

Direction de la voirie et des déplacements

Service affaires générales

2e commission

## **RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**

Séance du 4 juillet 2019

### **OBJET : RECONFIGURATION DU SECTEUR DES 6 ROUTES DE LA COURNEUVE – APPROBATION DU SCHÉMA DE RÉFÉRENCE ET DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.**

Mesdames, messieurs,

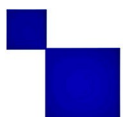
Dans la perspective d'accompagnement du développement urbain du territoire et de l'arrivée des gares du Grand Paris Express, le Département de la Seine Saint Denis est engagé dans une démarche d'aménagement de son domaine public routier en vue de transformer celui-ci et veiller à une nouvelle répartition des usages en faveur des piétons, des transports collectifs, des cyclistes et autres nouvelles mobilités.

Le site de La Courneuve 6 Routes s'inscrit dans l'ensemble de ces dynamiques. La création de la gare des lignes 16 / 17 est un des leviers pour la création d'une nouvelle centralité urbaine qui prévoit à l'horizon 2030 la création de 1 120 logements, 4 600 m<sup>2</sup> de bureaux, 5000 m<sup>2</sup> de commerces, activités et services et 1 500 m<sup>2</sup> d'équipements. Sur ce site, le Département a souhaité promouvoir une nouvelle approche de l'aménagement des espaces publics, dans le respect des objectifs définis dans l'engagement pour l'égalité environnementale et la Stratégie vélo départementale approuvés en 2019.

C'est dans ce cadre que l'étude de pôle, pilotée par le Département a été menée en concertation avec la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités, l'Etat, la Ville de La Courneuve, l'Établissement Public Territorial Plaine Commune, les transporteurs et l'aménageur de la ZAC des Six Routes à La Courneuve .

L'étude de pôle s'est déroulée en 3 phases de juillet 2016 à mars 2019 et a permis d'aboutir à la formalisation d'un schéma de référence (annexé au présent rapport) permettant de confirmer la proposition d'aménagement retenue, de valider des fiches actions, la répartition des maîtrises d'ouvrages ainsi que le plan de financement.

Le scénario d'aménagement approuvé en comité de pilotage le 29 mars 2019 entérine le



passage d'une logique routière à une logique multimodale et urbaine en transformant le carrefour actuel en place.

Les atouts du scénario « place » résident dans :

- 1 - la prise en compte des piétons avec des espaces publics plus confortables pour une meilleure accessibilité du pôle gare,
- 2 - l'aménagement d'itinéraires cyclables,
- 3 - l'optimisation des accès en bus et des correspondances bus / tramway / métro.

Les conditions de réussite du projet s'appuient sur :

- La transformation de l'axe RD986 (rue Saint-Denis/rue de la Convention) afin de lui conférer un caractère urbain permettant de réduire le trafic de transit dans le centre-ville (shunt de l'A86) avec le passage à une file de circulation par sens, l'aménagement de trottoirs plus confortables et d'un itinéraire cyclable.
- La modification concertée du plan de circulation :
  - mise en sens unique de l'avenue Henri Barbusse aménagée entre la rue Guilletat et le carrefour des 6 Routes pour ne supporter que les flux sud-nord et aménagement d'une voie bus à contresens pour la ligne 143,
  - fermeture de l'avenue du Général Leclerc à la circulation hormis celle des bus et modes actifs.

De plus, cet aménagement a été conçu en cohérence avec le projet de cheminement piéton/cycle reliant la gare des 6 Routes de La Courneuve au Parc interdépartemental de Marville.

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

Le coût total de l'opération est estimé à 29 M€ TTC (conditions économiques 2018), toutes maîtrises d'ouvrages confondues.

Dont :

- 18,5 M€ TTC pour les actions sous maîtrise d'ouvrage départementale,
- 7 M€ TTC pour les actions sous maîtrise d'ouvrage EPT Plaine Commune sur les voiries communautaires,
- 3,5 M€ TTC pour la Société du Grand Paris au titre de la réalisation du parvis de la gare.

Le plan de financement acté par le comité de pôle (cf p. 42 de l'annexe) prévoit les contributions suivantes pour les actions sous maîtrise d'ouvrage départementale :

- subventions inscrites dans le plan de financement du schéma de référence du pôle Grand Paris Express :
  - Société du Grand Paris : 2,8 M€
  - Ile-de-France Mobilités : 2,2 M€
- fonds de concours de l'EPT Plaine Commune / SPL Plaine Commune Développement au titre de la réalisation des espaces publics de la ZAC : 883 K€ ;
- recettes liées à la cession du foncier départemental et à la taxe d'aménagement : à ce jour, en l'absence d'une évaluation précise par les services des Domaines, la

fourchette de recettes attendues est estimée entre 2,5 M€ et 6 M€.

- subvention potentielle de la Région Ile-de-France notamment dans le cadre du programme régional en faveur de la sécurité routière.

Dans la situation la moins favorable en termes de subventions et de recettes potentielles, la charge nette pour le Département est estimée à environ 10 M€ TTC.

### **Calendrier prévisionnel et lancement de la concertation préalable**

Afin de permettre une livraison partielle des aménagements à l'horizon de l'ouverture de la gare SGP, la phase opérationnelle du projet doit être lancée dès maintenant.

Le calendrier des procédures réglementaires auxquelles doit être soumis le projet est le suivant :

- concertation préalable (automne 2019), au titre de l'article R 103-2 du Code de l'urbanisme,
- étude d'impact, instruction de l'autorité environnementale et autorisation environnementale (mi 2019 – octobre 2020), au titre des articles R122-2 et L 181-1 du Code de l'environnement
- procédures relatives à la Sécurité des Transports Publics Guidés du fait de la modification des aménagements urbains en interface avec le tramway T1 (début 2020 – fin 2020),
- enquête publique et déclaration de projet au titre des articles L 123-3 et L 126-1 du Code de l'environnement (octobre 2020- juillet 2021),
- le démarrage des travaux est ainsi prévu début 2022,
- la livraison des premiers aménagements nécessaires à la mise en service de la gare et de la liaison 6 Routes – Marville est prévue en 2024.

La concertation serait à organiser à l'automne 2019, sur une durée d'un mois et selon les modalités suivantes :

- une information sur le projet et la concertation dans les journaux locaux ;
- une exposition en mairie de La Courneuve ;
- 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.

L'objet de la concertation portera sur des éléments constitutifs du parti d'aménagement et notamment sur le positionnement des itinéraires cyclables ou le parti paysager encore indéfini.

En conclusion, je vous propose de donner un accord de principe sur le projet de reconfiguration du carrefour des Six Routes de La Courneuve.

Le président du conseil départemental

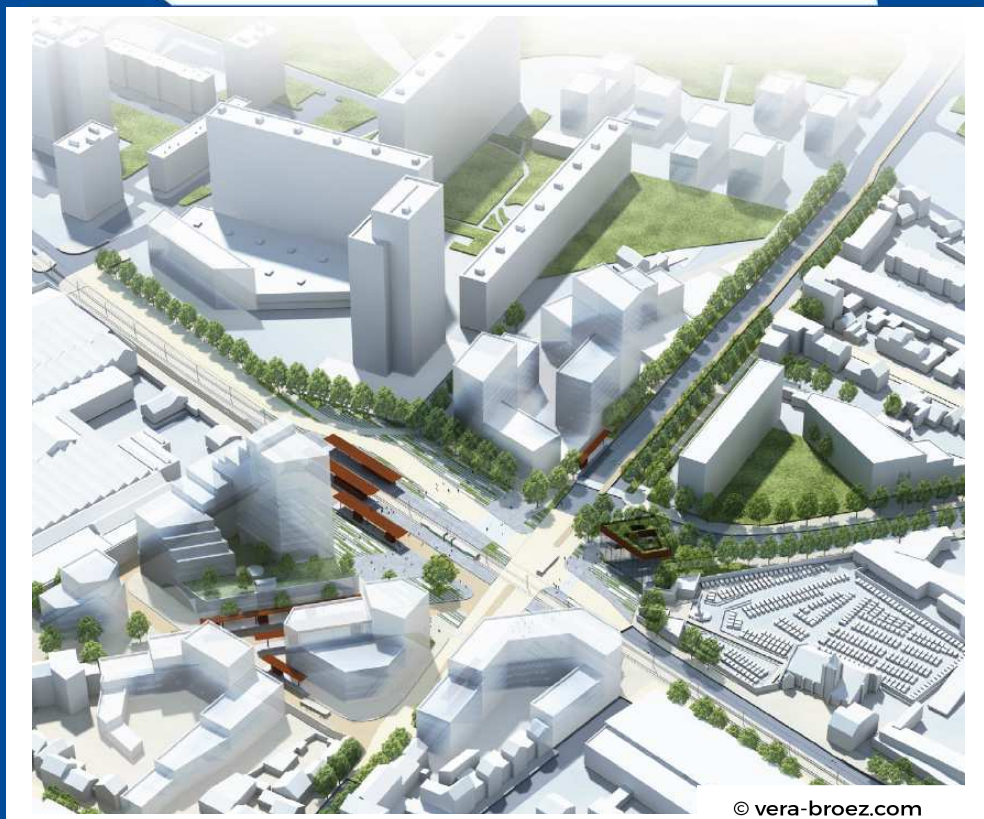
**Stéphane Troussel**



# Les places du Grand Paris

## Pôle de La Courneuve Six Routes

### Schéma de référence



mars 2019

<b>I. POUR COMMENCER</b> .....	<b>5</b>
I.1 Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis : pilote de l'étude de pôle .....	5
I.2 Etablissement Public Territorial Plaine Commune et ville de La Courneuve .....	5
I.3 Ile-de-France Mobilités .....	5
I.4 La Société du Grand Paris .....	5
I.5 Les objectifs du PDUIF pour l'aménagement des pôles d'échanges .....	5
I.6 L'organisation de l'étude de pôle.....	6
I.6.1 Le comité de pôle.....	6
I.6.2 Financement .....	6
I.6.3 L'objet du schéma de référence .....	6
I.7 Les grandes étapes de l'étude de pôle.....	7
<b>II. CONTEXTE ET ENJEUX DU PÔLE</b> .....	<b>8</b>
II.1 Les partenaires du projet.....	8
II.2 Enjeux du projet.....	8
<b>III. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET DES SCÉNARIOS</b> .....	<b>10</b>
III.1 Principales caractéristiques .....	10
III.1.1 Périmètres.....	10
III.1.2 Caractéristiques du site .....	10
III.1.3 Enjeux de desserte .....	11
III.1.4 Projets urbains .....	11
III.2 Diagnostic et pré-programme du pôle.....	11
III.2.1 La gare .....	11
III.2.2 Mobilités actives .....	12
III.2.3 Les bus .....	13
III.2.4 Les flux routiers.....	13
III.2.5 Les invariants du pré-programme de la gare.....	14
III.3 Rappel des scénarios étudiés .....	15
III.4 Scénario retenu .....	17
III.5 Analyse multicritère.....	18
<b>IV. LE PROJET DE PÔLE</b> .....	<b>19</b>
IV.1 Parti d'aménagement.....	19
IV.1.1 Principes du fonctionnement du pôle bus.....	19
IV.1.2 Principaux impacts sur le réseau viaire .....	20
IV.1.3 Les mobilités actives.....	20



IV.2	Actions du projet de pôle.....	22
IV.2.1	Plan du pôle au 500 <sup>e</sup> .....	22
IV.2.2	Hypothèses d'aménagement.....	23
IV.3	Actions du pôle (fiches actions) .....	24
IV.4	Maîtrise d'ouvrage, financement et mise en œuvre du projet.....	42
IV.4.1	Tableau de synthèse (Coûts exprimés aux conditions économiques de 2018) .....	42
IV.4.2	Calendrier prévisionnel de mise en œuvre du schéma de référence .....	43
IV.4.3	Procédures.....	44
IV.4.4	Impacts attendus du projet .....	44
<b>V.</b>	<b>LA SUITE DU PROJET : MONTAGE OPÉRATIONNEL ET EXPLOITATION DU PÔLE .....</b>	<b>45</b>
V.1	L'organisation de la phase opérationnelle .....	45
V.2	L'organisation de la gestion et de l'exploitation future du pôle .....	45
	<b>ANNEXE 1 - FLUX ROUTIERS.....</b>	<b>47</b>
	<b>ANNEXE 2 - GRILLE DE CHIFFRAGE.....</b>	<b>50</b>
2.1	- Grille de chiffrage du pôle (niveau préfaisabilité).....	50
2.2	- Grille de chiffrage des aménagements sous MOA de la SGP (niveau PRO).....	51



Le projet de pôle de La Courneuve Six-routes prend compte des documents cadres suivants :

- **SDRIF**
- **PDUIF** : le PDUIF se décline en schéma directeurs de qualité de services (IV, Parcs Relais, stations bus, stationnement vélo, etc. dont les prescriptions doivent être prises en considération tout au long de l'élaboration et la réalisation du projet de pôle.
- **SRCAE**
- **SCoT**
- **PLU**
- **PLD**
- **PLU**

L'étude de pôle s'appuie sur plusieurs documents de référence dont :

- **Démarche « Intermodalité de demain »** (Île-de-France Mobilités)
- **Démarche « Eco-stations bus »** (Île-de-France Mobilités)
- **Schéma Directeur des parcs relais** (Île-de-France Mobilités)
- **Schéma Directeur Véligo** (Île-de-France Mobilités)
- etc.

La suite des études opérationnelles et la mise en œuvre du projet de pôle pourront s'appuyer sur les documents de référence suivants :

- **Le référentiel des Places du Grand Paris :**

Dans la continuité des études de pôle, la Société du Grand Paris a décidé de lancer, en mars 2017, la démarche de l'Atelier des places du Grand Paris.

Les études de pôle permettent de définir la faisabilité des projets de pôles d'échanges multimodaux. Le référentiel qui sera issu de la démarche de l'Atelier des places a, de façon complémentaire, pour objectif le développement de principes d'aménagement qui permettront, en phase de conception, de garantir un niveau de qualité de service homogène à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express. Pour la rédaction de ce référentiel, la Société du Grand Paris a été accompagnée d'un groupement d'experts en urbanisme, architecture, paysage, mobilités, sociologie, géographie, historien, éclairage public, etc.

3 grands principes structurent ce référentiel :

- **La continuité**  
L'espace public est conçu en cohérence avec son contexte territorial et exploite les ressources existantes, à travers le traitement des sols, des aménagements paysagers, du positionnement des équipements et des matériaux utilisés pour cela
- **L'évolutivité**  
L'espace public évolue dans le temps. Il est pensé pour être accessible, changer, accueillir, sans grande transformation, les nouvelles pratiques.
- **La disponibilité**  
L'espace public est disponible pour tous, pour tout temps et en toute saison. Au-delà du « voyageur », créer les conditions d'appropriation pour d'autres usagers (jeux d'enfants, zone de repos, espaces d'animation et de manifestation...)

Ces grands principes ont été déclinés en principes d'aménagement. Certains d'entre eux sont prescriptifs, c'est-à-dire qu'ils s'imposent aux maîtres d'ouvrage pour le cas où ils sont liés à l'obtention puis au reversement d'une subvention. Les principes prescriptifs seront contextualisés et déclinés localement afin de guider chaque maître d'œuvre dans la conception puis la réalisation des projets de pôle. A ce titre, le référentiel des places constitue, avec l'ensemble des documents-cadres cités en préambule, un document de référence pour l'élaboration des projets de pôle.

- **Le plan guide des espaces publics de la ZAC des Six Routes.**

Le pôle des Six Routes s'inscrivant dans le périmètre de la ZAC du même nom, un plan guide est en cours de finalisation de sorte à fixer des orientations paysagères et urbaines communes à l'ensemble des espaces publics du projet urbain. Le plan guide devra faire l'objet d'une validation par l'ensemble des partenaires.



## I. POUR COMMENCER

---

### I.1 Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis : pilote de l'étude de pôle

Dans le cadre de la réalisation du Grand Paris Express, les futures gares font l'objet d'études de pôle auxquelles le Département participe au regard de leur intérêt sur le développement territorial, de leur impact sur le réseau de voirie, sur le réseau de bus et sur les mobilités de manière générale.

Le Département s'est engagé lors du comité de pilotage de la gare du 13 janvier 2016 à piloter le projet de pôle autour de la future gare de La Courneuve Six Routes.

### I.2 Etablissement Public Territorial Plaine Commune et ville de La Courneuve

Le pôle des Six Routes, se développera sur la partie ouest de La Courneuve, commune membre de l'Etablissement Public Territorial (EPT) Plaine Commune. Afin de développer un projet urbain à dominante résidentielle (environ 1.200 logements) tout en conservant une mixité des fonctions et inscrire le quartier des Six Routes dans son environnement immédiat (relier le parc, créer une centralité urbaine,...), l'EPT a approuvé la création de la ZAC des Six-Routes et confié son aménagement à la SPL Plaine Commune Développement. Le pôle vient s'inscrire pour une très large partie dans le périmètre de ladite ZAC.

### I.3 Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Elle organise, décide, investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs.

Île-de-France Mobilités financera le matériel roulant et le fonctionnement du Grand Paris Express. Pour préparer la mise en service, elle veille à ce que les futures gares soient parfaitement intégrées au réseau de transport en commun actuel pour permettre aux Franciliens de passer aisément d'un mode à l'autre (métro, train, tram, bus, vélo...).

### I.4 La Société du Grand Paris

Créée par la loi du 3 juin 2010, la Société du Grand Paris « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».

Le Grand Paris Express est un projet d'aménagement d'ensemble qui va contribuer à composer les territoires de demain. Les espaces intermodaux réalisés dans le cadre du projet devront être efficaces et de qualité pour offrir à tous des conditions d'accès et de correspondance optimales au sein d'espaces publics qui formeront les « places du Grand Paris ».

La Société du Grand Paris a fait de l'intermodalité une priorité de son projet. Afin de garantir une cohérence d'ensemble des pôles du Grand Paris Express en termes de qualité de service des espaces extérieurs de la gare, la Société du Grand Paris a décidé d'engager la démarche complémentaire de l'« Atelier des places du Grand Paris » qui vise à structurer les projets de pôles via l'élaboration de principes-guides et la proposition d'outils innovants de construction de l'espace public qui seront rassemblés dans un référentiel à destination des maîtres d'ouvrage.

### I.5 Les objectifs du PDUIF pour l'aménagement des pôles d'échanges

Le projet présenté dans le présent document s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, et sa feuille de route 2017-2020 qui prévoient, par son action « 2.5 », l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité.

Dans le cadre du PDUIF, Île-de-France Mobilités a défini des objectifs de qualité de service auxquels l'ensemble des pôles d'Île-de-France doivent répondre en matière d'information, de sécurité, de confort, d'intermodalité, etc.

À ces objectifs communs à tous les pôles s'ajoutent des objectifs spécifiques liés aux pôles du Grand Paris Express. De par l'importance des flux voyageurs attendus sur les futurs pôles du Grand Paris Express et du fait que la plupart de ces pôles constitueront des nœuds majeurs du réseau de transport collectif, l'enjeu primordial est de proposer des conditions d'accès et de correspondances entre les différents modes les plus lisibles et fluides possibles et une information multimodale en temps réel.

## I.6 L'organisation de l'étude de pôle

### I.6.1 Le comité de pôle

Afin de répondre à ces enjeux, la Société du Grand Paris a mis en place, avec le concours d'Île-de-France Mobilités, un Comité de pôle regroupant l'ensemble des partenaires concernés.

Pour chaque pôle, un pilote a été désigné pour mandater un groupement d'étude chargé de la réalisation de l'étude de pôle.

