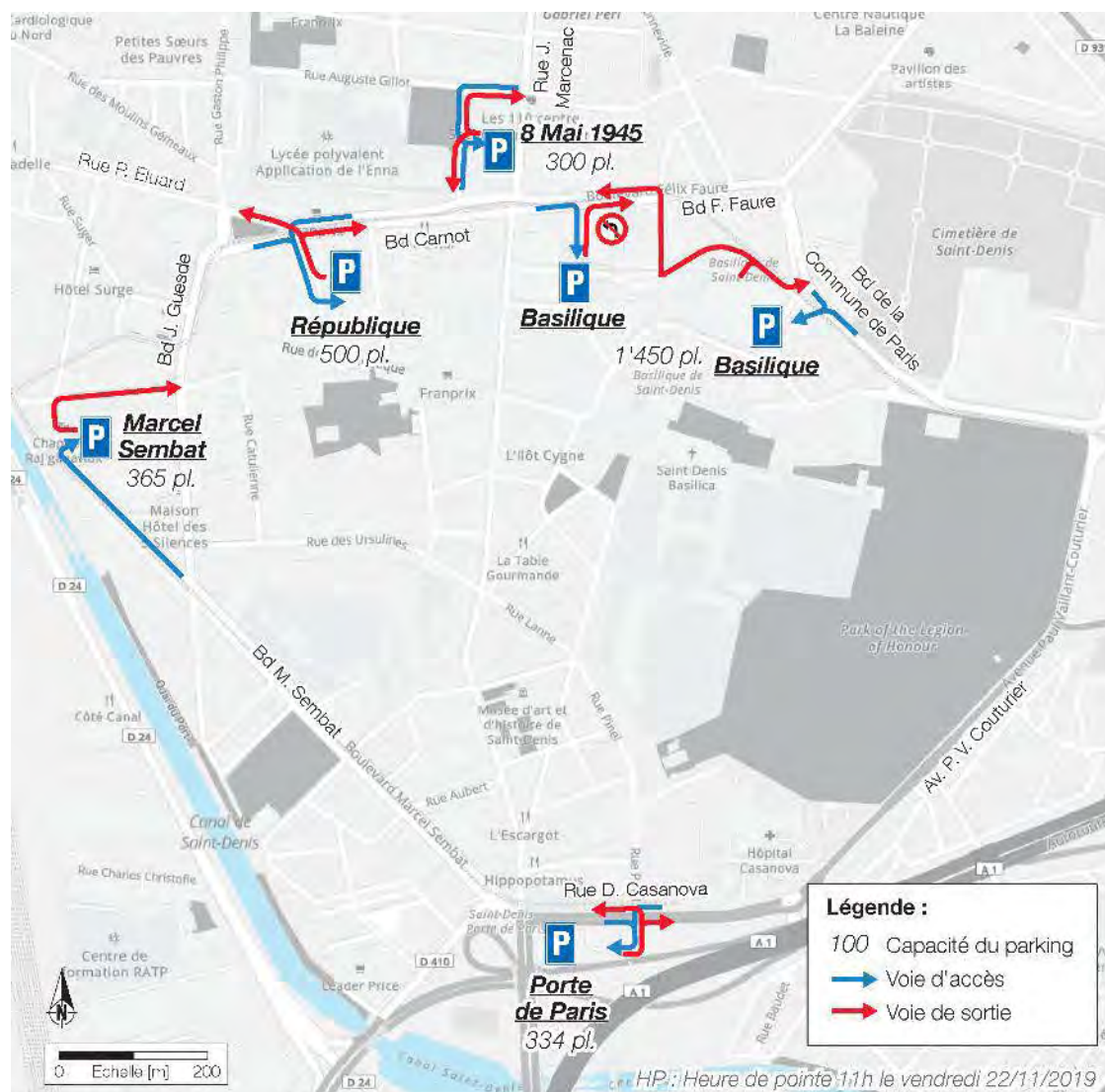
Un stationnement payant du lundi au samedi de 9h à 19h

Deux zones avec le même tarif (0,5€/15 minutes)

- Zone orange : durée de stationnement limitée à 3h pour tous ;
- Zone verte :
 - Durée de stationnement limitée à 11h pour les visiteurs ;
 - Zone ouverte à la journée pour les abonnés
 - Résidents : 20€/mois ;
 - Professionnels de santé : 10€/mois ;
 - Enseignants : 20€/mois ;
 - Artisans : 20€/mois.

Stationnement interdit sur la voie publique, excepté dans les rues Émile Connoy, Auguste Blanqui, Boucheries, Boulangerie, Courte et place Robert de Cotte sur les emplacements matérialisés pour les détenteurs d'une parc fiche. Parc fiche : 45€ / mois, à récupérer au parking République, 6 rue des Chaumettes ». (cf guide du priorité piétons).

L'offre publique en ouvrage : capacité et accès



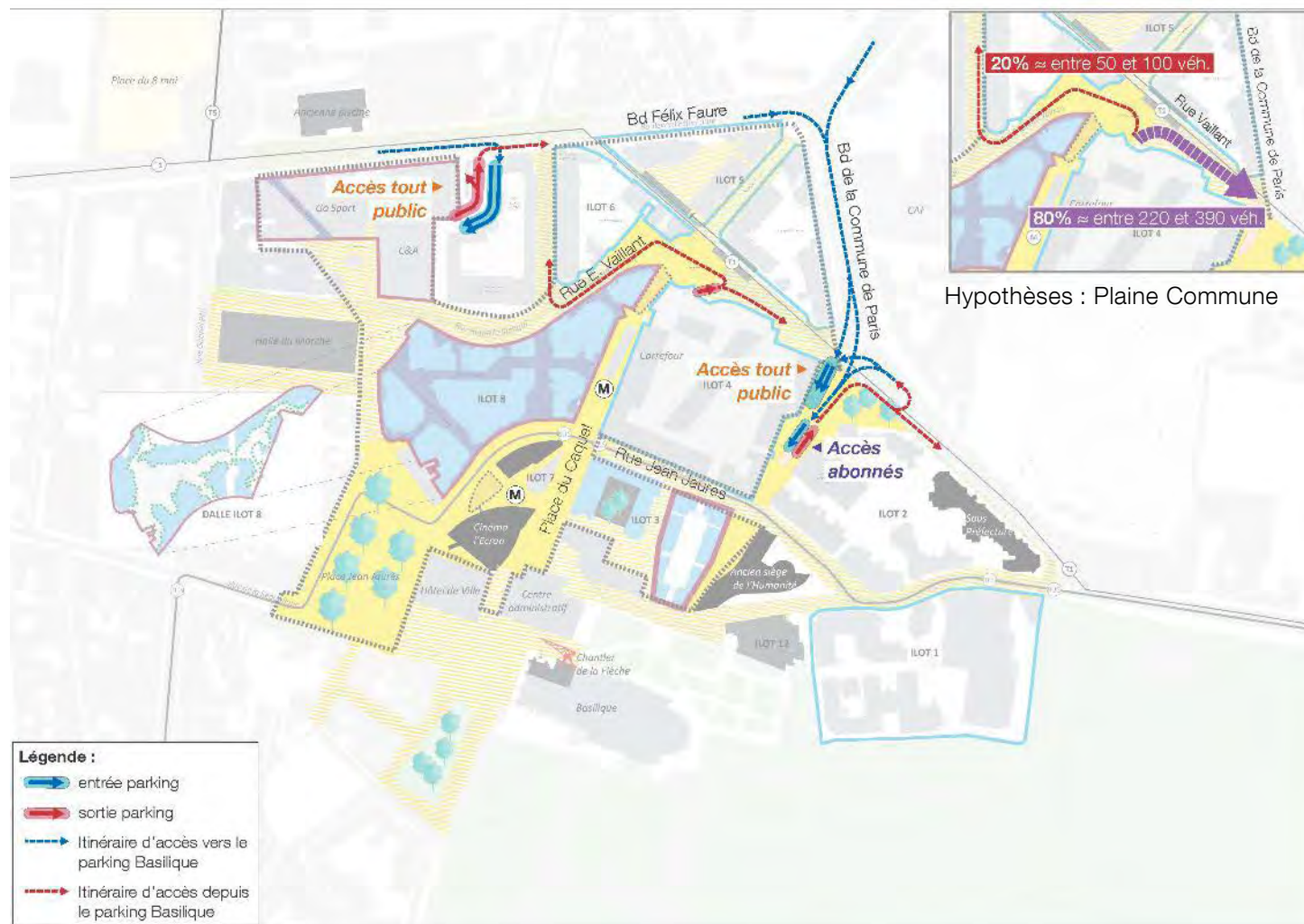
Le périmètre opérationnel comprend cinq parkings publics gérés par Indigo :

- Marcel Sembat (365 places) ;
- République (500 places) ;
- 8 mai 1945 (300 places) ;
- Porte de Paris (334 places) ;
- Basilique (1'450 places, soit 50% de l'offre totale)

➔ **Près de 3'000 places à disposition**

- Une offre globalement bien accessible depuis/vers les boulevards ;
- Une offre concentrée au nord du périmètre d'étude ;
- Une origine / destination des usagers difficilement qualifiable.

L'offre publique en ouvrage : le parking Basilique



1593_211_134-access Parking.ai - 19/03/2021

Source : NPNRU Basilique - Transitec / fond de plan, Agence Bruno Fortier

- 950 places publiques ;
- 500 places abonnés ;
- Un accès principal dans les usages sur la rue E. Vaillant ;
- Des itinéraires aujourd'hui qui sollicitent principalement le carrefour du Pont Godet ;
- Un accès par le boulevard Félix Faure sous-sollicité

➔ Des interactions à mener avec l'étude de MOE Basilique ;

➔ Un travail sur les accès qui impactera les réflexions sur le carrefour Pont Godet (et donc les T1), sur la cohabitation piéton/VP de la place des Poulies et sur les conditions de trafic sur le Bd Faure (en cas de réorganisation en interne du parking).

L'offre publique en ouvrage : tarification

Parking	Capacité	Amplitude horaire	Tarification					
			15 min	30 min	45 min	1h	3h	24h
Basilique	1'450 pl.	6h - 22h	1h30 gratuites				4,8 €	19€
République	500 pl.	7h - 22h	1 €	1,8 €	2,4 €	3 €	7,8 €	20,8 €
8 mai 1945	300 pl.	6h - 22h Fermé le lundi						
Marcel Sambat	374 pl.	24h/24 7j/7						
Porte de Paris	300 pl.	24h/24 7j/7						21,4€

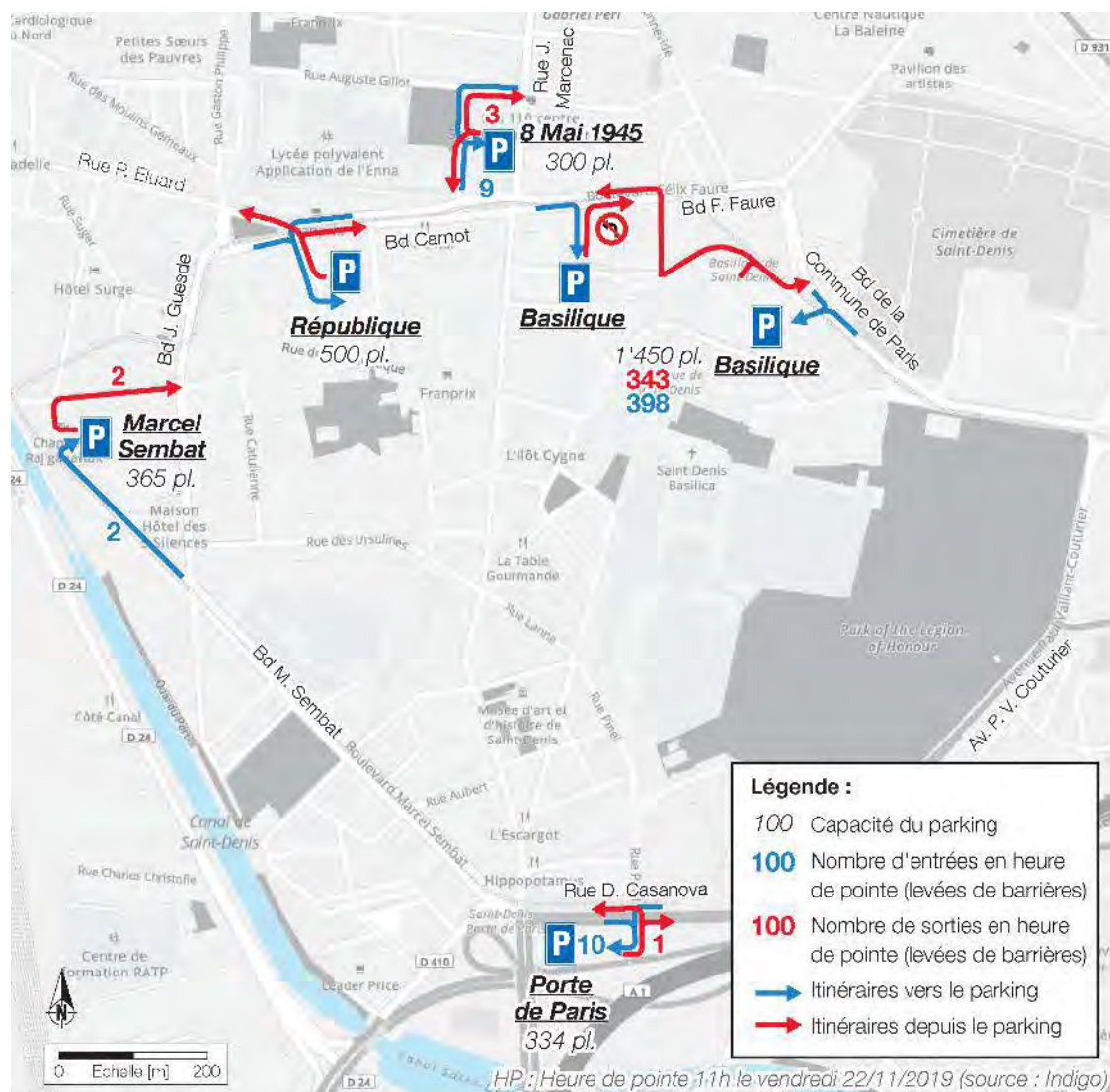
- Une gratuité pour les 90 premières minutes qui encourage l'utilisation du parking Basilique ;
- Une disparité des amplitudes horaires ;
- Des disparités dans les tarifications – quid de la lisibilité pour l'utilisateur ?

