

Concertation sur le centre-ville – Contribution à l'élaboration du plan guide de L'Île-Saint-Denis

Sommaire

Le déroulé de la journée	2
En bref, les orientations préconisées par le groupe	3
Positions du groupe sur les différents scénarios discutés	4
Positions du groupe sur l'axe central	11
Priorisation des aménagements à venir	12
Annexes	13

Atelier du samedi 13 janvier 2024

Compte rendu et recommandations finales du groupe

Les habitantes et habitants de L'île-Saint-Denis (93) membres du groupe citoyen se sont réunis pour la quatrième et dernière session du travail sur le plan guide. Pour cette dernière séance, ils étaient 24 participant.e.s. Cette session a permis au groupe de finaliser ses réflexions et recommandations.

Les compte-rendus et productions collectives des précédents ateliers sont annexés et permettent de retracer les réflexions du groupe.

Le déroulé de la journée

En première partie de matinée, ils ont auditionné Henry Pemot, membre de la liste « Vous Nous Ile » qui a exposé la vision et les recommandations de son groupe d'opposition au conseil municipal pour l'aménagement de l'île. Ils ont également rencontré Marie-Josèphe Creusy, membre de la commission accessibilité de la commune. Elle leur a partagé le vécu des personnes à mobilité réduite dans les rues de la commune.

En deuxième partie de matinée, deux représentantes de l'équipe de maîtrise d'œuvre ont présenté plusieurs scénarios d'aménagement. Ces scénarios ont été élaborés à la suite de la session 3. En s'appuyant sur les aspirations et questionnements des participants, la maîtrise d'œuvre a matérialisé des options d'aménagement afin d'aider le groupe à se positionner sur des options concrètes.

Les aménagements de plusieurs espaces ont été discutés. En particulier :

- L'axe central Bocage, place de la Libération, Verdun, Géraux.
- Le quai de la Marine ;
- Le quai du Saule Fleuri ;
- L'avenue Jean Jaurès.

En bref, les orientations préconisées par le groupe

- La nette majorité du groupe est en faveur du **passage de plusieurs rues à sens unique** (voir annexe - scénario 3) **pour libérer de l'espace sur les voies pour les mobilités actives et la végétalisation**. Ils ajoutent plusieurs conditions pour adhérer pleinement à ce scénario ainsi que des pistes de travail à explorer :
 - Travailler la traversée des enfants de Thorez vers l'école Langevin. Les participants craignent les camions qui tournent rue Berthelot et quai du Saule Fleuri ;
 - Trouver une solution pour accéder au parking de la résidence de l'Île quand on arrive de Villeneuve ;
 - Réfléchir au lien avec Epinay pour éviter des reports de circulation au travers de l'Île ;
 - Inverser des sens de circulation proposés dans le scénario initial, notamment si cela permet de prévenir le trafic de transit.
- Le groupe est en faveur du **passage à 20 km/h sur l'axe central** (Géaux à Bocage) ;
- Le groupe est en faveur de la suppression de places de stationnement de manière progressive au fil des mois et années à venir. Elle doit être possible dès lors que des solutions alternatives sont mises en place en contrepartie ou que le besoin diminue.

Par ailleurs, si la majorité du groupe souligne l'importance de l'exercice auquel il a pris part, quelques participants s'interrogent sur leur légitimité et souhaitent que le dialogue soit poursuivi dans les différents quartiers de la commune.

Positions du groupe sur les différents scénarios discutés

Les échanges en session 3, en décembre, avec la maîtrise d'œuvre avaient souligné la très faible marge de manœuvre pour libérer des espaces pour la rencontre, les mobilités actives et végétaliser, sans créer de sens uniques ou retirer des places de stationnement.

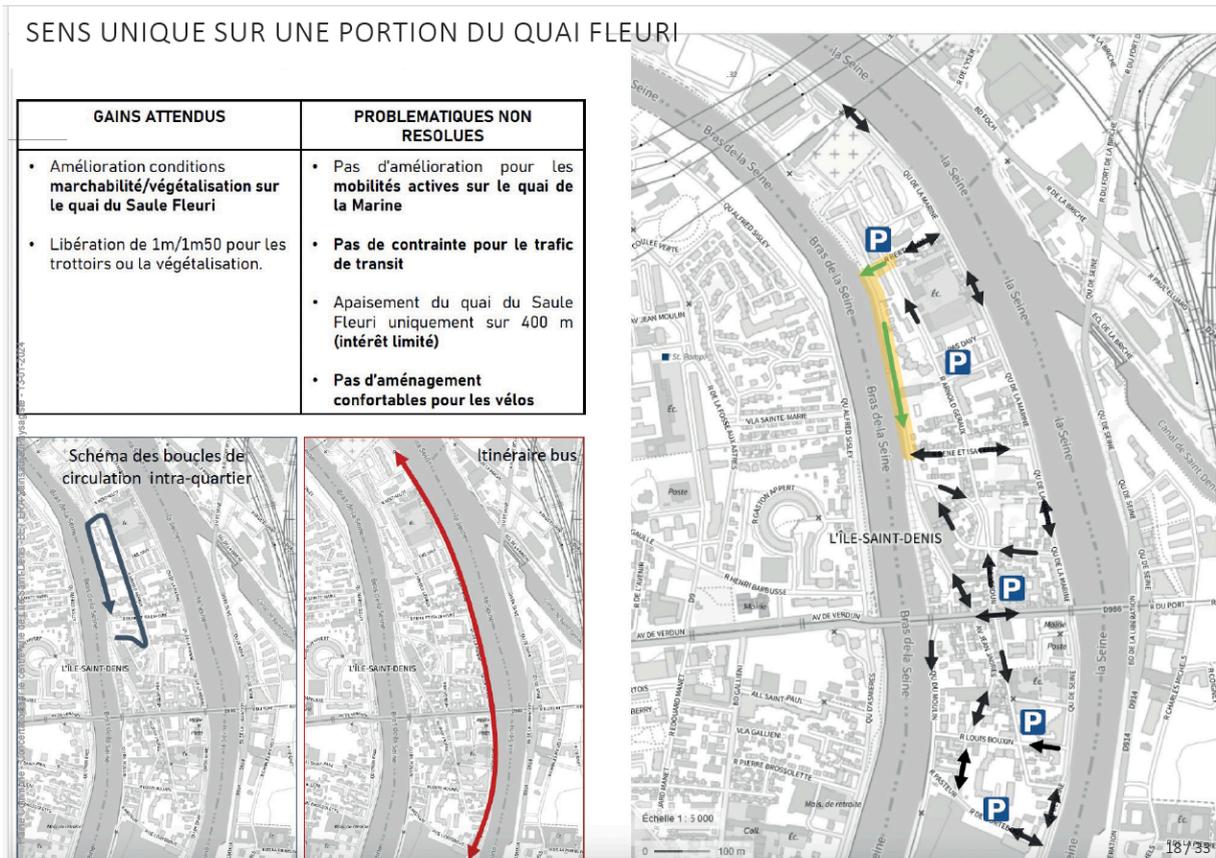
Quatre scénarios ont été présentés au groupe. Pour les scénarios 0, 1, 2 et 3, les participants ont listé par groupes de 5 personnes ce qui leur donnait envie et ce qui les inquiétait. Ils se sont ensuite positionnés collectivement dans l'espace pour clarifier leurs positions et faire émerger au fil des échanges une position commune.

- **Scénario 0** qui n'implique pas de changement par rapport à la situation actuelle. Les évolutions se concentrent essentiellement sur l'axe central, en y donnant une place plus affirmée aux mobilités actives.

3 personnes se disent en faveur de ce scénario. Pour elles, les autres scénarios ne permettent pas de répondre aux enjeux d'engorgement du quai de la Marine et de la rue Méchin et pénaliseraient trop les habitants de la ville, sans réduire pour autant le trafic de transit.

Une proposition alternative a été émise lors de l'échange sur ce scénario : prévoir une boucle avec des sens uniques, mais dans l'autre sens que celle prévue dans le scénario 3.

- **Scénario 1** qui implique la mise en sens unique du quai du Saule Fleuri ;



3 personnes¹ se disent en faveur de ce scénario.

Ces personnes argumentent le besoin de changement mais s'inquiètent des autres scénarios proposés. Pour elles, il y a un risque de transfert sur la rue Géraux si le quai du Saule fleuri passe à sens unique. Elles s'inquiètent que la circulation se reporte vers la cité Thorez (dont les barrières sont toujours ouvertes). Les habitants de la cité Thorez se retrouveraient aussi contraints.

