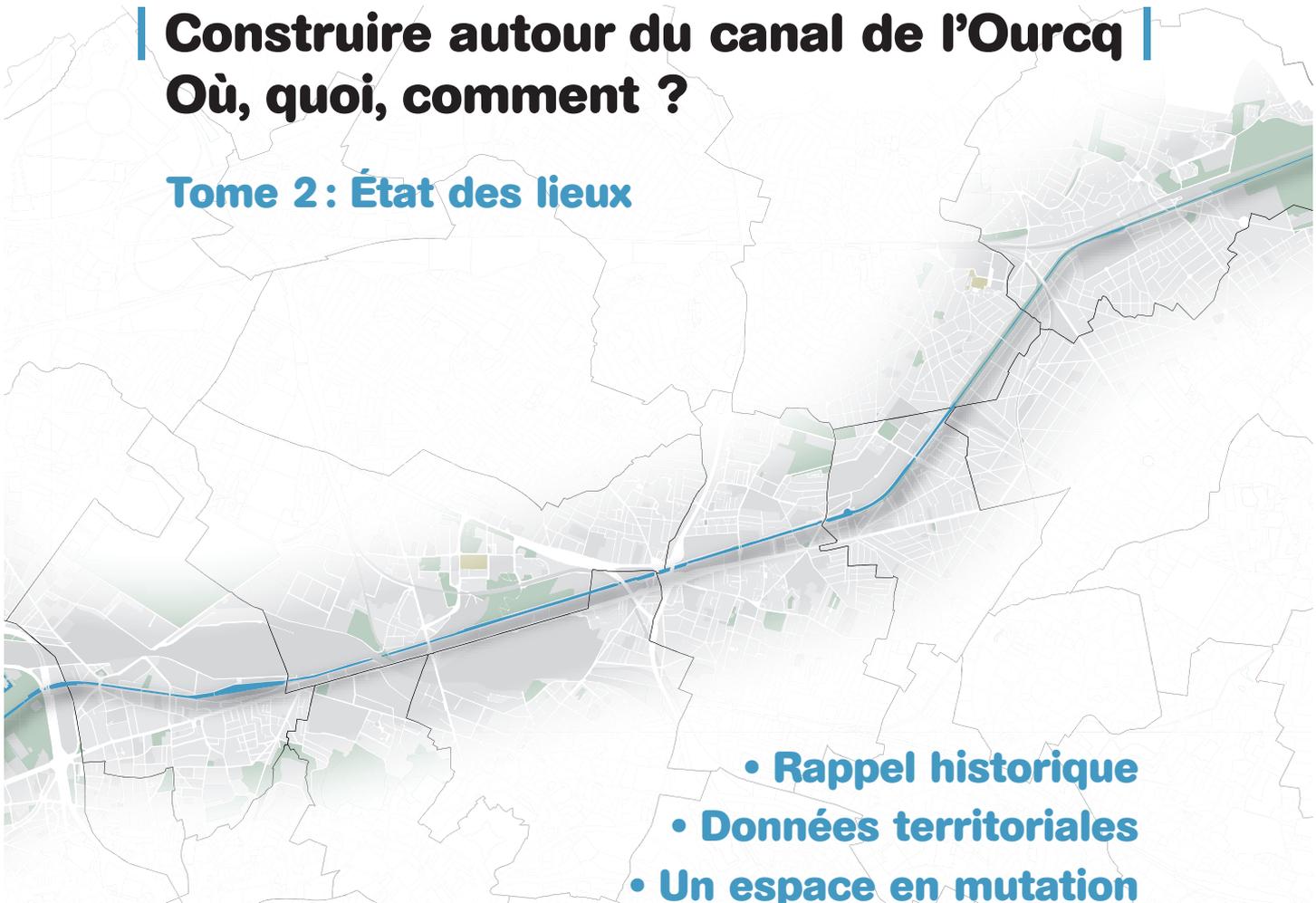




Construire autour du canal de l'Ourcq | Où, quoi, comment ?

Tome 2 : État des lieux

- 
- **Rappel historique**
 - **Données territoriales**
 - **Un espace en mutation**
 - **Paysage**
 - **Vie urbaine**
 - **Contraintes techniques et règles de construction**

| Sommaire |

Construire autour du canal de l'Ourcq Où, quoi, comment ?

Tome 2 : État des lieux

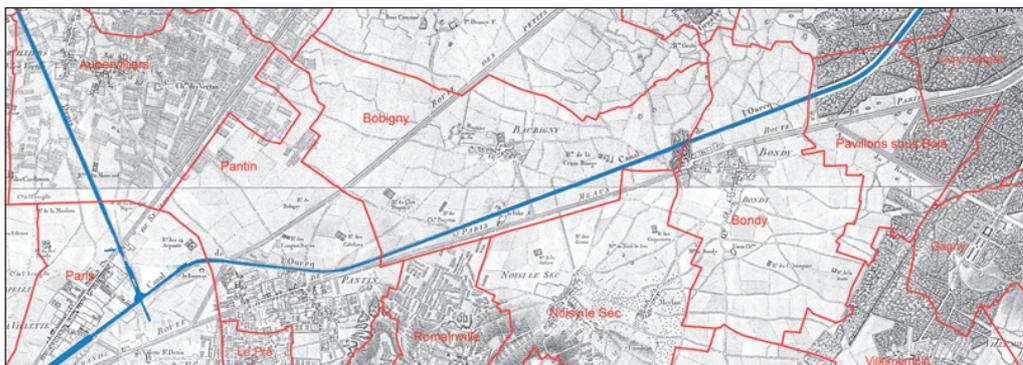
3	1. Rappel historique
8	2. Données territoriales
8	Inscription dans le relief
8	Une zone faiblement occupée
10	3. Un espace en mutation
10	Le canal au cœur des mutations de la Seine-Saint-Denis
12	Mobilités et centralités
13	Les premières actions intercommunales
14	4. Paysage
14	Un espace paysager linéaire
18	Un axe vert très minéral : structure végétale et plantations d'alignement
22	L'aménagement et l'entretien des berges différent selon leurs affectations
31	5. Vie urbaine
31	Canal et centralités locales
32	Le canal support d'une diversité d'usages liés à l'eau
34	Les questions de franchissement et d'accès aux abords du canal
37	6. Contraintes techniques et règles de construction
37	La domanialité
37	Les contraintes techniques liées à l'entretien de l'ouvrage
40	Les règles de construction sur ses rives du canal (implantation, hauteur, vue, accès, servitudes)

Carte des chasses

Carte topographique des environs de Versailles dite des Chasses impériales, levée et dressée de 1764 à 1773

© doc Apur

Le canal, achevé en 1822, est figuré à l'état de projet : à l'exception des bourgs de Pantin et de Bondy, les territoires sont peu densifiés.



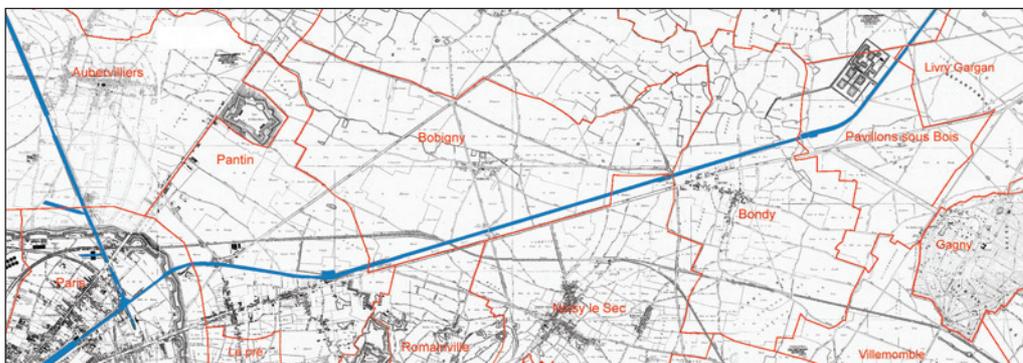
Carte historique

1855-1874

Carte du département de la Seine

© I.G.N.

Création des grandes infrastructures : l'enceinte de Thiers, le faisceau ferroviaire de l'est, les forts d'Aubervilliers et de Romainville, le site de la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois.



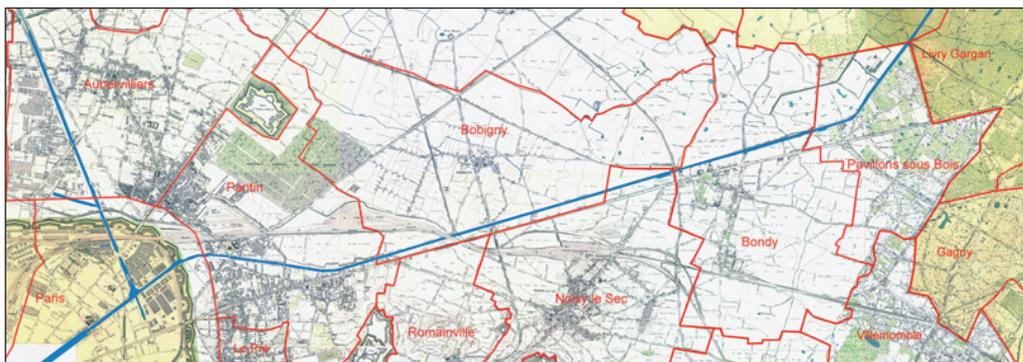
Carte historique

1895-1899

Atlas du département de la Seine

© I.G.N.

Création du cimetière parisien de Pantin-Bobigny. Agrandissement du faisceau ferroviaire à Pantin et à Noisy-le-Sec.



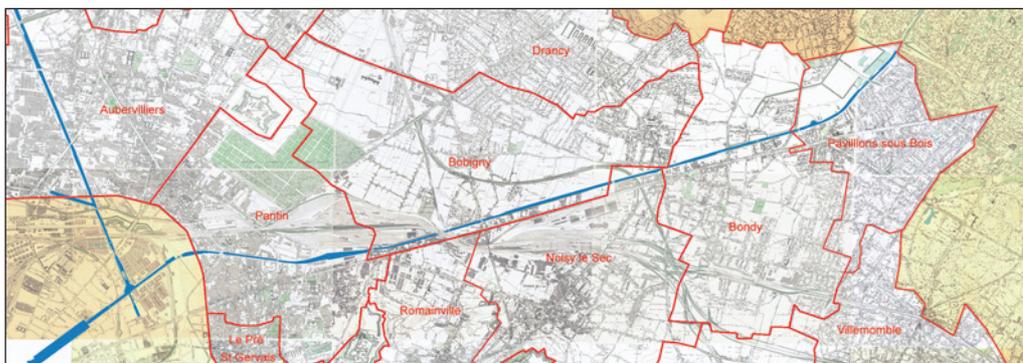
Carte historique

1930-1941

Atlas du département de la Seine

© I.G.N.

Mise à grand gabarit du canal jusqu'aux Pavillons-sous-Bois. Création des ports d'activité à Pantin, à Bondy et aux Pavillons-sous-Bois. Croissance urbaine liée aux tissus pavillonnaires.



Carte historique

1966

Plan I.G.N. 1966, Ministère de l'équipement, district de la région parisienne

© I.G.N.

Continuité de la nappe urbaine interrompue par les grandes infrastructures, voies ferrées, canal.



1. Rappel historique

Historiquement le canal de l'Ourcq structurait avec le rail, les territoires industriels du nord est parisien. Du point de vue de l'aménagement, celui-ci comme toute infrastructure servante était déconnecté de la ville habitée.

Depuis la désindustrialisation, le canal évolue, devient un lieu de promenade, de loisirs (plan d'eau ou piste cyclable), de résidence tout en conservant encore une fonction plus limitée en tonnage de transport de marchandise.

Avant le XIX^e siècle, deux bourgs se sont développés le long de la route de Paris à Meaux, ancienne route nationale 3, constituant des centres villageois, à Pantin aux abords de l'église St-Germain-

des-Prés et à proximité de l'ancien château de Bondy, détruit en 1814. À l'est, au niveau de l'actuelle commune des Pavillons-sous-Bois, l'immense forêt de Bondy et le domaine du château du Raincy forment de vastes emprises naturelles. Au début du XIX^e siècle, l'ouverture du canal de l'Ourcq en 1822, destiné à améliorer l'approvisionnement de Paris en eau et en fret, amorce l'industrialisation des territoires riverains.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le canal affirma sa fonction industrielle par l'ouverture en 1848 de l'usine de transformation en engrais des contenus des fosses d'assainissements des Parisiens sur le site de la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois. Avec l'ouverture de la ligne ferroviaire de Paris à Strasbourg, de 1849 à 1854, l'industrialisation se développe et se traduit par l'implanta-

Le réseau des canaux

Le décret de mai 1802 permet de créer un réseau de canaux visant à améliorer l'approvisionnement de Paris en eau et en fret (bois, farine...). L'eau de la rivière Ourcq est conduite à Paris au moyen d'un canal qui aboutit au bassin de la Villette. Le bassin sert de réservoir à deux autres canaux qui relient la Seine l'un par le Nord en traversant la plaine Saint-Denis: le canal Saint-Denis, l'autre par le sud aboutit au bassin de l'Arsenal: le canal Saint-Martin. Ce réseau offre pour la navigation fluviale un raccourci qui évite de traverser la ville dense.

Aujourd'hui, le réseau fluvial représente un ensemble de voies navigables de plus de 120 km au départ de Paris avec des ramifications sur cinq départements:

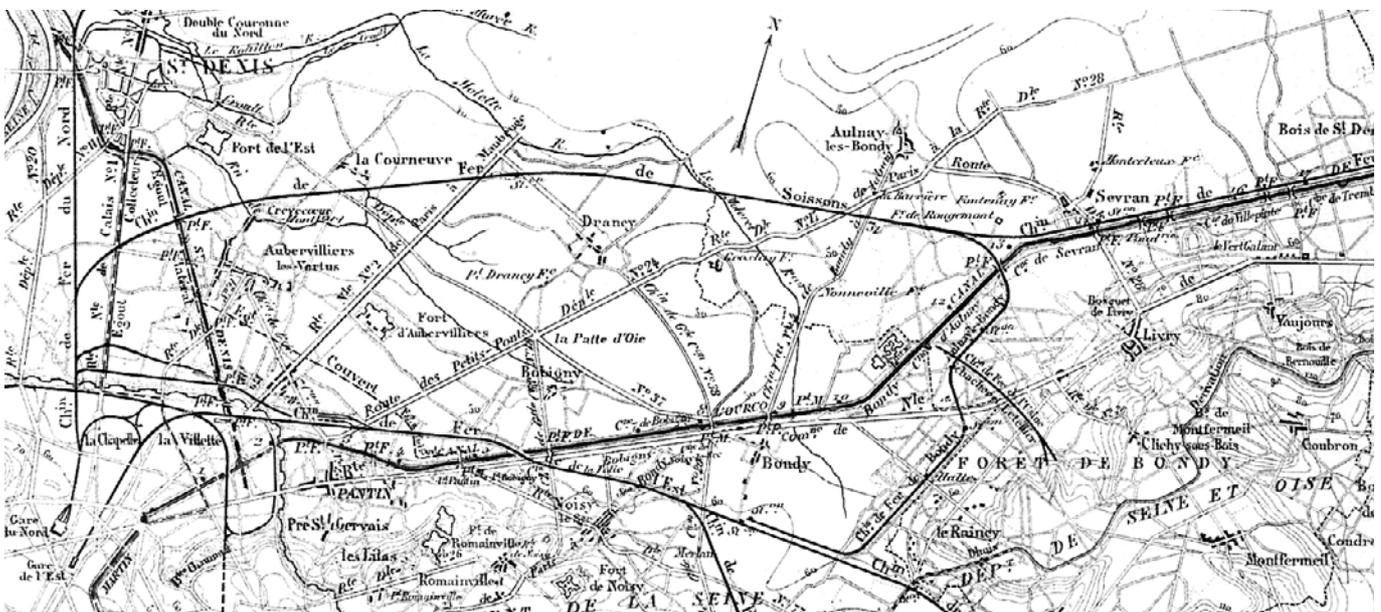
- Le canal Saint-Denis entre le rond point des canaux et le port de la Briche sur la Seine. Long de 6,6 km, sept grandes écluses compensent une dénivellation de 28,5 m;
- Le canal Saint-Martin, de la rotonde de la Villette au bassin de l'Arsenal; Long de 4,5 km, il est ponctué par 9 écluses permettant de franchir un dénivelé de 25 m;
- Le canal de l'Ourcq, de Mareuil-sur-Ourcq dans l'Oise au bassin de la Villette (point kilométrique 0 à la rotonde) s'étire sur 96,7 km dont 11 km en grand gabarit jusqu'à Pavillon-sous-Bois. À partir d'Aulnay, le canal en petit gabarit sur 85,7 km présente six écluses pour un dénivellement de 8,5 m.

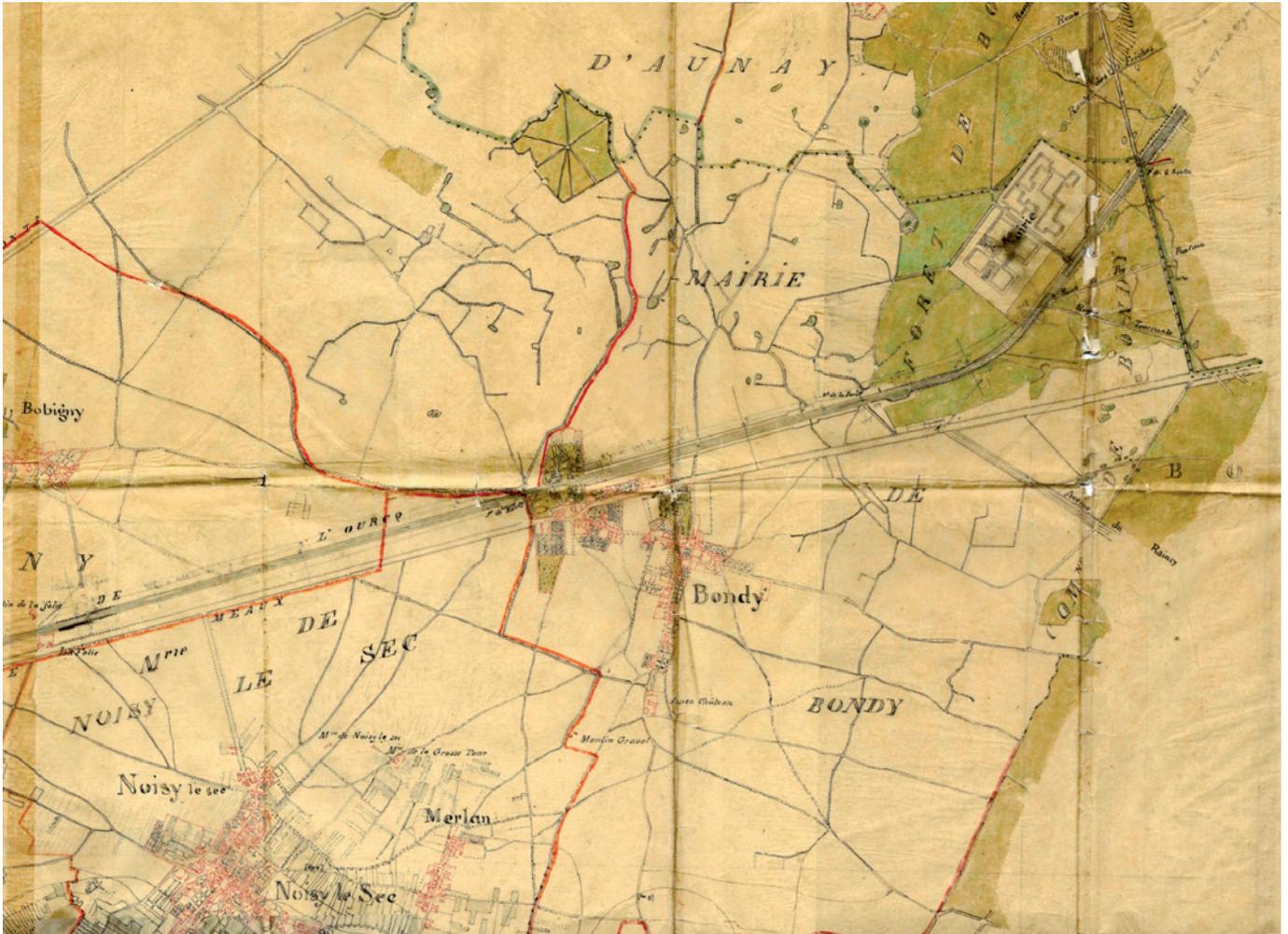
Le canal de l'Ourcq est prolongé par la rivière de l'Ourcq canalisée sur 11 km jusqu'au Port-aux-

Perches dans l'Aisne. Quatre écluses rattrapent une dénivellation de 7 m.

La rivière de l'Ourcq prend sa source à une douzaine de kilomètres au sud de Fers-en-Tardennois. La gestion du bassin hydrographique de l'Ourcq permet de régulariser le débit des eaux pour assurer un trafic permanent des bateaux. La régularité est assurée d'une part à travers la gestion de rivières canalisées affluentes: le Clignon, la Grivette, la Gergogne, la Terouanne et la Beuvronne et d'autre part en prélevant de l'eau dans la Marne avec deux usines élévatoires situées à Villers-les-Rigault et Trilbardou.

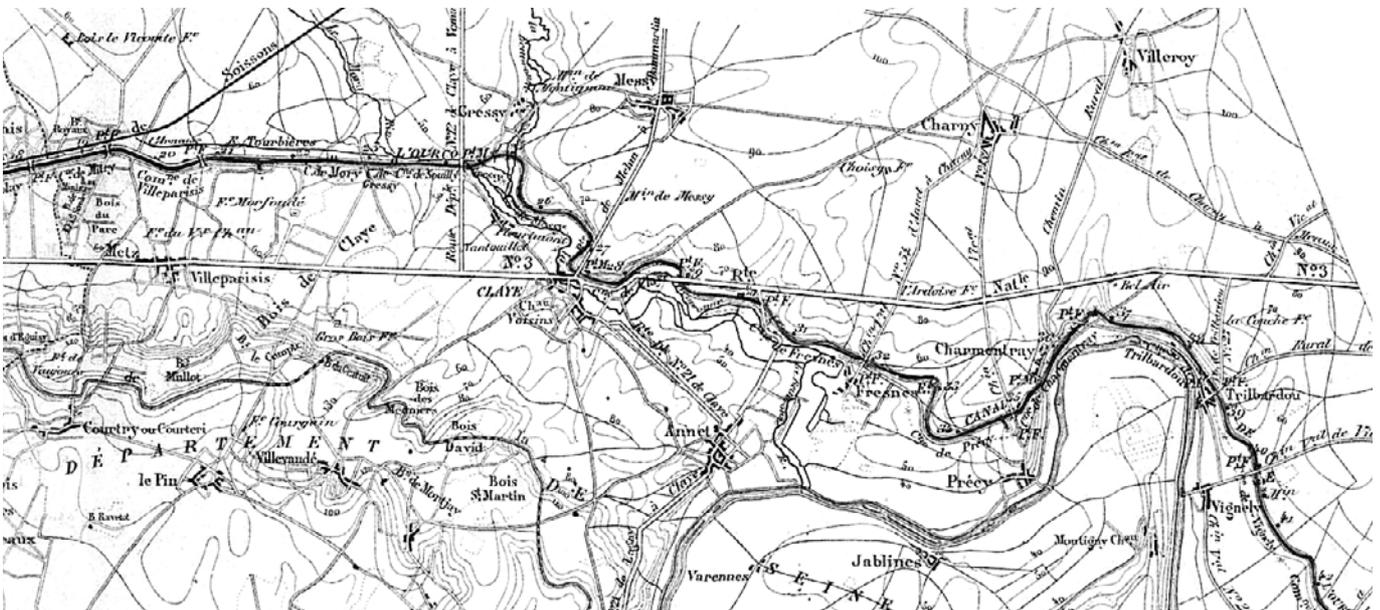
- Mai 1802: décret d'ouverture du canal de l'Ourcq – les travaux, confiés à Pierre-Simon Girard (1765-1831) ingénieur des Ponts et Chaussées, sont achevés en 1825;
- 1818 : les canaux concédés à une compagnie privée, la compagnie des canaux de Paris;
- 1876 : la ville de Paris résilie la concession et engage d'importants travaux de rénovation;
- 1880-1883 : reconstruction du bassin de la Villette;
- 1859-1907 : couverture d'une partie du canal Saint-Martin;
- 1890-1895 : approfondissement du canal Saint-Denis;
- 1920-1930 : Mise en grand gabarit (1000 t) du canal de l'Ourcq jusqu'aux Pavillons-sous-Bois;
- À partir de 1920 : sur le canal de l'Ourcq, modernisation des ponts, des écluses, création des ports de Pantin (1931), Serrurier (1964).





