



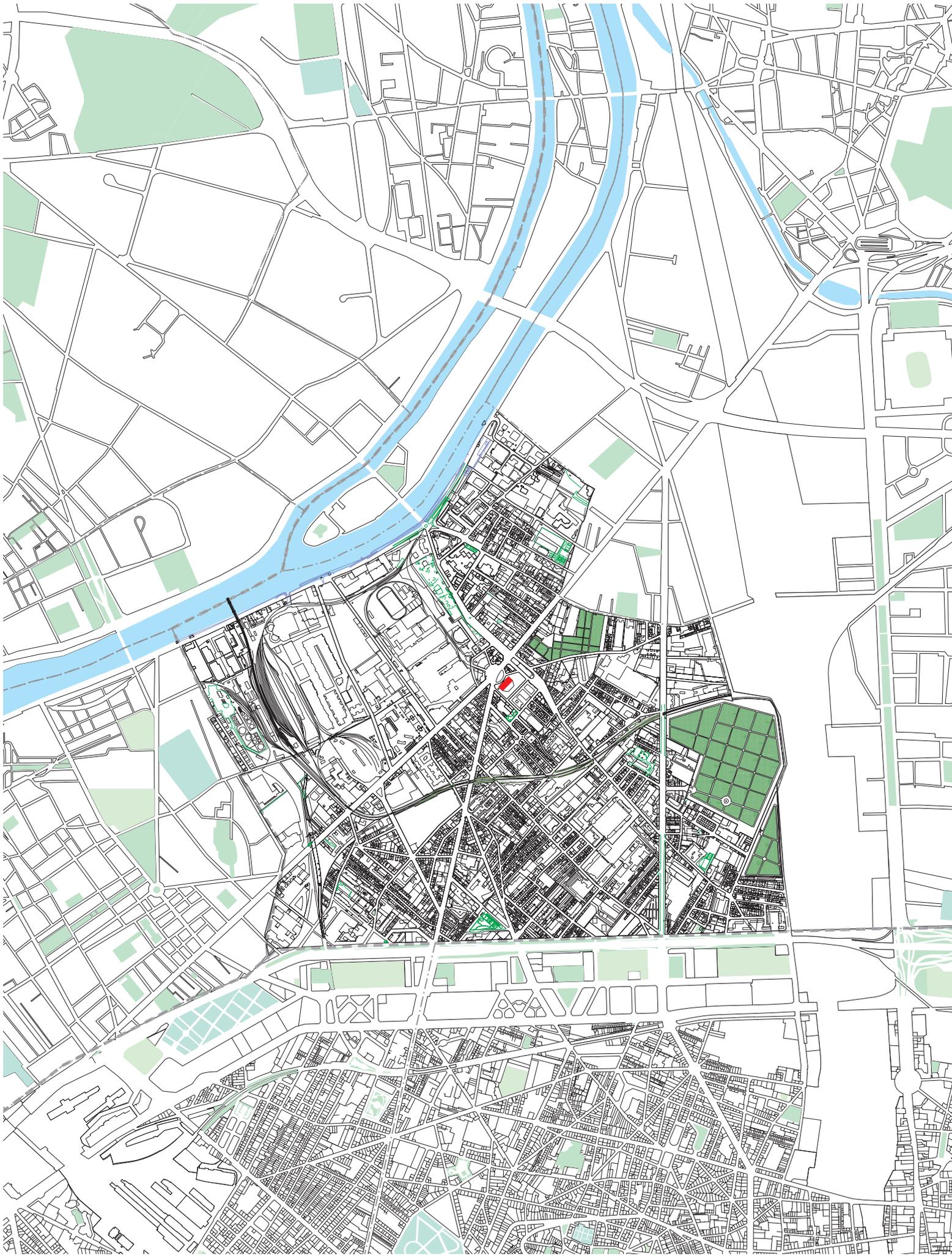
DOCKS DE SAINT-OUEN

De la zone industrielle à la ville

juin 2006

DOCKS DE SAINT-OUEN, de la zone industrielle à la ville

INTRODUCTION	5
1. LES DOCKS DE SAINT-OUEN, UN ENJEU IMPORTANT POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION	7
2. LE SITE DES DOCKS ET SON HISTOIRE	14
- Un vaste territoire en bord de Seine, tout près du centre de la ville de Saint-Ouen	14
- L'histoire des Docks c'est l'histoire de deux territoires contigus façonnés par la présence de la Seine et du chemin de fer	14
- Un pôle de production d'énergie implanté dès la révolution industrielle	18
- L'amorce du changement	18
3. ETAT DES PROPRIETES FONCIERES ET ACTIVITES DE PRODUCTION	19
- Le pôle énergétique aujourd'hui...	19
- L'usine du SYCTOM	19
- L'usine de la CPCU	19
- Les propriétés de la Ville de Paris aujourd'hui	20
- Les terrains libres du nord-ouest	20
- Le terrain concédé à EDF au sud-est.	25
- Le garage des bennes à ordures.	26
- De grandes entités foncières privées héritées de l'histoire industrielle du site	33
- SNCF / RFF	33
- Les enjeux	33
4. LE PROJET DE LA VILLE DE SAINT-OUEN	35
5. LES ENJEUX D'UNE RECONVERSION	39
- Un réseau de transports en commun à renforcer:	39
- Les projets de transports en commun envisagés ou à l'étude	40
- Aménager un réseau de voies publiques qui supporte un fort trafic de transit	43
- Des infrastructures fluviales et ferroviaires à restructurer pour les utiliser	43
- Un pôle énergétique HQE pour un développement durable du centre de l'agglomération	44
6. QUELLES CONTRIBUTIONS DE LA VILLE DE PARIS À CETTE MUTATION ?	51
ANNEXE	59



INTRODUCTION

Dans le prolongement du protocole de coopération signé le 5 mars 2003 par les Maires de Paris et de Saint-Ouen, Madame Jacqueline Rouillon, Maire de Saint-Ouen a écrit le 26 septembre 2005 à Bertrand Delanoë, maire de Paris, pour lui faire part de son souhait d'un travail commun avec la Ville de Paris sur l'avenir du secteur des Docks de St Ouen et sur les terrains lui appartenant.

Jean Pierre Caffet, Jean Yves Mano et Pierre Mansat, adjoints au maire de Paris, ont ainsi rencontré Madame Jacqueline Rouillon le 17 janvier dernier et il a été convenu à l'issue de cette réunion de travailler ensemble à un projet d'aménagement sur cette commune dont Paris est un des grands propriétaires fonciers.

Ce territoire exceptionnel, ancien site industriel de plus de 100 hectares, en bordure de Seine, desservi par la voie ferrée connaîtra ces 15 prochaines années une importante opération de renouvellement urbain qui devrait être reconnue comme stratégique dans le cadre de l'élaboration du SDRIF. Il offre des possibilités de réponses aux enjeux de développement identifiés par les deux collectivités à l'échelle de la zone dense de l'agglomération, notamment en matière de logements, d'équipements, d'espaces verts et de production d'énergie.

La ville de Saint-Ouen a lancé en 2005 les études préalables sur cette partie de son territoire, qualifié de périmètre d'étude dans son PLU, approuvé le 18 octobre 2004. Une convention a été signée avec la SODEDAT * visant à « coordonner les études pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des Docks ». Cette mission vient à échéance début 2007. Dans ce cadre, la SODEDAT a passé des contrats d'étude urbaines à Makan Rafatdjou, architecte urbaniste, à Partenaires Développement sur les questions de développement économique, et à trois bureaux d'études techniques sur les questions hydrologiques et de pollution, de transport et circulation et de recollement des réseaux. L'objectif de la ville de Saint-Ouen est de pouvoir approuver un schéma directeur d'aménagement fin 2006, engager la création d'une première ZAC en 2007 et modifier son PLU en 2008-2009.

Un comité des partenaires a été mis en place par la Mairie de Saint-Ouen dès l'été 2005 auquel participent la Région, le Conseil Général de la Seine St Denis, Plaine Commune, Clichy la Garenne, les grands propriétaires fonciers, les usagers du site des Docks, RFF/SNCF, Nexity, la CPCU, le SYCTOM, la Ville de Paris, EDF/RTE, le STIF, et la RATP. Il s'est réuni pour la deuxième fois le 26 avril 2006.

Au vu des nombreux services et intervenants concernés et pour mener à bien le travail bilatéral avec Paris, Bernard Landau, Sous-directeur de la coopération territoriale, a été désigné comme interlocuteur et coordinateur des services de la Ville de Paris.

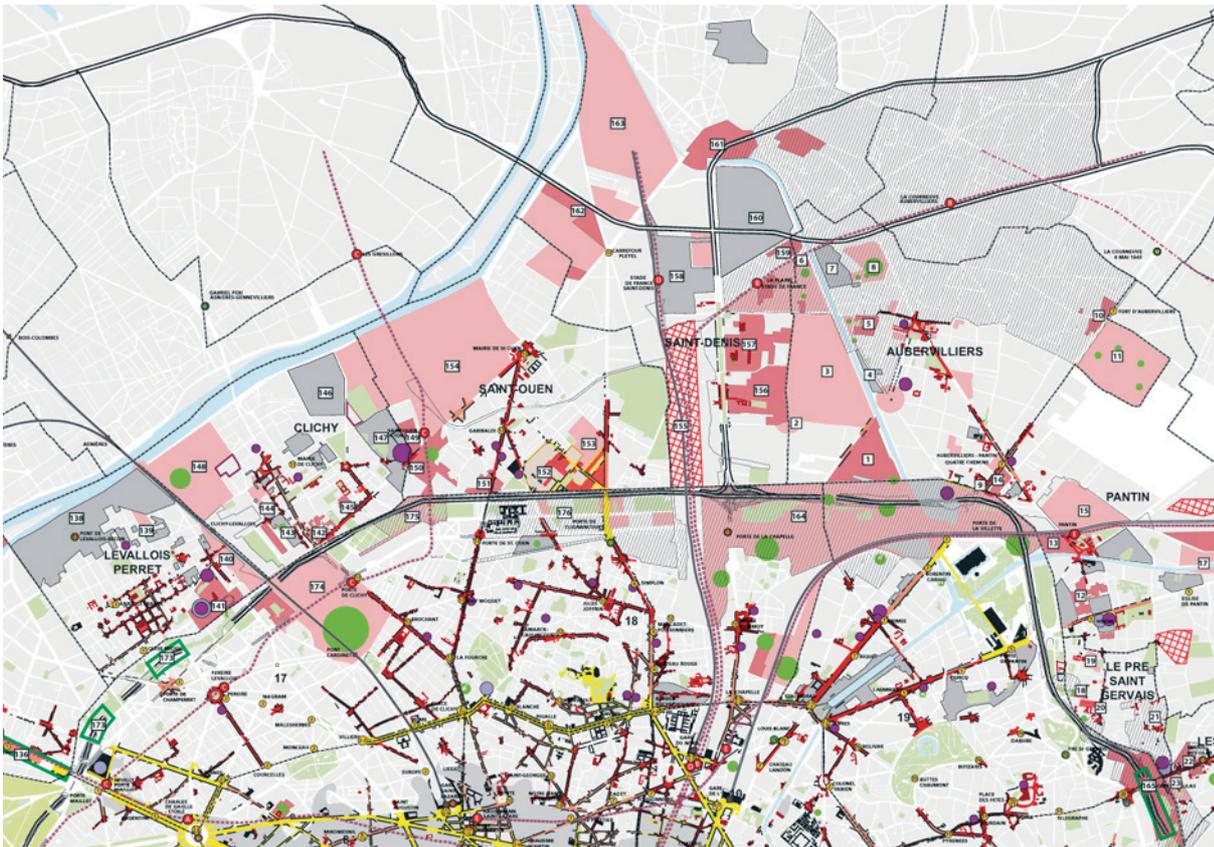
L'APUR a été chargé d'étudier, en étroite relation avec la SODEDAT et ses équipes techniques, les possibilités d'aménagement des terrains que la Ville de Paris possède sur le territoire des Docks de Saint-Ouen, et de la synthèse des réflexions menées par les directions de la Ville de Paris concernées : DU, DVD, DPE, DLH essentiellement.

Au terme de trois mois de travail qui ont permis de rencontrer les services et organismes directement ou indirectement impliqués dans la mutation de ce territoire (CPCU, DPE, EDF-RTE, Syctom, RFF) et de mettre en place une méthode de travail et un partenariat technique avec la Ville de St Ouen et la SODEDAT, il a semblé nécessaire de rédiger un premier document de travail rassemblant les données collectées, les enjeux de coopération et des esquisses de projet sur les terrains de la Ville de Paris.

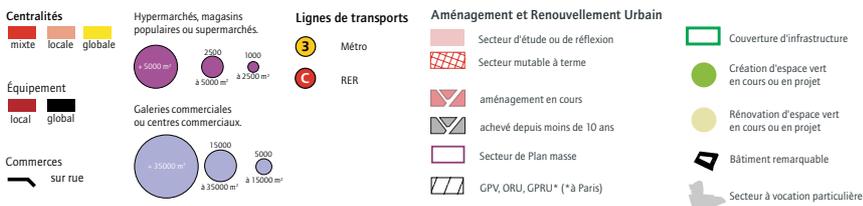
C'est l'objet du présent rapport.

* SODEDAT 93 : société anonyme d'économie mixte, d'équipement et d'aménagement du terri-

toire du département de la Seine Saint-Denis.



Centralités actuelles et projets de développement - Juillet 2005



apur
ATELIER PARIS D'URBANISME



Les grands parcs et projets majeurs d'espaces verts du Nord-Est de l'agglomération centrale



apur
ATELIER PARIS D'URBANISME
Juin 2006

1. Les Docks de Saint-Ouen, un enjeu important pour le développement des territoires du cœur de l'agglomération.

Au cœur de l'espace régional, de nombreux Franciliens vivent désormais dans une zone dense d'habitat et d'activités, marquée par une imbrication forte des dynamiques et des enjeux territoriaux. Ainsi sur 4 % de l'espace francilien, vit 47 % de la population, sont concentrés 60 % des emplois et s'effectuent 90 % des déplacements. Marqués par une densité forte de 11 000 habitants au km² et de 6 925 emplois au km², soit respectivement 22 fois et 38 fois plus que dans le reste de la région, les problèmes urbains de l'agglomération sont donc tout à fait spécifiques.

Mais c'est aussi dans le cœur de l'agglomération que se concentrent, malgré la très importante production de richesse, les enjeux les plus criants en termes d'inégalités et de ségrégations sociales, spatiales et environnementales.

Dans ce périmètre, sont localisés plus de 80 % des logements sociaux d'Île-de-France. Le taux de chômage y est structurellement plus élevé que la moyenne nationale ou même régionale. Saint-Ouen est une des communes du centre de l'agglomération qui concentre à la fois le plus de logement social, 40 % du parc de logements et un fort taux de chômage. En raison de la concentration des déplacements et d'un certain nombre d'activités, la question de la pollution atmosphérique et de la nécessaire préservation de l'environnement se pose avec une acuité particulière dans le centre de l'agglomération. Bruit, pollutions, manque d'équipements et d'espaces verts, insalubrité des logements, les populations les plus fragiles sont aussi les plus touchées par les atteintes à l'environnement. Saint-Ouen, qui accueille à la fois une des usines du SYCTOM, la plus grosse usine de la CPCU et encore très récemment de vastes installations TOTAL et des usines électriques est particulièrement concernée par cette nécessaire reconquête de l'environnement. Elle l'est également par la présence de la Seine et des vastes emprises non bâties voisines, aujourd'hui à la fois friche et jardins ouvriers sur lesquelles il convient de s'appuyer pour densifier le réseau vert des parcs et jardins du cœur de l'agglomération.

Depuis quelques années, dans une véritable extension de l'échelle de la centralité, la pression foncière qui pèse sur Paris et sur les communes proches se fait de plus en plus forte. Par bien des aspects, les outils traditionnels d'intervention des collectivités trouvent leurs limites pour faire face à ce phénomène. En effet, la pression foncière s'affranchit largement des limites entre communes ou départements, alors même que les outils sont localisés. Devant la puissance des phénomènes spéculatifs, la question foncière fait aujourd'hui figure d'enjeu politique majeur pour l'agglomération. Cette maîtrise foncière est un des enjeux de l'avenir du site des docks de Saint-Ouen.

Paris – Clichy — Saint-Ouen – Boucle de Gennevilliers, un territoire de renouvellement et de projets partagés

Le grand secteur du nord-ouest parisien tire son unité de sa configuration géographique dans un méandre de la Seine. Il connaît aujourd'hui de profondes mutations qui contribuent au renouvellement urbain de la zone dense. Entre le nord-ouest de Paris et le port de Gennevilliers, le tissu urbain est à la fois continu et très marqué par les grandes emprises industrielles qui se reconvertissent progressivement. Si la commune de Levallois achève sa modernisation et s'oriente vers une politique de requalification des paysages existants et d'amélioration des équilibres sociaux, les dynamiques se polarisent aujourd'hui sur Paris, Clichy, Saint-Ouen et Gennevilliers et concourent à un renouvellement de l'offre économique, y compris en terme de fret, comme de l'offre de logements et d'espaces verts.

D'ors et déjà, les GPRU de Montmartre – Clignancourt (de la Porte des Poissonniers à la Porte de Montmartre) et celui de la Porte Pouchet reflètent clairement les problématiques d'aménagement à l'articulation entre Paris et Saint-Ouen. Dans ces secteurs, il s'agit d'améliorer la qualité de vie des logements dont plusieurs centaines sont soumis aux nuisances du boulevard périphérique en viaduc. L'aménagement doit aussi permettre de renforcer l'attractivité et de reconquérir de l'emploi. À ce titre, la valorisation du marché aux Puces de Saint-Ouen (5 millions de visiteurs annuels) dont la Porte de Clignancourt consti-

tue l'accès principal, ou l'inscription du développement des programmes économiques de la porte Pouchet dans la continuité des aménagements de Clichy et de Saint-Ouen sont des enjeux importants.

À Paris et à Saint-Ouen, les projets de Clichy Batignolles et des Docks se complètent et entrent en résonance. Plus largement la reconversion des vastes emprises à Gennevilliers constitue avec la plaine Saint-Denis les plus grands territoires de renouvellement urbain du nord et du nord ouest de l'agglomération.

Dans Paris, l'opération d'aménagement Clichy-Batignolles amorce la reconversion d'une des dernières emprises industrielles, elle doit permettre d'introduire les éléments d'une plus grande diversité urbaine : des logements, et particulièrement des logements sociaux et un parc de 10 ha pour un ouest parisien déficitaire dans ces deux domaines.

À Saint-Ouen l'opération d'aménagement des Docks verra la reconversion d'une des grandes emprises industrielles en bordure de Seine du nord ouest de l'agglomération. Elle devrait permettre la constitution d'un ensemble urbain de cent hectares, d'une grande diversité urbaine autour d'un parc d'une quinzaine d'hectares.

Ces projets importants ne sauraient prendre forme sans le développement du maillage des transports en commun lourds nécessaires à une mobilité durable : prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'au Port de Gennevilliers en correspondance avec le futur prolongement de la ligne T1, réflexions sur la desserte en radiale et en rocade du secteur des Docks de Saint-Ouen.

Enfin, l'amélioration de la qualité des espaces publics par la réduction des nuisances de la circulation de transit et la mise en réseau des éléments paysagers (du futur parc des Batignolles à la Seine en passant par la Porte Pouchet et les anciennes emprises de l'A15) permettront de donner une cohérence urbaine à ce très large secteur.

En créant des quartiers attractifs et mixtes d'un point de vue fonctionnel, les projets du nord ouest de l'agglomération qui trouveront de nouveaux développements à Paris comme à Saint-Ouen dans le secteur des Docks, révéleront la capacité de la zone dense à mettre en œuvre des changements partagés.

Les enjeux sur ces sites sont à la fois sociaux, économiques et environnementaux. Il s'agit en premier lieu de développer un processus de renouvellement de ces territoires permettant d'enrayer les inégalités.

L'enjeu social se cristallise autour du logement et de l'habitat.

Construire 60 000 logements neufs supplémentaires par an en Île-de-France jusqu'en 2030, tels est l'objectif débattu à l'occasion de la préparation du nouveau SDRIF.

Si l'on ne réagit pas aux évolutions actuelles, l'accentuation des inégalités sociales et spatiales en Île-de-France vont perdurer et même s'amplifier. Le cœur de la région risque de se transformer en un lieu de vie pour une élite fortunée de plus en plus restreinte et en un lieu d'accueil temporaire pour une masse de plus en plus pauvre frappée par toutes les précarités, excluant les classes moyennes. Le jeu du marché accentue ces inégalités et ce type d'exclusion. Il y a donc urgence à redéfinir une politique foncière spécifique sur la zone dense capable d'apporter des réponses à la crise immobilière et de relancer la production de logements sociaux. Il est nécessaire de développer une offre de logements diversifiée et de qualité y compris du point de vue environnemental au sein de quartiers nouveaux porteurs de mixité sociale et fonctionnelle.

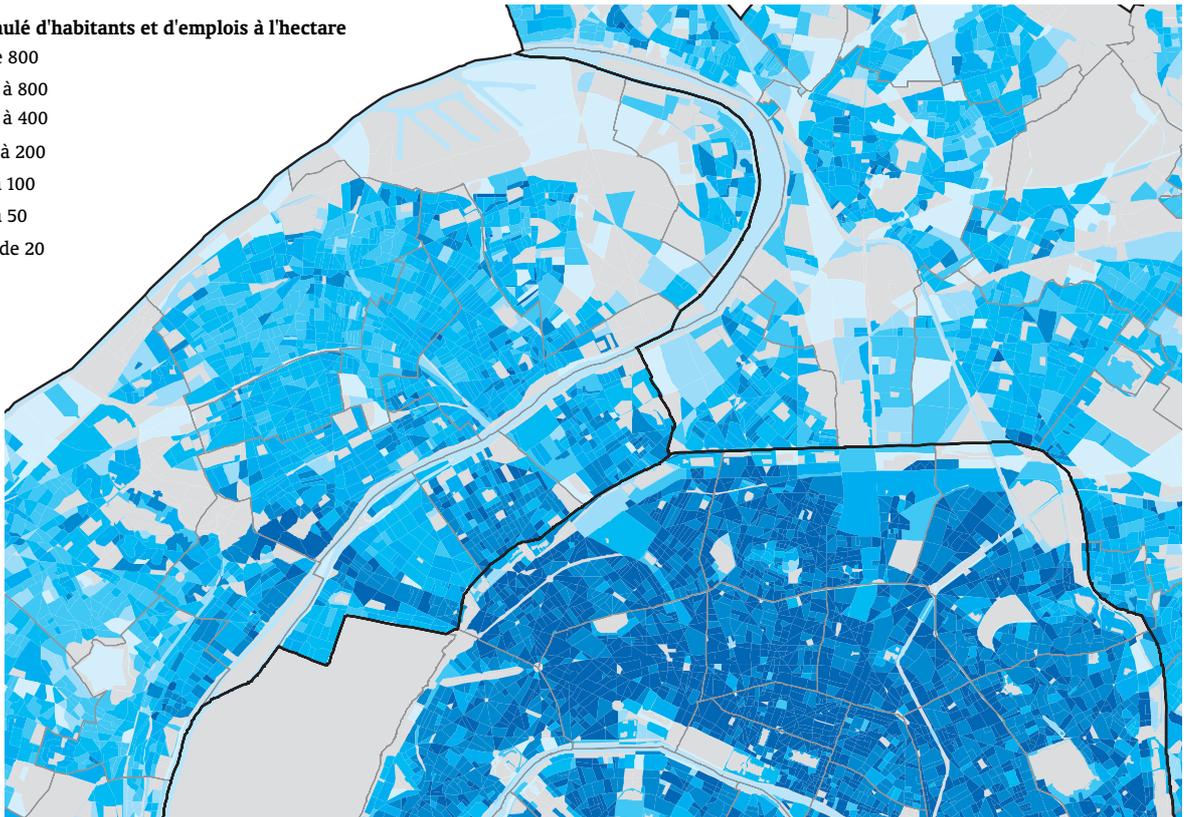
Cette démarche doit intégrer une action résolue sur le maillage des équipements et des services urbains. Le renouvellement urbain et l'aménagement des grands territoires de projets nécessitent la création d'équipements publics qui doivent répondre à la plus grande complémentarité des actions menées par les diverses collectivités locales au bénéfice des habitants et du public. L'enjeu est ici de définir une politique concertée qui pourrait permettre des réalisations d'équipements partagés sur la base de cofinancement ou de conventionnement.

L'enjeu économique est avant tout un enjeu d'attractivité de l'agglomération, qui, pour continuer à se développer, doit pouvoir s'appuyer sur une image dynamique lisible à l'échelle mondiale. C'est aussi, pour le centre d'agglomération, un enjeu en terme d'emploi. Si la zone centrale a perdu de très nombreux emplois entre 1990 et 1999, ce desserre-

Densité cumulée de population et d'emplois salariés – 1999 et 2000

Nombre cumulé d'habitants et d'emplois à l'hectare

- plus de 800
- de 400 à 800
- de 200 à 400
- de 100 à 200
- de 50 à 100
- de 20 à 50
- moins de 20



Moyenne Paris + Petite Couronne = 152 – Moyenne Paris = 354
 Les îlots de moins de 10 habitants + salariés, ainsi que les principaux espaces verts apparaissent en gris.