Détail des arguments :

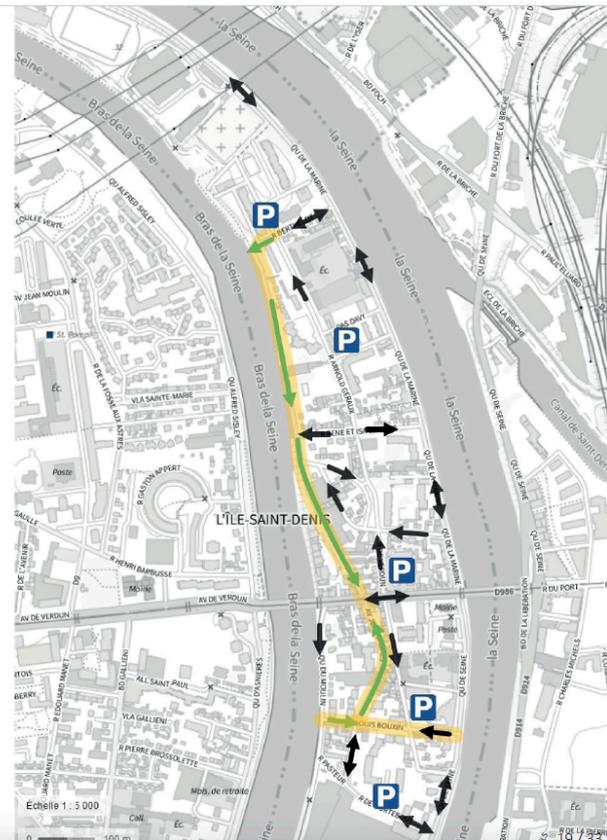
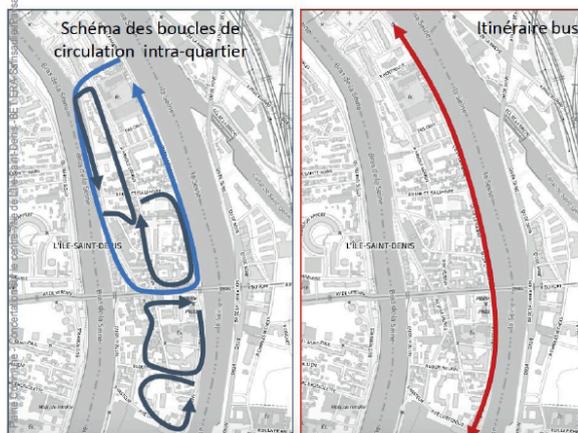
Ce qui nous donne envie	Ce qui nous inquiète
<ul style="list-style-type: none"> - Sens unique quai du Saule Fleuri ; - Possibilité d'une piste cyclable ou d'une zone 20 sur le quai du Saule Fleuri ; - Végétalisation partielle ; - Réduction de la présence de la voiture ; - Ne pénalise pas les résidents de L'île-Saint-Denis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Double sens maintenu sur le quai de la Marine ; - Ça ne change pas assez la place des piétons et des vélos, ni la végétalisation (++) ; - Ne limite pas le trafic de transit (+++++) ; - Augmente la circulation locale sur la rue Arnold Géraux (+++++) ; - Un risque de report de circulation (++) ; - Pas d'amélioration des trottoirs ; - Pas de végétalisation sur la rue Méchin.

¹ 3 personnes au premier tour – et finalement 4 personnes en faveur de ce scénario lors du positionnement final.

- **Scénario 2** qui implique la mise en sens unique du quai du Saule Fleuri et de la rue Jean Jaurès

SENS UNIQUE PROLONGÉ SUR JEAN JAURÈS

GAINS ATTENDUS	PROBLEMATIQUES NON RESOLUES
<ul style="list-style-type: none"> • Libération supplémentaire de 2m50/3m sur 550m pour les piétons, les cyclistes ou la végétalisation sur Jean Jaurès. • Requalification de l'axe Quai du Saule Fleuri – Jean Jaurès (vélorues ?) • Création de boucles de circulation intra-quartier • Possibilité de créer un itinéraire cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'amélioration pour les mobilités actives sur le quai de la Marine • Pas de contrainte pour le trafic de transit



Personne n'est en faveur de ce scénario.

Deux personnes se disent favorables à un entre-deux - entre le scénario 2 et le scénario 3. Pour elles, il est utopique de penser qu'on peut changer le cadre de vie si on ne s'attaque pas au nœud du problème. L'idéal pour freiner le transit c'est d'empêcher d'accéder à l'île par Epinay. Si on ne fait pas ça, on va déporter la circulation Nord/Sud dans les petites rues non adaptées à la circulation. Les boucles de sens uniques doivent être pensées à plus petite échelle, notamment pour les quartiers centre et nord.

C'est là que sont les plus grosses résidences de l'île, des entrepôts pour des professions libérales (où les habitants viennent se faire soigner, où il y a beaucoup de livraisons etc.). S'il n'y a pas d'accès à l'avenue Jean Jaurès par la rue Méchin, vous obligez à emprunter la rue Méchin et vous augmentez les encombrements, ce qui est trop dérangeant pour les riverains. Pour empêcher ce report, il faut des maillages beaucoup plus petits.

Détail des arguments :

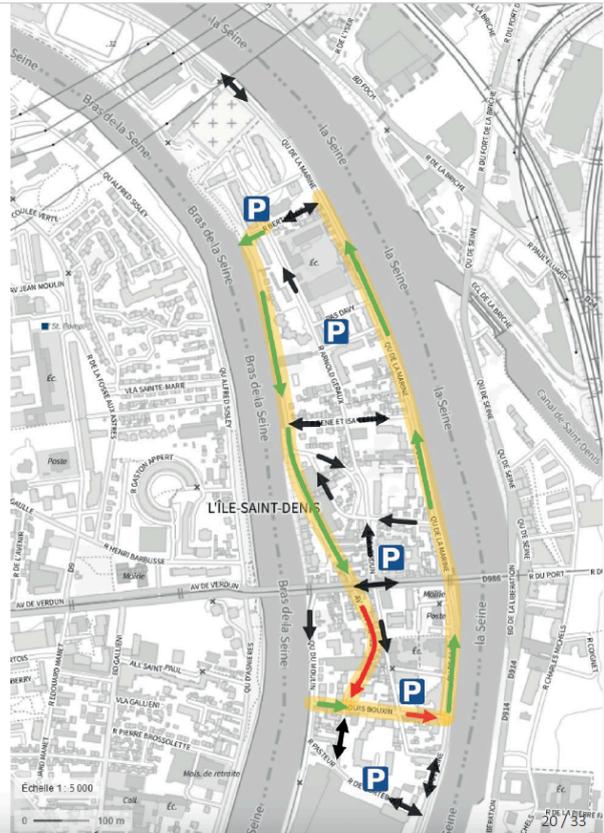
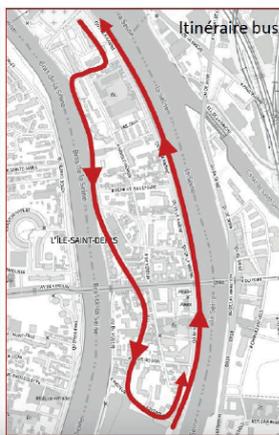
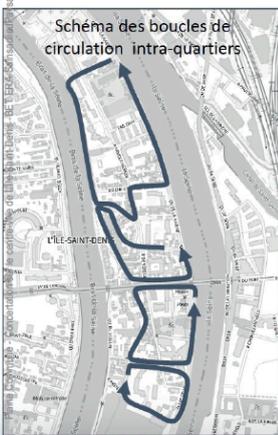
Ce qui nous donne envie	Ce qui nous inquiète
<ul style="list-style-type: none"> - Limitation du trafic de transit ; - Aménagements compatibles avec le stationnement ; - Aménagement du quai du Saule Fleuri ; - Un nouvel axe de mobilité douce, une vraie piste cyclable (++) ; - L'aménagement des rues du milieu (zone 30 + zone de rencontre) ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Le transit de camions et de voitures sera inchangé (++) et les habitants auront des difficultés pour sortir de la ville ; - Problème pour livrer Franprix et les commerces (+++); - Report quai du moulin et rue du milieu (sud) ;

<ul style="list-style-type: none"> - Végétalisation et marchabilité quai du Saule Fleuri. 	<ul style="list-style-type: none"> - Partie nord des quai pénalisés par le plan de circulation ; - Traversée de la cité Thorez (++) ; - Transfert du trafic rue Géraux ; - Trafic sur Jean Jaurès (++) ; - Accès camion dans les deux sens ; - Des boucles inutiles sans réduction du flux Méchin ; - Pas d'amélioration pour le quai de la Marine ; - Report de la circulation quai de la Marine (++) ; - Aucune amélioration des trottoirs (++) ; - Que les gens prennent les contre-sens quand même (rue Jean Jaurès) ; - Que les rues qui seraient « non-piétonnes » prioritaires deviennent encore plus dangereuses, car les automobilistes penseraient que le piétons sont ailleurs ; - Augmente la circulation locale sur rue de Verdun, or beaucoup de piétons ; - Pas accès au parking résidence de l'Ile.
--	--