Ci-contre: 1823-1825, canal de l'Ourcq de Pantin aux Pavillons-Sous-bois (Anonyme, Archives du service des canaux de la Ville de Paris)
 Ci-dessous: 1884, plan général du canal de l'Ourcq (partie ouest), les canaux de Paris par M. Humblot, imprimerie Chaix.

En 1823, le canal achevé s'est implanté à l'écart des zones déjà urbanisées : les bourgs de la Vilette, de Pantin et de Bondy.
 Le tracé rectiligne du canal suit celui de la route de Meaux jusqu'aux Pavillon-sous-Bois.



tion d'activités consommatrices de beaucoup d'espace et nécessitant une main d'œuvre importante. Les espaces ruraux et maraîchers se réduisent pour laisser place à des lotissements ouvriers. Une première phase de croissance de la population est en grande partie composée de gens chassés des communes aux abords de Paris annexées en 1860 sous le second empire. Cette annexion déplace les barrières d'Octroi (Païement des droits d'entrée dans Paris) et incite les industriels à se localiser en dehors des nouvelles limites administratives de Paris. Cet essor se traduit par la création de gares sur la ligne ferroviaire initiale. En 1875 le projet de grande ceinture ferroviaire, reliant de façon transversale les communes de la périphérie est adopté.

Les principales activités qui se sont implantées : les usines Desouches (1855) ; Cartier Bresson (1859) ; Manufacture des tabacs et des allumettes (1876) à Pantin. La gare de triage créée en 1849 est restructurée en 1910 à Noisy-le-Sec. À Sevran s'installent en 1873 la poudrerie nationale dans la forêt de Bondy et la compagnie des Freins Westinghouse en 1891.

À partir de 1920, la mise en grand gabarit du canal jusqu'aux Pavillons-sous-Bois par son approfondissement et son élargissement participe à la croissance industrielle avec la création des ports

de Pantin, de Bondy et des Pavillons-sous-Bois. Des grandes entreprises s'implantent en bordure du canal, les Grands Moulins en 1923 à Pantin ; les usines Kodak en 1925 à Sevran.

À partir des années 1960 parallèlement à la poursuite des lotissements de logements individuels, des opérations de rénovations urbaines sont lancées sur d'anciens terrains maraichers pour résorber le déficit de logements et d'équipements au nord est de la région parisienne : la construction de la préfecture du département de la Seine St Denis ; l'ouverture du parc de la Bergère à Bobigny ; l'hôpital interdépartemental Jean-Verdier à Bondy, modifient le paysage de la rive nord du canal.

Progressivement des grandes enseignes commerciales s'installent dans la bande entre la RN3 et le canal. À partir des années 1970, les activités industrielles situées en rive sud du canal à grand gabarit périlicent progressivement.

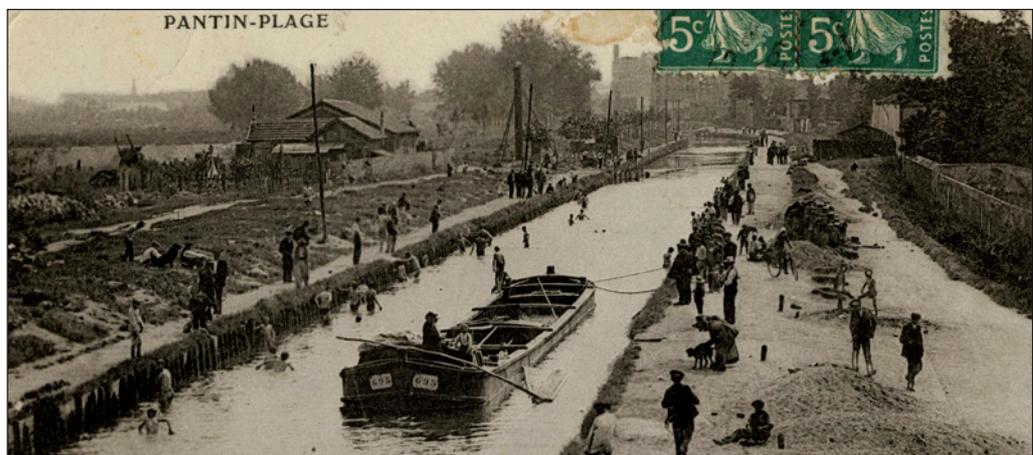
Le développement urbain des cinq communes le long du canal à grand gabarit a été déterminé par l'implantation du canal de l'Ourcq et des emprises ferroviaires. Ces infrastructures ont favorisé l'essor économique, mais ont créé des coupures dans leur territoire.

Pantin-Plage début du XX^e siècle

Canal de l'Ourcq avant la mise en grand gabarit en 1930, Éditions Jean

© Archives du service des canaux de la Ville de Paris

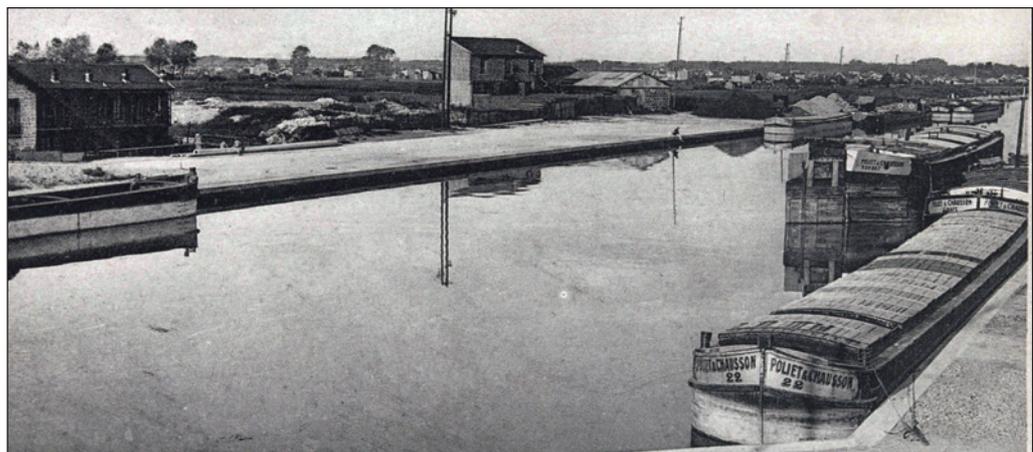
Usages multiples du canal : baignade et transport de matériaux.



Bondy après 1930

Vue du canal, Éditeur F. Devillechibrolle
Collection Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis

Port de bondy en activité.





**Noisy-le-Sec début du XX^e siècle
Canal**

© Archives du service des canaux
de la Ville de Paris

Le canal, encore à petit gabarit, est bordé de part et d'autre par une rangée de peupliers.

En 1930, lors de la mise en grand gabarit, les peupliers de la rive nord ont été abattus.



Pavillons-sous-Bois avant 1930

La grande courbe du canal
Collection A.Moquet, Le Raincy
© Archives départementales de la Seine
Saint-Denis

Au droit du bâtiment de la colonie, la berge Nord, pas encore réduite par l'élargissement du canal (mis en grand gabarit en 1930) est bordée par une rangée de peupliers, aujourd'hui, disparue.



Aulnay-sous-Bois

Bords du canal le dimanche
Collection Galais
© Archives du service des canaux
de la Ville de Paris

2. Données territoriales

Inscription dans le relief

Le territoire que traverse le canal est marqué par le contraste entre la plaine de Bobigny (parc de la Bergère à une altitude d'environ 50m NGF), où l'urbanisation et les grandes infrastructures se sont développées, occupant tous les espaces disponibles et le coteau de Romainville, qui domine le site (117 m NGF) et offre des points de vue remarquables sur l'ensemble de la Plaine de France. Cette géographie oriente l'espace, structure la trame urbaine et participe à la lisibilité du territoire.

Le canal de l'Ourcq est un des éléments de coupure mais aussi de structuration est-ouest du territoire. Parallèle à l'ex RN3, il constitue un lien entre les communes et leurs espaces de loisirs. Il relie physiquement le parc de la Villette au parc de la Bergère puis à la Poudrerie de Sevran plus à l'Est, et visuellement aux coteaux de Romainville. Malgré leur proximité, le canal de l'Ourcq n'est pas perçu depuis l'ex nationale : seuls dépassent les alignements de peupliers qui le bordent. Par ailleurs, le renouvellement horizontal continu du canal occasionne des ruptures avec le sol naturel environnant générant des talus et des tranchées entre les berges et les parcelles ou les voies riveraines.

Une zone faiblement occupée

Les cartes de densités font apparaître qu'à ce jour la zone du canal et de la RN3 n'est dense ni en emplois, ni en logements. Dans un périmètre de 1km de part et d'autre du Canal, de Pantin à Sevran (sur 14 km de long) on compte 188 746 habitants et 80 323 logements (RGP 1999) et entre 53 000 et 78 000 emplois (ERE 2000 et CLAP 2004, terminologie différente).

En ce qui concerne la population, les seuls secteurs habités à proximité du canal sont l'ouest de Pantin, le quartier de la Folie à Bobigny (mais qui en est séparé par la trémie du métro), le secteur du pont de Bondy. A partir de l'est de Bondy, les habitations se font plus nombreuses, le canal est bordé de pavillons.

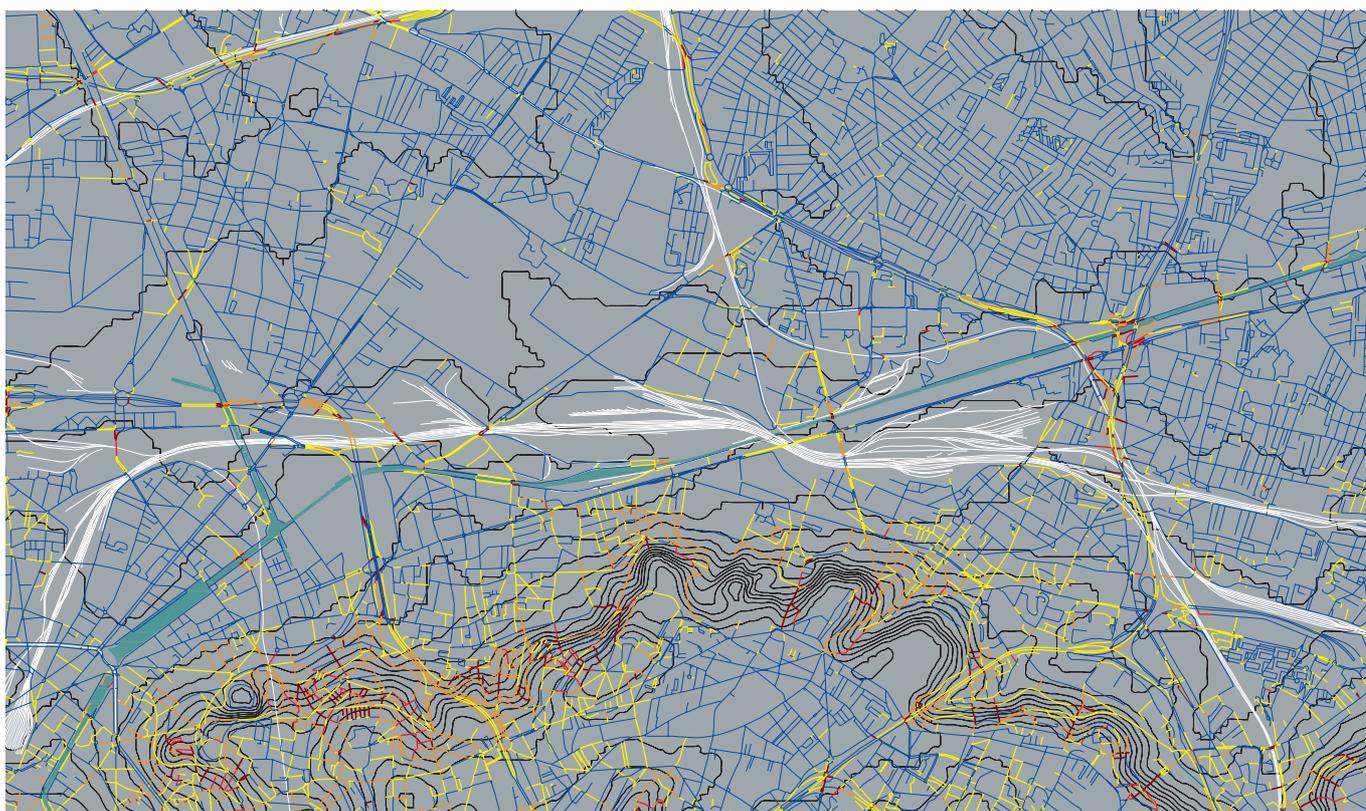
Les pôles d'emploi aux abords du canal sont situés à Pantin, dans les zones commerciales autour du Pont de Bondy et au nord du canal aux Pavillons-sous-Bois.

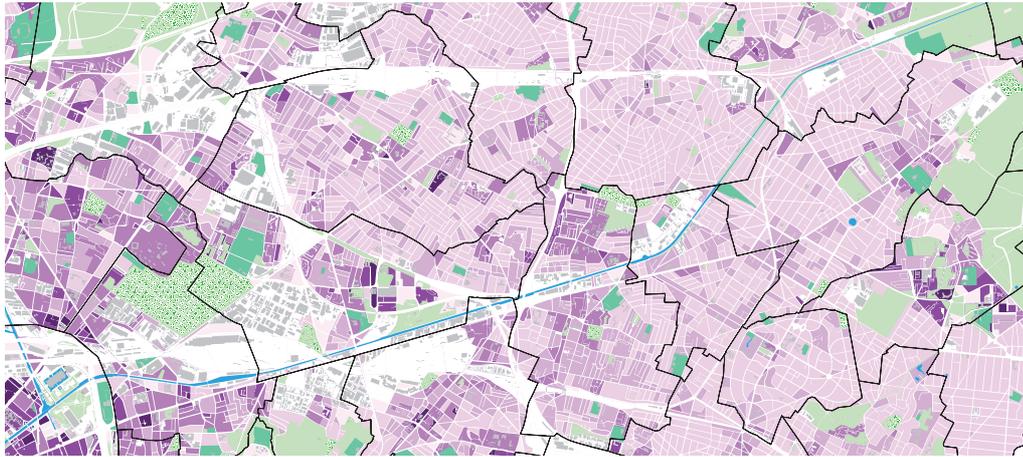
La répartition des commerces est très inégale : après une armature commerciale dense à Pantin, les commerces disparaissent pour réapparaître sous forme de grandes surfaces commerciales le long de la RN3 à partir du Pont de Bondy.

Cette occupation du territoire est une des conséquences des grandes emprises d'infrastructures qui l'occupent, historiquement, et qui sont très visibles sur les cartes (SNCF, RATP, zones d'activités et portuaires dans une moindre mesure).

Le réseau des voies et la topographie

- route plane
- route pente niveau 1
- route pente niveau 2
- route pente niveau 2b
- route pente niveau 3
- courbes de niveaux





**Densité de population en 2004
Canal de l'Ourcq**

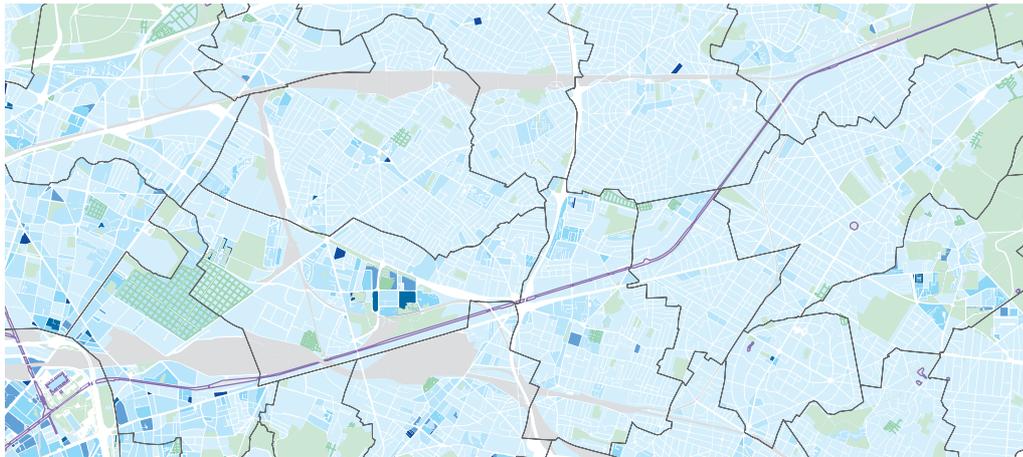
Population à l'hectare

- < 20
- 20 – 100
- 100 – 200
- 200 – 500
- 500 – 800
- > 800

Équipements

- Espaces verts et sportifs
- Zone industrielle
- Cimetières

Sources : Ilots et équipements Apur
Bâtiments BD TOPO (R) Pays Copyright IGN
ERE 2000



**Densité humaine 1999 – 2004
densité cumulée population 1999
et CLAP 2004
Canal de l'Ourcq**

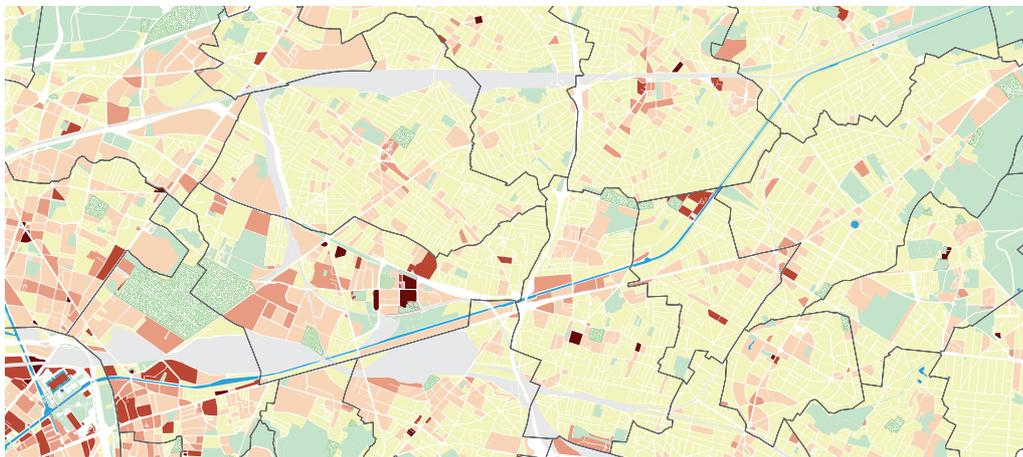
Population et emploi à l'hectare

- < 200
- 200 – 500
- 500 – 800
- 800 – 1 100
- 1 100 – 1 400
- 1 400 – 2 500
- > 2 500

Équipements

- Espaces verts et sportifs
- Zone industrielle
- Cimetières

Sources : Ilots et équipements Apur – Bâtiments BD
TOPO (R) Pays Copyright IGN – ERE 2000 – Recensement
de la population 1999 (Insee) – CLAP 2004



**Densité d'emploi salarié
en 2004
Canal de l'Ourcq**

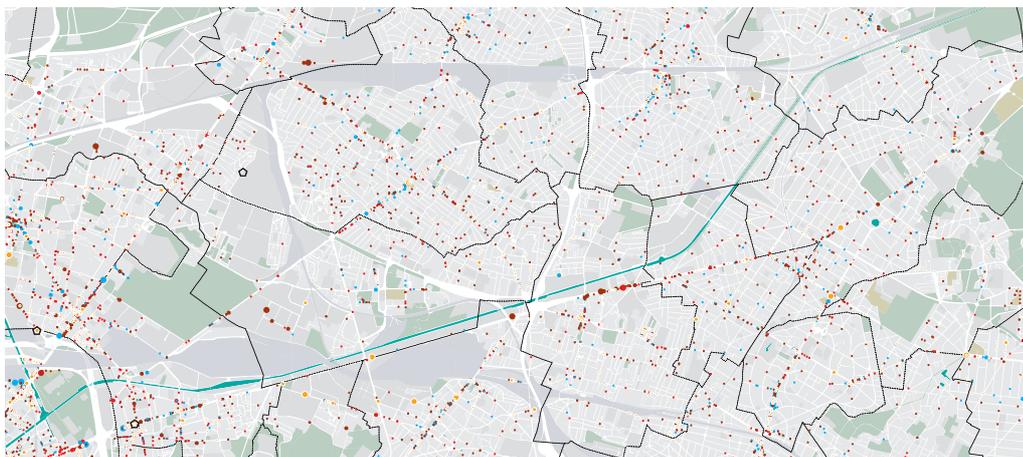
Emploi salarié à l'hectare

- < 20
- 20 – 80
- 80 – 200
- 200 – 500
- > 500

Équipements

- Espaces verts et sportifs
- Zone industrielle
- Cimetières

Sources : Ilots et équipements Apur
Bâtiments BD TOPO (R) Pays Copyright IGN
CLAP 2004

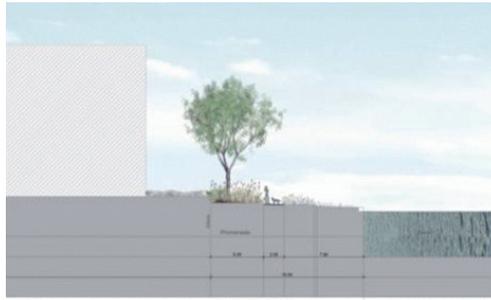


**Commerce en 2004
Canal de l'Ourcq**

Nombre de salariés

- plus de 50 salariés
- de 10 à 49
- moins de 10
- Service
- Café, restaurant
- Non alimentaire
- Alimentaire
- Hypermarché, grand magasin

Sources : CLAP 2004



Bobigny : ZAC Écocity, Sequano aménagement. Projets urbains : Devillers et Associés, BERIM B.E.T

Principe d'aménagement au droit des logements

Bondy : projet d'occupation temporaire du Domaine public fluvial du Port. Maître d'ouvrage : Service des canaux de la Ville de Paris



Proposition : HOLCIM/Patriarche (concepteur)



Proposition : R.F.M./Patriarche (concepteur)



Proposition CEMEX/Atelier de l'île (concepteur)



Pavillons-Sous-Bois : projet de renouvellement urbain La Poudrette/Restructuration des activités en rive Nord



Sevran : ancienne usine KODAK



Sevran : projet du parc KODAK, agence Lavergne, B.E.T. OGI

Mobilités et centralités

Une desserte en transports en commun qui pâtit de l'imperméabilité des territoires

Pour des raisons historiques, la nécessité de liaisons avec Paris a favorisé le développement d'un réseau viaire en radiales. À l'échelle de ce territoire, on note la présence de grandes rocade, boulevards périphériques, autoroutes A3 et A86, peu connectées avec le réseau local, et peu de voies départementales qui sont par ailleurs faiblement dimensionnées. Le territoire souffre d'un déficit de liaison de rocade nord-sud d'échelle intermédiaire.

