

Direction de la voirie et des déplacements

Service affaires générales

2e commission

## **RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**

Séance du 14 janvier 2016

### **OBJET : RÉALISATION D'UN OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE LA SEINE ENTRE L'ÎLE SAINT-DENIS ET SAINT-DENIS**

Mesdames, messieurs,

En réponse à la sollicitation formulée conjointement par le Président de Plaine Commune et les Maires de l'Île-Saint-Denis et de Saint-Denis dans le courant de l'année 2011, le Département assure la maîtrise d'ouvrage des études d'un nouveau franchissement de la Seine. Cet ouvrage, dédié aux transports en commun et aux modes actifs, est destiné à relier l'éco-quartier fluvial, côté Île-Saint-Denis, et le quartier Universeine, côté Saint-Denis. Il raccordera la RD 1bis, qui desservira l'écoquartier fluvial, à la voie principale d'Universeine en surplombant la RD 1.

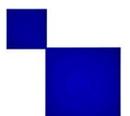
Ce projet nécessite le dévoiement et donc la reprise d'une partie de la RD 1bis à l'Île-Saint-Denis. Dans la continuité de ce projet, Plaine commune propose de requalifier la RD 1bis sur l'ensemble du linéaire au droit du projet d'écoquartier fluvial.

La réalisation de cette opération s'inscrit dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF), approuvé par délibération du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France, qui a défini différentes actions thématiques, dont l'une est intitulée « Un réseau de bus plus attractif » et une seconde « Résorber les principales coupures urbaines » qui concerne spécifiquement les modes actifs.

Le pont de Saint-Ouen, ouvrage le plus proche du futur franchissement est identifié dans le PDUIF comme une coupure urbaine définie telle que :

- les itinéraires piétons et cyclables sont discontinus, peu sûrs et inconfortables,
- l'accès, à pied ou à vélo, aux transports est difficile.

Le présent rapport a pour objet la prise en considération et l'individualisation de l'opération



de création d'un ouvrage de franchissement sur la Seine, dédié aux bus et aux modes actifs, ainsi que la validation de la procédure de concertation préalable.

Le dossier de prise en considération joint en annexe précise l'opportunité de l'opération, le périmètre et les éléments de programme déjà validés, l'extension éventuelle du périmètre ainsi que les éléments de programme pour lesquels des décisions restent à prendre, le calendrier prévisionnel et l'estimation des coûts.

### **État d'avancement des études**

Le Département a mené des études préliminaires qui ont permis de valider les principaux éléments du programme de l'opération, en vérifiant leur faisabilité et en estimant leurs coûts prévisionnels.

Ces études ont porté, notamment, sur les caractéristiques techniques de l'ouvrage, ses raccordements à la RD 1bis ainsi qu'au mail du quartier Universeine, son impact hydraulique vis-à-vis de la Seine et les mesures compensatoires à mettre en œuvre, les besoins du projet en matière d'installations de stockage et d'évacuation des eaux pluviales, le traitement de la berge côté Île-Saint-Denis.

Le Département, actuellement maître d'ouvrage des études préliminaires associe, pour la gouvernance de celui-ci, la communauté d'agglomération de Plaine commune, les communes, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Région, à l'occasion de comités de pilotage qui sont organisés régulièrement.

### **Coût prévisionnel, financement et individualisation des études à venir**

En fonction des éléments de programme et des limites du périmètre d'intervention qui seront retenues au final, le coût total de l'opération est compris entre 21,8 et 25,6 M€ TTC, hors acquisitions foncières nécessaires à la modification du tracé de la RD 1bis au niveau du raccordement de l'ouvrage. Il est à préciser que les dépenses liées au concours de maîtrise d'œuvre envisagé pour la phase de conception (en particulier, les primes d'indemnisation des candidats) ont été intégrées à l'évaluation.

Le Département et la Région ont inscrit ce projet au Contrat particulier Région Département 2008-2013. Le montant subventionnable proposé initialement de 5 millions d'euros HT (2 M€ pour le Département et 3 M€ pour la Région) a été ramené, après révision du CPRD (avenant adopté lors de la séance du Conseil général du 20 décembre 2012), à 2 M€ (0,8 M€ pour le Département et 1,2 M€ pour la Région).

Malgré la révision du CPRD, le Département a confirmé le maintien de son engagement initial à l'opération à hauteur de 2 M€. La participation financière des autres collectivités concernées, en particulier la Région, les communes et Plaine commune, sera nécessaire pour boucler le plan de financement de ce projet.

Au titre de l'actuel CPRD (prorogé jusqu'à fin 2015), une première subvention de 165 000 € a été accordée au Département en 2014 pour mener les études préliminaires.

