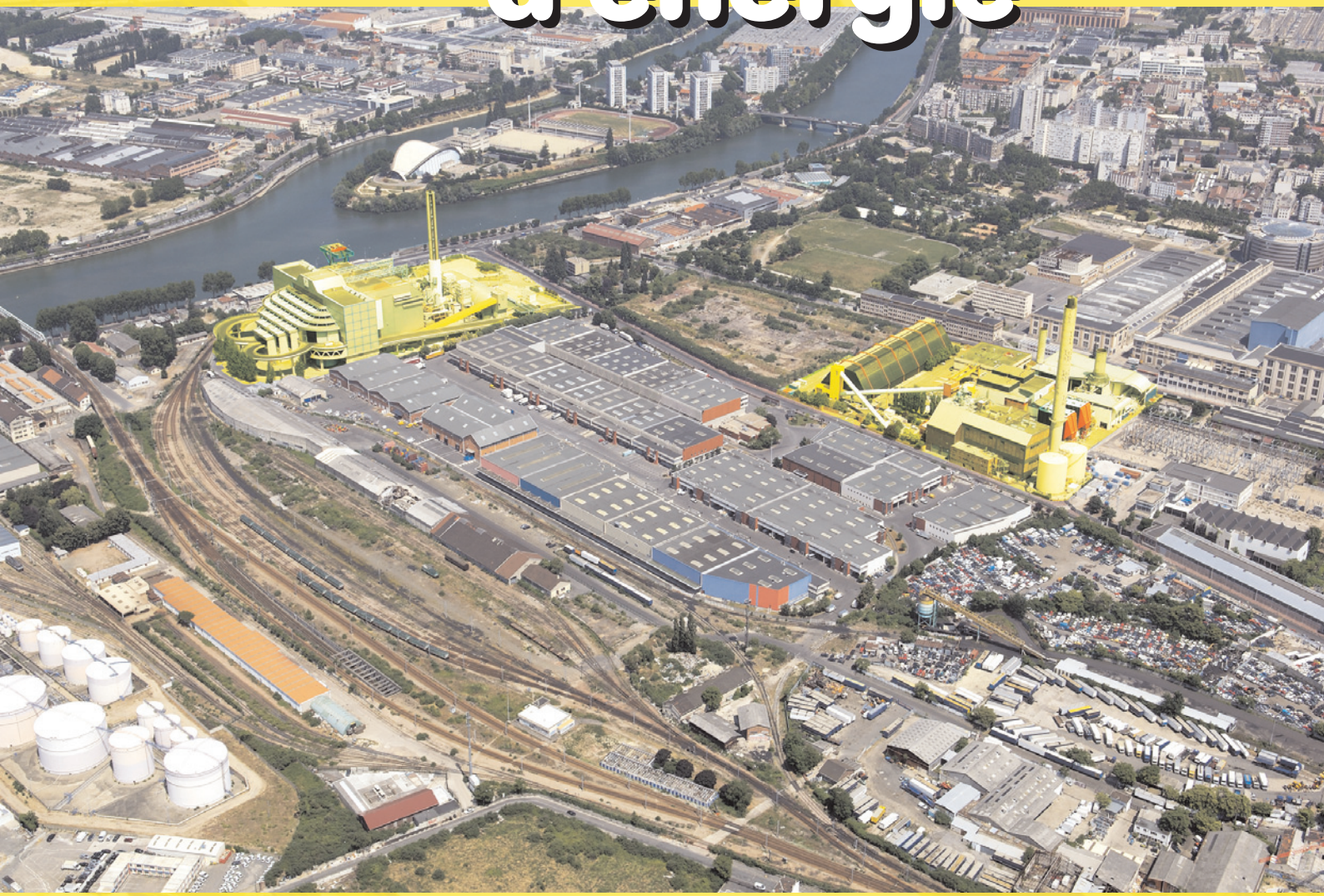
Les Docks de Saint-Ouen et la production d'énergie



Juin 2007

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Les Docks de Saint-Ouen et la production d'énergie

INTRODUCTION

— Le cadre de la coopération entre Paris et Saint-Ouen sur le projet urbain des Docks 1

LES DOCKS DE SAINT-OUEN, UN POLE ENERGETIQUE AU CŒUR DE L'AGGLOMERATION DENSE 3

— Les Docks dans les mutations rapides du nord-ouest du centre de l'agglomération 3
— Le site des Docks : une histoire marquée par la production d'énergie 4