- **Scénario 3** qui implique la mise en sens unique du Quai de la Marine

SCÉNARIO CONTRAIGNANT LE TRAFIC DE TRANSIT NORD-SUD

GAINS ATTENDUS	PROBLEMATIQUES NON RESOLUES
<ul style="list-style-type: none"> • Idem scénario B (Louis Bouxin et Jean Jaurès changent de sens par rapport au scénario intermédiaire) • Réaménagement global du quai de la Marine pour suppression du trafic de transit → Libération de 1m75 à 3m pour les piétons ou la végétalisation sur 1000m • Création de boucles de circulation intra-quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • La ligne de bus fonctionne en boucle et ne peut plus faire A/R sur le quai de la Marine • Ne supprime pas le trafic de transit Sud → Nord



En début de discussion, 11 personnes se disent favorables à ce scénario, car celui-ci va fluidifier le trafic du bus, protéger les habitants qui se déplacent à pied ou encore en vélo (en particulier ceux du quai de la Marine) en libérant des espaces pour ces circulations actives, mais aussi verdir et préserver la végétation existante (en souffrance aujourd'hui). Ils émettent des conditions et recommandations d'adaptation :

- Travailler la traversée des enfants de Thorez à Langevin. Les participants craignent les camions qui tournent rue Berthelot et rue du Saule Fleuri ;
- Trouver une finesse pour accéder au parking de la résidence de l'Île quand on arrive de Villeneuve ;
- Réfléchir au lien avec Epinay – en particulier pour prévenir le trafic de transit ;
- Inverser les sens de circulation (sens uniques) sur certaines portions.
- Repousser le retournement au parc départemental pour en faciliter l'accès.

A noter, 2 personnes ont indiqué se positionner également en faveur de ce scénario s'il prend en compte ces remarques. Portant le groupe de personnes en faveur à 13 pour un scénario 3 bis.

Détail des arguments :

Ce qui nous donne envie	Ce qui nous inquiète
<ul style="list-style-type: none"> - L'éradication du trafic de transit - Ce scénario libère de l'espace pour les mobilités douces 	<ul style="list-style-type: none"> - Le transit inchangé (+++) - L'aménagement pénalise les résidents de l'Île, beaucoup de voitures vont rouler dans la ville (++)

<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité d'accroître la végétalisation (+++) - Sens unique jusqu'au collège puis double sens jusqu'à Epinay - Zone 20 partout, sens unique partout - Plus de place pour le vélo (+++) - Plus de place pour les piétons - Quai de la Marine plus apaisé - Plus de sécurité pour les scolaires - Des voitures davantage sous contrainte - Si le pont d'Epinay n'est pas bloqué, modifier les sens de circulation comme suit : Jean Jaurès Nord : sens sud – nord Avenue Verdun : sens nord – sud Rue du 8 mai 1945 : ouest – est - Le top : circulation apaisée, espaces de passage pour tous, enfin pouvoir se balader l'esprit libre (++) - Amélioration des trottoirs - Sens unique quai de la marine 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulations complexifiées pour les habitants - Nous sommes un village et souhaitons le rester. Les sens uniques vont déplacer la pollution et accélérer les voitures. Pour réduire le transit sans engager de gros travaux, la solution existe déjà dans certaines villes, c'est le péage via la vidéo et les services fiscaux - Trafic sur Jean Jaurès - Accès camion dans les deux sens - On peut aller au parc mais pas en revenir - Pas d'impact sur le trafic Rue Méchin - Accès camion non interdit et report sur rue Berthelot, quai du Saule Fleuri et avenue Jean Jaurès - Peur pour les enfants : quai du Saule Fleuri vers le square, rue Berthelot avec l'école Langevin. Pas de feu, pas de signalisation - Que la rue Méchin ne fasse plus partie du projet - Retour au projet 2022 très largement contesté, avec des détours considérables pour les habitants pour regagner leurs domiciles - Le scénario n'est envisageable que s'il est impossible de venir par le pont d'Epinay. A défaut, un report dans les rues Quai du Saule fleuri et rue Jean Jaurès de la circulation de transit, trop contraignant pour les riverains des ensembles du nord - Si le quai de la Marine est en sens unique jusqu'au bout (pont d'Epinay) comment revenir sur le centre-ville ? Une idée pourrait être d'avoir un sens unique jusqu'à Thorez puis du double sens - Le sens unique donne la liberté de rouler vite (d'où l'importance des chicanes) - Si on garde la double circulation quai de la Marine avant Berthelot (côté Epinay) je crains le report de la circulation rue Berthelot et quai du Saule Fleuri
--	---

	<ul style="list-style-type: none">- Maintenir le double sens pour le bus quai de la Marine <p>Proposition alternative : ajouter le retournement au niveau du parking du parc</p>
--	--

2 personnes ne sont en faveur d'aucun scénario. Pour l'un, aucun des trois scénarios ne permet de réduire le trafic de transit sur l'île, principal problème constaté par le groupe. Pour lui, la seule chose qui pourrait réduire le trafic serait l'impossibilité de rejoindre Epinay. Il faut un retournement au niveau du parc. L'autre participante qui ne se prononce pas souhaiterait une île où les voitures ont complètement disparu.

Après le débat, les positionnements finaux sont :

- **Scénario 0** : 4 personnes
- **Scénario 1** : 2 personnes et 1 personne sur 1,5
- **Scénario 2** : 0 personne et 2 personnes sur 2,5
- **Scénario 3** à condition qu'il soit amendé dans le sens des participants : 13 personnes.

Suite à ces échanges, 3 participants ont exprimé des réserves sur la méthode déployée pour ces ateliers.

Positions du groupe sur l'évolution de l'axe central

Positionnement sur la typologie de route

Souhaitez-vous que cet axe soit laissé en zone 30 km/h ou souhaitez-vous aller plus loin en la transformant en zone de rencontre à 20 km/h ?

- En faveur de la zone 30 km/h : 2 personnes ;
- Entre deux : 5 personnes. Ces personnes souhaitent connaître le nombre de places de stationnement supprimées avant de se prononcer définitivement ;
- Entre faveur d'une zone de rencontre à 20 km/h : 15 personnes.

Positionnement sur la suppression de places de parking

Dans ce scénario de zone de rencontre à 20 km/h, est-ce que vous voulez perdre très peu de place, ou bien être plus ambitieux et perdre beaucoup de places pour dédier l'espace à d'autres usages :

- En faveur d'une suppression minimales de places de parking : 5 personnes ;
- En faveur d'une suppression sous conditions : 13 personnes ;
 - o **Un échelonnement dans le temps pour tendre vers la suppression de places à long terme ;**
 - o Que la suppression ne mette pas en difficulté les habitants et qu'elle soit assortie de solutions en contrepartie ;
 - o Travailler avec les bailleurs, par exemple à Thorez pour arrêter le parking sauvage ;
 - o Avoir des stations vélib' plus proches sur l'île ;
 - o Créer des parkings flottants sur la Seine ;
 - o Créer une centrale de mobilité en centre-ville ;
- En faveur d'une suppression de stationnements sans condition : 4 personnes.

Propositions du groupe pour aménager cet axe :

- Mettre à plat tout l'axe pour rendre plus beau et faciliter le cheminement ;
- Attention à ne pas supprimer des places de parkings qui servent aux commerces : à la livraison et aux gens qui viennent en voiture faire leurs courses.

Rue de Verdun :

- Attention à ne pas supprimer des places de stationnement pour pouvoir s'arrêter et aller au Franprix ;
- Prévoir des bancs pour jalonner les trajets, en particulier pour les personnes qui doivent se reposer ;
- Construire des parkings communaux gratuits, en particulier une centrale de mobilité (par exemple à l'emplacement de l'ancien cinéma Rue de Verdun) ;
- Faire des chicanes de voitures pour obliger les voitures à ralentir ;

Rue Géraux :

A court terme on conforte la zone 30, à long terme on va vers la zone 20 à condition de trouver une solution pour le stationnement :

- Garder l'idée des chicanes plus serrées pour le scénario 3 ça ne change pas pour la végétalisation ;
- Prévoir des ralentisseurs ;

Priorisation des aménagements à venir

Pour conclure la journée et leurs travaux, les participants ont défini les espaces à réaménager en priorité. Le plan guide vise en effet une évolution globale du centre-ville, cependant les aménagements seront étalés dans le temps.

Néanmoins, une partie des participants a exprimé des réserves sur cet exercice. Il leur a semblé difficile d'évaluer les effets délétères de chaque aménagement. Ils se sont ainsi questionnés sur les impacts plus ou moins importants sur le quotidien des habitants selon l'ordre de lancement des chantiers (12 ne se prononcent pas).