Pour le programme Franchissements qui vise à traiter, de manière cohérente, les coupures urbaines touchant particulièrement les piétons et les cycles, il est proposé d'individualiser, sur l'AP n°2013P068E07, les études nécessaires à la mise au point de l'avant-projet pour un montant de 550 000 euros TTC.

## Conduite de la concertation préalable

L'article L300-2 du Code de l'urbanisme prévoit la conduite d'une concertation préalable pour tous « projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique ». La réalisation du franchissement de la Seine couvre ces champs, notamment par sa nature et par son coût.

L'impact du projet sur la vie locale nécessite que l'ensemble des acteurs publics et privés, usagers et riverains soient associés en toute transparence au processus d'élaboration et de décision pour cette opération par un dispositif d'information adapté.

Le Département ayant porté jusqu'à présent la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des études, il lui revient de mener cette procédure réglementaire, ce qui ne présage en rien de la maîtrise d'ouvrage de la suite de l'opération.

En particulier, le choix du site bords de Seine - Pleyel pour l'implantation du village olympique dans le cadre de la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques 2024, pourra conduire à redéfinir la maîtrise d'ouvrage de ce projet ainsi que ses modalités de financement.

Il est donc proposé les modalités suivantes pour la concertation préalable :

- une durée d'un mois,
- une information sur le projet et la concertation dans les journaux locaux,
- dans chaque commune concernée (Île-Saint-Denis et Saint Denis) : une exposition en mairie, un recueil des observations sur un registre, l'organisation d'une réunion publique,
- la mise à disposition du public d'une plaquette de présentation de l'opération,

Les modalités de cette concertation seront communiquées aux maires de l'Île-Saint-Denis et de Saint-Denis, préalablement à son lancement, afin de s'assurer que ces dispositions leur conviennent et solliciter leur soutien logistique pour cette phase.

A l'issue de la concertation préalable, le bilan fera l'objet d'une délibération en Commission permanente du Conseil départemental.

Au regard des éléments exposés, je vous propose :

- D'APPROUVER le dossier de prise en considération relatif à la réalisation d'un ouvrage de franchissement sur la Seine entre l'Île-Saint-Denis et Saint-Denis, dédié aux modes actifs et transports en commun ;

- D'ACCEPTER d'en assurer la maîtrise d'ouvrage ;

- DE DÉCIDER d'individualiser les études nécessaires à la mise au point de l'avant-projet, dans le cadre du programme « Franchissements », sur l'AP n°2013P068E07, pour un montant de 550 000 euros TTC soit 458 333 euros HT ;

- D'AUTORISER M. le Président du Conseil départemental à solliciter auprès des partenaires habituels (Région en particulier), les subventions les plus élevées possible ;

- D'AUTORISER M. le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, toutes les pièces et actes nécessaires aux demandes de subvention ;

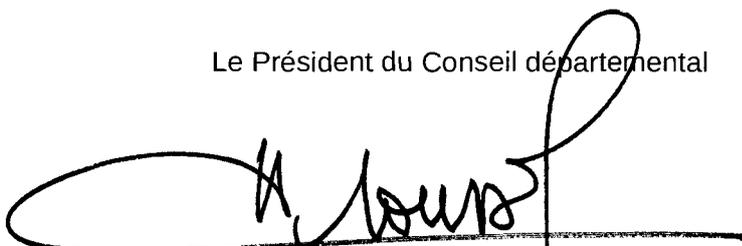
- D'ENGAGER, sur la base du dossier de prise en considération, une concertation préalable avec la population, avec les modalités suivantes :

- une durée d'un mois,
- une information sur le projet et la concertation dans les journaux locaux,
- dans chaque commune concernée (l'Île-Saint-Denis et Saint Denis) : une exposition en mairie, un recueil des observations sur un registre, l'organisation d'une réunion publique,
- la mise à disposition du public d'une plaquette de présentation de l'opération ;

- DE DONNER délégation à la Commission permanente du Conseil départemental pour tirer le bilan de la concertation préalable ;

- DE PRÉCISER que les crédits nécessaires seront inscrits au compte 2031 du budget départemental.

Le Président du Conseil départemental



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stéphane Troussel', is written over a horizontal line. A vertical line extends downwards from the right side of the signature.

