

FICHE D'IDENTITÉ

SAINT-DENIS UNIVERSITÉ

COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU
SEINE-SAINT-DENIS / SAINT-DENIS / PIERREFITTE / STAINS

GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE : 1998

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :
Station de métro

CONNECTION DU RÉSEAU :
Métro 13 (Station *St Denis Université*)
TGN (EN PROJET)
RER D
TRAM

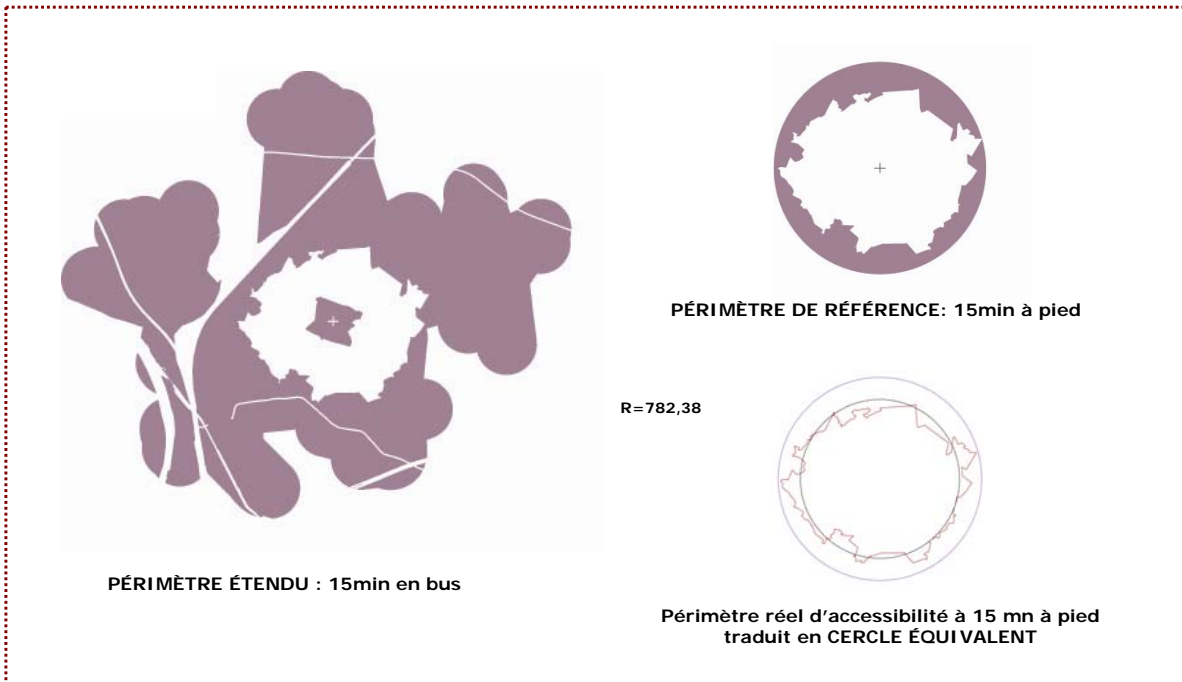
NOMBRE D'ENTRANTS :
15 000 à 20 000 entrants

PDUIF

POS St-Denis : **Janvier 2006**
POS Stains : **Septembre 2006**
POS Pierrefitte : **Janvier 1989**

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS
EN 30 MINUTES

Métro Saint-Denis Université : 571 111



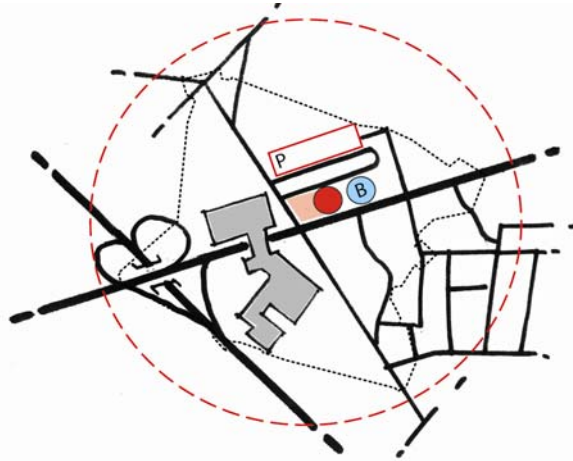
DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

	Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	Pierrefitte	Stains	Périmètre
Densité nette de population		126,20	106,30	116,80	185,50
Densité nette d'emplois		71,90	19,20	24,10	22,90
Densité brut	78,94	109,00	89,20	73,50	116,20
Densité humaine nette		198,10	125,50	140,90	208,40
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,72	1,16	0,38	0,46	0,25

FICHE D'IDENTITÉ

SAINT-DENIS UNIVERSITÉ

INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE



- PERIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- STATION BUS
- PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES

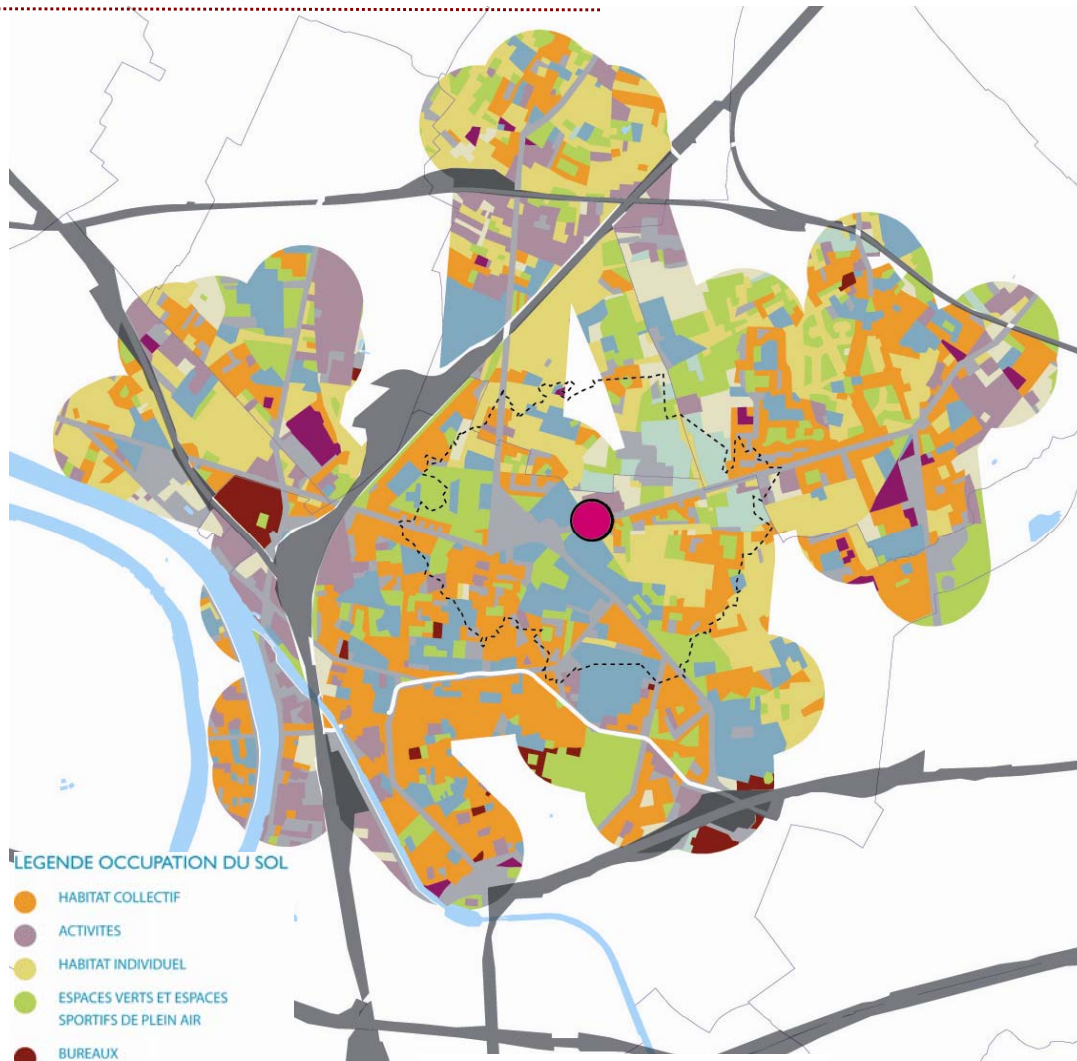
PERCEPTION



FICHE D'IDENTITÉ

SAINT-DENIS UNIVERSITÉ

PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



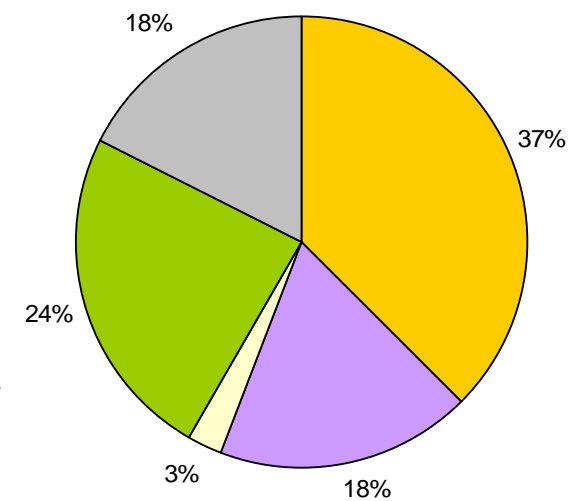
LEGENDE OCCUPATION DU SOL

- HABITAT COLLECTIF
 - ACTIVITES
 - HABITAT INDIVIDUEL
 - ESPACES VERTS ET ESPACES SPORTIFS DE PLEIN AIR
 - BUREAUX
 - COMMERCES
 - EQUIPEMENTS
 - ESPACES BOISES ET ESPACES AGRICOLES
 - GRANDES INFRASTRUCTURES ET VOIES D'EAU
 - TERRAINS VACANTS EN MILIEU URBAIN
-
- Habitat individuel et collectif
 - Activités, commerces et équipements
 - Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.
 - Grandes infrastructures de transport et voies d'eau
 - Terrains vacants en milieu urbain

PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



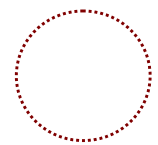
Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence



-: peu favorable à la densité / à une densification
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

TABLEAU DE SYNTHÈSE

SAINT-DENIS – UNIVERSITÉ LIGNE 13



FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	++	Extension récente (1989 ?) de la ligne 13 contemporaine de l'Université Paris8
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Ligne de Métro en tunnel
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	+	En rive de la RD29 et à proximité de la RN1
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	++	Pôle regroupant Métro, Bus et PIR
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	-	Station et parvis restreint
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	+	Pôle universitaire en secteurs
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	-	PEB