L'offre privée en ouvrage



- 780 places de stationnement privées sur le secteur NPNRU principalement hors plateau piéton
- A l'intérieur du plateau piéton Péri une offre de stationnement privative de l'ordre de 500 places
- Un nombre de badges résidents distribués (4640) qui laisse supposer une offre importante

La demande en stationnement



- **Demande sur voirie** : absence de données

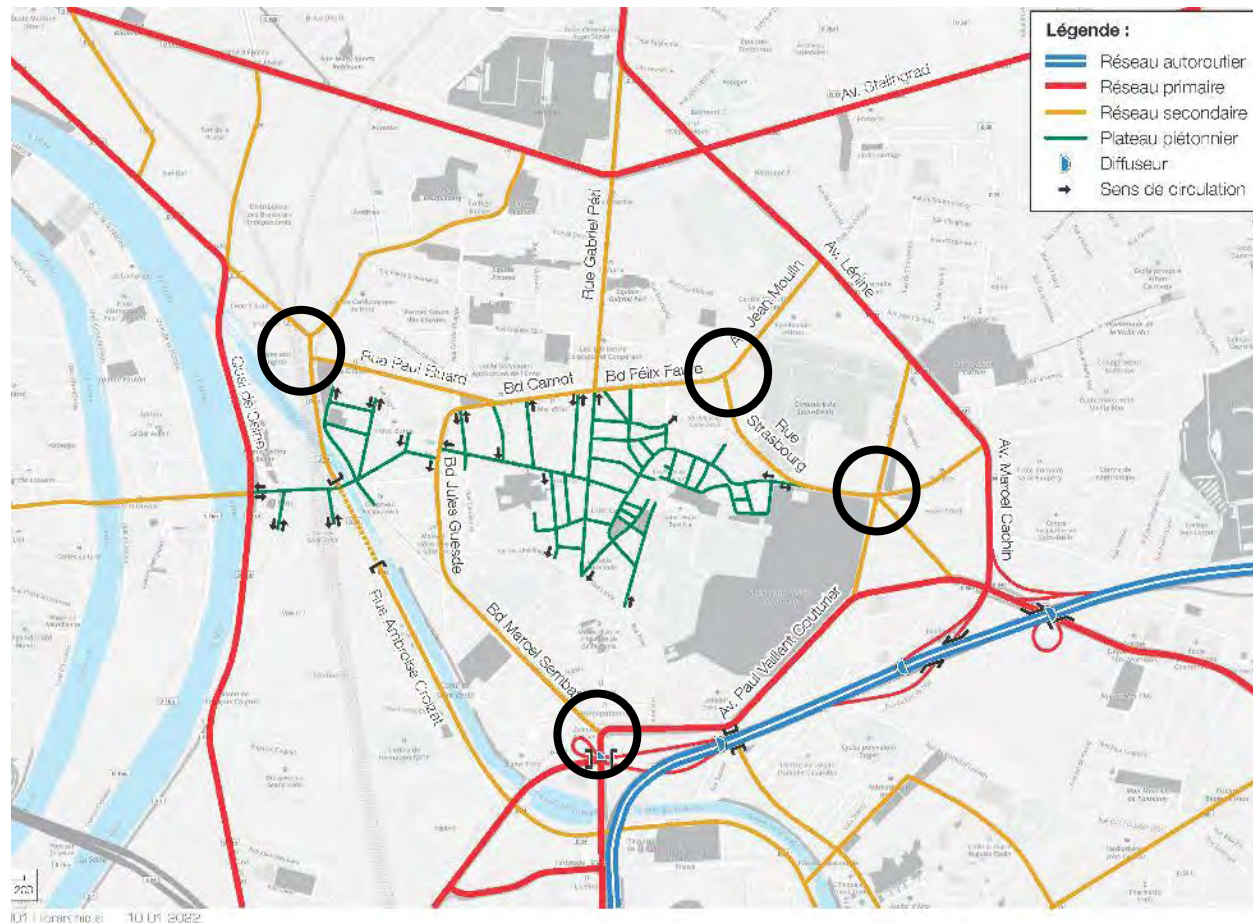
Parking	Taux d'occupation moyen journalier
Huit Mai 45	50%
République	60%
Marcel Sembat	30%
Basilique (niveau visiteurs)	60 à 70% hors jours de marché 100% jours de marché
Basilique (niveau abonnés au -1)	80%
Porte de Paris	70% hors jours événement au stade

Diagnostic de la situation actuelle

La circulation automobile

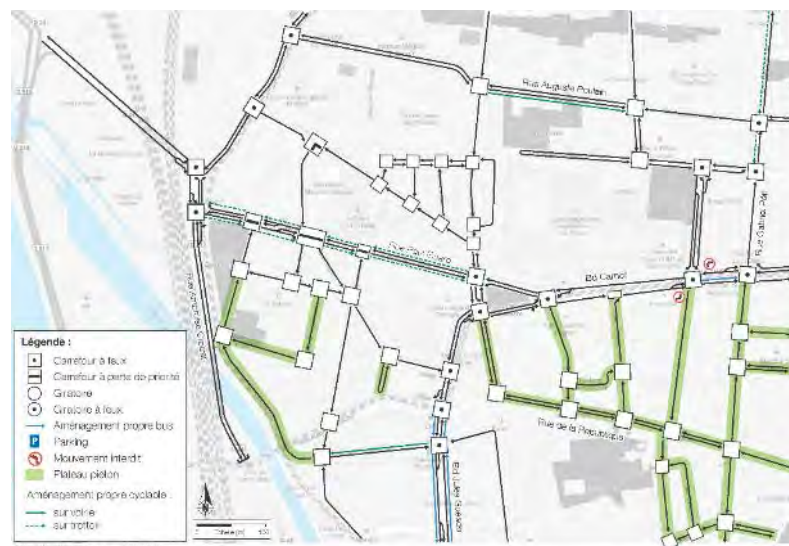


Une structure en ceintures

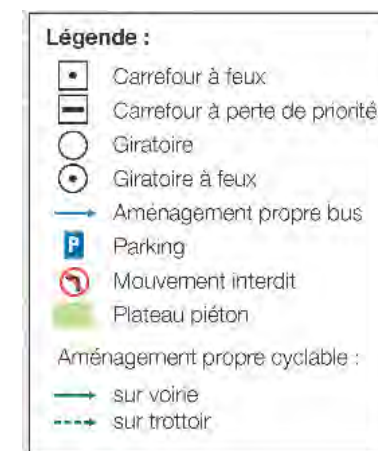
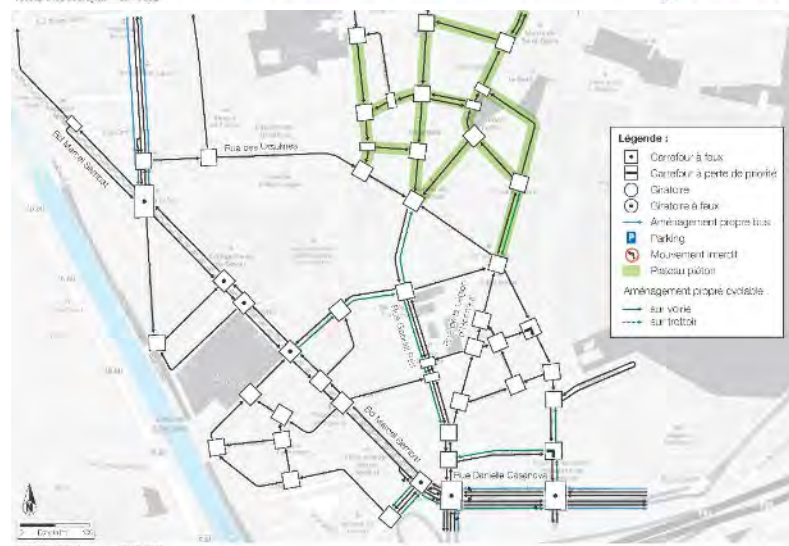


- Une première ceinture autour des plateaux piétons ;
- Une deuxième ceinture autour du centre-ville ;
- Une troisième en périphérie avec des axes plus structurants ;
- 5 principales portes d'accès sur la première couronne :
 - Porte de Paris ;
 - Rue Paul Eluard ;
 - Avenue Jean Moulin ;
 - La rue Gabriel Péri ;
 - La rue de Strasbourg.
- Coupure générée par la voie ferrée additionnée à la Seine.

Le calibrage de la voirie



- Un secteur plateau piéton entièrement à sens unique à l'exception de la rue Jean Jaurès ;
- La circulation à double sens se fait que sur les boulevards.

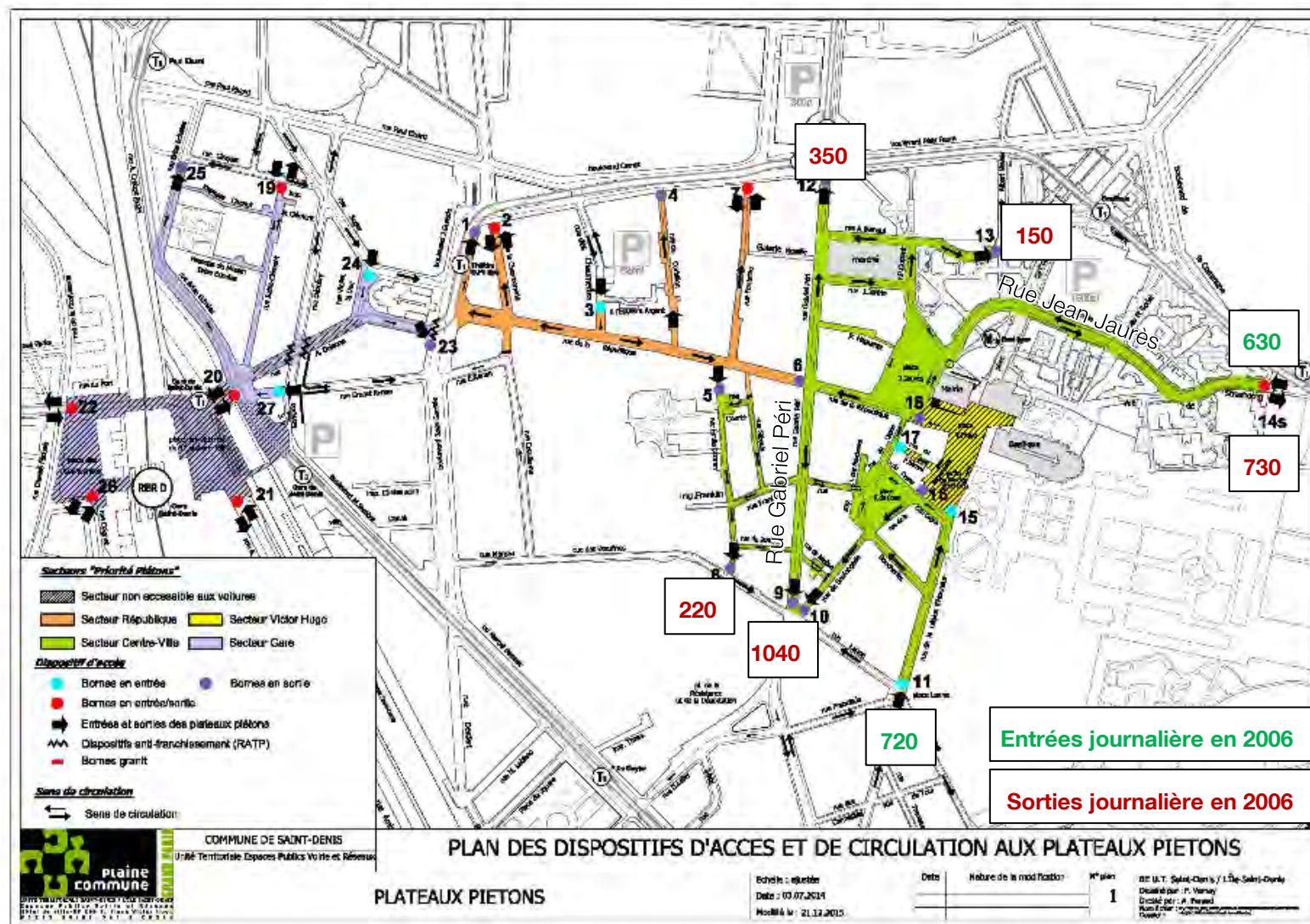


Les charges de trafic à disposition



- Un boulevard Nord très fréquenté ;
- Des boulevards qui ont une double fonction : accès au plateau piéton et au centre-ville ;
- Pas de donnée sur les charges de trafic dans le centre-ville ;