Stéphane Troussel

**REALISATION D'UN OUVRAGE DE  
FRANCHISSEMENT DE LA SEINE ENTRE  
L'ÎLE-SAINT-DENIS ET SAINT-DENIS**

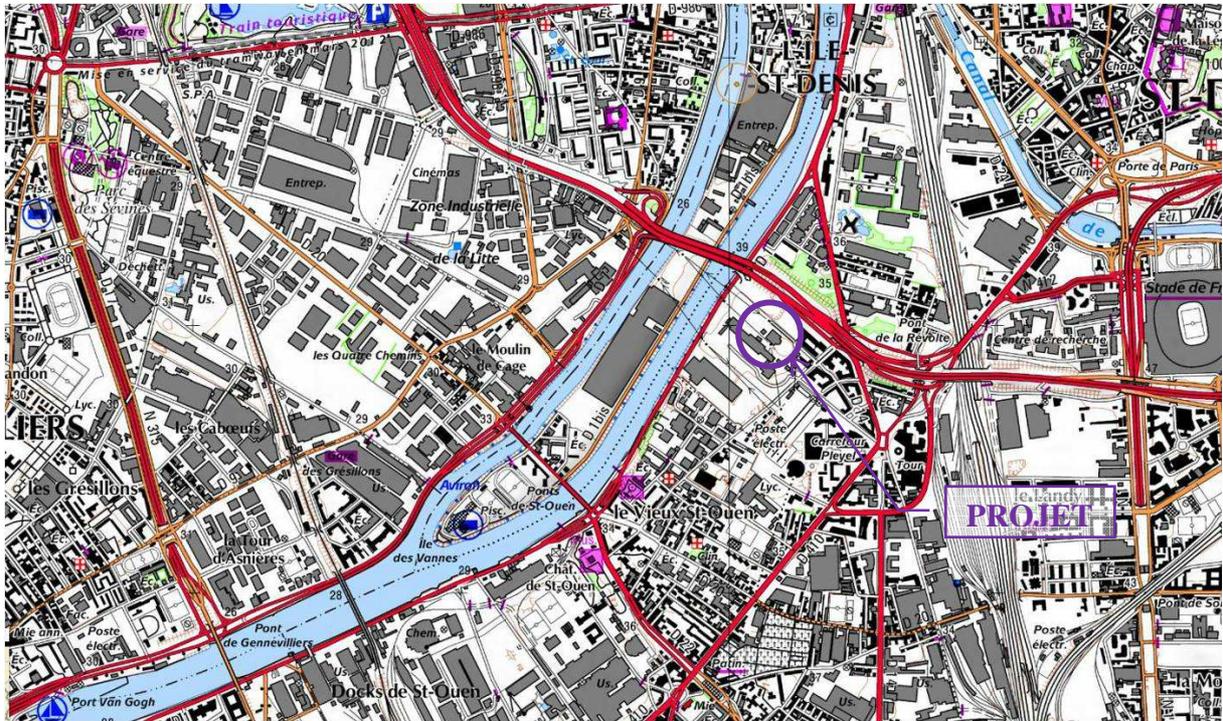
**Dossier de prise en considération**

## Sommaire

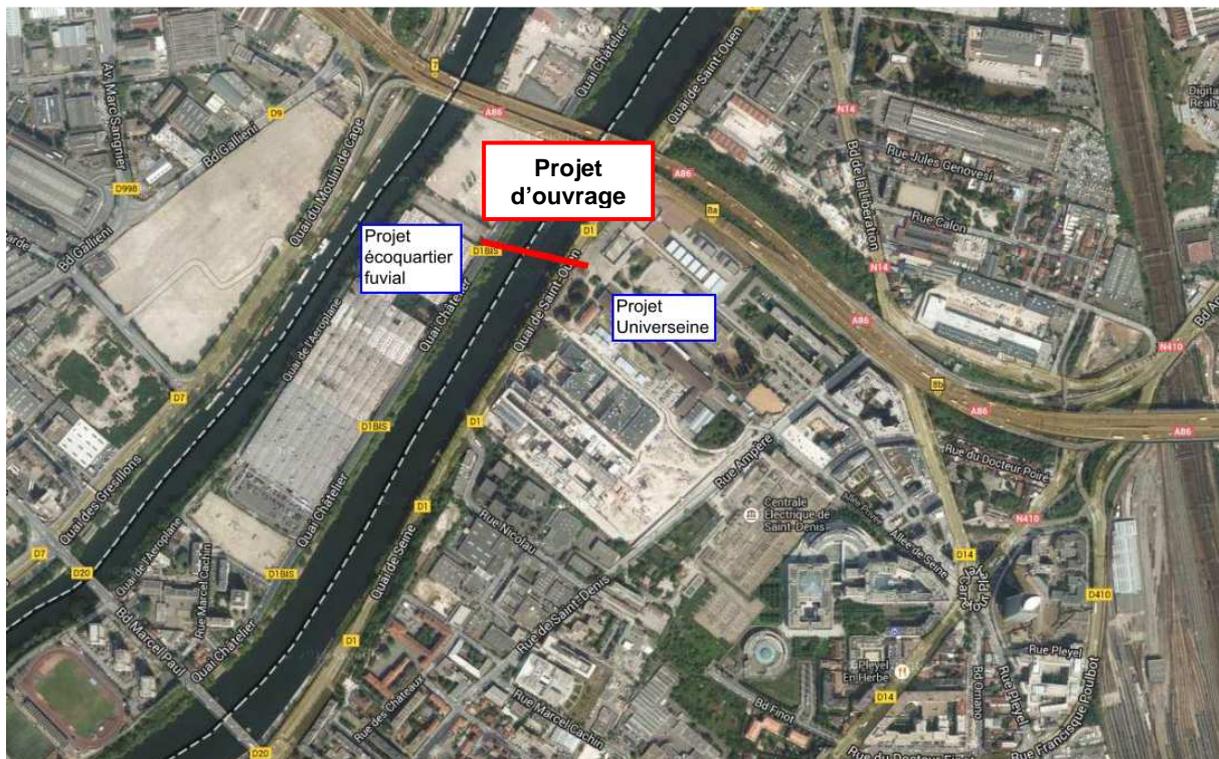
1_ Plan de situation et vue aérienne du secteur de projet .....	2
2_ Contexte général.....	3
3_ Opportunité de l'opération.....	3
4_ Programme général de l'opération .....	5
5_ Calendrier .....	6
6_ Foncier.....	6
7_ Estimation financière.....	6
Annexe.....	9