Sources : recensement de la population 1999 (Insee) – Enquête Régionale Emploi 2000 (Insee)

apur

Densité de logements – 1999

Nombre moyen de pièces d'habitation par hectare

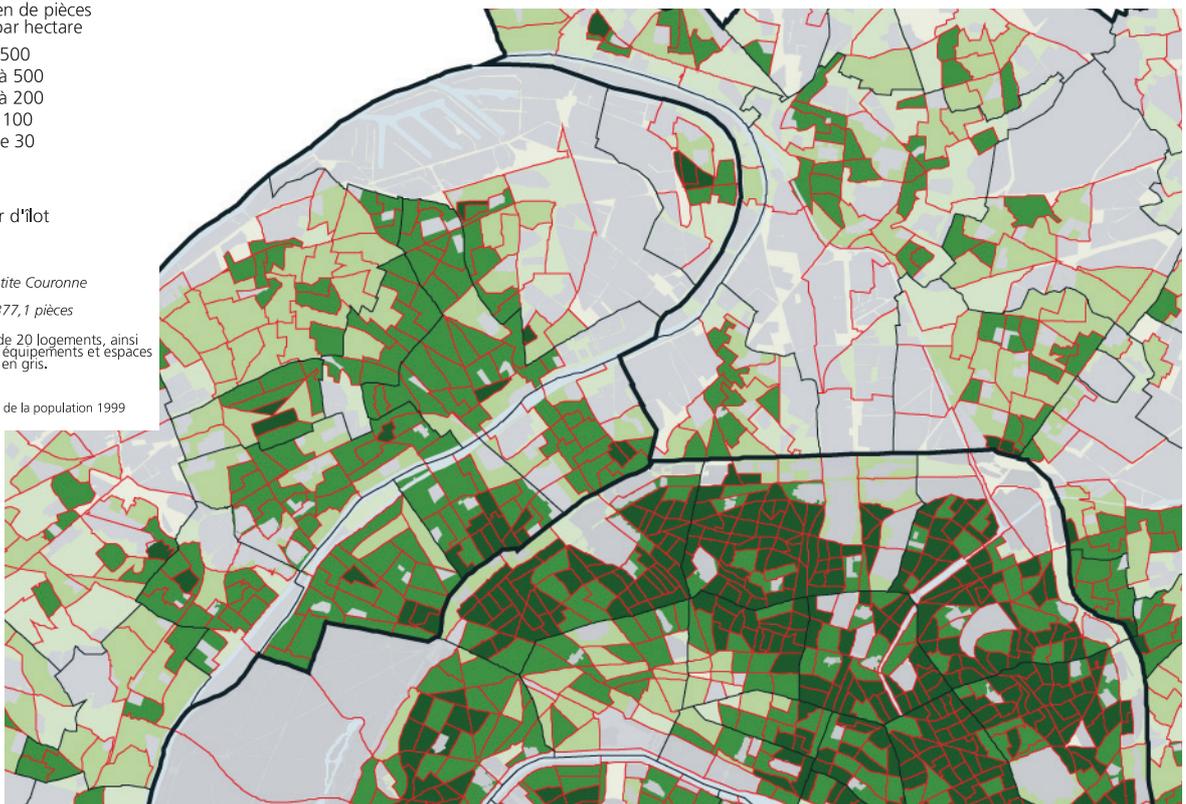
- plus de 500
- de 200 à 500
- de 100 à 200
- de 30 à 100
- moins de 30

contour d'îlot

Moyenne Paris+Petite Couronne = 167,5 pièces
 Moyenne Paris = 377,1 pièces

Les IRIS de moins de 20 logements, ainsi que les principaux équipements et espaces verts apparaissent en gris.

Source: recensement de la population 1999 (INSEE)





Le secteur des Docks est clairement délimité par la faiblesse des densités de population, comme d'emplois. Sur 100 hectares, il ne compte en effet que 300 habitants et 1 000 emplois.

Les secteurs les plus denses de Saint-Ouen sont soit ceux qui sont bien desservis par le métro (Garibaldi, Mairie de St-Ouen), soit ceux d'habitat social dominant (vieux St-Ouen, Garibaldi).



Saint-Ouen

TAUX DE CHÔMAGE 1999

Part des chômeurs
dans la population active

- plus de 17,5%
- de 15 à 17,5%
- de 12,5 à 15%
- de 10 à 12,5%
- moins de 10%

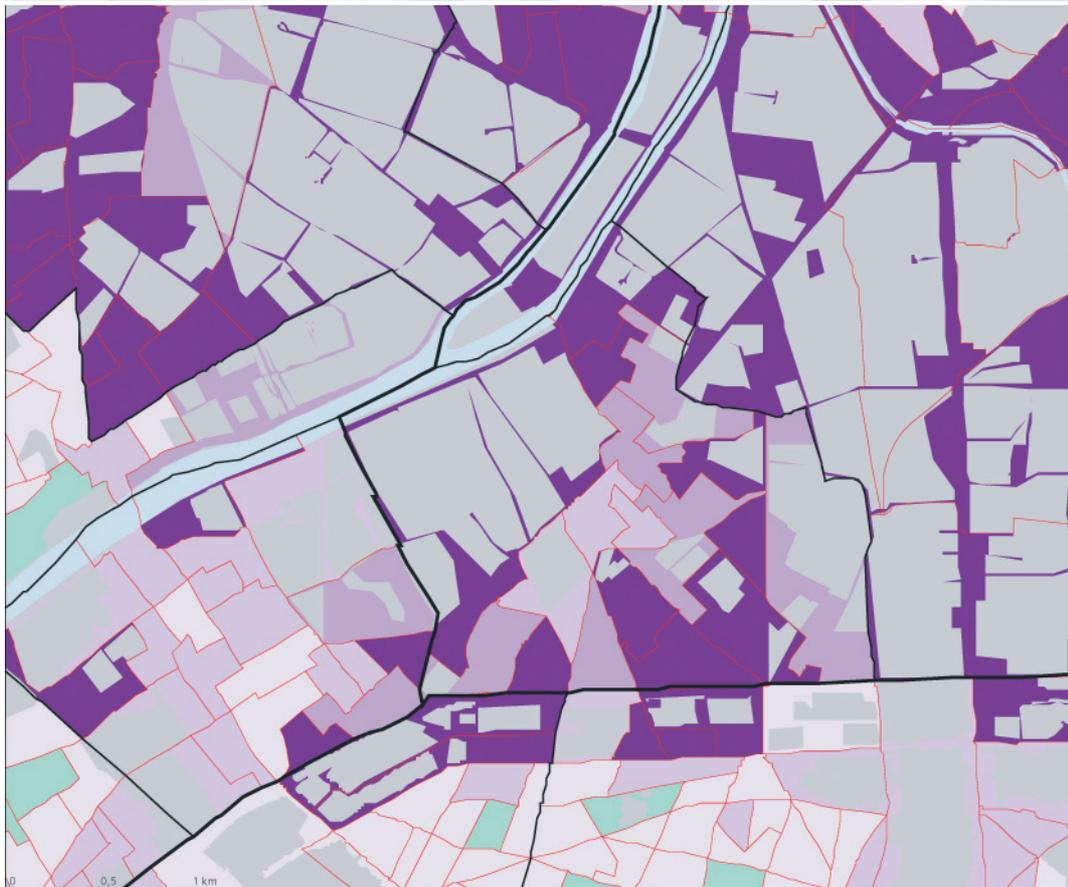
□ contour d'IRIS

Moyenne Paris+Petites Couronnes = 12,7%
Moyenne Paris = 12,0%

Les IRIS de moins de 20 actifs, ainsi que les principaux équipements et espaces verts apparaissent en gris.

Source: recensement de la population 1999 (INSEE)

apur



Saint-Ouen

STRUCTURE SIMPLIFIÉE DE LA POPULATION ACTIVE 1999

La catégorie socio-professionnelle
"ouvrier, employé" par rapport à
la catégorie "cadre, chef d'entreprise,
profession intellectuelle supérieure"

- plus de 7 ouvriers/... pour 1 cadre/...
- de 5 à 7 ouvriers/... pour 1 cadre/...
- de 3 à 5 ouvriers/... pour 1 cadre/...
- de 1 à 3 ouvriers/... pour 1 cadre/...

- de 1 à 2 cadres/... pour 1 ouvrier/...
- plus de 2 cadres/... pour 1 ouvrier/...

□ contour d'IRIS

Moyenne Île-de-France
= 2,2 ouvriers/... pour 1 cadre/...
Moyenne Agglomération
= 2,1 ouvriers/... pour 1 cadre/...
Moyenne Paris+Petite Couronne
= 1,8 ouvriers/... pour 1 cadre/...
Moyenne Paris
= 1 ouvrier/... pour 1 cadre/...

Les IRIS de moins de 20 actifs, ainsi que les principaux équipements et espaces verts apparaissent en gris.

Source: recensement de la population 1999 (INSEE)

apur

L'histoire de Saint-Ouen est intimement liée au développement de l'industrie, dès le XIX^e siècle, en particulier sur le secteur des Docks. La désindustrialisation a touché la commune, dès les années 1980, et la structure de la population active, comme les taux de chômage confirment cette donnée. Les taux de chômage sont supérieurs à 15 % de la population active sur tout le territoire, et les ouvriers et employés sont largement surreprésentés. Cette situation explique la volonté de la ville de Saint-Ouen de créer de nouveaux emplois, en particulier dans les activités non tertiaires, afin de s'adresser directement à ses habitants.

ment n'a pas eu l'effet d'entraînement escompté sur l'économie et le développement de ces territoires. L'objectif est bien de viser une « haute qualité économique » facteur de développement durable en renouvelant l'offre foncière et immobilière, en valorisant les filières autour des nouveaux métiers dont ceux relevant de la protection de l'environnement, en renforçant l'accessibilité aux emplois, et en déployant les services aux personnes et aux entreprises. Moteur de la dynamique économique et sociale pour les quartiers les plus touchés par le chômage et la précarisation sociale, la logique de proximité de l'emploi pourrait être un axe central pour les années à venir. Le soutien des activités commerciales et artisanales, le développement de nouveaux sites d'emploi tertiaire en milieu dense, près des logements, s'inscrit dans cet objectif.

Le dernier enjeu concerne les transports et le développement durable de l'agglomération. La moitié des déplacements régionaux sont concentrés entre Paris et la petite couronne. Là encore, les inégalités restent fortes et portent atteinte à la santé publique et à l'environnement. L'usage excessif de l'automobile et les transports routiers de marchandises contribuent fortement à la pollution atmosphérique. Cela s'explique en grande partie par la desserte très insuffisante en transports publics de la proche couronne en regard de sa densité élevée en habitants et en emplois. Aujourd'hui, la première couronne, déjà densément peuplée, voit augmenter de manière significative sa densité d'emploi, qui pourrait se traduire d'ici 2015 par une demande supplémentaire d'un million de déplacements. L'objectif prioritaire du SDRIF devrait donc être de renforcer le maillage des transports collectifs de grande capacité sur la zone dense. La reconquête des anciennes friches industrielles et la dynamisation de toute la couronne parisienne, y compris à l'est et au nord implique une articulation nouvelle entre modes de déplacement et urbanisme. Atteindre l'objectif de développement de la zone dense, en termes d'habitat, d'emploi, d'équipements nécessite de penser dès l'amont la question de leur future desserte en transport en commun et du développement des circulations douces. De même, il convient de réfléchir à la question du transport routier de marchandises et à la mise en place de plans de déplacements pour les entreprises. C'est à cette condition que pourront être véritablement menés à bien des aménagements économes en espaces et en énergie, respectueux des ressources naturelles et soucieux de limiter les émissions de polluants et, de façon plus large, les atteintes à l'environnement.

La densification raisonnée du cœur de l'agglomération ne peut être envisagée sans un véritable volontarisme politique. Les collectivités territoriales ont à conduire un véritable « renouvellement de la ville sur elle-même ». Une planification de long terme doit être mise en place pour répondre aux besoins d'espaces verts et de logements mais aussi pour anticiper un fort développement de la logistique urbaine ferroviaire et fluviale en réservant d'importantes emprises foncières dans Paris et en proche couronne à cet effet.

Agir pour réduire l'impact des activités sur l'environnement

Collectivités, acteurs de l'aménagement, entreprises ou simples citoyens, sont confrontés désormais à un défi qui dépasse largement le cadre francilien ; l'impact des activités sur l'environnement. L'eau, l'air, le sol sont des ressources fragiles qu'il faudra de plus en plus préserver. Dans le même temps et bien qu'elles soient moindres en milieu urbain dense, les nuisances que nous générons, le bruit, les déchets, doivent être maîtrisés et réduits. Les actions à mener sont multiples et là encore, seule une mise en œuvre cohérente et concertée permettra de protéger efficacement l'environnement.

Si la notion de « Haute Qualité environnementale » se doit d'être étendue à l'ensemble des constructions, l'extension de ses principes aux opérations d'urbanisme permet une démarche plus globale. Le projet des Docks est un site sur lequel cette approche prend tout son sens.

Un effort pour répondre aux problèmes de la pollution des sols est également nécessaire. Nombre de terrains ont accueilli des activités qui ont été à l'origine d'une pollution des sols présentant des risques sanitaires pour les populations. C'est notamment le cas des terrains de l'ancienne usine électrique, qui appartiennent à la Ville de Paris au centre du site

des docks. Innover dans ces domaines pour connaître et traiter efficacement ces terrains est un enjeu de l'aménagement de ces sites.

Il faudra également innover dans la collecte et le traitement des déchets ménagers. 85 communes réparties dans adhère aujourd'hui au SYCTOM qui traite chaque année les déchets de 5,5 millions d'habitants soit près de 27 millions de tonnes par an. Les volumes de déchets à traiter ont connu dix ans, une augmentation de plus de 20 %. Cette évolution pose le problème des capacités de traitement à mettre en œuvre dans les années à venir, aussi bien dans le domaine de la valorisation de la matière que de la valorisation énergétique.

Devant l'augmentation croissante des déchets ménagers, le SYCTOM s'est fixé pour objectif de parvenir d'ici 5 ans à diminuer de 300 000 tonnes par an (soit 10 %) les quantités d'ordures ménagères actuellement traitées en usines d'incinération ou en centres de stockage. Cela nécessite une politique de limitation des déchets à la source et le développement du recyclage et de la réutilisation. Cela nécessite de créer de nouveaux centres de traitement et de transfert des déchets qui devront être situés de manière à limiter les déplacements de véhicules et à utiliser aux mieux les modes de transports alternatifs à la route (voie d'eau, voie ferrée). Afin de ne pas reporter une fois de plus le poids de ce traitement des déchets sur ses voisins, quatre sites dans Paris ont été identifiés qui répondent à ces contraintes et permettent de couvrir l'ensemble de Paris ; le sud-ouest du 15^e arrondissement, le quartier de Bercy, celui de la Chapelle et celui des Batignolles Nord. Cela suppose également de réduire les nuisances des installations existantes, surtout lorsqu'elles sont situées dans des zones urbaines denses ou, comme le secteur des Docks, sur des sites industriels en mutation profonde.

2. LE SITE DES DOCKS ET SON HISTOIRE

Un vaste territoire en bord de Seine, tout près du centre de la ville de Saint-Ouen

L'histoire moderne de Saint-Ouen est indissociable de l'histoire des Docks, car Saint-Ouen est devenu une ville industrielle et ouvrière à partir de ce lieu particulier, en bordure de Seine, sur lequel ont été implantés une gare d'eau en 1830 puis le réseau ferré en 1856. Ces deux infrastructures créent les conditions d'un développement industriel important en assurant une bonne desserte des terrains pour l'approvisionnement en matériaux des usines et le stockage des marchandises.

Mais, en même temps, cette concentration d'infrastructures va empêcher la ville de se développer vers le fleuve. Alors que le vieux Saint-Ouen s'était développé, plus au nord, entre la route de la Révolte et la Seine, au droit des Docks, cette même route (aujourd'hui dénommée boulevard Victor Hugo) marque depuis le XIX^e siècle, la limite de la ville résidentielle. À l'ouest de cette voie, il n'y a plus que des entrepôts et des usines. Seules deux rues, la rue Ardouin et la rue des Bateliers traversent le territoire des Docks jusqu'au quai du fleuve. Elles supportent tout le trafic généré par les installations industrielles.

L'histoire des Docks c'est l'histoire de deux territoires contigus façonnés par la présence de la Seine et du chemin de fer

Le territoire qui s'étend depuis la rue Dhalenne au nord jusqu'aux voies de chemin de fer au sud est composé de deux vastes terrains, différemment occupés depuis le XVIII^e siècle. Dans la partie nord, une vaste parcelle accueillait un domaine aristocratique qui fut transformé en hippodrome en 1881 puis racheté par la compagnie Thomson-Houston en 1917 à l'exception de la bande de terrain située immédiatement en bord de Seine sur laquelle avait été créée la gare de Saint-Ouen les Docks depuis 1862. Les 26 hectares acquis par la société Thomson-Houston (qui deviendra Alstom en 1928) sont alors divisés en deux parties. La partie ouest non bâtie devient un terrain de sport et des jardins ouvriers pour les ouvriers de l'usine et le château sont laissés à l'abandon. La partie est devient l'usine de fabrication de matériel électrique ¹ à partir de 1921. Elle est connectée au réseau ferré par une voie ferrée qui pénètre dans l'usine depuis la voie ferrée située près de la Seine. Au milieu du XX^e siècle est construite la « halle de grands montages » équipée de deux ponts roulants. Cette grande halle en béton fut construite en même temps que deux autres assez semblables à usage d'ateliers et de bureaux. Elles existent encore aujourd'hui et constituent une série de bâtiments industriels remarquables.

Dans la partie sud, les terrains restent agricoles jusqu'en 1830.

Le port et la gare d'eau de Saint-Ouen sont créés en 1826 et ouverts à l'exploitation en 1830. Ils comprennent un canal perpendiculaire à la Seine de 50 m de large, de 600 m de long et de 2,50 m de profondeur, suivi d'un bassin formant un port de 200 m de long et de 25000 m² de superficie ². Le canal est plus haut que la Seine, son niveau d'eau est maintenu par une double écluse de 3 m de hauteur. À partir de l'installation de l'usine de la société d'électricité, le canal est alimenté par les eaux de condensation de l'usine, ce qui évite de relever l'eau de la Seine pour maintenir son niveau.

L'arrivée du chemin de fer en 1851 vient compléter la gare d'eau et accélère le développement industriel des terrains voisins. En 1854, est créée la Société anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen ³. La ligne est exploitée à partir de 1862. Elle traverse toute la commune. La compagnie bâtit alors des magasins et des halles nécessaires au transbordement et au stockage des marchandises et, à partir de 1867, une série de magasins ⁴. Les plus anciens bâtiments d'entreposage encore présents sur le site de RFF en bordure des voies ferrées datent de ces années-là.

1 - L'usine occupe alors 7 hectares. Elle fabrique des transformateurs et des appareillages haute-tension, des équipements de centrales, de postes d'interconnexion et de distribution industrielle du courant alternatif...

2 - Ce dernier bassin sera supprimé et remblayé dès que la compagnie des chemins de fer du Nord devient propriétaire des Docks en 1872. A partir de 1885, l'emplacement de l'ancien bassin situé au bout de la darse devient dépôt de charbon.

3 - En 1855 et 1856, par décrets impériaux, la compagnie du chemin de fer des Docks de Saint-Ouen acquit pour 99 ans l'exploitation du chemin de fer de raccordement entre la gare d'eau construite en 1826 et le chemin de fer de ceinture

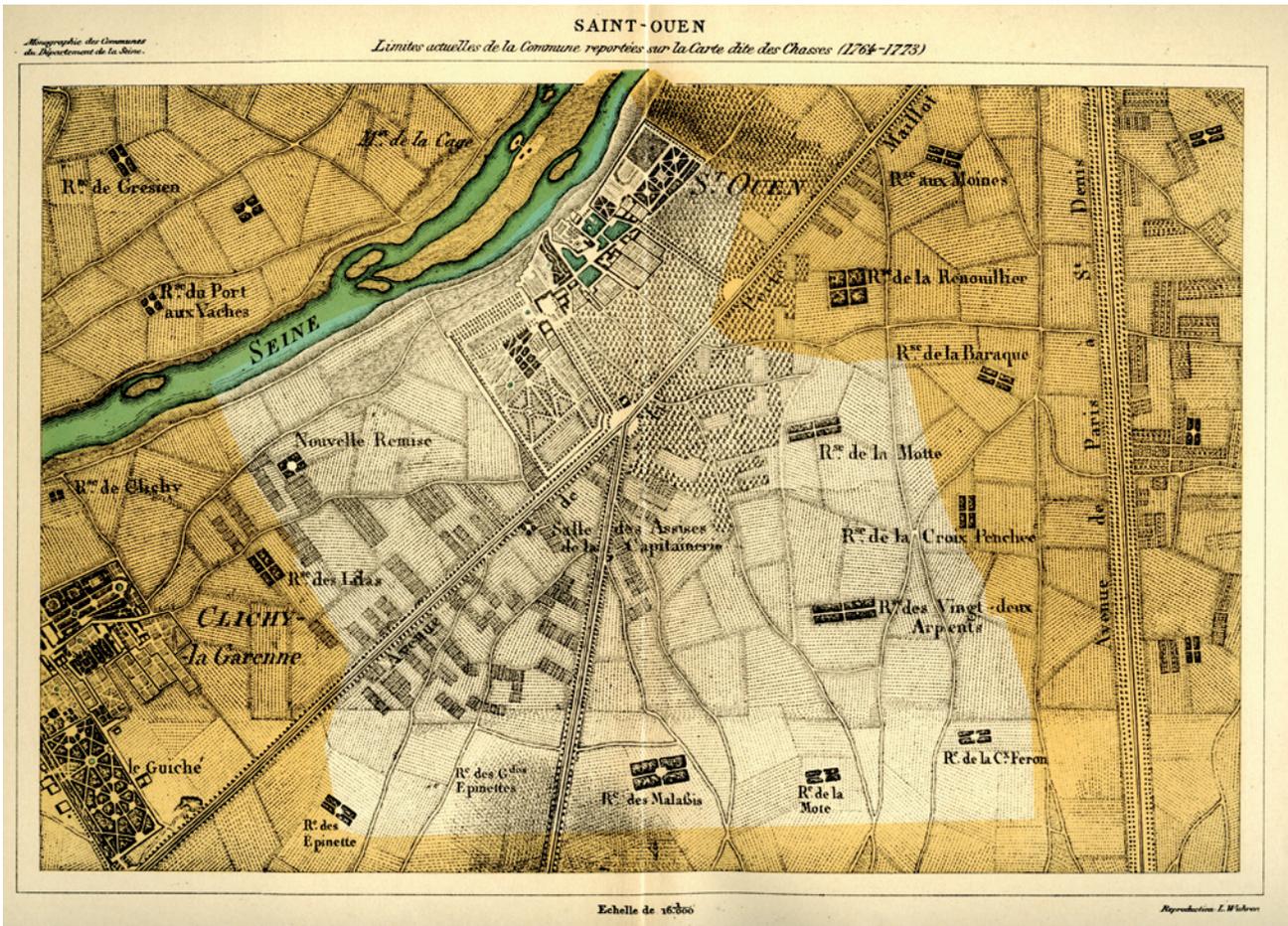
4 - Un magasin général et une salle des ventes publiques, l'entrepôt des Douanes, un entrepôt des sucres indigènes, un entrepôt pour les huiles, un entrepôt pour l'alcool.



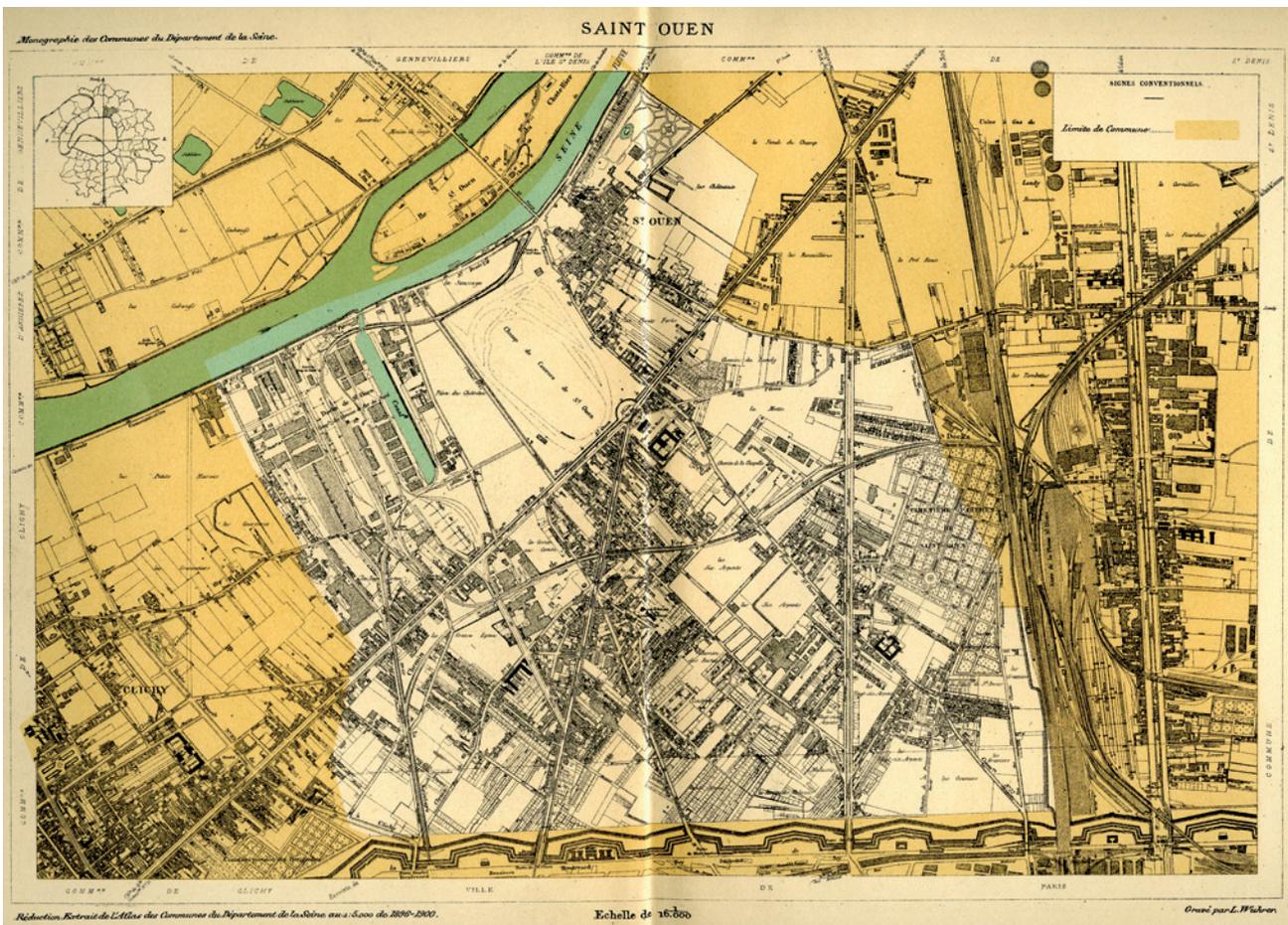
Archives municipales de Saint-Ouen. Les Docks en 1964.