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS / PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	-	Pas d'encouragement à la densification
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Fermeture sur le centre ville historique au sud Perspectives lointaines au nord
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS / PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	+	Prégnance des équipements publics et densification linéaire le long des voies
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence d' éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification ?	+	Contiguïté avec la plaine des Tartres
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?	+	Entre 500 000 et 800 000 emplois accessibles.
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	+	Entre 600 000 et 800 000 personnes pouvant accéder à la gare en 30 minutes.
(voir seuils en introduction)	++	Utilisation importante des transports en commun, mais légèrement moindre que moyenne de Saint-Denis
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++	Gare routière et PIR compris dans le pôle
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en week-end par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ?	-	Une très faible présence de l'emploi (rapport emplois/habitants inférieur à 35 %)
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Plusieurs équipements structurants
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?	?	
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	-	Peu de commerces dans le périmètre, pas de polarité commerciale
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix inférieurs à la moyenne de Saint-Denis
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies ?	+	
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Plaine Commune comme cadre des projets
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	+	Le projet des Tartres : une densité relativement faible.
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	La zone des Tartres et la tangentielle nord : deux facteurs de dynamisme du secteur
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)	+	Tangentielle Nord
La collectivité est-elle dotée déjà d' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...)?	++	Marché de définition des Tartres