Ce secteur est aujourd'hui desservi par la ligne 5 du métro (avec une dernière interstation particulièrement longue), le RER Eole, les tramways T1 et T4 et de nombreux bus, en particulier sur l'ex RN3, avec des pôles de bus au niveau du Pont de Bondy et de l'Eglise de Pantin.

Certains sites aux abords du canal sont d'ores et déjà bien desservis : Pantin grâce au métro et RER, le Pont de Bondy (bus et T1) en relation avec le pôle de transport de Noisy-le-Sec (RER E), le centre de Sevrans (RER B).

Les données de fréquentation de la RATP et de la SNCF indiquent qu'à Pantin le RER est fortement concurrencé par le métro. Avec l'ouverture des Grands Moulins et la mise en service du T3, la fréquentation de la gare RER de Pantin devrait fortement augmenter.

Or, si l'on observe la desserte en cheminement réel, en prenant en compte le réseau de voirie et les grandes emprises infranchissables pour les piétons, il apparaît que certains secteurs jouxtant l'ex RN3 et le canal de l'Ourcq ne sont pas desservis correctement par les transports en commun. Pour estimer la couverture réelle en transport en commun, l'Apur a réalisé une carte qui tient compte de la longueur des cheminements et de la forme des îlots. Les distances prises en compte sont de 700 m pour le RER, de 500 mètres pour le métro et le tramway, et de 300 mètres pour les bus,

La fréquentation SNCF et RATP

	Entrants	Sortants
Métro (2004)		
Porte de Pantin	11 680	13 561
Hoche	14 244	13 776
Église de Pantin	11 302	11 939
Bobigny – Pantin – Raymond Queneau	6 406	10 965
Bobigny – Pablo Picasso	19 879	18 572

RER E (2008)

Pantin	7713	7686
Noisy-le-Sec	26022	23853
Bondy	21220	19810

RER B (2008)

Aulnay-sous-Bois	26173	28425
Sevrans – Livry	8318	8392
Vert-Galant	11941	10757

T4 (2008)

Pavillons-sous-Bois	1901	2035
---------------------	------	------

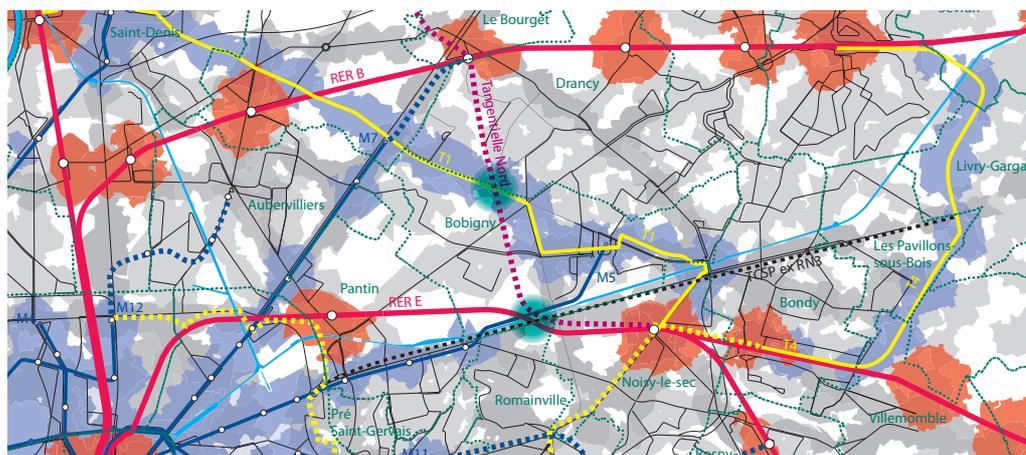
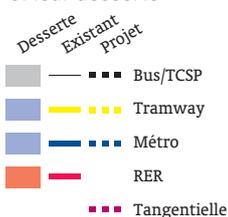
ce qui correspond à 3 à 4 minutes de marche à pied (3 à 4 km/h). La carte fait apparaître le canal comme un trou de desserte, renforcé par la faible perméabilité des îlots qui le bordent. Cette absence de desserte est plus marquée en rive nord que sud, et est particulièrement flagrante à Bobigny, Bondy, les Pavillons-sous-Bois et Aulnay.

Le faible nombre de franchissements du canal de l'Ourcq, cinq seulement de la Porte de Pantin à l'A86, et la présence de grandes emprises infranchissables contraignent les déplacements et créent des carences de desserte. De même, la structure viaire qui comporte peu de rocades laisse peu de choix d'itinéraires pour le trafic de desserte.

Un fort renforcement de la desserte en transport en commun à moyen terme

Ce secteur va bénéficier à moyen terme d'un renforcement des transports en commun, avec l'arrivée du Tramway des Maréchaux à Pantin, de la

Les transports en commun et leur desserte



Tangentielle Nord à Noisy-le-Sec et Bobigny, d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'ex RN3 et la création d'une nouvelle station de métro au pôle de la Folie en interconnexion avec la Tangentielle Nord.

Suite au succès qu'a connu la mise en place d'une navette sur le canal entre la Villette et Bondy les étés derniers, l'idée de développer un service fluvial régulier et performant sur le canal de l'Ourcq s'est affirmée. C'est l'une des propositions du schéma directeur des infrastructures portuaires et de loisir du groupement Daquin- SODEDAT – Samarcande initié par le CG93.

Le canal comme axe cyclable et piéton

Une piste cyclable a été aménagée par le Conseil Général sur les berges du canal de l'Ourcq à la fin des années 1970. Elle est largement empruntée pour les loisirs par les promeneurs et les sportifs. Cependant, les échanges avec la voirie locale sont peu nombreux et pénalisent l'usage de cette piste comme itinéraire cycliste pour les déplacements quotidiens.

Le canal sert également de lieux de promenade, mais sa faible accessibilité et le faible nombre de franchissements ne favorise pas l'usage de cet espace singulier à l'écart des nuisances urbaines. A contrario, les cheminements piétons le long de l'ex RN3, ainsi que les traversées piétonnes sont inconfortables, voire peu sécurisés du fait notamment de l'étroitesse des trottoirs sans rapport avec les multiples fonctions qu'ils accueillent (extensions de commerces, marché...). De même, aucun aménagement cyclable n'existe sur l'ex RN3.

Les premières actions intercommunales

Le développement de l'intercommunalité D'importantes réflexions sont menées depuis les élections municipales de 2008 en vue de la création d'une communauté d'agglomération dans le centre du département et qui pourrait regrouper neuf villes : Bagnolet, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Romainville, Pantin, Noisy-le-Sec, Montreuil, Bobigny, Bondy, soit près de 400 000 habitants, ce qui en ferait la plus grosse intercommunalité d'Île-de-France. La nouvelle communauté d'agglomération pourrait être créée au 1er janvier 2010. Cette réflexion succède à un projet avorté en 2005, qui aurait pu réunir Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas et Romainville.

Le dossier Feder

Ce dossier qui regroupe quatre communes autour du canal, Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec et Romainville, a été accepté à l'été 2008 par l'Union européenne. Le département et Pantin les ont rejointes récemment dans le GIP mis en place à cette fin.

L'enjeu proposé est de faire ce territoire un pôle



Pavillons-Sous-Bois : la piste cyclable en berge sud.



Sevran : la piste cyclable en berge sud délimitée par un garde-corps.



Bobigny : la piste cyclable en berge nord.

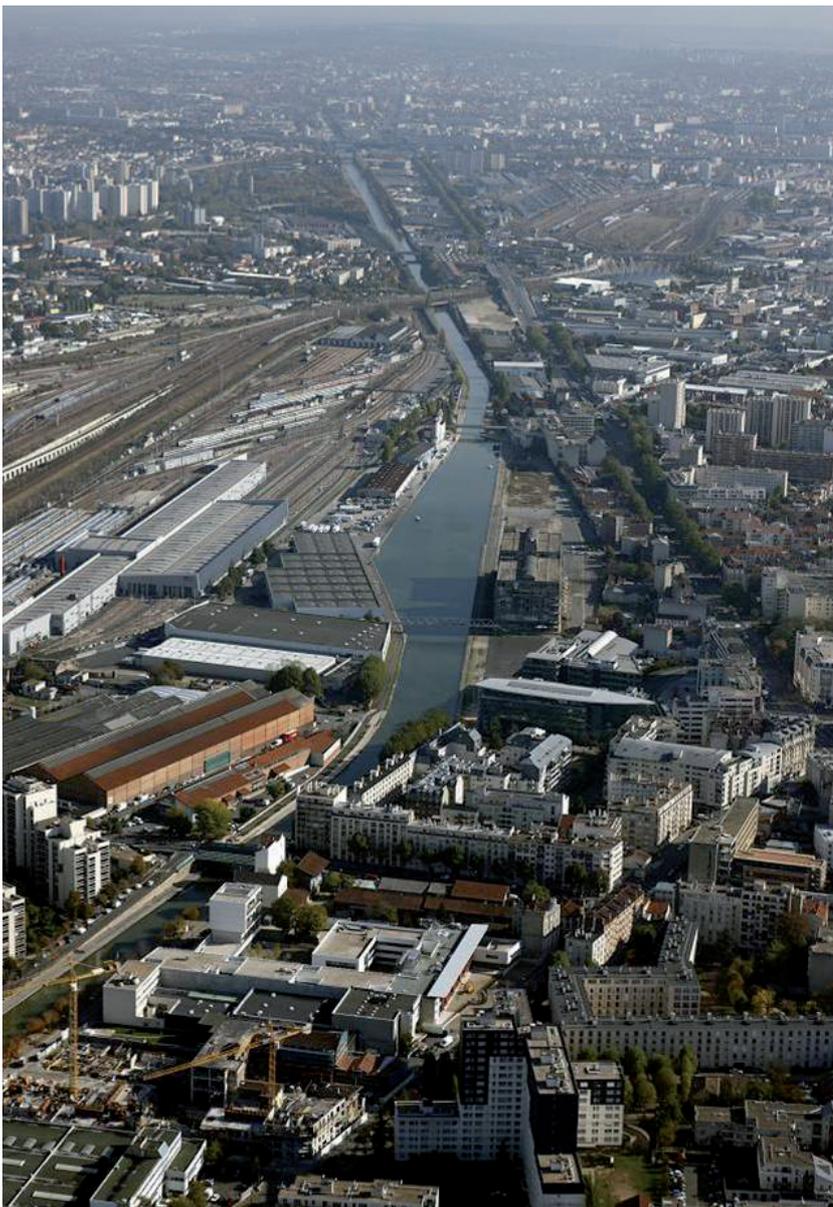
d'attractivité susceptible de promouvoir un développement durable et innovant, tout en bénéficiant à la population, et notamment en réduisant les disparités socio-économiques existantes. Sa stratégie s'articule autour de deux axes : le développement de la filière santé et l'éco-développement.

Trois sortes d'action sont prévues :

- Réaliser l'infrastructure pour rendre la zone propre aux activités envisagées : transferts de technologies (équipement et mise en réseau), aménagement du canal et développement du fret, des circulations douces et des modes de transport alternatifs à la route (fer et fluvial) ;
- Porter une identité et un projet, le projet d'Eco-Cité et l'axe santé : en place d'une ingénierie de projets efficace, labellisation du territoire, développement d'actions de marketing territorial, en intégrant une démarche environnementale ;



L'inflexion du tracé du canal aux Pavillons-Sous-Bois © Guignard@air-images.net



Le bassin du Port de Pantin, en aval du tracé rectiligne du canal jusqu'aux Pavillons-Sous-Bois © Guignard@air-images.net

4. Rapport d'étape 1^{re} phase : état des lieux Daquin et Ferrière Architecture, SODEDAT 93/Samarcande.

- Animer et développer le territoire de façon durable. Cela concerne essentiellement le soutien à la construction d'un immobilier d'entreprises innovant (pépinière, hôtel d'activités axées sur les filières du pôle...), mais aussi toutes les actions de concertation avec les habitants.

Trois types d'aménagement sont précisés dans des fiches actions, et doivent être réalisés avant 2013 pour être subventionnés :

- Aménagement de trois passerelles piétonnes à Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec (subvention Feder 600 000 euros) ;
- Aménagement des berges en rive sud à Bobigny et Noisy-le-Sec et en rive Nord à Bondy (subvention Feder 1 100 000 euros) ;
- Étudier les possibilités de reporter le trafic routier de l'exRN3 au profit des trafics fluvial et ferroviaire (subvention Feder 50 000 euros).

4. Paysage

Un espace paysager linéaire

Un paysage séquencé

Le long du canal de Paris à Sevran, le schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs présenté en septembre 2008⁴ distingue dix séquences paysagères. L'étude de l'Apur reprend cette présentation du paysage et la détaille dans les fiches établies pour chaque commune (cf. annexes). Ces séquences s'affranchissent parfois des limites communales. Ainsi Noisy-le-Sec partage deux paysages distincts l'un avec Bobigny à l'ouest et l'autre avec Bondy à l'est. De même, Aulnay-sous-Bois et une partie de Sevran ont en commun un même paysage. Le tracé rectiligne du canal est ponctué par 4 inflexions, qui délimitent les dix séquences paysagères caractérisées par :

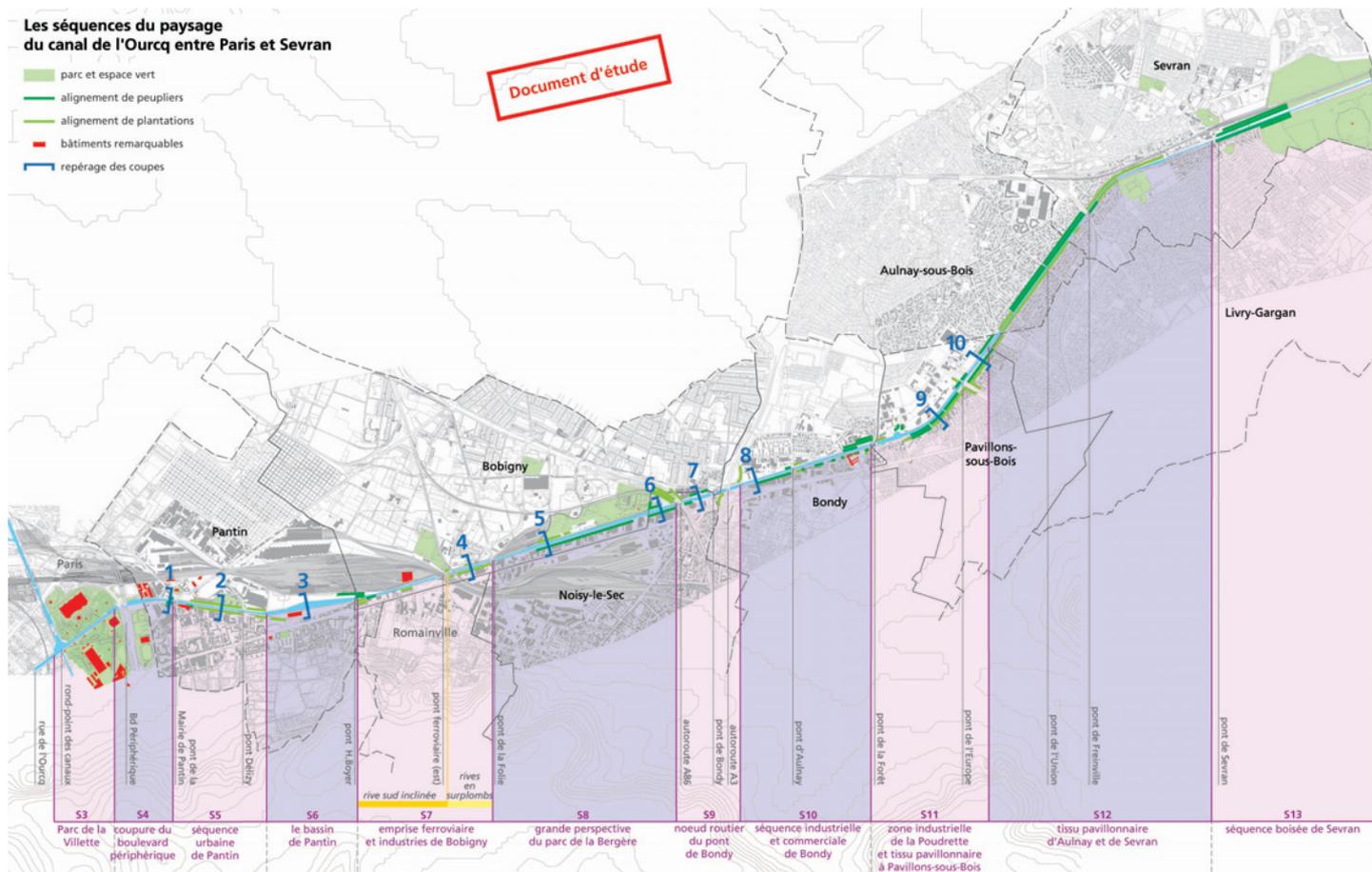
• Une configuration variable du canal

La largeur du plan d'eau varie parfois de façon importante : le bassin de Pantin (S6) ; le port de Bondy (S9) ; le passage du grand au petit gabarit de Pavillons-sous-Bois à Aulnay-sous Bois (S11-S12).

La configuration et l'occupation des berges sont très variées : minérale de part et d'autre du bassin de Pantin (S8) ; végétale avec des plantations alignées sur des voies publiques latérales au centre de Pantin (S5) ; avec une rangée d'alignement de peupliers en berge sud à Bobigny et Bondy (S8 et S10) ; avec des doubles rangées d'alignement de peupliers sur des berges traitées comme des jardins publics à Aulnay-sous Bois et Sevran (S11 et S12).

• L'occupation des rives et la diversité des formes urbaines

Les nombreuses morphologies urbaines forment



des séquences homogènes : des façades alignées et ouvertes sur des voies latérales au canal pour l'habitat collectif et dense (S5) ; des façades aveugles en limite des berges ou implantées en retrait derrière des clôtures, pour les activités, les industries et les surfaces commerciales (S7, S8 et S10) ; de modestes constructions en retrait derrière leurs jardins privés pour l'habitat individuel (S11, S12) ; des dégagements visuels pour les espaces verts (S3, S8 et S13) et pour les emprises ferroviaires (S7).

• **La concentration d'ouvrages de franchissement**

La proximité de plusieurs ouvrages de franchissement du canal caractérise deux séquences à cheval sur Paris et Pantin (S4) et sur Noisy-le-Sec et Bondy (S9).

Des bâtiments remarquables par leur architecture singulière, leur échelle monumentale et leur valeur patrimoniale, ponctuent le paysage du canal⁵. Certains ouvrages de franchissement ont une structure métallique remarquable : les ponts ferroviaires et le pont d'Aulnay à Bondy.



Concentration d'ouvrage de franchissement, à cheval sur Noisy-le-Sec et Bondy
© Guignard@air-images.net

5. Les principaux bâtiments sont à Paris dans le parc de la Villette, à Pantin (les Grand Moulins réhabilités, le Centre National de la danse et le bâtiment de la CCIP), à Bondy (le groupe scolaire Pasteur) et aux Pavillons-sous-Bois (le bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette).



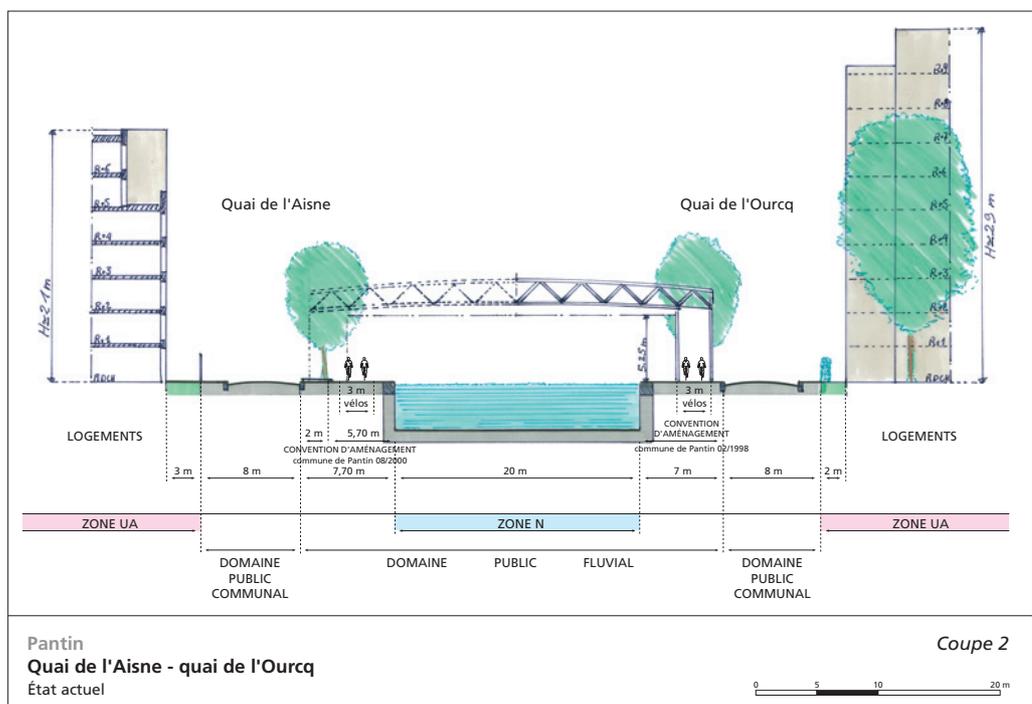
Entre Pantin et les Pavillons-Sous-Bois : longue séquence rectiligne bordée d'une rangée de peupliers © Guignard@air-images.net