La demande aux bornes d'accès du plateau Péri

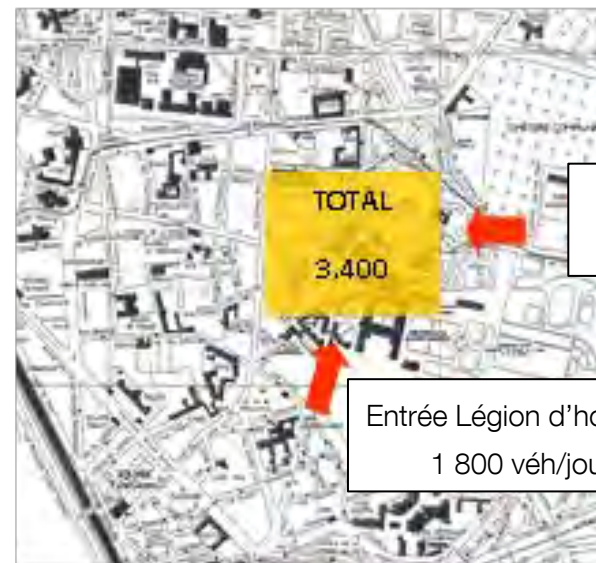
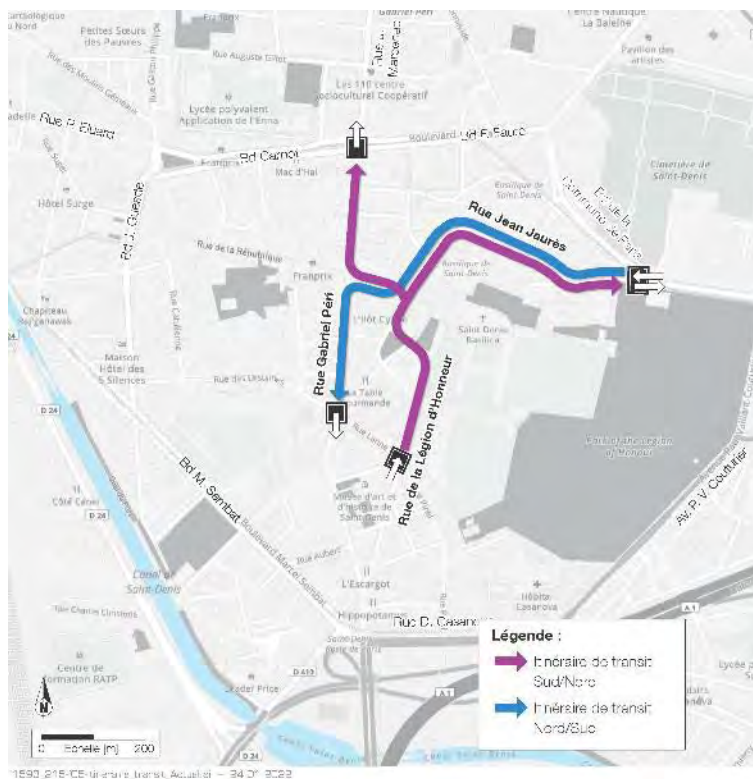


- L'accès au plateau Péri s'effectue par les rues de la Légion d'honneur et Jean Jaurès ;
- Les sorties sur les rue Gabriel Péri et Jean Jaurès sont les plus utilisées ;
- Des entrées/sortie en réalité plus importantes du fait qu'entre 6h30 et 10h les bornes sont baissées pour les livraisons.

Les itinéraires de transit possibles sur le plateau Péri

- Des itinéraires Nord/Sud avantageux pour les flux de transit ;
- Les bornes d'accès représentées sur la carte ci-contre sont les plus utilisées du plateau piéton ;
- La place Jean Jaurès est le point de croisement de tous les itinéraires de transit ;
- Une augmentation du trafic dans le plateau entre 2006 et 2009.

■ Des flux difficilement quantifiables.



Source : Plaine Commune / trafic moyen journalier 2009

Diagnostic de la situation actuelle

Les flux logistiques



Le fonctionnement des flux logistiques

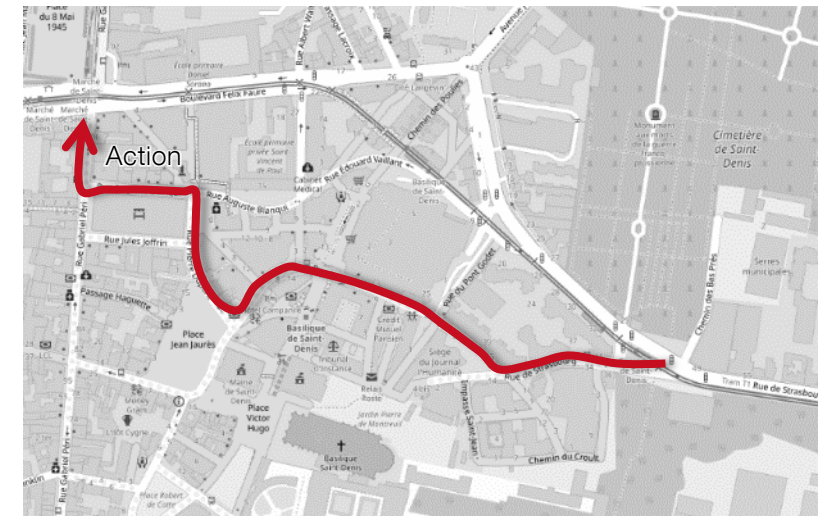
Les livraisons du marché :

- Les Halles se font livrer aux alentours de 4h30 pour permettre aux stands qui sont en pourtour de s'installer à temps pour le marché ;
- Le reste du marché s'installe à 7h ;
- Le remballage se fait entre 15h30 et 16h30 pour tous les exposants, il existe des difficultés de gestion des flux en sortie du plateau.

Le magasin Action :

- Il se fait livrer entre 1h et 2h les jours de marché et vers 4h le reste de la semaine ;
- Deux véhicules 38 tonnes sont nécessaires tous les jours pour approvisionner le commerce.

- Une étude d'organisation de la logistique doit être menée



Itinéraire pour la livraison de magasin Action

Les constats faits sur site

- Très peu de places réservées pour la livraison sur le plateau piéton ;
- Des stationnements anarchiques qui gênent les flux piétons ;
- Des livraisons régulièrement réalisées hors des heures imparties (6h30 – 10h).



Rue de la Charonnerie



Rue de la République

- Nécessité de définir l'organisation des livraisons : quels itinéraires ? Quels horaire d'accès ? Quels stationnements ?
- Quelles démarche (étude, concertation...) ?



Rue Auguste Delaune

Les ambitions et les projets à intégrer



Les ambitions et les projets à intégrer

Les projets cyclables



Le développement d'axes structurants

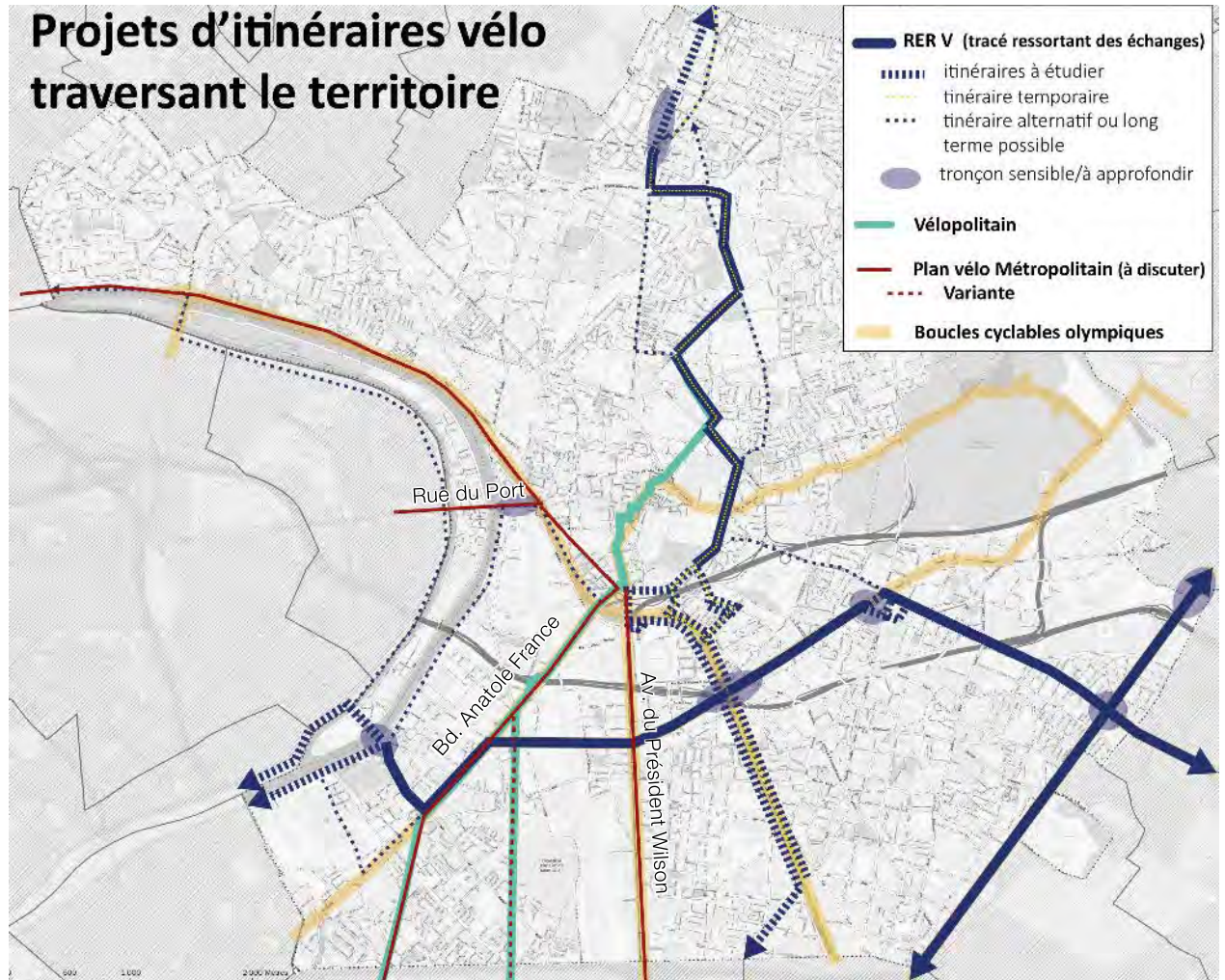
Le RER V

- Une variante d'itinéraire qui suit la partie Sud-Est de la ceinture du centre-ville ;
- Un passage par l'avenue Paul Vaillant Couturier en commun avec le T8.

Le Plan Vélo métropolitain

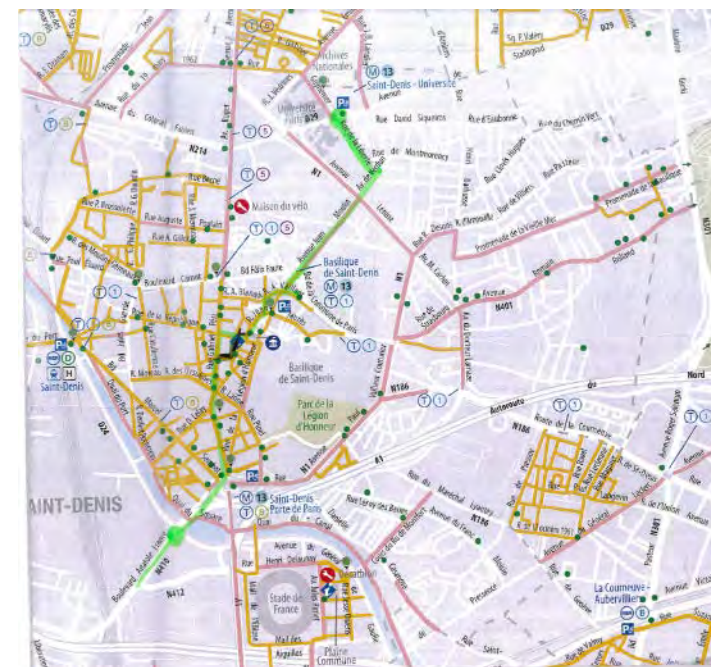
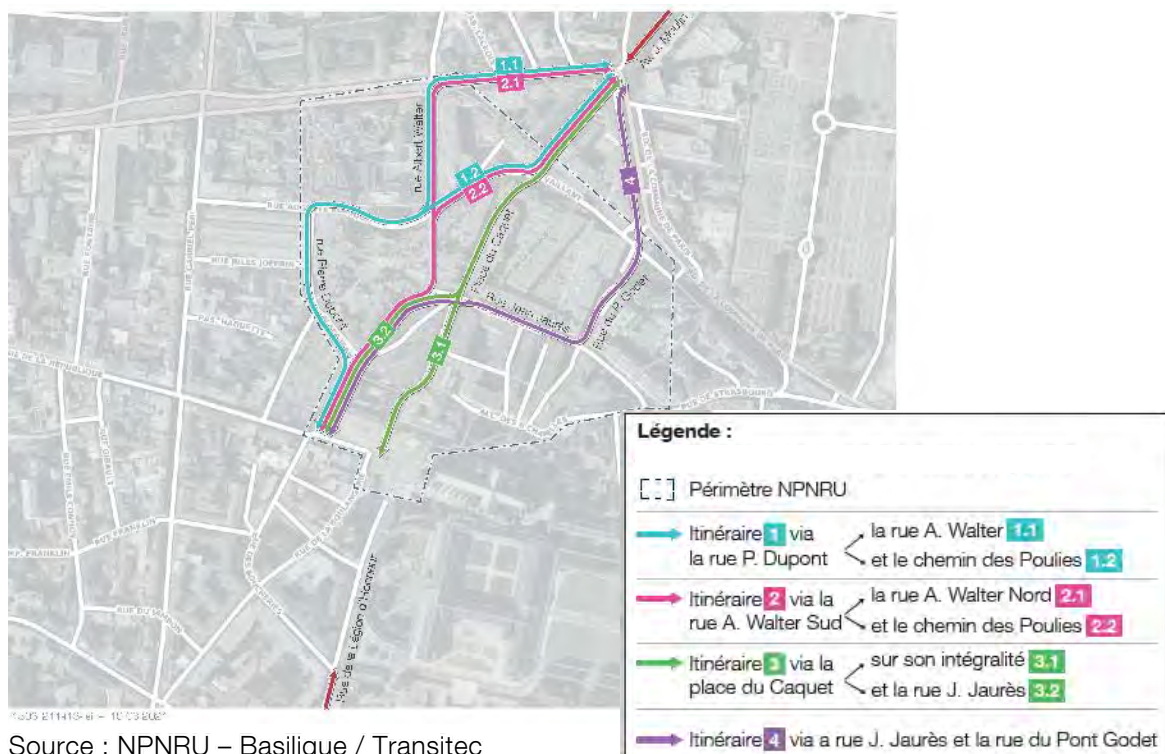
- Une continuité entre tous les plans vélos existants sur la Métropole du Grand Paris est prévue dans le cadre de ce projet ;
- Une jonction se fait au niveau de porte de Paris et il se diffuse en 4 axes vers le Sud :
 - Avenue du président Wilson ;
 - Boulevard Anatole France ;
 - Rue du Port;
 - Quais de Seine (Nord ouest).