Les études de pôle ont vocation à produire un diagnostic, des propositions d'aménagement et, finalement, un schéma de référence décomposé en actions avec, pour chacune, l'identification d'un maître d'ouvrage, un coût, un plan de financement, un périmètre opérationnel, un planning de réalisation ainsi qu'une description des modalités futures de gestion et d'exploitation.

Chaque Comité de pôle s'articule autour de 2 instances :

- Un **comité technique** rassemblant les techniciens des différentes entités ;
- Un **comité de pilotage**, organe d'orientation et de validation sur l'ensemble des aspects du projet.

### I.6.2 Financement

Cette étude de pôle a été financée par le Département de la Seine-Saint-Denis et subventionnée par la Société du Grand Paris à hauteur de 100 000 € HT.

Les études pré-opérationnelles et opérationnelles qui suivront seront financées par les différents maîtres d'ouvrage et IdFM, chacun dans son périmètre de domanialité ou de compétence (cf. tableau de financement au IV.3.1 du présent document).

Concernant la réalisation des aménagements, il revient à chaque maître d'ouvrage, propriétaire de son domaine public et gestionnaire de voirie, de financer a minima 30% de ses réalisations en application de l'article L.1111-9 du Code général des collectivités territoriales. Les partenaires financeurs (Île-de-France Mobilités, Société du Grand Paris, Plaine Commune, la SPL Plaine Commune Développement et le Département de la Seine-Saint-Denis) proposent d'apporter une contribution financière selon leurs domaines de compétences et les modalités prévues par chacun (cf. tableau de financement au IV.3.1 du présent document).

Les estimations réalisées dans le cadre de l'étude de pôle seront affinées par la suite, ce qui impliquera également un ajustement dans la répartition des financements.

### I.6.3 L'objet du schéma de référence

Le présent schéma de référence est le résultat de l'étude de pôle et formalise un accord entre les différents maîtres d'ouvrage et financeurs sur les aménagements à réaliser autour de la gare de La Courneuve Six Routes pour sa mise en service.

Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre, selon leurs responsabilités respectives, et sous réserve de modifications ultérieures définies de façon partagée, l'aménagement du pôle selon les principes décrits ci-après (programme, opérations, chiffrage, calendrier prévisionnel, gestion et exploitation).

Le schéma de référence a été présenté en comité de pilotage du 29 mars 2019 en présence de l'ensemble des partenaires comme en atteste le compte-rendu de la séance. Il a ensuite été transmis par courrier en date du \_\_\_\_\_ par Ile-de-France Mobilités à tous les membres du comité de pôle, avec demande de réponse écrite en cas de désaccord dans les 15 jours suivant la réception du courrier ; en l'absence de réponse, le schéma de référence est réputé validé.

Cette validation permet de clore l'étude de pôle et l'intervention du bureau d'étude. La suite du projet est la réalisation des études pré-opérationnelles éventuelles et des études de maîtrise d'œuvre.

### I.7 Les grandes étapes de l'étude de pôle

L'étude de pôle s'est déroulée en **3 phases**, de juillet 2016 à mars 2019 :

- **Phase 1** (de juillet 2016 à novembre 2016) : Réalisation d'un **diagnostic**
  - Comprendre le contexte
  - Partager un état des lieux complet
  - Mettre en exergue le fonctionnement actuel du pôle d'échanges
  - Identifier et hiérarchiser les enjeux
  
- **Phase 2** (de décembre 2016 à mars 2018) : Proposition de **scénarios d'aménagement**
  - Définir des propositions d'aménagements
  - Aider au choix d'une proposition par une analyse multicritères des différentes propositions
  
- **Phase 3** (d'avril 2018 à mars 2019) : Développement du schéma d'aménagement retenu et formalisation du **schéma de référence**
  - Développer la proposition d'aménagement retenue
  - Réaliser des fiches actions détaillées
  - Produire et valider le schéma de référence, en particulier le tableau de répartition des maîtrises d'ouvrage, des financements et des domanialités.

L'étude de pôle intègre toutes les données intangibles des partenaires, ainsi que tous les éléments des projets de transports, au premier rang desquels le Grand Paris Express et la restructuration du réseau de bus conduite par Île-de-France Mobilités qui l'accompagne.

Ces projets de pôle seront porteurs de l'ambition des partenaires en matière de mobilités et d'aménagement des espaces publics. Il s'agit autant de penser des équipements d'intermodalité et des espaces publics efficaces et fonctionnels qui formeront les places du Grand Paris, des lieux de vie accueillants, rassurants pour toutes les catégories de voyageurs (accessibilité, prise en compte du genre, de l'âge etc.) quelles que soient l'heure de la journée et la saison.

## II. CONTEXTE ET ENJEUX DU PÔLE

### II.1 Les partenaires du projet

La présente étude de pôle, pilotée par le Département de la Seine-Saint-Denis, a été réalisée en lien avec la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités, l'État (DRIEA), la Ville de La Courneuve, l'Établissement Public Territorial Plaine Commune, la Société Publique Locale (SPL) Plaine Commune Développement et la RATP.

### II.2 Enjeux du projet

Le projet de pôle consiste à intégrer la future gare du Grand Paris Express (GPE) dans un secteur marqué par son caractère routier et de le transformer en lieu de rencontre en cohérence avec les projets en interface : modernisation de la station de tramway T1, implantation de la future gare du GPE et son projet connexe, développement de la ZAC des "Six-routes", réaménagement de la RD901 (ex-RN301) jusqu'au site olympique de Marville/Valbon, réaménagement de la RD986 (ex-RN186) jusqu'au Pont Palmer en interface avec le projet de pôle...

Deux impératifs s'imposent et viennent fonder le projet de pôle : celui de faire de ce lieu une nouvelle centralité urbaine, un trait d'union entre les différents quartiers et celui de révéler l'identité d'un quartier autour d'une future gare aux portes du troisième parc métropolitain, le parc Georges Valbon.

Le projet de pôle est dans ce sens un projet fédérateur qui, à la fois, tisse un lien entre la gare, le quartier de gare et le parc, mais aussi entre les quartiers avoisinants. C'est un projet assumant sa dimension double : locale et métropolitaine, profitant à La Courneuve, aux communes voisines mais aussi à un "Paris agrandi".

En confortant la place des transports en commun et en facilitant l'accessibilité autour du pôle, l'objectif est aussi double : rapprocher les habitants du quartier des Six-routes des avantages de la métropole et renforcer, conjointement, l'attractivité de cette nouvelle centralité urbaine à travers des aménagements de qualité pour :

- Accueillir en 2024 la gare du Grand Paris et son projet connexe en tant que nouveau lieu emblématique de la ville,
- Permettre l'installation de nouveaux usages sur le parvis de la gare et aux alentours, et ce en accord avec l'esprit des dynamiques attendues des futures places du Grand Paris,
- Constituer une vitrine aux visiteurs du parc et du futur site olympique de Marville,
- Accompagner et s'inscrire dans la dynamique portée par le projet urbain des Six routes et l'évolution de son développement dans le temps,
- Assurer des échanges optimaux entre les divers équipements de transport.

Ainsi, les orientations prises dans l'élaboration du projet de pôle tendent vers la définition d'un espace de rencontre, partagé par tous les usagers avec l'idée d'un lieu de vie et non pas de transit.

D'abord, en faisant évoluer la géométrie du carrefour tout en préservant sa redistribution viaire, le projet de pôle participe à la diminution de l'usage de la voiture pour offrir plus de place aux autres modes. Le projet s'appuie notamment sur le resserrement de l'infrastructure routière, actuellement surdimensionnée, pour générer des espaces publics pacifiés généreux et accessibles. Une étude routière (« Analyse de fonctionnement » réalisée par CDVIA pour le Département de la Seine Saint Denis et datée du 13 juin 2018) a permis d'aboutir à des projections de trafic futur (cf. annexe 1).

Parallèlement, le passage de la logique circulatoire vers une logique urbaine permet une reconsidération de la place accordée aux transports en commun et aux nouvelles mobilités.

L'organisation intermodale au sein du projet permet d'aménager des espaces adéquats et confortables, au profit d'une optimisation des échanges multimodaux et au service de la ville et de ses usagers.



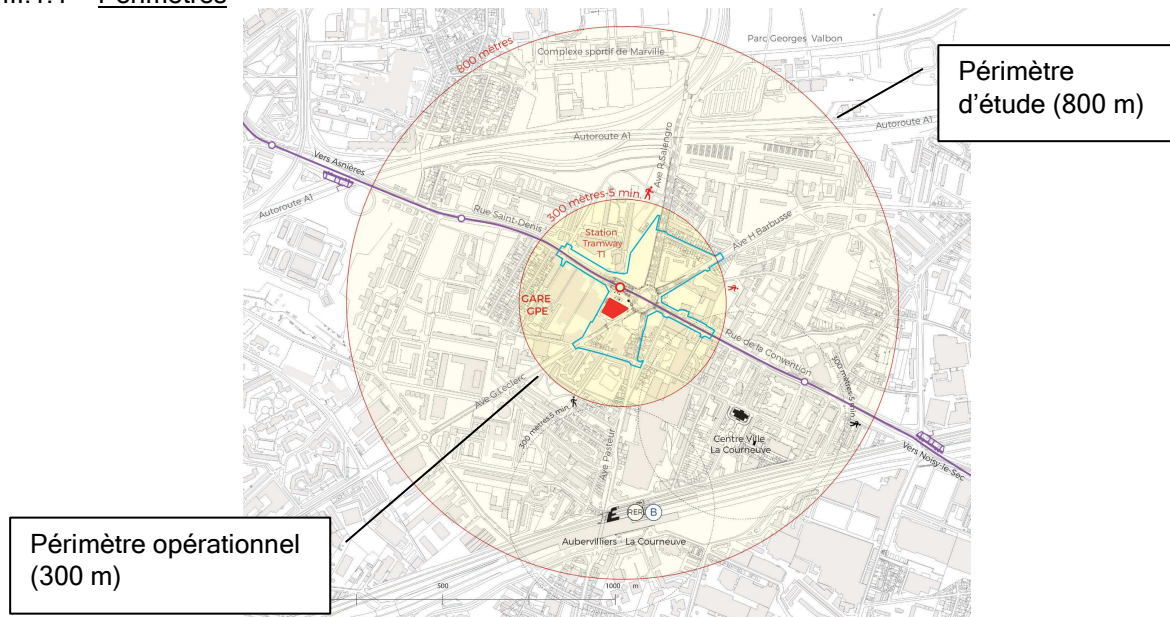
### III. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET DES SCÉNARIOS

#### En synthèse

Le site des Six routes à La Courneuve représente un fragment d'un territoire marqué par des infrastructures lourdes et un tissu urbain hétérogène. Autoroutes, grands ensembles et activités industrielles viennent ponctuer le paysage urbain d'un secteur en pleine mutation. La création d'une gare du Grand Paris Express (GPE), installée en partie sur le foncier de la voirie départementale, met un coup de projecteur sur ce secteur et ouvre la voie à un renouvellement entre la ville et le parc Georges Valbon. L'instauration d'un pôle d'échange multimodal sur le site des Six-routes offre l'opportunité de voir naître une nouvelle centralité locale et métropolitaine. La refondation des espaces publics autour de la gare GPE et dans le cadre de la ZAC peut ainsi jouer un rôle important dans le développement d'un projet urbain cohérent. Le projet de pôle explore les scénarios d'organisation possibles en tenant compte à la fois des interconnexions entre les différents modes et en assumant la dimension urbaine et territoriale d'un lieu où la ville et les transports se concilient pour créer cette nouvelle centralité.

#### III.1 Principales caractéristiques

##### III.1.1 Périmètres



##### III.1.2 Caractéristiques du site

Les "Six-routes" caractérisent par leur appellation le site sur lequel se croisent six voies en forme d'étoile selon trois axes routiers départementaux importants: RD986 (ex-RN186), RD901 (ex-RN301) et RD30.

Ce lieu est aussi traversé d'Est en Ouest par la plateforme du tramway T1, qui vient dédoubler la RD986 s'insérant entre les voies avec un point d'arrêt au milieu, à proximité du vaste rond-point où converge la voirie. Le carrefour routier s'étale sur plus de 2 hectares, donnant lieu à un espace urbain dominé par la voiture et laissant peu de place aux piétons.

Dans ce paysage, où transitent des flux importants de véhicules, se dressent des barres de logements des années 50-60, quelques rares rues pavillonnaires jouxtant de grandes enclaves d'activités qui rappellent encore le passé industriel de ce territoire; et puis, la tour Entrepose qui domine le paysage du haut de ses 37 mètres.

Le site des Six-routes présente un potentiel l'inscrivant pleinement dans la dynamique des transformations engagées sur la métropole. Le quartier se situe à la charnière entre la ville intense au Sud et la ville paysage au Nord, à la jonction entre le quartier de la mairie, la station du RER La Courneuve-Aubervilliers, le parc départemental Georges Valbon et le site sportif de Marville au Nord.

L'implantation de la gare offre une opportunité de croiser les enjeux urbains et les enjeux de transports, et passer d'un statut routier au statut d'une place où tous les modes cohabitent ensemble.

### III.1.3 Enjeux de desserte

Les enjeux de desserte du secteur des Six-routes sont nombreux ; ses habitants se déplacent à 60 % en transports en commun et la moitié ne possèdent pas de voiture personnelle.

Bien que le secteur bénéficie d'une desserte routière importante, il reste mal ou peu desservi par les bus. Le T1 est donc le principal moyen de transport pour desservir le quartier. La station La Courneuve-Aubervilliers du RER B, située à 7 minutes à pied au Sud, est le principal point d'accès au réseau lourd pour les habitants des Six-routes.

L'arrivée des futures lignes de métro du Grand Paris Express (16 et 17), ouvrira de nouvelles possibilités de déplacements. Ainsi, à l'horizon 2030, l'accessibilité du territoire au reste de la métropole sera considérablement améliorée pour les habitants et les actifs du quartier des "Six-routes".

Face à un réseau cyclable incomplet et des espaces publics interrompus, l'enjeu est aussi de restaurer des espaces publics capables d'accueillir des aménagements qualitatifs permettant aux modes actifs de se déployer et de garantir l'accès vers les équipements locaux et métropolitains. Les axes concernés par le projet de pôle sont considérés comme prioritaires à ce titre par Plaine Commune. Cette mise en réseau des espaces publics et la mise en place d'une desserte plurielle au sein du pôle représentent les vecteurs inconditionnels pour désenclaver le quartier et pour l'ancrer dans les dynamiques du Grand Paris.

### III.1.4 Projets urbains

Simultanément aux projets de transports, le projet de pôle se situe à l'épicentre de projets d'envergure entamant une transformation profonde du paysage urbain actuel. Cette transformation ajoutée aux impératifs d'intermodalité réinterroge la nature et le devenir du carrefour des Six-routes et concourt à une nouvelle configuration géométrique offrant un foncier conséquent à reconquérir.

La création de la gare GPE sera accompagnée par :

- Le développement d'un projet connexe au-dessus du bâtiment voyageurs : ce projet, mené aussi par la société du Grand Paris qui, en 2017, a retenu le projet du groupement Paillard (Architecte)/Pichet (Promoteur) accueillera environ 125 logements et 260 m<sup>2</sup> de commerce avec un parking souterrain.
- La ZAC des Six-routes : projet porté par Plaine Commune et la Ville de La Courneuve sur une douzaine d'hectares et dont les études pré-opérationnelles ont été dirigées par l'agence TVK. Le projet prévoit un programme mixte à dominante résidentielle développé entre la gare et le parc Georges Valbon, le long de l'avenue Roger Salengro en profitant des terrains gagnés sur la voirie départementale (RD901) et sur les opportunités foncières disponibles autour de la future gare (Îlot Davima, parc d'activités Spirit, etc.). Le projet est échelonné dans le temps et sa mise en œuvre a été confiée à la SPL Plaine Commune Développement. Une partie des opérations programmées verra le jour à la livraison de la gare et dessinera le premier cadre urbain du pôle.

En s'insérant dans ce projet urbain et cette maille de nouveaux espaces publics et en reconfigurant le carrefour des Six Routes, le futur pôle des Six-routes constitue une nouvelle centralité et contribue au renouveau du centre-ville de La Courneuve dans la continuité de la mutation engagée à proximité avec la mise en œuvre de la ZAC du quartier de la mairie.

## III.2 Diagnostic et pré-programme du pôle

### III.2.1 La gare

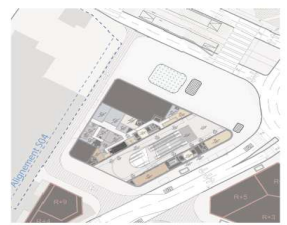
La gare GPE des 6 Routes sera la principale gare de desserte du parc Georges Valbon, qui incarne une dimension environnementale à l'échelle francilienne et celle du parc Marville, centre d'activités sportives et ludiques et site olympique pour les JO 2024.

La gare offrira un hall traversant orienté Nord-Sud permettant une meilleure porosité entre les quais du T1 et les quartiers situés au sud, notamment la cité des 4000 et la ZAC du quartier de la mairie.

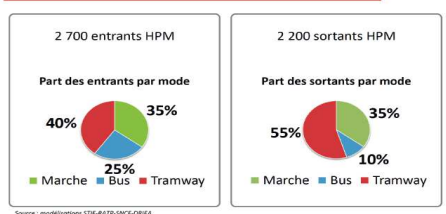
Les invariants concernant la boîte de la gare sont l'aménagement du bâtiment voyageurs,

les grilles de ventilation (toutes arasées au sol) et l'accès des pompiers.  
Enfin, un projet connexe est prévu (logements) sur la partie supérieure de la gare. Ce projet pourrait également intégrer un parking.

**Le programme fonctionnel**



**La gare Grand Paris Express**



Programme	Commentaires
Emprise gare et projet connexe avec rampe parking	Bâtiment-voyageur invariant; rampe parking à placer avec la SGP
Voie pompiers de 4 m sur le périmètre (sécurité projets connexes)	Invariant
Grilles et trappes techniques sur le parvis	Invariant
Emplacement transport de fonds à l'arrière du bâtiment face à la comptabilité	Invariant
3 places de déposes-minutes	Faut-il des espaces dédiés déposes-minute sur un carrefour à 6 branches ?
Stationnement police et maintenance	À placer avec la SGP, à proximité des locaux techniques
1 borne taxi	À placer avec la SGP, à proximité de la gare
Station Véligo 60 p. et consignes 120 p.	Programme à vérifier dans la suite des études
Auto-partage	Programme à étudier dans la suite des études
Intermodalité	Très forte avec le T1. forte avec les bus

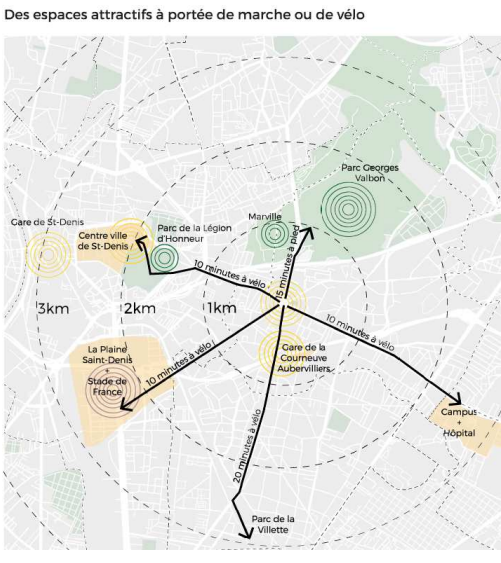
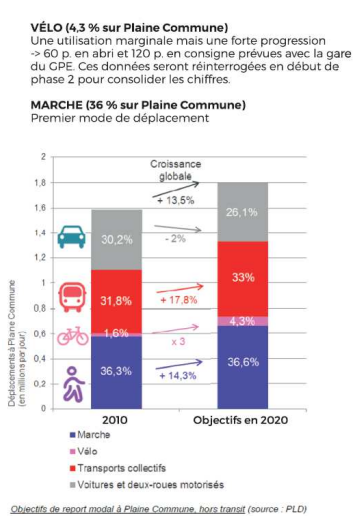
**III.2.2 Mobilités actives**

Le caractère routier du site n'est pas favorable au développement des modes actifs, notamment les vélos faute d'aménagements spécifiques. Toutefois, l'analyse des parcours fait apparaître que les principaux pôles d'attractivité se trouvent tous dans un rayon de 3 kilomètres, soit à moins de 15 minutes à vélo. Ce constat conforte les objectifs de tous les partenaires d'augmenter la part des modes actifs. De plus, l'accessibilité piétonne vers le parc Georges Valbon et le site Marville, notamment à l'occasion des JO, est un

élément important à prendre en compte en phase opérationnelle. Afin de stimuler la part des modes actifs, au-delà de la présence des générateurs de flux (pôles d'emplois, équipements, services), des aménagements sécurisés et qualitatifs sont nécessaires. Une consigne Véligo prendra place en rez-de-chaussée du bâtiment voyageurs. En première approche, le dimensionnement du stationnement vélo est estimé à 60 places Véligo et à 120 places en consignes (hors arceaux).