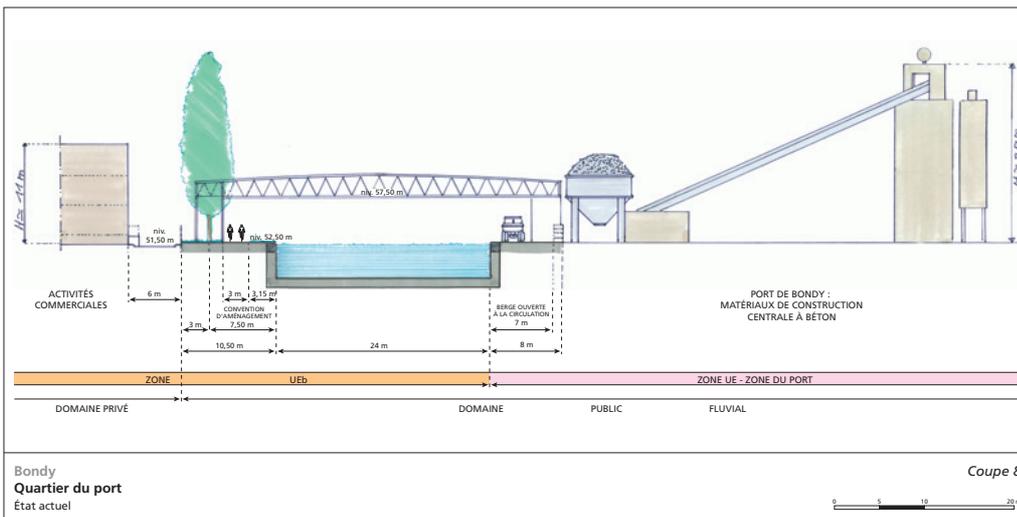
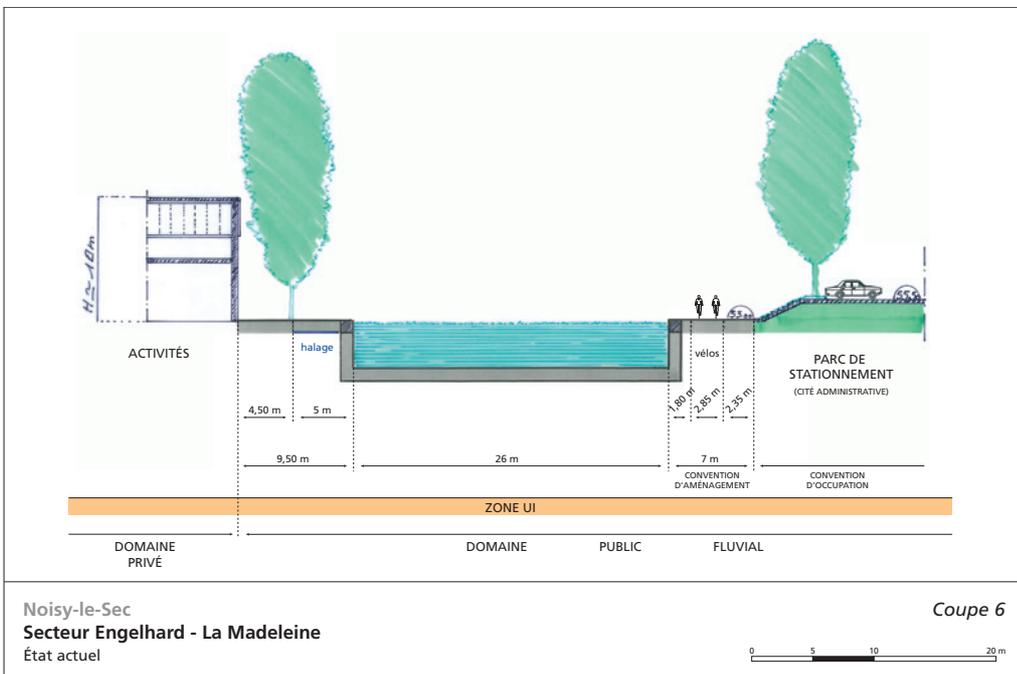
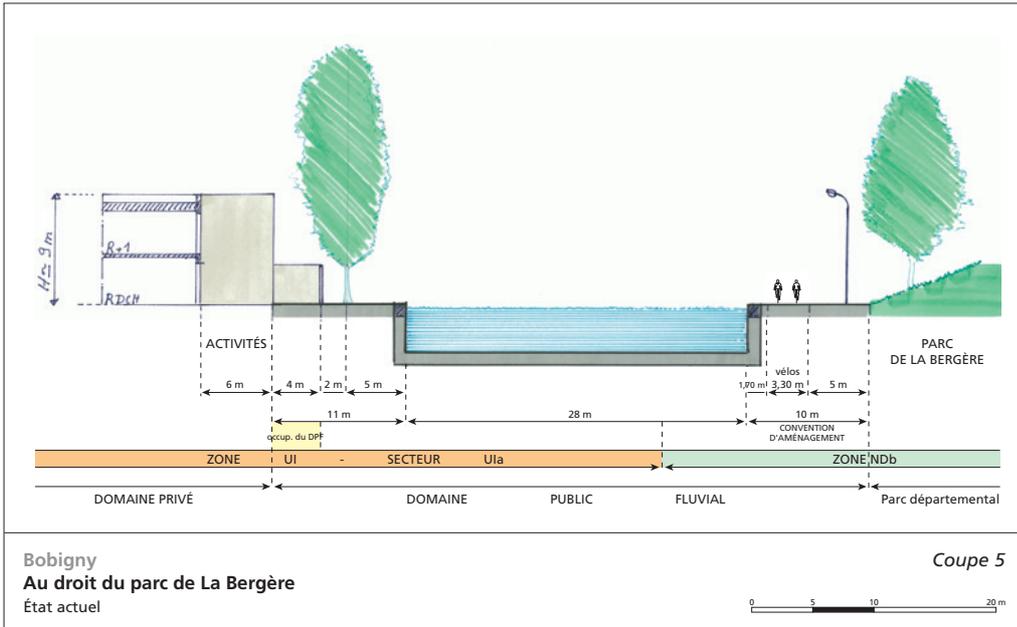
• Les différents profils des berges

L'échelle territoriale du paysage est donnée par le linéaire du canal qui structure et relie l'ensemble des communes qu'il traverse. Cette continuité est fonction de la configuration et de l'occupation des berges et des emprises riveraines. Elle se caractérise principalement par :

- La linéarité de l'ouvrage d'art dont le tracé présente de longues séquences rectilignes, un nivellement horizontal continu et un traitement simple et pérenne de ses éléments (traitement des sols, mobilier urbain...);
- Les alignements de peupliers disposés selon une trame régulière par une simple ou double rangée sur une ou sur les deux berges et, interrompus par les ouvrages de franchissement du canal. Ces plantations par leur hauteur et leur répétition signalent au loin la présence de l'eau;
- La continuité des cheminements, chemin de halage et piste cyclable, est en grande partie assurée quelle que soit la configuration des berges.

Pour évaluer l'adaptation de ces éléments de continuité dans les différentes configurations du canal, des profils en travers ont été dressés pour les séquences susceptibles d'évoluer. Ces profils montrent que le statut particulier du DPF – considéré par les POS/PLU comme étant une parcelle privée à l'exception du PLU de Pantin – détermine les différentes implantations des constructions sur les emprises mitoyennes des berges.







Bobigny : émergence des alignements de peupliers en bordure du canal

Trois configurations différentes pour les berges existent : elles sont délimitées soit par des voies publiques, soit par des emprises concédées du DPF, soit par des emprises privées.

- **Les berges bordées de voies publiques**⁶, représentent 31 % du linéaire. L'espace en bordure du canal est agrandi par le cumul des berges et de la voirie communale souvent traitées de manière homogène. L'implantation des constructions à l'alignement en bordure de voies publiques permet d'ouvrir des vues et des accès (coupe 2) ;
- **Les berges bordées par du DPF concédé**⁷, représentent 5 % du linéaire. Les cheminements sur les berges sont pénalisés par les activités portuaires. Les constructions et les clôtures sont soumises à des configurations particulières (coupe 8) ;
- **Les berges bordées par des emprises privées**, représentent 42 % du linéaire. Les façades implantées en retrait du DPF ouvrent des vues. Les constructions implantées en limite des berges ont des façades aveugles. Sur les berges étroites (10 mètres de large en section courante) les peupliers implantés à 5 mètres du bord de l'eau s'élèvent à la proximité des façades riveraines (coupe 6). Parfois les limites du domaine privé empiètent sur le DPF (coupe 5). Les berges de plus de 20 mètres de large ont été souvent aménagées par les communes, les constructions riveraines s'implantent alors en retrait du DPF pour ouvrir des vues sur des jardins privés.

6. Quai de l'Aisne et de l'Ourcq à Pantin (coupe 2); l'allée Ste Anne aux Pavillons-sous-bois; la rue des jardins perdus à Livry-Gargan; l'allée d'Eu, les boulevards de Stalingrad et de la République à Sevran.

7. Les ports de Bondy (coupe 8); des Pavillons-sous-Bois (coupe 9).

Il faut noter certaines configurations atypiques des berges lorsque celles-ci sont bordées par des emprises privées : le bassin de Pantin ; le quartier à proximité du pont de la Folie et le port de Bondy sont assujetties aux mêmes règles de construction.

Un axe vert très minéral : structure végétale et plantations d'alignement

Structure végétale

Malgré de vastes zones minérales, l'ensemble des territoires traversés par le canal présente une structure végétale abondante et variée. De la porte de Pantin à Sevran, sur une distance de 12km environ, le canal côtoie trois grands espaces verts publics : le parc de la Villette à Paris, le parc départemental de la Bergère à Bobigny et le parc forestier de la Poudrerie à Sevran. À Livry-Gargan, le parc Pierre Bérégovoy, de dimension plus modeste, s'ouvre en rive sud du canal. Au sud de Pantin, les coteaux de la corniche des forts de Romainville et de Noisy forment un réseau d'espaces verts remarquables dans le paysage en surplomb du canal. Au nord de Pantin, le cimetière parisien de Pantin-Bobigny est séparé du canal par les vastes emprises ferroviaires. De Paris jusqu'à Bondy, la structure végétale est en grande partie constituée par les plantations d'alignement sur les voies publiques et les espaces verts privés des grands ensembles de logements collectifs. À proximité du Port de Bondy, les espaces verts bordant les bretelles d'accès aux autoroutes A3 et A86 forment une punctua-

tion végétale importante. De Bondy et à Sevrans, les plantations alignées dans l'espace public organisent la couverture végétale selon une trame continue le long du réseau régulier des voies desservant de nombreux lotissements pavillonnaires avec des jardins privés. Dans la section à grand gabarit, de Paris aux Pavillons-sous-Bois, le canal est bordé par des zones minérales : les faisceaux ferroviaires à Pantin et à Noisy-le-Sec, les ateliers de maintenance de la RATP à Bobigny, les emprises portuaires à Pantin, à Bondy et aux Pavillons-sous-Bois, et la bande « Nationale 3 – canal » occupée par des activités sur des parcelles dépourvues de végétation.

Plantations d'alignement et emprise végétale

Les plantations d'alignement, par leur hauteur dans un paysage à dominante horizontale, ont un impact paysager important et soulignent la linéarité du canal. À la différence de l'ex RN3, les plantations d'alignement sur les berges du canal contribuent à distinguer trois grandes séquences paysagères cohérentes :

- Entre le pont de la Mairie à Pantin et le bassin du Port de Pantin, le canal traverse une zone urbaine dense où les deux berges sont bordées par les quais de l'Aisne et de

l'Ourcq. Ces deux voies publiques, aménagées par la commune de Pantin, sont plantées d'arbres d'alignement aux essences variées d'une rive à l'autre (chêne, platane...). Ces essences correspondent à celles habituellement plantées sur les voies publiques de Pantin. Le choix des essences et le traitement des arbres proposent un paysage plus ordinaire que celui de la séquence suivante située après le bassin du Port ;

- À l'est du Bassin du Port de Pantin jusqu'aux Pavillons-sous-Bois, la séquence linéaire de la bande « Canal – RN3 », longue de 5 kilomètres environ, est caractérisée par une rangée de peupliers de grande taille alignés sur la berge sud contrairement à la rive nord dépourvue de plantation à l'exception des espaces verts qui jalonnent le canal. La cohérence paysagère de cette séquence est altérée par l'absence de peuplier le long de deux segments : à l'est du Bassin du Port de Pantin jusqu'au pont de la Folie à Bobigny et à l'est du pont d'Aulnay à Bondy où l'alignement est clairsemé ;
- À l'est du pont de la Forêt aux Pavillons-sous-Bois, où le tracé du canal s'infléchit, jusqu'au parc de la Poudrerie à Sevrans, cette troisième séquence est caractérisée par le passage du grand



Pantin : les quais de l'Aisne et de l'Ourcq

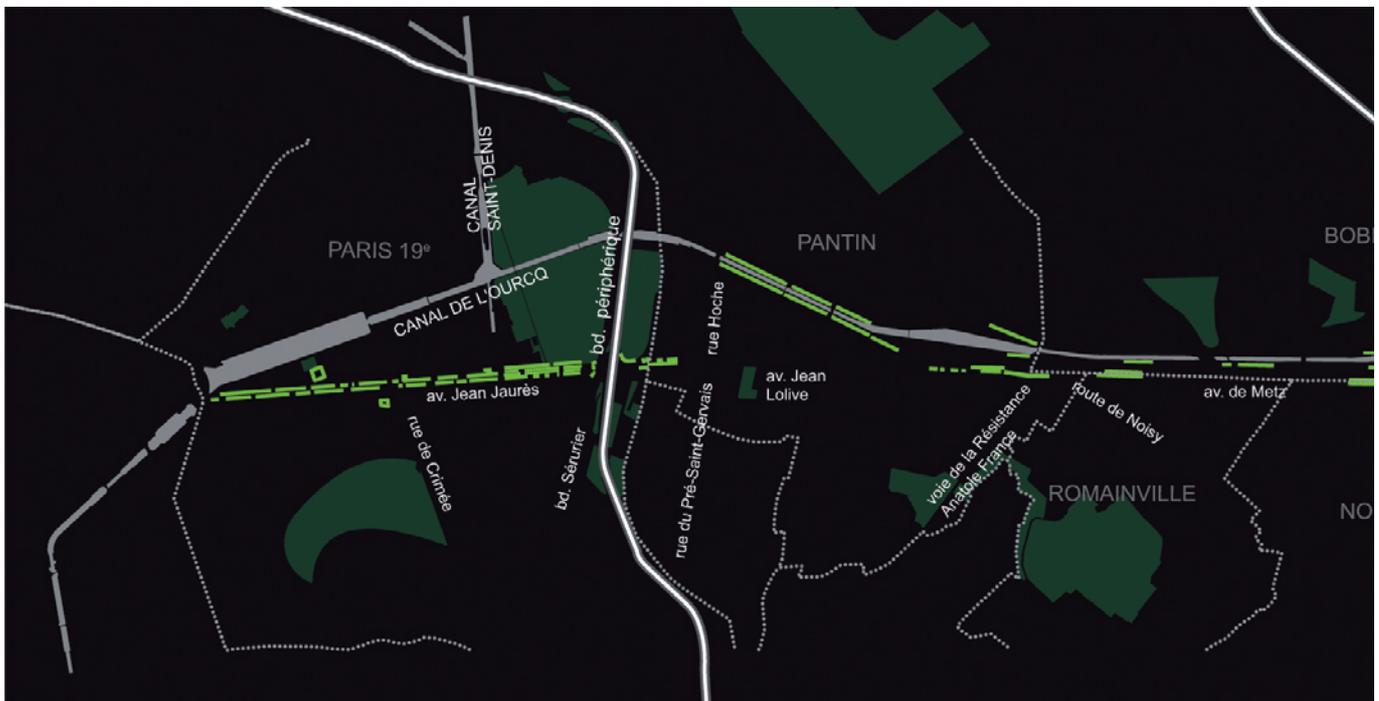


Bobigny : séquence linéaire de la bande « Canal-RN3 »



Structure végétale

L'ensemble des territoires traversé par le canal présente une structure végétale abondante et variée : grands parcs urbains et jardins des quartiers pavillonnaires. La végétation, arbres et sols, liée au canal n'apparaît pas sur la photo aérienne ci-dessus, ce qui démontre la nécessité de mettre en valeur la végétation existante sur les berges du canal.



Plantations d'alignement et emprises végétales

La linéarité du canal est soulignée par les plantations d'alignement de peupliers en rive sud qui présentent des discontinuités liées à l'absence de replantation.



— plantations, alignements d'arbres ■ espaces verts

au petit gabarit du canal, par l'apparition des tissus pavillonnaires et des jardins privés en rive du canal et une grande diversité des aménagements paysagers des berges résultant de volontés communales de transformer les berges en espace vert de proximité et de loisirs. Les différents aménagements juxtaposés compromettent par endroit l'unité et la linéarité de l'ouvrage d'art.

Aux Pavillons-sous-bois, la rive sud, plus large, a fait l'objet d'aménagements paysagers importants composés d'arbres isolés d'essence variée, de haies d'arbustes et de massifs de fleurs. À Aulnay-Sous-Bois, les deux rives ont été aménagées par la commune de manière différente : en rive nord la double rangée de peuplier a été clairsemée et le linéaire du bord à quai interrompu par des évidements avec enrochement. En rive sud, les doubles rangées de peupliers ont été remplacées par des plantations d'essences variées. À Sevran en rive sud, une partie du linéaire des peupliers a été remplacée par une rangée de chêne lors du réaménagement de la piste cyclable. La rive nord bordée par des voies publiques accueille des plantations d'alignement qui ne présentent pas de port fastigiés (érable, chêne...)

Le paysage du canal a été progressivement altéré par la disparition d'un grand nombre de peupliers alignés sur les berges. La reconfiguration de la berge nord lors de la mise en grand gabarit du canal, a entraîné la suppression de rangées de peupliers. Les aménagements des berges réalisés par les communes traversées par le canal ont privilégié le remplacement des peupliers par des arbres d'essence variée.



Pavillons-Sous-Bois : tissus pavillonnaires et aménagements paysagers de la berge sud

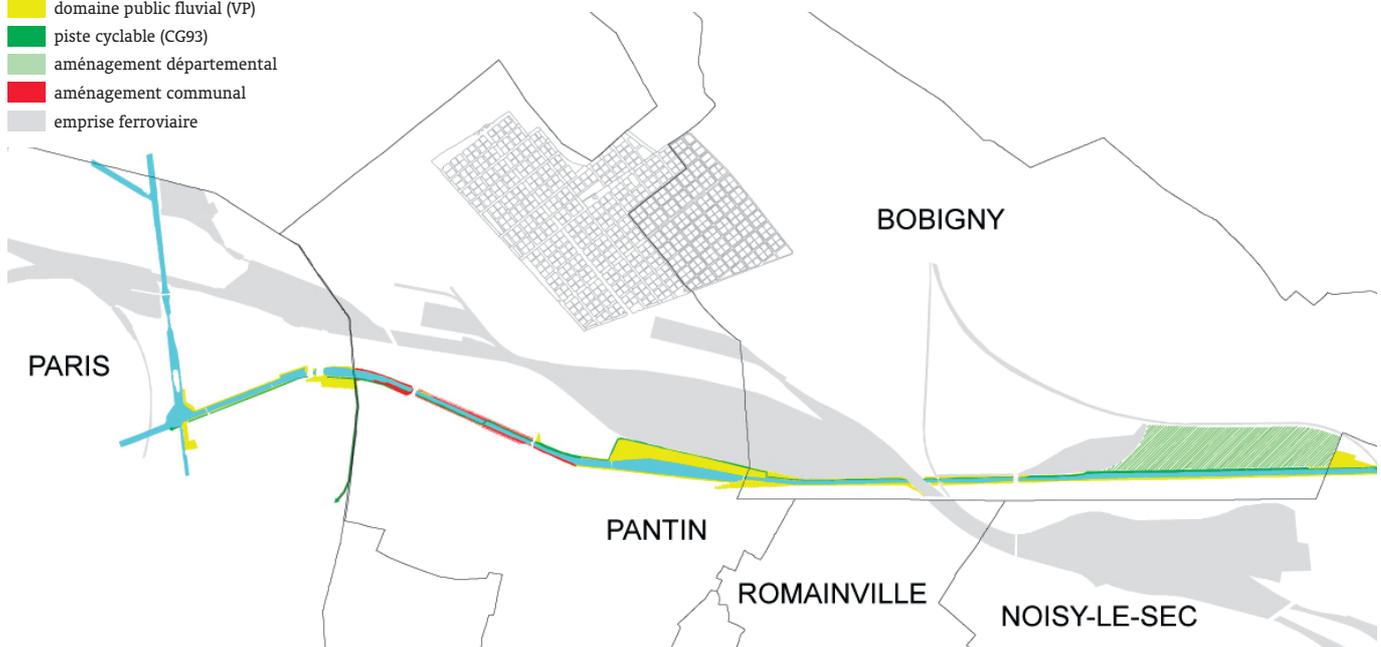
À Pantin et à Sevran, correspondant aux extrémités du canal à grand gabarit, les berges sont caractérisées par une grande disparité des plantations. La partie centrale correspondant à la séquence linéaire du bassin de Pantin aux Pavillons-sous-Bois présente en berge sud une rangée de peupliers qui donne une cohérence paysagère.

L'aménagement et l'entretien des berges différent selon leurs affectations

Sur une distance de 11,8 km, de la ville de Pantin au parc de la Poudrerie à Sevran, les berges du canal présentent un linéaire continu, en grande partie horizontal à l'écart des nuisances urbaines. À partir des années 1970, cette configuration a fait prendre conscience au département de Seine-Saint-Denis et aux communes riveraines de l'intérêt d'ouvrir cet espace au public. En 1976, la Ville de Paris et le Département signent une première convention pour aménager une piste cyclable sur les berges. En 1977, les villes de Paris et de Sevran signent une convention pour aménager un es-

Concession et gestion des berges

- domaine public fluvial (VP)
- piste cyclable (CG93)
- aménagement départemental
- aménagement communal
- emprise ferroviaire



Les plantations d'alignement le long du canal sont majoritairement des peupliers. Le service des Canaux estime qu'avant la tempête de 1999 on comptabilisait 30 000 sujets environ sur l'ensemble des berges.

Le peuplier présente les caractéristiques suivantes :

- De croissance rapide en milieu humide, il atteint sa taille maximale de 25 à 30 mètres de haut environ en 25 ans. Cette croissance permet une reconstitution rapide des paysages en adéquation avec la dimension territoriale du canal.
- Le port fastigié du peuplier planté à l'alignement tous les 5 mètres permet de constituer des écrans végétaux continus dont l'ombre portée empêche l'évaporation du plan d'eau qui entraîne souvent de la prolifération d'herbes aquatiques.
- La fragilité des peupliers génère des contraintes pour l'exploitation et la gestion du canal. À partir de 35 ans d'âge, le peuplier devient cassant et peut se rompre sous des forts coups de vent. Avec des racines rampantes et superficielles, le peuplier se déracine facile-

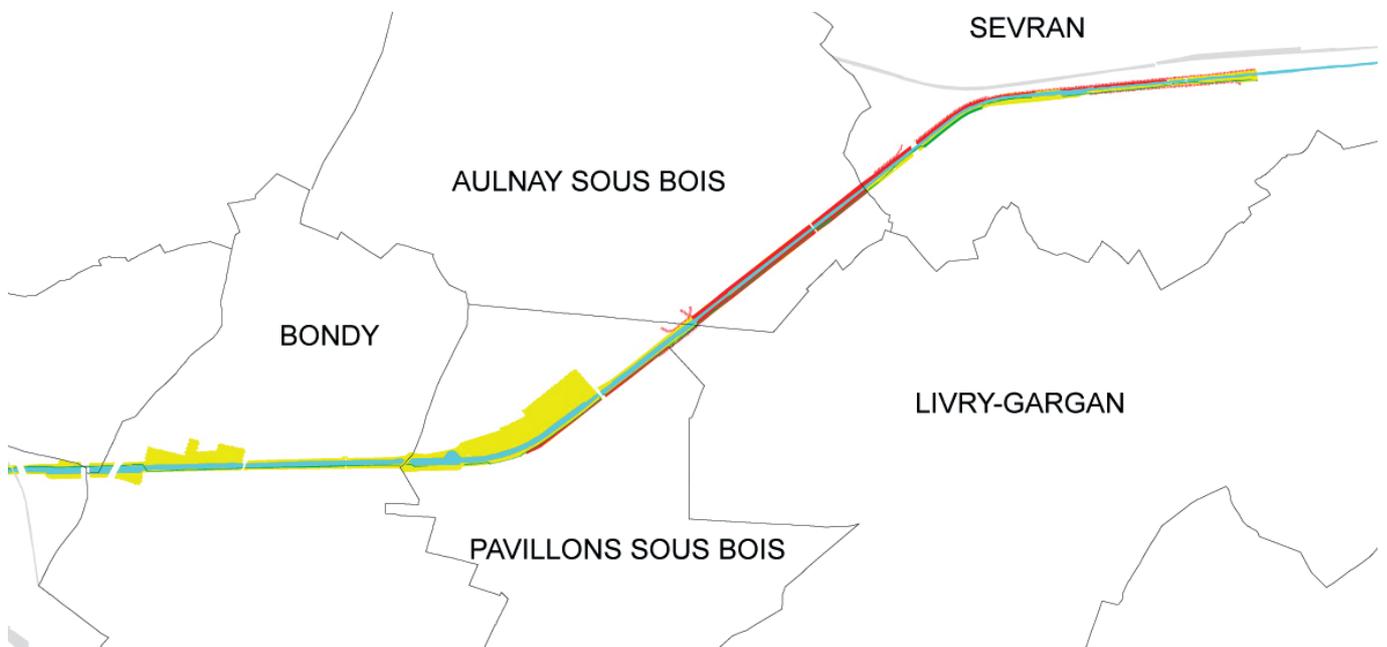
ment lors de tempêtes, provoquant des dégâts sur les bâtiments riverains des berges et sur le plan d'eau susceptible de déborder rapidement.