- Les impacts circulatoires du RER V constituent un invariant du concept multimodal



Zoom sur le Vélopolitain

- Une continuité à créer entre la rue de la porte de Paris et l'avenue Jean Moulin ;
- Dans le cadre de l'étude « Basilique », quatre itinéraires ont été étudiés ;
- Préconisation : itinéraire 4 - passage par les rues Jean Jaurès et du Pont Godet



Proposition d'itinéraire de la Ville

- Un itinéraire qui devra être choisi en cohérence avec le concept multimodal retenu ;
- Une articulation étroite à mener avec les études MOE Basilique

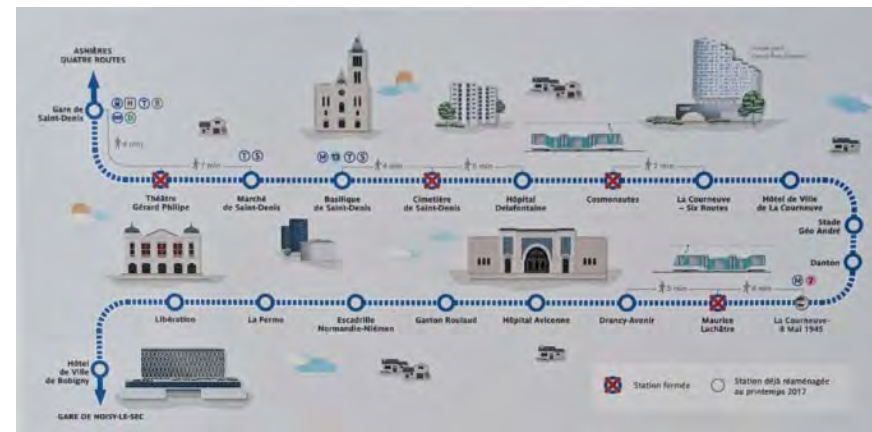
Les ambitions et les projets à intégrer

La future desserte en transport en commun

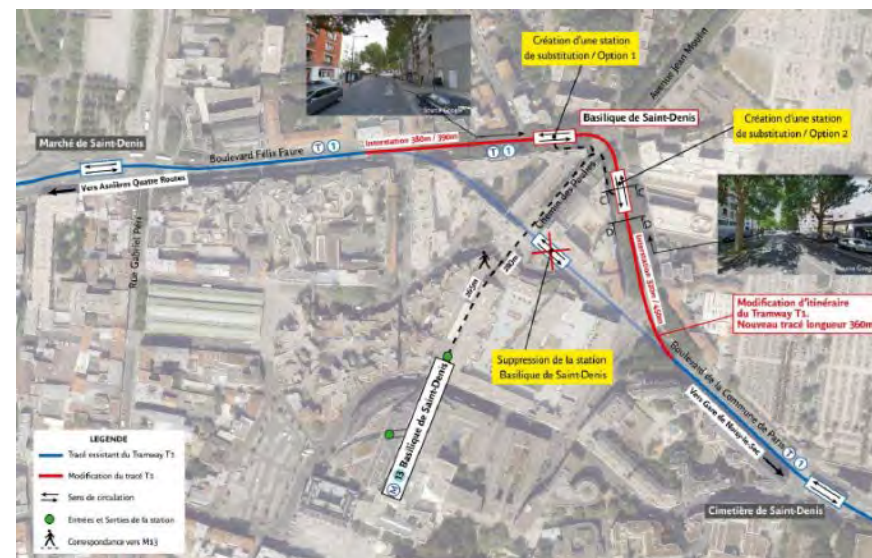


Le tramway T1

- Le projet prévoit le déplacement et la réorganisation des quais du tram T1 ;
- Sur le secteur d'étude, deux stations seront supprimées :
 - *Théâtre Gérard Philipe* sur le boulevard Jules Guesde ;
 - *Cimetière Saint Denis* située au carrefour de la rue de Strasbourg et du boulevard de la Commune de Paris ;
- La station *Basilique* de Saint-Denis va quant à elle être réaménagée.



Source : Campagne publicitaire IdFM



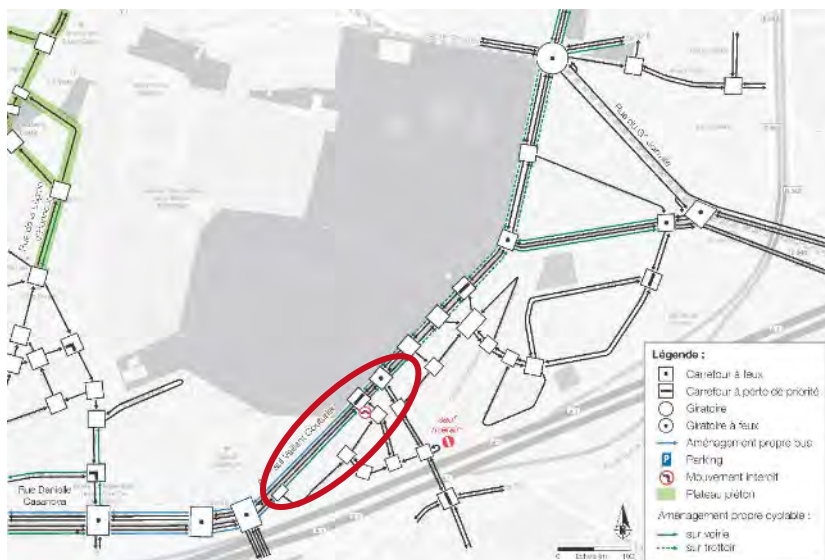
Source : Impact de la modification de la station T1 Basilique de Saint-Denis – RATP

- Une relocalisation des stations qui pourra modifier les portes d'accès piétonnes au centre-ville.



Le prolongement T8 Sud

- A l'étude, mise à sens unique de l'avenue Paul Vaillant Couturier, jusqu'au croisement avec l'avenue Jeanne d'Arc, nécessaire (cohabitation avec le RER V) – le sens de circulation conservé est un élément variable ;
- Suppression de la ligne de bus 253 qui fait doublon avec le T8 ;
- Un nouvel itinéraire pour la ligne 353 devra être étudié par IDFM.



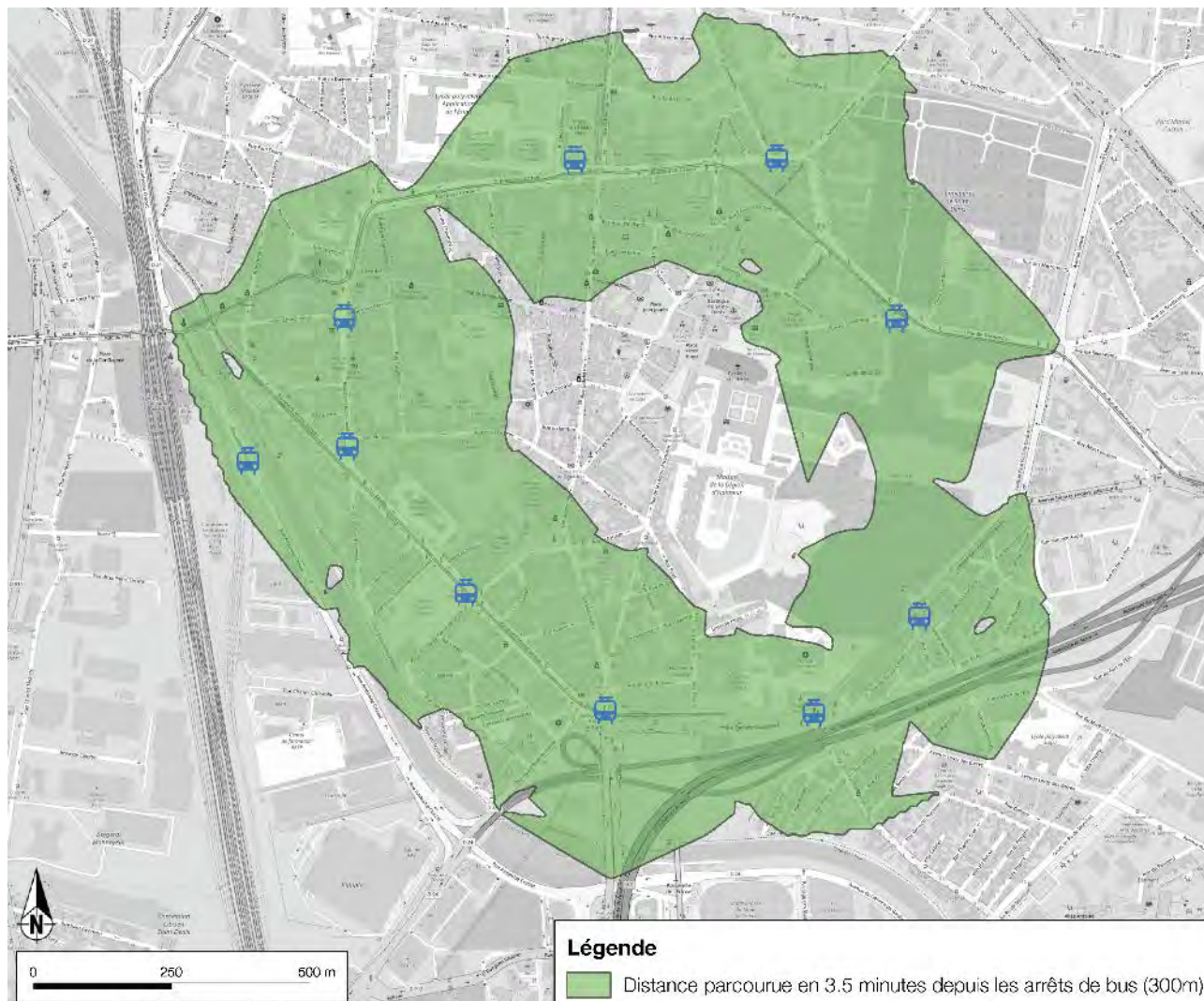
Source : Plaine Commune

- Des concepts multimodaux qui devront intégrer la mise à sens unique ponctuelle de l'avenue Paul Vaillant et intégrer un sens de circulation automobile variable.