LES ENJEUX SUR LE SITE DES DOCKS 7

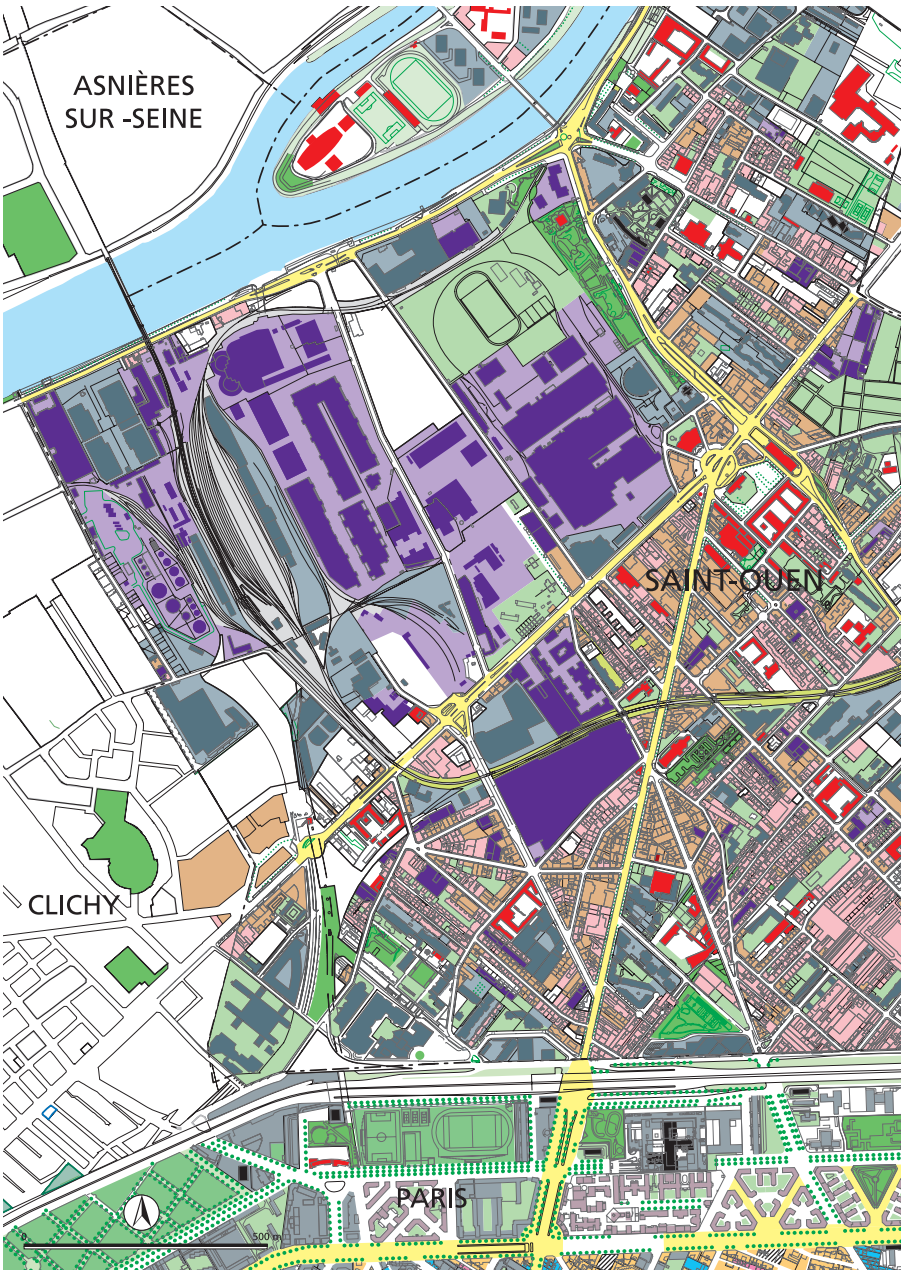
— Demain, un quartier nouveau autour d'un grand parc 7
— Vers des services urbains qui cohabitent harmonieusement avec la ville 8
— Vers un pôle énergétique HQE

ANNEXES

Annexe1 : LES ACTIVITES DE PRODUCTION ACTUELLES 16
— L'usine du SYCTOM 18
— L'usine de la CPCU

Annexe 2 : LES PROPRIETES DE LA VILLE DE PARIS AUJOURD'HUI 20
— Les terrains libres du nord ouest 20
— Le terrain concédé à EDF au sud-est. 20

Annexe 3 : LES TERRAINS SNCF/RFF A L'OUEST 23



Cadre urbain

Composantes du paysage

- équipements et édifices remarquables
- bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
- tracés structurants
- plantations d'alignements
- bois, parcs et jardins publics
- talus de grandes infrastructures
- cimetières, terrains de sport, espaces libres
- faisceaux ferroviaires
- espaces vacants

Le tissu urbain

- tissus continus
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissus à dominante pavillonnaire