- les racines horizontales et rampantes peuvent occasionner des dégâts mineurs sur les canalisations des riverains et sur le revêtement de la piste cyclable implantée sur la berge du canal.

Dans la section à grand gabarit, le service des canaux de la Ville de Paris a récemment replanté des peupliers espacés tous les 8 mètres pour compléter des alignements discontinus en berge sud à Bondy. À d'autres endroits, des peupliers dépérissants ne sont pas remplacés pour laisser un intervalle de 10 mètres entre les arbres maintenus. Le service des canaux a engagé une réflexion sur les possibilités alternatives aux plantations de peupliers qui pourraient être remplacés par des arbres moins fragiles avec une croissance moins rapide et de plus forte valeur marchande. Les arbres envisagés devront s'accommoder des sols calcaires et développer un port érigé comparable à celui des peupliers. Des variétés d'essences répondant à ces critères, sont pressenties : Frênes, Aulnes, Sycomores...

pace vert en rive nord le long du boulevard de Stalingrad. À la fin des années 1980, le départ progressif des activités industrielles en bordure du canal incitent les communes de Pantin, les Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois et Sevran à signer des conventions avec la ville de Paris pour réaliser des aménagements des berges.

Accessibles au public, les berges du Domaine Public Fluvial présentent quatre configurations qui dégagent toutes une bande d'espace libre d'au moins trois mètres de large du bord de l'eau dans la section du canal à grand gabarit.





Noisy-le-Sec : revêtement en pavés de grès



Port de Pantin : voies ferrées inscrites dans les pavés



Bobigny : chemin en terre battue et berges engazonnées



Pavillons-Sous-Bois : revêtement en pavés de grès

1. Les berges sans aménagement particulier, gérées par le service des canaux

On note deux traitements différents. Dans les zones portuaires anciennes et actuelles, les berges largement dimensionnées peuvent atteindre 22 mètres de large comme au port de Bondy, elles sont dégagées, minérales, recouvertes de matériaux pérennes (pavés de grès, béton...). Pas de mobilier urbain, à l'exception de celui affecté à l'usage du canal (bittes et lices d'amarrage, rails de chemin de fer désaffecté...) Dans les sections courantes à l'est du pont du port de Pantin jusqu'à Aulnay-sous-Bois, les berges de 11 mètres de large en moyenne, sont occupées par un chemin en terre battue, séparé de l'eau et des propriétés riveraines par des bandes de terre engazonnées. À Bobigny, à Noisy le Sec et en partie à Bondy, des séquences discontinues de peupliers alignés et espacés de 5 mètres s'implantent de 5 à 7 mètres du bord de l'eau en rive sud.

2. Les berges supportant la piste cyclable bidirectionnelle, aménagée et gérée par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis

De la porte de Pantin jusqu'au parc de la Poudrerie, la piste cyclable présente un itinéraire continu sur 11,8 km qui change de rive deux fois : de la rive sud à Pantin jusqu'au milieu du quai de l'Aisne, elle passe en rive nord sur le quai de l'Ourcq et se prolonge sur 5 km jusqu'à Bondy

pour regagner la rive sud à l'est du pont de l'autoroute A3. Ce tracé passant d'une rive à l'autre, au regard du nombre limité des franchissements du canal et de voies publiques latérales reliées au réseau de pistes cyclables, constitue une contrainte pour les usagers. Pour respecter le fonctionnement des activités de fret liées au canal, le tracé de la piste est par endroit dévié comme à Pantin ou interrompu comme aux Pavillons-sous-Bois. Au droit de certaines piles de ponts, les largeurs des berges se réduisent sensiblement, entraînant un conflit d'usage entre les cyclistes et les piétons, aggravé par un manque de visibilité.

La grande majorité des aménagements réalisés à partir des années 1977 présente une bande d'asphalte de 2,2 à 3,3 mètres de large, séparée du bord de l'eau par une bande engazonnée ou minérale.

La piste cyclable présente quatre tronçons équipés de mobilier d'éclairage totalisant un linéaire de 3,7 km : les quais de l'Aisne et de l'Ourcq à Pantin, au droit du parc de la Bergère à Bobigny, en rive sud aux Pavillons-sous-Bois et aux droits des terrains Kodak à Sevran.

À Aulnay-sous-Bois, la piste cyclable en berge sud n'a pas d'éclairage contrairement à la berge nord accueillant un jardin de proximité agrémenté de luminaires.

En 2006, le département de la Seine-Saint-Denis, en accord avec la Ville de Paris a souhaité accen-

tuer l'attractivité de la piste cyclable de Paris à la commune du Tremblay en France par la mise en œuvre d'un éclairage continu favorisant une pratique nocturne.

L'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement lumière a été confiée à l'Atelier Vincent Thiesson et au bureau d'études BETURE infrastructure. Le schéma d'aménagement lumière propose « une lecture globale du canal sur le territoire de Seine-Saint-Denis afin de mettre en cohérence l'éclairage de la piste cyclable dans le cadre d'un paysage nocturne qualitatif et identitaire. Il prend en compte les caractéristiques urbaines et paysagères de l'ensemble des communes traversées par le Canal de l'Ourcq ».

La mise en lumière de la piste cyclable, complétée par des propositions de composition nocturne du canal de l'Ourcq vise un double objectif :

- étendre le champ visuel de nuit aux espaces urbains, paysagers ou industriels en relation avec le canal ;
- créer un vocabulaire lumineux identitaire à l'échelle du territoire traversé.

Le projet de composition nocturne du canal propose de mettre en cohérence l'ensemble des éclairages envisagés :

- éclairage de la piste cyclable,
- balisage lumineux identifiant les territoires communaux
- éclairage paysager et architectural le long de la piste et sur la rive opposée
- éclairage architectural des passerelles et sous les ouvrages d'art

Le schéma directeur d'aménagement lumière approuvé par le service des canaux de la Ville de Paris, n'a pas fait l'objet d'une présentation aux différentes communes concernées.

A partir de 2007, des tronçons de la piste cyclable ont été réaménagés dans deux communes. A Pantin en rive nord entre le pont Delizy et la rue du Cheval Blanc et à Sevrain au droit des terrains Kodak.

Les deux aménagements totalisant un linéaire de 700 mètres environ, présentent la même partition longitudinale de la berge : une bande de terre végétale arborée et équipée de mobilier d'éclairage sépare la piste cyclable des cheminements piétons au bord à quai. Ces aménagements récents se distinguent de la configuration de la piste cyclable réalisée antérieurement en section courante.



Pantin : piste cyclable entre le pont Delizy et la rue du Cheval Blanc



Sevrain : piste cyclable au droit des emprises KODAK



Pantin : piste cyclable en bordure des emprises ferroviaires



Bobigny : piste cyclable en bordure des Ateliers de la RATP



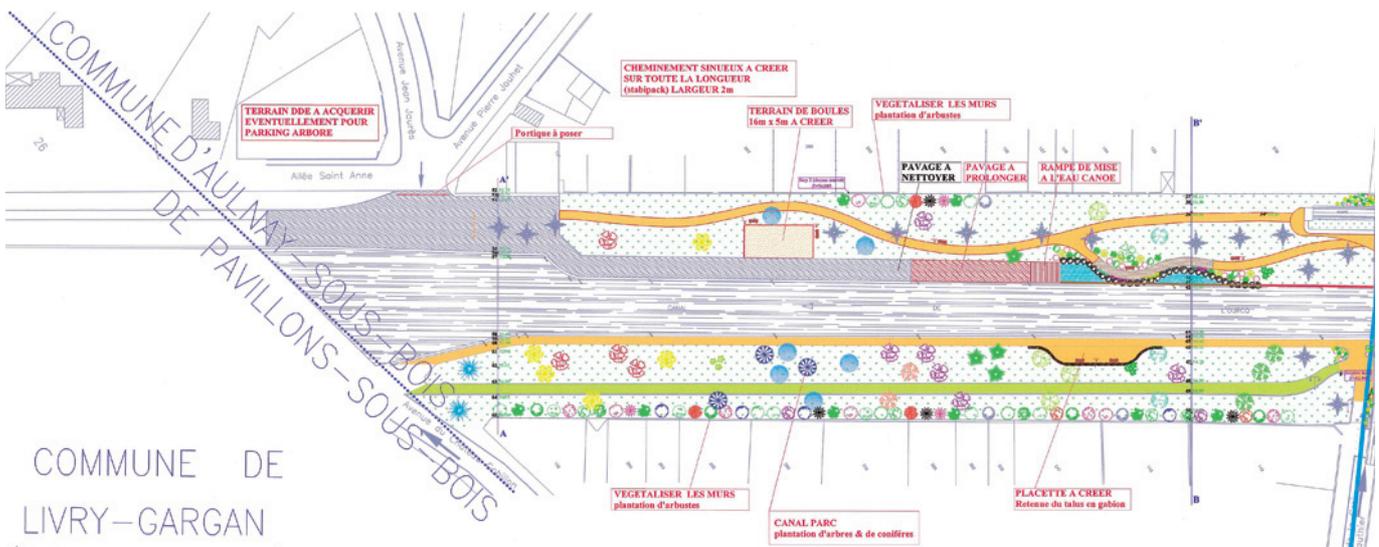
Aulnay-Sous-Bois : aménagements paysager des berges



Aulnay-Sous-Bois : tracé sinueux de l'allée piétonne



Peupliers abattus en berge nord



Ville d'Aulnay-Sous-Bois : canal de l'Ourcq. Aménagement paysager des berges du canal de Pavillons-Sous-Bois au pont de l'Union. Services techniques municipaux, subdivision espaces publics, janvier 2005.

3. Les berges avec des aménagements particuliers, aménagées et gérées par les communes dans le cadre de conventions avec la Ville de Paris.

Les aménagements des berges en espaces verts commencent aux Pavillons-sous-Bois sur la rive sud et se poursuivent sur la rive nord à Aulnay-sous-Bois. À Sevran, à l'est de l'écluse jusqu'au pont de Sevran, le canal en tranchée est bordé par des talus engazonnés, seule la rive nord est aménagée et plantée. Au-delà du pont de Sevran, les talus plantés de peupliers annoncent le paysage forestier du parc de la Poudrerie. À Aulnay-sous-Bois la berge nord a été traitée comme des espaces verts de proximité, lieu de détente et de loisirs pour les riverains. La dimension linéaire de l'ouvrage d'art a été diminuée par des éléments paysagers ponctuels : pièces végétales, abaissements ponctuels des berges traitées avec des enrochements, remplacements partiels des rangées de peupliers par des conifères d'essences variées.

Les berges aménagées en espaces verts linéaires présentent des traitements contrastés parfois importants entre deux rives en vis-à-vis ou en continuité d'une commune à l'autre.

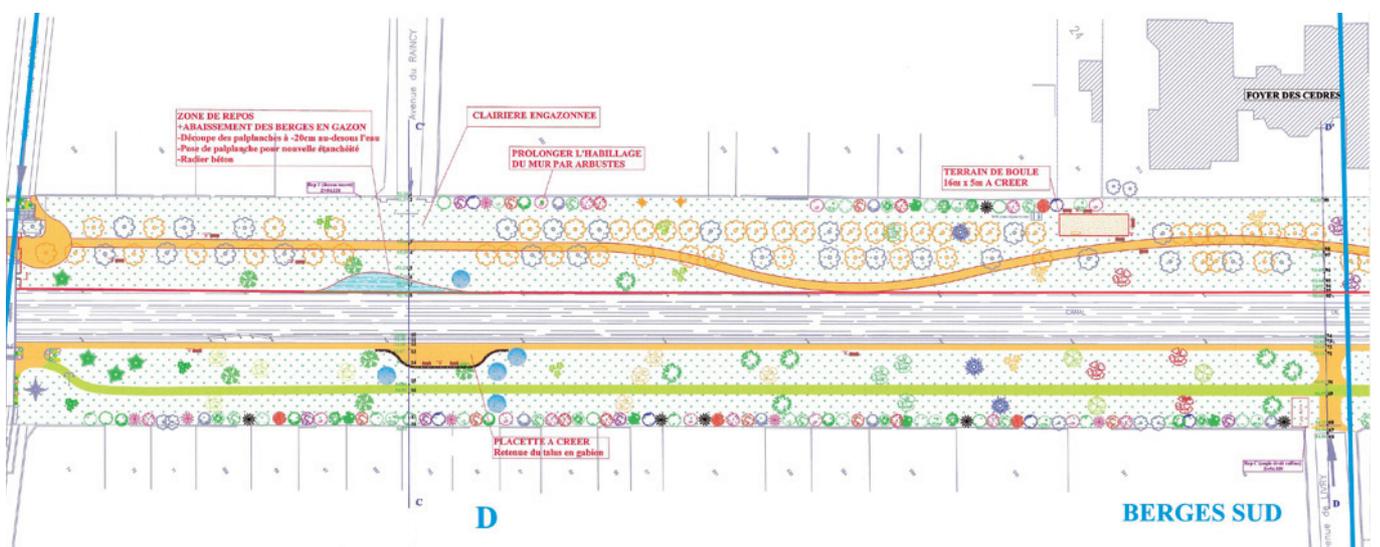
Sur les berges attenantes aux espaces publics, à Pantin, le long des quais de l'Ourcq et de l'Aisne, et à Sevran, le long de l'allée du Maréchal d'Eu et du boulevard de Stalingrad en rive nord, le traitement des berges a été réalisé en continuité avec les aménagements des voies publiques communales. Le paysage du canal a été annexé aux rives par les voies riveraines : plantation d'alignement d'arbres de croissance plus lente que celle des peupliers, mobilier urbain particulier, traitement des revêtements des sols différenciés.

Aménagement des berges du canal

Configuration des berges	Berge non aménagée	Berge aménagée		
		Piste cyclable	Jardin et/ou espace public	Piste cyclable et/ou jardin et/ou espace public
Linéaire en rive nord	4500 m	4800 m	3100 m	300 m
Linéaire en rive sud	4600 m	3900 m	500 m	2700 m
Linéaire TOTAL	9100 m	8700 m	3600 m	3000 m



Pantin : aménagement de parties de la berge rive gauche, phase 5 : plans des sols, des plantations et mobiliers. Mairie de Pantin, DVD, section des canaux, septembre 2006.





Pantin : quai de l'Aisne



Sevrans : boulevard de Stalingrad



Pavillons-sous-Bois : piste cyclable en berge sud



Sevrans : piste cyclable en berge sud

Les berges attenantes aux espaces publics communaux présentent des disparités de traitement réalisé sur plusieurs années. De 1992 à 2000, cinq conventions d'aménagement entre la ville de Paris et la ville de Pantin ont été signées.

4. Les berges, avec une piste cyclable associée à des aménagements particuliers

Elles sont gérées par les communes et le département. Les aménagements sont principalement

localisés à Pantin sur les deux quais de l'Aisne et de l'Ourcq, aux Pavillons-sous-Bois, à Aulnay-sous-Bois et à Sevrans, en rive sud. À Pantin, la piste cyclable est intégrée dans les aménagements de l'espace public attenants au domaine public fluvial alors que pour les autres communes la piste cyclable s'intègre aux berges aménagées en jardin linéaire.

Ces différents aménagements ont permis une plus grande accessibilité et de multiples usages au bord du canal mais ont progressivement altéré la linéarité et l'unité de l'ouvrage d'art. Initialement l'implantation de la piste cyclable, son aménagement simple et continu, a contribué à renforcer la dimension linéaire du canal. Par la suite la piste cyclable a fait l'objet de complément d'aménagements sur des séquences particulières : éclairage, plantation d'arbre, séparation des cheminements piétons et cyclistes.

Convention pour l'aménagement et la gestion des berges

Les berges du canal présentent trois types d'aménagement résultant de l'implantation d'une piste cyclable, de la réalisation de jardins de proximité, ou bien de l'extension sur les berges des aménagements relatifs à l'espace public des voies communales latérales.

Pour permettre la réalisation et la gestion de la piste cyclable, deux conventions, datées du 18 mars 1977 et du 3 avril 1979 (cf. document page suivante) ont été signées entre la Ville de Paris et le département de la Seine-Saint-Denis. La première convention a porté sur l'aménagement de la piste cyclable du pont de l'Europe (CD 78) aux Pavillons-sous-Bois à la limite est du département, correspondant à la section du canal en petit gabarit. La seconde convention a porté sur l'aménagement de la piste à l'ouest du pont de l'Europe jusqu'aux limites de Paris, correspondant à la section du canal en grand gabarit.

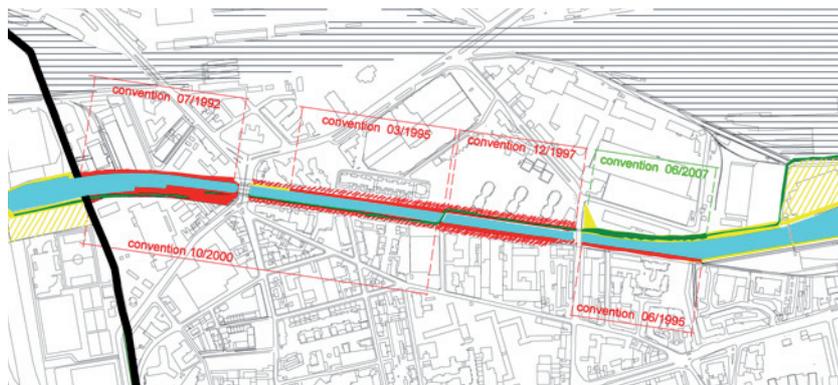
Les principales conditions figurées dans les conventions sont :

- Le département de la Seine-Saint-Denis prend à sa charge tous les travaux pour la réalisation, l'entretien et de la propreté de la chaussée de la piste et de ses abords dans la section à grand gabarit et de la totalité de la berge dans la section à petit gabarit en incluant le renouvellement et l'entretien des plantations existantes ;
- Les terrains occupés par la piste cyclable continuent à faire partie du Domaine Public Fluvial. La Ville de Paris conserve la faculté de reprendre possession à tout moment de tout ou partie du terrain occupé par le département. La Ville de Paris conserve le libre accès à son domaine et se réserve le droit d'apporter toutes les modifications nécessaires aux besoins du service des canaux.

Pour permettre la réalisation et la gestion des aménagements particuliers sur les berges dès les années 1977 des conventions ont été signées entre la Ville de Paris et les communes riveraines du canal. Les premières conventions ont évolué et leur contenu actuel précise les modalités d'aménagement et de gestion des berges (voir ci-joint le sommaire d'une convention de 2007). Sur les sept communes traversées par le canal, quatre ont signé des conventions avec la Ville de Paris : Pantin, Pavillons-sous-bois, Sevran et Aulnay-Sous-Bois. Cette dernière est la seule à avoir la maîtrise et la gestion de la totalité des berges bien que la piste cyclable en rive sud soit du ressort du département de Seine-Saint-Denis.

Depuis 1977, les projets liés à ces conventions sont étudiés, parfois modifiés et validés au cas par cas par le service des canaux de la Ville de Paris. La juxtaposition des aménagements réalisés sur plus de trente ans a par endroit compromis la cohérence paysagère des berges. A Pantin, de 1991 à 2007, six conventions ont donné lieu à autant d'aménagements différents. Le tronçon de la piste cyclable réalisé en 2007, à proximité de la rue du pont Délizy, avec une bande végétale plantée et éclairée séparant les cheminements piétons des cyclistes, a entraîné une partition longitudinale de la berge nord sur 300 mètres. Dans la section du canal à petit gabarit, la configuration initiale des berges, continue et cohérente entre la commune d'Aulnay-sous bois et la partie ouest de Sevran, a été altérée par les aménagements récents réalisés uniquement sur le territoire de la commune d'Aulnay-Sous-Bois. Les aménagements des berges en jardins de proximité par chacune des trois communes de la section du canal à petit gabarit, présentent des disparités de traitement.

D'un point de vue de la cohérence paysagère, il en ressort que sans vision d'ensemble et sans règles globales concernant l'aménagement des berges, celles-ci présentent un aspect de plus en plus morcelé au gré des projets des communes.



Pantin, aménagements successifs des berges

Concession et gestion des berges

- domaine public fluvial (VP)
- piste cyclable (CG93)
- aménagement départemental
- aménagement communal
- emprise ferroviaire

État actuel des aménagements hétérogènes



Pantin : quai de l'Ourcq



Pantin : quai de l'Aisne



Aulnay-sous-Bois – Sevran : continuité des aménagement entre les deux communes



Aulnay-sous-Bois : rupture de tracés entre les deux berges

Les exemples sont nombreux, mais en l'absence de recommandations bien définies sur les aménagements à réaliser, les projets sont validés au cas par cas. A titre d'exemple, les conventions d'aménagement établies avec la ville de Pantin entre 1991 et 2000 sur les quais de l'Aisne et de l'Ourcq ont donné lieu à 6 aménagements très différents sur un linéaire peu important. Les berges aménagées avec les espaces publics attendants mériteraient de faire l'objet d'une réflexion d'ensemble pour unifier le mobilier urbain en correspondance avec celui traditionnellement implanté en bordure du canal.

Autre exemple, sur une section à petit gabarit située entre Aulnay-sous-Bois et Sevran, dans une séquence homogène il y a encore 10 ans. Les aménagements récents réalisés par chacune des deux communes ont abouti à des ruptures fortes tant dans les essences d'arbres d'alignement que dans le tracé des cheminements piétons.

Conventions pour l'aménagement de la première et deuxième phase d'une piste cyclable en bordure du canal de l'Ourcq sur le territoire du département de la Seine-Saint-Denis

Par deux conventions datées du 18 mars 1977 (phase 1) et du 3 avril 1979 (phase 2*), la Ville de Paris autorise le département de la Seine Saint-Denis à réaliser et à exploiter une piste cyclable sur son Domaine Public Fluvial entre les PK 10, 505 et 18,530 (entre le pont de l'Europe à Pavillons sous Bois et la limite est du département) et entre les PK 2,329 et 10,505 (entre la limite de Paris et le pont de l'Europe) correspondant à la section du canal à grand gabarit.