BILAN PROSPECTIF

SAINT-DENIS UNIVERSITÉ

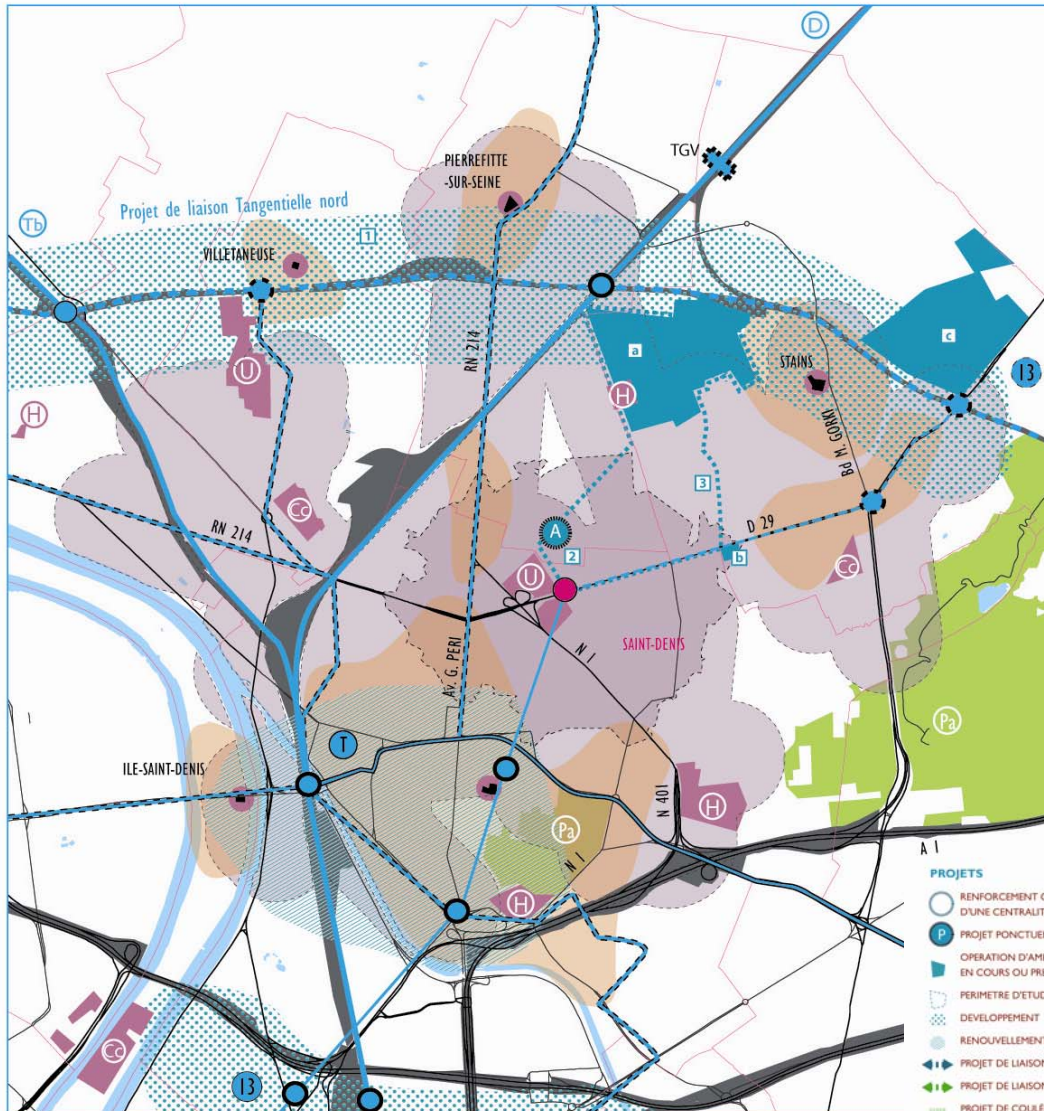
SAINT-DENIS-UNIVERSITÉ - LIGNE 13

Traiter les facteurs de mise en valeur liés à la gare elle-même

Le site bénéficie de la plupart des facteurs externes favorables à sa densification : localisation en proche couronne et forte accessibilité, bonne situation urbaine et mise en réseau favorable, dynamique forte de projets urbains alentours et contexte local propice à l'émergence de ces projets. Seule la présence d'emplois est relativement faible, mais la mixité s'incarne plutôt dans l'alliance entre habitat et grands équipements. Le PEB vient en outre poser une contrainte forte aux projets de développement.

Les facteurs propres au site ne font pas non plus défaut, sur le plan de la conception de la gare et de son insertion spatiale, mais le site n'offre pas une image urbaine valorisée et demeure très fonctionnel.

Alors que le projet des Tartres se dessine plus précisément, l'effort de mise en valeur, et partant de possible densification, semble devoir se concentrer désormais autour de la gare elle-même pour transformer ce site fonctionnel en site urbain, avec le soin nécessaire à apporter aux articulations avec les autres pôles et axes proches. Une mixité de programme, plus équilibrée en faveur de l'emploi est à rechercher dans le cadre de cette réflexion.



- 1 Zone d'intensification urbaine et pôles d'échanges comme support de développement
- 2 Projet des Archives Nationales
- 3 Périmètre étude de définition des Tartres
- a ZAC du Bois Moussay
- b ZAC Saint-Léger
- c ZAC de la Cerisaie

Sources projets: (Communauté d'agglomération "Plaine Commune")
-Cahier des charges de l'étude de définition sur la zone des Tartres
-Document "La place de la CA "Plaine Commune" dans le schéma directeur d'Île de France"