Le site des Docks aujourd'hui, vue depuis le sud vers le nord.

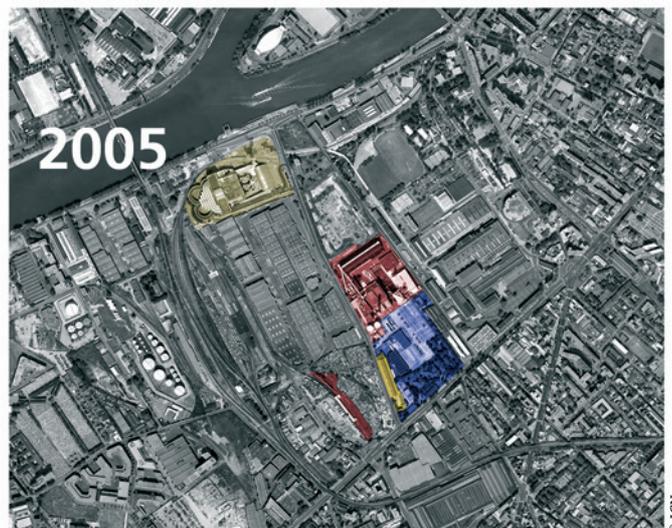
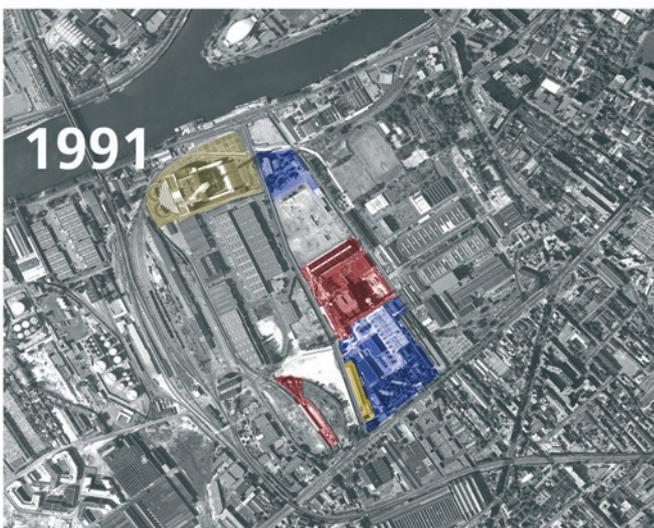
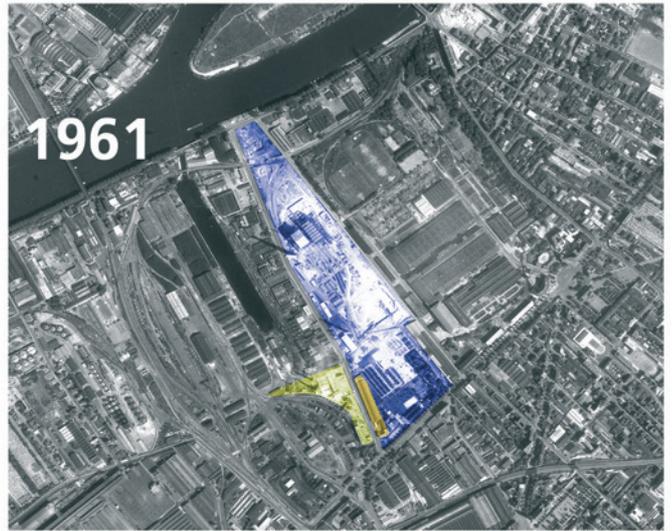
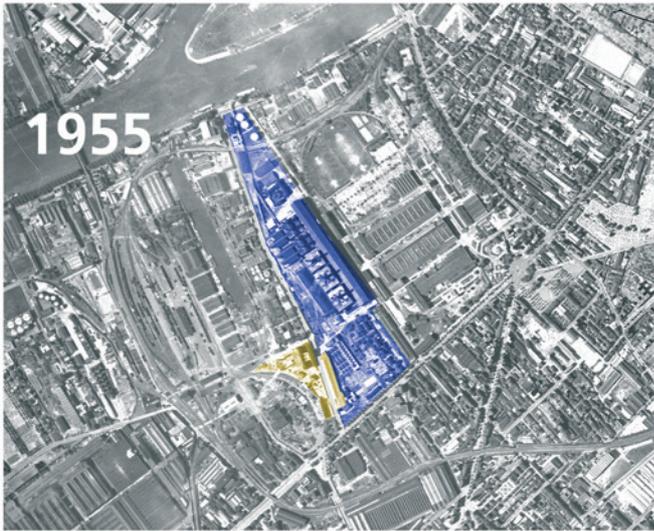


Saint-Ouen, carte dite des Chasses, 1764 - 1773.



Plan de Saint-Ouen 1902, in Monographie des communes du département de la Seine.

Les services urbains à Saint-Ouen



Evolution des emprises des services urbains dans les Docks de St Ouen

Production d'électricité



Traitement des déchets



- Ville de Paris



- SYCTOM



Production de chaleur

À partir de 1883, des branchements particuliers relient certaines installations industrielles à la gare.

Les premières usines s'installent près de la Seine par commodité d'approvisionnement.

Un pôle de production d'énergie de plus de 10 hectares implanté dès la révolution industrielle

Le site des Docks est marqué dès le début de la période industrielle par la production d'énergie, l'électricité, sa fabrication et son transport, et le traitement des déchets.

L'ÉLECTRICITÉ

Deux des dix-huit grandes usines électriques de l'ancienne préfecture de la Seine se situent à Saint-Ouen : la Société d'Éclairage et de Force par l'Électricité et la Compagnie Parisienne de Distribution d'Électricité ⁵. Elles s'installent entre 1870 et 1914.

La Compagnie Parisienne de Distribution d'Électricité est constituée en 1907 par la Municipalité de Paris. L'usine est bâtie entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers. Son emprise s'étend depuis le boulevard Victor Hugo jusqu'à la Seine. Elle est inaugurée en 1914 ⁶. Après la guerre 1939-1945 la centrale est intégrée à EDF. La centrale est démolie en 1958 et reconstruite en 1966. Puis l'usine est déclassée en 1986 et démolie en 1990. Seule la partie du terrain située près du boulevard Victor Hugo, utilisée pour le réseau de transport (RTE) et de distribution électrique et les logements d'astreinte des personnels, reste concédée à EDF jusqu'à présent.

La CPCU récupère alors une partie du terrain pour y construire une usine de production de vapeur pour le chauffage urbain de Paris.

LE TRAITEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES :

La Société des Engrais Complets (dénommée TIRU ⁷ en 1922) qui traite une grande partie des ordures ménagères de la zone nord de Paris est créée en 1897 et implantée au sud de la rue Ardouin, près des voies ferrées. Elle produit de l'électricité et de la vapeur d'eau depuis 1927. Elle fut reconstruite en 1954, au même endroit, puis déplacée pour réaliser l'usine actuelle du SYCTOM ⁸ au 34 quai de Seine en 1989. Le garage des bennes de la rue Ardouin est créé en 1897 par la Société Industrielle de Transports Automobiles pour les véhicules de ramassage des ordures en face de la première usine, de l'autre côté de la rue Ardouin. Il y est encore.

L'amorce du changement

Les industries présentes au début du XX^e siècle ont délaissé le site des Docks. Elles sont remplacées aujourd'hui par des entreprises de commerces de gros, qui trouvent là des locaux peu chers pour le stockage des marchandises. Les activités de production ont cessé et les infrastructures ferroviaires ne servent que très peu. À l'exception d'une entreprise de distribution de boissons et d'un importateur de produits alimentaires, seuls le SYCTOM et la CPCU utilisent encore le transport ferroviaire, la CPCU pour une partie de son approvisionnement en charbon et le SYCTOM pour l'évacuation des mâchefers.

Le site des Docks est donc aujourd'hui essentiellement un lieu d'entreposage.

En revanche, au nord du site, près de la rue Dhalenne, sa reconversion est amorcée. Dès 1958, la ville de Saint-Ouen rachète le château et la partie du parc située en bordure de la rue Dhalenne. Un jardin public est créé, le château devient un équipement public. C'est le premier signe de la reconquête du site industriel. Alstom est le deuxième moteur de ce changement. Les activités de production d'Alstom laissent peu à peu place aux bureaux. Les cols bleus sont désormais des cols blancs. Ses propres bureaux sont bâtis sur une partie du site dès la fin des années quatre-vingt-dix, et Nexity est chargé de valoriser l'ensemble du terrain. Un deuxième immeuble de bureaux pour Alstom est en cours d'étude et devrait être bâti prochainement. Alstom maintiendra sur le site plusieurs centaines d'emplois.

5 - Cette première usine avait été édifée en 1890 sur un terrain situé à proximité de la Seine.

6 - Concepteur de l'usine : Friesé, architecte ;

Edouard Imbs ingénieur en chef de la CPDE

7 - TIRU ; Traitement Industriel des Résidus Urbains

8 - L'architecte est Jean Robert Mazaud.

3. ÉTAT DES PROPRIÉTÉS FONCIÈRES ET ACTIVITÉS DE PRODUCTION

Les terrains dont la Ville de Paris est propriétaire proviennent tous de la vaste emprise acquise par la Municipalité de Paris en 1907 sur laquelle fut construite l'usine électrique, ils racontent l'histoire du site. Le SYCTOM et la CPCU sont aujourd'hui propriétaires de leur terrain. Seuls EDF et RTE sont encore concessionnaires de la Ville de Paris.

Le pôle énergétique aujourd'hui...

La production d'énergie continue sur le site des Docks. Ce pôle énergétique est composé de trois entités très distinctes, dispersées sur des emprises foncières qui ne sont plus contiguës et qui utilisent beaucoup moins que dans le passé les installations ferroviaires existantes, et plus du tout les installations portuaires à l'abandon situées en bord de Seine.

L'USINE DU SYCTOM

Le SYCTOM est une usine de traitement des déchets pour le Nord Ouest du cœur d'agglomération. Elle occupe 4,4 ha, en bord de Seine. 125 personnes y travaillent.

Le SYCTOM est une usine de valorisation énergétique des déchets. Les ordures ménagères non recyclables sont incinérées et leur combustion est valorisée pour produire de l'électricité (essentiellement pour la consommation du site) et de la chaleur sous forme de vapeur d'eau qui alimente le réseau de chauffage urbain. L'usine du SYCTOM et celle de la CPCU sont donc liées car elles produisent la vapeur d'eau qui alimente le réseau du chauffage urbain, l'usine du SYCTOM ayant une production constante toute l'année alors que la CPCU produit en complément durant les mois d'hiver.

Les résidus de la combustion, sous forme de mâchefers, sont stockés dans un grand entrepôt visible depuis la rue Ardouin puis réexpédiés depuis Saint-Ouen par le chemin de fer. Ils ont divers usages industriels. Les autres résidus sont toxiques (cendres, boues, métaux lourds...). Depuis 2005, des nouveaux procédés ont été mis en place pour minimiser leur impact sur l'air et l'environnement.

L'impact du fonctionnement de l'usine du SYCTOM sur le site des Docks est important. Entre 11000 et 13000 bennes à ordures entrent et sortent chaque mois, soit une moyenne comprise entre 500 et 600 camions par jour qui empruntent notamment le boulevard Victor Hugo puis la rue Ardouin. Ces bennes viennent des communes d'un même bassin-versant : de Nanterre à Aubervilliers, et du 10^e arrondissement de Paris à Épinay sur Seine. Un train de 12 wagons repart chargé de mâchefers chaque jour en direction de Saint-Ouen l'Aumône.

S'ajoute à ce trafic de bennes, celui qui est généré par le personnel de l'usine, soit 95 à 100 voitures par jour ainsi que les allers retours des 38 bennes entre l'usine et le garage de bennes de la Ville de Paris situé rue Ardouin. Tout ce trafic engendre de très importantes nuisances.

L'USINE DE LA CPCU

L'usine de la CPCU a été édifiée sur une parcelle de 36 000 m² entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers, au centre de l'ancienne parcelle de l'usine électrique. Elle est de ce fait mitoyenne de deux parcelles qui appartiennent à la ville de Paris, celle au sud-est concédée à EDF et celle du nord-ouest, vide de toute occupation. C'est l'installation industrielle la plus proche du centre-ville de Saint-Ouen. Elle occupe également une emprise sur les terrains RFF pour l'acheminement du charbon à l'usine depuis la voie ferrée par un tapis roulant souterrain. De plus, elle loue, au nord de sa parcelle, sur l'emprise Ville de Paris, un terrain de 1500 m² à usage de parking et, sur l'emprise concédée à EDF, 800 m² au sud pour la base vie des travaux en cours. Quatre-vingts à cent cinquante personnes travaillent selon les périodes de l'année.

À partir de cette usine et de celle du SYCTOM se développe le réseau des conduites de vapeur d'eau du chauffage urbain qui irrigue la partie nord et ouest de Paris et quelques communes du nord-ouest de l'agglomération.

La concession du service de chauffage urbain de la CPCU s'achève fin 2017. L'usine et le terrain sont des biens de reprise. La Ville de Paris peut les racheter si elle le souhaite. 86 employés travaillent sur le site, auxquels il faut ajouter 150 ouvriers chaque été pour la maintenance des installations.

Cette usine est la plus importante de la CPCU.

Les usines du SYCTOM fournissent, via l'incinération des ordures ménagères, 45 % de la chaleur de la CPCU. Les autres sources d'énergie utilisées par la CPCU sont le gaz (avec cogénération d'électricité) à 26 %, le charbon à 20 % et le fuel à 9 % (pour les pointes de consommation).

La production de chaleur à Saint-Ouen (CPCU + SYCTOM) représente la moitié de la chaleur vendue par la CPCU. La proximité des deux entités est importante pour leur bon fonctionnement.

La centrale CPCU alimente Paris mais aussi Clichy et Levallois Perret, ainsi que, à la marge, quelques immeubles de St Ouen. La CPCU travaille avec Saint-Ouen sur un projet visant à alimenter en chaleur les installations de l'Île des Vannes. L'usine aurait la capacité d'alimenter en chaleur et en froid un nouveau quartier sur le site des Docks.

La chaufferie de Saint-Ouen comporte deux chaudières à charbon au centre de la parcelle, deux autres chaudières au charbon en cours de transformation en chaudières à gaz, le long de la rue Ardouin, une centrale de cogénération au gaz (production simultanée de chaleur et d'électricité) le long de la rue des Bateliers. L'électricité produite est transformée en 225 kV sur le site et envoyée au poste RTE voisin. Le poste de livraison gaz, relié au réseau GDF, a été placé au centre de la parcelle afin que le périmètre de sécurité de 50 m engendré par ce poste ne déborde pas de l'enceinte de l'usine.

L'impact de l'usine sur le site des Docks est essentiellement lié à la présence de la filière charbon qui oblige au transbordement du charbon en plein air sur le site de RFF puis à son transport souterrain et à son stockage dans une halle sur le site de l'usine.

Des flux de véhicules sont également générés par cette filière charbon :

– un train transportant 1100 à 1500 t. de charbon par jour durant l'hiver ou son équivalent en camions en cas de déficience du transport ferroviaire.

Il faut ajouter à ce trafic :

– l'évacuation de 20 000 t de mâchefers par an par camion;

100 à 120 camions par an liés au traitement des eaux de lavage des filtres (fumées, rejets de combustion),

– le trafic généré aussi par les poussières de charbon

qui sont des nuisances qui rendent le site impropre à l'implantation de logements en limite nord de la CPCU, sans déménagement de la filière charbon.

Les propriétés de la Ville de Paris aujourd'hui

Les terrains dont la Ville de Paris est propriétaire sont divisés en deux emprises situées de part et d'autre de l'usine de la CPCU, entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers. La CPCU est aujourd'hui propriétaire de son terrain avec un droit de reprise pour la Ville de Paris en 2017, EDF et RTE restent concessionnaires de la Ville de Paris.

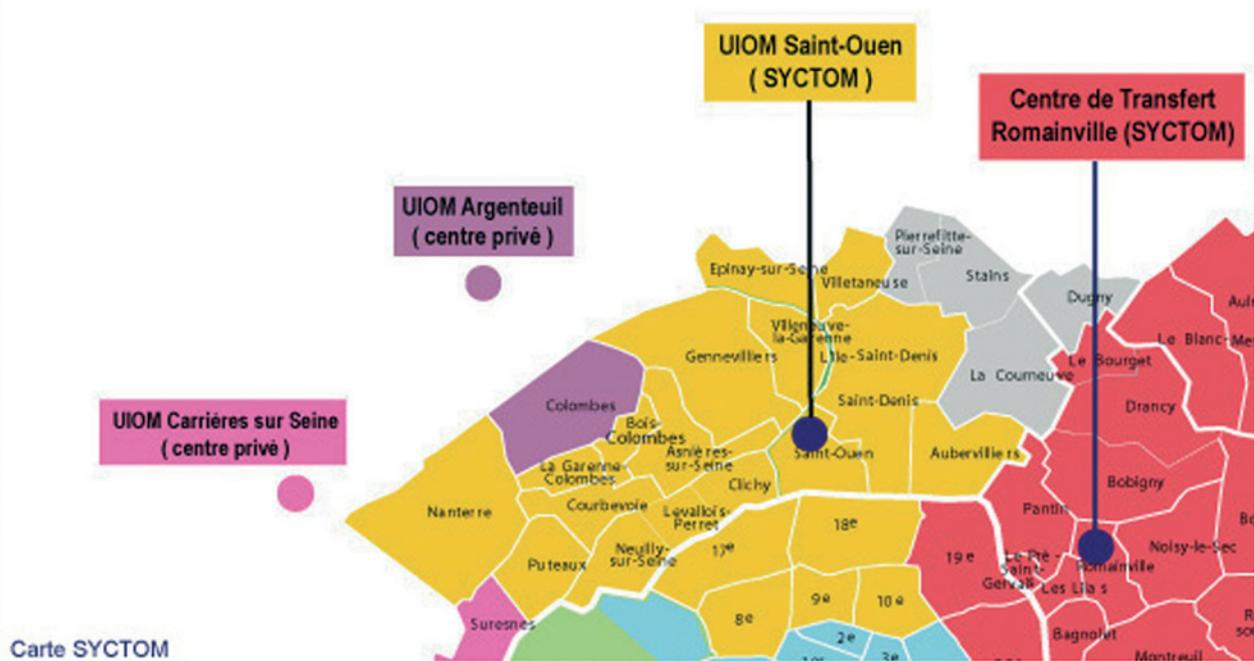
LES TERRAINS LIBRES DU NORD OUEST

Les terrains de la Ville de Paris situés entre l'usine de la CPCU et l'emprise de la voie ferrée

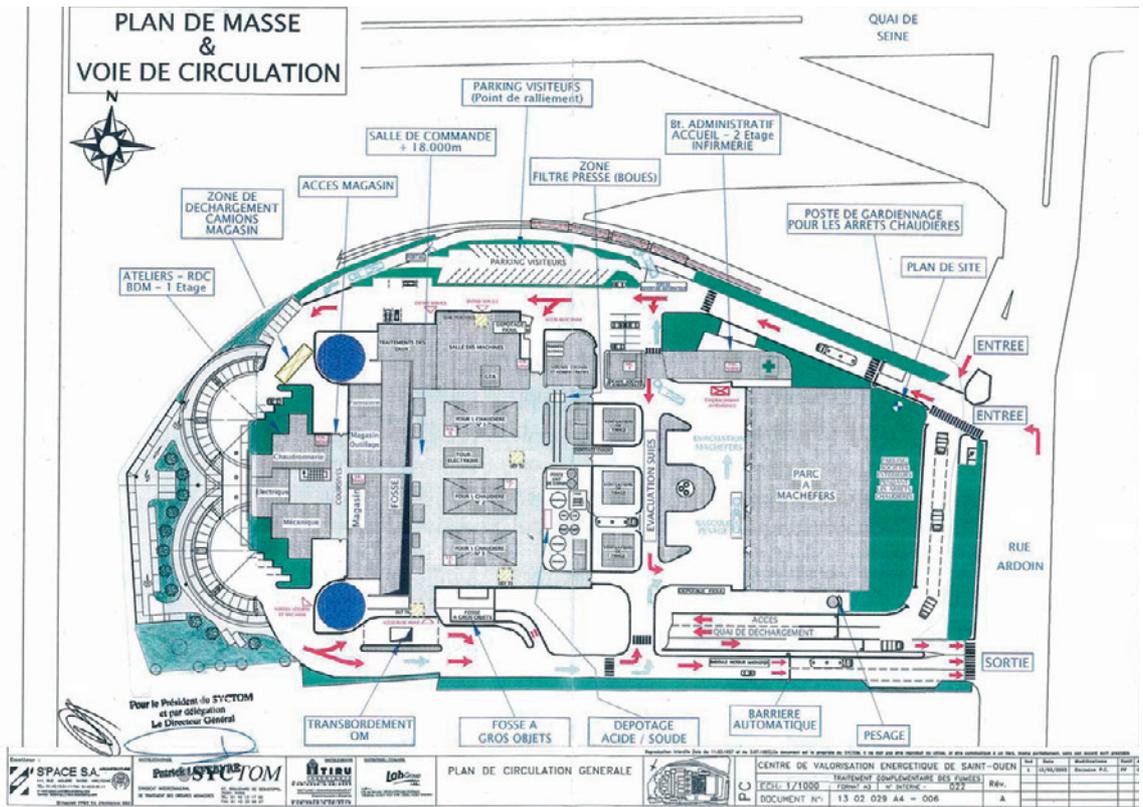
Parcelles VP	Surface	Statut	Occupation
J40 (bords de Seine)	5 488 m	Concession EDF (fin : 31/12/2009) Restituée (dépollution / déconstruction possible)	Libre, polluée Ancienne station de pompage
J28/P3 (nord J28)	5 649 m	Concession EDF (fin : 31/12/2009) Non restituée, pourrait être restitué avant fin 2009	Libre, non polluée Bâtiment de l'ancienne agence commerciale
J 28 / P1 (parcelle centrale de J28)	22 100 m	Concession EDF (fin : 31/12/2009) Restituée (dépollution/déconstruction à la charge de la Ville de Paris)	Libre, polluée, ancienne usine thermique, fondations présentes
J28 / P2 (sud J28)	10 000 m	Concession EDF (fin : 31/12/2009) Restituée (dépollution/déconstruction à la charge de la Ville de Paris)	Libre sauf 1 500 m loués à la CPCU, polluée, intéresse CPCU pour extension de ses activités

SYCTOM

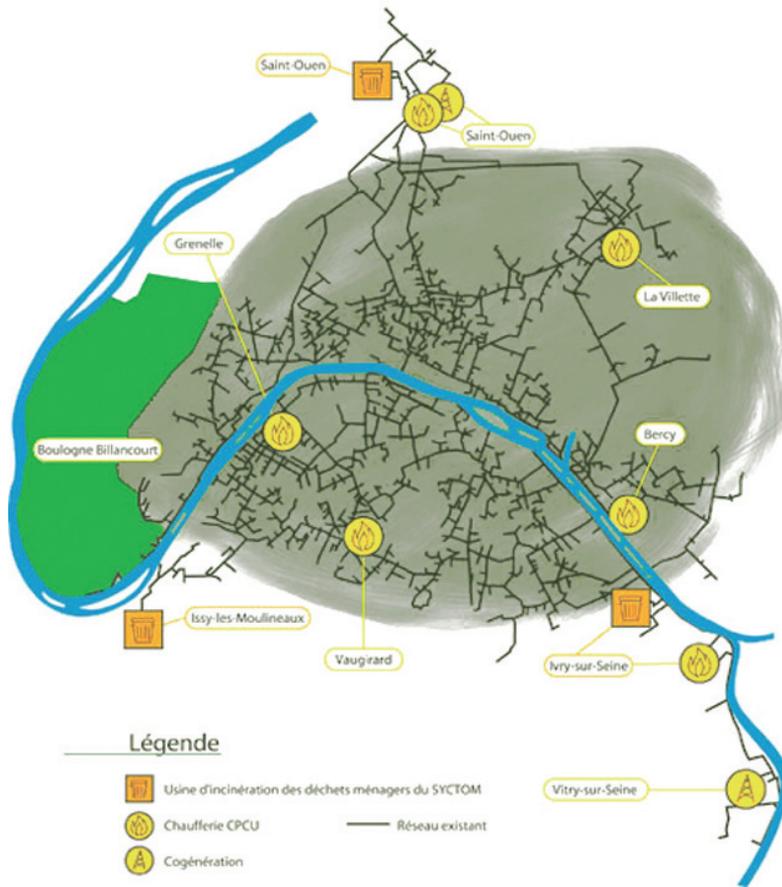
Carte des bassins versants des ordures ménagères - 1er janvier 2006