Il a été convenu ce qui suit :

Considérant que la deuxième phase de la piste cyclable envisagée est implantée sur de nombreux ports en activité et que l'intérêt de la navigation doit rester prioritaire, la réalisation et l'exploitation de cette piste sont consenties aux conditions ci-après :

ARTICLE 1 – Conditions générales

La piste cyclable en cause sera réservée à l'usage exclusif des cyclistes et éventuellement des cyclomoteurs sous certaines conditions.

L'exploitation de l'autorisation accordée sera effectuée par superposition de la gestion du domaine public fluvial exercée par la Ville de Paris à la gestion du même domaine qui sera exercée par le département de la Seine-Saint-Denis.

La superposition de gestions est subordonnée aux conditions suivantes :

- a/ Les parcelles occupées par la piste cyclable continueront à faire partie du domaine public fluvial de la Ville de Paris.
- b/ La Ville de Paris conservera le libre accès à son domaine y compris sur les parties sur lesquelles la piste cyclable est implantée.
- c/ La Ville de Paris conservera le droit d'apporter à son domaine toutes les modifications nécessaires au service des canaux sans que le département de la Seine Saint-Denis puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité pour les dommages qu'il éprouverait.
- d/ Le département de la Seine Saint-Denis prendra entièrement à sa charge tous les travaux découlant de la construction de cette piste.
- e/ L'autorisation ne confère au département de la Seine Saint-Denis aucun droit sur les abords de la piste cyclable ; néanmoins il lui appartiendra de tenir en parfait état d'entretien et de propreté :
 - La totalité de la berge sur laquelle est implantée la piste cyclable y compris infrastructure, revêtement, garde corps, dispo-

sitif d'évacuation des eaux... Seul l'entretien des murs de quai restera à la charge de la Ville de Paris ;

- La chaussée de la piste et ses abords immédiats.

- f/ Le département de la Seine Saint-Denis ne pourra modifier ou supprimer les ouvrages établis sur le domaine public sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation de l'ingénieur en chef de la section des canaux et sous la surveillance de ses représentants. La Ville de Paris s'engage à ne pas accorder de permission de voirie sur la berge intéressée par la piste cyclable sans l'accord du département de la Seine Saint-Denis.

Le département de la Seine Saint-Denis ne délivrera de permission de voirie sur la piste cyclable sans l'accord de la Ville de Paris.

- g/ Le département de la Seine Saint-Denis fera assurer par les services compétents, la réglementation de la circulation sur la piste cyclable en question en accord avec le service des canaux.

Un arrêté préfectoral pris sur avis favorable de l'ingénieur en chef du service des canaux, réglera la circulation et le stationnement des cyclistes sur la piste, compte tenu, en particulier des exigences portuaires. Dans le cas d'encombrement des lieux incompatibles avec la sécurité, les usagers de la piste pourront temporairement être déviés sur la voirie locale.

Les agents assermentés du service des canaux resteront habilités pour constater les contraventions de leur compétence et dresser procès-verbal.

- h/ Le département de la Seine Saint-Denis assurera la gestion, l'entretien et le renouvellement de la totalité des plantations situées sur la berge sur laquelle est établie la piste cyclable ; sauf cas d'urgence mettant en cause la sécurité publique, il ne pourra procéder à l'abattage d'arbres sans l'accord du service des canaux. Avant toute décision d'abattage ou de fixation du choix des essences d'arbres à planter, le département devra tenir compte de l'intérêt esthétique des plantations.

Le département prendra entièrement à sa charge la signalisation routière sur la piste cyclable. Il en sera de même pour l'éclairage éventuel. Le département sera responsable des dommages pouvant résulter du mauvais état de la piste, d'un défaut de signalisation ou d'éclairage et, d'une manière générale, de l'emploi de la voie par le public.

- i/ Le département de la Seine Saint-Denis sera responsable de tous dommages pouvant résulter de la présence de la piste cyclable et de son usage. D'une manière générale, il garantit la Ville de Paris contre tout recours qui pourrait être exercé contre elle du fait d'un défaut d'entretien :
 - De la totalité de la berge sur laquelle est établie la piste y compris pour les plantations ;
 - **La chaussée de la piste et de ses abords immédiats.**

- j/ La Ville de Paris conservera la faculté de reprendre possession à toute époque de tout ou partie du terrain occupé par le département de la Seine Saint-Denis si les besoins du service des canaux l'exigent et cela sans que le département puisse prétendre à une indemnité ou à un dédommagement quelconque. Dans cette hypothèse ou dans le cas de suppression volontaire, partielle ou totale de la piste, la gestion du terrain reviendra à la Ville de Paris et le département de la Seine Saint-Denis sera tenu, si le service des canaux l'estime nécessaire, de remettre ce terrain en état, à ses frais, et en se conformant strictement aux indications qui lui seront données par l'ingénieur en Chef du service des canaux.

- k/ Les droits des tiers sont, dans tous les cas, réservés.

ARTICLE 2 – Frais généraux

Les travaux de premier établissement et de grosses réparations seront réalisés sous la direction des ingénieurs du service des canaux ; ils donneront lieu, de la part du département, au versement à la Ville de Paris d'une redevance pour frais généraux calculés à raison de 4 % du montant des travaux.

ARTICLE 3 – Contributions, taxes et impôts

Le département de la Seine Saint-Denis supportera seul la charge de toutes les contributions, taxes et impôts et notamment des contributions foncières auxquelles sont actuellement ou pourraient éventuellement être assujettis les terrains, bâtiments, aménagements et installations, quelles qu'en soient l'importance et la nature, qui seraient exploités au titre de la convention.

(Cette prise en charge portera sur la totalité de la berge entre le canal et la limite du domaine public dans les tronçons de canal intéressés par le projet).

* Les dispositions spécifiques à la convention de la 2e phase sont figurées en italiques et en gras.

5. Vie urbaine

Canal et centralités locales

Loin des centralités d'aujourd'hui, mais proche des nouvelles centralités de demain

Le canal de l'Ourcq n'est pas aujourd'hui directement relié aux centres des villes qu'il traverse, à deux exceptions près. Il traverse Pantin au pied de la mairie, à proximité des rues commerçantes. A Sevran, le canal passe à proximité de la gare RER, qui jouxte le centre de la commune. Cette liaison est évidente dans ces deux communes car les berges du canal sont bordées de voies publiques qui relient la trame des voies perpendiculaires et renforce ainsi la vocation structurante du canal.

Par contre, le parc de la Bergère sépare le canal du centre de Bobigny, la RN3 et les emprises ferroviaires des centres de Bondy, Noisy-le-Sec et des

Pavillons-sous-Bois. Cependant, de nouvelles centralités devraient pouvoir se dessiner à la faveur de la réalisation de grands projets d'aménagement :

- en connexion avec la ZAC du Port à Pantin, autour de la station de métro Bobigny Pantin Raymond Queneau.
 - autour du pôle intermodal de la Folie, à la faveur du nouveau quartier de la ZAC Ecocité
 - au niveau du pont de Bondy, avec la transformation de l'échangeur, la réalisation de la ZAC et l'arrivée de la Tangentielle Nord à Noisy-le-Sec.
- Il en résulte que le canal n'est pas à ce jour un lieu de passage quotidien (sauf pour les cyclistes) et ne joue pas un rôle structurant dans l'armature urbaine dans de nombreuses communes.



Pantin : pont de la Mairie



Sevran : gare RER

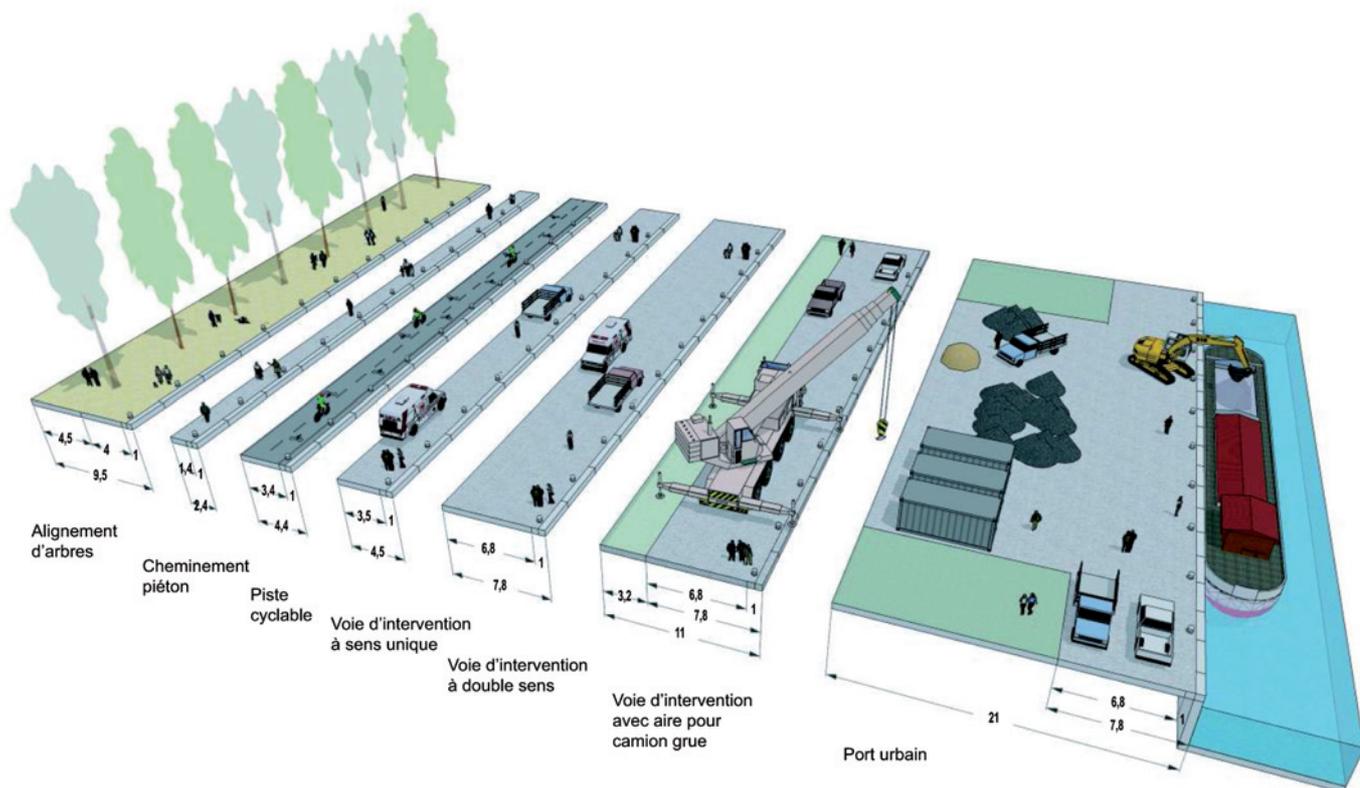
Le canal : support d'une diversité d'usage

- actuel emprise portuaire / industrielle
- projet
- actuel base de loisirs
- projet
- actuel événements, manifestations liés au canal

piste cyclable

apur
Février 2009





Canal de l'Ourcq, aménagement de berges, dimensionnement minimum par fonction



Bondy : les activités portuaires



Bobigny : organisation d'activités de loisirs par l'association Contraste

Le canal support d'une diversité d'usages liés à l'eau

La diversification des activités au bord du canal est l'objet de l'étude lancée par le CG93 et confiée au groupement Daquin-Ferrières Samarcande.

Le développement des sites portuaires

La fonction historique portuaire est toujours présente, et un certain nombre d'acteurs souhaitent la renforcer. Ainsi, le Port Serrurier a été conforté et restructuré, la centrale à béton de Pantin fonctionne avec le canal, les ports de Bondy et des Pavillons-sous-Bois font l'objet d'études visant à développer le transport de marchandises par voie d'eau. Plusieurs autres sites sont susceptibles d'accueillir des activités portuaires: le projet le plus avancé est celui de port urbain de fret à Bobigny, qui fonctionnera en synergie avec l'usine d'incinération du SYCTOM et sera adossé à un hôtel logistique. Deux autres sites sont susceptibles d'accueillir des activités portuaires: le bassin de Pantin en rive nord et le port urbain de Noisy-le-Sec.



Sevrans : club Cano'Hé



Pantin : l'été du canal de l'Ourcq sur le bassin du Port

La multiplication des bases de loisirs

A ce jour, en termes de loisirs, le canal est principalement utilisé pour les cyclistes et les promeneurs. Deux bases nautiques existent cependant, l'association Contraste aux Pavillons-sous-Bois et le club Cano'hé Sevransais.

Le club de canoë de Sevrans est un petit club sur le canal à petit gabarit qui cherche à se développer et à relocaliser son activité dans le cadre de la création du parc de la Plage verte. L'association Contraste a développé son activité autour des événements nautiques et organise des kermesses nautiques, des parcs nautiques urbains, des raids sur canaux partout en France. A ce titre elle fait partie en tant qu'organisateur des diverses manifestations estivales qui prennent place sur les bords du canal de l'Ourcq en lien depuis l'été 2008 avec Paris Plages.

Plusieurs communes portent des projets de nouvelles bases de loisirs, en particulier sur les sites où le canal s'élargit. C'est le cas au niveau du bassin de Pantin, de Noisy-le-Sec ou de la maison de la pile du Pont de Bondy.

L'été du canal

De nombreux événements prennent place courant de l'été le long du canal. Pour le comité départemental de tourisme de Seine-Saint-Denis, l'enjeu est d'identifier le canal de l'Ourcq comme un support essentiel au développement d'activités populaires culturelles, sportives et événementielles et comme un axe privilégié de déplacements doux. Ce projet s'est traduit par la mise en place d'un service de navettes fluviales régulières à partir de la Villette jusqu'à Bondy, des fêtes et spectacles de Bobigny-sur-Ourcq au niveau du parc de la Bergère, les manifestations de l'Ourcq en fête au bassin de Pantin. Plusieurs parcs nautiques éphémères ont été installés sur le canal proposant canoës, kayaks, pédalos, barques, créant les plaisirs des vacances au bord de l'eau.



Bobigny : l'été du canal de l'Ourcq



Bobigny : l'été du canal de l'Ourcq au droit du parc de la Bergère



Service de navette fluviale

Les questions de franchissement et d'accès aux abords du canal

La problématique du franchissement

Il est aujourd'hui difficile de franchir le canal et d'accéder à ses berges. En ce qui concerne les franchissements, il convient de distinguer les structures qui permettent de descendre sur la rive (les passerelles piétonnes, la plupart des ponts routiers) et ceux qui ne font que franchir l'obstacle, comme les ponts ferroviaires et les ponts autoroutiers.

Ainsi, sur les 11,8 km étudiés de Paris (rue de l'Ourcq) à Sevran, on recense 12 ponts et 9 passerelles, soit 21 franchissements dialoguant avec le canal, et 5 ouvrages qui le traversent sans permettre d'y descendre. Encore faut-il noter que les accès depuis certains ponts routiers ne peuvent se faire que sur une rive, certaines rampes ont été supprimées par des aménagements récents. En ne prenant en compte que les ouvrages permettant de rejoindre les rives du canal, l'interdistance moyenne est de 700 mètres, avec des variations allant de 130 mètres entre le pont et la passerelle de Freinville à Sevran et à 2,2 km au niveau du parc de la Bergère à Bobigny. Si on n'étudie que les ponts routiers, cette interdistance passe à 1150 mètres. Les principales difficultés de franchissement sont localisées entre le pont Délizy à Pantin et le pont de Bondy, secteur impacté également par l'imperméabilité des em-

prises ferroviaires. Pour mémoire, il est possible de franchir la Seine en moyenne tous les 300 mètres au centre de Paris, et tous les 700-800 mètres dans les arrondissements périphériques.

La question du tirant d'air

Plusieurs projets de franchissements sont à l'étude aujourd'hui par les communes (cf. carte Sodedat). Se pose le problème supplémentaire du tirant d'air : pour répondre aux normes de navigabilité européenne et développer le transport de conteneurs, les tabliers des ponts et passerelles devraient permettre un tirant d'air de 5,25 mètres. Or à ce jour seuls les ponts autoroutiers (BP, A3 et A86) répondent à cette exigence. Les autres ponts ont un tirant d'environ 4,50 mètres, le plus bas étant la passerelle cyclable de Pantin qui n'autorise qu'un tirant d'air de 4,08 mètres. Il faut également signaler que les tabliers des ponts ferroviaires qui traversent le canal à Bobigny se situent entre 4,26 et 4,51 mètres. D'autre part, sur le canal Saint-Denis, huit ponts, dont le pont du tramway T1 et le pont SNCF à Saint-Denis (tirant d'air 4,78m), ont des tirants d'air inférieur à 5,25 mètres. Récemment, la reconstruction du pont ferroviaire supportant le faisceau nord et le RER B sur le canal Saint-Denis à respecter le tirant d'air préconisé de 5,25 mètres (tirant d'air antérieur de 4,78 mètres). Le dimensionnement très fin du tablier du pont a permis de ne pas reprofiler les voies ferrées en amont et en aval de l'ouvrage.

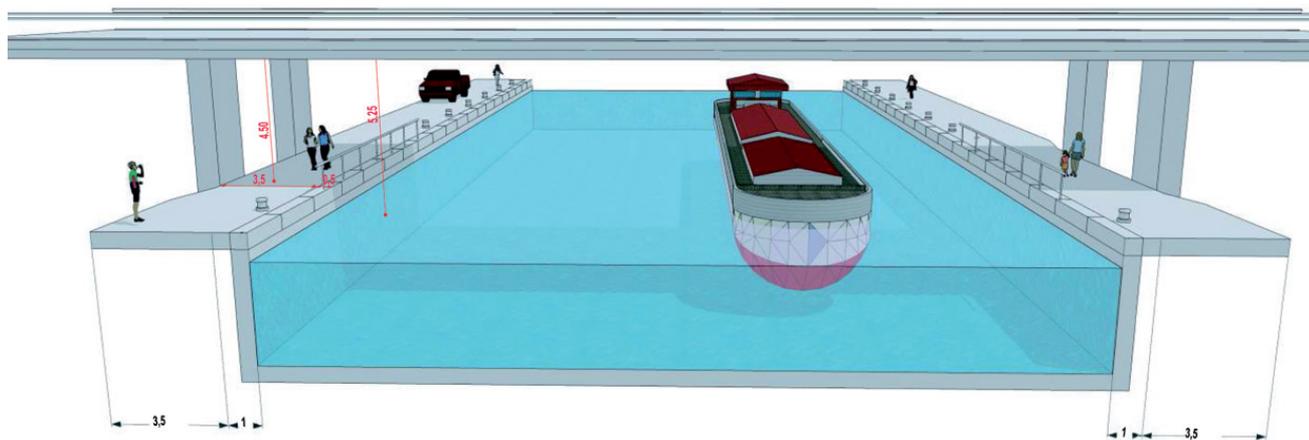
Une étude sur les franchissements des canaux parisiens a été engagée début 2009. Elle permettra d'avoir des éléments pour évaluer l'impact et les possibilités de reconstruire l'ensemble de ces ponts avec la contrainte de ce tirant d'air. Il est à noter que cela aurait un coût conséquent et poserait de multiples problèmes d'intégration urbaine, en particulier pour le raccordement entre les tabliers et les voies existantes (prise en compte les normes PMR) où le nivellement est contraint par les bâtiments riverains.



Bobigny : pont métallique ferroviaire, tirant d'air : 4,30 mètres



Ville de Saint-Denis, Canal Saint-Martin : passerelle piétonne 1998, maître d'œuvre : MIMRAM (architecte, ingénieur)



Prescription du service des canaux sur les caractéristiques à adopter dans les projets de construction ou de reconstruction d'ouvrage sur le canal de l'Ourcq à grand gabarit

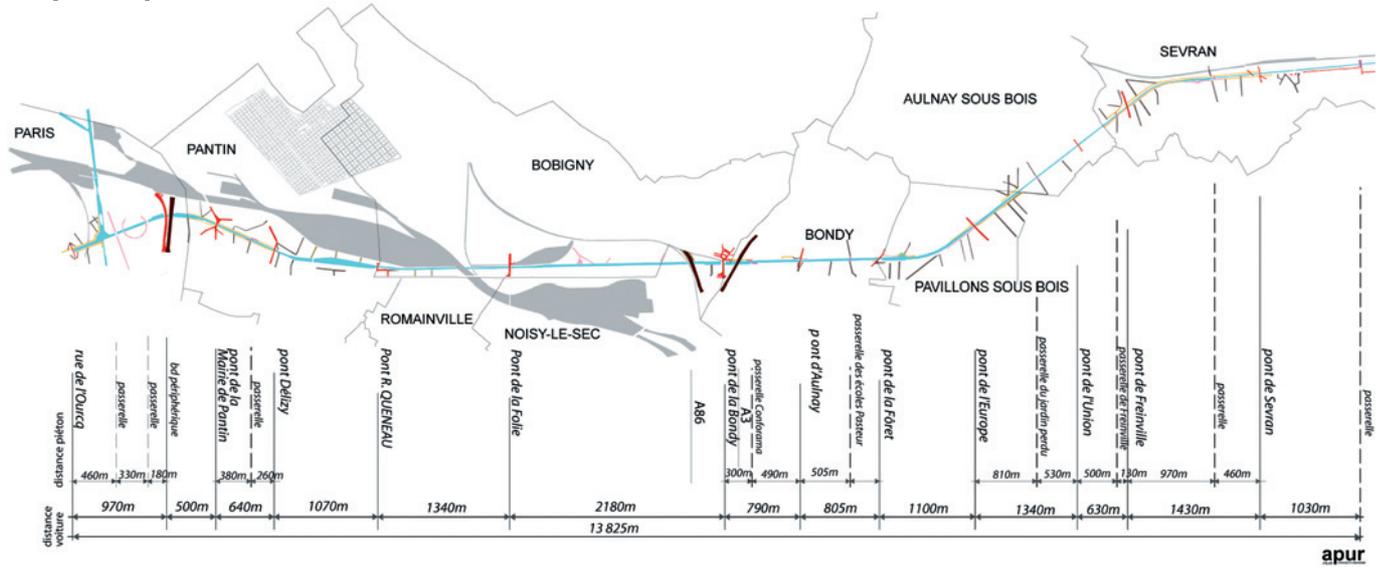
Franchissement et accessibilité du canal de l'Ourcq

Franchissements

- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont et emprises ferroviaires
- pont technique

Accès

- voie publique au bord du canal
- accès routier
- accès piéton
- accès informel



Un faible nombre d'accès aux berges

S'il est difficile de franchir le canal, il est aujourd'hui également compliqué d'accéder à ses berges : on compte peu d'accès aux rives, qu'ils soient routiers ou piétons. A l'ouest de Pantin, un certain nombre de rues débouche sur les quais du canal. Mais à partir du Pont Délizy (Pantin) jusqu'à Bondy, seule une demi-douzaine d'accès informels et de rares passages piétons débouchent sur le canal. Il en résulte que le canal n'est pas visible de l'ex-RN3 toute proche. L'accessibilité de la piste cyclable et son inscription dans le réseau régional en pâtissent d'autant. A partir des Pavillons-sous-Bois, les voies circulées débouchant sur le canal en impasse sont plus nombreuses, mais sont rarement traitées comme des accès au canal comme site majeur : stationnement ventouse dans les rampes d'accès, chemins de terre, traitement confidentiel, etc.