**Le programme fonctionnel**

**Les mobilités douces**





### III.2.3 Les bus

Actuellement, le secteur des Six-routes est principalement desservi par la ligne de tramway T1 (Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles/ Gare de Noisy-le-Sec), et six lignes de bus dans un rayon de 500 m autour du carrefour. Ces lignes de bus sont :

- La ligne Mobilien143 : La Courneuve Aubervilliers RER Rosny-sous-Bois RER
- La ligne Mobilien 150 : Porte de la Villette - Gare de Pierrefitte-Stains RER.
- La ligne 250 : Fort d'Aubervilliers - Hôpital de Gonesse ou Gonesse La Fontaine Cypièrre ZI
- La ligne 253 : La Courneuve Aubervilliers RER - Mairie de Stains
- La ligne 302 : reliant Paris depuis la gare du Nord (en terminus)
- La ligne Noctilien N43 assurant la liaison entre la gare de l'Est et la gare de Sarcelles-Saint-Brice.

Le secteur se situe également à 650 mètres de la gare La Courneuve-Aubervilliers du RER B. La desserte du secteur des Six-routes sera augmentée à la fois par l'arrivée de la Ligne 16 et 17 du métro et par la restructuration de l'offre bus qui devrait passer de quatre à huit lignes en 2023.

En effet, il a été prévu d'organiser le passage ou la régulation de quatre lignes supplémentaires au niveau du pôle, à savoir :

- La ligne 252 : Porte de la Chapelle - Garges Sarcelles RER
- La ligne 610 : prolongée jusqu'au pôle en Terminus depuis la gare de Sevran Beaudottes.
- La ligne 149 : venant en terminus, depuis la porte des Lilas.

Le réseau de bus fait l'objet d'études de restructuration de la part d'IdF Mobilités, en collaboration avec les transporteurs et les collectivités locales. Les échanges avec IdF Mobilités dans le cadre de cette étude ont permis de statuer sur l'évolution de la desserte bus du pôle en excluant la connexion de la ligne 249, pour la maintenir au centre-ville de La Courneuve et en déviant le tracé de la ligne 253 hors du périmètre du pôle.

La présente étude tient donc compte du développement des divers modes de transports collectifs et de l'amélioration de l'accès au secteur des Six-routes. Elle tente de faciliter les interconnexions entre les modes actuels et ceux en projet.

#### Le programme fonctionnel

#### Les PAQ des bus

EXISTANT			PROJET		
Lignes	Articulé	Terminus	Lignes	Articulé	Terminus
143	X		143	X	
			149		X
150	X		150	X	
			249		
250			250		
			252		
			253		
302		X			
			610		X
4 lignes	2 bus articulés	1 terminus	8 lignes	2 bus articulés	2 terminus
6 PAQ			14 PAQ		2 régulations

D'après fiche bus STIF juin 2016

	Programme	Commentaires
PAQ bus	14 PAQ et 2 régulations prévus dans le programme STIF	Optimisation possible à étudier dans la suite des études (mutualisation). Les déposes en terminus pourraient être mutualisées (proposition STIF).
	Lignes 149 et 610 en terminus, ½ tour obligatoire et régulation avec local conducteur à proximité	Invariant
	Accès sécurisé des piétons y compris en situation de handicap	Invariant
	Aubette sur chaque PAQ	Invariant
	PAQ à prévoir dans un rayon de 200 m	Invariant
	Fluidité des bus	Priorisation maximale des bus dans le(s) carrefour(s)
	Optimisation de l'intermodalité	Les lignes 150 et 250 doivent être au plus près du T1 Les arrêts des lignes 149 et 249 doivent être proches pour faciliter les correspondances

### III.2.4 Les flux routiers

Entre A1 et A86, le carrefour des Six Routes se présente comme une étoile à 6 branches, lieu de convergence de 3 axes structurants :

- La RD901, avenue Roger Salengro au nord du carrefour (TMJA de 20 100

véh/j), boulevard Pasteur au sud (TMJA de 9 500 véh/j) ;

- La RD986, rue Saint-Denis à l'ouest du carrefour (TMJA de 15 300 véh/j) et

- rue de la Convention à l'est (TMJA de 17 400 véh/j) ;
- la RD30, avenue du général Leclerc au sud (TMJA de 12 000 véh/j) et avenue Henri Barbusse au nord.

Plus de 3 000 véhicules transitent par le carrefour en heure de pointe.

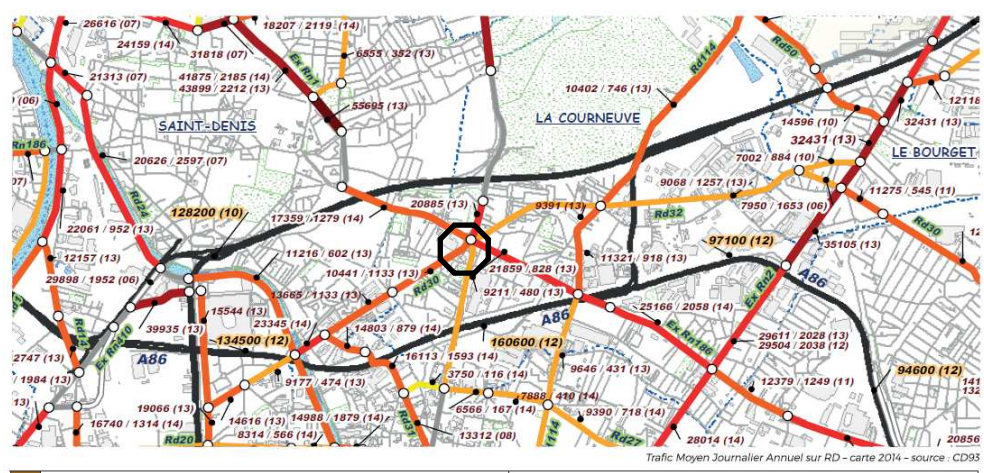
Le carrefour des Six Routes accueille également des convois exceptionnels sans itinéraires alternatifs à ce jour.

Ce carrefour très marqué par son caractère routier n'est pas propice aux cheminements piétons ou à l'usage des modes doux.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a donc orienté son étude de requalification du carrefour des Six-routes allant vers une forme plus compactée et résolument inscrite dans la dynamique des mutations urbaines.

Le programme fonctionnel

Les axes routiers



	Programme	Commentaires
Axes routiers	Flux de véhicules qui restera important à terme	Invariant
	Flux généralement traversants	Invariant
	Flux poids lourds importants	Invariant
	Tous les axes accueillent potentiellement des transports exceptionnels.	Invariant

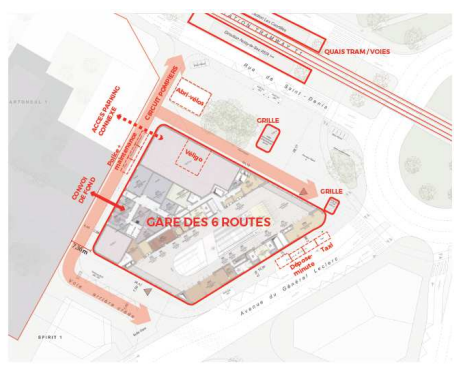
III.2.5 Les invariants du pré-programme de la gare

La synthèse du diagnostic et du pré-programme fait ressortir une liste d'invariants, essentiellement liés à la gare GPE :

- bâtiment gare GPE,
- grilles de ventilation,
- accès pompiers aux façades du projet connexe,
- accès des convoyeurs de fonds,
- quais du PACT T1 (l'étude de pôle a bien pris en compte le projet de PACT T1).

Les accès pompiers et convoyeurs de fonds se feront par la voie latérale située entre l'emprise Cartondul et la façade ouest de la gare. Cette voie servira également à l'accès de la maintenance liée à la gare et à l'accès parking du projet connexe (non défini à ce jour).

La gare accueillera également les locaux Véligo (60 places) et un local pour les conducteurs de bus des lignes en terminus (149 et 610).



- Invariants :**
  - Circuit pompiers autour de la gare.
  - Accès direct au local compatibilité aux convoyeurs de fonds.
  - Grilles de ventilation.
  - Bâtiment gare.
  - Quais et voies du T1.
- Programme sujet à évolutions :**
  - Accès parking connexe Pypochéa (A070) possible (lock-out).
  - Locaux Véligo et auto-voilo.
  - Stationnement police et maintenance.
  - Déposez-minutes taxi.

### III.3 Rappel des scénarios étudiés

La phase 2 de l'étude a conclu en premier lieu à l'opportunité de développer un « cours urbain » sur l'avenue du général Leclerc au sud d'un carrefour compacté. Cet espace, dévolu aux bus et aux modes actifs, permet de gérer l'intermodalité au droit de la gare.

Ce postulat de base s'est ensuite décliné en deux scénarios (cours urbain réduit ou large).

#### Scénario « cours urbain réduit »



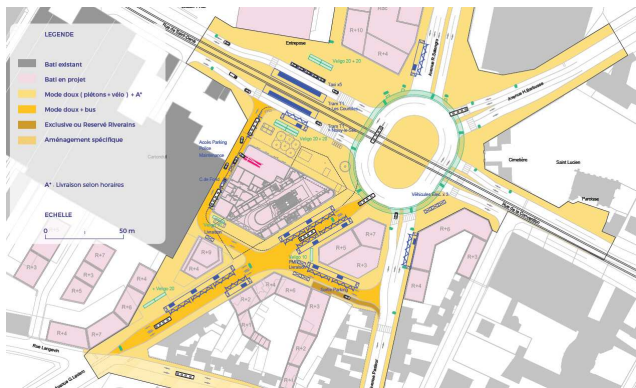
#### - Avantages :

- Aménagement contraignant l'accès VP au cours urbain sauf un sens de circulation depuis le barreau Pasteur-Leclerc et avenue général Leclerc au sud
- Pacification et sécurisation des espaces publics autour de la gare GPE
- Accessibilité des bus au plus près de la gare GPE

#### - Inconvénients :

- Maintien du giratoire et d'un nombre important de branches ne facilitant pas les cheminements piétons
- Maintien des voies VP de part et d'autre du T1

#### Scénario « cours urbain large »



- Maintien du giratoire et d'un nombre important de branches ne facilitant pas les cheminements piétons
- Maintien des voies VP de part et d'autre du T1

#### - Avantages :

- Aménagement contraignant l'accès VP au cours urbain sur l'ensemble de l'avenue du général Leclerc
- Barreau Leclerc-Pasteur uniquement accessible aux bus
- Pacification et sécurisation des espaces publics autour de la gare GPE
- Accessibilité des bus au plus près de la gare GPE

#### - Inconvénients :

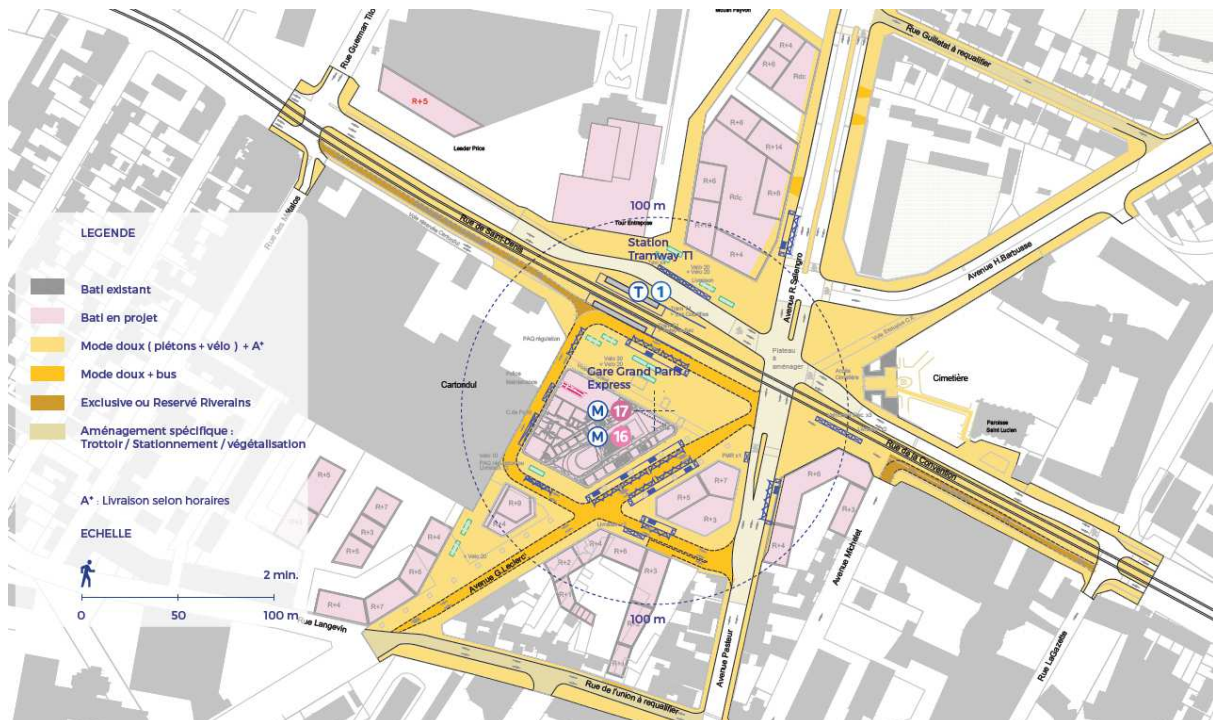
Lors du comité de pilotage du 20 avril 2017, les élus ont émis le souhait d'un approfondissement des réflexions liées à cette transformation de l'avenue Leclerc, notamment sur les conditions de sécurisation et de contrôle d'accès de cet axe.

En réponse à ces attentes, le Département a orienté les études vers une solution plus ambitieuse en supprimant le giratoire, en décalant la RD986 au nord du T1 face à l'entrée de la future gare et en proposant ainsi un espace public renouvelé, avec réduction conséquente de la place de la voiture, au bénéfice des piétons et des cycles.

Le « scénario place » qui apporte un réel apaisement de l'espace public et qui présente des avantages notables en termes d'organisation de l'intermodalité est l'aboutissement de cette démarche.

### III.4 Scénario retenu

Le comité de pilotage du 9 mars 2018 a donc retenu le scénario « place », qui vise à passer d'une logique circulatoire à une logique urbaine. Il s'agit notamment de pacifier les espaces d'intermodalité autour du futur pôle.



**Scénario « place »**

Les conditions de réussite du scénario « place » résident dans :

- La transformation de l'axe RD986 (rue Saint-Denis/rue de la Convention) afin de lui conférer un caractère urbain permettant de réduire le trafic de transit dans le centre-ville (shunt de l'A86). Cela implique de réduire le nombre de voies de circulation VP, de reprendre les trottoirs, le stationnement et d'implanter un itinéraire cyclable.
- La modification partielle du plan de circulation :
  - Mise en sens unique de l'avenue Henri Barbusse aménagée entre la rue Guilletat et le carrefour des Six Routes pour ne supporter que les flux Sud-Nord et aménagement d'une voie bus à contresens pour la ligne 143,
  - Avenue du Général Leclerc : exclusivement réservée aux bus et modes actifs.
- Plus de place pour les piétons avec des espaces publics plus importants et plus confortables pour une meilleure accessibilité du pôle gare.
- L'aménagement d'itinéraires cyclables.
- La sécurisation d'accès au pôle.

### III.5 Analyse multicritère

	Scénario 1 « Place »	Scénario 2 « Cours urbain réduit »	Scénario 3 « Cours urbain large »
<b>Espaces publics</b>	Plus d'espaces dévolus aux piétons  Meilleure intermodalité  Traversée du carrefour ex-RN186/ex-301 facilitée	Maintien du giratoire n'améliore pas les cheminements piétons  Manque de lisibilité pour les cheminements	Maintien du giratoire n'améliore pas les cheminements piétons  Manque de lisibilité pour les cheminements
<b>Modes actifs</b>	Equipements, notamment stationnement (Véligo, arceaux) prévue dans ce scénario  Meilleure insertion des aménagements cyclables, notamment lors des traversées des carrefours	Equipements, notamment stationnement (Véligo, arceaux) prévue dans ce scénario  Difficulté pour les cycles lors de la traversée des carrefours giratoires	Equipements, notamment stationnement (Véligo, arceaux) prévue dans ce scénario  Difficulté pour les cycles lors de la traversée des carrefours giratoires
<b>Desserte TC</b>	Correspondance rapprochée autour de la gare GPE  Regroupement des postes à quais pour une desserte plus compacte  Possibilité de mutualiser les lignes de bus sur un même poste à quai  Avenue du général Leclerc exclusivement réservée aux bus et modes actifs	Correspondance rapprochée autour de la gare GPE  Regroupement des postes à quais pour une desserte plus compacte  Possibilité de mutualiser les lignes de bus sur un même poste à quai  Avenue du général Leclerc partiellement utilisée par les TC	Correspondance rapprochée autour de la gare GPE  Regroupement des postes à quais pour une desserte plus compacte  Possibilité de mutualiser les lignes de bus sur un même poste à quai  Avenue du général Leclerc exclusivement réservée aux bus et modes actifs
<b>Accessibilité</b>	Meilleure lisibilité des cheminements, confort, sécurité	Accessibilité plus difficile	Accessibilité plus difficile
<b>Signalétique</b>	A étudier en phase ultérieure	A étudier en phase ultérieure	A étudier en phase ultérieure
<b>Information voyageurs</b>	A étudier en phase ultérieure	A étudier en phase ultérieure	A étudier en phase ultérieure
<b>Circulation routière</b>	Réduction de l'espace dédié à la voiture particulière au bénéfice de l'espace public	Réduction de l'espace dédié à la voiture particulière au bénéfice de l'espace public	Réduction de l'espace dédié à la voiture particulière au bénéfice de l'espace public
<b>Stationnement</b>	Réduction du nombre de places de stationnement au profit des espaces publics	Réduction du nombre de places de stationnement au profit des espaces publics	Réduction du nombre de places de stationnement au profit des espaces publics

## IV. LE PROJET DE PÔLE

### En synthèse

*Retour aux « usages » : une place pour tous et un lieu de vie. La conception de cet espace public majeur de la ville intègre à la fois la notion d'intermodalité, mettant en valeur la lisibilité des fonctions urbaines, du pôle d'échange, de l'accès à la gare, et celle des « usages » pour tous, soumettant définitivement le carrefour au quartier. En croisant les enjeux urbains et ceux de la mobilité, il a fallu transformer ce lieu de transit en lieu de vie, afin de passer d'un site traversé à un site habité. Cet espace circulé, avec à terme plus de 1200 logements supplémentaires, doit devenir une place urbaine à part entière, au carrefour de l'axe historique Est-Ouest, dédié à la culture et à l'histoire, et de l'axe « vitrine » Nord-Sud, proue avancée du parc Georges Valbon et du futur site des Jeux olympiques de Marville.*

### IV.1 Parti d'aménagement

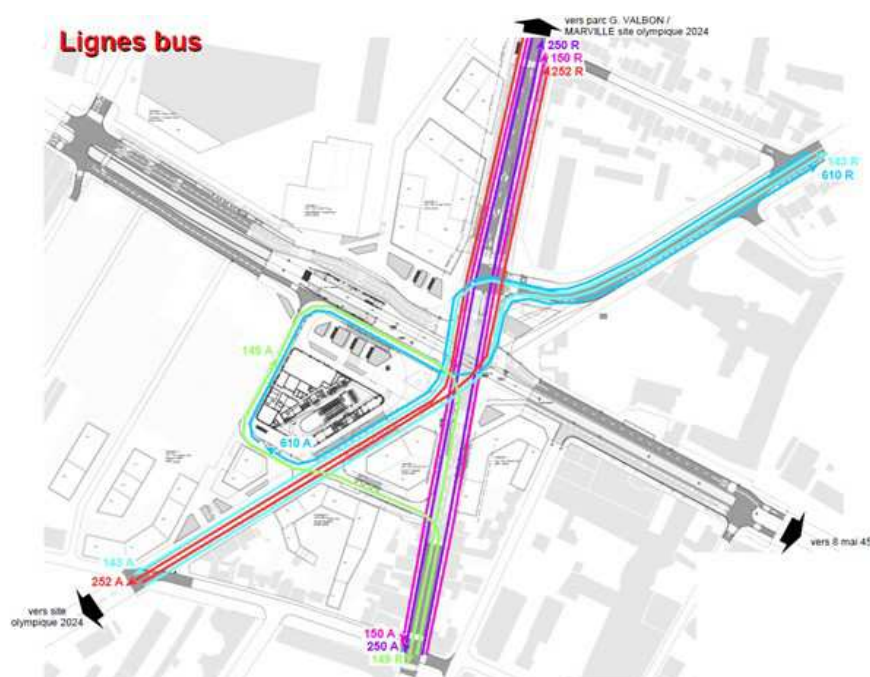
Le scénario « place » propose un parti d'aménagement focalisé sur l'apaisement de la circulation des véhicules au niveau des carrefours en particulier (mise en place de plateaux piétonniers), un meilleur fonctionnement des lignes de bus avec notamment une desserte au plus près de la gare, un renforcement des équipements en faveur des vélos mais également des espaces publics confortables et sécurisés.