Dévoisement des lignes de bus régulières

■ Une perspective qui fera l'objet d'une étude approfondie

■ La marchabilité à renforcer en lien avec les portes d'accès du centre-ville

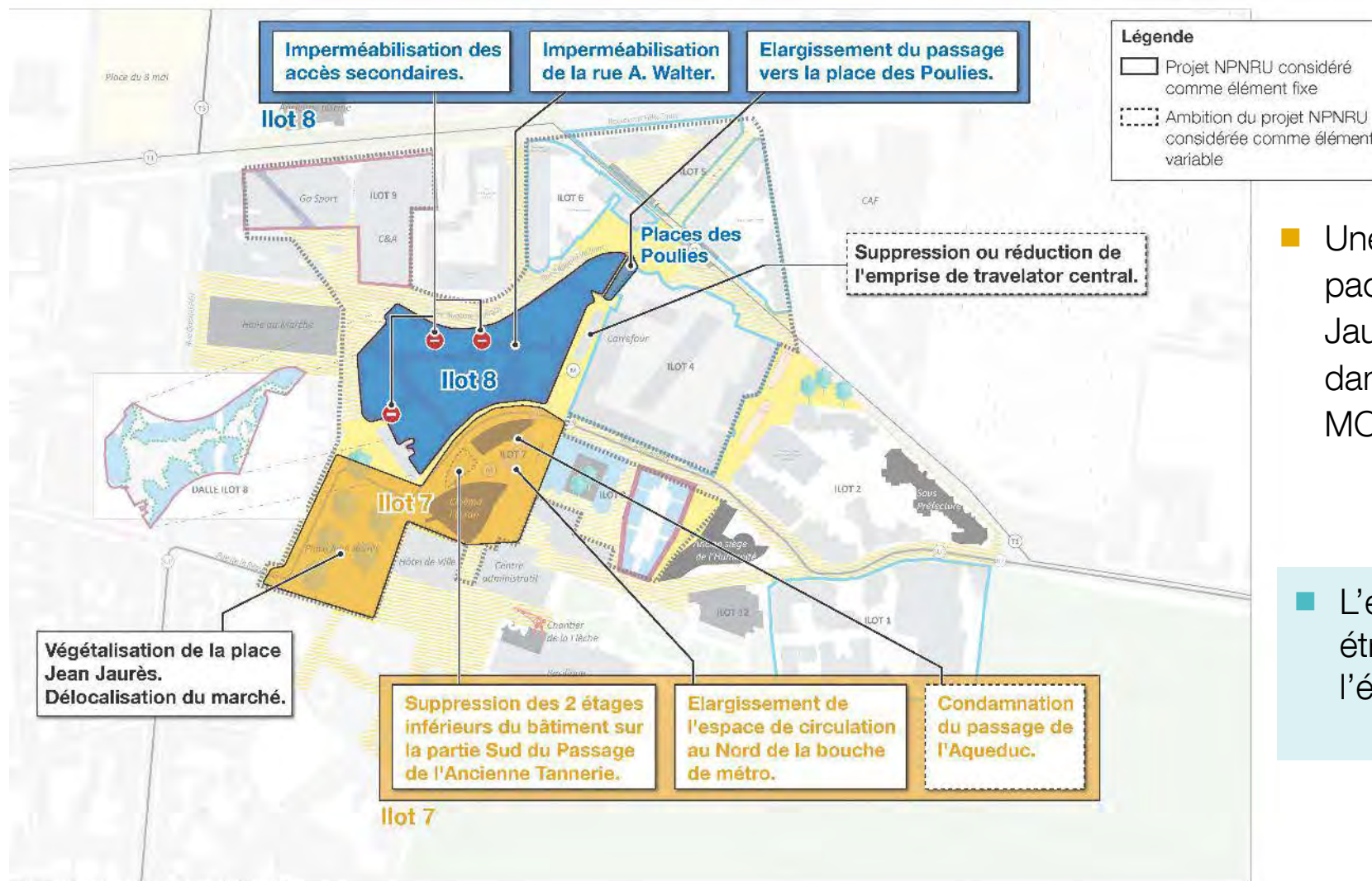


Les ambitions et les projets à intégrer

Le NPNRU Basilique



Les ambitions et réflexions de l'étude NPNRU



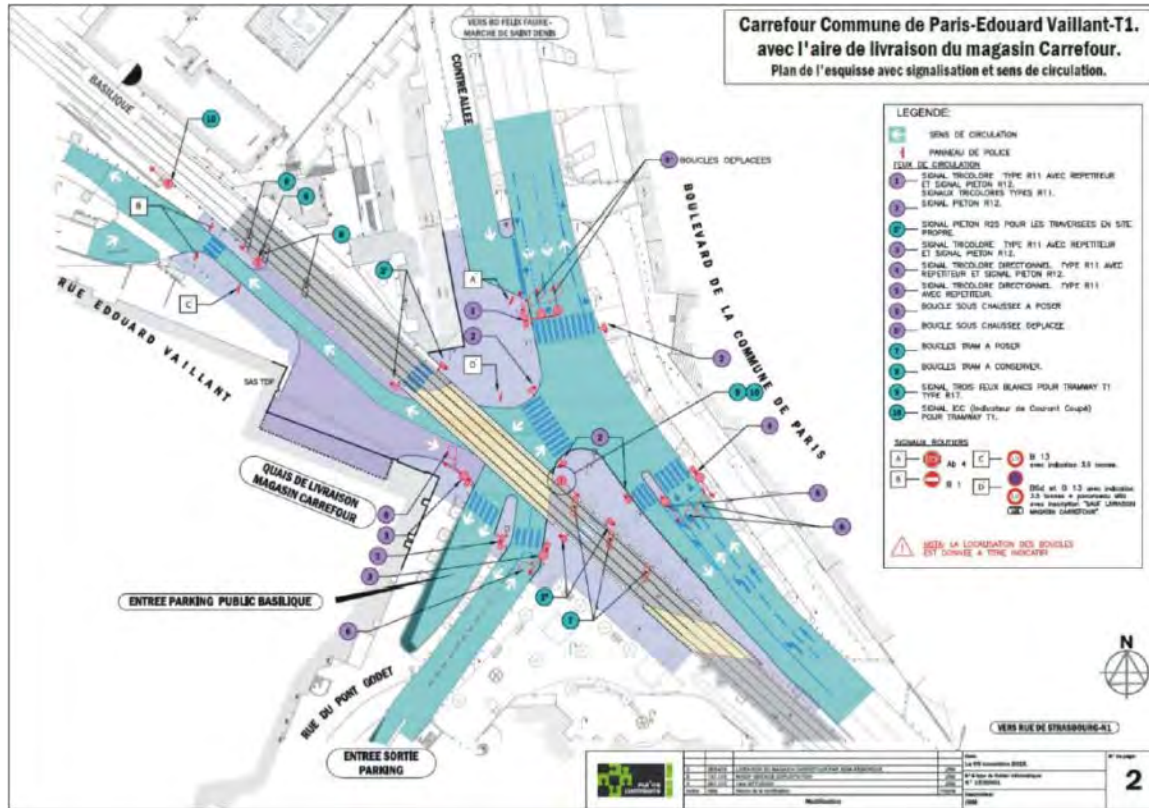
- Une demande de pacifier la rue Jean Jaurès est formulée dans le CCTP de la MOE Basilique.

- L'étude doit s'articuler étroitement avec l'étude de MOE.

1593_211_103-Projet_NPNRU.ai - 01_04_2021

Source : NPNRU Basilique - Transitec / fond de plan, Agence Bruno Fortier

La requalification du carrefour Pont Godet



Source : Saint Denis PACT T1 / Technologies Nouvelles, Plaine Commune

- Planning :
 - DPS + PRO jusqu'à fin 2021 – début 2022 ;
 - Travaux T1 2022.
- Une requalification du carrefour initiée notamment pour sécuriser les traversées piétonnes, aujourd'hui accidentogènes ;
- Impacts sur le plan de circulation : une mise à sens unique de la rue Edouard Vaillant, dans le sens Est > Ouest ;
- Etude à venir sur le réaménagement en interne du parking.

➔ Le carrefour doit être retravaillé car la première proposition n'optimisait pas les flux piétons et reportait trop de flux de véhicules sur la place des Poulies.



Caractérisation du besoin de déplacement pour la desserte locale en centre-ville de Saint-Denis

01

Rappel des objectifs

Rappel des objectifs et du contexte

Contexte et objectifs de l'étude

- Une volonté forte de réhabilitation du centre-ville de St-Denis
 - > Une centralité à conforter
 - > Une démarche globale dans laquelle s'inscrit le sujet de la mobilité (urbanisme, offre commerciale....)
- Une étude en cours sur l'accessibilité tous modes
 - > Une volonté d'apaisement et de limitation de la place de la voiture
 - > Déviation des lignes de bus régionales et restrictions d'accès supplémentaire
- Objectifs de l'étude
 - > Identifier les publics directement concernés par la déviation des lignes
 - > Définir les caractéristiques du service (tracé, point d'arrêts, niveau de service...)
 - > Préparer la mise en œuvre opérationnelle (dimensionnement de la flotte, estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement...)

Rappel des objectifs et du contexte

Données d'entrée

- Réunion de lancement et visite terrain du 06/09/2022
- Données reçues/collectées :
 - > Diagnostic étude multimodale Transitec 2022 (y.c. plan de circulation)
 - > Comptages RATP par ligne, arrêt, jour de semaine
 - > Caractéristiques de déviations des lignes régionales : **entretien réalisé avec IDFM et RATP le 20/09/2022** et échanges téléphoniques ultérieurs avec Plaine Commune
- SIDV : une base de validations maîtrisée par Transamo permettant de caractériser finement les usages mais avec des restrictions d'accès :
 - > Utilisation des données validées auprès d'IDFM

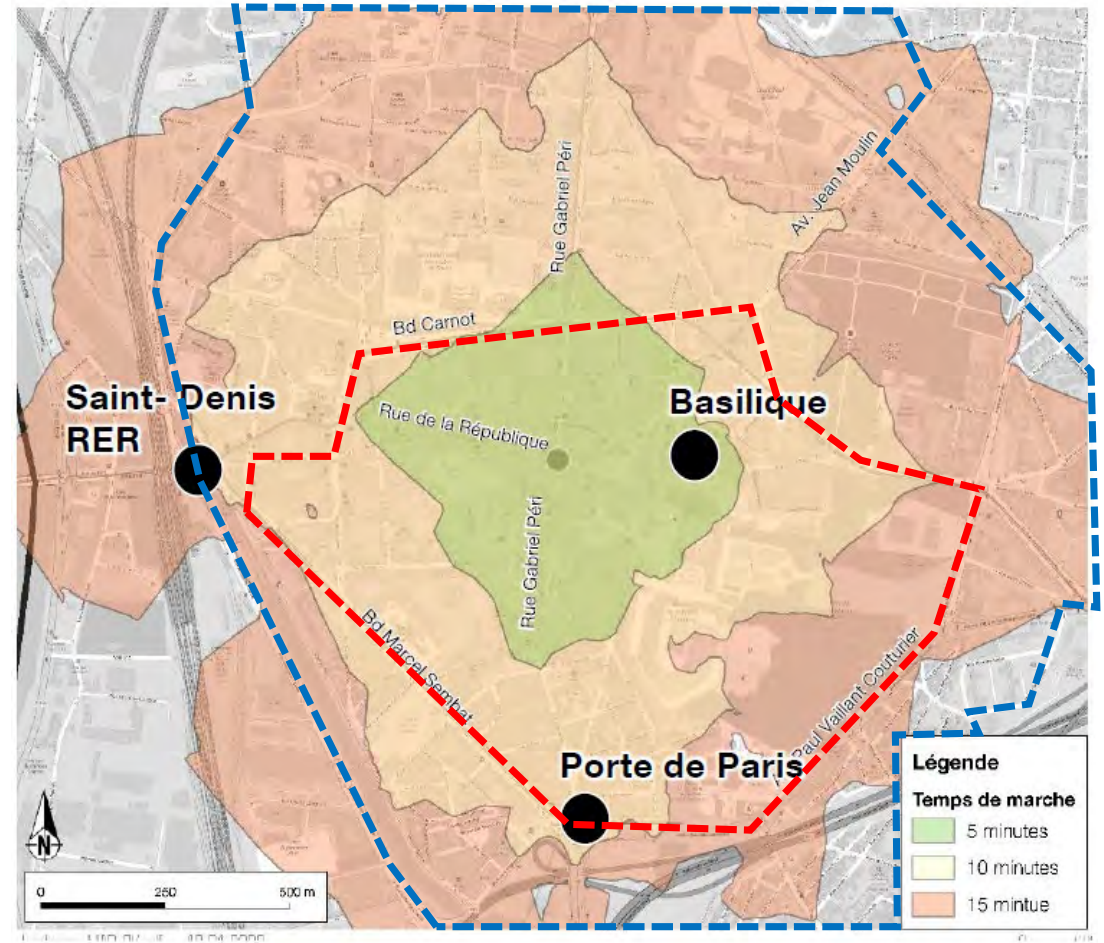
02

Quelle desserte du centre-ville ?

Quelle desserte du centre-ville ?

Périmètres d'étude considérés

- Un périmètre resserré () à taille humaine, délimité par les boulevards de ceinture du centre ville
- Un périmètre élargi () incluant la zone comprise entre le T8, le canal, l'A86 et la RN401 (Avenue Lénine)
- Des distances de marche inférieures à 10 min pour la plupart des secteurs en périphérie du centre-ville
- Une coupure marquée à l'Est, au niveau du Parc de la Légion d'Honneur, contraignant l'accès à l'Avenue Paul-Vaillant-Couturier

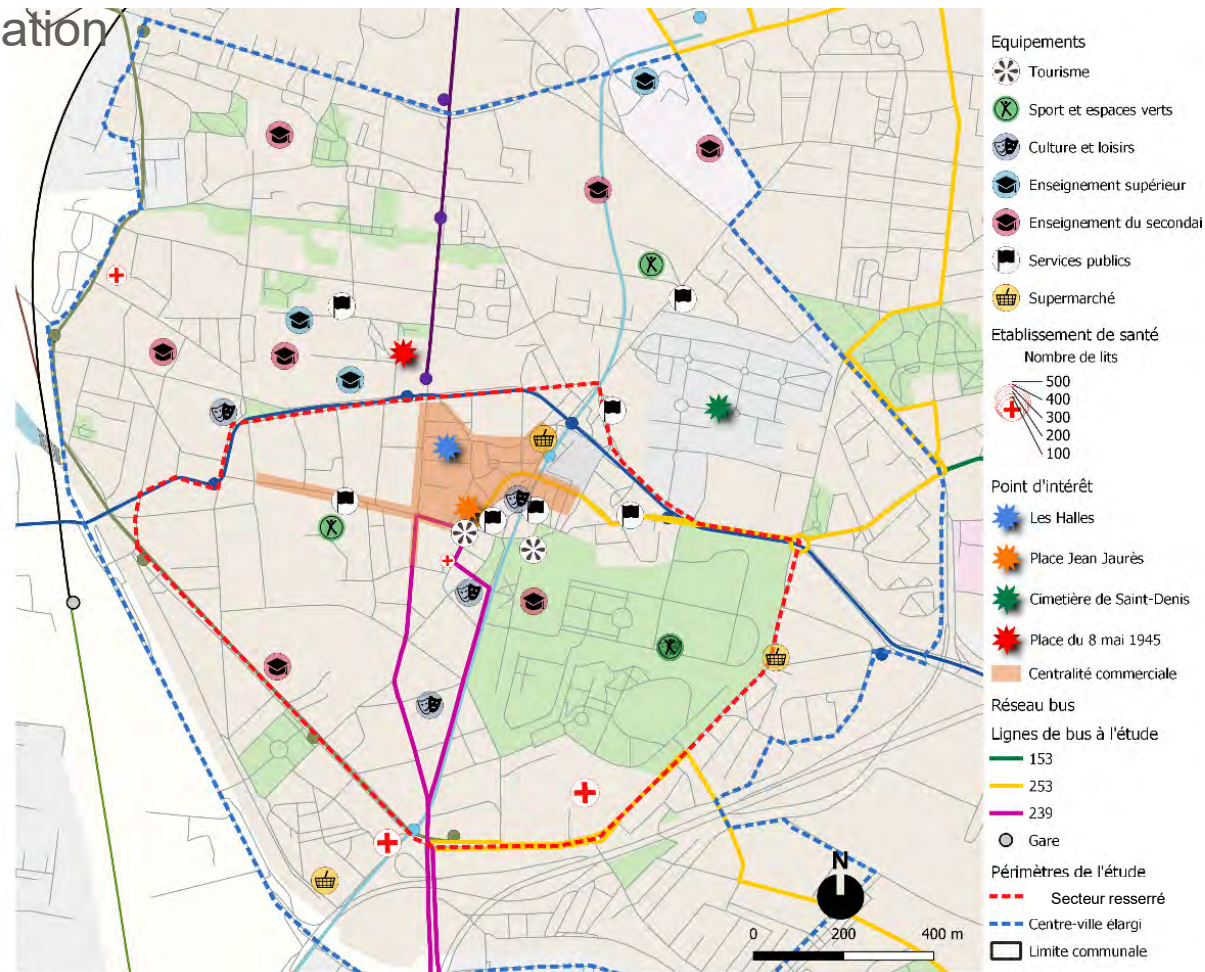


D'après Transitec, 2022

Quelle desserte du centre-ville ?