Bondy : rampe latérale au pont d'Aulnay



Sevrans : allée du canal de l'Ourcq



Bondy : rampe latérale au pont d'Aulnay

6. Contraintes techniques et règles de construction

La domanialité

La Ville de Paris est propriétaire du Domaine public fluvial de part en part du canal, sur une profondeur partout supérieure à 6 mètres. En moyenne, cette bande de terrain propriété de la ville de Paris a une largeur de 11 mètres. Il faut cependant noter certaines sur-largeurs qui ont des justifications de fonctionnement, correspondant aux sites portuaires actuels ou anciens ou à des équipements.

Ces propriétés parisiennes dont les justifications historiques sont aujourd'hui caduques intéressent vivement les communes riveraines. Un certain nombre d'entre elles a été vendu ces dernières années, et plusieurs projets de cession sont en cours.

Le site du port de Pantin (rive Sud) a été vendu à la ville de Pantin en 2007, alors que sur la rive nord une promesse de vente est en cours. Il faut noter deux protocoles de cession signés avec la ville de Bondy et deux autres projets de cession, le parking utilisé par la préfecture en remblai à Noisy-le-Sec, et le site de la Poudrière aux Pavillons-sous-Bois.

L'état actuel des cessions est détaillé pour chaque commune. De cette manière, la Ville de Paris contribue aux mutations nécessaires pour permettre aux collectivités locales de s'ouvrir sur le canal.



Le coche d'eau, publicité pour la navette Paris-Meaux, archives du service des canaux de la Ville de Paris

Les contraintes techniques liées à l'entretien de l'ouvrage

Le halage historiquement et la disparition des servitudes de halage et de marchepied

Sur le canal de l'Ourcq, le halage se faisait à col d'homme ou par traction animale. Il fallait deux hommes pour haler une flûte de 70 tonnes. La même équipe pouvait redescendre deux bateaux à vide. Ils mettaient moins d'une semaine pour effectuer le trajet de Port-aux-Perches à Paris en faisant 20 km environ par jour. La traction animale coûtait plus cher car il fallait un homme sur le bateau et un autre avec le cheval. Un coche d'eau reliait Meaux à Paris dans la première moitié du XIX^e siècle, avant l'avènement du chemin de fer, à raison de quatre rotations par jour en deux heures et demie environ. La fin du halage s'amorce en 1861 avec la mise en place d'un bateau toueur à vapeur pour remorquer les embarcations.



Chemin de halage à Pantin, Archives départementales de la Seine Saint-Denis



Chemin de halage à Villenoy, musée de la batellerie à Conflans Sainte-Honorine



Bateau toueur à vapeur aux Pavillons sous-Bois. Section du canal à grand gabarit, Archives départementales de la Seine Saint-Denis.



Véhicule sur rail, Archives des canaux de la Ville de Paris

Le chemin de halage qui existait subsiste aujourd'hui dans les documents réglementaires en rive sud sur toutes les communes du grand gabarit (d'une largeur de 7,80 mètres), à l'exception des Pavillons-sous-Bois où pour permettre le retournement des péniches on le retrouve des deux côtés des berges. En rive nord, sur toutes les autres communes, figure au plan des servitudes une bande de marchepied de 3,25 mètres. Depuis la fin du XIX^e siècle, avec le développement de la propulsion motorisée, le chemin de halage n'a plus de justification en tant que tel. Légalement aujourd'hui, les servitudes de halage (7,80m) et de marchepied (3,25m) ne sont applicables le long du canal de l'Ourcq. L'emprise du canal de l'Ourcq et de ses berges relève du domaine public fluvial artificiel. Les servitudes de halage et de marchepied, inscrites dans les POS ou PLU des communes traversées par le canal de l'Ourcq ne sont donc pas opposables aux tiers. C'est au propriétaire de l'ouvrage, la Ville de Paris, de maintenir dans sa propriété une emprise suffisamment large pour garantir le fonctionnement et l'entretien du canal.

La nécessité d'une bande d'intervention

Les anciens chemins de halage répondent toujours à une nécessité : ils permettent la gestion et l'entretien direct de la voie d'eau et des espaces verts ainsi que la circulation des engins de secours.

En effet, le canal est un ouvrage d'art datant de 1825, soumis à des aléas et à des contraintes d'usage. Le canal, comme tout bassin, nécessite un entretien et des réparations régulières pour remédier et prévenir les fuites et les affaissements. Le dernier en date est l'affaissement de Meaux à l'été 2007. Les barges coulées ou les engins tombés à l'eau sont d'autres incidents qui se présentent : échouage, élagage, drainage, remorquage sont fréquents. Il faut également tenir compte des travaux de nature exceptionnelle (chômage du canal, reconstruction d'un mur de quai, changement d'une porte d'écluse...). Pour mémoire, la tempête de 1999 a fait tomber 3000



Évacuation des arbres abattus, archives du service des canaux de la Ville de Paris



Reconstruction du mur du quai, archives du service des canaux de la Ville de Paris



Enfoncement des palplanches en bord de quai, archives du service des canaux de la Ville de Paris



Bobigny : reconstruction du mur de la berge nord



Bobigny : reconstruction achevée.



Sevran : entretien d'une canalisation



Bondy : voiture de service sur la piste cyclable



Aulnay-Sous-Bois : entretien du chemin du bord de l'eau

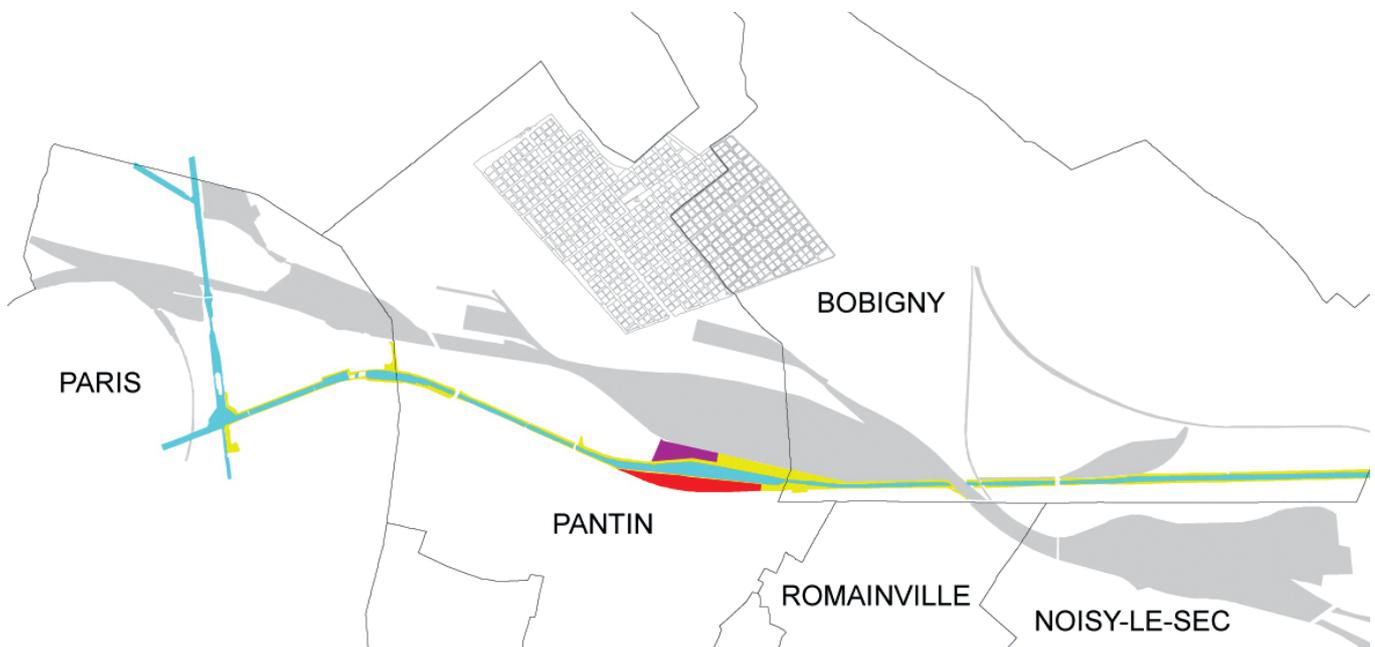
peupliers le long du canal de l'Ourcq (grand et petit gabarit) qu'il a fallu enlever rapidement.

La largeur de berges de 7,80 mètres correspondant à l'ancienne servitude de halage permet le passage des circulations douces, des véhicules de service, de travaux et de sécurité. À certaines occasions, le positionnement d'engins d'entretien équipés de patins stabilisateurs nécessite une largeur libre de berge de 11 mètres. Le service des canaux considère que des travaux rares peuvent avoir lieu à tout moment et nécessite l'installation d'engins de chantiers lourds (+ de 40 tonnes) comme des grues, justifiant d'une aire de 10 mètres d'emprise, qui s'additionne au mètre en bord à canal nécessaire à l'installation des bittes d'amarrage, lisses nécessaires au fonctionnement du canal.

Disposer d'une largeur de berge supérieure à 11 m permet également de développer sur les berges les usages de loisirs en général et l'organisation d'évènements en particulier.

Différents types d'aménagement réalisés sur les autres canaux parisiens

Sur les berges du canal St Denis, une bande de 15 m incluse dans le DPF comporte les aménagements suivants : 7,80 m de chemin de halage qui permet le passage des circulations douces. A cela se juxtapose environ 7 autres mètres qui permettent l'installation du mobilier urbain et d'espaces verts. Diverses manifestations temporaires peuvent être organisées sur les 7,80 m mais sont limitées par la largeur disponible. Ponctuellement, des espaces plus larges seront aménagés comme par exemple en rive droite au



niveau du centre commercial d'Aubervilliers où la largeur des berges atteint 35 mètres.

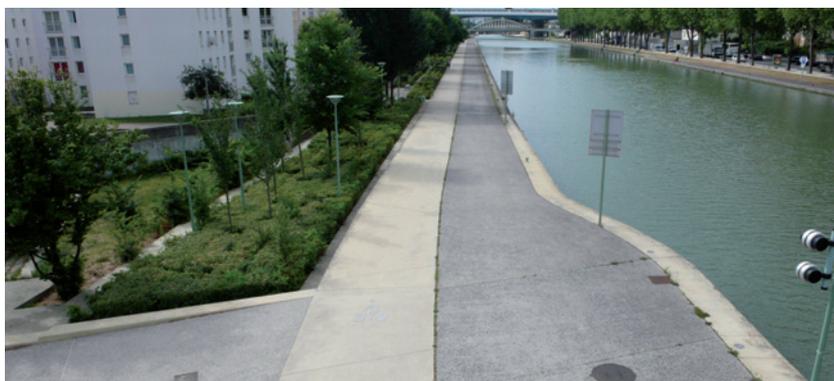
Sur le bassin de la Villette, le bassin est le lieu de manifestations festives et évènementielles tel Paris Plage. La largeur de berges y est de 25 mètres tandis que la distance entre le plan d'eau et les façades est d'environ 35 à 40 m. Cette largeur de berges permet d'organiser des manifestations de plus grande ampleur tout en maintenant les circulations douces et les activités de détente.

Sur le canal St Martin, il existe peu d'aménagements qui permettent la détente et la promenade. La berge est étroite mais elle est bordée par une voie publique. La distance entre le plan d'eau et les façades est d'environ 20 mètres.

Préserver dès aujourd'hui une bande d'intervention large dans le DPF doublé d'un espace non aedificandi est la garantie du maintien d'un ouvrage d'art de qualité et d'un site valorisable pour tous les usages et en particulier pour les loisirs.



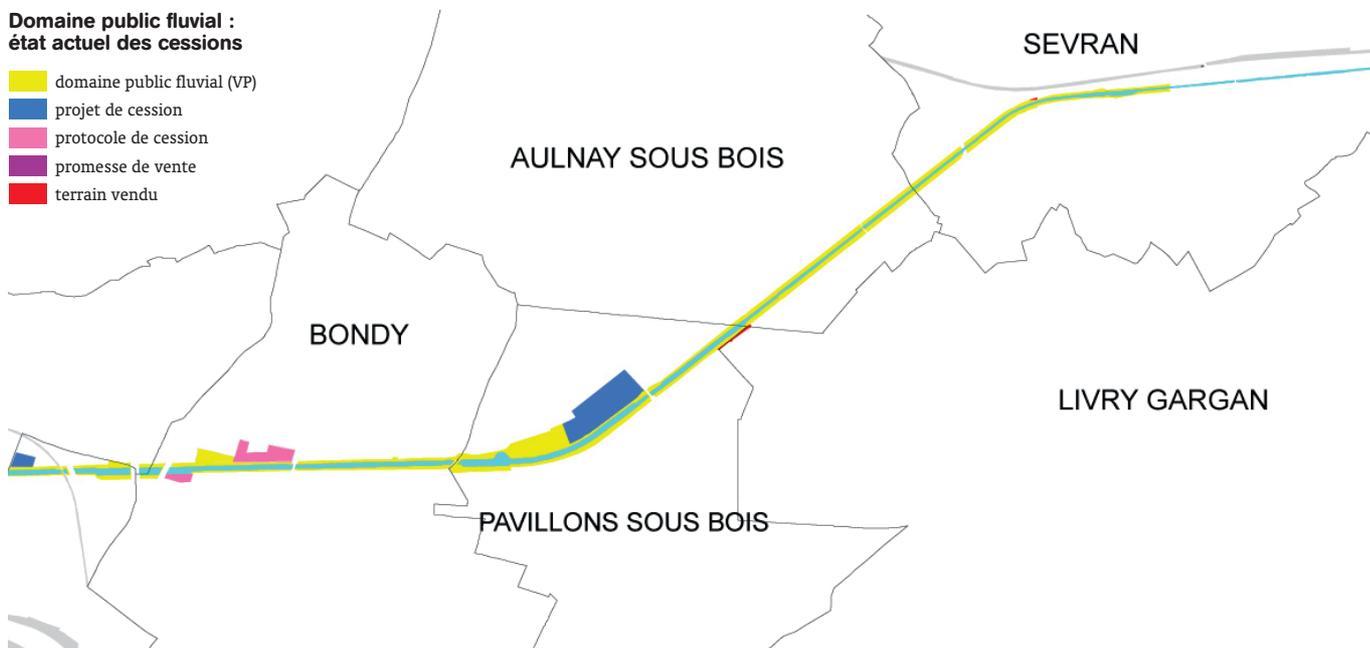
Canal Saint-Denis



Canal Saint-Denis : revêtements de sols

**Domaine public fluvial :
état actuel des cessions**

- domaine public fluvial (VP)
- projet de cession
- protocole de cession
- promesse de vente
- terrain vendu



Les règles de construction sur les rives du canal (implantation, hauteur, vue, accès, servitudes)

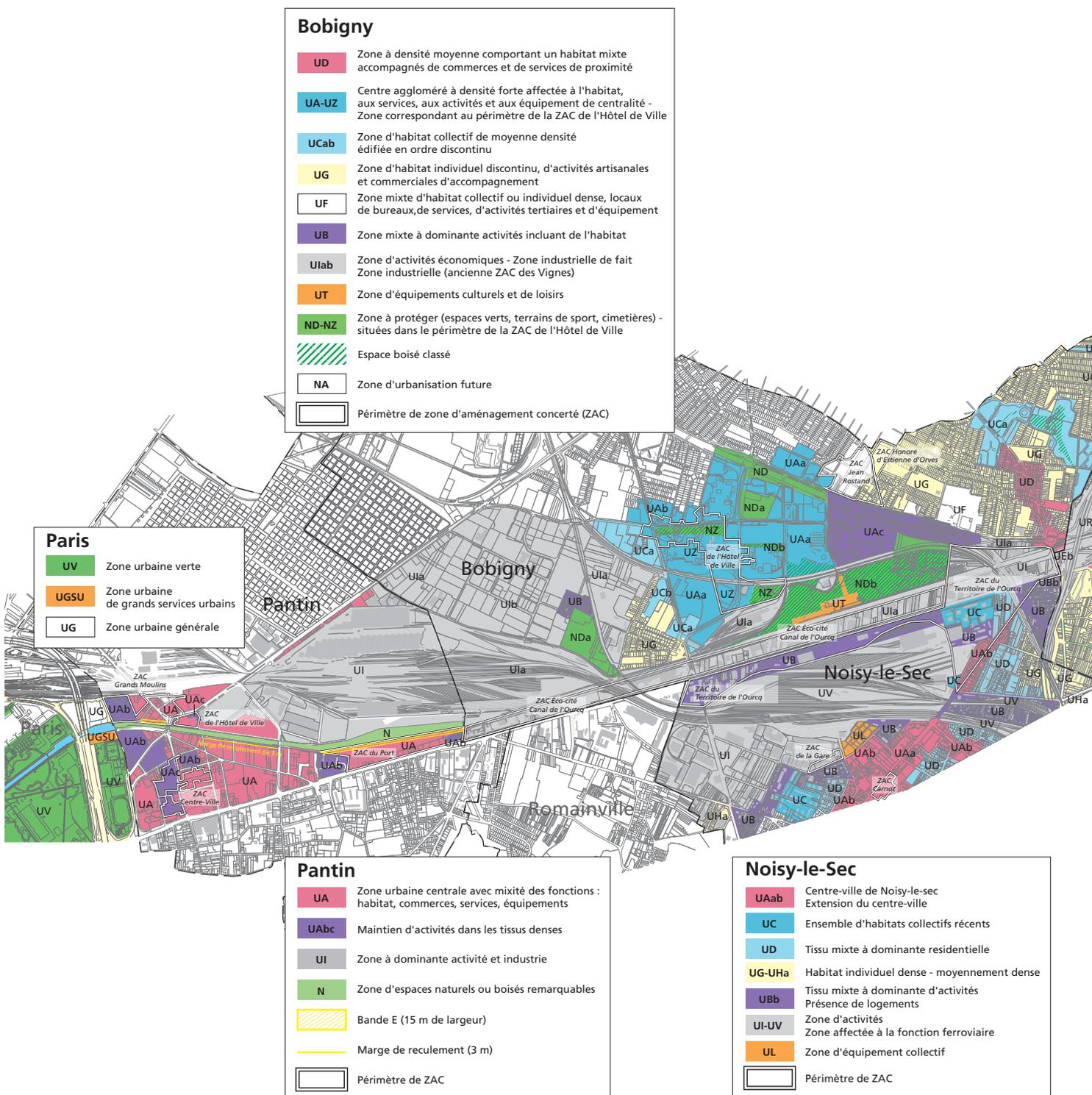
Des règlements d'urbanisme parfois anciens

Les communes affirment toutes la volonté de se « retourner » et de s'ouvrir vers le canal, emprise autrefois industrielle. Dans ce contexte, les règles d'urbanisme qui régissent les relations du canal aux territoires qui le jouxtent, sont aujourd'hui pour la plupart des communes mal adaptées aux enjeux urbains. Leur modification est à l'ordre du jour.

En effet, sur les 7 communes de l'aire d'études,

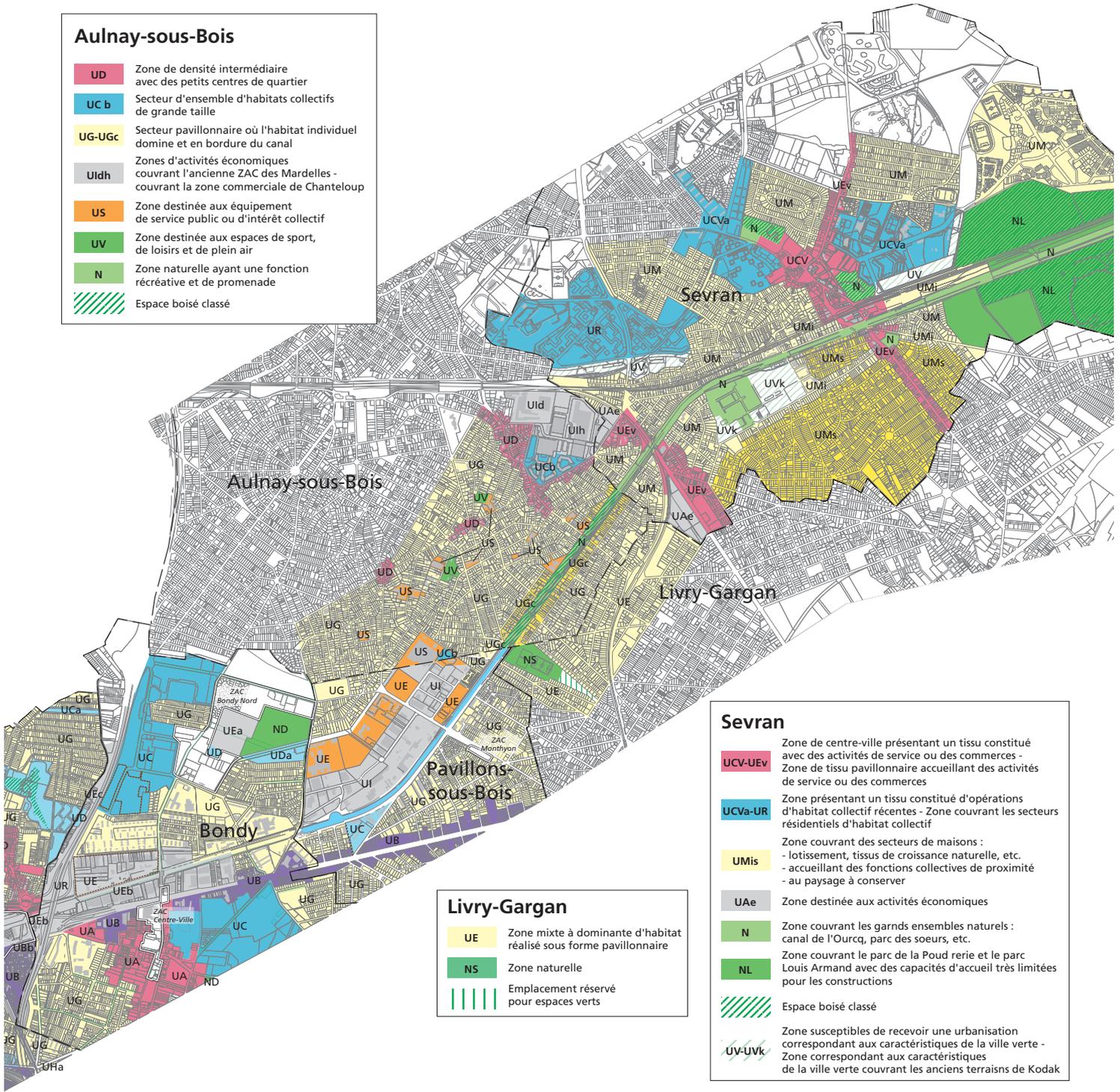
3 communes ont approuvé leur PLU très récemment, depuis moins de deux ans (Aulnay 2008, Pantin 2007 avec une modification fin 2008, Sevran 2006)

Les 4 autres communes ont des POS dont la version originelle est parfois très ancienne (1977 pour Noisy-le-Sec) et qui ont connu de multiples révisions. Ils sont souvent en inadéquation avec la réalité du paysage et des enjeux du canal. Ces quatre communes, Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec et les Pavillons, envisagent de lancer la procédure de PLU très rapidement.