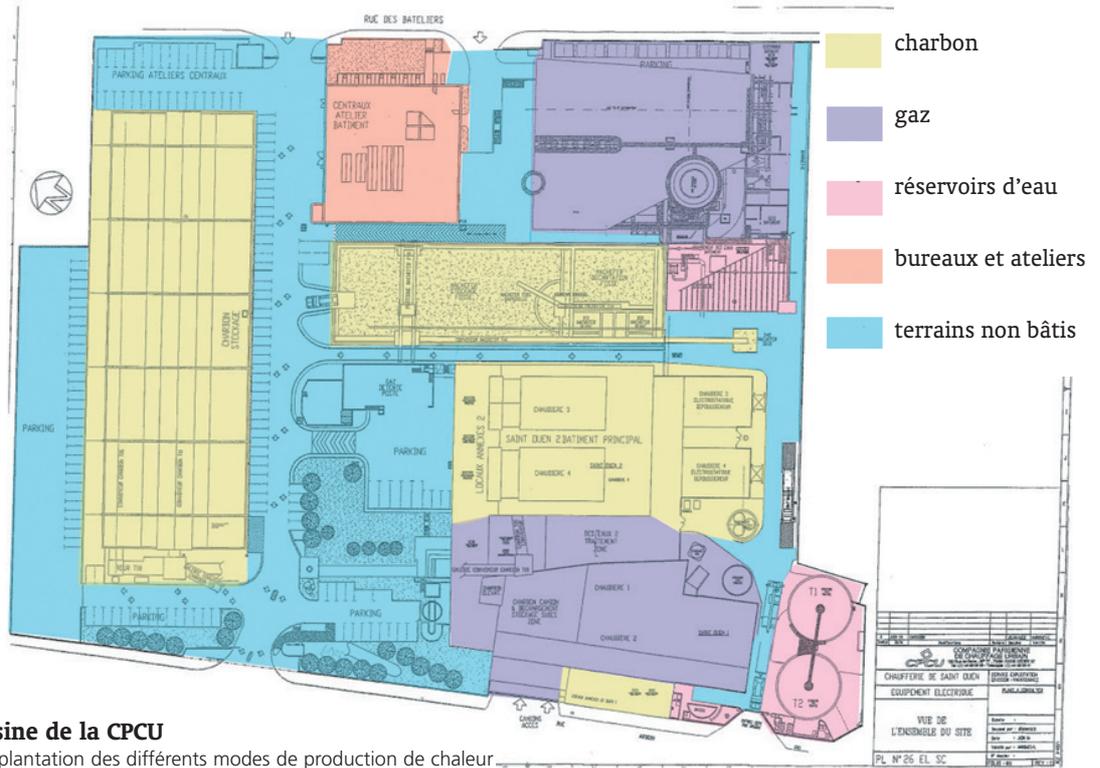
SYCTOM



CPCU



CPCU



Usine de la CPCU
implantation des différents modes de production de chaleur



La CPCU vue depuis la rue des Bateliers



Installations pour la livraison du charbon de la CPCU sur l'emprise RFF

de bord de Seine et entre la voie ferrée et le quai de Seine, ont été pour leur plus grande part rétrocédés par EDF ou le seront d'ici 2009. L'ensemble s'étend sur 4,3 ha. Ces terrains sont vides de toute occupation à l'exception d'une bande de 1500 m² que la CPCU utilise comme parking à ciel ouvert. Ces terrains sont pollués sur l'emprise de l'ancien bâtiment de l'usine électrique, soit sur environ deux tiers de sa surface.

LE TERRAIN CONCÉDÉ À EDF AU SUD-EST.

Les parcelles actuellement occupées par EDF et RTE, au sud du site des Docks, s'étendent sur 4 ha depuis l'usine de la CPCU jusqu'au boulevard Victor Hugo. Elles sont très proches du centre-ville de St Ouen, et bordent le boulevard Victor Hugo sur une longueur de plus de 200 m entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers. Elles accueillent, dans la partie proche de la parcelle de la CPCU, des postes de transformation électrique, gérés par RTE ⁹, et des entrepôts appartenant à EDF/ERD ¹⁰ et, dans la partie située en bordure du boulevard Victor Hugo, des logements d'astreinte pour les agents d'EDF.

Parcelles VP	Occupation	Statut	Surface
H10	Poste de transformation principal Haute Tension/ Moyenne Tension en activité	Concession EDF (fin : 31/12/2009), non restituée	22 000 m
H3 à H17 sauf H10	Occupé, logements personnel d'astreinte EDF : immeuble collectif de 15 logements, 6 maisons de ville, 8 pavillons	Concession EDF (fin : 31/12/2009), non restituée	18 000 m

LES INSTALLATIONS TECHNIQUES DE TRANSFORMATION ÉLECTRIQUE

Il existe trois installations techniques sur le site.

- Un poste source à 225 kV occupe une grande partie du site. Il transforme le courant haute tension en courant moyenne tension, mais n'en produit pas. Une petite partie de l'électricité vient de l'usine de la CPCU voisine, par un réseau souterrain. Ce poste de 225 kV est essentiel pour l'approvisionnement de Paris et de ses voisins, puisqu'il en assure un tiers. Il semblerait cependant qu'il soit possible de modifier la disposition des installations, voire de réduire leur emprise, mais à un coût qui semble élevé (de 30 à 50 millions d'Euros ¹¹).
- Un second transformateur, géré par ERD ¹² se trouve dans un bâtiment voisin. Il abaisse l'électricité de 225 kV à 63 kV. C'est un bâtiment largement ventilé afin de pouvoir contenir des transformateurs.
- Enfin, une plus petite parcelle accueille également des transformateurs à ciel ouvert (20 000 à 15 000 volts).

Plusieurs réseaux de câbles souterrains conduisent l'électricité jusqu'à ce terrain et en repartent. Un premier réseau transporte l'électricité jusqu'au terrain, il est complété par les câbles qui viennent de l'usine de la CPCU. Un second réseau traverse le terrain depuis le jeu de barres jusqu'aux transformateurs, enfin, un réseau en repart vers les postes de distribution de Paris intra muros (postes de Turgot, Magenta et d'Ornano ainsi que de la RATP).

Par ailleurs, le long de la rue Ardouin, en limite de l'usine de la CPCU, 800 m² de terrain sont loués temporairement à la CPCU pour les besoins du chantier en cours (transformation des chaudières charbon en chaudières à gaz).

Les terrains occupés par ces installations ne sont pas techniquement libérables à court ou moyen terme. Les installations électriques, transformateurs et jeux de barres, sont indispensables au fonctionnement du réseau électrique du nord ouest de Paris. La partie du terrain utilisée pour le transport et la distribution d'électricité restera donc concédée à EDF

9 - RTE : Réseau de Transport d'Electricité
 10 - L'ouverture du marché de l'électricité, consacrée par la loi du 10 Février 2000, a abouti, en Juillet 2000 à la création de RTE, gestionnaire unique du réseau de transport de l'électricité au sein du groupe EDF. La loi du 9 Août 2004 et le décret du 30 Août 2005 ont transformé RTE en Société

Anonyme, filiale à 100% du groupe EDF. EDF reste représenté par ERD, qui est chargé de la distribution de l'électricité et de la gestion des installations techniques.

11 - Cette estimation des coûts de transformation nous a été donnée par EDF.

12 - ERD : Electricité Réseau de Distribution

(RTE et ERD). Cependant, il est envisageable d'étudier une modification de la disposition des installations pour rationaliser l'occupation de la parcelle dans la perspective d'un remodelage des limites de l'emprise affectée à ces installations, afin de les adapter au projet urbain des Docks.

LES ENTREPÔTS

À côté des installations techniques gérées par RTE, et séparé d'elles par des clôtures, un vaste terrain de 5 235 m² accueille un bâtiment ancien qui abritait autrefois un poste moyenne tension à 12 500 V. Déséquipé en 2002, ce bâtiment sert aujourd'hui de « base logistique d'exploitation » (stockage de groupes électrogènes, de matériel de lutte contre les inondations, de transformateurs, de câbles...). Il n'a plus aucune utilité pour les activités de transport et de distribution voisines, il ne sert qu'à l'exploitation d'autres sites dans Paris. Dans la cour sont stockés des groupes électrogènes et des matériels en cours de réparation.

Une troisième partie du site, d'une superficie de 4 155 m², clôturée, est occupée par une cour et un vaste hangar dans lequel sont stockés des mobiliers de bureau. Ce stockage n'a aucun rapport avec les postes de transformation.

Cette partie de la concession pourrait être revue. Elle est l'héritage d'une situation ancienne qui n'a plus de raison d'être. Elle pourrait donc être modifiée afin de rationaliser les installations à maintenir sur le site, de supprimer celles qui sont obsolètes et de réduire les locaux trop grands et malcommodes.

LES LOGEMENTS

Dès la création de la première usine électrique, des logements destinés au personnel de l'usine ont été implantés le long du boulevard Victor Hugo. De ce temps, subsistent un immeuble collectif en brique de 15 logements et quatre pavillons accolés deux par deux, en meulière et brique, bâtis au milieu de jardins et desservis par une rue intérieure bordée d'une rangée de platanes aussi anciens que les maisons. Un peu plus tard, six maisons de ville furent bâties le long de l'avenue et enfin, dans les années 1970, quatre pavillons accolés deux par deux ont été construits à l'arrière des maisons de ville. L'ensemble fonctionne comme une petite cité-jardin, avec ses allées intérieures plantées, ses jardins privés, ses garages, son jardin collectif et son court de tennis. La superficie du terrain est de 13 548 m²

Loin de cet ensemble, dans la partie mitoyenne de la CPCU, deux pavillons mitoyens, entourés de leur jardin s'ouvrent sur la rue des Bateliers. La superficie de leur terrain est de 1 275 m². Très proches de l'usine, ils subissent ses nuisances, nuisances sonores et vibrations.

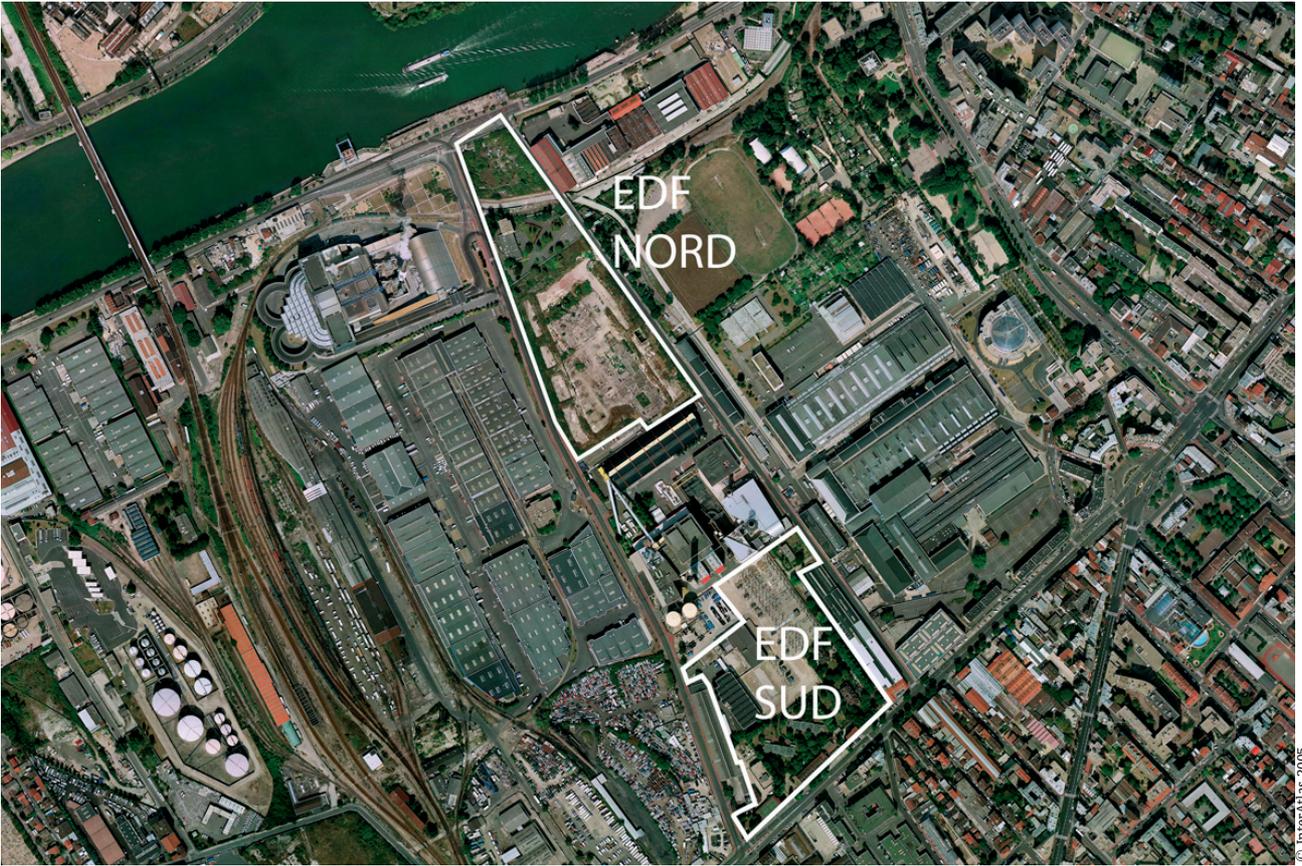
Ces 31 logements sont, selon EDF, indispensables au bon exercice de son activité, puisqu'ils accueillent des personnels d'astreinte. Certains ont d'ailleurs été récemment rénovés. En revanche, ces personnels ne sont pas affectés à des activités incluses dans la convention EDF/Ville de Paris de 1955 et ses avenants.

Les qualités des bâtiments et du site permettent d'envisager l'implantation de nouveaux immeubles de logements sur ce terrain en conservant son caractère de cité-jardin et en conservant une partie des bâtiments existants notamment les plus anciens qui sont aussi les plus intéressants.

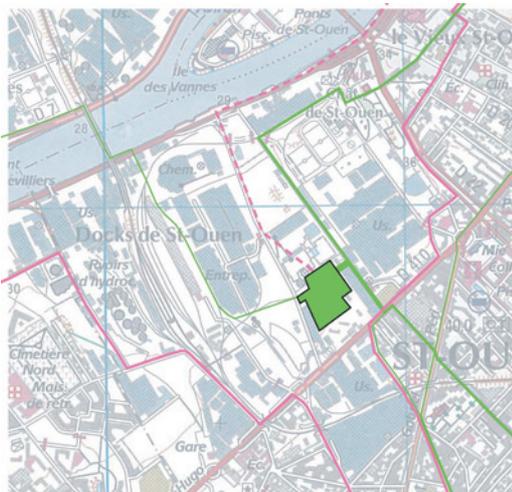
LE GARAGE DES BENNES À ORDURES DE LA VILLE DE PARIS.

Le garage des bennes à ordures situé en bordure de la rue Ardouin date de l'époque où l'usine du TIRU était située juste en face.

Le garage à bennes est attenant au terrain concédé à EDF, à proximité du boulevard Victor Hugo, le long de la rue Ardouin. Il appartient à la Ville de Paris, il est géré par la Direction de la Protection de l'Environnement, direction en charge de la gestion des déchets. Sa superficie est de 4 843 m².

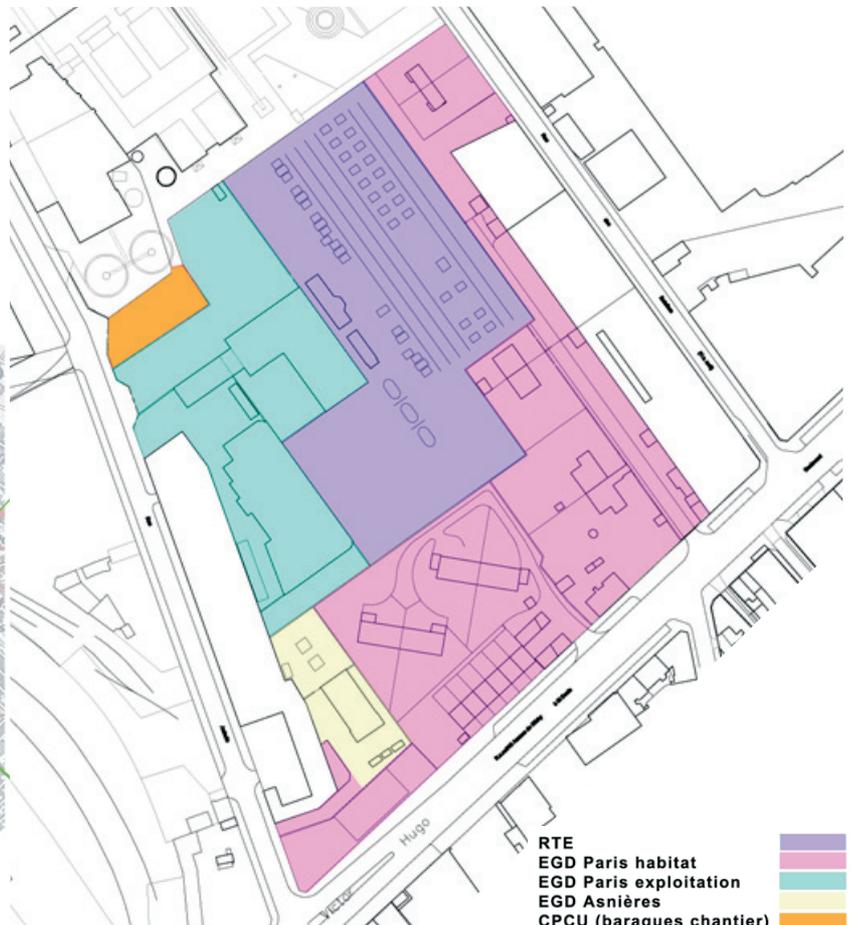


© InterAtlas 2005



Docks de St-Ouen
Réseau électrique
(THT-HT)

- 225kV (1 circuit)
- 225kV (2 circuits)
- 225kV (3 circuits)
- 225kV (5 circuits)
- 63 kV (2 circuits)
- - 63 kV (hors tension)
- poste de répartition transformateur



- RTE
- EGD Paris habitat
- EGD Paris exploitation
- EGD Asnières
- CPCU (baraques chantier)

**Occupation du terrain «EDF sud»,
propriété de la Ville de Paris**

EDF - Sud



Emprise EGD - Ateliers et entrepôts



Emprise EGD - Entrepôts



Emprise EGD - Ateliers



Emprise RTE - Jeu de barres à l'air libre

EDF - Sud



Emprise EGD : logements EDF pour le personnel d'astreinte



Emprise EGD : maison individuelle



Emprise EGD : voie intérieure



Emprise EGD : immeuble collectif, bd Victor Hugo



Emprise EGD : maisons de ville, bd Victor Hugo

Garage à bennes de la DPE



© InterAtlas 2005



Façade sur la rue Ardouin

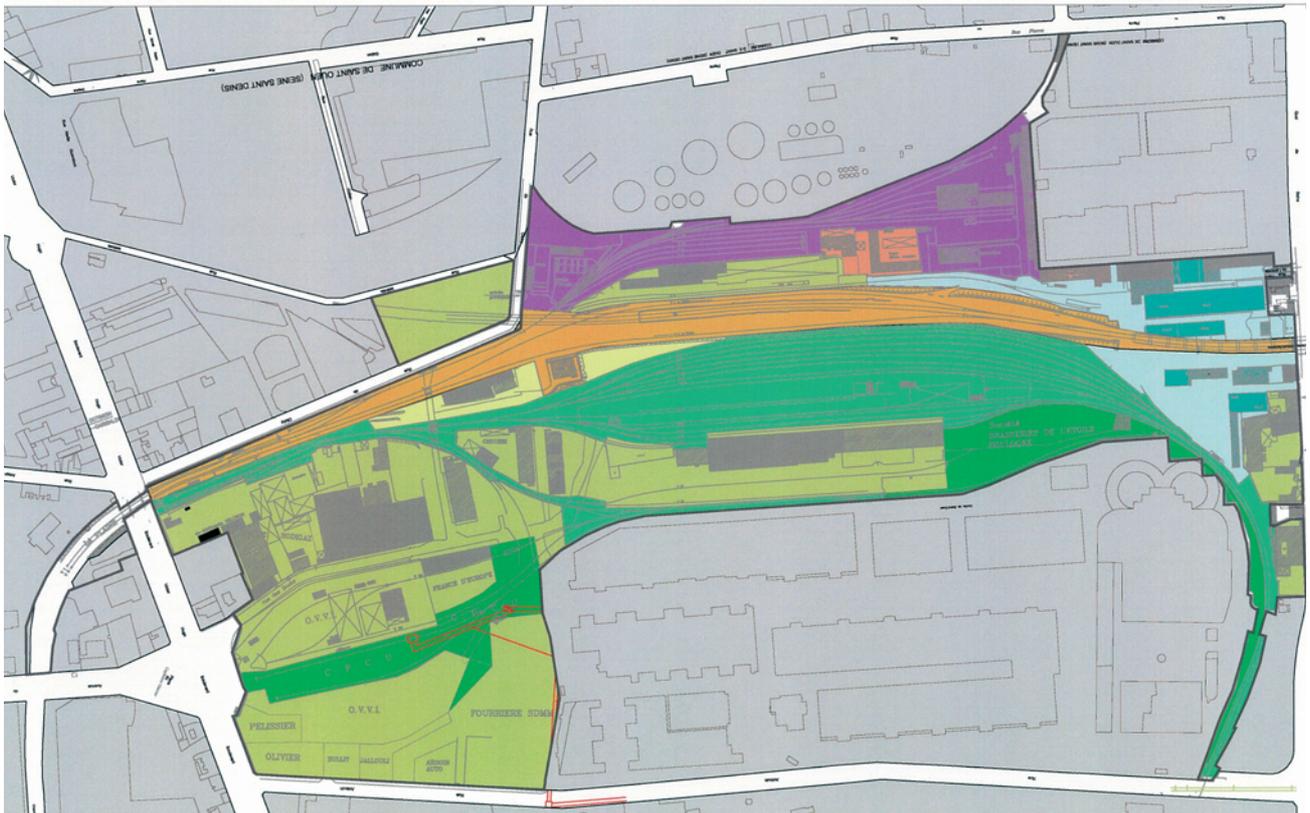


Cour intérieure



Intérieur du garage

© Photos Apur



ntienal Conseil - Systra - Atelier François Grether

HASE 1

Document : F.Grether.RFF

Légende

Voies principales	ITE en service	Centre de formation
Fin et voies de service	Location sans aménagement utilisé	Bâtiment de service
Laboratoire et essai	Usage de l'emprise à confirmer	

0 50 100m

Date: 25.04.2005 PH1/CS1

Fichier: 4472/PL_T/DF/000-05

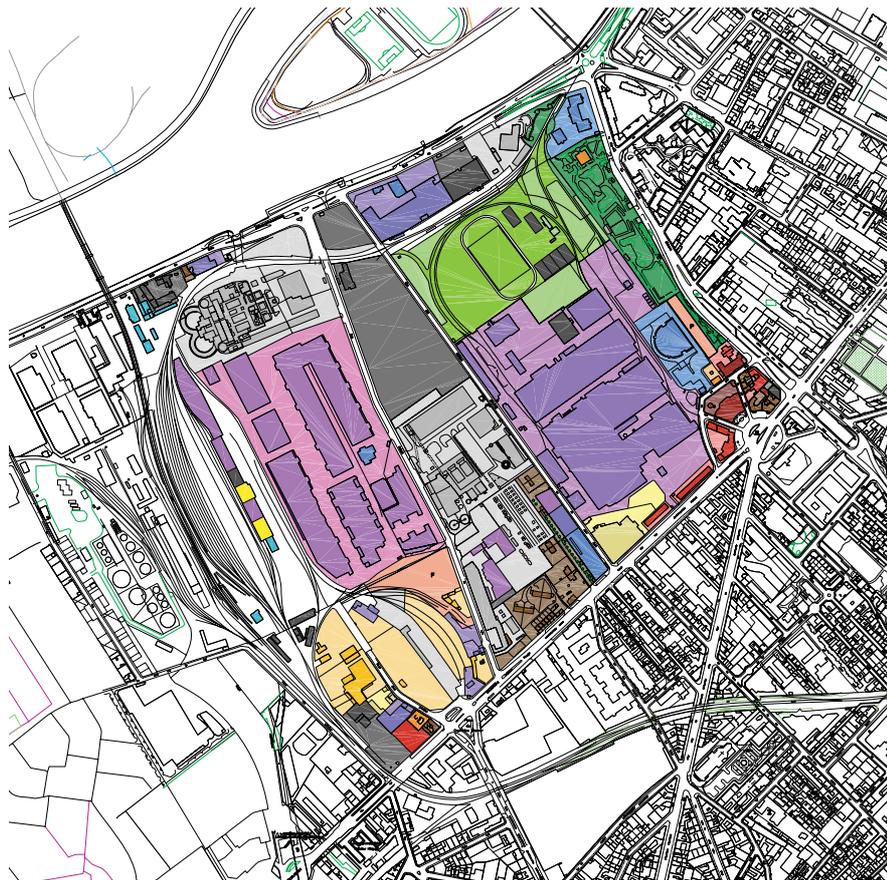


© Photos Apur

Pont SNCF sur la Seine

Viaduc SNCF d'accès au pont

Occupations dominantes du bâti et des parcelles



- Logement privé
- Logement social
- H Hôtel de Préfecture
- Activités tertiaires
- Activités administratives
- Commerce de détail
- Commerce de gros et demi gros
- Commerce à ciel ouvert
- Entrepôt
- Usine
- Atelier
- Equipement d'intérêt local
- Jardin public non clôturé
- Jardin public clôturé
- Terrain de sport
- Jardin ouvrier
- Service urbain
- P Parking
- F Fourrière
- SNCF (locaux)
- Friche



Propriétés foncières

- ST OUEN
- PARIS
- PRIVE
- BAILLEUR SOCIAL
- ALSTOM
- NEXITY
- CPCU
- SYCTOM
- RFF
- SNCF

Construit à la fin du XIX^e siècle, il est composé d'une grande halle en brique et métal, qui s'ouvre sur une cour bordée de bâtiments de bureaux en meulière et brique. La halle, récemment rénovée, accueille 35 bennes. Elles récoltent les déchets du Nord-Ouest parisien, et les déposent au SYCTOM voisin. L'impact du garage sur le trafic de la rue Ardouin est important car les bennes effectuent deux rotations par jour. Les bennes sont dotées d'une motorisation propre au GNV (Gaz Naturel).