# 1 - Plan de situation et vue aérienne du secteur de projet

Plan de situation



Vue aérienne



## 2 - Contexte général

Le projet de franchissement de la Seine s'inscrit dans le programme de résorption des coupures urbaines porté par le Département. Outre la liaison supplémentaire qu'il permettra d'offrir pour les déplacements doux entre les deux rives départementales de la Seine, il devrait apporter une alternative pour les lignes de bus actuellement supportées par le pont de Saint-Ouen, qui constitue un réel point noir pour les transports en commun de surface.

De plus, la Communauté d'agglomération Plaine Commune porte deux projets d'importance sur son territoire :

- l'Eco-quartier fluvial à l'Île-Saint-Denis dont l'ambition est d'être un quartier pauvre en voitures ; la question de son accessibilité en transports en commun et en modes actifs est, par la même, essentielle à la viabilité de cet aménagement urbain de 160 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dont plus de 1 300 logements créés.
- Universeine à Saint-Denis, programme immobilier d'environ 135 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, qui devrait accroître fortement la demande en transports en commun (TC) ; un mail dédié à ce mode de déplacement ainsi qu'aux modes actifs, dans la continuité de l'allée de Seine, mail existant entre le carrefour Pleyel et la rue Ampère, y est prévu pour un rabattement sur le pôle de transports lourds Pleyel.

C'est pourquoi le Département a, par courrier en date du 5 septembre 2011, répondu à la sollicitation conjointe du Président de Plaine Commune et des Maires de l'Île-Saint-Denis et Saint-Denis, en confirmant son intérêt pour assurer la maîtrise d'ouvrage des études de l'opération.

## 3 - Opportunité de l'opération

En 2009, la Communauté d'agglomération de Plaine Commune a lancé des études sur les modalités de franchissement de la Seine. A la demande des partenaires financeurs (Région Ile-de-France, Etat), le périmètre de l'étude a été élargi à la question de la desserte de l'éco-quartier. Celle-ci a mis en évidence l'opportunité d'une liaison entre modes lourds de transports (RER B, C, D et la ligne 13 de métro), que pourrait assurer le franchissement.