#### IV.1.1 Principes du fonctionnement du pôle bus

Le pôle bus accueillera 8 lignes :

- Ligne 143 (Bus articulé) (A)
- ligne 149
- ligne 150 (Bus articulé) (A)
- ligne 250 (mutualisé avec 150)
- ligne 252
- ligne 610

Comme le montre le schéma ci-après, le pôle se composera de 10 postes à quai et de 2 postes de régulations :



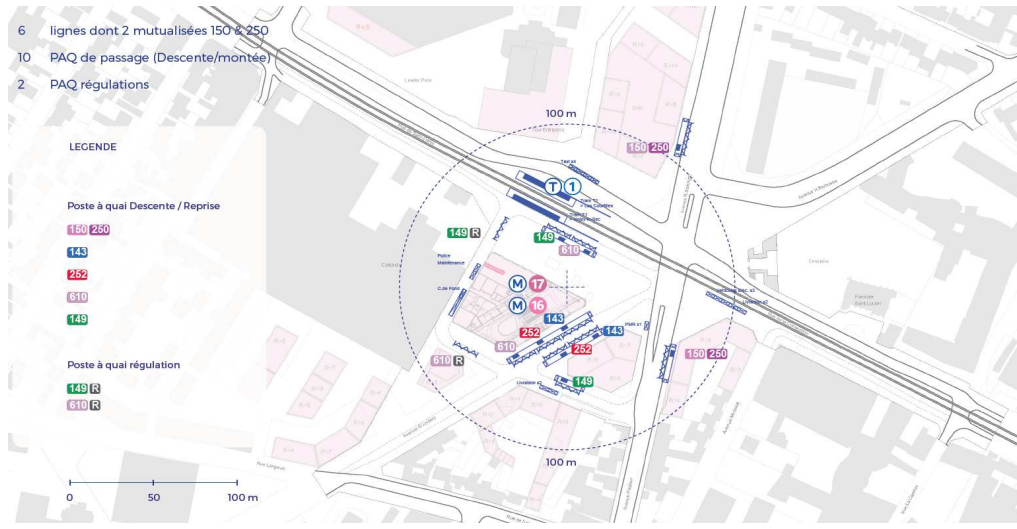


Schéma organisation des bus / PEM

#### IV.1.2 Principaux impacts sur le réseau viaire

Outre la réduction de la capacité de la voirie, les principaux carrefours impactés par le projet sont identifiés ci-après :

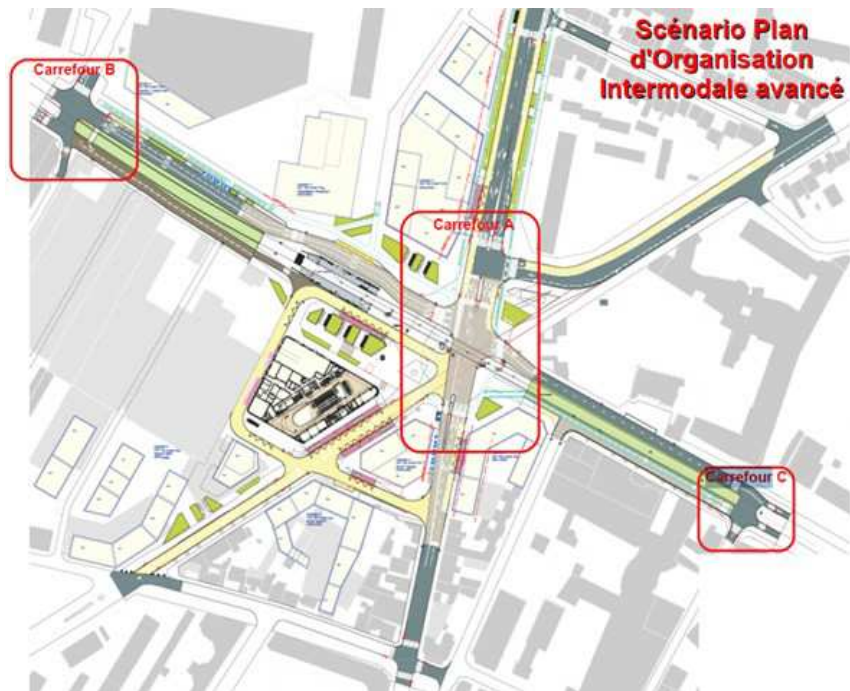
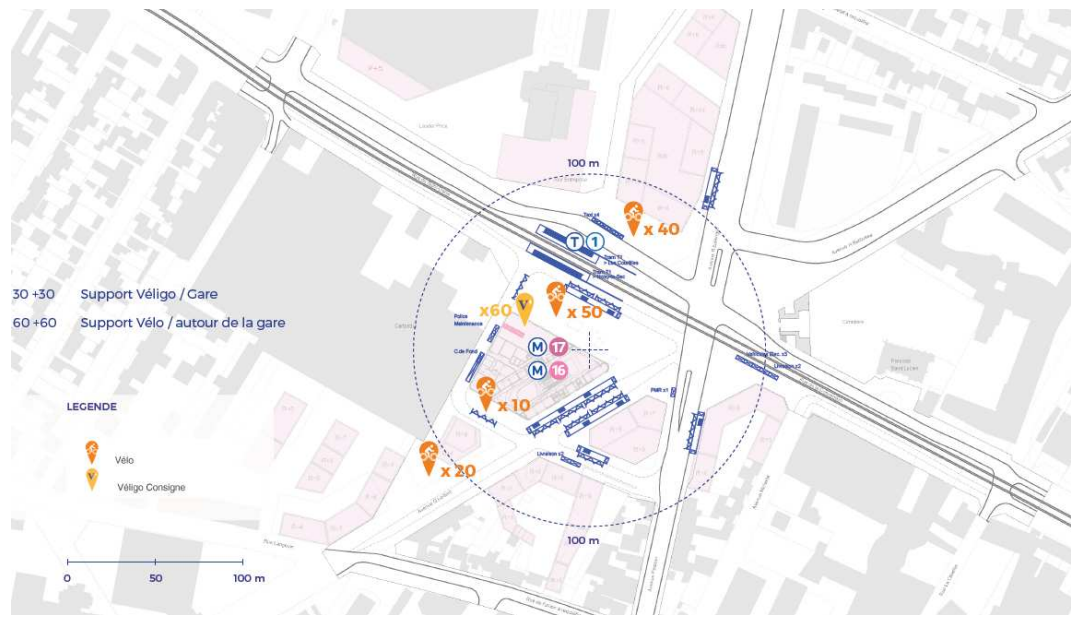


Schéma de repérage des 3 carrefours impactés (Extrait Plan organisation intermodale POI)

#### IV.1.3 Les mobilités actives

Ci-après le schéma de positionnement des équipements en faveur des vélos :

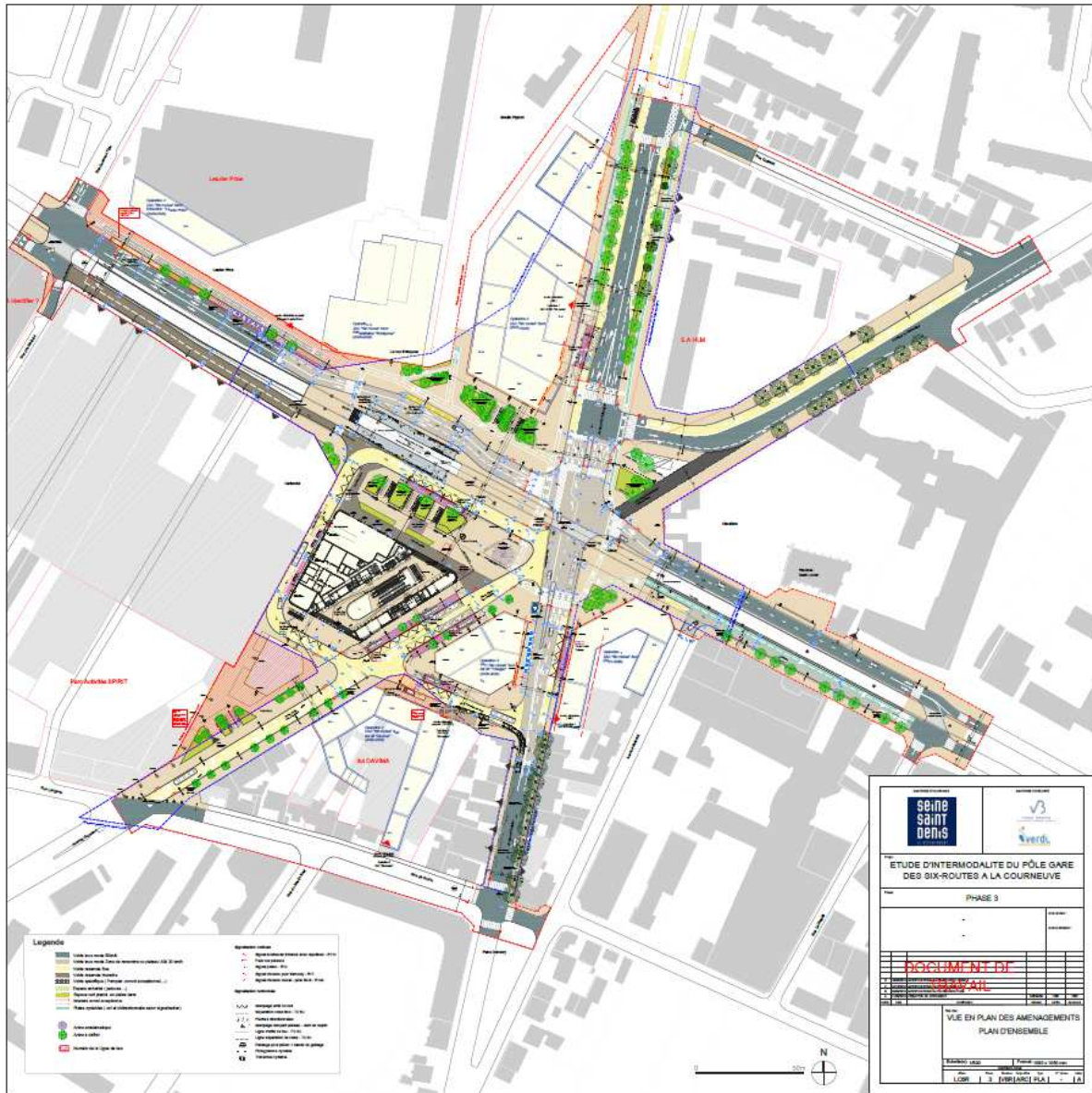




IV.2 Actions du projet de pôle

IV.2.1 Plan du pôle au 500°

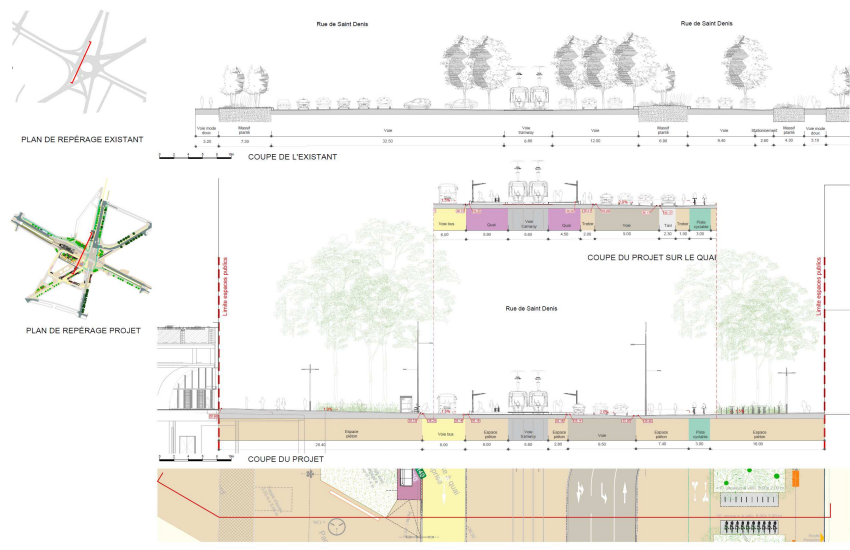
Le projet d'aménagement proposé par l'étude de pôle est le suivant :



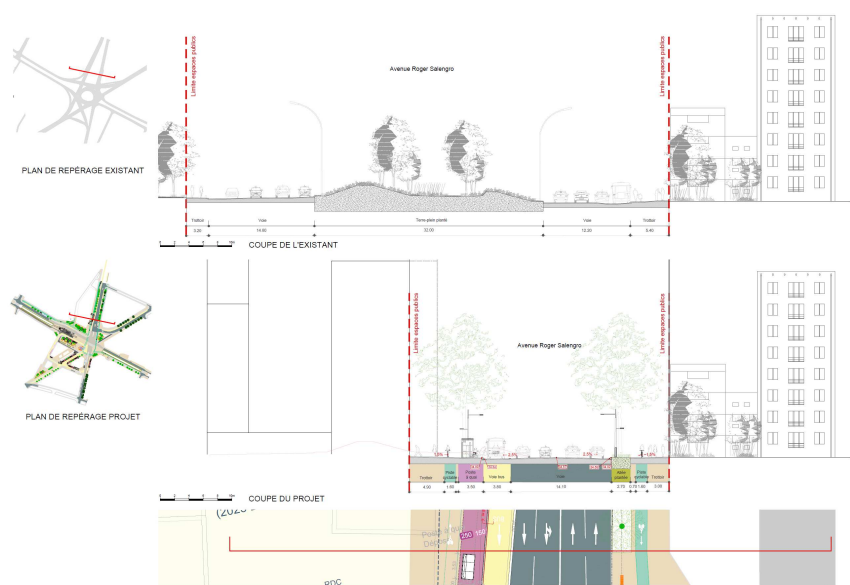
### IV.2.2 Hypothèses d'aménagement

Les coupes suivantes sont des hypothèses d'aménagement et de partage de l'espace public pour les différents modes. Les études ultérieures en préciseront leur réaménagement.