De grandes entités foncières privées héritées de l'histoire industrielle du site

Les Docks, ce sont quatre autres grands propriétaires fonciers :

- Nexity qui possède désormais toute l'emprise Alstom,
- RFF et SNCF qui possèdent l'ensemble des terrains ferroviaires et une partie des entrepôts qui les bordent,
- un fonds de pension anglais qui possède la grande parcelle autrefois propriété des magasins généraux.

SNCF/RFF

RFF gère les terrains ferroviaires qui accueillent depuis le XIX^e siècle « la gare des Docks de Saint-Ouen » et ses entrepôts dont les plus anciens du site.

Le faisceau ferré principal sur lequel passe le RER C est bordé de deux voies sur terre-plein qui assurent le raccordement entre le réseau de Saint Lazare et le réseau nord, desservent l'usine Citroën et la gare des Docks de Saint-Ouen.

Une partie de cette gare de fret continue de fonctionner. Elle approvisionne la CPCU et deux commerces de gros et assure le transport du mâchefer produit par le SYCTOM. Mais aujourd'hui, la configuration compliquée des voies oblige à de nombreux mouvements de train qui rendent le fret ferroviaire peu intéressant et non rentable sur ce site. D'autres parties du terrain RFF sont concédées à des entreprises diverses qui n'utilisent pas le transport ferroviaire. Enfin, un terrain a déjà été vendu à la Ville de Saint-Ouen, en bordure du boulevard Victor Hugo pour y construire des logements sociaux et une école.

Près de la Seine, les terrains ferroviaires sont occupés au nord et au sud du faisceau par des centres de formation et des bureaux de la SNCF.

L'étendue du faisceau est disproportionnée par rapport à ses usages actuels, il devra donc être remodelé si une utilisation plus importante du site est envisagée. Enfin, le niveau des voies ferrées de la gare de fret est semblable à celui des rues voisines, les franchissements des voies ferrées par des nouvelles rues nord/Sud nécessiteront donc la création de dénivelés importants.

Les Enjeux

La conjonction d'installations de très grande dimension sur le site des docks a interdit la vie urbaine ordinaire. L'ensemble de ce grand fragment de ville a échappé à la mixité urbaine très présente ailleurs dans Saint-Ouen. Ce vaste isolat mono fonctionnel contribue par ailleurs à priver la ville de Saint-Ouen de tout contact avec son fleuve à l'ouest du boulevard Victor Hugo.

La concentration sur ce site de trois grands services urbains, générateurs et transporteurs d'énergie, combinée avec la présence d'infrastructures, rail-route et fleuve, constitue un atout important pour amorcer une reconversion profonde du site en conduisant un aménagement exemplaire en terme de développement durable.

Les infrastructures et les équipements gérés par la CPCU, le SYCTOM et EDF/RTE s'adressent tous à l'échelle du cœur de l'agglomération, et représentent des équipements indispensables mais lourds à porter par la seule ville de Saint-Ouen. De plus, si leur conception convenait au caractère industriel de ce territoire, ils ne sont plus adaptés à un environnement bâti composé notamment d'immeubles de logements et d'équipements d'usage quotidien.

Dans Paris intra muros, des installations de ce type sont compactées et enfermées dans des bâtiments devenus invisibles, au milieu de la ville. À Saint-Ouen, les usines sont majestueuses, dotées d'installations à l'air libre peu compatibles avec le voisinage d'une ville ordinaire.

La reconversion du site des Docks passe donc par une transformation de tout ou partie de ces grands équipements pour leur permettre de s'intégrer dans un cadre plus urbain, de voisiner avec des immeubles d'habitations, des équipements et des jardins.

Cela suppose d'enclencher un processus d'évolution des installations à court, moyen et long terme, avec pour objectifs :

- la rationalisation des implantations facilitant l'utilisation des modes de desserte alternatifs à la route que sont le fleuve et la voie ferrée,
- la transformation des installations polluantes et notamment celles de la filière charbon,
- le développement des sources d'énergie alternatives et notamment celles qui utilisent les déchets verts (biomasse),
- la réduction d'emprise et le compactage des installations à chaque phase de leur modernisation ou de leur mise aux normes.
- la création de voies d'accès nouvelles aux sites industriels afin de réduire le trafic des camions sur les rues existantes et de rendre ces voies et notamment la rue Arduin compatibles avec la proximité d'un vaste parc urbain et la création de programmes de logements.

4. LE PROJET DE LA VILLE DE SAINT-OUEN

La ville de Saint-Ouen œuvre depuis plusieurs années à la renaissance du site des Docks, à sa reconversion et au retournement de la ville vers son fleuve. Pour cela, elle a confié en février 2005 une mission d'étude à la SODEDAT 93.

Propriétaire de peu de terrains sur le site des Docks, la Ville de Saint-Ouen mène un projet partenarial avec l'ensemble des propriétaires fonciers et des utilisateurs du site.

Le contexte réglementaire

Afin de conserver la maîtrise de la reconversion de ce grand site industriel, le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Ouen, qui a été approuvé en octobre 2004, classe le secteur des Docks en zone UIb, zone industrielle où les constructions à usage d'habitat ne sont permises que si elles sont liées au bon fonctionnement d'une activité ou d'un équipement d'intérêt général. Dans cette zone, le COS est limité à 2 et la hauteur des constructions à 25 mètres. Selon la destination des constructions, les COS sont différenciés. Ainsi, si le COS est de 2 pour les activités, il est limité à 0,2 pour les hôtels et commerces, à 1 pour les bureaux et les entrepôts non liés à une activité présente dans la zone.

L'objectif de la ville de Saint-Ouen est de modifier ce règlement lorsque le schéma directeur d'aménagement des Docks sera suffisamment avancé et précis pour pouvoir définir les règles les plus adaptées. Les partenaires auront donc besoin, pour développer leurs projets qu'ils soient en cohérence avec le schéma directeur du site et que des changements importants soient apportés aux droits de construire sur le site.

Situé en bord de Seine, le site des Docks est en partie inondable. Le PPRI en cours d'élaboration constituera sur ce site un document qui s'imposera à tous les acteurs de l'aménagement des Docks.

Dans l'état actuel des réflexions, seules les berges de la Seine seraient classées en zone d'expansion des crues, et seraient donc totalement inconstructibles hors usage portuaire. La plus grande partie des Docks est classée en zone urbaine dense avec aléa fort, ce qui représente peu de contraintes. Quelques petits secteurs sont en zone dense urbaine avec aléa très fort, ce sont donc des secteurs non constructibles sauf à mettre en place un système de déblaiement remblaiement accompagné d'une étude hydraulique.

Le projet en cours d'étude par la SODEDAT

« Le nouveau rapport à créer entre la ville et la Seine constitue l'élément fédérateur et central du projet urbain en cours d'élaboration. En privilégiant la mixité des activités et de l'habitat sur ce site, la ville de Saint-Ouen en liaison avec la Ville de Paris, et l'ensemble des grands propriétaires fonciers (Nexity, RFF, SNCF, TOTAL) souhaite développer ce qui sera bientôt un nouveau quartier de ville. Sur les berges de la Seine réhabilitées, celui-ci alliera ainsi des activités économiques, des équipements publics de qualité en privilégiant une forte mixité sociale des logements. Pour répondre aux besoins exprimés par l'ensemble des acteurs publics et privés, une démarche cohérente assurera un aménagement respectant les critères fondamentaux que mérite sa situation privilégiée : proximité des services, immeubles de haute qualité, environnement agréable... Un effort tout particulier permettra une gestion alternative des eaux de pluies grâce à un traitement à ciel ouvert. ¹³»

Le projet d'aménagement du site des Docks en cours de définition par les urbanistes et les bureaux d'étude mandatés par la SODEDAT 93 prévoit :

- sur la partie nord du site, entre la rue Dalhienne et la rue Ardouin, la fabrication d'un quartier mixte, ouvrant Saint-Ouen sur son fleuve par l'in-

termédiaire d'un vaste parc de l'ordre de 14 ha situé en bordure de Seine sur la partie ouest du site ;

- sur la partie sud du site, entre la rue Ardouin et la voie ferrée du RER, le développement d'un pôle logistique de proximité susceptible d'accueillir des activités non tertiaires, utilisant prioritairement le fleuve et le ferroviaire pour leur fonctionnement ;
- en bordure du boulevard Victor Hugo, l'extension du centre de Saint-Ouen, par l'implantation de programmes mixtes — logements, locaux de travail, commerces — et d'équipements publics de proximité, qui confortent la ville déjà existante sur la rive Est de l'avenue.

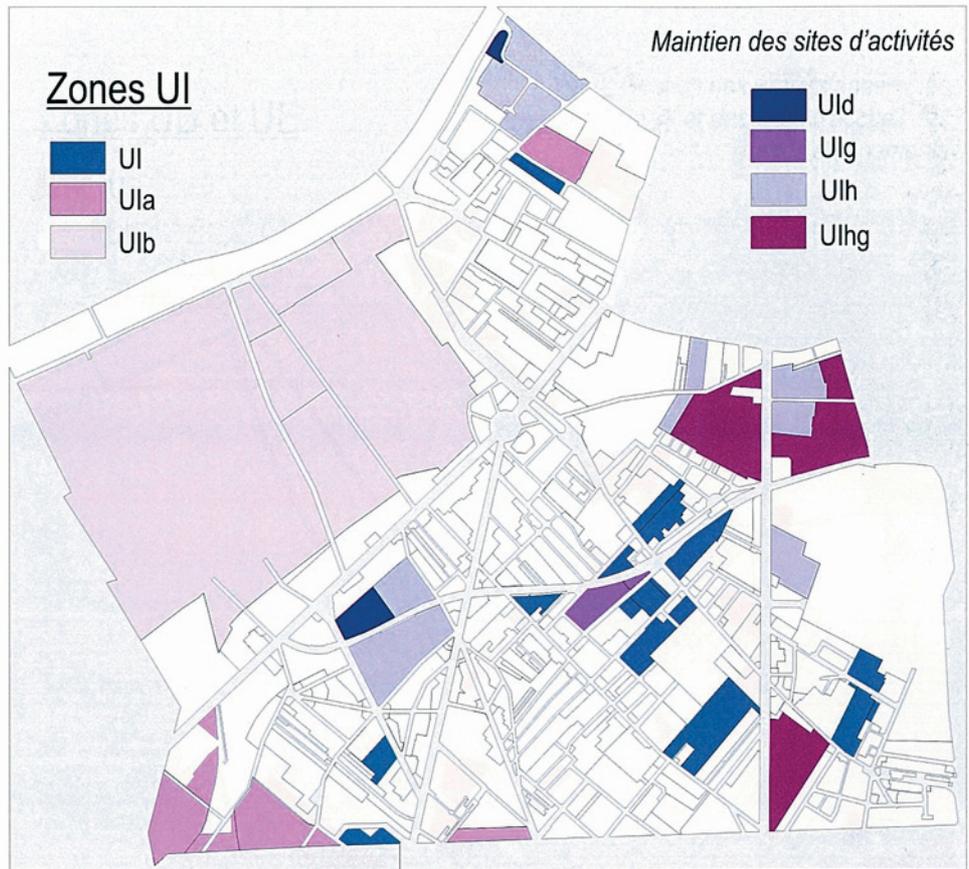
Un quartier nouveau autour d'un grand parc

Un des objectifs principaux du projet est la création d'un vaste parc urbain. Celui-ci qualifiera durablement le site et bénéficiera du vaste terrain jamais bâti, aujourd'hui à usage de terrain de sport et de jardins ouvriers hérités de l'ancien hippodrome. Saint-Ouen, aujourd'hui, bénéficie seulement de 3 m² d'espaces verts par habitant (donnée PLU, 2004). Le secteur des Docks, est particulièrement mal servi en espaces verts. Plus globalement, il n'existe pas de parcs d'envergure à Saint-Ouen, pouvant véritablement jouer le rôle de poumon vert, d'espace de détente et de loisirs, préservé des nuisances de la circulation. C'est également le cas des communes ou arrondissements aux environs immédiats de Saint-Ouen. Il existe donc une forte attente en la matière, du côté audonien comme parisien, et la création d'un vaste espace vert sur le secteur des Docks répondra idéalement à ces besoins.

Les installations industrielles existantes sur le site et les objectifs du projet d'aménagement de la Ville de Saint-Ouen mettent en évidence un des principaux enjeux de l'aménagement de ce territoire : concilier le rôle supra communal de ce pôle d'échanges et d'équipements d'intérêt général en cœur d'agglomération avec la vie locale qui va se développer en lieu et place des installations industrielles désaffectées.

La ville de Saint-Ouen prévoit d'adopter à l'automne 2006 le plan directeur d'aménagement du site afin de passer à une phase pré-opérationnelle par la création d'une première ZAC probablement dès 2007.

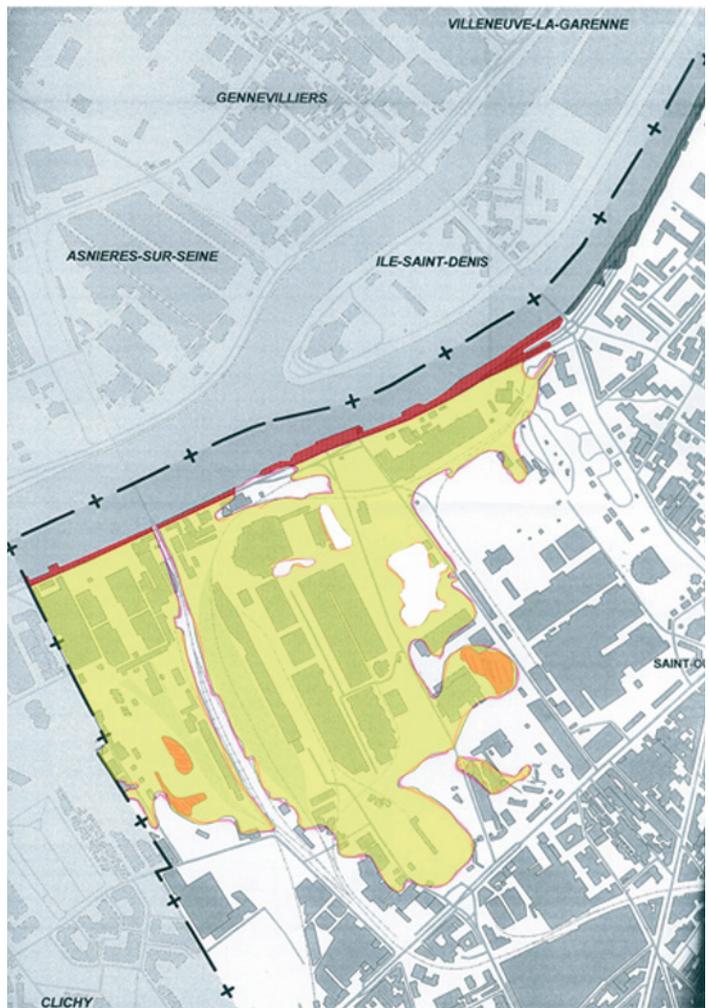
PLU de Saint-Ouen
octobre 2004



PPRI de Saint-Ouen
en cours
d'élaboration

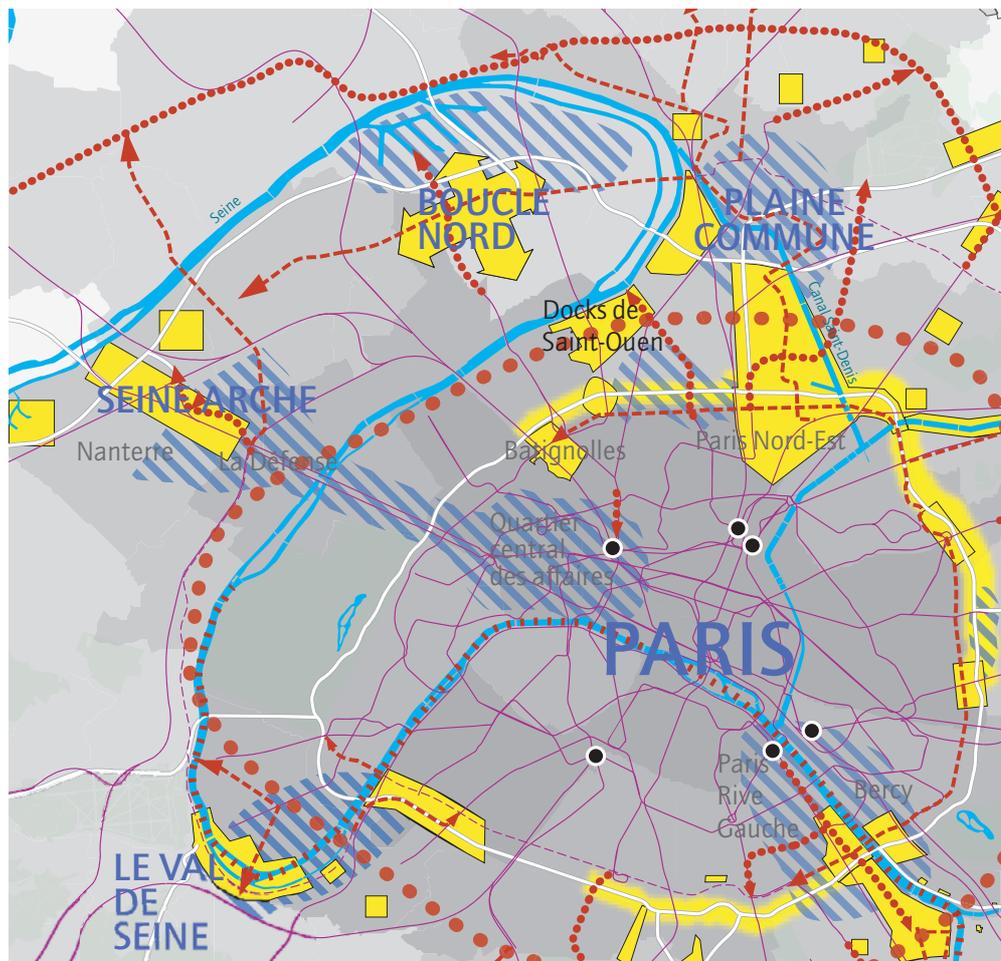
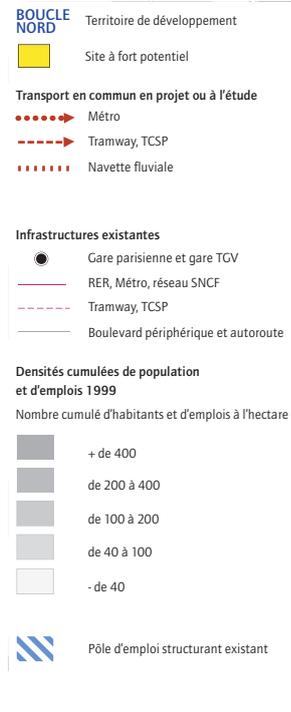
ZONAGE PPRI 93: CARTE REGLEMENTAIRE

- Zone d'expansion des crues 
- Zones urbaines (denses et autres) (aléa très fort) 
- Zones urbaines (denses et autres) (aléa fort) 



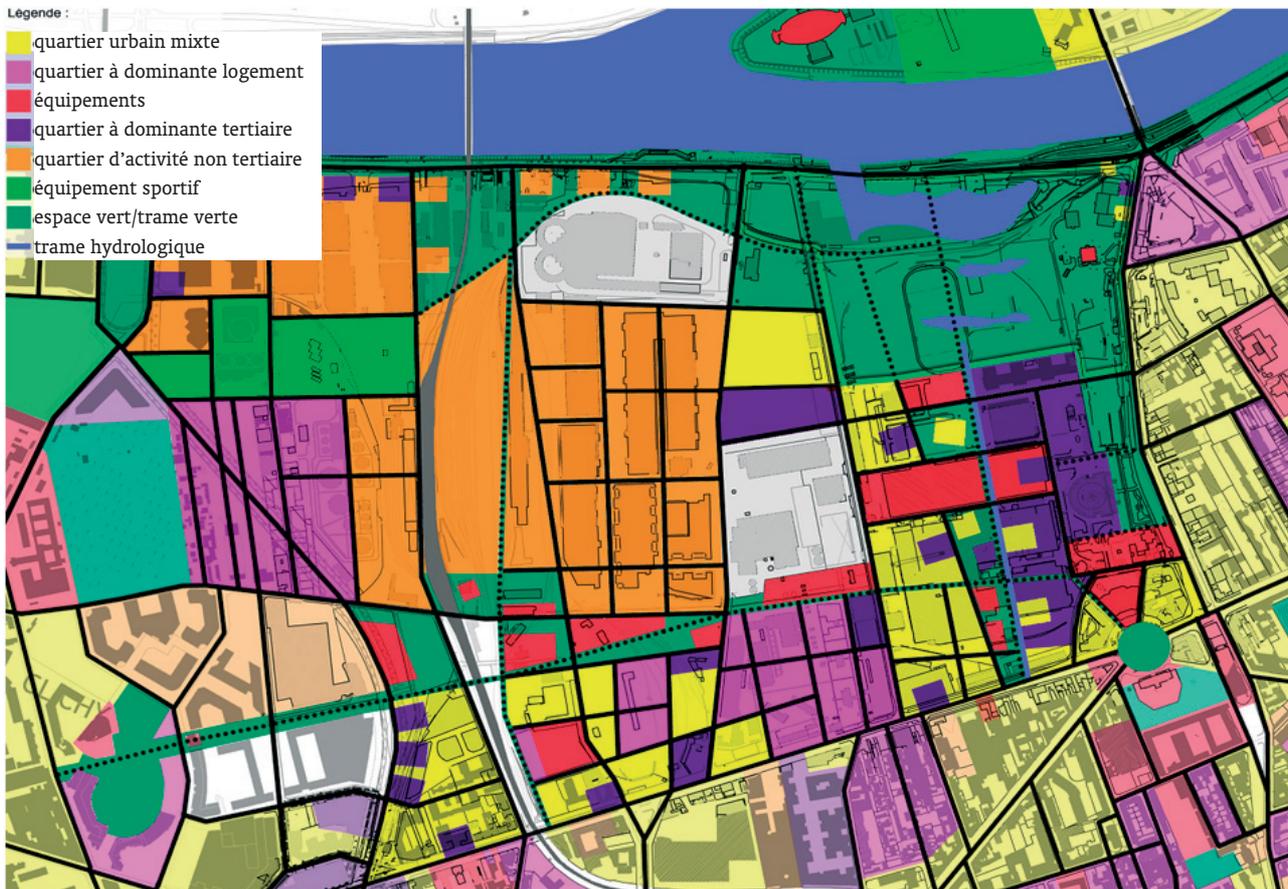
Paris et les territoires de développement de la zone dense

Tendances
Mars 2006



Legende :

- quartier urbain mixte
- quartier à dominante logement
- équipements
- quartier à dominante tertiaire
- quartier d'activité non tertiaire
- équipement sportif
- espace vert/trame verte
- trame hydrologique



Projet urbain des Docks de Saint-Ouen, orientations d'aménagement.

Document Makan Rafatdjou, architecte urbaniste, avril 2006.

5. LES ENJEUX D'UNE RECONVERSION

La reconversion des Docks va transformer la ville de Saint-Ouen. Là où 100 ha sont aujourd'hui peu occupés et peu attractifs, ils seront demain une partie importante du centre de Saint-Ouen. Ils attireront fortement, ils seront habités, le parc drainera aux beaux jours et le dimanche un public large, audincien, parisien et régional, semblable à celui qui fréquente les grands parcs parisiens. Durant la semaine des milliers de gens y travailleront. Les infrastructures, et notamment le réseau des transports en commun, devront aider à stabiliser ce développement et à l'inscrire durablement dans la volonté régionale de réduire l'impact de l'automobile dans le cœur de l'agglomération centrale.