- limites communales et d'arrondissements

INTRODUCTION

LE CADRE DE LA COOPÉRATION ENTRE PARIS ET SAINT OUEN SUR LE PROJET URBAIN DES DOCKS

Dans le prolongement du protocole de coopération signé le 5 mars 2003 par les Maires de Paris et de Saint-Ouen, Jean Pierre Caffet, Jean Yves Mano, Pierre Mansat, adjoints au Maire de Paris, ont rencontré Madame Jacqueline Rouillon, Maire de Saint Ouen, le 17 janvier 2006. Ils ont alors convenu, à l'issue de cette réunion, de travailler ensemble sur le projet d'aménagement des Docks de Saint Ouen, territoire où 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 sera le lieu ces 20 prochaines années d'une importante opération de renouvellement urbain. Il est identifié comme territoire stratégique par le SDRIF, dans le cadre de Plaine de France. Les Docks de Saint Ouen offrent en effet des possibilités de réponses aux enjeux de développement à l'échelle de la zone dense de l'agglomération, notamment en matière de logements, d'équipements, de développement tertiaire, 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 93 visant à « coordonner les études pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des Docks ». Dans ce cadre, la SODEDAT 93[1] 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. Cette mission est venue à échéance début 2007 La Ville de Saint-Ouen souhaite engager la procédure de création d'une ZAC sur ce site à l'été 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, la Ville de Paris les grands propriétaires fonciers et les usagers du site des Docks, RFF/SNCF, Nexity, la CPCU, le SYCTOM, EDF/RTE, ainsi que le STIF, et la RATP.

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 93 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. Ces études ont été menées durant l'année 2006 et ont fait l'objet de réunions régulières à la SODEDAT 93 avec les bureaux d'études chargés de l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement et notamment l'architecte urbaniste Makan Rafatdjou. Elles ont permis d'étudier dans le cadre du projet urbain de Makan Rafatdjou les scénarios de valorisation des terrains parisiens des Docks, notamment les terrains EDF Nord et Sud.

Lors d'une rencontre en juillet 2006, Jean Pierre Caffet, Jean Yves Mano, Pierre Mansat, adjoints au Maire de Paris, et Jacqueline Rouillon, Maire de Saint Ouen, ont demandé à leurs services de concrétiser ces études par une recherche d'accord concernant les conditions de cession des terrains de la Ville de Paris à la Ville de Saint-Ouen avant l'été 2007. Un protocole entre les deux villes concluant ce travail sera présenté à leurs assemblées respectives à l'automne 2007.

1– SODEDAT 93: Société d'Economie Mixte, d'équipement et d'aménagement du territoire du département de Seine Saint-Denis

Par ailleurs, Bertrand Delanoë, dans un courrier du 4 octobre 2006, a proposé de réaliser une étude prospective sur les installations énergétiques présentes sur le site, en partenariat avec la commune de Saint-Ouen, en réponse au courrier de Madame Rouillon, du 25 juillet 2006.

Durant l'année 2006, une série de réunions de travail a permis de rencontrer à plusieurs reprises les services et organismes directement ou indirectement impliqués dans la mutation de ce territoire (CPCU, DPE, EDF-RTE, SYCTOM, RFF), et d'avancer ensemble sur les évolutions possibles du site. Ces études ont abouti fin 2006 à la mise au point d'un plan d'aménagement et d'une stratégie de redéploiement des installations de production d'énergie à court, moyen et long terme, stratégie qui doit maintenant être validée ou infirmée par des études précises des modes de production, de leurs évolutions en regard des impératifs du développement durable et des nouvelles normes de protection contre les pollutions et la productions des gaz à effet de serre.
Le présent document « Les docks de Saint Ouen et la production d'énergie » a pour principal objectif de faire le point sur l'état des réflexions sur ce sujet, en regard du projet d'aménagement en préparation et des opportunités qu'il ouvre pour une meilleure gestion du pôle énergétique.