Aulnay-sous-Bois

- UD** Zone de densité intermédiaire avec des petits centres de quartier
- UC b** Secteur d'ensemble d'habitats collectifs de grande taille
- UG-UGc** Secteur pavillonnaire où l'habitat individuel domine et en bordure du canal
- Uldh** Zones d'activités économiques couvrant l'ancienne ZAC des Mardelles - couvrant la zone commerciale de Chanteloup
- US** Zone destinée aux équipements de service public ou d'intérêt collectif
- UV** Zone destinée aux espaces de sport, de loisirs et de plein air
- N** Zone naturelle ayant une fonction récréative et de promenade
- Espace boisé classé



Sevrans

- UCV-UEv** Zone de centre-ville présentant un tissu constitué avec des activités de service ou des commerces - Zone de tissu pavillonnaire accueillant des activités de service ou des commerces
- UCVa-UR** Zone présentant un tissu constitué d'opérations d'habitat collectif récentes - Zone couvrant les secteurs résidentiels d'habitat collectif
- UMis** Zone couvrant des secteurs de maisons :
- lotissement, tissu de croissance naturelle, etc.
- accueillant des fonctions collectives de proximité
- au paysage à conserver
- UAe** Zone destinée aux activités économiques
- N** Zone couvrant les grands ensembles naturels : canal de l'Ourcq, parc des soeurs, etc.
- NL** Zone couvrant le parc de la Poudrière et le parc Louis Armand avec des capacités d'accueil très limitées pour les constructions
- Espace boisé classé
- UV-UVk** Zone susceptible de recevoir une urbanisation correspondant aux caractéristiques de la ville verte - Zone correspondant aux caractéristiques de la ville verte couvrant les anciens terrains de Kodak

Livry-Gargan

- UE** Zone mixte à dominante d'habitat réalisé sous forme pavillonnaire
- NS** Zone naturelle
- Emplacement réservé pour espaces verts

Bondy

- UA** Zone constituée d'un tissu urbain de type centre-ville affectée à l'habitat, aux équipements collectifs et aux activités commerciales
- UC** Zone d'habitation occupée par des ensembles d'habitat collectif dense
- UD** Zone mixte affectée à l'habitat individuel et aux petits immeubles d'habitation collectifs
- UG** Zone affectée à l'habitat et aux équipements collectifs
- UB** Zone d'activités commerciales et de services liées à la route, incluant de l'habitat
- UEbc-UR** Zone d'activité économique destinée à l'accueil d'activités commerciales, de service ou à l'hôtellerie
Zone d'activité économique - Emprise autoroutière
- ND** Zone naturelle
- Alignement planté à protéger
- Périmètre d'étude
- Périmètre de ZAC

Pavillons-sous-Bois

- UC** Zone d'habitat et des équipements collectifs
- UG** Zone à dominante d'habitat
- UB** Zone mixte : habitat, activités économiques
- UI** Zone d'activités économiques
- UE** Zone d'habitat avec vocation dominante d'accueil d'équipements publics et des services
- Emplacement réservé pour voie publique à élargir
- Périmètre de ZAC



Zones et secteurs	Situation/canal	Modification réglementaire projet urbain	Règles spécifiques liées au canal	Implantation en bordure de voies (art 6) H = hauteur en construction R = distance de recul	
Pantin	N Naturelle	Plan d'eau du canal	Ouvrages techniques liés à l'activité fluviale	Alignement de fait en retrait avec ≥ 1 m	
	UI Activité	En rive droite port de Pantin Emprise ferroviaire		Alignement de fait ou en retrait ≥ 5 m	
	UA Urbaine mixte	Les deux rives Tissus denses Centre ville	Rive gauche ZAC du Port	Canal considéré comme une voie (Art. 6) Bande constructible E = 20 m (Art. 9)	Alignement de fait ou à l'alignement défini par la bande E Quai de l'Aisne : Retrait avec R = 3 m
Bobigny	NDb naturelle	Parc de la Bergère	Cité Administrative		
	Ula Activités économiques	En rive gauche Bande canal/RN3 En rive droite Emprise ferroviaire	Rive gauche ECOCITE/ Canal de l'Ourcq	Implantation en bordure du canal en retrait (Art. 6) avec R ≥ 4 m	Marge de recul R ≥ 4 m
	UG Habitat individuel	En rive Droite à l'ouest du Pont de la Folie			Marge de recul R ≥ 4 m et 9 m de l'axe de la voie
Noisy-le-Sec	UV Activité ferroviaire	Pont de la grande ceinture ferroviaire			
	UI Activités économiques	En rive gauche Secteur Engehard En rive droite secteur La Madeleine	Les deux rives secteurs Engelhard et Madeleine Ouest UI \rightarrow UA zone couvrant actuellement le centre ville	Pas de règles	
Bondy	UE UEb Activités économiques	Sur les deux rives au centre et à l'ouest de Bondy	Rive droite Restructuration des activités liées au port ZAC du Port Révision simplifiée du POS	Canal considéré comme voie privée (Art. 6)	En retrait R ≥ 4 m avec R = H
	UG Urbaine générale	Sur les deux rives du canal À l'est de Bondy			
Pavillons-sous-Bois	UI Activités économiques	Rive nord à l'ouest du pont de l'Europe	Projet ANRU UI \rightarrow UE	Implantation en bordure du canal (Art. 6) Aspect extérieur cloturé (Art. 11)	En retrait avec R = 5 m
	UE Habitat Equipement public	Rive nord à l'est du pont de l'Europe	Projet Equipement scolaire	Aspect extérieur (cloture) (Art. 11)	En retrait avec R ≥ 5 m
	UG Habitat individuel	Rive sud		Implantation bordure du canal (Art. 6) Aspects extérieurs (Art. 11)	En retrait avec R ≥ 8 m avec vue principale R ≥ 4 m avec murs aveugles
	UC Habitat Equipement collectif	Rive sud		Implantation bordure du canal (Art. 6) Aspects extérieurs (Art. 11)	En retrait ≥ 5 m
Aulnay-sous-Bois	N Naturelle	Canal : Berges et plan d'eau			À l'alignement ou en retrait R ≥ 10 m
	UG Habitat individuel UGc	Les deux rives du canal		Implantation en retrait des limites séparatives (Art. 7) Cloture en limite séparative (Art. 11) Plantation dans les espaces libres (Art. 13)	

Implantation en limite séparative (art.7) H = hauteur en construction R = distance de recul	Hauteur plafond autorisée (Art. 10)	Aspect extérieur (cloture) (Art.11)	Espaces libres (Art.13) Sel (Surface d'espaces libres) Sv (surface sol végétalisé) Sp (surface parcelle)	COS Max
En limite séparative ou retrait ≥ 1 m Vue principale $R \geq 6$ m Vue secondaire $R \geq 25$ m	Hp = 9 m			
En limite séparative ou retrait Vues $R \geq 6$ m Aveugle $R \geq 3$ m	Hp = 24 m	H = 2 m Soubassement surmonté d'une grille ou haie	Sel = 20 % Sp Sv = 25 % S	0,3
	Hp = 20m/21m ou Hp = 21 m	H = 2 m Soubassement surmonté d'une grille ou haie	Sel = 0 en deça de E Sel = 50 % au-delà de E Sv = 50 % Sel	
En recul Vue principale $R \geq 8$ m avec $R = H$ Aveugle $R \geq 6$ m avec $R = H/2$	Hp = 24 m	H = 2,10 Soubassement surmontés grille ou haie	Sel = 30 % Sp Sv = 50 % de Sel	2
Au-delà de la bande E = 25 m mise en retrait Vue principale $R \geq 8$ m avec $R = H$ Aveugle $R \geq 2,50$ m avec $R = H/2$	Hp = 11 m soit (R + 2)	H = 2,10 H = 300 m en limite séparative Soubassement surmontés grille ou haie	Sel = 40 % Sp	0,6
Implantation avec en limite façade aveugle ou en retrait Vue principale $R = H/2 \geq 4$ m Jours de souffrance $R = H/4 \geq 2$ m	Hp = 16 m	H = 2,10 Murs enduits	Sv = 10 % Sp	
	Hp = 15 m (R+4) Pour les activités tertiaires ou commerciales Hp = 12 m (R+3) Pour les activités industrielles entrepôts	H = 2,20 m Mur ou dispositif ajouré doublé d'une haie	Sv = 15 % Sp	2
	Hp = 14 m	$2 \leq H \max \leq 2,6$ m Dispositif ajouré doublé d'une haie	les espaces libres correspondent aux marges de recul définis par les articles 6 et 7	1,5
	Hp = 18 m (R+5)	H max = 2,10 m Dispositif ajouré doublé d'une haie	Sv = 20 % Sp	NR
	Hp = 12 m (R+3) Equipements collectifs Hp = 9 m (R+2) Habitation Hp = 6 m (R+1) Commerce/tertiaire	H max = 2,10 m Dispositif ajouré doublé d'une haie	Sv = 40 % Sp	0,6
		H max = 2,10 m Dispositif ajouré doublé d'une haie	Sv = 40 % Sp	1
À l'alignement ou en retrait avec $R \geq 8$ m avec $R = H$	Hp = 9 m	H max = 2,10 Dispositif à claire voie doublée de haie	NR	NR
En retrait $R \geq 6$ m vues principales $R \geq 8$ m avec $R \geq H/3$	Hp = 10 m	H = 2,10 m Les clotures sur les limites du DPF mêmes règles que sur rue = dispositif à claire voie doublé d'une haie	S1 ≥ 40 % Sp	0,45

La nécessité de clarifier le droit applicable pour construire aux abords du canal

L'enjeu de l'ouverture des communes sur le canal doit s'exprimer par la possibilité d'ouvrir des vues et des accès depuis les constructions vers les berges du canal. Le canal deviendra un espace public majeur quand la ville le regardera. C'est une question essentielle.

En même temps, le domaine public fluvial doit être protégé si l'on veut maintenir sa fonction première (navigation et acheminement de l'eau). En ce sens, le droit se doit d'articuler des intérêts contradictoires et son caractère parfois restrictif a permis de protéger les canaux en France.

L'enjeu de l'ouverture des communes sur le canal implique donc de clarifier d'un point de vue juridique les rapports entre les parcelles riveraines et le domaine public fluvial (implantation des bâtiments en retrait et ouverture des vues en particulier), qui se traduiront par la suite dans les PLU des communes (art.6/art.7).

Le fait qu'il n'est pas possible d'ouvrir des vues directement sur le domaine public fluvial, sauf versement d'une redevance à la ville de Paris, soulève de nombreuses questions voire réactions de la part d'élus, de techniciens des services communaux et de leurs aménageurs, qui considèrent cette règle comme très discriminante, voir une injuste à leur égard, car elle pénalise la constructibilité des parcelles.

Dans le cadre la présente étude, les douze derniers mois (de juin 2008 à juin 2009) ont donc été consacrés à l'éclaircissement de ces questions juridiques et à leur explicitation. Depuis la publication du CGPPP⁸ en avril 2006, le droit applicable sur le domaine public fluvial a été clarifié. Les éléments qui suivent ont été rédigés grâce au travail associant l'Apur, les services de la Ville de Paris (Affaires juridiques, Urbanisme, Coopération ter-

ritoriale, Canaux), avec les services de certaines communes limitrophes du canal de l'Ourcq ainsi que le pôle domaine de Voie Navigable de France. Cette étude s'est aussi appuyée sur le nouvel ouvrage de Guy Arzul⁹.

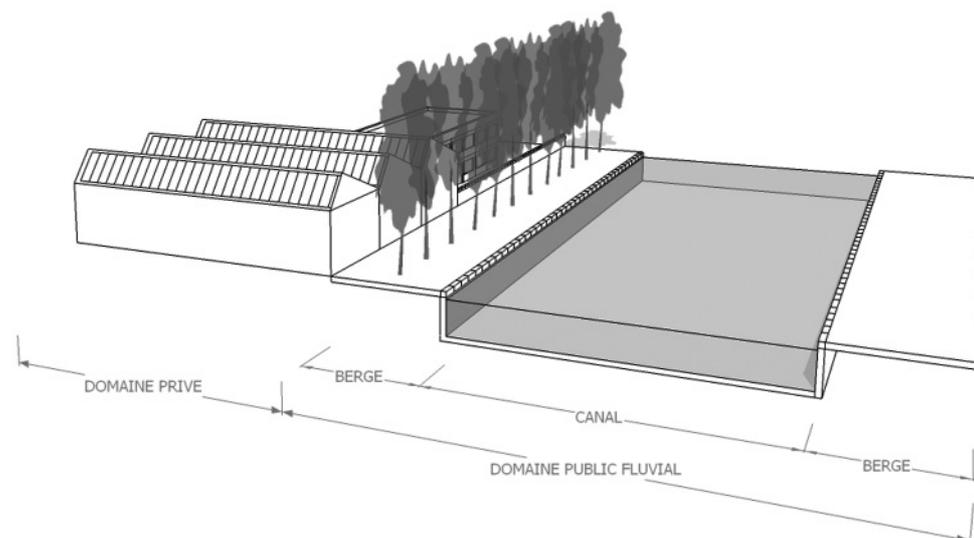
Comment construire à l'alignement du DPF ?

Si le règlement d'urbanisme communal le permet, il est possible d'implanter des constructions en limite du DPF.

La règle précédente implique qu'il est possible de construire en limite du domaine public fluvial, à condition que cela soit autorisé par le règlement d'urbanisme de la commune. Deux cas de figures existent :

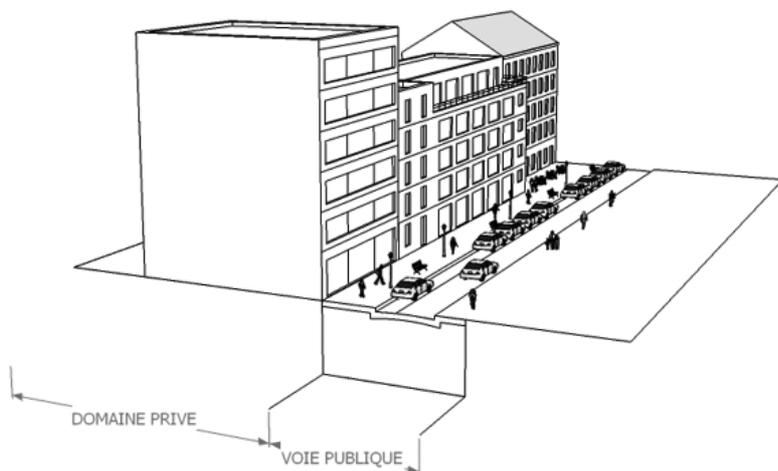
- Si le territoire communal est encore régi par un POS, c'est l'article 7 qui s'applique (implantation des constructions par rapport aux limites séparatives), car l'article 6 dans les POS permet de gérer l'implantation des constructions seulement par rapport aux voies.
- Si le territoire communale est régi par un PLU, en fonction de la rédaction de son règlement, c'est soit l'article 6 (l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques) ou l'article 7 (l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives) qui règle les possibilités de construire à la limite du DPF. Cela dépend si les communes autorisent la construction à l'alignement le long des emprises publiques, autres que les voies publiques.

Il est à noter que l'application de l'article 6, le long du DPF, permet de pouvoir mieux maîtriser la forme du front bâti le long du canal, car la commune peut donner des prescriptions plus fortes sur la hauteur et la forme du gabarit, que l'application de l'article 7, qui sert à régir la distance et l'éclaircissement mais en permet pas de « dessiner » un paysage de manière volontaire.



8. CGPPP : Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

9. Guy Arzul, *Le renouveau du domaine public fluvial*, éditions Johanet, Paris 2008.



Pantin : implantation des constructions en retrait du D.P.F.

Néanmoins, la possibilité d'implanter des constructions à l'alignement, n'implique pas l'autorisation d'ouvrir des vues directement sur le DPF. (cf. point suivant).

Comment ouvrir des vues sur le DPF ?

Contrairement au domaine public de voirie, le domaine public fluvial, ne génère pas « d'aisances de voirie ¹⁰ » (droit d'accès, de vue, de prise d'air et de lumière, de déversement des eaux). Il convient donc d'appliquer l'article 678 du code civil ¹¹, relatif « aux servitudes sur la propriété de son voisin ».

De ce fait, pour ouvrir des vues vers le DPF, plusieurs cas de figures existent en fonction de la distance qui sépare la construction du DPF.

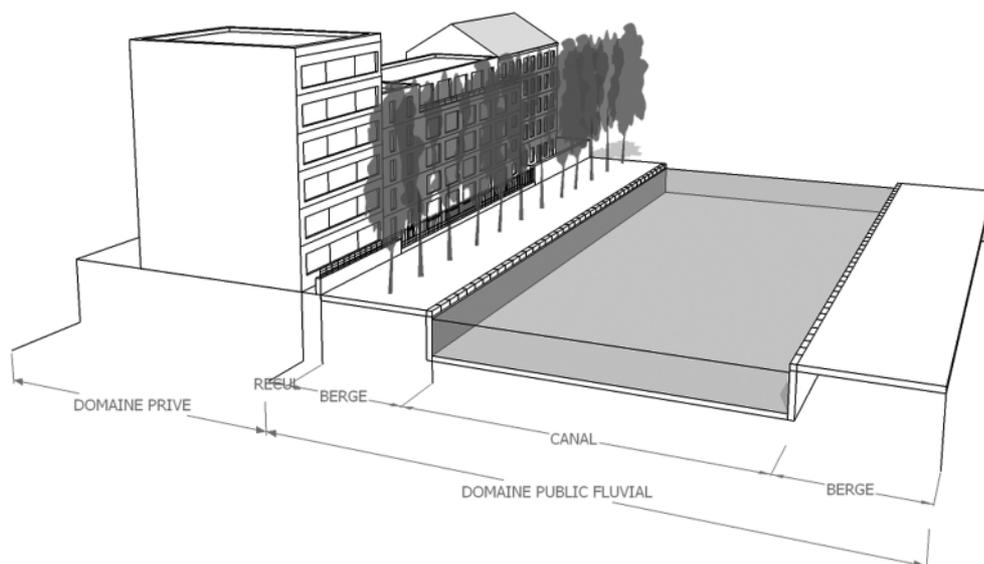
- Si la distance entre la construction et le DPF est inférieure ou égale à 1,90m, pour créer des ouvertures de vues vers le DPF, il existe deux solutions.

La première consiste en la mise en place de tolérances de vues. Cette autorisation est précaire et révoquable. Elle implique la signature d'une convention au bénéfice du propriétaire du terrain riverain du DPF et induit le versement d'une redevance annuelle au propriétaire (la Ville de Paris). Le montant de cette redevance est établi sur la base du guide tarifaire des « canaux parisiens » et de l'évaluation de la plus value (en SHON) apportée par cette autorisation. Cette règle a été appliquée lors de l'ouverture de vues vers le DPF, dans l'opération de rénovation des Grands Moulins de Pantin, mené par la SNC Grands Moulins, qui a agi pour le compte de BNP-Paribas.

La seconde solution consiste en la mise en place d'une servitude de vues, constitutive de droits réels sur le DPF. Le montant de cette servitude, versé à la Ville de Paris, doit être au moins égal au prix évalué par France Domaine.



Grands Moulins de Pantin : convention de tolérance des vues



10. Aisance de voirie : effet administratif du caractère public de la voirie établi en faveur des propriétés riveraines et exercé dans la mesure où il est compatible avec l'usage public de la voirie (on distingue les aisances de voiries suivantes : droit d'accès, de vue, de prise d'air et de lumière, d'écoulement des eaux).

11. Article 678 du Code Civil : « On ne peut avoir des vues droites ou fenêtres d'aspect, ni balcons ou autres semblables saillies sur l'héritage clos ou non clos de son voisin, s'il n'y a dix-neuf décimètres de distance entre le mur où on les pratique et ledit héritage, à moins que le fonds ou la partie du fonds sur lequel s'exerce la vue ne soit déjà grevé, au profit du fonds qui en bénéficie, d'une servitude de passage faisant obstacle à l'édification de constructions. ».



Paris : bassin de la Villette, anciens Magasins Généraux construits dans le D.P.F.

- Si la distance entre la construction et le DPF est supérieure à 1,90m, pour ouvrir des vues vers le DPF, il n'est pas nécessaire de demander la mise en place d'une autorisation temporaire de tolérance de vue ou de servitude de vue. La règle qui régit l'implantation est le POS ou le PLU des communes (cf. point précédent).
- Enfin, si un bâtiment est construit sur le domaine public fluvial, pour l'entretien du canal ou

pour un concessionnaire (autorisation précaire) dans un port par exemple, il est évidemment possible que cette construction puisse ouvrir des vues vers le domaine public fluvial.

Est-il possible d'accéder directement sur le DPF ?

L'ouverture de nouveaux accès au domaine public fluvial, qui ne relève pas du domaine public de voirie n'entraîne ni « d'aisances de voirie », ni



Aulnay-Sous-Bois : accès piéton depuis le Domaine Public Fluvial vers les jardins des pavillons



Pavillons-Sous-Bois : porte cavalière ouvrant sur la berge

de servitude de passage sur le domaine public fluvial de la Ville de Paris.

De ces règles générales, plusieurs cas de figures existent, ils sont fonction du bien depuis lequel on accède au canal et du moyen adopté (piéton ou véhicule).

Premièrement, l'accès au canal est possible depuis tout espace public de voirie ou autre qu'il soit communal ou départemental. Il est possible pour les piétons, pour les véhicules d'intervention liés à la voie d'eau (pompiers- secours), pour les véhicules d'entretien du canal¹². Il est possible, après autorisation donnée par le service des canaux, pour desservir certaines concessions sur le domaine public fluvial (ports) ou pour accéder à des équipements en lien avec la voie d'eau (base de canoë kayak par exemple).

Deuxièmement, il est possible de créer des accès « piéton », depuis une emprise foncière privée (jardin privé par exemple), au droit du DPF, à condition que soit délivrée une autorisation temporaire d'« issue », facturée selon la base du guide tarifaire des « canaux parisiens ». Cette autorisation a donc un caractère précaire et révocable. Elle implique que chaque parcelle bordant le canal doit avoir un accès principal sur du domaine public de voirie, autre que le DPF, notamment pour les pompiers ou pour les déménagements. Elle induit aussi que la division parcellaire en bordure de canal générant des parcelles accessibles uniquement depuis le domaine public fluvial est impossible.

Enfin, il n'est pas réglementaire de délivrer d'autorisation de création de nouveaux accès « piétons » directement depuis un bâtiment édifié au droit du DPF, car il n'est pas possible de délivrer des autorisations de construire sur les terrains desservis par le seul chemin de halage. En effet, sur la durée, il serait impossible d'expliquer à un nouveau propriétaire que l'accès dont il bénéficie depuis son bâtiment n'est que provisoire et qu'il peut être fermé.

Peut-on ouvrir des terrasses sur le DPF ?

La Ville de Paris peut autoriser, à titre précaire et révocable, l'implantation d'une terrasse sur le DPF, si celle-ci participe de la valorisation du canal. Cette autorisation implique le versement d'une redevance dont le montant est établi sur la base du guide tarifaire des « canaux parisiens ».

Peut-on donner un nom au domaine public fluvial ?

A l'exception des quais d'Amsterdam aux Pavillons-sous-Bois, le DPF ne porte pas de nom.



Canal Saint-Martin : terrasse ouverte sur le quai de Valmy



Bassin de la Villette : restaurants et terrasses sur le quai de Seine

Comme une infrastructure autoroutière, on peut se repérer sur les quais uniquement grâce à des panneaux du type « PK1 », « PK2 », etc. correspondant au point kilométrique depuis le Rond-Point des canaux dans Paris.

Il est possible de donner un nom au DPF sur les communes limitrophes, à condition que le nom souhaité n'existe pas dans Paris. La dénomination du quai se fait par une délibération expresse du Conseil de Paris suite à la demande d'une commune concernée. Par contre, en respect des points précédents, il n'est pas possible d'attribuer une adresse aux parcelles donnant directement sur le DPF.

12. Cf décret du 6 février 1932, « la circulation sur les chemins de halage ».