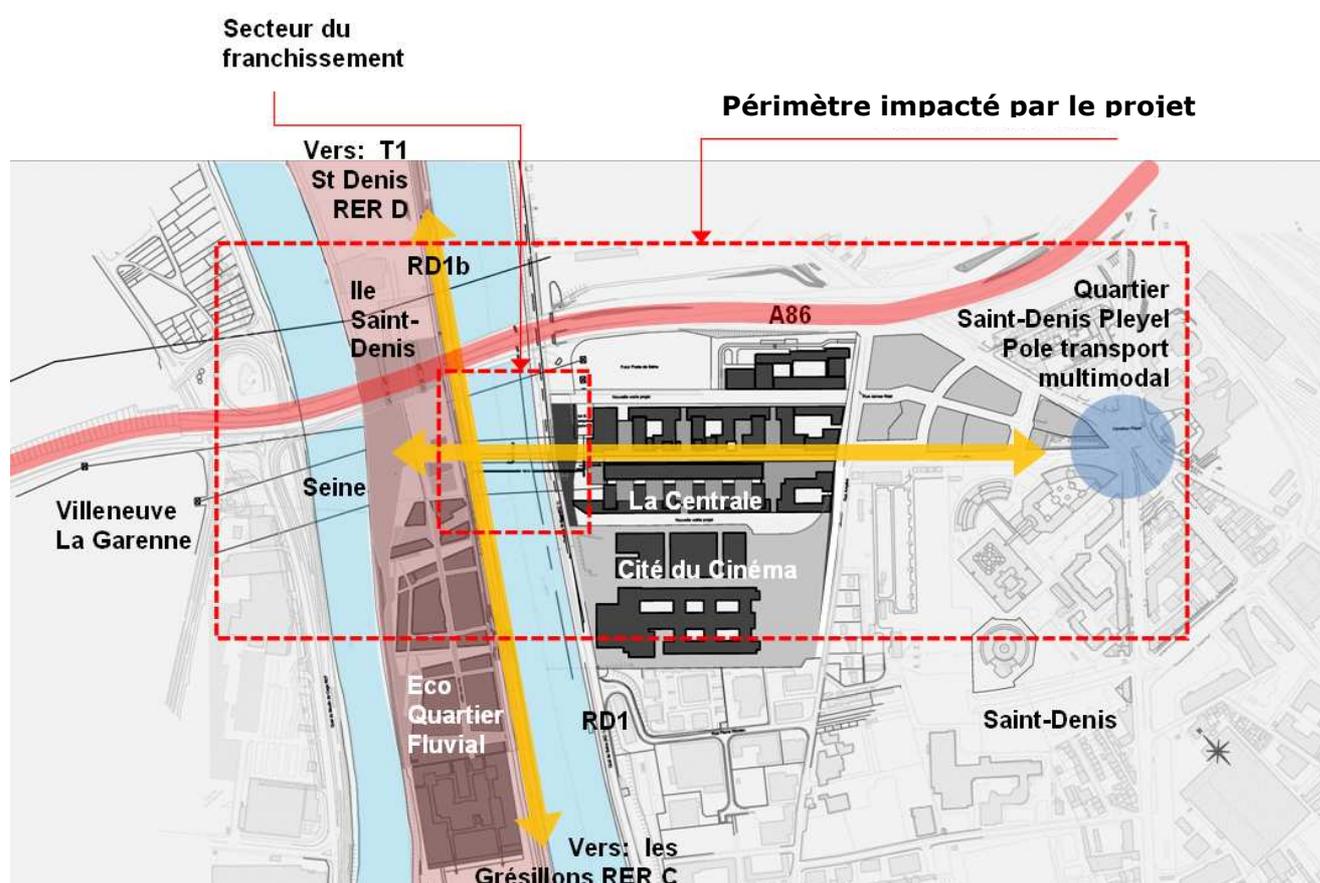
L'opportunité de ce projet serait renforcée par la création d'un second franchissement (petit bras de la Seine) depuis l'Île-Saint-Denis vers les Hauts-de-Seine. Le Département des Hauts-de-Seine a engagé une réflexion sur une liaison La Défense/Pleyel, de type bus à haut niveau de service (BHNS), pouvant potentiellement emprunter ces deux ouvrages.

Le Département a, par ailleurs, engagé en 2011 une étude de déplacements permettant d'apprécier plus finement les besoins de mobilité à long terme du secteur, les fonctionnalités possibles de l'ouvrage (tous modes confondus) et leur impact sur le réseau de voirie départementale. Celle-ci a confirmé l'intérêt départemental du projet et notamment l'importance d'un double franchissement, qui entraînerait la modification du tracé de plusieurs lignes de bus. Au vu des projets en cours sur le territoire et l'augmentation du nombre d'habitants, d'emplois et donc de l'attractivité du secteur, la pertinence d'une liaison Hauts-de-Seine – pôle multimodal de Pleyel peut se justifier.

Par ailleurs l'intérêt de ce franchissement est décrit dans le contrat de développement territorial (CDT) « Territoire de la culture et de la création », comme un outil permettant de :

- mieux se déplacer sur le territoire, être connecté à la métropole,
- améliorer l'accessibilité et la porosité du territoire, et permettre une connectivité maximale entre les lieux,
- contribuer au désenclavement de parties isolées du territoire,
- faciliter les liaisons cyclables et piétonnes pour l'accès aux équipements et aux gares,
- améliorer les relations locales en favorisant les transports en commun de surface et les modes actifs.

Périmètre du projet :



## 4 - Programme général de l'opération

Plusieurs phases d'étude se sont déroulées depuis 2009.

Le programme tel qu'il est présenté, prend en compte les décisions prises aux comités de pilotage avec les partenaires de l'opération (Plaine commune, villes, Région et STIF).