- Quai de la Marine : 17 votes (chacun disposait de deux votes)

C'est une zone prioritaire puisque la mise en place d'un sens unique de circulation va impacter les autres zones. Le nouvel aménagement répond aussi à l'objectif prioritaire de limiter le transit des poids lourds.

- Axe central : 13 votes

L'aménagement de cet axe pourrait se faire en parallèle des autres ; de manière indépendante. L'aménagement amènera du confort mais aura le moins d'impact sur le trafic de transit.

C'est également un axe sur lequel il y aura un consensus plus facile à trouver avec les habitants.

- Quai du Saule Fleuri : 8 votes

Pour certains, l'aménagement du Quai du Saule Fleuri pourrait être prioritaire, et vu comme un « test » avant de faire des aménagements plus impactant dans le reste de la ville.

- Avenue Jean Jaurès : 1 vote

L'aménagement de cet espace ne peut pas aller sans l'aménagement du quai de la Marine.

- Ne se prononcent pas : 12 votes

Certains participants soulignent l'importance de revoir également l'aménagement de la rue Méchin.

Annexes

Compte-rendu de la session 1

Compte-rendu de la session 2

Compte rendu – session 1 et 2

Atelier du mardi 7 novembre 2023

Les premiers échanges ont eu lieu lors de la marche exploratoire de manière informelle entre les participants des groupes Nord et Sud, qui ont pu remplir leurs observations individuelles sur un support analysé dans ce compte rendu.

Ce travail a permis de poser les grandes lignes de cet état des lieux et révéler les compréhensions communes sur les parties Nord et Sud du centre-ville. Les participants ont pu soulever ce à quoi ils tenaient et ce qui leur posaient un problème.

Les échanges ont souligné l'importance de **l'identité insulaire** de L'île-Saint-Denis, appréciée car **créatrice d'une proximité** entre les habitants. Plusieurs personnes parlaient « d'ambiance de village ». Le contact direct à **la Seine** est apprécié. Le groupe de participants souligne néanmoins la nécessité de **développer un accès sécurisé** pour tous afin de pleinement en profiter. Plusieurs éléments du patrimoine tels que l'église et sa place, les chemins de halage, la Mairie ou encore les mosaïques et la fontaine de la Place du Bocage ont été décrits comme constitutifs **d'un patrimoine apprécié et à mettre en valeur**.

Certains participants ont souligné **le calme du centre Nord** de l'île alors que des remarques concernant des nuisances sonores, dû à des rassemblements ou un passage de voiture fréquent, étaient plus soulevées pour le Sud de la rue Méchin. Cependant, plusieurs participants ont plébiscité les rues du centre-sud, qui leur paraissaient en meilleur état, tout comme le patrimoine. La **présence de déchets sur la voie publique**, des dépôts sauvages ou le manque de poubelles sont constatés par tous.

A l'approche de la **rue Méchin**, plusieurs personnes relèvent une « **ambiance anxieuse** », très bruyante. Enfin, **les lieux de rencontre et de convivialité**, les bancs ainsi que **les commerces sont qualifiés de manquant, peu développés ou pas adaptés au flânerie**. Plusieurs participants ont fait part de leur attachement au restaurant Le Bel avenir, au café Pan et aux espaces de culture comme la médiathèque.

La végétalisation et l'éclairage, façonnent les perceptions positives ou négatives d'un espace selon les participants. Les **arbres centenaires**, bien qu'appréciés, sont sujets de nombreux désagréments soulevés par le groupe, notamment par rapport à leur **manque d'entretien**. Le feuillage ou les racines des arbres pouvant **altérer les trottoirs ou l'éclairage à plusieurs endroits du centre-ville**. Un manque de végétalisation a été évoqué dans certains espaces de l'île, comme l'esplanade Danielle Mitterrand ou la rue Méchin. De manière générale, les participants sont attachés à un environnement végétalisé. Le groupe a souligné les éclairages différents dans les rues lors de la marche, **appréciant les couleurs chaudes**, mais signalent la nécessité d'homogénéiser la couleur des lumières. Plusieurs personnes ont relevé une taille inadaptée des lampadaires, parfois cachés par le feuillage des arbres. Certains espaces, particulièrement dans la partie Nord, ont été perçus comme trop sombres soulignant de ce fait la **nécessité d'adapter l'éclairage en fonction des usages**.

Enfin, le thème des mobilités est celui qui a fait l'objet du plus de remarques et d'observations dans les supports individuels et collectifs. La **cohabitation entre les différents modes de déplacements est qualifiée de compliquée, dangereuse pour les mobilités actives**. La **rue Méchin** constitue le cœur de cette cohabitation difficile et est ressentie comme dangereuse, où les participants soulignent **les embouteillages** fréquents, les **conditions impraticables** pour les mobilités actives lors de conditions météorologiques pluvieuses ou encore le **non-respect des feux** et panneaux de signalement.

Plusieurs personnes ont soulevé des problèmes de signalétique notamment **le danger pour les enfants** de traverser les rues dû à un manque de visibilité des panneaux pour les usagers de la route.

Les remarques liées à **l'usage de la voiture** soulignent les problèmes de chaussées déformées, du **stationnement sauvage** à plusieurs endroits de la ville, ainsi que le **non-respect** par la plupart des automobilistes **de la limite de vitesse de 30km/h** sur toute l'Île. Cette dernière remarque suscite une inquiétude vis-à-vis de la sécurité des enfants. Quelques personnes apprécient la circulation à double-sens de l'Île, tandis que d'autres soulignent qu'une circulation à sens unique permettrait de limiter la vitesse des voitures et de répondre à la problématique des véhicules roulant contre-sens dans les rues à sens unique. Les remarques liées aux mobilités actives soulignent **le manque de pistes cyclables sécurisées** sur l'ensemble de l'Île ainsi que des chaussées déformées rendant dangereuse la pratique du vélo. Quelques personnes soulignent **l'inexistence d'aménagements pour le transport en bateau**.

Le **manque d'offre de transports en commun** sur l'Île et un dysfonctionnement des réseaux existants liés aux embouteillages sur la rue Méchin sont partagés. Enfin, les remarques liées au point de vue des piétons de l'espace public s'accordent à l'unanimité sur le mauvais état des trottoirs qui les rendent **impraticables pour des personnes à mobilités réduites**.

Atelier du mardi 21 novembre 2023

Pour cette seconde session, le groupe a repris contact en partageant des choses qu'ils ont remarqué dans le centre-ville depuis la session 1. Un participant a souligné qu'il avait pu se rendre compte des **différentes perceptions qui pouvaient exister entre les nouveaux et anciens habitants** de L'Île-Saint-Denis, rappelant que les discussions intergénérationnelles permettent d'explorer l'histoire et des idées nouvelles pour un territoire. Les autres participants ont souligné que la session 1 leur avait permis de **confirmer leur vision du territoire lors de l'état des lieux** collectif.

Le premier temps de travail avait pour but d'approfondir cet état des lieux, en ne se concentrant pas seulement sur les infrastructures et aménagements liés au plan-guide, mais **en s'interrogeant sur la vie quotidienne des habitantes et habitants** (loisirs, lieux de vie, commerces, culture...). Les éléments discutés faisaient écho à des remarques soulevées lors de la session 1, notamment sur les commerces et lieux de convivialité, l'ambiance générale du centre-ville et l'offre des services publics. **Le tableau récapitulatif de l'état des lieux reprend les échanges de la première session enrichis** (p.4 à 6) à partir des retours du groupe et de ce travail d'approfondissement de l'état de lieux. **Tous les ajouts de la session 2 apparaissent en bleu.**

Le compte rendu de la session 1 est disponible en annexe.

Tableau récapitulatif de l'état des lieux :

Notice : les + correspondent aux occurrences des remarques dans les supports collectifs des 5 tables de discussions.