#### Coupe rue Saint-Denis (ex-RN186)



#### Coupe Avenue Roger Salengro (ex-RN301)



#### LÉGENDE

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Trottoir</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4cccc; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Voie tous mode Zone de rencontre ou plateau 30 à 20 km/h</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Voie réservée Bus</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Voie tous mode 50km/h</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4cccc; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Poste à quai</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Voie réservée riverains</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4cccc; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Voie spécifique (Pompier, convoi exceptionnel,...)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Espace enherbé (pelouse...)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Espace vert planté en pleine terre</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Itinéraire convoi exceptionnel</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Arbre emblématique</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Arbre</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Pistes cyclables (uni et bidirectionnelle)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Numéro de la Ligne de bus</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Ancien profil de la voie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Trait de coupe</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Limite de l'espace public/de l'intervention</li> </ul> | <p><b>SIGNALISATION VERTICALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Signal lumineuse tricolore avec répétiteur - R11v</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Feux sur pelotière</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Signal piéton - R12</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Signal tricolore pour tramway - R17</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Signal tricolore modal - piclo BUS - R13b</li> </ul> <p><b>SIGNALISATION HORIZONTALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Marquage arrêt de bus</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Séparation voies Bus - T3 5U</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Flèches directionnelles</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Marquage rampant plateau - dent de requin</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Ligne d'effet de feu - T2 2U</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Ligne séparation de voies - T3 2U</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Passage pour piéton + bande de guidage</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Pictogramme cyclable</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Traversée cyclable</li> </ul> |
|---|---|

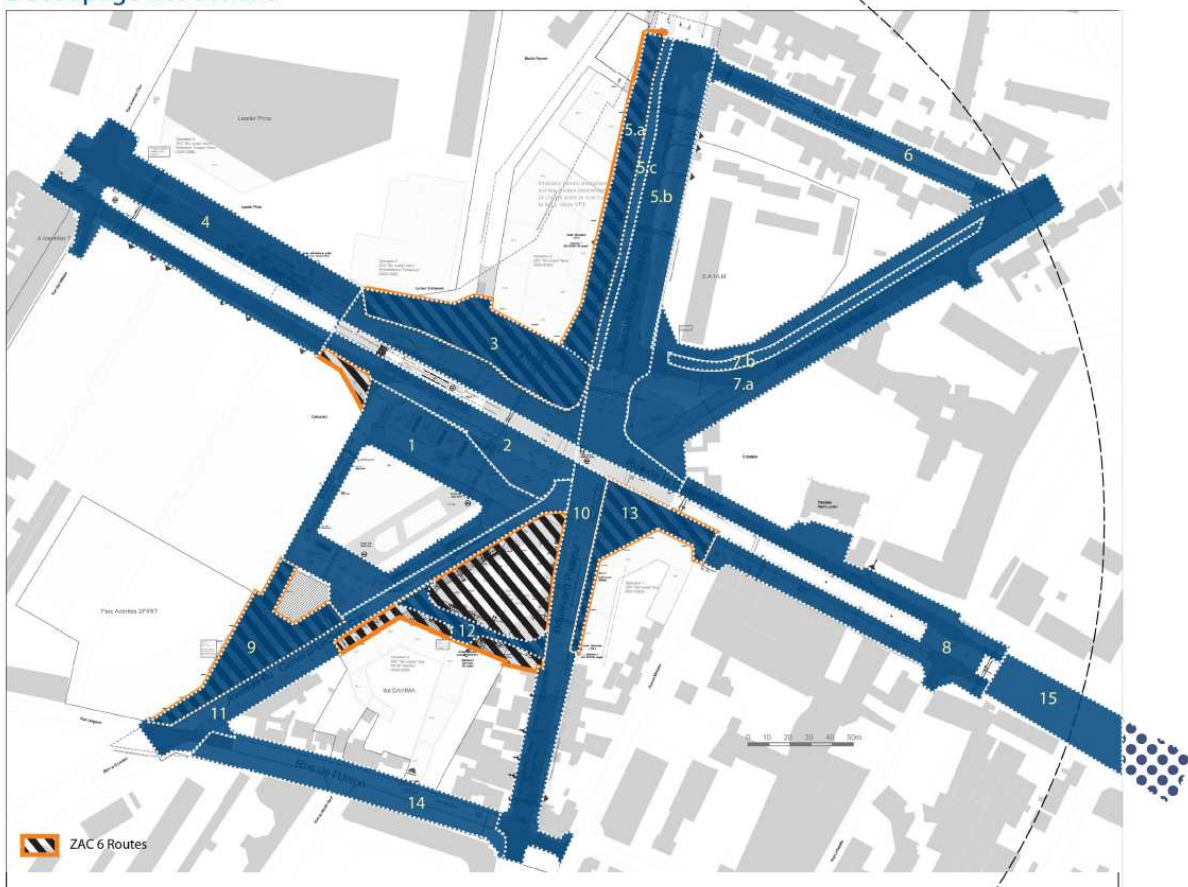
### IV.3 Actions du pôle (fiches actions)

Comme le montre le schéma ci-après, le pôle de La Courneuve Six Routes a été décomposé en 15 actions (décrites dans les fiches actions en pages suivantes), dont 14 dans le périmètre opérationnel du pôle et une action indispensable au fonctionnement du pôle dans sa future recomposition :

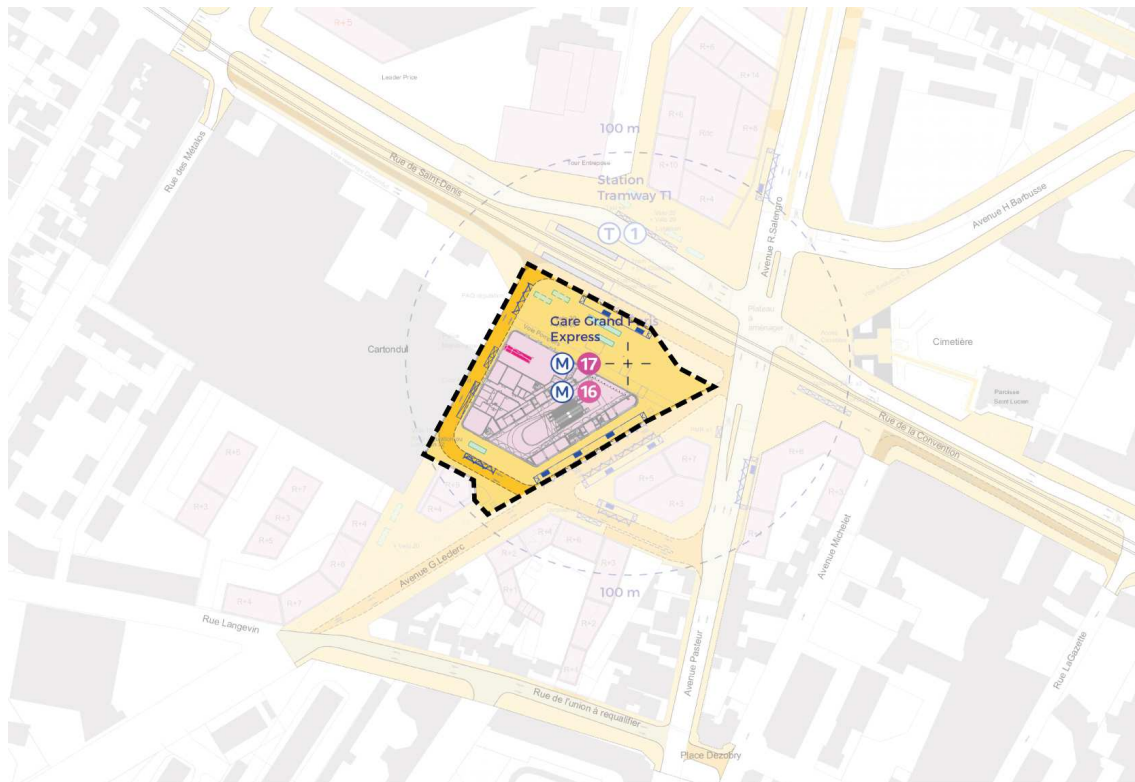
- 1. Parvis de la gare et voie latérale
- 2. Grand parvis tramway (extension du parvis de la gare)
- 3. Grand parvis Nord (interface ZAC des Six Routes)
- 4. Rue Saint-Denis (Ex-RN186)
- 5. Avenue Roger Salengro (Ex-RN 301)
- 6. Rue Guilletat
- 7. Avenue Henri Barbusse (RD30)
- 8. Rue de la Convention (Ex-RN186)
- 9. Parvis Leclerc
- 10. Boulevard Pasteur
- 11. Avenue du général Leclerc - pôle bus
- 12. Voie Leclerc-Pasteur
- 13. Parvis Soeurs Cousin
- 14. Rue de l'Union
- 15. Réaménagement de l'ex-RN186 depuis le carrefour Lacazette jusqu'au Pont Palmer

Dans le cadre des études ultérieures, et en conformité avec le schéma directeur d'information voyageurs d'IdFM, il s'agira de travailler sur la mise en œuvre d'une information voyageur statique et d'un jalonnement uniforme et cohérent (orientation, temps de parcours en marche à pied, etc.) à l'ensemble des actions prévues sur le pôle.

Pôle La Courneuve Six Routes  
Découpage des actions



**Action 1 : « Parvis »**



**Description**

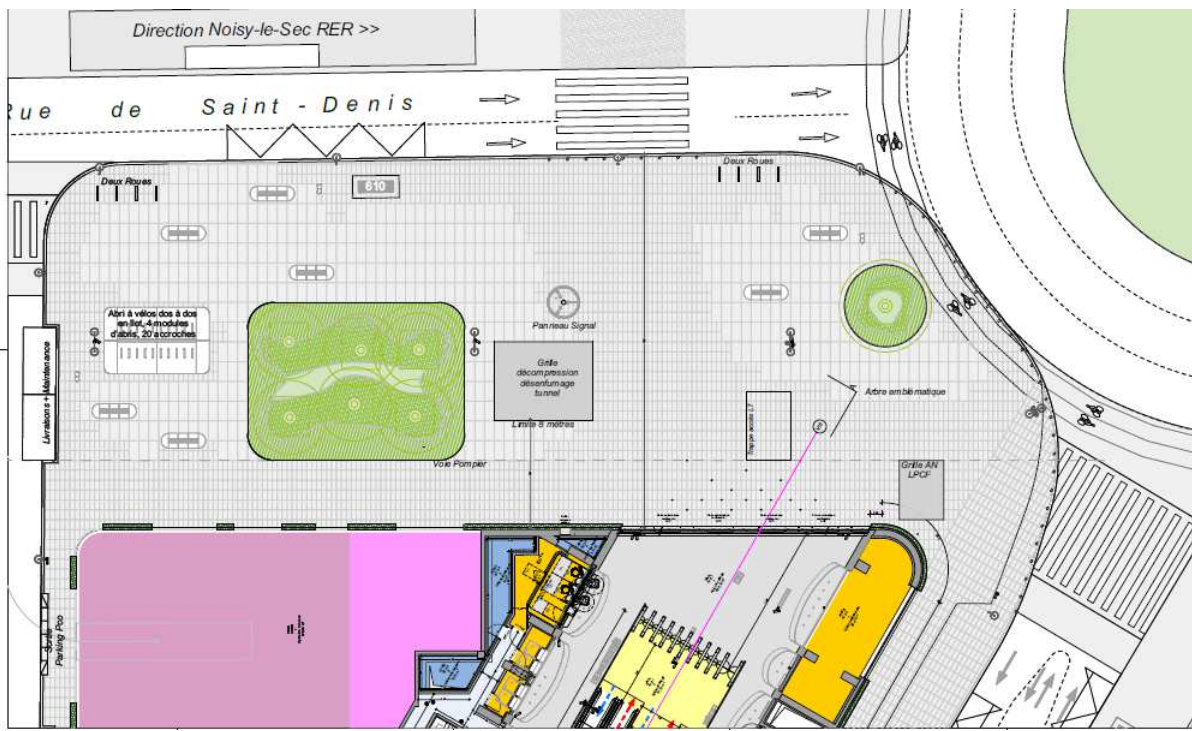
*Cette action désigne les aménagements extérieurs de la gare GPE, aménagés par la SGP. Ces aménagements (parvis, voie latérale et voie arrière de la gare) constituent le cœur du pôle :*

- *Parvis de la gare : réalisation de l'espace public, principal espace d'intermodalité, au droit de la gare en lien continu avec T1 ;*
- *Voie latérale à la gare : desserte des locaux techniques liés à la gare, accès pompier, accès au parking du projet connexe, régulation de bus.*

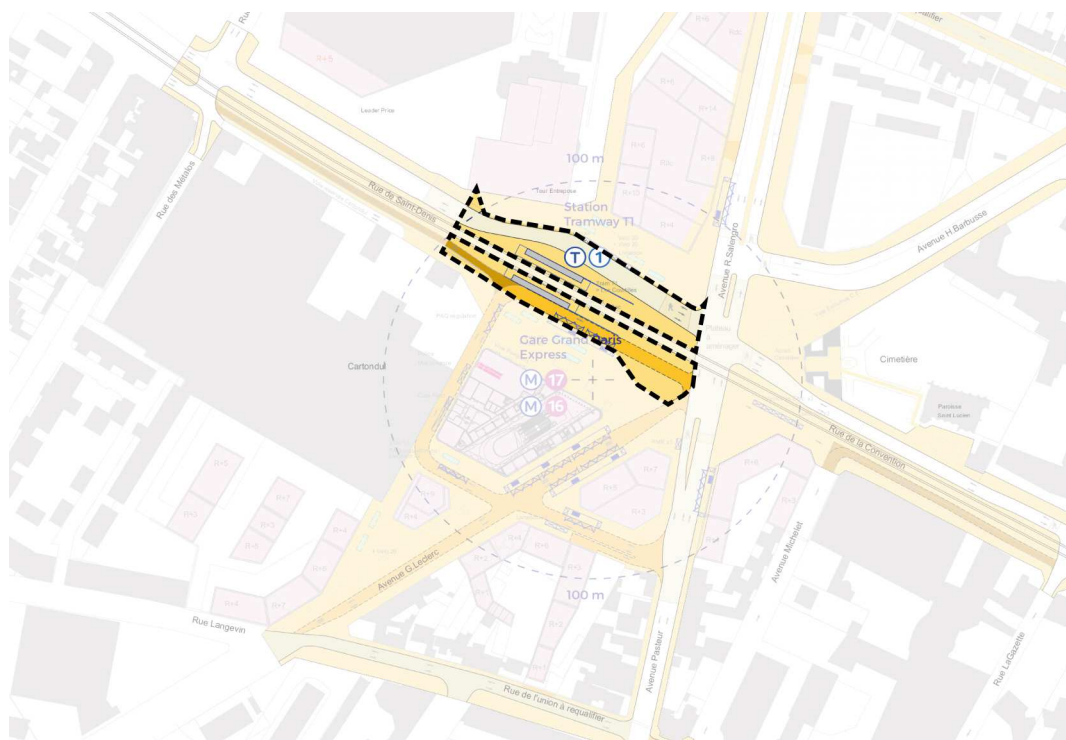
*Ces deux opérations sont financées à 100% par la SGP. Elles sont actuellement à un niveau d'études et de chiffrage PRO (cf. annexe - grille de chiffrage ACTION 1).*

*Le périmètre d'études pris en compte inclut : les revêtements, structures de chaussée, bassin d'assainissement dimensionné pour le parvis sous MOA SGP, éclairage et courants faibles associés, mobilier... Le détail des postes concernés et des taux de frais applicables est détaillé en annexe 2.2.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
1	Parvis de la gare et voie latérale	SGP	A définir	SGP	2 882 920,87	-	-	100%	-



**Action 2 : « Grand parvis tramway »**



**Description**

*L'action 2, sous maîtrise d'ouvrage du Département, consiste à réaliser le parvis de part et d'autre de la plateforme du T1 dans la continuité du parvis de la gare.*

*Le carrefour est aménagé en plateau piétonnier pour des traversées sécurisées et accessibles favorisant le lien entre le pôle et les quartiers en devenir. Ainsi, le parvis, en complément de l'action 3, va assurer une réelle perspective vers la gare à travers une trame urbaine favorisant les modes actifs. Les aménagements cyclables sont envisagés en espace partagé et sécurisé.*

*La RD 986 (ex-RN 186) ne comprend plus qu'une voie en sortie de carrefour (sens Est-Ouest) et 2 voies en approche de carrefour (sens Ouest-Est). Des aménagements en faveur des vélos sont également à prévoir.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
2	Grand parvis tramway	CD93	CD93/Plaine Commune	CD93	1 710 380 €	513 114 € (30%)	1 197 266 € (70%)		

**Action 3 : « Grand parvis Nord »**



**Description**

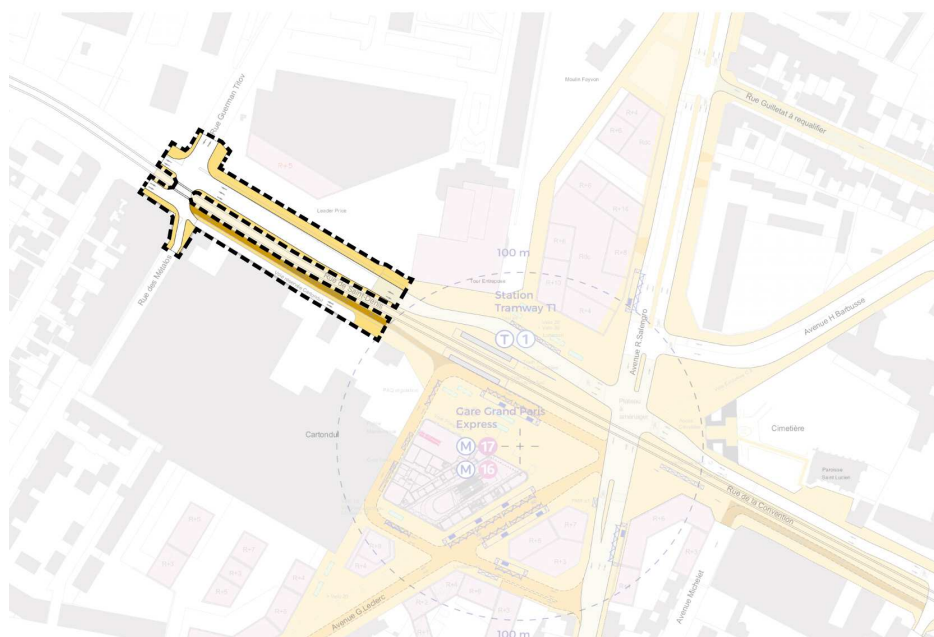
*En interface avec la ZAC des 6 Routes, il s'agit de réaliser la continuité du parvis depuis la gare, sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Plaine Commune Développement. La liaison de la gare GPE avec le parc George Valbon étant une ambition du pôle, cet aménagement concourt à caractériser la structure paysagère du lieu en facilitant les échanges au sein du pôle depuis/vers le Nord et en participant à l'intermodalité de cet espace.*

*Les études ultérieures permettront de définir le type de mobilier urbain à insérer (notamment pour le stationnement des vélos).*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement		
					CD93	IDFM	Plaine Commune/SPL
3 Grand parvis Nord	CD93	CD93/Plaine Commune	Plaine Commune/SPL	1 252 834 €		375 850 € (30%)	876 984 € (70%)



**Action 4 : « Rue Saint-Denis »**



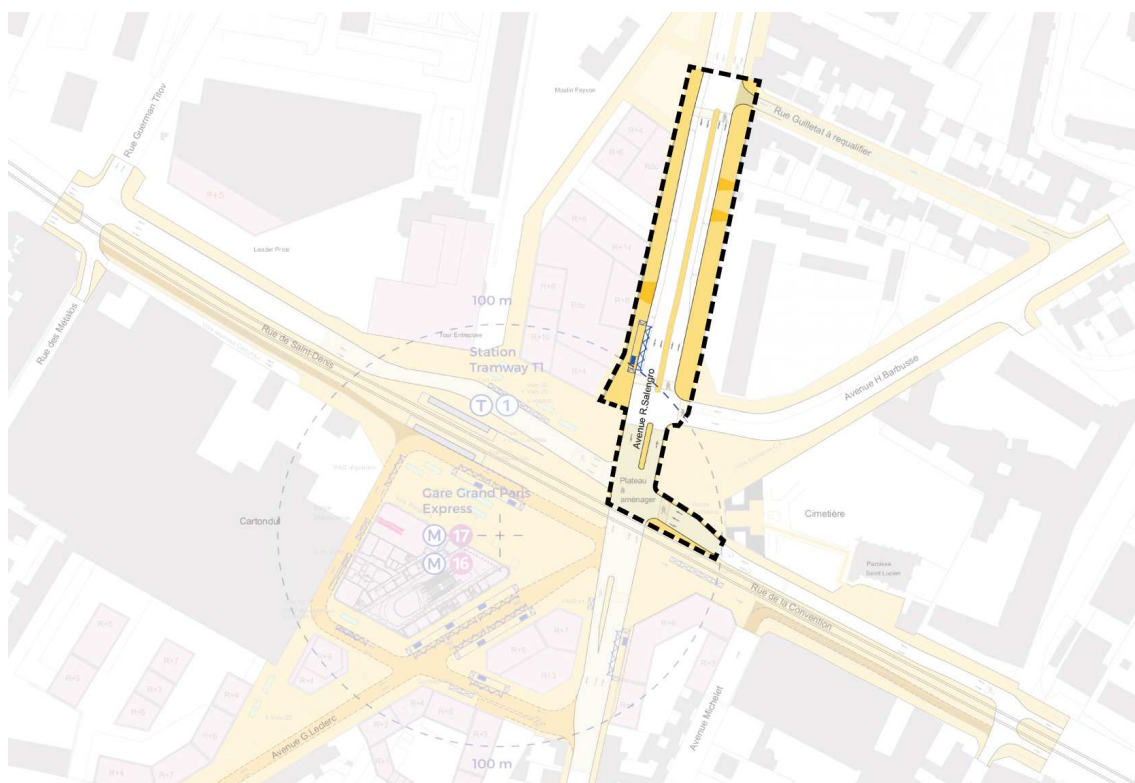
**Description**

*L'action « Rue Saint-Denis » (ex-RN186), sous maîtrise d'ouvrage du Département, vise à basculer la circulation des véhicules au Nord de la plateforme du tramway T1, tout en maintenant une contre-allée au Sud pour permettre un accès à l'entreprise Cartondul. Il s'agit également d'aménager un itinéraire cyclable et d'améliorer les espaces dévolus aux piétons. Les études ultérieures regarderont les possibilités d'ajustement de la piste cyclable.*