Caractérisation du territoire et de sa population

- Une population nombreuse et plus encline aux **déplacements de courte portée** et qui a **davantage recours aux transports en commun** que dans le reste du département (62% de part modale TC, taux de motorisation des ménages de 45%)
- Un **plateau piéton essentiellement commerçant** organisé autour de la **rue de la République**, **rue Gabriel Péri** et des **Halles** et à l'attrait commercial renforcé par le centre commercial Basilique
- **Forte concentration d'établissements d'enseignement du secondaire et du supérieur** sur le périmètre élargi du centre-ville et notamment boulevard Carnot (IUT de Saint-Denis, Lycée Polyvalent ...)
- Des équipements culturels et de loisirs notables
- Des services d'envergure départementale et intercommunale sur la plateau piéton

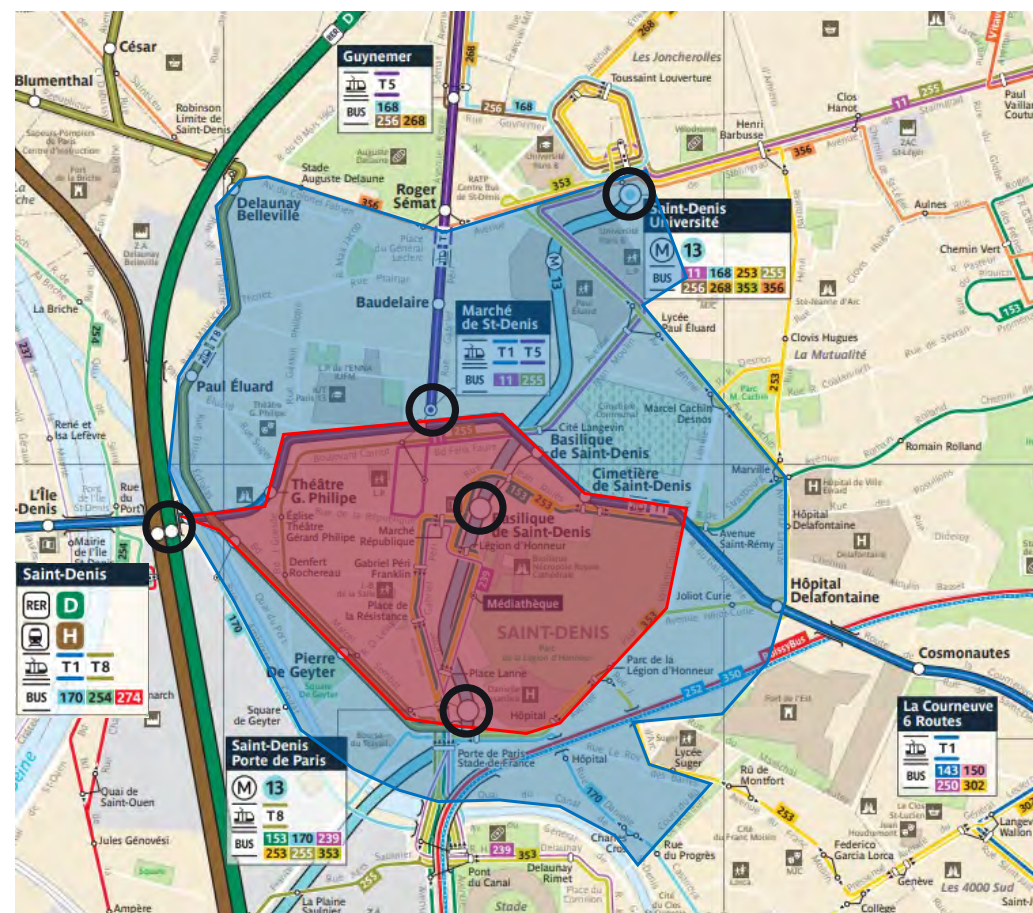


Quelle desserte du centre-ville ?

Desserte actuelle du centre-ville élargi de Saint-Denis

■ L'offre TC du périmètre d'étude :

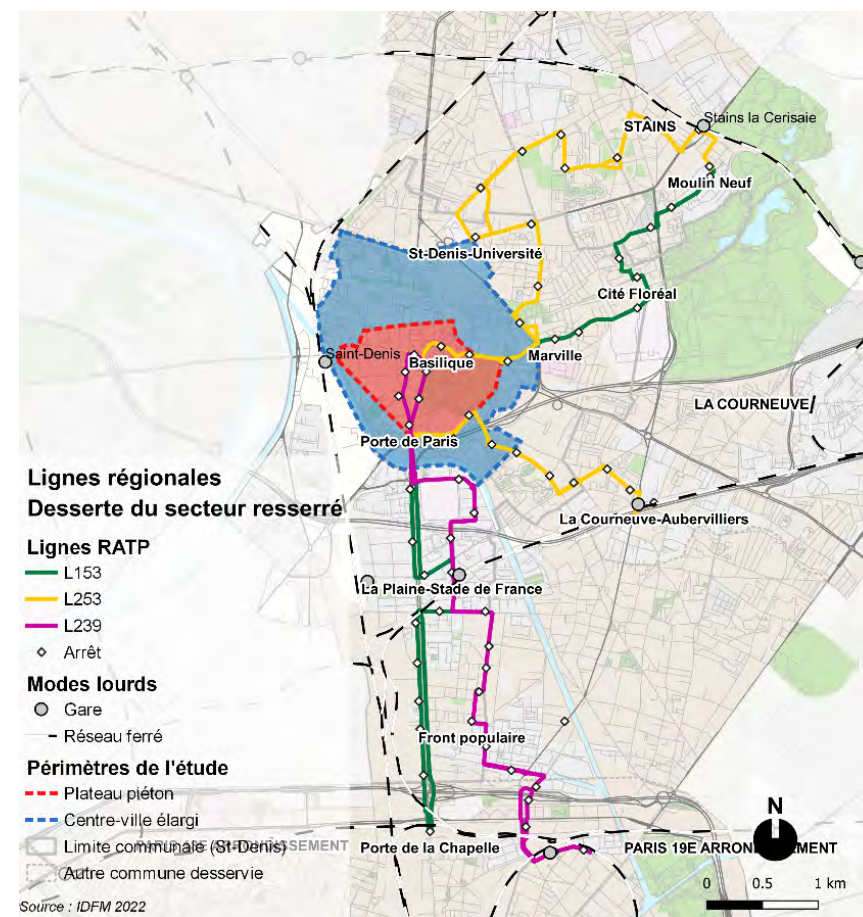
- > **A l'échelle du secteur resserré** : une offre organisée autour de trois lignes traversantes (153, 253, 239), d'une ligne tangentielle (255) et du M13 (arrêt Basilique de Saint-Denis)
 - > Sur les boulevards en ceinture :
 - Une offre TC diversifiée et capacitaire sur les boulevards en ceinture autour du centre-ville (T1, T8, T5).
 - **Quatre pôles d'échanges structurants internes ou limitrophes au secteur resserré** : Gare de Saint-Denis (RER D, transilien H), Saint-Denis Porte de Paris, Basilique Saint-Denis (M13, T1) et Marché de St-Denis
 - > En limite du périmètre élargi : proximité du pôle Saint-Denis Université
- #### ■ En conclusion, une offre importante:
- > **Un mode lourd accessible à moins de 6 min à pied**
 - > Des connexions nombreuses et capacitaires à proximité immédiate du centre-ville en lien direct avec la MGP et le territoire de Plaine Commune.



Quelle desserte du centre-ville ?

Caractérisation des lignes régionales

- **3 lignes desservant directement le secteur resserré**
 - > Ligne **239** : terminus à l'arrêt « Marché-République »
Suppression actée avec le prolongement du T8 (d'après l'étude Transitec)
 - > Lignes **153** et **253** : lignes de passage
 - > Lignes à fortes fréquences mais sinueuses (desserte de proximité, rabattement et cabotage)
- **Des arrêts en commun aux 3 lignes sur le secteur resserré**
 - > Les 9 arrêts sont desservis par au moins 2 des 3 lignes
 - > 5 arrêts sont communs aux 3 lignes
 - > Ils représentent environ ¼ des validations des lignes pour ¼ des arrêts
 - > Un tronc commun et pas d'alternative de parcours à échelle centre-ville
- **Des itinéraires dissociés selon le sens de circulation**



Ligne	Amplitude horaire	Fréquence de passage	Nombre d'arrêts	Nombre d'arrêts sur le plateau piéton	Temps de parcours théorique	Validations journalières moyennes (hors occasionnels)	% des validations sur les arrêts du centre-ville	Communes desservies	Equipements desservis
153	5h35 - 1h25	HP : 10 min HC : 12 min Intervalle max : 21 min	27	7	43 min	9 900	28%	18ème arrondissement de Paris, Saint-Denis, Stains	ZAC Nozal-Chaudon, Stade de France , Hôpital Casonva, Parc de la Légion d'honneur, Basilique Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis , Centre hospitalier de Saint-Denis , Parc interdépartemental des sports , CC Carrefour de Stains .
253	5h15-0h30	Intervalle HP/HC : 20 min Intervalle max : 30 min	30	7	50/53 min	5 700	24%	La Courneuve, Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Stains	Gare RER La Courneuve-Aubervilliers, Lycée polyvalent Suger, Parc de la Légion d'Honneur, Basilique Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis, Université Paris 8, Archives Nationales, Vélodrome de Saint-Denis, Complexe sportif Roger Freville, Lycée polyvalent Maurice Utrillo, Centre-ville de Stains, CC Carrefour de Stains.
239	6h-22h30	HP : 12 min HC : 15 min Intervalle max : 30 min	23	6	42 min	6 500	22%	19ème arrondissement de Paris, Aubervilliers, Saint-Denis	Gare RER Rosa Parks, Parc d'activité des Portes de Paris, Campus Condorcet, La Plaine Montjoie, Lycée Angela Davis, Stade de France, Parc de la Légion d'honneur, Médiathèque Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis

Quelle desserte du centre-ville ?

Un projet de déviation des lignes

- Impacts positifs surtout pour les voyageurs hors centre-ville :
 - > Gain de temps probable entre Porte de Paris et Marville
 - > Maintien de l'accès au M13 depuis Aubervilliers
- Perte du cabotage de (très) courte distance
- Interconnexion de la 153 avec le centre-ville :
 - > Connexion limitée à la porte de Paris
 - > Accès au RER B complexifié surtout depuis le nord du centre
- Reprise possible de certains voyageurs de courte portée entre le Sud (Porte de Paris), le Nord (secteur Basilique) et l'Est (Marville) par la 253

- ⇒ 153 : Passage par la RN 1 à l'est du parc de Légion d'Honneur
- ⇒ 239 : Limitation Porte de Paris
- ⇒ 253 : Passage par le Bd Carnot, le Bd Marcel Sembat (Doublon avec la ligne 255)



D'après RATP, 2022

nov.-22 | 10

03

Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Préambule : atouts et limites des données utilisées

- Les données SIDV (propriétaire IDFM) :
 - > Validations géolocalisées et horodatées
 - > Reconstitution des trajets des voyageurs (arrêts de montée et de descente)
- Des données manquantes (un écart entre validations et montées réalisées sur les lignes) :
 - > Pas d'information sur les titres « papier » (occasionnels) :
 - Touristes
 - Voyageurs réguliers aux faibles ressources mobilisables
 - > Pas d'information sur les voyageurs n'ayant pas validé de titre (surcharge des véhicules et fraude)
- Un fort écart avec les montées/descentes (comptages) :
 - > **Présentation de fourchettes de valeurs**
 - > **Hypothèse de représentativité des validations pour les caractéristiques des déplacements**
 - > **Sous-estimation possible des déplacements sur les secteurs les plus chargés**

Ligne	Montées/j 2019 (RATP)	Validations/j 2019 (IDFM)	Ecart (%)
153	20 900	12 000	+74%
253	12 700	7 000	+81%
239	10 900	7 500	+45%

Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Des conditions de voyage complexes et des vocations diverses

- Une saturation régulière des véhicules
- Nombreux voyageurs fortement contraints, liés notamment à la vocation commerciale du centre-ville (poussettes, cabas...)
- Des déplacements d'opportunité (très faible distance parcourue)
- Une vocation touristique affichée (signalétique aux arrêts)

→ Un enjeu majeur pour le futur service : son accessibilité

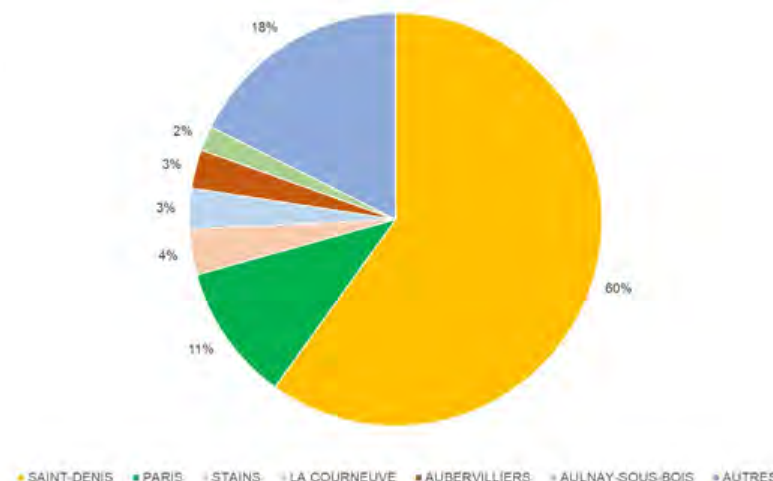


Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

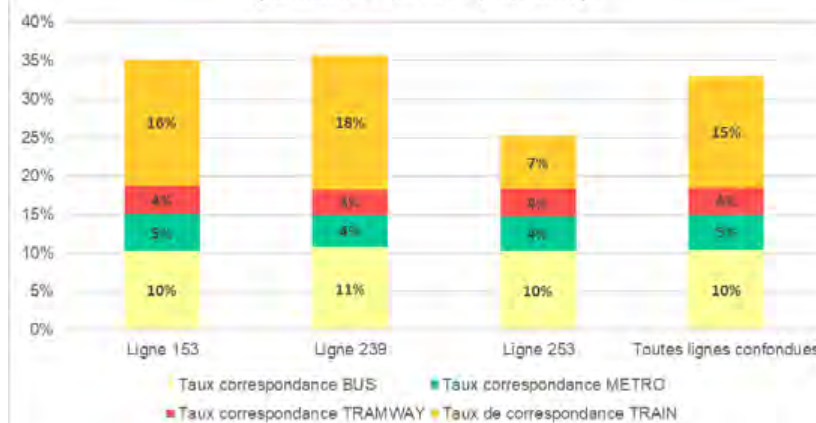
Les voyageurs du périmètre resserré

- **Un volume de 10 300 montées quotidiennes en 2019** (3 300 validations en 2022)
- **Une vocation de « desserte locale » :**
 - > Plus de la moitié des voyageurs reste à St-Denis
 - > 67% des voyageurs utilisent ces lignes pour un trajet sans correspondance
- **Un taux de correspondance relativement faible (pour l'Île-de-France) :**
 - > Proximité immédiate du réseau structurant (RER D, M13, T1, T8), accessible à pied
 - > Des voyageurs surtout en correspondance avec le train et d'autres lignes de bus