Thèmes	POSITIFS	NEGATIFS
Identité du territoire		
Identité et patrimoine	Remarques générales : <ul style="list-style-type: none"> • Territoire à taille humaine ++ 	Remarques générales :

	<ul style="list-style-type: none"> ● La fontaine de la place du Bocage ++ ● Belle place devant l'Eglise ● Être au bord de la Seine ++ (aspect insulaire) ● Les chemins de halage ● L'aspect insulaire avec peu de gens ● Les relations intergénérationnelles et la diversité de population 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ne pas pouvoir profiter de manière sécuritaire des bords de Seine ● Bâtiments abandonnés sur la rue Méchin, que vont-ils devenir ?
Infrastructures	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les espaces de cultures (médiathèque, bibliothèque, la MIC...) ● Bâtiment de la Mairie 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Absence de marché
Ambiance générale		
Perceptions diverses	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Territoire vivant ● Quartier calme (Nord ?) ++ ● « Ambiance village » +++ ● Tissu associatif ++ ● La solidarité +++ 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Saturation de la rue Méchin / sentiment d'étouffement / de danger (à cause des transports qui cohabitent difficilement) +++ ● Poubelles, déchets sur la voie publique qui s'entassent +++ ● Dépôts sauvages dans certaines « zones renforcées / peu visibles » d'une rue
Commerces	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Restaurant Le Bel Avenir et le Café Pan 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pas assez de commerces de proximité dont on peut profiter calmement ++ ● Les habitants aux extrémités de l'île sont très éloignés des commerces ● Pas d'offre qui permet de faire l'ensemble de ses courses dans la commune ++ ● Pas d'offre diversifiée qui s'adresse à différents publics : un exemple est l'offre de restauration constituée majoritairement de restaurants rapides type kebab qui ne plait pas à toute la population
Bruits	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bruits des oiseaux à certains endroits 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Beaucoup de bruits sur la rue Méchin / contribue à un sentiment d'étouffement +++ ● Lieux de rassemblements de jeunes parfois bruyants la nuit

<p>Lien social et lieu de rencontre</p>	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Squares ++ • Place de la Libération • Les activités (mais il semble que l'offre sportive pour les enfants et jeunes soit moindre) 	<p>Remarques générales :</p> <p>Malgré « l'ambiance village » qui a été soulignée par plusieurs participants, ceux-ci déplorent paradoxalement un « manque de vie » dans le centre-ville qui s'explique par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'espace de rencontre où l'on peut s'asseoir, discuter, être à l'ombre et au calme +++ • Pas d'espace le long de la Seine ++ • Absence de lieu de convivialité permanent • Manque de bancs dans les espaces existants • La rue Méchin qui est peu accueillante <p>Remarques localisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passage couvert de la rue du Bocage sujet à des rassemblements qui inquiètent
<p>Espace végétalisé</p>		
<p>Arbres</p>	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbres centenaires • Les parcs de l'île 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de végétation ++ • Manque d'entretien des arbres ou mauvais entretien - arbres malades ou mal taillés ++ • Arbres trop imposants à certains endroits par rapport à la taille de la voirie ; • Présence de beaucoup de feuilles sur les trottoirs en automne • Pas de système de récupération d'eau de pluie pour l'arrosage ou un autre usage • Manque d'espace ombragé <p>Remarques localisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de végétalisation de la rue Méchin
<p>Eclairage</p>		
<p>Eclairage</p>	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lumière chaude dans certaines rues • La lumière naturelle lié au fait d'habiter sur une île 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'adaptabilité de l'éclairage en fonction des usages +++ • Manque d'homogénéité de la lumière ++++ • Lampadaires trop hauts à certains endroits / dans les feuillages des arbres +++ • Les passages uniquement pour piétons sont sans éclairage

		<p>Remarques localisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quai de la Marine, après le cimetière : manque de lumière ● Place Danielle Mitterrand mal éclairée
Mobilités		
Voiture	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La circulation à double sens (non consensuel) 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Vitesse de 30 km/h non respectée et panneaux de limitation de vitesse non visibles ++++ ● Chaussées déformées +++ ● Stationnement sauvage ++ ● Pas de covoiturage <p>Remarque localisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Chaussée bombée sur la rue Joliot-Curie
Piéton	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Présence de la Seine agréable 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Trottoirs en mauvais état, trop étroits ou inaccessibles pour les personnes à mobilités réduites +++++ ● Très peu d'espace pour les piétons dans les rues qui longent la Seine ● Pas assez de passages cloutés <p>Remarques localisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Quai de la Marine : manque de trottoirs pour accéder au collège (dangereux) ● Axe central Thorez – Rue du Bocage à sanctuariser
Mobilités douces (hors piétons)		<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Chaussées déformées ++ ● Pas de pistes cyclables sécurisées +++ ● Pas d'aménagement pour les bateaux
Transports en commun	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La proximité des transports en commun (notamment le RER D pour celles et ceux qui habitent à proximité permet de se rendre à Paris très rapidement) 	<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Manque de transports en commun entre nord et sud +++
Cohabitation des modes de déplacements		<p>Remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Circulation défaillante, dangereuse pour les piétons et mobilités douces +++

		<ul style="list-style-type: none">• Absence de signallement ou non visibilité de la présence d'enfants• Pratiques de « rodéos urbains »• Trop de potelets
--	--	---

Récit de ce qui est désiré et craint pour l'avenir

Dans un second atelier, le groupe a été invité à un voyage en 2033. Les participants ont imaginé L'Île-Saint-Denis dans dix ans. Au cours de cet exercice, des imaginaires positifs et négatifs ont émergé.

Pour l'écriture de ce récit, l'équipe d'animation a rassemblé l'ensemble des supports écrits pour dégager une vision commune.

Ce qui est désiré

L'Île-Saint-Denis en 2033, c'est une île dans laquelle **on se déplace différemment**. Les mobilités actives sont mises en valeur et la voiture est beaucoup moins présente. Elle est réservée aux riverains, les camions eux ont disparu. Les embouteillages de la rue Méchin ont laissé place à une ligne de tram unique, sur pneus, qui a permis d'élargir les trottoirs et de laisser place à une piste cyclable sécurisée. Une passerelle a même été ajoutée au pont pour assurer une cohabitation sereine des modes de déplacements. Le tram sur pneus est beaucoup moins bruyant et l'air plus respirable grâce à la végétation installée au milieu de la rue. Les grands axes traversants de l'île sont sécurisés pour les déplacements à vélo, ainsi que pour les taxis-vélos et les minibus électriques qui assurent une desserte locale. Les personnes à mobilités réduites se déplacent facilement dans le centre-ville grâce à ce réseau de transports en commun, mais aussi grâce à l'élargissement et à la transformation des trottoirs. Ces derniers sont désormais revêtus d'un couvert n'emmagasinant pas la chaleur. Certains utilisent même le bateau, ou un téléphérique pour se déplacer d'une commune à l'autre, partir travailler ou faire ses courses. Demain, **la Seine fait pleinement partie de nos vies quotidiennes**, on peut la traverser à pied ou à vélo sur une passerelle, ou encore utiliser les navettes fluviales pour aller d'un bout à l'autre de l'île.

Les habitants peuvent se promener librement et de manière sécurisée le long des deux bras de la Seine, où des berges naturelles redonnent de la place à **la faune et la flore** que l'on aime entendre. La chauve-souris est revenue et contribue à limiter le nombre de moustiques. Nous pouvons nous baigner dans la Seine et des sports nautiques sont au programme scolaire. L'île est de manière générale beaucoup **plus végétalisée qu'avant**. Un grand jardin a été installé place de la Mairie et une véritable forêt urbaine a remplacé les Galeries Lafayette. Dans un contexte de vague de chaleur plus importante, l'ombre des arbres et les toits des immeubles transformés en jardins collectifs permettent de **parcourir la ville dans une certaine fraîcheur**. Alors que des dépôts sauvages pouvaient se retrouver dans des recoins et zones de creuses de l'espace public, ces espaces sont désormais le terrain d'expérimentation des enfants pour cultiver plantes et fleurs dans le cadre d'activités scolaires. Quelques participants ont parlé de petits robots s'occupant de maintenir la commune propre.

De **nouveaux espaces de rencontres** ont fait leur apparition. Une halle multi-usage a été inaugurée. Elle accueille un grand marché où primeurs et artisans vendent leurs produits et services locaux. Cette halle accueille aussi des événements associatifs. Les commerces ont aussi changé, les nouveaux aménagements de la rue Méchin ont permis de mettre en valeur les façades des commerces, qui sont facilement accessibles. L'Île-Saint-Denis est à la fois joyeuse, colorée et pleine de vie. **L'esprit de village subsiste**. De nouveaux restaurants et cafés ont ouvert et permettent aux voisins de tous horizons de se croiser. Des panneaux d'information sont présents à travers l'île et permettent de tenir informés les habitants des événements à venir.

Ce qui est craint

Plusieurs participants ont aussi fait part d'éléments soulevant des points de vigilance sur la manière dont L'île-Saint-Denis pourrait évoluer dans les dix prochaines années. Ils ont partagé leur inquiétude sur la capacité d'accueil de l'île dans deux récits, dont l'une des conséquences pourraient être **d'accroître le manque de logements**. Plusieurs imaginent que la bétonisation de la ville continuera et rendra le centre-ville toujours plus **étouffant** dans un contexte de réchauffement climatique. Une forte urbanisation et **l'augmentation de la densité de la ville** faite de manière désordonnée pourrait faire **perdre cette « ambiance village »**. Une inquiétude par rapport à un **phénomène de gentrification** a été soulevé dans trois récits. Ils craignent notamment que les Jeux Olympiques attirent une nouvelle population qui fera augmenter les prix des loyers et forcera les habitants actuels à changer de commune. Certaines personnes ont évoqué la crainte **que la commune perde son indépendance** par rapport aux communes voisines plus importantes (la fusion de Pierrefitte et Saint-Denis est prise en exemple). L'arrivée de caméras de surveillance et l'utilisation de drones et de robots dans l'espace public a été imaginée comme un scénario possible, sans que ceci soit associé à une crainte ou à une volonté.