### Éléments de base du programme

- Ouvrage :
  - axe biais : reliant côté l'Île-Saint-Denis. la future place des arts par dévoiement de la RD 1bis au mail d'Universeine par surplomb de la RD 1 côté Saint-Denis,
  - cotes de raccordement sur les deux voies définies conjointement avec les maitres d'ouvrage des projets urbains connexes (éco-quartier fluvial et Universeine),
  - profil en travers permettant une circulation aisée pour les piétons grâce à 2 trottoirs de 3 m, les cycles et les TC dans une voie partagée à double sens de 7 m, et n'obérant pas une potentielle évolution de matériel roulant,
  - respect des normes d'accessibilité pour les PMR (4% de pente maximale),
  - respect des contraintes imposées par Voies navigables de France (VNF) pour la navigation sur le fleuve, en termes de tirant d'air sous l'ouvrage et de positionnement de ses appuis afin de respecter le gabarit imposé pour le chenal de navigation,
  - typologie de la structure retenue pour les études préliminaires et l'évaluation des coûts : caissons métalliques latéraux (structure considérée comme de technicité moyenne - voir coupe en annexe).
  
- Raccordement côté Île-Saint-Denis :
  - ce raccordement nécessite un dévoiement et un rehaussement de la RD 1bis permettant une meilleure insertion urbaine dans EQF et libérant l'espace de stockage nécessaire à la compensation hydraulique (respect de la loi sur l'eau) côté berge,
  - le profil de la RD 1bis est réorganisé afin de permettre la circulation pour les piétons avec au moins 2,50 m de trottoir, une piste bidirectionnelle d'au moins 2,50 m dans la continuité de l'aménagement existant et permettant de rejoindre la circulation sur l'ouvrage et une voie à double sens de 3,25 m minimum par sens, en section courante,
  - les pentes respectent les normes PMR,
  - le gabarit sous l'autoroute A86 devra être maintenu.

Le positionnement des différents usages sur cette section (voirie, piste cyclable, trottoir) n'est pas définitivement arrêté et sera soumis à la concertation préalable.

- Berge Île-Saint-Denis :
  - renfort des pieds de berge,
  - renaturation,
  - remodelage de la berge en pied de mur de soutènement de la RD 1bis pour intégrer la compensation hydraulique et le stockage des eaux pluviales.
  
- Raccordement côté Saint-Denis :
  - l'ouvrage se raccordera au mail du quartier Universeine par l'intermédiaire d'une rampe aux normes PMR,

- le profil du pont se prolongera sur la rampe,
- un espace de transition entre la rampe et la voie d'Universeine est à prévoir au vu de la différence de profil de voie constaté,
- la rampe sera supportée soit par un talus, soit par un mur de soutènement, soit par une solution mixte, en fonction des nécessités du projet connexe.

#### Extension de périmètre d'opération et éléments de programme non obligatoires

- Requalification de la RD 1bis au droit de la phase 1 du projet EQF à l'Île-Saint-Denis, dans la continuité du profil créé au droit de l'ouvrage de franchissement,
- Berge : création d'un cheminement piéton dans la continuité de l'existant au sud.

Ces points seront soumis à la concertation préalable.

## **5 - Calendrier**

Finalisation des études préalables, rédaction du programme de l'opération (ouvrage et aménagements connexes), tour de table financier, concertation préalable	2015
Concours, étude d'impact, dossier loi sur l'eau, enquête publique	2016
Avant-projet, projet, dossier de consultation des entreprises	2016-2017
Travaux	2017-2019

Le respect de ce calendrier apparaît comme déterminant pour le projet d'éco-quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis (dont la première phase devrait être livrée en 2018), vis-à-vis de sa desserte et de la nécessité d'un réaménagement du quai du Châtelier pour les besoins du projet.

## **6 - Foncier**

Des discussions seront menées sur l'Île-Saint-Denis, dans la mesure où le décalage de la RD 1bis induira une acquisition foncière par le Département.

Plaine Commune souhaite modifier l'emprise de la RD 1bis (en dehors de la section strictement nécessaire à l'accroche de l'ouvrage) afin d'accroître la superficie du trottoir au droit du projet Eco-quartier Fluvial (EQF).

## **7 - Estimation financière**

En fonction des éléments de programme et des limites du périmètre d'intervention qui seront retenues au final, le coût total de l'opération est compris entre 21,3 et 25,1 M€ TTC., incluant les aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, soit 16,5 à 19,5 M€ TTC de travaux (voir tableau récapitulatif et planche graphique pages suivantes), hors acquisitions

foncières nécessaires à la modification du tracé de la RD 1bis au niveau du raccordement de l'ouvrage.