Communes de destination des voyageurs montant dans le périmètre resserré (Semaine)



Taux de correspondance des voyageurs montant dans le périmètre resserré (semaine)



Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

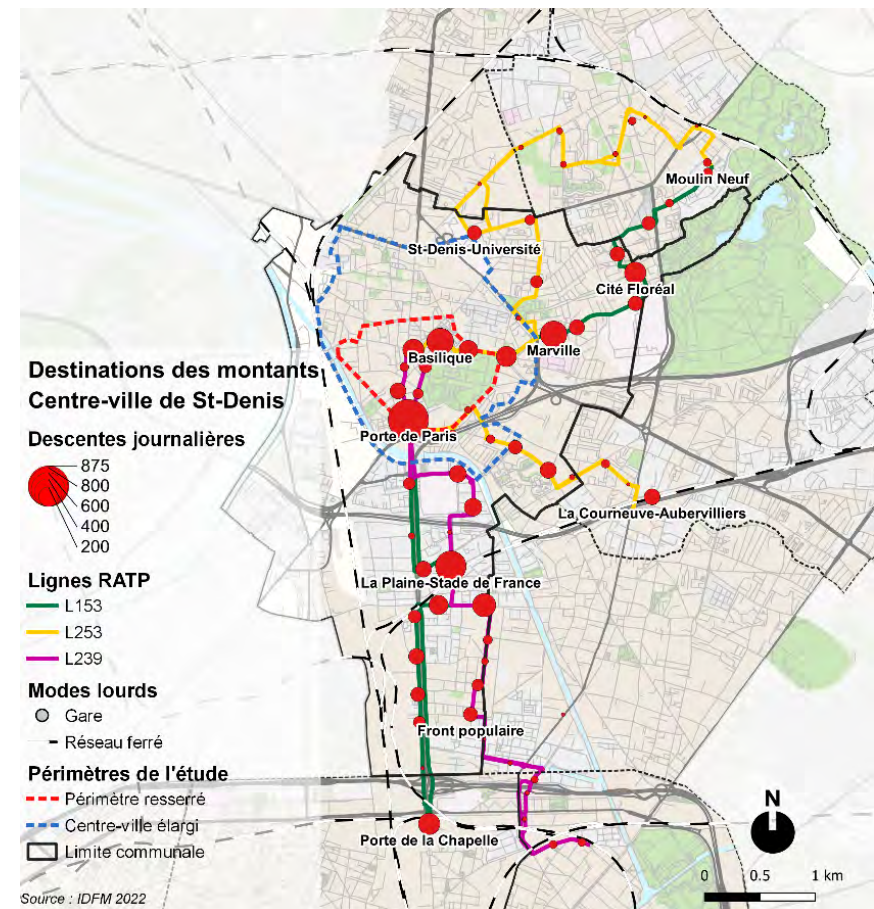
Les voyageurs sans correspondance : de nombreux trajets courts

- **Des trajets sans correspondance, pour la plupart interne à St-Denis :**

- > 29% descendent à l'un des 9 arrêts du secteur resserré et 11% supplémentaire dans le secteur élargi
- > 87% restent à St-Denis
- > Majorité des déplacements sortant du périmètre s'effectue sur la 153

- **Autres secteurs principalement liés :**

- > La Plaine-Stade de France (zone d'emplois)
- > Nord-Est de St-Denis (Hôpital-Floréal-Université)
- > Paris (Porte de la Chapelle)



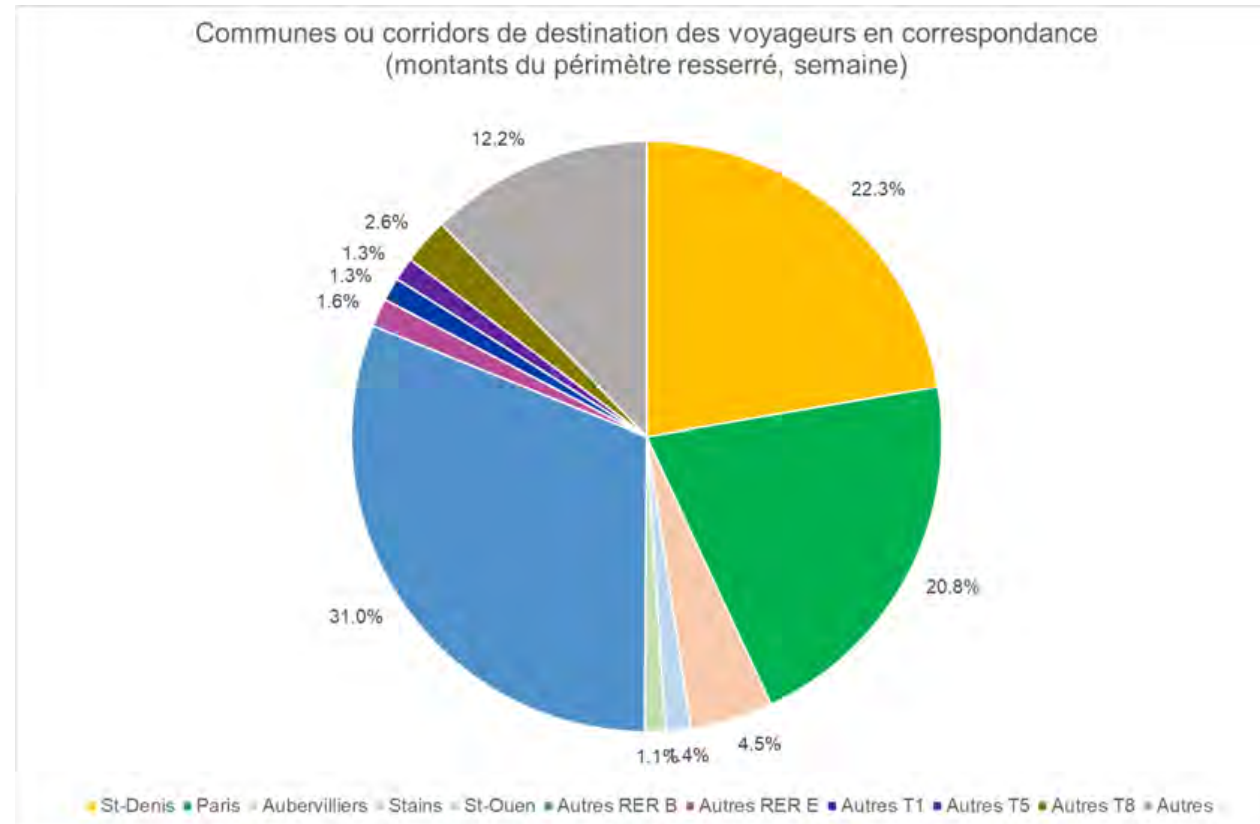
Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Les voyageurs en correspondance : une forte dépendance au RER B

- Rappel : lignes structurantes en correspondance avec les lignes régionales (hors secteur resserré) :

- > RER B **153** **239** **253**
- > RER E **239**
- > M12 **153** **239**
- > T13E **253**

- Une liaison prépondérante avec le RER B (correspondance à La Plaine-Stade de France) → **environ 350 validations/j** (plus de 500 montées) en plus des voyageurs vers Paris et Aubervilliers

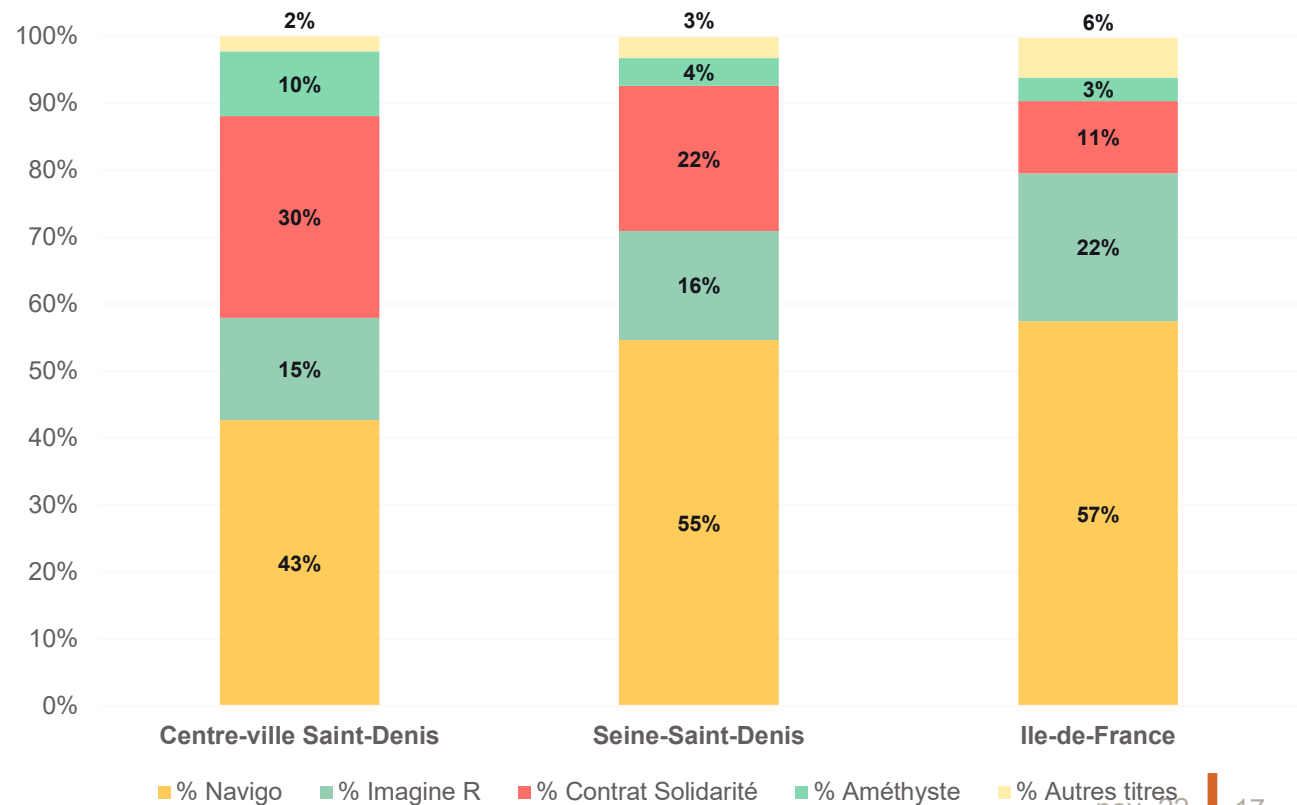


Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Un fort recours à la tarification Solidarité transport

- Forte proportion des titres Solidarité transport (titres solidaires) et Améthyste (titres seniors)
- Usage moindre des Navigo Plein Tarif
- Légère sous-représentation des étudiants et scolaires

Une population particulièrement concernée par la tarification Solidarité transport



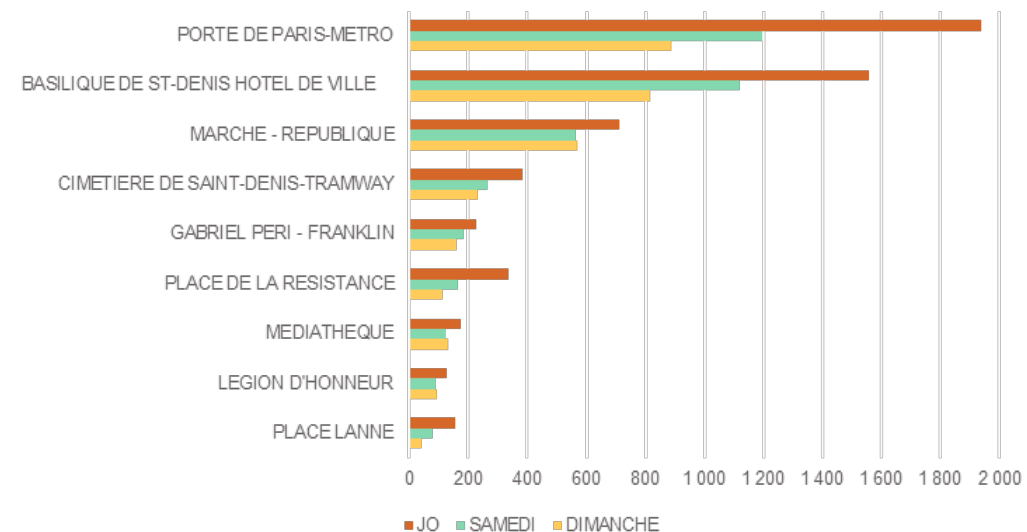
Source : Validations aux arrêts, IDFM 2022

Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Des logiques de déplacements similaires le week-end

- Baisse de la fréquentation moyenne : -33% le samedi, -46% le dimanche
- Une réduction de la fréquentation surtout marquée au niveau des pôles d'échanges, qui restent les principaux arrêts de destination des voyageurs
- Une fréquentation stable en particulier au niveau des arrêts du secteur commerçant
- Une structure des déplacements très similaire à celle de la semaine (communes de destination), mais avec une réduction du nombre de trajets en correspondance