Temps de travail sur des pistes d'actions

Le groupe s'est concentré en dernière partie de soirée à **explorer des pistes d'actions** qui pourraient répondre aux besoins évoqués lors de l'état des lieux et aux envies exprimées lors de l'exercice de projection.

Tableau récapitulatif des pistes d'actions explorées :

Pistes d'actions	A quels besoins ou envies cette action répond ?
Mobilités	
Pistes cyclables du Nord et au Sud de l'île, sur les deux bras de la Seine et au centre Sécuriser la circulation cycliste sur la rue Méchin (et bande végétalisée au milieu)	Améliorer la circulation vélo en la rendant plus sécurisée
Rendre la « Rue du Milieu » axe central Thorez-Bocage uniquement accessible pour les mobilités actives, car c'est un endroit où les gens discutent et se croisent naturellement + la végétaliser	Redonner un esprit centre-ville et sortir de la « configuration autoroutière du centre-ville actuel »
Conserver un seul quai du Tram 1 pour permettre une circulation plus fluide des autres modes de transports	Améliorer la cohabitation des modes de transports et réduire la densité de circulation
<ul style="list-style-type: none"> ● Mettre en place des navettes écologiques qui circulent au sein du quartier, gratuitement ● Création d'un service de livraison à domicile (vélo cargo) ● Mini-bus pour les élèves 	Améliorer la mobilité de tous et rompre l'isolement des personnes à mobilités réduites
<ul style="list-style-type: none"> ● Réparer et uniformiser les trottoirs en utilisant de nouveaux revêtements (qui ne retiennent pas la chaleur), en mettant en valeur les chemins de halage ● Suppression des potelets 	<ul style="list-style-type: none"> ● Améliorer l'esthétique et la sécurité des déplacements de tous et toutes ● Gagner en espace sur la voie publique

Créer des passerelles en encorbellement sur les berges de Seine	Agrandir l'espace de circulation Une participante soulève le risque d'alourdir l'île qui s'affaisse
Supprimer les caténares du tramway (comme à Bordeaux)	Embellir la rue Méchin et remettre en valeur les façades des bâtiments et commerces
<ul style="list-style-type: none"> • Interdiction de circulation en voiture sauf pour les résidents et livraisons - prévoir des stationnements gratuits • Interdire la circulation des poids lourds dans la ville et faire respecter les limitations de vitesse en visibilisant la signalétique • Développer les transports fluviaux 	Moins de problèmes de circulation Désengorger la circulation automobile Diminuer la pollution de l'air et sonore
Végétalisation	
Travailler sur l'esthétisme de la ville en imaginant une ville moins bétonisée et plus végétalisée	« La beauté d'un endroit incite au respect »
Végétaliser la rue Méchin en créant une bande centrale végétalisée et sécuriser la circulation cycliste sur cette rue	Améliorer la cohabitation des modes de transports et rendre plus vert l'espace
Créer une forêt urbaine à la place des Galeries Lafayette	Retrouver de la biodiversité en ville et répondre à l'enjeu de pollution de l'air
Entretien des arbres plus fréquent	Préserver les trottoirs et améliorer la luminosité
Réintroduire la chauve-souris	« Antimoustique bio », aujourd'hui il y a trop de moustiques
Aménager les « zones de creux » le long des trottoirs en les végétalisant	Eviter les dépôts sauvages et créer des îlots de fraîcheur
Offre de services et d'activités	
<ul style="list-style-type: none"> • Halle couverte multi-usage pour accueillir des marchés, événements... • Rouvrir la zone squattée sur la rue Jean Jaurès pour y inviter des commerces de proximité à s'y installer • Augmenter et diversifier les commerces (exemple commerce flottants) 	Manque de lieux pour se retrouver Manque de commerces Créer des lieux de convivialité et pouvant créer du lien social Faire ses courses sur place et rencontrer ses voisins
Développer/favoriser les sports nautiques, notamment pour les enfants	Apprivoiser et apprendre à respecter l'environnement
Créer un pôle artistique et culturel avec une librairie	Mettre en valeur les artistes de la ville et que L'île-Saint-Denis soit vue, rayonne auprès du département.
Lancer des projets de réhabilitation des bâtiments abandonnés et les restaurer	Mise en valeur du patrimoine et réutilisation des espaces pour répondre à des besoins de commerces de proximité
Eclairage et propreté	

Harmoniser l'éclairage public (couleur, hauteur des lampadaires plus bas) et le rendre adapté aux usages (détection de présence par exemple)	Esthétisme et sécurité Endroit trop ou pas assez éclairé (voir tableau état des lieux)
Lancer des campagnes de respect de propreté	Améliorer la propreté de la ville

Annexe

Compte rendu session 1

Comment s'est déroulée la première session ?

Le premier atelier de la concertation s'est tenu **le mardi 7 novembre de 18h30 à 21h30**. Il est le premier d'une série de 4 qui ont pour but de produire un avis citoyen pour le plan-guide, qui contribuera à définir l'avenir du centre-ville (voir précisions sur le cadre en annexe). Le groupe de participants qui représente une diversité des habitants de la commune comptait quelques absents malades lors du premier atelier (que les animateurs ne manqueront pas d'appeler avant la prochaine séance). Parmi une liste de volontaires, les participants ont été tirés au sort selon une logique de quotas de diversité : types de mobilités, quartiers, genre et âge.

Après l'accueil des participants, le groupe a appris à se connaître en partageant ce qui leur a donné envie de participer à cette concertation. Un exercice collectif a ensuite visé à construire une compréhension commune du sujet. Les participants devaient choisir une image qui les inspirait le plus pour définir ce qu'est (ou doit être) un centre-ville (voir images plus bas). L'essentiel des participants se sont répartis équitablement entre la photo numéro 2 et 7. Nous avons pu retenir de la photo numéro 2 un sentiment de cohabitation difficile des modes de déplacement qui se font concurrence et contribuent à un sentiment d'étouffement et d'insécurité. Plusieurs voyaient un parallèle avec l'actuel centre-ville de L'Île-Saint-Denis. L'image 7 au contraire évoquait une certaine liberté de mouvement que doit viser un centre-ville à taille humaine où il y a de l'animation. Pour ces participants c'est une image attrayante qui évoque un lieu de rencontre et l'importance du lien social dans un centre-ville. Les autres images ayant fait l'objet de commentaires individuels, notamment en lien avec la présence de la culture, des institutions et services publics évoquées dans les photos 6 et 9, ainsi que les enjeux de sécurité et d'accessibilité évoqués dans les photos 10 et 11.

Activité photolangage



Puis, le groupe a été divisé en fonction de leur lieu de vie pour le premier atelier de cette session : la marche exploratoire². L'objectif de cette marche était d'inviter les participants à relever leurs

² Les plans des circuits sont à retrouver en annexe.

observations, remarques ou questions sur les éléments auxquels ils tiennent et ne tiennent pas ou qui leur posent problèmes. Au retour de cette marche de 30 min, ils ont capitalisé en sous-groupes (5/6 personnes par table) leurs observations afin de produire un état des lieux.

Vous trouverez ci-dessous un compte-rendu de cet état des lieux, ainsi qu'un tableau récapitulatif des éléments relevés dans les supports.

Les participants au fil des sessions amenderont et compléteront ce texte (les animateurs ont surligné quelques points à vérifier avec le groupe).

Compte rendu – Session 3

Atelier du samedi 2 décembre 2023

Le groupe s'est réuni le samedi 2 décembre pour une journée d'échanges. Les participants ont rencontré des acteurs du territoire et les urbanistes qui travailleront sur le plan-guide. Pour débiter la journée, les participants nous ont partagé comment elles et ils se sentaient pour cette troisième session, partageant pour certains une fatigue matinale nécessitant un café, pour d'autres une hâte de rentrer dans les enjeux techniques de cette concertation et pour certains une attente sur les présentations de la journée et le résultat des discussions collectives.

Plusieurs souhaitaient que le compte rendu de l'exercice du récit effectué en session 2 soit davantage nuancé. Soutenant que l'exercice de synthèse a enlevé certaines nuances importantes, l'équipe d'animation a repris ce compte-rendu à partir de vos supports individuels et collectifs, dont **la nouvelle version se trouve en annexe**. Ce récit avait pour objectif d'amener le groupe à se projeter dans un futur à moyen terme. Les visions ont permis de souligner des valeurs, des intentions communes et des points de vigilance. Par ailleurs, quelques participants ont considéré manquer d'informations préalables à la concertation.