Un réseau de transports en commun à renforcer

Saint-Ouen et Paris se situent dans la lignée du Plan de Déplacements Urbain de l'Île de France (2000), qui préconise la réduction de la place de la voiture et le développement des transports en commun. Saint-Ouen porte de nombreux projets de transport en commun que Paris soutient également. Développer les transports en commun autour de Paris sert en effet l'ensemble du réseau du cœur de l'agglomération.

UNE OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN DIVERSIFIÉE MAIS INSUFFISANTE LE MÉTRO

Saint-Ouen est actuellement desservi par la ligne 13 du métro (stations Porte de St Ouen, Garibaldi et Mairie de St Ouen) et la ligne 4 (Porte de Clignancourt). La station Mairie de St Ouen (ligne 13) permet de desservir la partie Nord Est des Docks, en particulier le site d'Alstom. Cependant, cette ligne est notoirement surchargée, elle n'a donc quasiment pas de capacités résiduelles pour supporter un accroissement supplémentaire de voyageurs liés au développement et à l'attractivité du quartier des Docks. En effet, selon des chiffres de la RATP (2004), la ligne 13 a plus de dix inter-stations avec plus de 3,5 personne par m², ce qui représente une capacité résiduelle très faible. En effet, le contrat STIF-RATP prévoit un seuil maximum de 4 personnes par m² dans le métro pour offrir aux passagers un confort acceptable.

Lignes desservant Saint-Ouen	Stations	Entrants / JOB (2004)	Sortants / JOB (2004) (données RATP)
Ligne 13	Garibaldi	8 941	7 641
	MAIRIE de Saint-Ouen	10 188	11 248
	Porte de Saint-Ouen	12 439	10 260
Ligne 4	Porte de Clignancourt	25 472	35 039

LE RER

Le RER C passe à l'extrémité Sud Ouest des Docks, et en dessert une partie depuis le sud, à la station St Ouen. Il se dirige dans un sens vers Pontoise (C1) et Argenteuil (C3), et dans l'autre, dessert l'ouest et le centre parisien, puis traverse le Val de Marne et l'Essonne. A la station Saint-Ouen, en 2004, il y avait environ 3400 entrants et sortants pour un jour ouvrable de base (JOB) du premier au dernier train. Le RER C passe à une fréquence d'un quart d'heure. Sa fréquence sera doublée aux heures de pointe à partir du 28 août 2006.

Aujourd'hui toute la partie Nord des Docks n'est donc pas desservie par les transports en commun lourds. Le caractère industriel et la faible densité humaine du site a justifié le non développement des transports en commun.

Ce phénomène a été accentué par la présence du port de Gennevilliers de l'autre côté de la Seine et la présence du méandre du fleuve et de l'île Saint Denis qui n'ont pas favorisé la création de lignes de RER vers le nord ouest de l'agglomération.

LES BUS

Actuellement, seul un bus, le 139, dessert les Docks depuis le boulevard Victor Hugo jusqu'au quai de la Seine, en passant par la rue Ardouin. Cependant, le service sur le tronçon St Ouen RER / Carrefour Pleyel n'est assuré que du lundi au vendredi aux heures de pointe (de 7h à 9h30, et de 15h30 à 18h30). Les autres bus longent le secteur des Docks soit par le boulevard Victor Hugo (lignes 173,174), soit par la rue Dhalenne (lignes 166, 137 et 237). Enfin, la ligne 85 qui vient du centre de Paris (Luxembourg), débouche à la Mairie de St Ouen, et la ligne 340 qui vient de Gennevilliers débouche à la gare RER.

Ainsi, le secteur des Docks est actuellement très mal desservi par les différents modes de transport en commun.

UNE DEMANDE QUI VA S'ACCROÎTRE RAPIDEMENT

Sur la commune de St Ouen, plus de la moitié des ménages (51,9%) ne sont pas motorisés. Les Audoniens utilisent les transports en commun à 48,7% dans les trajets domicile/travail, contre 21,6% pour la voiture. Les actifs travaillant à Saint-Ouen utilisent davantage la voiture : 41,7% contre 34% pour les transports en commun.

Aujourd'hui, la desserte du site des Docks en transport en commun est à peine suffisante malgré le caractère industriel du site, elle est donc totalement inadaptée à son développement futur.

Modes de déplacement (1999)	Utilisation des TC seuls dans les trajets domicile/travail	Utilisation de la marche seule dans les trajets domicile/travail:	Utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile/travail	Utilisation de plusieurs modes de transport
Domicile à Saint-Ouen	48.7%	13.2%	21.6%	16,5%
Travail à Saint-Ouen	34 %	7.2%	41.7%	17,1%

Le quartier des Docks ne compte actuellement que 3000 emplois (30 employés/ha) et 1684 habitants (17 hab/ha), ce qui en fait un site très peu dense. Les déplacements tous modes sur ce secteur sont principalement liés au transit vers Paris ou Gennevilliers / St Denis, et aux transports de matériaux liés aux activités industrielles, qui ne sont pas transférables sur les transports en commun (mais éventuellement sur le fer ou la voie d'eau). La demande en transport en commun provient principalement des employés présents sur le site, le SYCTOM (125 employés), la CPCU (86 employés) et le parc d'activités des Docks (plusieurs centaines d'emplois)...

Le projet urbain des Docks de Saint-Ouen va créer un immense quartier, d'une densité comparable à la densité actuelle du centre de Saint-Ouen. De nouveaux générateurs de déplacements vont émerger, liés aux nouveaux logements et équipements, au développement d'un nouveau pôle tertiaire et d'un parc d'activités non tertiaire HQE. La création d'un parc d'intérêt régional, en liaison avec l'île des Vannes, attirera également de nombreux visiteurs audoniens, mais aussi des communes voisines et de l'agglomération dense. L'augmentation prévisible de la demande à la station de métro Mairie de Saint-Ouen ne pourra être pris en charge par cette ligne déjà fortement sollicitée aujourd'hui.

Par ailleurs, à l'échelle de la commune, la ZAC du RER et la ZAC Victor Hugo en cours de construction contribuent également au dynamisme économique et démographique de Saint-Ouen. Ainsi la ville compte passer à 48 000 habitants en 2015 (contre 40 000 en 1999). Il s'agit donc d'adapter l'offre de transport en commun à cette demande croissante et parmi cette offre, privilégier le métro et le RER qui sont les modes de transport les plus performants.

Les projets de transports en commun envisagés ou à l'étude

La ville de Saint-Ouen porte plusieurs projets de transport en commun afin d'améliorer la desserte de son territoire, notamment en vue du développement du quartier des Docks.

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU MÉTRO

Le prolongement de la ligne 4 depuis la Porte de Clignancourt est souhaité par la ville de



Les transports en communs à Saint-Ouen



Transports en commun à St Ouen: existant et projets

- RER** —
- Nouvelle gare ○
- Métro** —
- A l'étude ⋯
- Souhaité ⋯
- Tramway** —
- A l'étude ⋯
- Souhaité ⋯
- Bus** —
- Souhaité ⋯

Prolongation de la ligne 4 à l'étude, deux tracés possibles

Amélioration des fréquences du RER C et de la ligne 13 à court terme

Deux tracés possibles pour le projet de rocade de métro en première couronne (long terme)

Desserte de Saint-Ouen par les transports en communs



Etat existant



Prolongation de la ligne 4



Création d'une gare RER C
Rocade de métro en direction
de Clichy



Création d'une gare de RER C
Rocade de métro en direction
de Gennevilliers

Saint-Ouen, mais il existe deux variantes à l'étude à la RATP : les deux vont jusqu'à la mairie de St Ouen, mais l'une se prolonge au Pont de Saint-Ouen, tandis que l'autre va vers le Carrefour Pleyel. La ville de Saint-Ouen plaide pour la première qui permettrait de mieux desservir le Nord de la ville, et notamment, le futur parc en bord de Seine, ainsi que les nouveaux emplois et logements prévus dans les Docks.

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE 13

Pour faire face à la saturation de la ligne 13, le système Ouragan¹⁴ devrait améliorer sa fréquence. Le conseil d'administration du STIF a voté fin mars 2006 un crédit de 1 million d'euros pour l'amélioration du service sur la ligne 13. Un autre projet, actuellement à l'étude, apparaît également nécessaire : le débranchement d'une des branches de la ligne 13 pour la raccorder à la ligne 14 ou l'amener en terminus à Saint Lazare.

AMÉLIORER LA DESSERTE PAR LE RER C

La commune souhaite par ailleurs que soit créée une nouvelle gare du RER C, en bord de Seine, à l'extrémité Ouest de la ville, qui desservirait la partie la plus enclavée des Docks. Ce projet n'est à l'heure actuelle qu'un souhait. La SNCF travaille en priorité sur l'amélioration des fréquences et de la qualité de service du RER C, dans le cadre du schéma d'amélioration de la ligne C.

UNE NOUVELLE LIGNE DE MÉTRO EN ROCADE

Enfin, dans le cadre de la réflexion sur une rocade de métro en première couronne, deux options existent concernant Saint-Ouen. Les deux options passent par la mairie de Saint-Ouen, mais l'une se dirige vers Gennevilliers en passant par le pont de Saint-Ouen, tandis que la seconde passe par l'éventuelle nouvelle gare du RER C et continue vers Clichy.

PROLONGER LES LIGNES DE BUS ET EN CRÉER DE NOUVELLES

Plusieurs prolongements de ligne de bus sont souhaités. La ligne 66 qui relie Paris (Opéra) à Clichy, pourrait être prolongée jusqu'à la gare de RER de Saint-Ouen. La ville de Saint-Ouen réfléchit également au prolongement de la navette communale (l'Audonienne) vers la Porte de la Chapelle.

En prévision du développement des Docks, d'un nouveau maillage viaire et de nouveaux emplois et logements à desservir, il serait envisageable d'amorcer une réflexion en parallèle sur un nouveau maillage des lignes de bus (tracés et horaires) dans le secteur des Docks, notamment par la ligne 139, et plus globalement sur la nécessité du rabattement en bus sur le RER et le métro.

Le réseau des transports en commun à Saint-Ouen est beaucoup moins bien maillé que celui de Paris. Pourtant Saint-Ouen est une des communes les plus denses de l'agglomération centrale. Les projets qu'elle développe vont encore augmenter cette densité. Aussi il s'agit moins de choisir entre les divers projets de transport en commun que de les cumuler afin d'atteindre un taux de desserte satisfaisant et cohérent avec les projets en cours sur les Docks.

Aménager un réseau de voies publiques qui supporte un fort trafic de transit

Le site des Docks est bordé par des voies de transit très fréquentées :

Les quais de Seine (RD1) supportent 24 000 véhicules/jour (2003) dont 8% de poids lourds et le boulevard Victor Hugo, 19 000 véhicules/jour (2003) dont 11% de poids lourds.

Mais la rue Ardouin subit également une forte circulation alors que sa largeur est beaucoup plus réduite, 3 050 véhicules/jour dont 352 poids lourds, soit un pourcentage de 11,5%, pourcentage similaire à certaines voies de transit destinées à cet usage. Les comptages réalisés en 2004 sur la rue Ardouin par le bureau d'études CDVIA donnent une moyenne de 441 poids lourds par jour en jours oeuvrés, et 352 tous les jours. On peut estimer que les flux sont largement supérieurs à cette moyenne car le comptage a été effectué assez en amont de la rue, côté boulevard Victor Hugo, ne comptabilisant donc pas les poids lourds venant de la RD1 et allant au SYCTOM, à la CPCU et au parc d'activités des Docks. Or, étant donné le bassin versant du SYCTOM, la majorité des bennes arrivent logi-

14 - L'objectif d'Ouragan est la réduction de l'intervalle minimal entre deux trains de 105s à 90s ainsi que l'amélioration de la régularité. Ce raccourcissement de l'intervalle augmentera l'offre

sur le tronçon commun de 22 %, de 47 % sur la branche d'Asnières-Gennevilliers (un train sur 2 desservant ce tronçon au lieu de 2 sur 5 actuellement) et de 6 % sur la branche de Saint-Denis.

quement par la RD1. Cette voie subit donc de très fortes nuisances. Ces trois voies sont par ailleurs identifiées dans le Plan de circulation et de stationnement de Saint-Ouen comme devant accueillir la circulation de transit.

RÉDUIRE L'IMPACT DU TRAFIC DE TRANSIT SUR LES QUAIS ET LE BOULEVARD

Si les quais et le boulevard sont des axes d'importance sur lesquels il sera difficile de réduire la circulation de transit, en revanche, des mesures sont à prendre pour réduire l'impact de ce transit sur les riverains.

Pour cela les quais et le boulevard doivent être réaménagés pour réduire la vitesse des véhicules, notamment en supprimant les passages dénivelés qui augmentent la vitesse.

Les chaussées peuvent être modifiées, leur largeur, leur place et leur revêtement repensés pour minimiser les bruits et les éloigner des façades.

Les trottoirs peuvent être agrandis et plantés d'arbres pour minimiser l'impact visuel des véhicules et améliorer le confort des piétons.

Au droit du parc, un dessin particulier de la voie sur berge pourra minimiser son impact au profit de la relation entre le parc et le fleuve.

RÉDUIRE LE TRAFIC DE CAMIONS DANS LA RUE ARDOUIN

Faire du quartier des Docks un quartier urbain, dans lequel les rues pourront être bordées de bâtiments d'habitation suppose de réduire le trafic de camions.

Pour cela il est nécessaire d'imaginer un autre mode de desserte du SYCTOM, notamment par la création, sur le terrain RFF, d'une voie nouvelle qui longerait les voies ferrées à l'arrière du site de fret et d'entreposage.

On peut aussi imaginer qu'un déménagement du garage des bennes près de l'usine du SYCTOM supprimerait les allées retours entre l'usine et le garage par la rue Arduin.

Des infrastructures fluviales et ferroviaires à restructurer pour les utiliser Aujourd'hui, le seul élément permettant le fret fluvial sur le site des Docks est un portique construit par Alstom pour l'exportation de certaines de ses productions (gros matériel électrique vers la Belgique ou les Pays Bas). Il se situe en bordure du SYCTOM. En 2002, Alstom suscitait encore un trafic maritime de presque 4000 tonnes¹⁵. Avec le ralentissement de son activité, il n'y a plus ni trafic fluvial ni trafic maritime à Saint-Ouen. Un des problèmes majeurs, depuis la disparition de la darse, reste en effet la rupture avec la Seine opérée par le passage de la RD1, obstacle souligné par l'étude de la DDE 93 de 2004. Il y aurait pourtant une demande en matière de transport fluvial, comme évoqué plus haut pour le SYCTOM et la CPCU en particulier.

Le site des Docks est aussi intimement lié à la présence d'infrastructures ferroviaires. Elles ont accompagné le développement industriel du site. Aujourd'hui la configuration compliquée des voies oblige à de nombreux mouvements de train qui rendent le fret ferroviaire peu intéressant et non rentable sur ce site.

Une utilisation rationnelle et rentable du fret ferroviaire comme du fret fluvial sur ce site suppose de reconfigurer les infrastructures ferroviaires et portuaires pour les rendre attractives.

Un pôle énergétique HQE pour un développement durable du centre de l'agglomération

Les installations productrices d'énergie ou nécessaires à son transport et à sa distribution se trouvent, du fait de leur histoire, disséminées sur le site des Docks sans logique fonctionnelle.

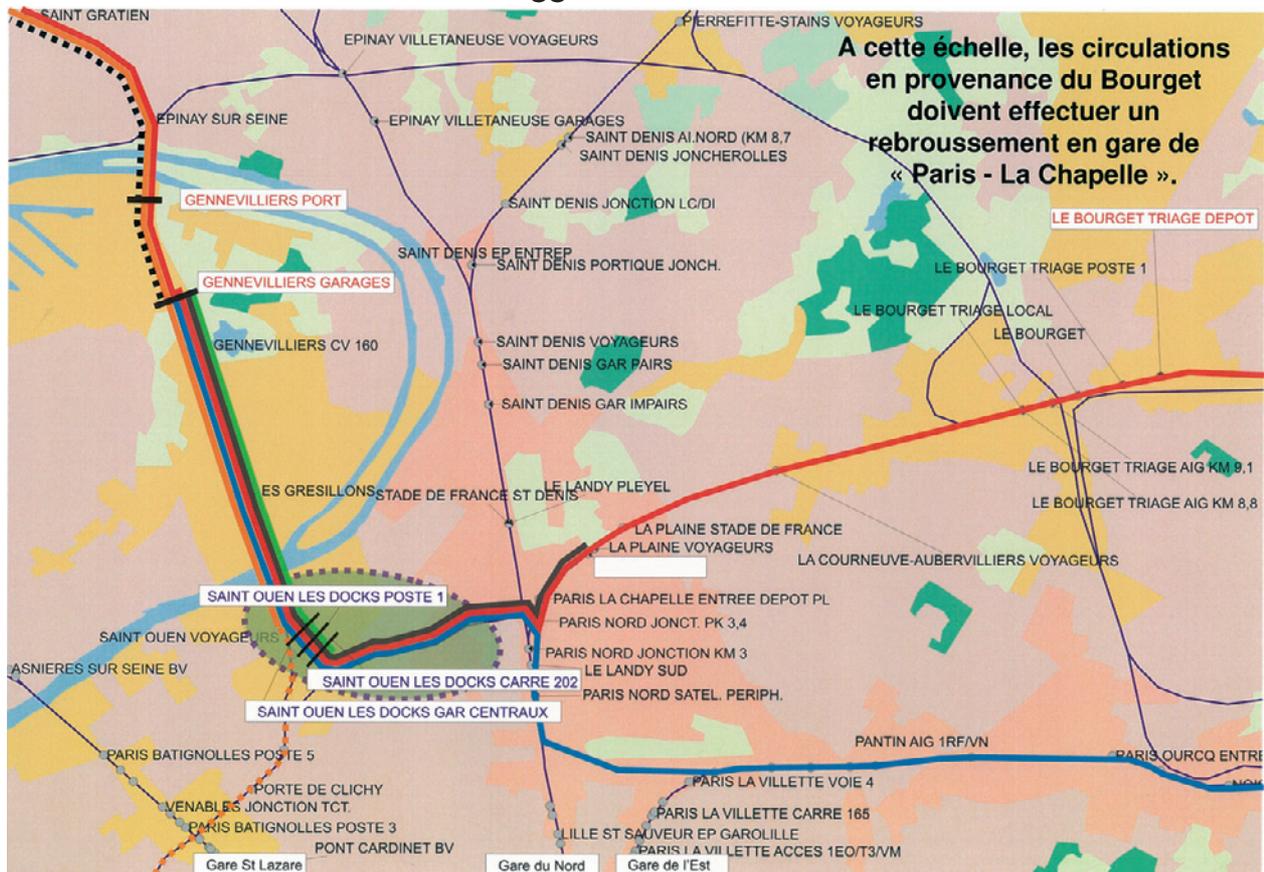
La transformation de ce vaste territoire industriel en quartier de ville suppose que les usines de production d'énergie s'adaptent à ce nouveau contexte et préparent elles aussi leur mutation pour s'intégrer à la ville mixte qui arrive vers elles et qui, bientôt les encercleront.

Des trois grandes composantes du pôle énergétiques que sont le SYCTOM, la CPCU et EDF, c'est le SYCTOM qui constitue l'équipement le plus imposant et le plus moderne. Sa situation en bord de Seine et en bordure des voies ferrées en fait un candidat idéal pour une utilisation optimisée des infrastructures ferroviaires et fluviales.

C'est donc à partir du site du SYCTOM, dans sa proximité immédiate que l'on devrait pou-



Le site des Docks à l'échelle de l'agglomération



Le site de Saint-Ouen est situé sur un itinéraire fret, entre les voies Est, via le raccordement de l'Évangile, les voies Nord, via la Plaine ou La Chapelle, et le port de Gennevilliers et les chantiers fret situés entre Gennevilliers et Pontoise. Le site de St-Ouen n'a pas un rôle notable dans le fonctionnement du port de Gennevilliers car il n'est pas utilisé comme triage tampon ou stockage de wagons en raison de la faible longueur des voies (450 m en moyenne).



Boulevard Victor Hugo



rue Dhallenne

© Photos Apur



rue des Bateliers



rue Ardouin



Panorama des Docks depuis le sud vers le nord

© Photos Apur



la RD1 au droit des terrains SNCF



Les berges de la Seine, au nord le pont de St-Ouen

au fond le Syctom



au fond le chateau



Les jardins ouvriers sur le terrain Nexity/Alstom



Les berges de la Seine, vue vers le sud ouest

Hypothèse d'aménagement sans modification de la CPCU



Scénario 1 - Phase intermédiaire pour le scénario 2



Scénario 2



voir concentrer à moyen terme le pôle énergétique, entre voies ferrées et voie fluviale.

L'emplacement actuel de l'usine de la CPCU, au centre des terrains réaménageables, tout près du futur parc, pose question pour l'avenir.

L'idéal serait de pouvoir, à terme, déplacer l'ensemble de l'usine pour la rebâtir près du SYCTOM, le long des voies ferrées et le plus près possible de la Seine. Bien que cette hypothèse ne soit pas aujourd'hui envisagée, elle devrait être intégrée comme une option possible à long terme dans le schéma directeur du site.

Le garage des bennes de la DPE devrait en toute logique pouvoir trouver place dans l'usine ou tout près, sa réimplantation est liée à terme à une étude concernant l'ensemble des garages à bennes de la Ville de Paris extramuros.

De même, les installations de transport et de distribution électrique, qui s'étalent aujourd'hui sur un terrain de plus de 2 ha au sud de la CPCU, devraient pouvoir être resserrées et remaniées.

DEUX SCÉNARIOS SONT POSSIBLES.

Un premier scénario réaliste à moyen terme et souhaité par différentes parties (RFF, CPCU Ville de St Ouen) consiste à déplacer près du SYCTOM la filière la plus polluante de la CPCU, celle qui fonctionne au charbon. Ainsi, l'acheminement du charbon et le départ des mâchefer par le chemin de fer rationaliseraient le circuit des matériaux et réduiraient considérablement les nuisances, notamment les poussières et le trafic de camions.

Un second scénario, réalisable seulement à long terme (20 ans et plus), consiste à déplacer la totalité de l'usine de la CPCU près du SYCTOM ainsi que les installations de transport et de distribution électrique et le garage des bennes.

Les avantages d'un tel projet seraient de libérer l'îlot situé entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers de toute occupation industrielle. Ces deux scénarios ne sont pas contradictoires et le schéma directeur devrait préserver les possibilités de réalisation des deux.

Il est possible, dans ce sens, d'envisager un scénario intermédiaire qui déplacerait partiellement les installations industrielles les plus nuisibles, et intégrerait les éléments « non déplaçables » ou trop coûteux à déplacer à court terme.

A échéance de dix ans, le déplacement de la filière charbon permettrait de réduire l'emprise de la CPCU sur son site actuel. Il changerait considérablement l'environnement des terrains situés entre l'usine de la CPCU et le quai de la Seine qui sont aujourd'hui fortement impactés par le dépôt de charbon voisin.

L'aire de déchargement du charbon dans l'emprise de RFF est située sur un terrain proche de la future école. Cette aire devra donc être déplacée à très court terme. L'avantage d'étudier dès à présent le déplacement des chaudières à charbon serait d'anticiper la relocalisation de l'aire de déchargement sur le futur site de l'usine.

Les installations de transport et de distribution électrique sont restructurées sur place, elles peuvent être modifiées peu à peu, leur emprise est réduite et des installations aujourd'hui à l'air libre sont compactées dans un ou des bâtiments.

Dans tous les scénarios, le garage des bennes à ordures est déplacé. Sa réinstallation près ou dans la parcelle du SYCTOM reste à étudier comme une des hypothèses possibles.

Le rôle de la CPCU dans le développement d'un projet HQE sur le site des Docks

La CPCU est un atout pour le développement d'une image de Haute Qualité Environnementale pour le site des Docks car le réseau du chauffage urbain est alimenté par la valorisation énergétique des déchets du SYCTOM de St-Ouen, la cogénération (production d'électricité et de vapeur à partir de gaz naturel) et, demain peut être, les déchets verts (filiale à l'étude par la CPCU).

De plus, une centrale CPCU permet de réduire le nombre de chaudières individuelles polluantes dans les zones urbaines et denses, et elle utilise déjà les transports alternatifs à la route (fer pour le charbon) et souhaite utiliser également la voie d'eau (pour les déchets verts).

La CPCU souhaite s'étendre.

Elle a besoin d'espaces de respiration, notamment pour pouvoir stocker plus d'eau en cas de panne d'approvisionnement, de disposer de plus de places de parkings...

Le renforcement des normes européennes en termes de pollution à l'horizon 2015 (échéance des normes actuelles) oblige à équiper les chaudières à charbon de nouveaux systèmes de filtration. Or si les chaudières peuvent se compacter, les dispositifs de filtrage permettant de respecter ces normes sont de plus en plus volumineux.

La CPCU souhaite utiliser de nouvelles sources d'énergie (biomasse) pour produire de la chaleur, notamment du bois de déchets et les résidus des centres de tri (papiers, carton). Cette nouvelle filière nécessite 20 000 m² de terrain supplémentaires (d'ici 2010/2011), car ces matières sont très volumineuses. Elle devrait être proche de la Seine (transport) et du réseau du chauffage urbain. Idéalement, elle devrait être attenante à l'actuelle centrale. Ceci n'est pas possible car cette extension ne s'accorde pas avec le projet urbain du site des Docks.