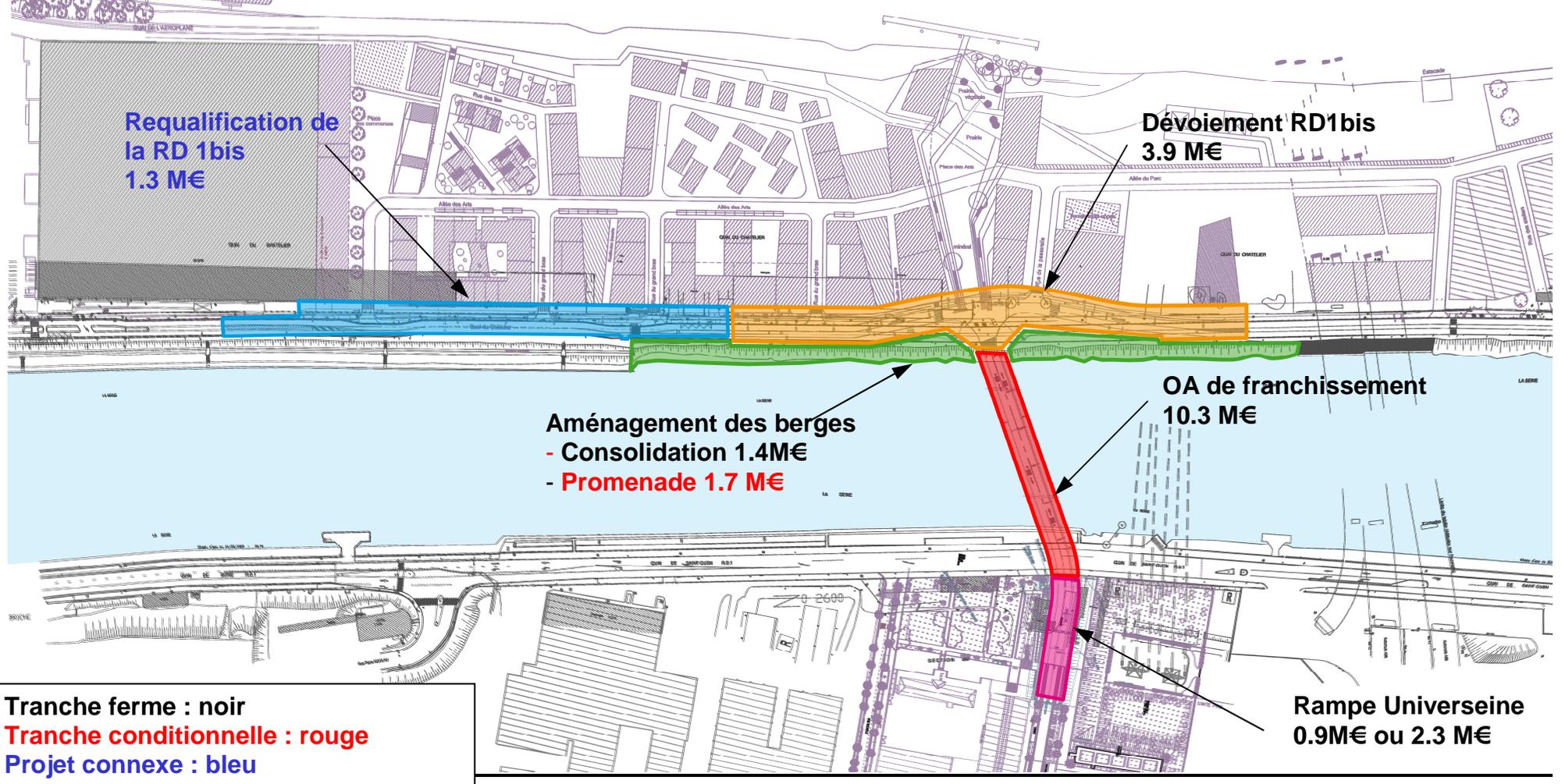
**Tableau récapitulatif des coûts**

Catégorie d'intervention	Coût minimum (M€ TTC)	Coût maximum (M€ TTC)
<b>Ouvrage</b>	<b>10,3</b>	
Dévoisement RD 1bis (solution droite et courbe)	3,9	
Berge solution 1	1,4	/
Berge solution 2	/	1,7
Option requalification de la RD 1bis (au droit de la phase 1 d'EQF)	/	1,3
Rampe Universeine sur talus	0,9	/
Rampe Universeine sur murs	/	2,3
<b>Total travaux</b>	<b>16,5</b>	<b>19,5</b>
Provision pour aléas et imprévus (PAI) (7% du total travaux)	1,2	1,4
<b>Total travaux avec PAI</b>	<b>17,7</b>	<b>20,9</b>
Frais MOA (10%)	1,8	2,1
Frais de MOE (10%)	1,8	2,1
<b>Coût d'opération</b>	<b>21,3</b>	<b>25,1</b>

Dans l'hypothèse d'un concours de maîtrise d'œuvre pour la conception de l'ouvrage, une dépense supplémentaire de 0,6 M€ est à prévoir (notamment pour les primes d'indemnisation des candidats) ce qui porterait l'évaluation entre 21,9 et 25,7 M€ TTC.