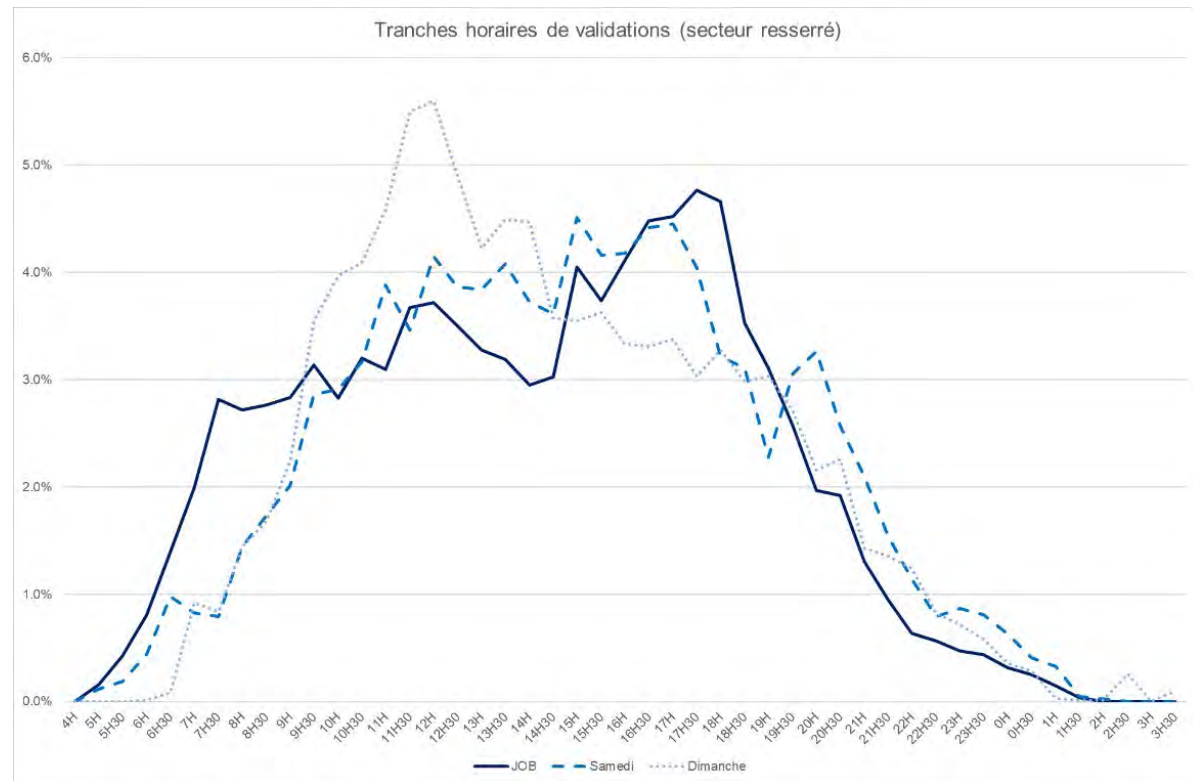
Répartitions des validations* aux arrêts



Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

Des déplacements lissés sur la journée

- Pas de période de pointe marquée
- Les périodes d'utilisation, les titres utilisés, les portées des déplacements et les observations terrain suggèrent une forte utilisation pour des motifs non pendulaires, en particulier achats :
 - > Lien primordial avec le marché et le centre commercial Basilique
 - > Voyageurs contraints « à mobilité réduite »



Quels voyageurs dans les lignes régionales ?

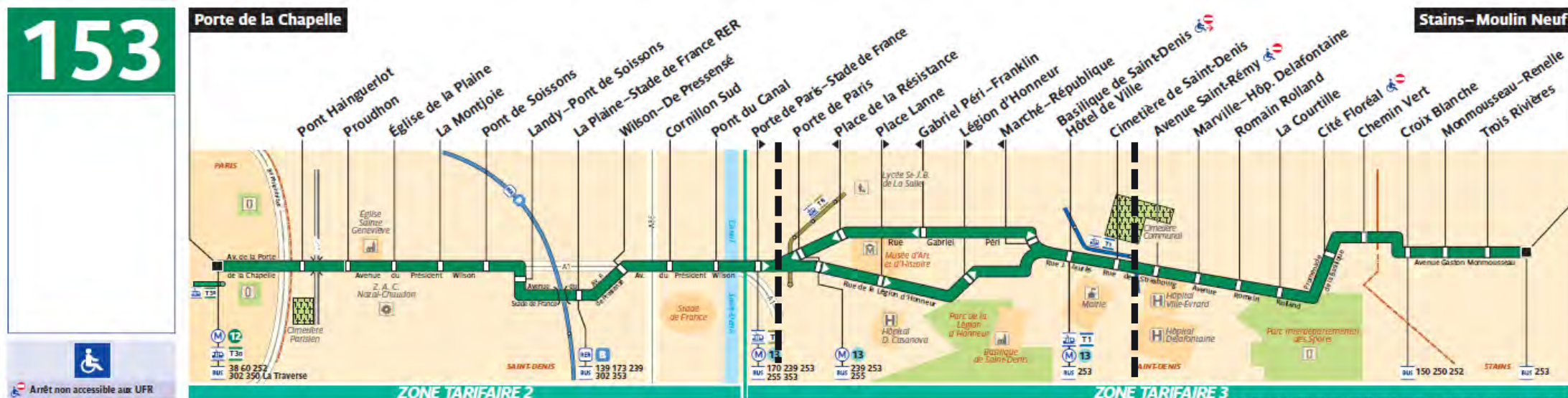
Bilan de l'impact de la déviation sur l'ensemble des voyageurs des lignes

Impact	Caractérisation	Validations/jr	Montées/jr	En part
Négatif	Trajet à destination ou à l'origine des arrêts impactés	2 566	4 223	16%
Limité ou neutre	Trajet entre les arrêts impactés	1 124	1 836	9%
Neutre ou positif	Trajet sans stop aux arrêts impactés	11 359	19 212	75%

- A été considéré l'ensemble des trajets empruntant les lignes : les trajets avec correspondances et les trajets ayant pour destination ou origine un arrêt sur l'ensemble des lignes considérées.
- Estimation reconstituée sur la base des montées réelles et d'hypothèses issues des comptages RATP.
- 84 % avec un impact limité à positif.

Caractérisation des lignes régionales

L153



Amplitude horaire	Fréquence de passage	Nombre d'arrêts	Nombre d'arrêts sur le plateau piéton	Temps de parcours théorique	Validations journalières moyennes (hors occasionnels)	% des validations sur les arrêts du centre-ville	Communes desservies	Equipements desservis
5h35 - 1h25	HP : 10 min HC : 12 min Intervalle max : 21 min	27	7	43 min	9 900	28%	18ème arrondissement de Paris, Saint-Denis, Stains	ZAC Nozal-Chaudon, Stade de France , Hôpital Casonva, Parc de la Légion d'honneur, Basilique Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis , Centre hospitalier de Saint-Denis , Parc interdépartemental des sports , CC Carrefour de Stains .

Caractérisation des lignes régionales

L253

253



Amplitude horaire	Fréquence de passage	Nombre d'arrêts	Nombre d'arrêts sur le plateau piéton	Temps de parcours théorique	Validations journalières moyennes (hors occasionnels)	% des validations sur les arrêts du centre-ville	Communes desservies	Equipements desservis
5h15-0h30	Intervalle HP/HC : 20 min Intervalle max : 30 min	30	7	50/53 min	5 700	24%	La Courneuve, Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Stains	Gare RER La Courneuve-Aubervilliers, Lycée polyvalent Suger, Parc de la Légion d'Honneur, Basilique Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis , Université Paris 8 , Archives Nationales, Vélodrome de Saint-Denis , Complexe sportif Roger Freville, Lycée polyvalent Maurice Utrillo, Centre-ville de Stains , CC Carrefour de Stains.

Caractérisation des lignes régionales

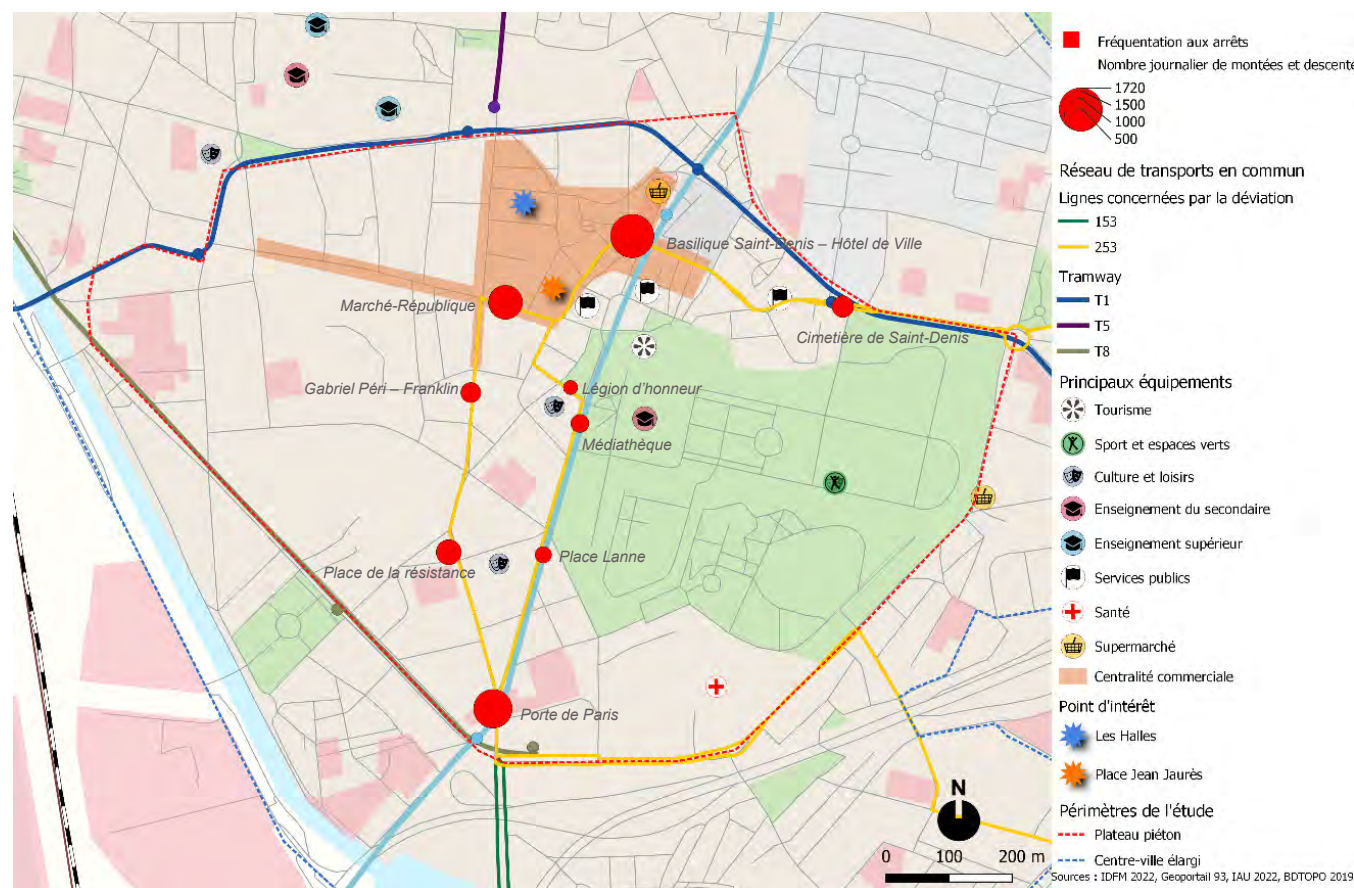
L239



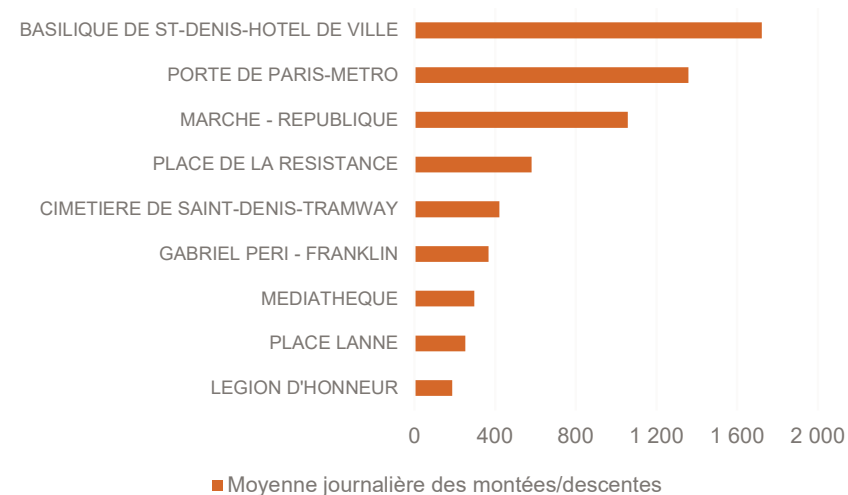
Amplitude horaire	Fréquence de passage	Nombre d'arrêts	Nombre d'arrêts sur le plateau piéton	Temps de parcours théorique	Validations journalières moyennes (hors occasionnels)	% des validations sur les arrêts du centre-ville	Communes desservies	Equipements desservis
6h-22h30	HP : 12 min HC : 15 min Intervalle max : 30 min	23	6	42 min	6 500	22%	19ème arrondissement de Paris, Aubervilliers, Saint-Denis	Gare RER Rosa Parks, Parc d'activité des Portes de Paris, Campus Condorcet, La Plaine Montjoie, Lycée Angela Davis, Stade de France, Parc de la Légion d'honneur, Médiathèque Saint-Denis, Centre-ville de Saint-Denis

Fréquentations aux arrêts

26% des validations à l'arrêt Basilique – Hôtel de Ville



Répartition du nombre de validations par arrêt



- Basilique de Saint-Denis – Hôtel de Ville et Porte de Paris : pôles d'échange (connexion métro et tramway)
- Marché – République : cœur commercial du centre-ville, desserte des Halles et la place Jean Jaurès