Aussi, la CPCU doit étudier d'autres emplacements proches. Une des solutions consiste à construire cette nouvelle filière près du SYCTOM le long des voies ferrées et d'amorcer ainsi le déplacement progressif de tout ou partie de l'usine de la CPCU au fur et à mesure de la mise aux normes des chaudières.

Cela permettra d'optimiser et renforcer l'usage des modes de transport alternatif au routier par le restructuration du réseau ferré sur les terrains RFF et la création de nouvelles installations portuaires,

Mais la CPCU engendre aujourd'hui des nuisances qui devront être réduites.

Bien que respectant les normes européennes en matière de pollution atmosphérique, la CPCU rejette des oxydes d'azote et du dioxyde de soufre dus à l'utilisation du charbon. Selon la CPCU, la cheminée (109 m de haut) assure une dispersion suffisante des polluants. Le stockage et l'usage du charbon provoquent également sa dispersion dans les environs de l'usine. La ville de Saint-Ouen souhaite que l'emprise consacrée au déchargement du charbon sur le terrain RFF soit rapidement déplacée pour être éloignée de la future école et des logements.

La question du bruit est également importante, dans l'éventualité de logements voisins de la CPCU. A l'heure actuelle, l'impact acoustique de la CPCU est adapté à une zone industrielle. Elle ne dépasse pas ou peu les niveaux sonores à respecter en limite de propriété ¹⁶, mais n'est que très légèrement en dessous.

La lourdeur et la complexité des installations créent un obstacle à l'évolution du site.

Le rôle du SYCTOM dans le développement HQE du site des Docks

Le SYCTOM est un atout pour le développement d'une image de Haute Qualité Environnementale pour le site des Docks et son pôle énergie. Il élimine les déchets non recyclables en respectant les normes européennes de pollution. Les différentes usines alimentent à 45% le réseau de chaleur CPCU par la combustion des déchets. Il utilise déjà les transports alternatifs à la route (fer) et souhaite utiliser également la voie d'eau. C'est un équipement d'intérêt général partagé entre les communes du Nord Ouest de l'agglomération dense.

Les techniques actuelles permettent une bonne intégration urbaine de ce type d'usine. Or l'usine actuelle a encore une durée de vie de quinze ans et un projet de type Isséane ¹⁷, plus adapté à un environnement urbain, n'est envisageable sur ce site qu'à l'horizon 2020. Le souhait du SYCTOM serait de pouvoir recevoir les déchets par la voie d'eau, s'il existait un centre de tri en bord de Seine, dans Paris, et éventuellement de pouvoir évacuer les mâchefers de la même façon.

Mais le SYCTOM est aussi un site qui engendre des nuisances : nuisances liées aux fumées de l'incinération des déchets même si ces fumées sont filtrées et conformes aux normes européennes, et nuisances liées à la circulation des 500 à 600 bennes par jour, circulation qui dégrade la voirie, crée des nuisances sonores et atmosphériques.

Ici, comme pour la CPCU, il faudrait optimiser et renforcer l'usage des modes de transport alternatif au routier, pouvoir mutualiser avec d'autres les équipements fluviaux et ferroviaires d'approvisionnement et d'enlèvement des déchets et résidus, trouver de la place près de l'usine pour relocaliser le garage à bennes de la Ville de Paris, dissocier la voirie de déserte du site de la rue Ardouin pour favoriser la reconversion des terrains riverains de cette voie, diminuer la pollution due au fonctionnement du SYCTOM, aller vers un site HQE.

16 - Niveaux sonores à respecter en limite de propriété : 60 dB(A) de 22h à 7h, 70 dB(A) de 7h à 22h, valeurs d'émergence à respecter : 5 dB(A) le jour et 3 dB(A) la nuit quand le bruit ambiant est supérieur à 45 dB(A), 6 dB(A) le jour et 4 la nuit quand le bruit ambiant est inférieur à 45 dB(A)

17 - Les usines Isséane, telle que celle d'Issy les Moulineaux, en cours d'étude, sont plus adaptées au milieu urbain. Elles sont à moitié enterrées, il n'y a plus de panaches de fumées, le traitement du bruit est très efficace, l'architecture paysagée...

6. QUELLES CONTRIBUTIONS DE LA VILLE DE PARIS A CETTE MUTATION ?

Les terrains de la Ville de Paris occupent une place centrale stratégique dans le projet de reconversion des stocks engagé par la municipalité de Saint-Ouen.

C'est dans ce contexte qu'a été menée une première étude sur les équipements lourds installés sur ses terrains, EDF/RTE, et sur les usines de traitement des déchets et de chauffage urbain, afin d'aider à leur évolution dans la perspective d'un développement durable du centre de l'agglomération dense. Cette réflexion vient compléter les études urbaines effectuées par la Ville de Saint-Ouen.

Ces premières réflexions s'appuient sur les objectifs du projet urbain de la Ville de Saint-Ouen. Elles sont menées dans un partenariat étroit avec la Ville de Saint-Ouen, la SODEDAT et l'ensemble des institutions et industriels utilisateurs du site des Docks et ont pris en compte la demande de construction de logements en cœur d'agglomération exprimée par les élus des deux villes.

Évolution des terrains Ville de Paris concédés à EDF/RTE le long du boulevard Victor Hugo

Les terrains concédés à EDF/RTE au sud de la CPCU sont occupés par diverses branches d'EDF.

La partie réellement utile au réseau électrique de l'agglomération centrale occupe près de la moitié du terrain 18, soit environ 15 500 m². Le reste du terrain, soit environ 25 000 m², accueille des installations de logistique d'EDF non directement nécessaires au fonctionnement du site et des logements.

La concession de ces terrains se terminant en 2009, l'ensemble des conditions de la concession va être discuté avec EDF dans les prochains mois. Il est donc nécessaire de savoir très vite quel avenir auront ces terrains.

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Plusieurs scénarios de réaménagement des terrains de la Ville de Paris ont été étudiés avec les objectifs suivants :

- permettre la réalisation d'une première phase de l'aménagement du site des Docks en bordure du boulevard Victor Hugo à usage de logements, de commerce et d'équipements conformément aux objectifs du projet urbain de Saint-Ouen ;
- permettre la création de voies transversales, entre la rue des Bateliers et la rue Ardouin qui prolongent les voies nouvelles à l'étude sur les terrains Nexity/Alstom ;
- protéger les terrains destinés au logement des nuisances de l'usine de la CPCU en affectant une partie du terrain en mitoyenneté de l'usine à la réalisation de bâtiments écran à usage de bureaux et d'ateliers ;
- étudier les réductions possibles de l'emprise nécessaire aux installations électriques pérennes sur le site ;
- estimer l'impact positif du déplacement du garage des bennes sur la constructibilité et l'aménagement des terrains.

CONSTRUIRE DES LOGEMENTS À COURT TERME

Les différents scénarios étudiés montrent qu'une évolution de ces terrains est possible à court terme mais qu'elle ne peut être que très partielle à échéance de 2009. Dans l'hypothèse minimale, 8 200 m² de terrain capables d'accueillir jusqu'à 250 à 300 logements (dont 20 existants) pourraient être sortis de la concession et aménagés immédiatement à condition d'intégrer au programme futur la contrainte de 25 à 30 logements d'astreinte pour EDF.

Dans le projet, certains bâtiments d'habitation, aujourd'hui utilisés par EDF pour loger ses agents, notamment l'immeuble de logements situé le long du Boulevard Victor Hugo et les maisons en meulière qui datent de la première usine électrique, pourraient être conservés. Les terrains aménageables peuvent être agrandis si une négociation plus générale avec EDF s'engage d'ici 2009 sur la configuration du terrain nécessaire au transport et à la distribution de l'électricité. Il serait alors envisageable de réduire l'emprise technique de EDF jusqu'à une surface de 10 000 m² de terrain. Plusieurs solutions intermédiaires nécessitant des restructurations plus ou moins importantes sont imaginables.

PASSER DE LA RUE DES BATELIERS À LA RUE ARDOUIN

Il est possible de tracer deux voies transversales entre la CPCU et le boulevard mais sous certaines conditions.

Tracer une première voie, très proche de la CPCU, suppose de déplacer une partie des installations électriques. Les difficultés techniques ainsi que le coût d'un tel déplacement restent à étudier (coûts estimés de 30 à 50 millions d'euros par EDF). Cette voie nouvelle permettrait de créer sur sa rive Est le bâtiment écran destiné à diminuer les nuisances sonores de la CPCU. Les installations EDF pourraient être desservies par la rive ouest de cette voie qui ne pourra donc être qu'une voie de service, bordée par des installations techniques et industrielles dans sa partie centrale.

Tracer une deuxième voie parallèle au boulevard Victor Hugo, à une distance d'environ 80 m de celui-ci, suppose de libérer et de démolir, d'une part, les terrains situés à l'angle de la rue des Bateliers et du boulevard Victor Hugo, et d'autre part le garage des bennes de la rue Ardouin.

Les bâtiments existants, sur la parcelle qui borde la rue des Bateliers, à usage d'entrepôts, de bureaux et d'ateliers, sont peu denses et mal construits. La situation de ces terrains est stratégique dans l'aménagement du site des Docks. Aussi la question de leur transformation est posée à moyen terme.

Le garage des bennes pourra être démoli dès qu'une nouvelle affectation aura été trouvée. Cette voie sera bordée de bâtiments à usage d'habitations voire d'équipements des deux côtés. Elle aura donc un caractère très urbain.

Le long du boulevard Victor Hugo, les rez-de-chaussée devraient accueillir des commerces ou des locaux de travail car la circulation sur le boulevard est telle qu'elle rend les rez-de-chaussée peu propices au logement.

Évolution des terrains Ville de Paris déjà restitués par EDF entre la CPCU et la Seine

Ces terrains, d'une superficie de plus de 4 ha déjà restitués par EDF ou en cours de restitution sont d'ores et déjà libres de toute occupation. Mais le sol est pollué sur une partie d'entre eux. Aujourd'hui, le seul terrain déclaré non pollué se situe au milieu des terrains pollués. Les coûts de dépollution s'annoncent élevés et les délais assez longs.

De ce fait la viabilisation de ces terrains ne peut se réaliser sur un très court terme.

Par ailleurs, leur localisation entre le SYCTOM et la CPCU entraîne des contraintes de programmation bien qu'ils soient en friche.

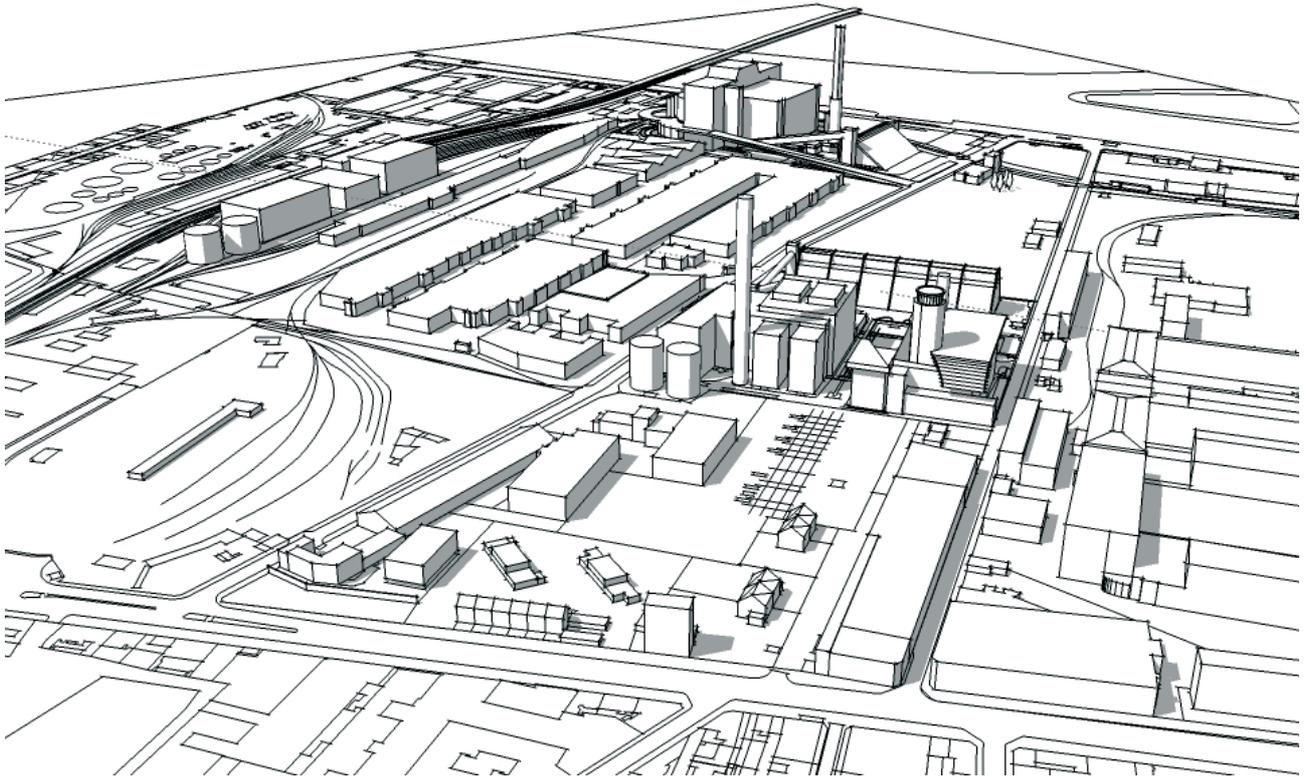
CONTRIBUER À LA CRÉATION D'UN VASTE PARC EN BORDURE DE LA SEINE

Le projet urbain de la Ville de Saint-Ouen prévoit la création d'un parc urbain d'environ 14 ha d'une attractivité semblable à celle des grands parcs parisiens des bords de Seine que sont Bercy et Citroën. Il s'étendra depuis la rue Dhalenne au nord jusqu'à la rue Ardouin au sud et occupera le grand terrain de sport au pourtour déjà planté de grands arbres, les jardins ouvriers appartenant à Nexity ainsi que les petites parcelles situées en bordure du quai de la Seine.

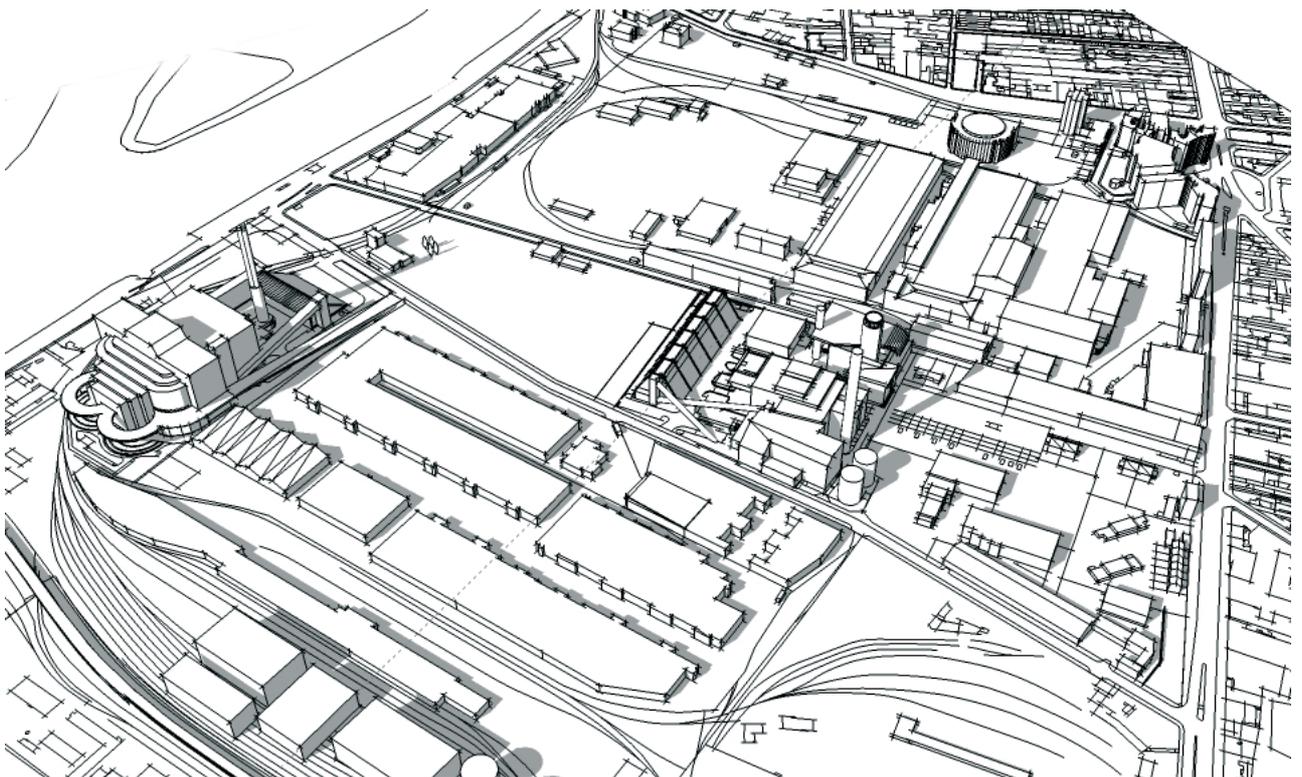
La grandeur de ce parc et son site l'inscrivent d'emblée dans le réseau des grands parcs du cœur de l'agglomération dense. Situé dans un secteur très fortement marqué par les grandes emprises industrielles et portuaires qui n'ont jamais bénéficié de grands projets d'aménagement et d'embellissement, il sera l'emblème de la reconversion du nord ouest parisien.

Le programme précis du parc, son caractère et la nature de ses limites sont actuellement étudiés par la SODEDAT.

Des suggestions de programme sont donc encore possibles. Pour mémoire, de grands terrains de sport sont aujourd'hui nécessaires dans le cœur de l'agglomération centrale. Ceci

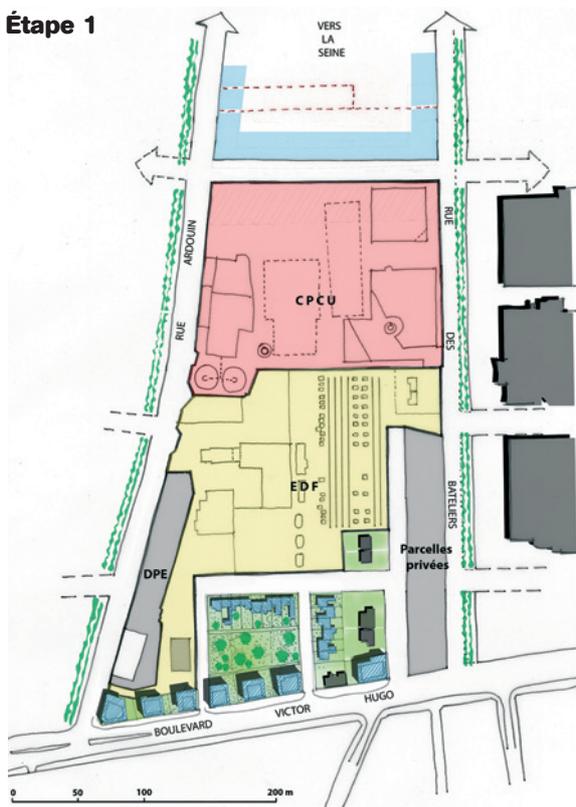


Le site des Docks aujourd'hui, un territoire où dominent les bâtiments du Sycptom et de la PCU



SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS SUD - VILLE DE PARIS
CRÉATION DE LOGEMENTS – VARIANTE 1 : DENSITÉ FAIBLE

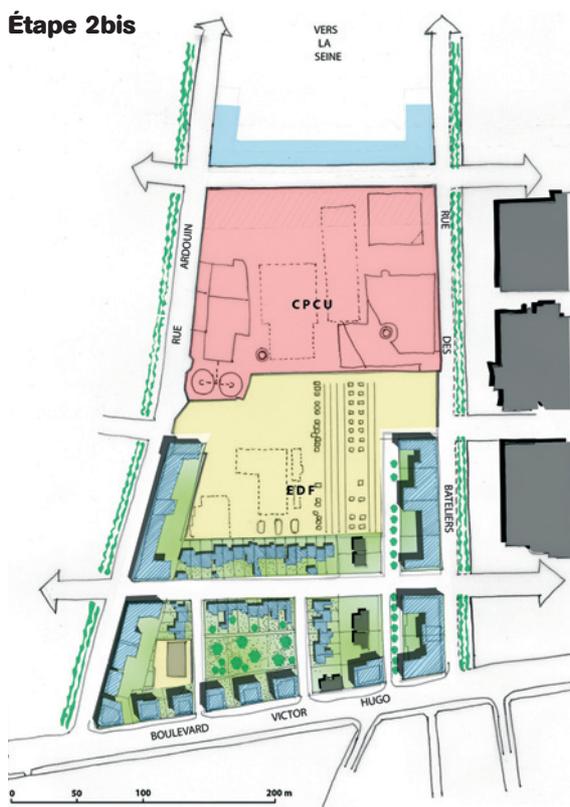
Étape 1



Terrain utilisé = 8.205 m²
 SHON = 17.500 m²
 COS = 2
 COS général (compris EDF) = 0,3
 12.900 m² logements (130 log, 115 collectifs, 15 individuels)
 4.600 m² commerces/activités.

L'emprise des installations EDF n'est presque pas modifiée : seule une bande de terrain au Sud est récupérée pour desservir les nouveaux îlots. Le garage des bennes n'est pas déplacé. Les nouvelles voies sont des voies intérieures privées.

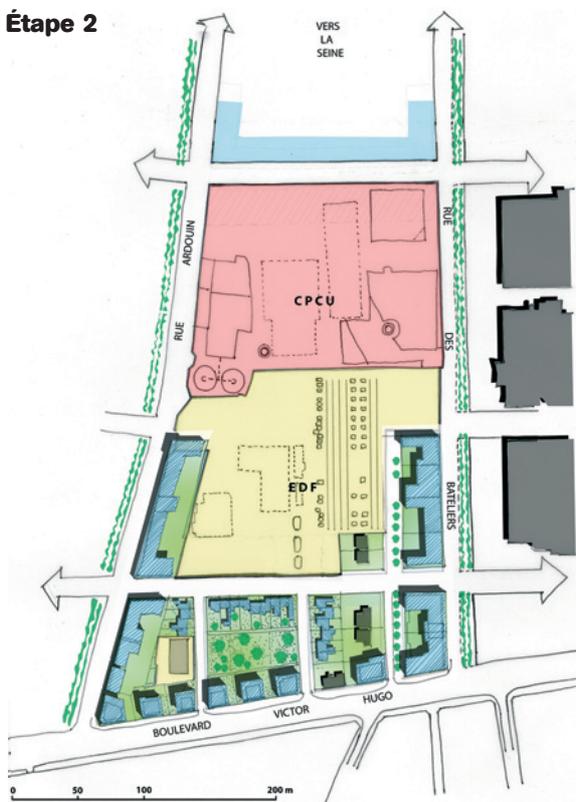
Étape 2bis



Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 47.140 m²
 COS = 2
 COS général (compris EDF) = 0,85
 41.140 m² logements (447 log, 420 collectifs, 27 individuels)
 6.000 m² commerces/activités

L'emprise des installations EDF est plus réduite au sud pour renforcer le caractère urbain de la voie Est-Ouest. Pour cela il faut déplacer des 3 transformateurs et certains réseaux.

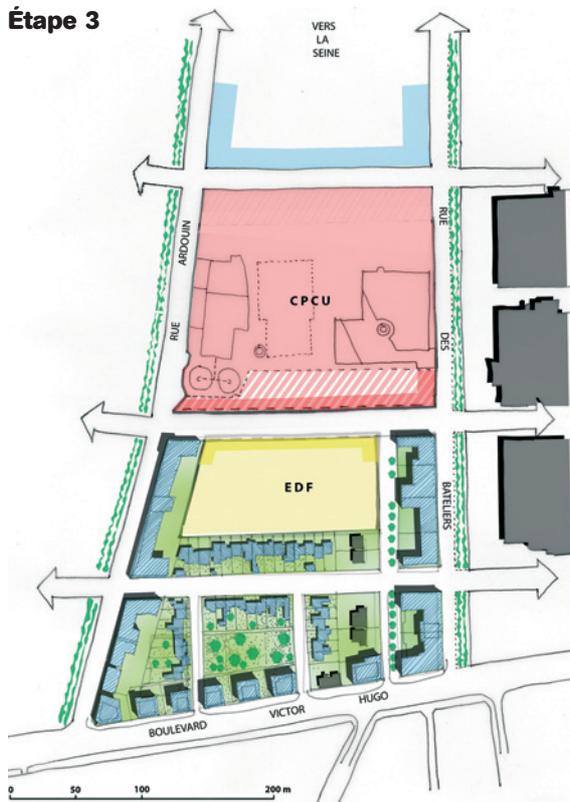
Étape 2



Terrain utilisé = 18.255 m²
 SHON = 45.640 m²
 COS = 2,5
 COS général (compris EDF) = 0,8
 39.640 m² logements (435 log, 420 collectifs, 15 individuels)
 6.000 m² commerces/activités

L'emprise des installations EDF n'est presque pas modifiée, mais le déplacement du garage des bennes et la maîtrise des emprises privées en vis-à-vis des terrains Nexity, permettent de créer une voie Est-Ouest.