Matinée – Auditions d'acteurs du territoire

Le matin, des acteurs du territoire ont présenté des enjeux et arguments pour enrichir les réflexions et ouvrir un temps d'écoute à des personnes extérieures. Les premiers intervenants étaient **Gérard Cholain et Aude Carichon-Lowry**, deux personnes ayant pris part à **la pétition contre le plan d'apaisement des mobilités de 2022**. La seconde intervenante était **Karima Amarouche**, ancienne élue venue discuter avec le groupe en tant que représentante citoyenne du **Collectif Quai de la Marine qui défendait ce plan de circulation**.

En deuxième partie de matinée, deux autres intervenants **Maxime Gadreau de l'association Paris en Selle** et **Benjamin Fayolle de l'association Quartiers en Transitions**, ont présenté leurs expériences et savoirs sur les bonnes pratiques en termes d'aménagements cyclables pour l'un et une étude cartographique sur les modes de déplacements à L'île-Saint-Denis pour l'autre.

Vous pouvez retrouver un schéma récapitulatif de l'étude de Quartiers en Transitions en annexe, et l'étude complète sur le [site internet de la participation de la Ville](#).

Après midi – rencontre avec la maîtrise d'œuvre

L'objectif de cette rencontre avec la maîtrise d'œuvre était d'aborder les enjeux techniques et outils du plan-guide. **Géraldine Betemps, ingénieure d'étude chez ERA et Sarah Sainsaulieu, paysagiste** ont présenté leur synthèse des enjeux et envies soulevés lors des deux premières sessions de concertation ainsi qu'un ensemble d'outils techniques pouvant y répondre. Les intervenantes ont souligné qu'en ce qui concerne le travail du plan-guide : *« l'important est d'avoir des intentions générales communes, mais aussi d'aller dans le précis en travaillant sur des rues types »*. Leur présentation a permis de soulever des grandes questions qui ont été mises en débat au cours de l'après-midi avec le groupe. Présentation en annexe.

Orientations pour l'avenir du centre-ville

En bref, les grandes orientations qui se dessinent

Le groupe se positionne majoritairement pour ne pas – ou peu – impacter la circulation des véhicules sur les axes principaux. Les leviers d'actions principaux partagés par tous sont :

- Un renforcement de la dimension partagée et végétalisée de l'axe central du centre-ville (rue du Bocage, Verdun, place de la Libération, rue Géraux) – en donnant la priorité aux piétons sur tous les autres usages ;
- La réduction du trafic de transit ;
- Des dispositifs pour limiter la vitesse sur tous les axes ;
- Des dispositifs pour sécuriser les mobilités actives.

Reste à discuter plus en détail la possibilité de passer quelques parties de rues à sens unique (4 personnes soutenant cet axe et 8 étant pour des modifications plus fortes). Les axes discutés :

- Etudier le passage d'une portion de l'avenue Jean Jaurès à sens unique ;
- Etudier le passage d'une portion du quai du Saule Fleuri à sens unique.

Retour détaillé sur les positionnements à l'intérieur du groupe

Après les interventions et un temps de réflexion par groupes de 5 à 6 personnes, les participants ont été invités à se positionner dans l'espace en fonction de leur opinion (voir consignes soulignées ci-dessous). Cet exercice permet de préciser, argumenter et quantifier les positions. Le groupe était composé de **22 personnes** lors de cet exercice. Le sujet de l'organisation des circulations revenant souvent au centre des préoccupations et désaccords, l'équipe d'animation a proposé de discuter cela en préalable de réflexions plus fines sur les futurs aménagements.

La première question concernait la cohabitation des espaces :

Est-ce que je souhaite libérer de l'espace aujourd'hui dédié essentiellement à la circulation automobile ?

L'ensemble des participants se sont accordés sur la **réduction de la circulation de transit** et pour faire des aménagements qui limitent la vitesse de véhicules, protègent les piétons et les vélos.

Ils se sont également accordés en très nette majorité sur le besoin de **mieux utiliser l'espace de la rue Méchin** aujourd'hui saturée et au centre des désagréments. Quelques modalités évoquées : optimiser l'utilisation des espaces pour augmenter la place des piétons, passer le tram à une voie et récupérer la seconde pour libérer de la place pour le piéton et le vélo.

10 personnes se sont positionnées pour **garder la structure des circulations sur la voirie telle qu'elle est aujourd'hui**. Les changements visent en particulier la meilleure cohabitation des modes de déplacement. Les arguments soulevés étaient qu'il ne faut pas pénaliser les habitants de L'île-Saint-Denis en mettant des sens uniques en place qui augmenteraient les distances en voiture pour beaucoup et que le problème relève surtout du trafic de transit.

4 personnes ont pris un **positionnement intermédiaire**. **Argumentant le besoin d'investiguer des interventions sur une partie des axes**. Par exemple avec des portions des axes principaux à sens unique si cela n'impose pas de grands détours aux habitants.

8 personnes se sont positionnées **pour faire des changements structurants**. 7 personnes de ce groupe proposent de rendre un morceau du Quai du Saule Fleuri interdit à la circulation. Ces personnes soulignent que pour réussir à faire cohabiter les mobilités, cela demande des grands

changements. Qu'au vue de la taille des rues, il faudra penser à dédier des voies aux piétons et aux cyclistes, pour que les mobilités actives soient respectées.

L'état des lieux réalisé par les participants souligne un attachement à la dimension résidentielle de l'axe central du centre-ville (rue du Bocage, Verdun, place de la Libération, rue Géraux). L'identité de cet axe a donc été discutée.

Est-ce que je souhaite affirmer la place du piéton, de la végétation, des mobilités actives dans cet espace, et faire cohabiter les différentes mobilités ?

Une nette majorité du groupe s'est dit favorable à créer un espace dans lequel le piéton est prioritaire et où la voiture doit passer en dernier avec une réduction de la vitesse. Le groupe a repris comme exemple l'outil de la zone de rencontre présentée par la maîtrise d'œuvre. L'argument soulevé est que cet axe est déjà une zone de rencontre dans laquelle il y a beaucoup de piétons en raison des services (écoles, gymnases, etc.) et qu'un aménagement permettant de faire ralentir les voitures et d'acter/matérialiser que le piéton a sa place partout serait adéquat.

Est-ce que je souhaite réduire le nombre de stationnements dans le centre-ville ?

Une troisième question sur la **place du stationnement dans le centre-ville** n'a pas permis au groupe de clairement se placer. Argumentant qu'il serait nécessaire d'avoir des données sur le nombre de stationnements afin de savoir s'il en faut plus ou moins, et où faudrait-il le garder. Beaucoup ont argumenté que sans réduire le transit ou le parking de non-résidents, il est nécessaire de garder le nombre de places actuelles – et de maintenir la gratuité pour les habitants. Quelques participants se demandent si en gardant le nombre de places actuelles, il y aura assez de place pour faire ce que le groupe souhaite, à savoir faire plus de place pour le piéton et le vélo et garantir la survie des arbres.

Compte-rendu de l'ensemble des souhaits et arguments (notamment discutés en sous-groupes)

Le tableau liste et thématise les arguments. Le sujet de l'organisation des circulations revenant souvent au centre des préoccupations et désaccords, l'équipe d'animation a proposé de discuter cela en préalable à des réflexions plus fines sur les futurs aménagements. Certains aménagements proposés par le groupe (en bleu dans le tableau) ne sont pas constitutifs du plan-guide puisqu'ils sortent du périmètre d'étude ou des compétences de Plaine Commune en termes d'aménagement, ils ne seront donc pas débattus lors de la prochaine session. Ces éléments seront néanmoins conservés dans ce compte-rendu pour être portés à la connaissance des élu.es.