*L'ex-RN186 est aménagée avec 2 voies de circulation dans le sens Est-Ouest et 1 seule voie dans le sens Ouest-Est.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
4	Rue Saint-Denis	CD 93	CD 93	CD 93	2 360 000 €	1 652 000 € (70%)		708 000 € (30%)	

**Action 5 : « Avenue Roger Salengro »**



**Description**

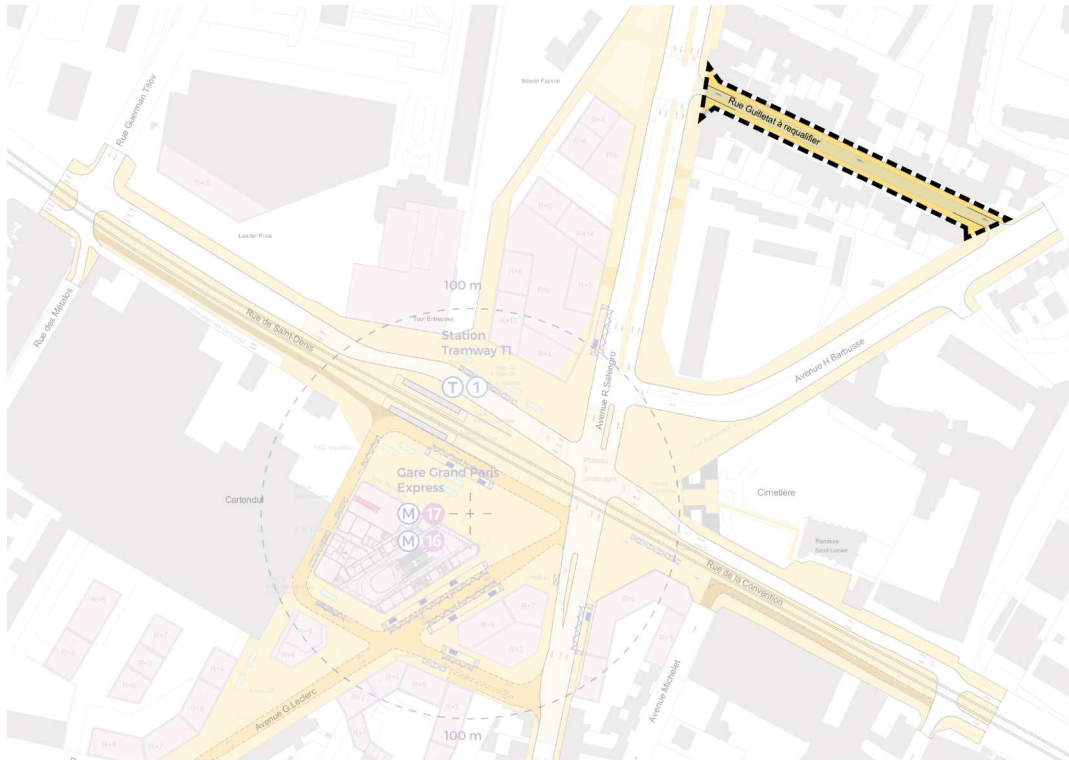
*Après avoir été redressée, l'avenue Roger Salengro (RD901) est aménagée avec 2 voies de circulation dans le sens Nord-Sud et 2 voies de circulation en sortie de carrefour puis 1 voie en section courante dans le sens Sud-Nord. Un site propre bus et des aménagements cyclables sont créés de part et d'autre (sous maîtrise d'ouvrage du Département).*

*Il s'agit également d'aménager les trottoirs, notamment à l'ouest (sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Plaine Commune Développement) afin de créer un espace public confortable favorisant les cheminements depuis/vers le futur pôle en lien avec les futurs programmes de la ZAC.*

*Un poste à quai sera aménagé avant le carrefour pour une ligne de bus.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/ SPL	
5a	Trottoir Ouest	CD 93	CD 93	Plaine Commune/ SPL	721 601 €			216 480 € (30%)	505 121 € (70%)
5b	Voirie et trottoir Est	CD 93	CD 93	CD 93	1 301 344 €	910 940 € (70%)		390 403 € (30%)	
5c	Site propre bus	CD 93	CD 93	CD 93	327 646 €	98 294 € (30%)	229 353 € (70%)		

**Action 6 : « Rue Guilletat »**

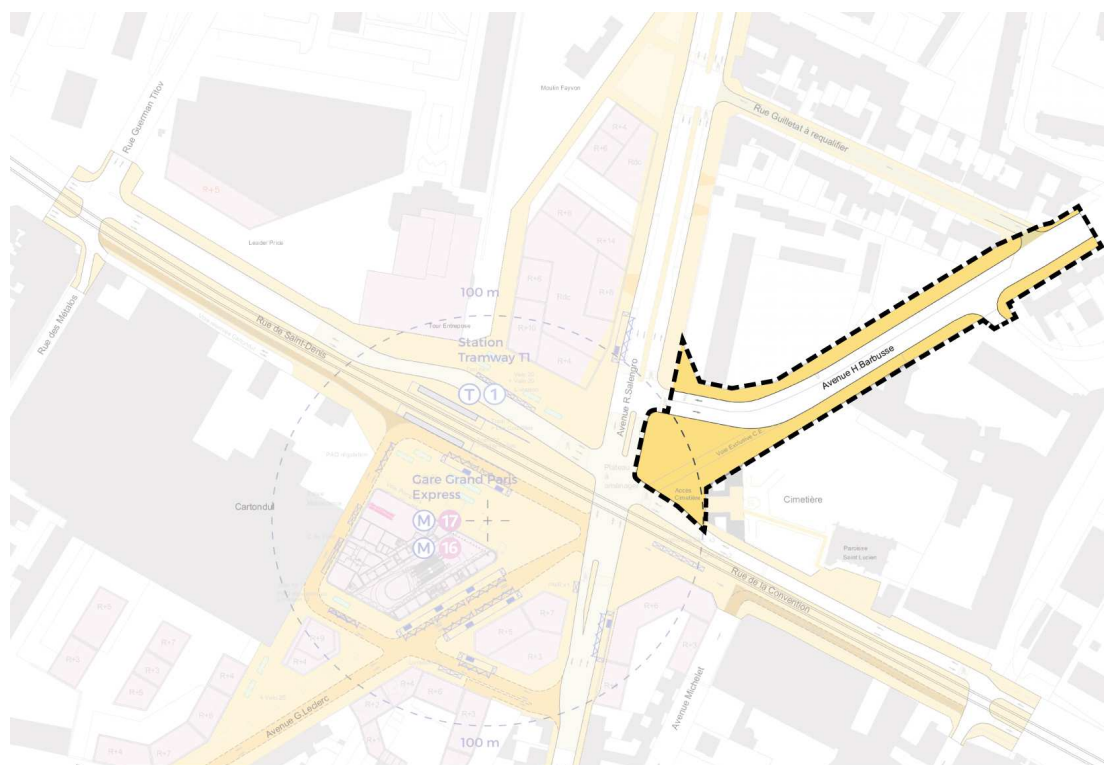


**Description**

*Du fait de la mise en sens unique de l'avenue Henri Barbusse (RD30), la rue Guilletat devient un élément important du système circulaire autour du pôle. Il s'agit de réaménager cette voie, sous maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune/SPL Plaine Commune Développement.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
6	Rue Guilletat	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune/SPL	619 500 €			185 850 € (30%)	433 650 € (70%)

**Action 7 : « Avenue Henri Barbusse »**



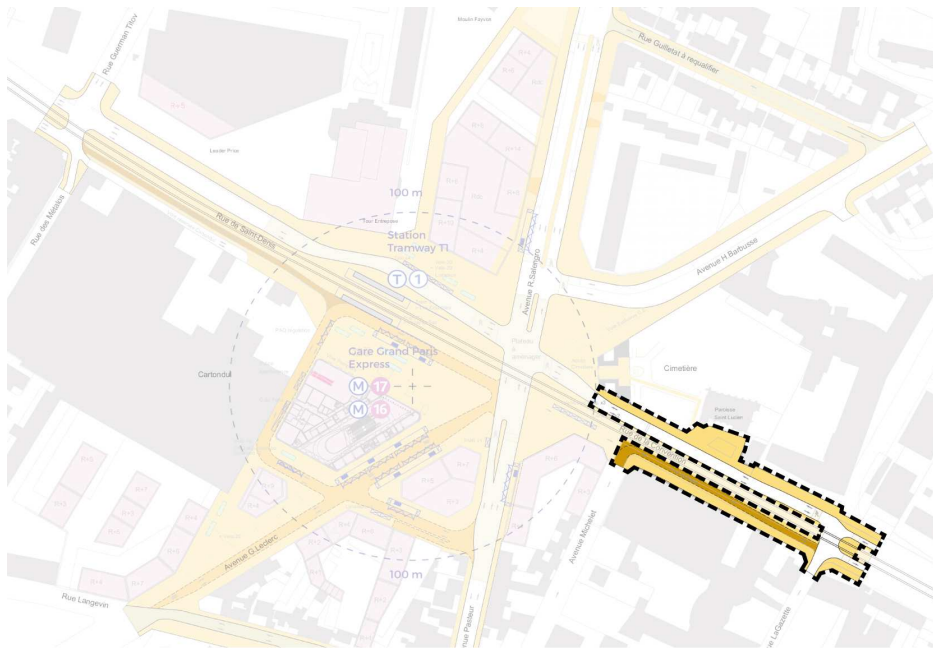
**Description**

*Sous maîtrise d'ouvrage départementale, l'avenue Henri Barbusse (RD30) est mise en sens unique entre l'avenue Roger Salengro et la rue Guilletat dans le sens Ouest-Est avec une seule voie de circulation, la rue Guilletat (action 6) assurant le sens de circulation Est-Ouest. Un site propre bus est également aménagé dans le sens Est-Ouest.*

*Des aménagements en faveur des cycles sont également prévus.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
7a	Ave. Henri Barbusse (voirie et trottoirs)	CD 93	CD 93	CD 93	2 209 167 €	1 546 417 € (70%)		662 750 € (30%)	
7b	Ave. Henri Barbusse (site propre bus)	CD 93	CD 93	CD 93	190 348 €	57 105 € (30%)	133 244 € (70%)		

**Action 8 : « Rue de la Convention »**



**Description**

*A l'instar de la rue Saint-Denis, l'action « Rue de la Convention » (ex-RN186), sous maîtrise d'ouvrage du Département, vise à basculer la circulation des véhicules au Nord de la plateforme du tramway T1, tout en maintenant une contre-allée au Sud pour permettre un accès des riverains. Il s'agit également d'aménager un itinéraire cyclable et d'améliorer les espaces dévolus aux piétons.*

*NB : dans le cadre du réaménagement de la section Lacazette-Pont Palmer de l'ex-RN186, indispensable au fonctionnement du pôle, l'aménagement de la rue de la Convention pourrait être réinterrogé du fait de l'interface avec le T1 (sujet lié à la sécurité des transports guidés).*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement			
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL
8	Rue de la Convention	CD 93	CD 93	2 065 000 €	1 445 500 € (70%)		619 500 € (30%)	

**Action 9 : « Parvis Leclerc »**

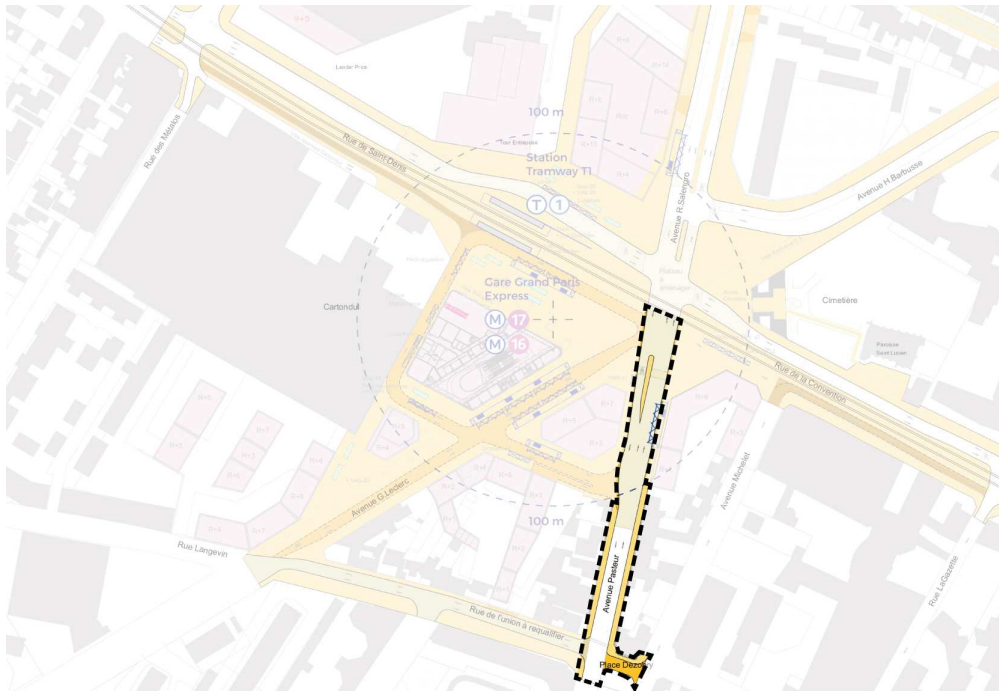


**Description**

*Dans la continuité du parvis Sud de la gare, il s'agit d'aménager un espace public, sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur de la ZAC afin d'améliorer les cheminements piétons en particulier depuis/vers la ZAC et le centre-ville de La Courneuve ainsi que l'intermodalité de manière générale.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/ SPL	
9	Parvis Leclerc	Privé/ CD93	CD 93	Plaine Commune/ SPL	888 835 €			266 651 € (30%)	622 185 € (70%)

**Action 10 : « Boulevard Pasteur »**



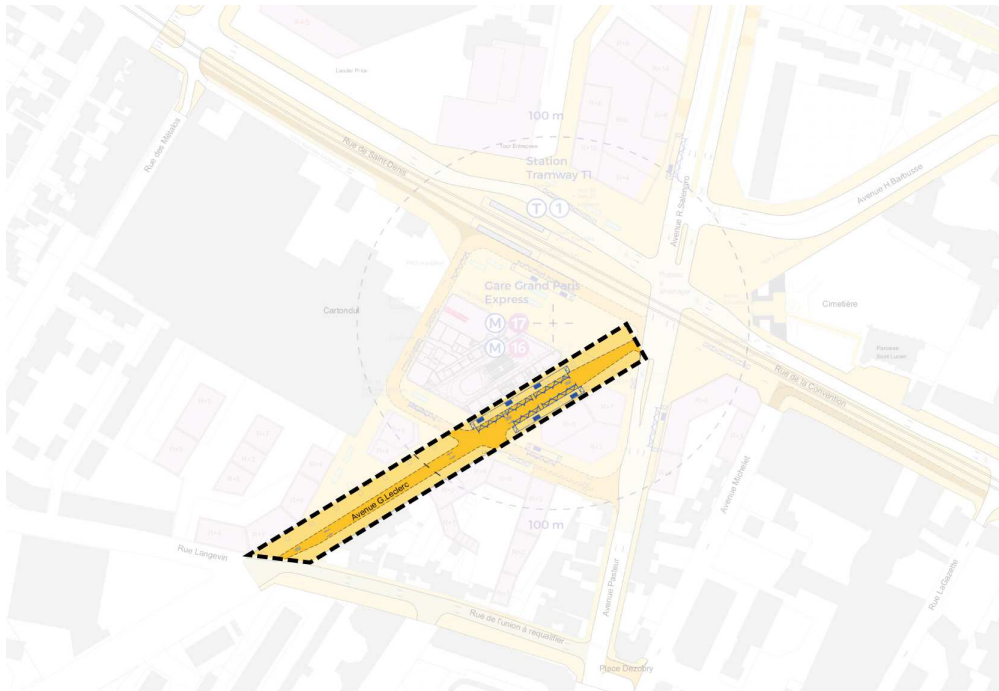
**Description**

- Sous maîtrise d'ouvrage départementale, il s'agit de réaménager le boulevard Pasteur pour :*
- *Améliorer les accès des bus vers le pôle*
  - *insérer un site propre en approche de carrefour*
  - *aménager des trottoirs pour les cheminements piétons*
  - *prévoir des aménagements en faveur des cycles*

*Le boulevard Pasteur est aménagé avec une voie de circulation Nord-Sud et 2 voies de circulation Sud-Nord.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
10	Boulevard Pasteur	CD 93	CD 93	CD 93	1 327 500 €	929 250 € (70%)		398 250 € (30%)	

**Action 11: « Avenue du Général Leclerc - pôle bus »**



**Description**

*Epine dorsale du pôle, l'avenue du Général Leclerc est aménagée par le Département. Il s'agit d'un « cours urbain » où seuls les bus et les modes actifs peuvent circuler. Dans sa partie Nord, plusieurs postes à quai sont prévus pour une desserte bus au plus près de la gare.*

*Cette voie assure également le trait d'union entre la gare et les futurs programmes de la ZAC des Six Routes.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
11	Avenue général Leclerc	CD 93	CD 93	CD 93	944 000 €	283 200 € (30%)	660 800 € (70%)		



**Action 12 : « Voie Leclerc-Pasteur - pôle bus et abords Leclerc »**



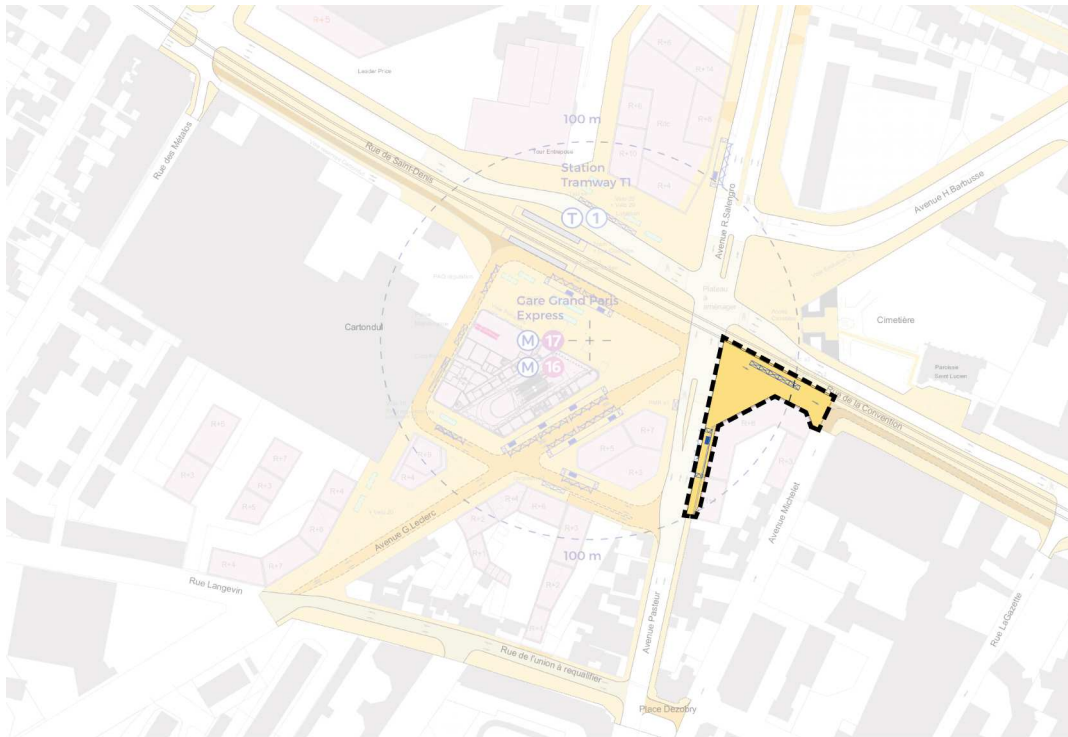
**Description**

*Dans le cadre de la ZAC des 6 Routes, le barreau Leclerc-Pasteur est créé par l'aménageur de la ZAC (SPL Plaine Commune Développement). Il est considéré que cette voie participe au fonctionnement du pôle en permettant un accès facilité des bus.*