Étape 3

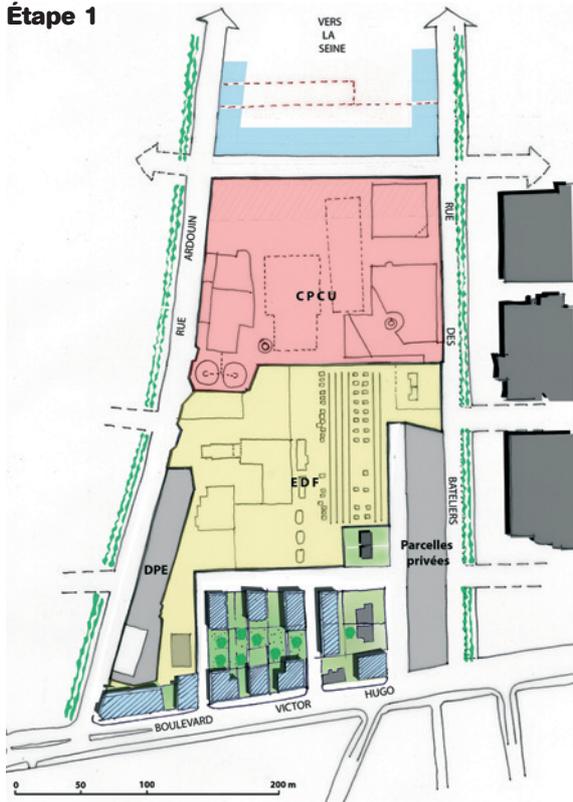


Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 47.200 m²
 COS = 2
 COS général (compris EDF) = 1
 41.200 m² logements (458 log, 420 collectifs, 38 individuels)
 6.000 m² commerces/activités

Une voie Est-Ouest est tracée entre la CPCU et EDF. Les installations EDF sont compactées et le transformateur EDF sud est intégré dans l'emprise EDF. Un bâtiment écran est construit en limite sud de la CPCU.

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS SUD - VILLE DE PARIS
CRÉATION DE LOGEMENTS – VARIANTE 2 : DENSITE FORTE

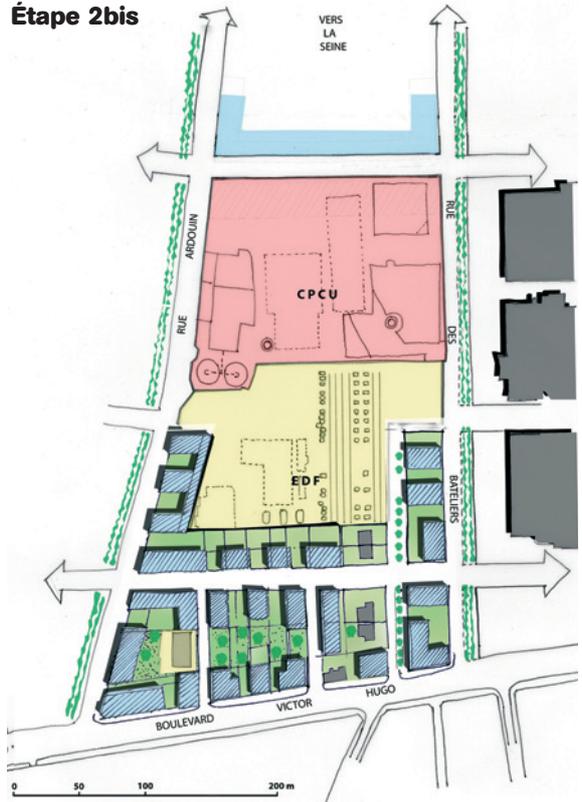
Étape 1



Terrain utilisé = 8.205 m²
 SHON = 21.600 m²
 COS = 2,5
 COS général (compris EDF) = 0,4
 17.000 m² logements (215 collectifs)
 4.600 m² commerces/activités

L'emprise des installations EDF n'est presque pas modifiée : seule une bande de terrain au Sud est récupérée pour desservir les nouveaux îlots. Le garage des bennes n'est pas déplacé. Les nouvelles voies sont des voies intérieures privées.

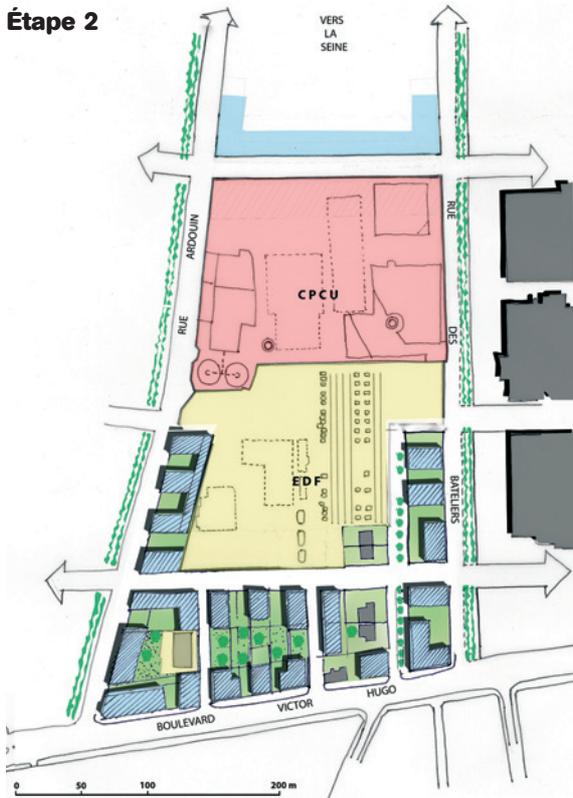
Étape 2bis



Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 53.150 m²
 COS = 2,4
 COS général (compris EDF) = 0,95
 47.150 m² logements (575 collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

L'emprise des installations EDF est plus réduite au sud pour renforcer le caractère urbain de la voie Est-Ouest. Pour cela il faut déplacer des 3 transformateurs et certains réseaux.

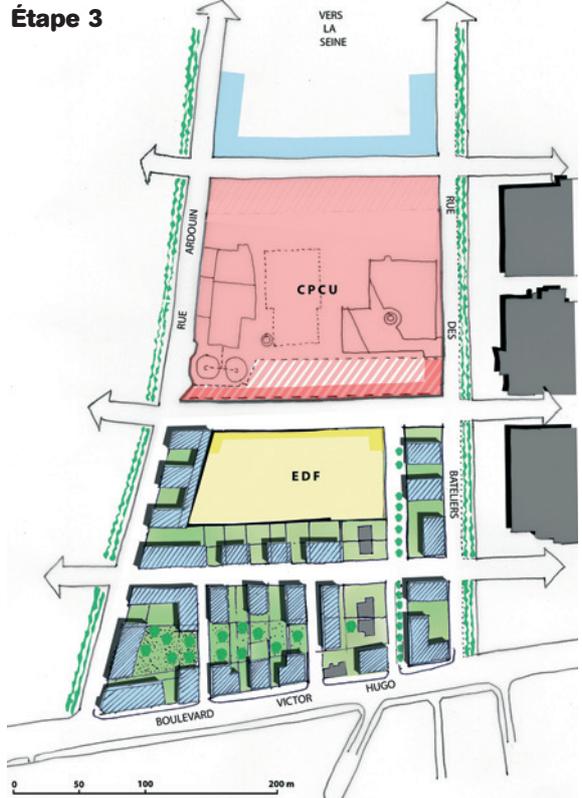
Étape 2



Terrain utilisé = 18.255 m²
 SHON = 48.640 m²
 COS = 2,7
 COS général (compris EDF) = 0,9
 42.640 m² logements (525 collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

L'emprise des installations EDF n'est presque pas modifiée, mais le déplacement du garage des bennes et la maîtrise des emprises privées en vis-à-vis des terrains Nexity, permettent de créer une voie Est-Ouest.

Étape 3

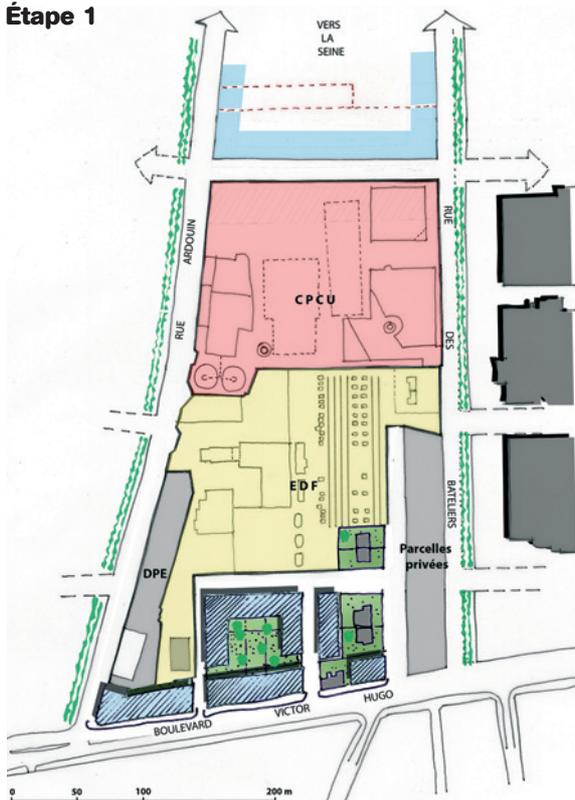


Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 53.150 m²
 COS = 2,4
 COS général (compris EDF) = 0,95
 47.150 m² logements (575 collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

Une voie Est-Ouest est tracée entre la CPCU et EDF. Les installations EDF sont compactées et le transformateur EDF sud est intégré dans l'emprise EDF. Un bâtiment écran est construit en limite sud de la CPCU.

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS SUD - VILLE DE PARIS
CRÉATION DE LOGEMENTS – VARIANTE 3 : DENSITÉ TRÈS FORTE

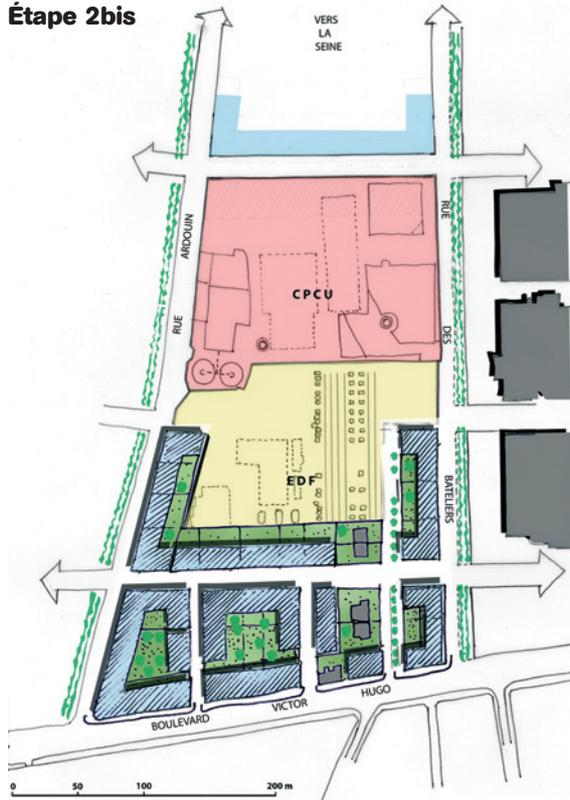
Étape 1



Hypothèse COS 3
 Terrain utilisé = 8.205 m²
 SHON = 24.615 m²
 20.015 m² logements (235 logts collectifs)
 4.600 m² commerces/activités

Hypothèse COS 3,5
 Terrain utilisé = 8.205 m²
 SHON = 28.717 m²
 24.117 m² logements (280 logts collectifs)
 4.600 m² commerces/activités

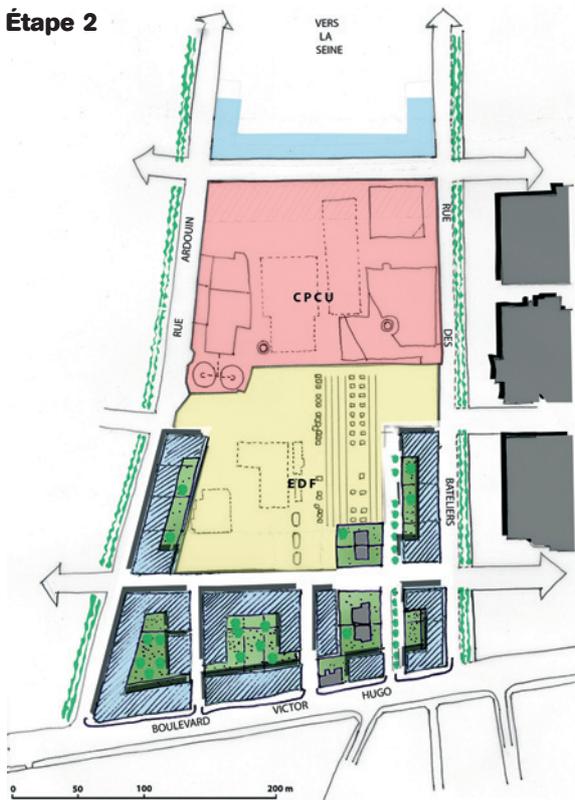
Étape 2bis



Hypothèse COS 3
 Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 65.565 m²
 59.565 m² logements (700 logts collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

Hypothèse COS 3,5
 Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 76.492 m²
 70.492 m² logements (825 logts collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

Étape 2



Hypothèse COS 3
 Terrain utilisé = 18.255 m²
 SHON = 54.765 m²
 48.765 m² logements (570 logts collectifs)
 6.000 m² commerces/activités

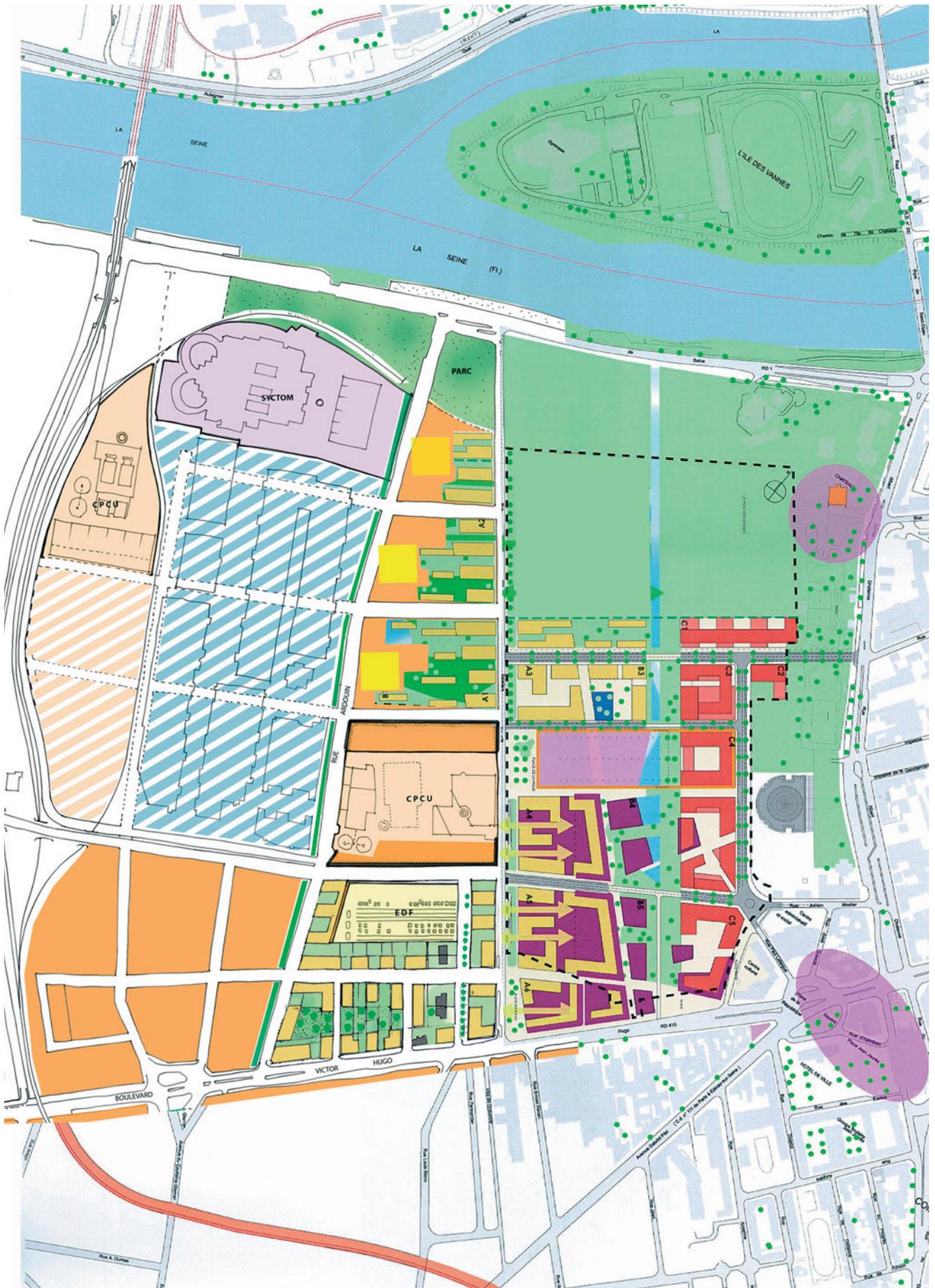
Hypothèse COS 3,5
 Terrain utilisé = 18.255 m²
 SHON = 63.892 m²
 57.892 m² logements
 6.000 m² commerces/activités Soit environ 680 logts collectifs

Étape 3



Hypothèse COS 3
 Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 65.565 m²
 59.565 m² logements
 6.000 m² commerces/activités
 Soit environ 700 logts collectifs

Hypothèse COS 3,5
 Terrain utilisé = 21.855 m²
 SHON = 76.492 m²
 70.492 m² logements
 6.000 m² commerces/activités
 Soit environ 825 logts collectifs



Ce plan résulte du recollement du plan masse des architectes Reichen et Robert sur l'îlot Alstom/Nexity avec un des scénarios d'aménagement de l'Apur. Les logements prévus par Nexity à l'est de la rue des Bateliers ont été déplacés à l'ouest de cette voie.

permettrait de faire diminuer la demande qui pèse sur les terrains que la Ville de Paris possède sur la couronne.

Intégrer des terrains de grands jeux dans le programme du parc ou sur des terrains adjacents est un des éléments à considérer pour sa conception, dans le cadre du partenariat entre les deux villes.

Une partie des terrains de la Ville de Paris, notamment ceux qui sont situés très près de la Seine et de ce fait inondables, seront sans doute intégrés au parc même si la limite exacte du parc n'est pas encore fixée dans les scénarios d'aménagement de la ville de Saint-Ouen. La plus grande part du terrain situé entre la CPCU et la Seine seront valorisés très fortement par la présence du parc.

PROFITER DE LA PRÉSENCE DU PARC POUR IMPLANTER DES ÉQUIPEMENTS ET DES LOGEMENTS SUPPOSE DE RÉDUIRE LES NUISANCES DU SYCTOM ET DE LA CPCU.

Un des enjeux du développement du projet des Docks est bien la transformation des modes de production de l'énergie, qu'il s'agisse d'électricité ou de chauffage urbain, afin d'améliorer la qualité de l'environnement et créer ainsi des conditions favorables à l'installation d'un morceau de ville sur ce territoire.

Le bénéfice d'une telle conception, si les études en confirment la faisabilité, sera de permettre de réaffecter à un usage urbain mixte les terrains ville de Paris car la situation de ces terrains au cœur du site, à la fois ouverts sur la Seine, en contact avec le centre de Saint-Ouen, jouxtant le parc projeté, leur confère un rôle particulier dans l'aménagement des Docks. Les thèmes de la qualité de l'air améliorée si besoin à la source mais aussi par la programmation du parc, celui de l'eau par les dépollutions nécessaires et la gestion des ruissellements, celui d'un choix de matériaux (économiques en déplacements et consommation d'eau par exemple) pourraient compléter la réflexion pour orienter l'aménagement vers un quartier des Docks moderne, actif, habité, organisé autour d'un grand parc et économe en ressources naturelles.

Le projet de la Ville de Saint-Ouen prévoit la construction de logements en bordure du parc sur les terrains de la Ville de Paris. Cela implique d'amoindrir les nuisances que la proximité immédiate de la CPCU et du SYCTOM fait peser sur ces terrains.

Cela passe obligatoirement par le déplacement des chaudières à charbon, du stock de charbon et du dépôt de mâchefer qui y sont associés. Il est également nécessaire de construire des bâtiments écran pour protéger les terrains à bâtir des nuisances de la CPCU et les éloigner de l'usine.

Cela passe aussi par la construction le long de la rue Ardouin, face à l'usine du SYCTOM, de bâtiments à usage d'ateliers, de locaux de travail ou d'équipements relativement fermés sur eux-mêmes, comme des cinémas ou des salles de sport, destinés à éloigner les habitations des nuisances sonores du SYCTOM, notamment des rotations de camions.

Les logements pourraient être construits face au parc, du côté de la rue des Bateliers, à l'est d'une voie transversale nouvelle qui prolongerait celle qui est projetée sur le terrain de Nexity depuis la rue Dhalenne jusqu'à la rue des Bateliers.

ANNEXE

Le traitement des déchets dans la région

LE TRAITEMENT DES DÉCHETS NON RECYCLABLES : UNE NÉCESSITÉ À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Chaque francilien a produit 513 kg de déchets ménagers en 2004, soit une augmentation de près de 7,5 % en 10 ans ¹⁹. Au total, en 2004, 5,7 millions de tonnes de déchets ont été produites en Île de France, et seulement 15 % d'entre eux, collectés sélectivement, ont été recyclés. Plus de 4 millions de tonnes de déchets ont été traitées par des usines d'incinération, et près de 82 % de ces déchets ont bénéficié d'une valorisation énergétique (chaleur, électricité), matière (mâchefers pour les remblais) ou organique (compostage, méthanisation).

Le SYCTOM concerne 85 communes du centre de l'agglomération, soit 5,5 millions d'habitants et près de 2,7 millions de tonnes de déchets ménagers par an. Il met en œuvre une politique de gestion de proximité selon des bassins versants, dans le but de réduire les transports de déchets par la route. L'usine de St-Ouen s'adresse donc à 17 communes et 5 arrondissements du Nord Ouest de l'agglomération, soit 1,3 million d'habitants. Elle peut valoriser jusqu'à 84 tonnes de déchets à l'heure, ce qui représente une capacité de 630 000 tonnes par an, capacité qu'elle a même dû dépasser en 2004 : 639 000 tonnes traitées pour 667 000 tonnes reçues (la différence est envoyée dans d'autres incinérateurs). Globalement les incinérateurs d'Île de France sont saturés, et de nombreuses usines seront fermées dans les prochaines années parce que ne respectant plus les normes de pollution. L'usine de St Ouen est à la pointe sur ce domaine et produit de la chaleur pour la CPCU ainsi que de l'électricité. Cet équipement est indispensable à la vie de l'agglomération, et participe de son bon fonctionnement.

LA VALORISATION DES DÉCHETS COMME OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La CPCU fonctionne majoritairement grâce à la valorisation énergétique des déchets. On peut qualifier cette énergie de « quasi » renouvelable (en tout cas à moyen terme), puisqu'il s'agit d'une énergie dont on dispose de toute façon.

La CPCU souhaite par ailleurs développer une nouvelle filière qui permettrait de valoriser les déchets verts (biomasse), notamment le bois, en chaleur. L'utilisation de ces ressources renouvelables que sont les végétaux permet en effet :

- de diversifier les sources d'approvisionnement en énergie, ce qui un gage de souplesse vis-à-vis du renchérissement du prix des énergies fossiles à court terme (fioul lourd notamment)
- de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le bois énergie est neutre en matière d'émissions à condition que les émissions intermédiaires soient maîtrisées (transport notamment). Le bois énergie constitue une marge de manœuvre appréciable pour le respect des quotas de CO₂, même si les industriels manquent encore de visibilité à court terme pour réaliser de réels investissements dans des filières faiblement émettrices.
- d'accompagner les politiques publiques touchant à l'emploi, à l'aménagement du territoire, à la diversification de l'agriculture, au retraitement des déchets...

La valorisation de la biomasse s'inscrit donc pleinement dans une démarche de développement durable. Par ailleurs, l'ADEME estime que le bois énergie est la première source d'énergie renouvelable en France. C'est donc un enjeu essentiel.

Par exemple, substituer 1 tep (tonne équivalent pétrole) de bois à 1 tep de charbon permet d'économiser 4 tonnes de CO₂.

LES NUISANCES : DES REJETS POLLUANTS EN BAISSÉ CONSTANTÉ, L'UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIF À LA ROUTE, L'INSERTION URBAINE DES USINES

Le SYCTOM et le CPCU utilisent la combustion pour créer de la chaleur et de l'électricité, à partir des déchets non recyclables, du charbon et du gaz naturel. Chacune de ces sources produit divers polluants atmosphériques à différents niveaux, mais les deux usines ont dé-

veloppé des systèmes de filtration qui permettent de respecter des normes encore plus strictes que celles imposées par l'Union Européenne.

Par ailleurs, l'un comme l'autre utilisent d'ores et déjà le fer, mais souhaiteraient développer son utilisation, et éventuellement profiter de la proximité de la Seine pour le transport par barges ou péniches. Le transport routier (80 % du transport de marchandises en Île de France) pourrait ainsi davantage être remplacé par des modes de transport plus propres. Enfin, l'objectif de l'insertion urbaine des usines dans l'environnement est maintenant partagé par les industriels. Bien que restant des objets imposants, des efforts ont été faits à la CPCU comme au SYCTOM, pour que les usines s'intègrent mieux à leur milieu.