Souhaits dans le cadre d'un maintien de l'organisation actuelle	Souhaits d'évolutions modérées	Souhaits d'évolutions plus importantes
<p>Sur le stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de suppression de places de stationnements / besoin de ces places de parking ; <p>Sur la circulation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas mettre de sens uniques ni de sens interdits car la circulation est déjà compliquée. Il faut penser aux professions comme les infirmières à domiciles qui ont besoin de se déplacer facilement ; - Faire respecter la limite de vitesse de 30 km/h sur toute l'île (à l'aide de radar par exemple) ; - Faire respecter les sens interdits ; - Conserver le plan actuel de circulation sur les quais, car c'est le seul axe traversant Nord/Sud ; - Conserver le Quai de la marine en double sens. <p>Sur la place des mobilités actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposer plus d'aménagements pour les vélos ; - Conserver la largeur des trottoirs. 	<p>Sur le stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement alterné sur la chaussée pour faire ralentir les voitures et conserver des places de stationnements ; <p>Sur la circulation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des sens uniques mais pas sur les axes complets, pour ne pas faire de grandes boucles (2). - Créer des zones de rencontre à 20km/h avec priorité piétonne <p>Sur la place des mobilités actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'axe Géaux/Thorez pour les mobilités actives 	<p>Sur le stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parking flottant (4) pour pouvoir agrandir les trottoirs ; <p>Sur la circulation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre des bornes pour permettre un accès riverain uniquement, plutôt à l'échelle des petites rues ; - Système de plots sur la rue de l'Ortebout et la rue Berthelot : ouverts aux riverains et interdits aux véhicules extérieurs à l'île ; - Mise en place de portiques aux entrées de la ville Epinay et Saint-Ouen pour empêcher les semi-remorques de passer ; - Supprimer les caténaires de la Rue Méchin pour pouvoir installer des portiques pour empêcher les semi-remorques ; - Contraindre le transport de transit ; - Proposer un plan de circulation qui limite la circulation de transit tout en pénalisant pas ou peu

		<p>les riverains (maillage de circulation plus fin).</p> <p>Sur la place des mobilités actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encorbellement sur le pont de L'Île-Saint-Denis ; - Elargissement des trottoirs côté Nord Rue Méchin
--	--	---

Exercice pratique sur des rues types

Un dernier temps de travail a été consacré à ouvrir un espace de réflexions en sous-groupes d'une dizaine de personnes sur des « rues types » sélectionnées par la maîtrise d'œuvre. Un premier groupe a travaillé sur **les Quai de la Marine et Quai du Saule Fleuri**, le second groupe a travaillé sur **l'Avenue Jean-Jaurès et l'axe central rue du Bocage – Rue Arnold Géaux**.

Synthèse discussion groupe 1

Echange sur le Quai de la Marine

Le Quai de la Marine est un axe de transit et transversal sur l'Île qu'il est nécessaire de conserver. Le groupe ne voit pas de nouveaux aménagements possibles, mais plutôt la recherche de solutions pour faire respecter les limitations de vitesses.

Pour penser globalement le plan de circulation, le groupe s'accorde sur le fait de devoir s'intéresser à ce que prévoit les communes voisines en termes de plan de circulation. Le groupe s'accorde pour dire que les trottoirs sont impraticables pour les personnes à mobilités réduites, et dangereux pour les collégiens qui les empruntent, en raison notamment des arbres qui bloquent le passage.

Les participants aimeraient :

- Conserver le double sens sur le quai de la Marine pour éviter de reporter le trafic sur des rues centrales (ex : rue Géaux où il y a beaucoup d'enfants) ;
- Plusieurs participants soulignent leur souhait de pouvoir se promener sur le quai « *la rue doit s'adapter à l'usager et pas l'inverse* » ;
- Assurer la survie des arbres.

Les aménagements envisagés :

- Ajouter des contraintes pour obliger à limiter la vitesse. Certains participants ont proposé la mise en place d'une signalétique du type « feu vert de récompense » ou feu rouge ;
- Pour limiter les 3,5 tonnes, le groupe propose de mettre en place des portiques pour interdire la circulation de ce type de véhicules qui causent beaucoup de nuisances et

dommages sur le Quai de la Marine. Certains soulèvent qu'il faut tout de même assurer le passage des bus ;

Concernant la place du vélo, les participants n'envisagent pas d'aménagements particuliers. En effet, les voies cyclables sont plutôt reportées selon eux sur l'autre côté de l'île (« petit bras ») qui est moins fréquenté.

Echange sur le Quai du Saule fleuri :

Un constat partagé est que l'axe du Quai du Saule Fleuri n'est pas prioritaire à la circulation automobile et constitue un espace dans le centre-ville qui pourrait facilement évoluer. Le groupe s'accorde sur le fait de laisser une place privilégiée aux vélos et aux piétons sur cet axe, en prenant en compte le fait que la rue est étroite.

Les participants aimeraient :

- Un confort piéton ;
- Une meilleure signalétique ;
- Penser la circulation en priorité, mais s'assurer de la viabilité des arbres sur le long terme, en prenant en compte les étés plus chauds et les îlots de chaleur ;
- Prendre en considération que c'est un axe emprunté en voiture par les gens venant de Thorez et qu'il ne faut pas les pénaliser.

La question de la végétalisation a été abordée : les participants n'ont pas jugé nécessaire d'aller plus loin sur la végétalisation de cette rue.

Des aménagements envisagés :

- Un stationnement en chicane qui permettrait de faire ralentir les véhicules et conserver du stationnement ;
- Changer le revêtement et les bordures de trottoirs pour les rendre utiles à la survie des arbres et praticables pour le piéton - *point de la MOE, les fosses des arbres sur ce quai sont toutes petites ce qui peut causer à moyen terme des maladies pour les arbres, il serait nécessaire d'adapter la taille de la fosse au type d'arbre ;*
- La mise en place d'une zone de rencontre (5 personnes pour), ce qui nécessite de mettre à plat la rue en mettant le trottoir et la chaussée au même niveau ;
- La mise en place d'un sens unique (5 personnes pour) ;
- La mise en place d'une vélo-rue (minoritaire) ;
- S'il n'y a pas d'aménagements spécifiques pour les vélos, il faut au minima signifier leur présence par des lignes visibles au sol ;
- Envisager d'agrandir seulement 1 trottoir sur les deux – *point de la MOE, le plan de Marche de Plaine Commune préconise une largeur minimum d'1m50 pour les trottoirs (il s'agit du seuil de marchabilité) ;*
- Travailler sur « l'angle dangereux » du quai pour assurer la sécurité des mobilités actives en mettant en place une meilleure signalétique et du marquage au sol.

Synthèse discussion groupe 2

Echanges sur l'axe centre - rue du Bocage – rue de Verdun – place de la Libération -Rue Arnold Géaux

Constat partagé qu'un usage est installé et qu'il faut le conforter.

Les participants veulent :

- En faire un vrai espace de rencontre ;
- Faciliter la circulation piétonne ou encore pour les poussettes sur trottoir comme sur la partie centrale qui sera partagée avec les voitures et vélos ;
- Renforcer la végétalisation de cet axe.

Les aménagements envisagés :

- Faciliter le passage entre trottoirs et rue ;
- Davantage de place pour les pieds d'arbres ;
- Des indications de signalétique de priorité aux piétons et vélos sur les voitures ;
- Faire évoluer les stationnements pour que les voitures ne masquent pas les enfants (placement plus fin des stationnements) ;
- Déminéraliser des portions de trottoirs ou de places de parkings à côté des arbres – de manière générale augmenter la taille des fosses des arbres pour leur bonne santé ;
- Pour les nouveaux arbres, idéalement des arbres fruitiers – *point d'attention de la MOE (ce qui est replanté est plus petit et en bouquet – mais moins d'ombre – 5 / 6 mètres à maturité)* ;
- Davantage de lieux pour s'asseoir : des bancs (par exemple près du gymnase) et des « assis debout » pour les personnes âgées – point d'attention : prévenir les regroupements ;
- Modalités vélo : avoir un sens de circulation inversé ;

Des options à investiguer :

- Supprimer quelques places de parking – se baser sur la mesure des besoins réels ou encore les capacités à agir s'il y a moins de véhicules en réservant davantage le stationnement aux habitants ;
- Récupérer l'eau de bâtiments publics pour arroser (*indication de la MOE, si trop d'eau, elle repart dans les réseaux d'évacuation*) ;
- Végétaliser : avec des fosses contre les bâtiments.

Echanges sur l'avenue Jean-Jaurès

Constat qu'au nord comme au sud de la rue Méchin, on rencontre les mêmes problématiques avec des difficultés de circulation pour les piétons.

Volonté partagée de **faire au moins d'un côté un vrai trottoir – de l'élargir**. La MOE indique que les seuls leviers pour cela sont de passer à sens unique ou de retirer des stationnements d'un côté. Partage qu'en l'état, les trottoirs sont en dessous du seuil de marchabilité.

Des options à investiguer :

- Les participants se sont accordés sur la possibilité de mettre des portions de l'avenue à sens unique – c'est un point à investiguer pour eux et sera acceptable si cela n'impose pas de grands détours aux automobilistes ;

- Sur les stationnements, il faut étudier la possibilité d'en retirer sur une partie de la rue. Pour faire ce choix, les participants veulent savoir si des parkings à proximité sont aujourd'hui délaissés parce que pas assez sécurisés. Si des reports de stationnement sont possibles, cela pourrait ouvrir la voie pour libérer un côté de la rue.

Remarque de la MOE : avec un sens unique on gagne 3m50 de voirie pour les vélos et trottoirs

Questionnements :

- Manque-t-il des passages cloutés ? Sont-ils bien positionnés ?
- Les participants ont le sentiment que beaucoup d'habitants d'autres villes stationnent ici. Est-il possible d'agir là-dessus ?