*Hormis les véhicules nécessaires à l'exploitation et à la maintenance du pôle, cette voie n'est pas accessible aux autres véhicules.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
12	Voie Leclerc-Pasteur	Privé/CD 93	CD93/Plaine Commune	Plaine Commune/SPL	1 004 180 €		702 926 € (70%)		301 254 € (30%)

**Action 13 : « Parvis des Sœurs Cousin »**



**Description**

*Cet espace public, en lien avec la ZAC des 6 Routes est partiellement généré par le scénario place. Il permet des cheminements piétons et cycles apaisés depuis/vers le pôle.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
13	Parvis Leclerc	EPFIF/CD93	CD93/Plaine Commune	Plaine Commune/SPL	556 370 €			166 911 € (70%)	389 459 € (30%)

**Action 14 : « Rue de l'Union »**



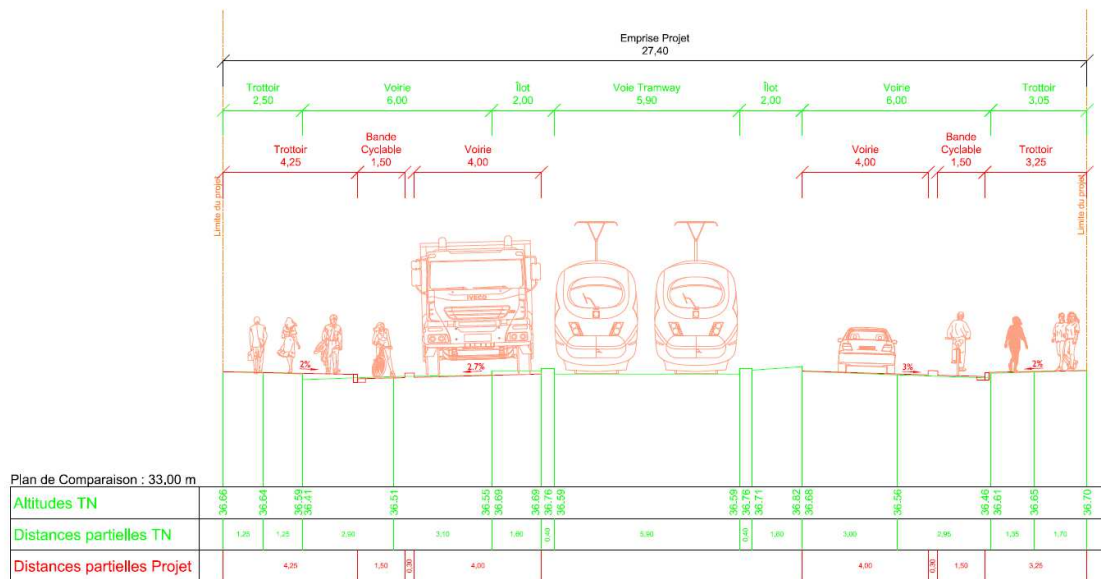
**Description**

*La rue de l'Union devient un élément important du système circulatoire autour du pôle. Il s'agit de réaménager cette voie, sous maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune/SPL Plaine Commune Développement.*

*Le réaménagement de la rue de l'Union prévoit des trottoirs plus confortables pour les piétons, un stationnement réorganisé et de nouveaux accès riverains.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/SPL	
14	Rue de l'Union	Plaine Commune	Plaine Commune	Plaine Commune	826 000 €			247 800 € (30%)	578 200 € (70%)

**Action 15 : « Ex-RN186 section Lacazette-Pont Palmer »**



Coupe de principe de réaménagement de la section ex-RN186 entre Lacazette et Pont Palmer

**Description**

*Sous maîtrise d'ouvrage du Département, il s'agit de réaménager la section de l'ex-RN186 comprise entre la rue Lacazette et le Pont Palmer. Bien que situé en dehors du périmètre opérationnel du pôle, ce réaménagement est indispensable pour le bon fonctionnement du pôle dans sa future recomposition. En effet, il est nécessaire de réguler les flux en amont du pôle afin de permettre la réduction du nombre de voies.*

Action	Propriété	Gestion future	MOA	Coût total HT	Répartition financement				
					CD93	IDFM	SGP	Plaine Commune/ SPL	
15	Ex-RN186 jusqu'au Pont Palmer	CD93	CD93	CD93	3 000 000 €	3 000 000 € (100%)			

Articulation fonctionnelle et ordonnancement des opérations liées au pôle



Description

En lien avec l'action 15 (Ex-RN186 section Lacazette-Pont Plamer) à l'est du pôle et l'action 5 (« avenue Roger Salengro »), la carte ci-dessus vise à schématiser les interfaces avec le périmètre opérationnel du pôle et anticiper d'éventuelles évolutions. Comme stipulé dans le fiche action n°15, le réaménagement de la section de l'ex-RN186 entre le carrefour Lacazette et le pont Palmer est en effet indispensable au bon fonctionnement du pôle dans sa future recomposition. Par ailleurs, le sujet interface « sécurité transport guidé » concerne les mouvements tournants pouvant se stocker sur la plateforme tramway.

#### IV.4 Maîtrise d'ouvrage, financement et mise en œuvre du projet

##### IV.4.1 Tableau de synthèse (Coûts exprimés aux conditions économiques de 2018)

ACTIONS	MOA	COÛT (€HT) * aux CE 2018	CD93		Plaine Commune/SPL		IdFM		SGP				FONCIER	EXPLOITATION /GESTION		
			%	€HT	%	€HT	%	€HT	Ligne 16		Pôle					
									%	€HT	%	€HT				
1	Parvis de la gare et voie latérale	SGP		2 882 920 €						100%	2 882 920 €			SGP	A définir	
2	Grand parvis tramway (extension du parvis)	CD93	30%	513 300 €			70%	1 197 700 €						CD93	CD93/Plaine Commune	
3	Grand parvis nord (interface ZAC)	Plaine Commune/SPL			70%	877 100 €	30%	375 900 €						Privé/CD93	CD93/Plaine Commune	
4	Rue Saint-Denis	CD93	70%	1 652 000 €								30%	708 000 €	CD93	CD93	
5	Avenue Roger Salengro															
5a	Trottoir ouest	Plaine Commune/SPL		722 000 €	70%	505 400 €						30%	216 600 €	CD93	CD93/Plaine Commune	
5b	Voirie et trottoir est, hors site propre	CD93	70%	911 400 €								30%	390 600 €	CD93	CD93	
5c	Site propre bus	CD93	30%	98 400 €			70%	229 600 €						CD93	CD93	
6	Rue Guilletat	Plaine Commune/SPL		620 000 €	70%	434 000 €						30%	186 000 €	Plaine Commune	Plaine Commune	
7	Avenue Henri Barbusse															
7a	Voirie et trottoir, hors site propre	CD93	70%	1 547 000 €								30%	663 000 €	CD93	CD93	
7b	Site propre bus	CD93	30%	57 300 €			70%	133 700 €						CD93	CD93	
8	Rue de la Convention	CD93	70%	1 445 500 €								30%	619 500 €	CD93	CD93	
9	Parvis Leclerc	Plaine Commune/SPL		557 000 €	70%	389 900 €						30%	167 100 €	Privé/CD93	CD93/Plaine Commune	
10	Boulevard Pasteur	CD93	70%	929 600 €								30%	398 400 €	CD93	CD93	
11	Avenue du général Leclerc - pôle bus	CD93	30%	283 200 €			70%	660 800 €						CD93, SGP	CD93	
12	Voie Leclerc-Pasteur - pôle bus et abords Leclerc	Plaine Commune/SPL		1 005 000 €	30%	301 500 €	70%	703 500 €						Privé/CD93	CD93/Plaine Commune	
13	Parvis Sœurs Cousin	Plaine Commune/SPL		889 000 €	70%	622 300 €						30%	266 700 €	EPIF/CD93	CD93/Plaine Commune	
14	Rue de l'Union	Plaine Commune/SPL		826 000 €	70%	578 200 €						30%	247 800 €	Plaine Commune	Plaine Commune	
15	Réaménagement de l'ex-RN186 depuis le carrefour Lacazette jusqu'au Pont Palmer	CD93	100%	3 000 000 €										CD93	CD93	
Total coût du pôle * dont travaux prépa [18%], aléas [10% des tx dont tx prépa], coûts MOE [15% des tx dont tx prépa]				24 193 920 €	43%	10 437 700 €	15%	3 708 400 €	14%	3 301 200 €	12%	2 882 920 €	16%	3 863 700 €		

AUTRE FINANCEMENT PÔLE		COÛT (€HT)	CD93		Plaine Commune/SPL		IdFM		SGP						
			%	€HT	%	€HT	%	€HT	Ligne 16		Pôle				
									%	€HT	%	€HT			
Fonds de concours de la ZAC	Aménageur ZAC 6R	889 000 €		- 883 000 €		+ 883 000 €									
Total coût du pôle		24 193 920 €	39%	9 548 700 €	19%	4 597 400 €	14%	3 301 200 €	12%	2 882 920 €	16%	3 863 700 €			

Le coût prévisionnel du futur pôle est construit sur la base de ratios proposés par le prestataire et vérifiés par les maîtres d'ouvrage, pour chaque action. Pour chaque action, hormis l'action 1 (sous maîtrise d'ouvrage de la SGP qui applique ses propres taux de frais), il a été majoré d'une provision pour :

- aléas (10%) ;
- frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (15%) ;
- travaux préparatoires (18%) dont la démolition de l'ex-RN310 (avenue Roger Salengro).

L'investissement de Plaine Commune/SPL pour les travaux compris dans le Pôle et sous sa maîtrise d'ouvrage est conditionné à des équilibres financiers généraux au sein de la ZAC et notamment :

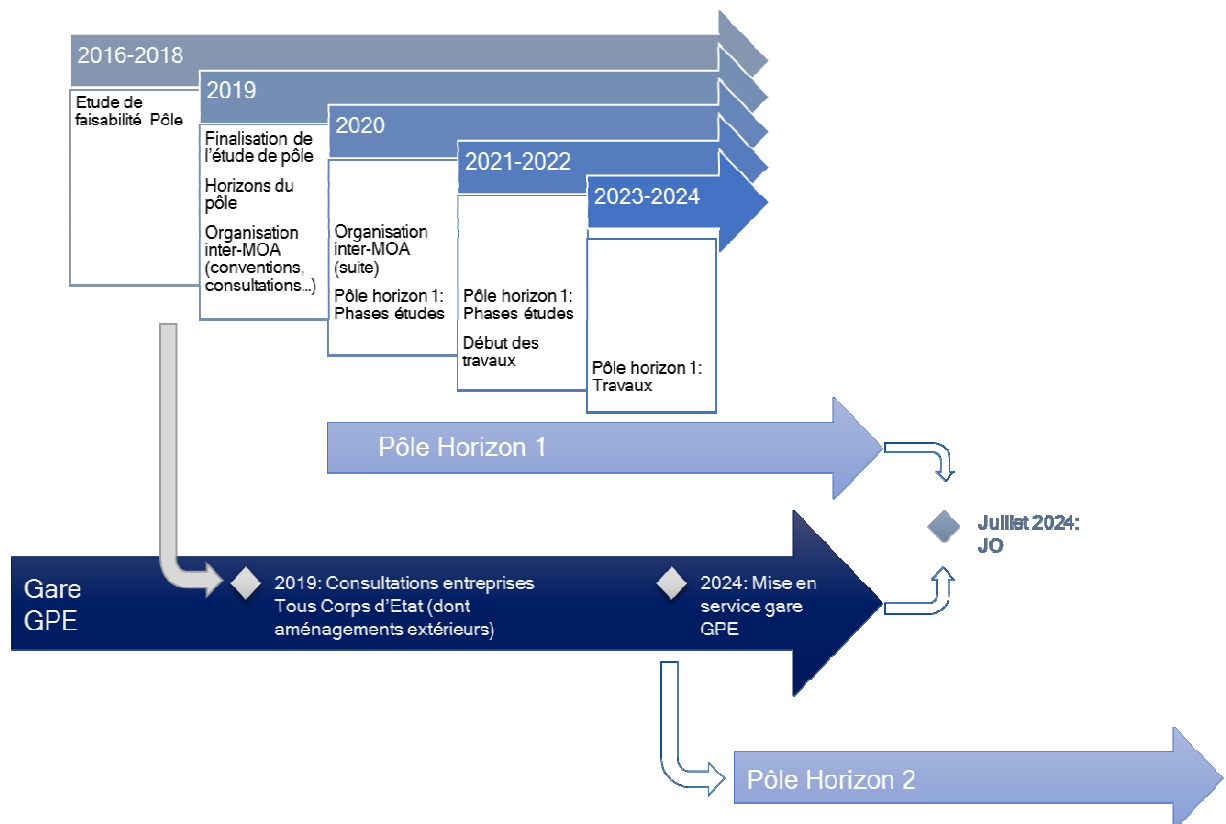
- le versement par Plaine Commune/SPL d'un fonds de concours de la ZAC des Six Routes pour les travaux du pôle qui s'élève à 883 000 € et sera versé au Département de la Seine-Saint-Denis,
- les coûts d'acquisition des fonciers départementaux

Par ailleurs, le pôle s'inscrit dans un territoire en pleine mutation en interface avec plusieurs opérations :

- le projet urbain des Six Routes qui développe au travers de la ZAC du même nom notamment des espaces publics pour un coût de l'ordre de 10,2M€ de travaux au-delà du périmètre strict du pôle,
- Secteur Marville/Valbon, sous maîtrise d'ouvrage du Département et de Plaine Commune ;
- Le PACT T1, sous maîtrise d'ouvrage de la RATP et du Département.

#### IV.4.2 Calendrier prévisionnel de mise en œuvre du schéma de référence

Pour tenir compte des arbitrages politiques (objectifs de livraison pour les Jeux Olympiques) et des contraintes techniques (interfaces chantier importantes), le pôle sera réalisé en deux temps : l'horizon des Jeux Olympiques (JO) et l'horizon post-JO. Les phases ultérieures permettront de déterminer le programme de chaque horizon.



#### IV.4.3 Procédures

Les maîtres d'ouvrage suivront, conformément à leurs obligations, les procédures réglementaires indispensables à la réalisation de leurs opérations respectives :

- Le cas échéant :
  - Concertation préalable
  - Procédures relevant du code de l'urbanisme (autorisations...)
  - Procédures relevant du code de l'environnement (loi sur l'eau, évaluation environnementale...)
  - Procédures relevant du code du patrimoine (archéologie préventive...)
  - Procédures relevant du code de la voirie routière
  - Décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés

#### IV.4.4 Impacts attendus du projet

Le projet de pôle de La Courneuve Six Routes aura un impact positif sur son environnement urbain une fois les travaux achevés. Il améliorera la desserte de ce secteur et les conditions de fonctionnement du système de transport de surface.

Catégorie d'impacts	Impacts du projet en phase travaux	Impacts du projet en phase d'exploitation
Réseau de transport (bus et T1)	Perturbations de la circulation des bus et des conditions de correspondance entre bus et T1	Amélioration significative de l'intermodalité tous modes
Cadre de vie	Nuisances des travaux sur les riverains	Amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain
Circulations douces	Impacts liés aux chantiers successifs	Amélioration des conditions de déplacements
Circulations routières	Impacts liés aux chantiers successifs	Reconfiguration de la trame viaire : report de la circulation de transit sur d'autres axes routiers (réduction du nombre de voies de circulation sur le périmètre du pôle)
Espaces naturels protégés	RAS	RAS
Patrimoine bâti remarquable	RAS	RAS



## V. LA SUITE DU PROJET : MONTAGE OPÉRATIONNEL ET EXPLOITATION DU PÔLE

### V.1 L'organisation de la phase opérationnelle

Les maîtres d'ouvrage (MOA) du projet de pôle de La Courneuve Six Routes sont les suivants :

- La Société du Grand Paris au titre de la gare et des aménagements extérieurs sous sa maîtrise d'ouvrage,
- Le Département de la Seine-Saint-Denis au titre de la voirie départementale et du foncier afférent,
- L'établissement public territorial Plaine Commune au titre des aménagements de voirie et d'espaces publics (hors voiries départementales),
- La société publique locale Plaine Commune Développement en tant qu'aménageur de la ZAC des Six Routes. A ce titre, elle propose de conduire une mission d'OPC intégrant l'ensemble des travaux compris dans le périmètre du secteur des Six Routes (ZAC et Pôle confondus). Un cofinancement des différents MOA est attendu et devra être défini pour cette mission.

Le tableau de financement identifie les différentes maîtrises d'ouvrage. Toutefois, dans les phases ultérieures, l'organisation de la maîtrise d'ouvrage du pôle sera précisée. En particulier, pour des raisons opérationnelles, la réalisation du « nez » du parvis, sous MOA du Département de la Seine-Saint-Denis, pourrait être déléguée à la SGP pour une réalisation globale de l'ensemble du parvis.

Afin de garantir la lisibilité, la cohérence d'ensemble du pôle (notamment urbaine et l'information voyageurs et signalétique) et la tenue des engagements contractuels de chacun des MOA, une coordination inter-MOA adéquate devra être mise en place et pourrait être définie dans une convention de co-maîtrise d'ouvrage. L'opportunité de l'intervention d'un MOE unique sur les sujets précités pourra dans ce cadre être regardée.

Une fois cette organisation actée, s'ensuivra la préparation de la consultation de maîtrise d'œuvre et du ou des marché(s) idoie(s). Le schéma de référence, le référentiel des places du Grand Paris, le plan guide des espaces publics de la ZA et les documents de référence thématiques (Ile-de-France Mobilités, CEREMA, etc.), constitueront des entrants indispensables à prendre en considération dès la préparation de cette consultation par le maître d'ouvrage.

Enfin, dans le cadre des études ultérieures, et en conformité avec le schéma directeur d'information voyageurs d'IdFM, il s'agira de travailler sur la mise en œuvre d'une information voyageur statique et d'un jalonnement uniforme et cohérent (orientation, temps de parcours en marche à pied, etc.) à l'ensemble des actions prévues sur le pôle.