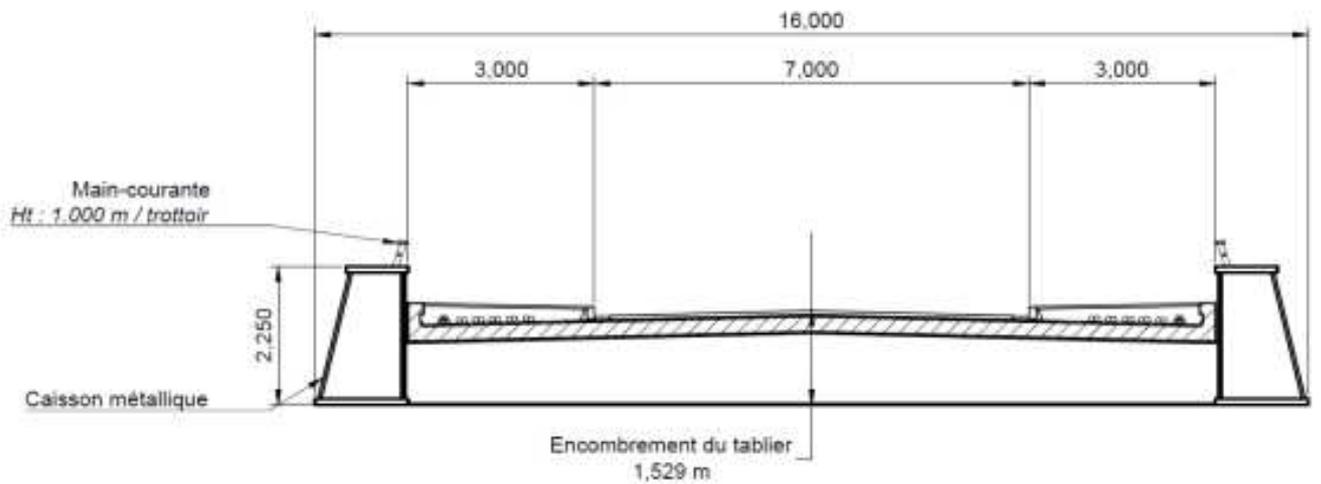
Il est à préciser que l'engagement du Département est limité à 2 M€. Le reste du financement reste à trouver, notamment dans le cadre du prochain CPRD.

**PÉRIMÈTRE ET COÛT D'OPÉRATION : catégories d'intervention avec leur coût respectif**



# ANNEXE

## Typologie d'ouvrage ayant servi à l'estimation du coût



## Délibération n° du 14 janvier 2016

### RÉALISATION D'UN OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE LA SEINE ENTRE L'ÎLE SAINT-DENIS ET SAINT-DENIS

**Le Conseil départemental,**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération du Conseil départemental n°2015-IV-15 en date du 2 avril 2015 lui donnant délégation ;

Vu le budget départemental ;

Sur le rapport du Président du Conseil départemental,

#### **après en avoir délibéré**

- APPROUVE le dossier de prise en considération relatif à la réalisation d'un ouvrage de franchissement sur la Seine entre l'Île-Saint-Denis et Saint-Denis, dédié aux modes actifs et transports en commun

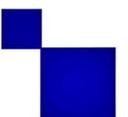
- ACCEPTE d'en assurer la maîtrise d'ouvrage ;

- DÉCIDE d'individualiser les études nécessaires à la mise au point de l'avant-projet, dans le cadre du programme « Franchissements », sur l'AP n°2013P068E07, pour un montant de 550 000 millions d'euros TTC soit 458 333 millions d'euros HT ;

- AUTORISE M. le Président du Conseil départemental à solliciter auprès des partenaires habituels (Région en particulier), les subventions les plus élevées possible ;

- AUTORISE M. le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, toutes les pièces et actes nécessaires aux demandes de subvention ;

- ENGAGE, sur la base du dossier de prise en considération, une concertation préalable



avec la population, avec les modalités suivantes :

- une durée d'un mois,
- une information sur le projet et la concertation dans les journaux locaux,
- chaque commune concernée (l'Île-Saint-Denis et Saint Denis) : une exposition en mairie, un recueil des observations sur un registre, l'organisation d'une réunion publique,
- la mise à disposition du public d'une plaquette de présentation de l'opération ;

- DONNE délégation à la Commission permanente pour tirer le bilan de la concertation préalable.

Pour le Président du Conseil départemental  
et par délégation,  
le Directeur général des services,

**Valéry Molet**

Adopté à l'unanimité :

Date d'affichage du présent acte, le

Adopté à la majorité :

Voix contre :

Date de notification du présent  
acte, le

Abstentions :

Certifie que le présent acte est  
devenu exécutoire le

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.*