### V.2 L'organisation de la gestion et de l'exploitation future du pôle

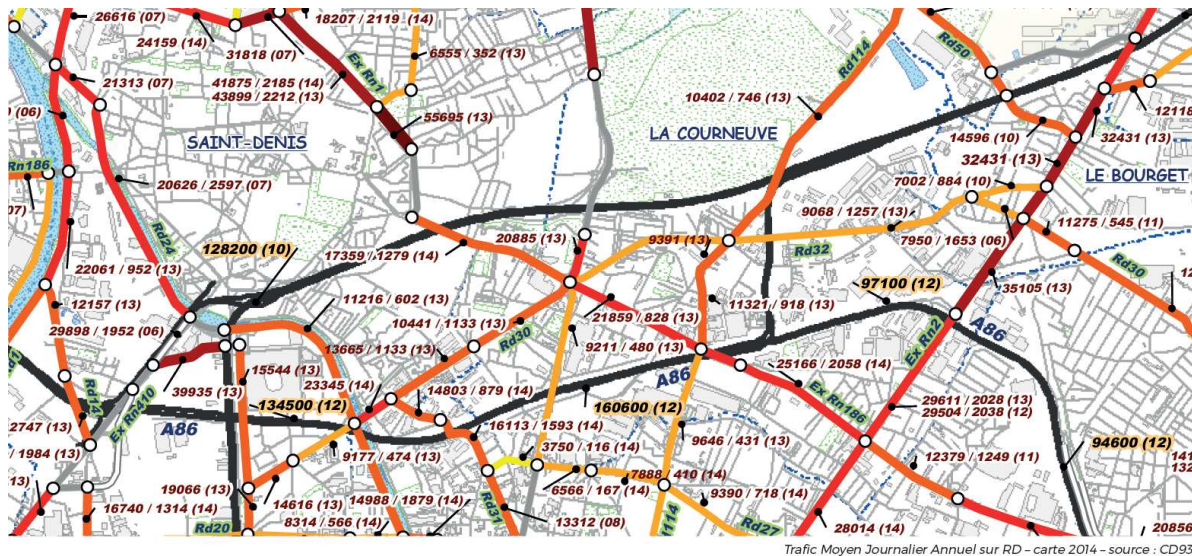
Le tableau ci-après propose, à titre indicatif, une affectation des rôles des différents maîtres d'ouvrage pour la gestion et la maintenance des éléments composants le pôle. Toutefois, des discussions doivent être engagées, notamment sur la maintenance et la gestion du parvis de la gare.

ACTIONS		MOA	EXPLOITATION	MAINTENANCE
1	Parvis de la gare et voie latérale	SGP	<i>A définir</i>	<i>A définir</i>
2	Grand parvis tramway (extension du parvis)	Département	Département/Plaine Commune	Département/Plaine Commune
3	Grand parvis Nord (interface ZAC)	Plaine Commune/SPL	Département/Plaine Commune	Département/Plaine Commune
4	Rue Saint-Denis	Département	Département	Département
5	Avenue Roger Salengro	Plaine Commune/SPL (trottoir Ouest)	Département	Département
6	Rue Guilletat	Plaine Commune/SPL	Plaine Commune	Plaine Commune
7	Avenue Henri Barbusse	Département	Département	Département
8	Rue de la Convention	Département	Département	Département

9	Parvis Leclerc	Plaine Commune/SPL	Département/Plaine Commune	Département/Plaine Commune
10	Boulevard Pasteur	Département	Département	Département
11	Avenue du Général Leclerc - pôle bus	Département	Département	Département
12	Voie Leclerc-Pasteur - pôle bus et abords Pasteur	Plaine Commune/SPL	Département/Plaine Commune	Département/Plaine Commune
13	Parvis Sœurs Cousin	Plaine Commune/SPL	Département/Plaine Commune	Département/Plaine Commune
14	Rue de l'Union	Plaine Commune/SPL	Plaine Commune	Plaine Commune
15	Réaménagement de l'ex-RN186 depuis le carrefour Lacazette jusqu'au Pont Palmer	Département	Département	Département



## ANNEXE 1 - FLUX ROUTIERS



Les données de trafic existantes sont celles reprises du dossier « Diagnostic et calage de la situation actuelle » réalisé par CDVIA pour le Département de la Seine-Saint-Denis et daté du 29 décembre 2014.

Le carrefour des Six Routes est le point d'intersection de trois routes départementales :

- l'Ex-RN186 qui supporte le tramway T1 (20 passages en heure de pointe) avec près de 22 000 vh/jr sur sa section Est (lien avec l'A86) et près de 18 000 vh/jr à l'Ouest (lien avec l'A1),
- l'Ex-RN301 qui compte près de 21 000 vh/jr sur sa section Nord (lien avec l'A1) et plus de 9 000 vh/jr sur section Sud liée à Aubervilliers,
- la RD30 qui relie Le Bourget à Saint-Denis et qui supporte 10 000 vh/jr environ.

Des hypothèses de réduction du trafic ont été prises pour aboutir à des projections de trafic futur présentées dans le dossier « Analyse de fonctionnement » réalisé par CDVIA pour le Département de la Seine Saint Denis et daté du 13 juin 2018. Les hypothèses et conclusions sont présentées ci-après.

Les ajustements principaux par rapport au fonctionnement actuel, pris en compte suite à l'étude d'aménagement réalisée sur le carrefour, sont :

- La mise à sens unique sortant de la RD30 nord (sauf bus) pour simplifier le carrefour.
- La mise à 2x1 voie de l'ex-RN186 du carrefour des Six routes jusqu'au carrefour RD114/ ex-RN186, pour limiter la demande sur l'ex-RN186 est.
- La jonction de la RD30 sud et de l'ex-RN301 sud en amont du carrefour des Six Routes via la rue de l'Union
- La réduction de l'emprise du carrefour des Six Routes.

Les matrices futures (HPM et HPS) au droit du carrefour des six routes, tenant compte des ajustements principaux, sont les suivantes :

## HPM

Ligne de feux	Branche	Demande (uvp/h)	dont t-à-g	dont directs	dont t-à-d
F1	Ex-RN186 ouest	578	178	131	269
F2g'	Ex-RN301 nord	213	11	200	2
F2g'	Ex-RN301 nord TaG	430	430	0	0
F3	Ex-RN186 est	428	84	142	202
F4	Ex-RN301 sud	542	51	400	91

## HPS

Ligne de feux	Branche	Demande (uvp/h)	dont t-à-g	dont directs	dont t-à-d
F1	Ex-RN186 ouest	545	254	169	122
F2g'	Ex-RN301 nord	69	0	66	3
F2g'	Ex-RN301 nord TaG	305	305	0	0
F3	Ex-RN186 est	532	19	158	355
F4	Ex-RN301 sud	782	204	522	56

Suite à l'étude d'un test initial de réaménagement du carrefour, le fonctionnement du carrefour a été étudié avec une réduction de 20% de la génération à proximité du carrefour (contraintes stationnement, télétravail, amélioration TC, amélioration modes actifs, rapprochement domicile-travail...).

Le test de baisse de génération est effectué pour une baisse de 20% de génération, soit environ 4 000 uvp aux heures de pointe du matin et du soir, dans le périmètre suivant :



Cela correspond à une baisse de trafic de l'ordre de 4 000 uvp/h aux heures de pointe (3 997 à l'HPM et 3 994 à l'HPS), représentant une hypothèse très volontariste de diminution de la part modale VP.

Pour réduire le trafic dans le secteur étudié, et permettre une baisse de génération de 20% dans le périmètre retenu, on peut envisager différentes mesures pour diminuer la part modale VP :

- Mesures contraignantes sur le stationnement sur voirie, stationnement réglementé sur tout le territoire, stationnement payant autour des pôles gare et sur les centres villes, abaissement des normes planchers et plafonds.
- Limitation des places de stationnement des projets tertiaires.
- Amélioration de l'offre TC.
- Amélioration des conditions de déplacement des modes actifs.
- Rapprochement domicile-travail.
- Meilleure répartition des équipements publics, des commerces, des zones de logements et d'activité sur le périmètre.
- Développement du télétravail.

Les matrices futures (HPM et HPS) au droit du carrefour des six routes, tenant compte des ajustements principaux et de la réduction de génération, sont les suivantes :

### HPM


Ligne de feux	Branche	Demande (uvp/h)	dont t-à-g	dont directs	dont t-à-d
F1	Ex-RN186 ouest	459	141	104	214
F2g'	Ex-RN301 nord	179	0	177	2
F2g'	Ex-RN301 nord TaG	390	390	0	0
F3	Ex-RN186 est	388	76	129	183
F4	Ex-RN301 sud	353	33	260	60

### HPS

Ligne de feux	Branche	Demande (uvp/h)	dont t-à-g	dont directs	dont t-à-d
F1	Ex-RN186 ouest	488	228	151	109
F2g'	Ex-RN301 nord	64	0	61	3
F2g'	Ex-RN301 nord TaG	283	283	0	0
F3	Ex-RN186 est	505	18	153	334
F4	Ex-RN301 sud	651	170	434	47

ANNEXE 2 - GRILLE DE CHIFFRAGE

2.1 - Grille de chiffrage du pôle (niveau préféabilité)

 <b>Unité Espaces Publics et Intermodalité</b> Estimation du coût des pôles d'échanges					
PRIX UNITAIRES €HT					
Nom du pôle et ligne: La Courneuve Six Routes					
Nom du bureau d'étude: VERA BROEZ / VERDI					
DÉTAILS EN EUROS H.T. Conditions économiques : novembre 2018					
LIBELLÉ	U	PU en € HT	Compris dans le PU	facteurs de majoration du PU	
Revêtements de sols (ratios au m <sup>2</sup> )					
surfaces modes doux	surfaces piétonnes	m <sup>2</sup>	337 à 504	réseaux EP, terrassements, structure, revêtement, mobilier urbain, éclairage	Traitement qualitatif de type dallage béton teinté dans la masse
	surfaces cycles	m <sup>2</sup>	246	terrassements, structure, revêtement	Traitement qualitatif de type dallage béton teinté dans la masse
chaussées circulées	chaussées circulées VP	m <sup>2</sup>	155 à 575	réseaux EP, terrassements, structure, revêtement, bordures/caniveaux, signalisation, SLT	Borduration granit, voie pompier et voie riverain avec traitement qualitatif de type dallage béton teinté dans la masse, centre du carrefour surélevé en plateau avec traitement qualitatif, évacuation enrobés amiantés, revêtement de la plate-forme tramway repris au droit des nouvelles traversées viaires, autres voies en enrobés noir
	site propre bus	m <sup>2</sup>	140 à 383	terrassements, structure, revêtement	Traitement qualitatif de type dallage béton teinté dans la masse
Equipements intermodaux (prix unitaires / à la place / ratios au m <sup>2</sup> )					
équipements	consigne Véligo (hors bâtiment gare)	place	2 500		
	abri Véligo / abri vélos	place	900		
	abris bus	m <sup>2</sup>	3 000		
	Information voyageurs : borne à un point d'arrêt	u	7 000	écran d'information dynamique associé à l'abri bus	
	Information voyageurs : écran multi-transporteurs	u	12 000	écran d'information dynamique associé à l'abri bus	
Parc relais (à la place)					
sans objet					
Frais généraux complémentaires (%)					
travaux préparatoires + installation de chantier+ phasage: x% du coût travaux	%	18	recherche et dévoiement réseaux, libération et préparation des emprises, barrière, signalisation et feux provisoires, bungalows, sanitaires mobiles...		
provision pour aléas et incertitudes: x% du coût travaux + installation chantier/travaux préparatoires/phasage	%	10			
coût MOE espaces publics: x% du coût travaux + installation chantier/travaux préparatoires/phasage - hors coût aléas	%	15	missions de 1er rang nécessaire pour l'opération : collecte de données, Coordination SPS (Sécurité et Protection de la Santé), OPC (Ordonnancement Pilotage et Coordination)		
coût MOE ouvrages (parking relais): x% du coût travaux + installation chantier/travaux préparatoires/phasage - hors coût aléas	%		missions de 1er rang nécessaire pour l'opération : collecte de données, Coordination SPS (Sécurité et Protection de la Santé), OPC (Ordonnancement Pilotage et Coordination)		
coût de MOA : x% du coût travaux + installation chantier/travaux préparatoires/phasage - hors coût aléas	%		Eventuel AMO		

2.2 - Grille de chiffrage des aménagements sous MOA de la SGP (niveau PRO)

Libellé	Total HT
<b>Travaux spécifiques préparatoires (démolition, reconnaissance manuelle, installation) et terrassements</b>	<b>220 362,00</b>
Démolition de chaussée et de trottoir yc évacuation	
Terrassement en déblais et évacuation	
Terrassement en remblais et fourniture et mise en œuvre de grave naturelle compactée pour l'obtention d'une PF2	
Terrassement des fosses d'arbres et d'arbustes et remblaiement en terre végétale	
Fourniture et mise en œuvre de terre végétale (épaisseur 20cm)	
<b>Travaux de voirie et piétonnier</b>	<b>1 157 052,50</b>
Installation et réalisation d'aménagements de voirie (chaussée) y compris démolition et réfection. Reprise de chaussée existante Réalisation de chaussée TC2 Réalisation de chaussée TC5	
Parvis en dalles béton épaisseur 12cm	
Réalisation de trottoir en asphalte	
PV pour travail de nuit ou jours fériés PV pour travaux de nuits enrobés (équipe de noir) PV pour travaux de nuits dalles, pavés, béton (équipe de blanc)	
Fourniture et pose de bordure granit - Bus : largeur 30cm / vue 18cm - Largeur 20cm / vue 2cm - Largeur 20cm / vue 15cm - Largeur 50cm / vue 15cm biaise - Caniveau CV15	
Fourniture et pose de dalle podotactile	
Fourniture et pose de bande de guidage	
Fourniture et pose de signalisation horizontale	
Fourniture et pose de signalisation verticale	
<b>Assainissement</b>	<b>243 925,00</b>
Tranchées pour assainissement	
Tranchées pour assainissement - faible profondeur profondeur comprise entre 0 et 2m profondeur comprise entre 2 et 4m	
PV pour travail de nuit ou jours fériés	
Fourniture et pose de regard d'assainissement sur pleine terre	
Fourniture et pose de regard d'assainissement sur ouvrage	
Plus-value pour tampon remplissable pour Fourniture et pose de regard d'assainissement	
Plus-value pour surprofondeur comprise entre 2 et 4 m	
Fourniture et pose de regard à grille avaloir d'assainissement avec cadre et grille Selecta avec cadre et grille 50x50	

Libellé	Total HT
Fourniture et pose de regard de branchement eaux pluviales 400*400	
Fourniture et pose de regard eaux usées D800	
Linéaire d'assainissement Ø200 PVC CR8 Ø300 BA 135 A Ø400 BA 135 A	
Bassin d'assainissement en SAUL	
Fourniture et pose de caniveau PMR Cailleboti + CMG300*400	
Raccordement au réseau existant	
<b>Réseaux secs</b>	<b>160 478,00</b>
Tranchées pour réseaux secs Tranchées pour réseaux secs - largeur inférieure ou égale à 0,5 m, profondeur inférieure à 1m Tranchées pour réseaux secs - largeur comprise entre 0,50 et 1,00 m, profondeur entre 1m et 1,5m	
Fourniture et pose de fourreau et câble d'éclairage public	
Fourniture et pose de mats du parvis Luminaire à projecteurs type J.1 Luminaire à projecteurs type J.2 Luminaire à projecteurs type J.3 Luminaire à projecteurs type J.4 Luminaire à projecteurs type J.5 Luminaire à projecteurs type J.6	
Fourniture et pose d'encastres pour la mise en lumière de l'arbre du réseau type D Projecteurs encastrés de sol pour balisage type F	
Fourniture et pose de caméra de vidéo surveillance dôme extérieure HD 720P zoom optique >30	
Raccordement de l'éclairage au tableau divisionnaire	
Raccordement de l'éclairage au réseau de la ville	
Fourniture et pose de chambre de tirage L3T K1C EP 100	
Fourniture et pose de fourreaux y compris grillage avertisseur de couleur adaptée TPC Ø63 + le grillage avertisseur	
<b>Réseaux Divers</b>	<b>49 300,00</b>
Tranchée pour Raccordement Enedis	
Fourniture et pose d'Hydrant	
Déplacement d'hydrant	
Fourniture et pose de Canalisation AEP PEHD Ø150	
Fourniture et pose de Chambre P1C pour FO	
Fourniture et pose de Chambre L5T pour FO	
Fourniture et pose de Multitubulaire pour FO	



Libellé	Total HT
Niche pour raccordement concessionnaires	
<b>Mobilier urbain</b>	<b>513 916,00</b>
Mobilier	
Fourniture et pose de potelets (mobilier urbains)	
Fourniture et installation de borne anti-bélier	
Fourniture et installation de borne anti-bélier amovibles	
Fourniture et installation de borne anti-bélier escamotable	
Lisse basse pour protection des massifs	
Mobilier vélos	
Fourniture et installation d'abris à vélos (en attente de définition du produit transversal) - linéaire en îlot	
Fourniture et installation d'abris à vélos (en attente de définition du produit transversal) - dos à dos en îlot	
Fourniture et installation de Totem (en attente de définition du produit transversal)	
Fourniture et installation d'abris bus (en attente de définition du produit transversal)	
Assises	
Fourniture et installation de mobiliers d'assise type 3 assises recto/verso + 2 modules extrémité (en attente de définition du produit transversal) FP MO 295	
Fourniture et installation de réceptacle à déchets	
Petits composants de second-œuvre	
Fourniture et pose de muret en béton préfabriqué	
Mobilier d'espace vert	
Pied de façade pour plantes grimpantes	
Fourniture et installation de l'arbre repère (en attente Charte d'Architecture)	
Arceau à vélo	

<b>Couts des travaux (EUR 2013):</b>		<b>2 345 033,50 €</b>
Marge d'erreur	5,00%	117 251,68 €
CT	0,08%	1 876,03 €
CSPS	0,17%	3 986,56 €
MOEI Gare	7,67%	179 864,07 €
MOA	5,86%	137 418,96 €
<b>Total cout complet (EUR 2013) :</b>		<b>2 785 430,79 €</b>
Révision prix 2018	3,50%	97 490,08 €
<b>Total cout complet (EUR 2018) :</b>		<b>2 882 920,87 €</b>

*Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis*

*Hôtel du Département*

*93006 Bobigny Cedex*

*seinesaintdenis.fr*

Société du  
Grand Paris  
30 avenue  
des fruitiers  
93200 Saint-Denis

[societedugrandparis.fr](http://societedugrandparis.fr)



Île-de-France  
Mobilités  
41 rue  
de Châteaudun  
75009 Paris

[iledefrance-mobilites.fr](http://iledefrance-mobilites.fr)



## Délibération n° du 4 juillet 2019

### RECONFIGURATION DU SECTEUR DES SIX ROUTES DE LA COURNEUVE – APPROBATION DU SCHÉMA DE RÉFÉRENCE ET DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.

**Le conseil départemental,**

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le budget départemental,

Vu le rapport de son président,

Considérant l'engagement du département de la Seine-Saint-Denis dans une démarche de requalification de son domaine public routier en vue de transformer celui-ci et veiller à une nouvelle répartition des usages en faveur de la marche, des transports collectifs, du vélo et des nouvelles mobilités,

La deuxième commission consultée,

**après en avoir délibéré,**

- APPROUVE le schéma de référence du pôle des Six Routes de La Courneuve dont les actions sous maîtrise d'ouvrage départementale sont estimées, à ce jour, à 18,5 M€ TTC ;

- APPROUVE le plan de financement du pôle des six routes de La Courneuve ;

- ENGAGE sur la base du schéma de référence, une concertation préalable avec la population, selon les modalités suivantes:

- une durée d'un mois,
- une information sur le projet et la concertation dans les journaux locaux ;



- une exposition en mairie de La Courneuve,
  - 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 ;
- AUTORISE M. le président du conseil départemental à solliciter auprès des partenaires les subventions les plus élevées possibles ;
- AUTORISE M. le président du conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, toutes les pièces et actes utiles au titre des demandes de subvention ;
- DONNE délégation à sa commission permanente pour toutes les décisions relatives :
- au bilan de la concertation préalable,
  - aux procédures réglementaires nécessaires,
  - à l'enquête publique et à la déclaration de projet,
  - à l'approbation des dossiers d'avant-projet, de projet et de consultation des entreprises.

Pour le président du conseil départemental  
et par délégation,

Adopté à l'unanimité :	Adopté à la majorité :	Voix contre :	Abstentions :
Date d'affichage du présent acte, le		Date de notification du présent acte, le	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.*