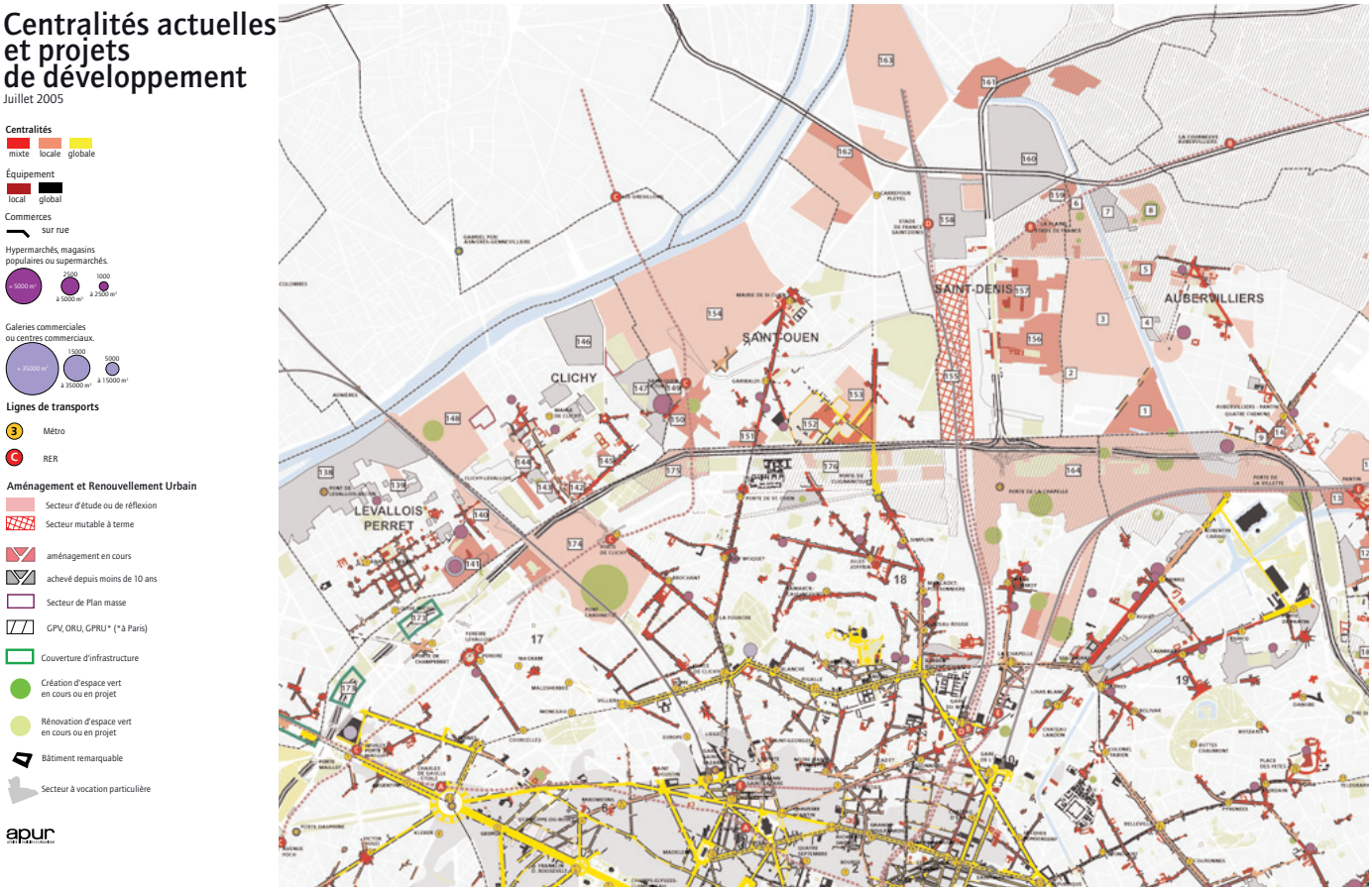
Propriétés foncières

LES DOCKS DE SAINT-OUEN, UN POLE ENERGETIQUE AU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION DENSE

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 inégalités et les ségrégations sociales, spatiales et environnementales.

Saint-Ouen, où sont implantées 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 du chemin de fer qui jouxtent les Docks et permettent d'envisager à terme des solutions alternatives à la desserte routière du site.



Les Docks dans les mutations rapides du nord-ouest du centre de l'agglomération

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 très marqué par les grandes emprises industrielles qui se reconvertissent progressivement. Les dynamiques se polarisent aujourd'hui sur Paris, Clichy, Saint Ouen, Asnières sur Seine 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'ores et déjà, les GPRU de Montmartre – Clignancourt et celui de la Porte Pouchet reflètent clairement les problématiques d'aménagement à l'articulation entre Paris et Saint-Ouen.

De Paris où l'opération d'aménagement Clichy Batignolles amorce la reconversion d'une des dernières emprises industrielles, à Saint-Ouen où l'opération d'aménagement des

Docks verra la reconversion d'une des grandes emprises industrielles en bordure de Seine, les mutations entrent en résonance. Plus largement, la reconversion des vastes emprises à Gennevilliers et Asnières sur Seine (friche Unilever en face des Docks) constitue avec la plaine Saint-Denis les plus grands territoires de renouvellement urbain du nord et du nord ouest de l'agglomération.
Ces projets importants ne sauraient prendre forme sans renforcement des services urbains.
Il n'est pas envisageable aujourd'hui de réaliser la reconversion des sites industriels tels que celui des Docks de Saint-Ouen en faisant abstraction d'installations industrielles existantes, surtout lorsqu'elles produisent, comme le SYCTOM, de l'énergie à partir des déchets, ou qu'elles la transforment en chauffage urbain comme la CPCU. Ces deux activités directement liées au fonctionnement de la ville dense et indispensables à sa vie, ne peuvent être repoussées hors du cœur de l'agglomération. Elles doivent au contraire pouvoir se redéployer au sein de la ville habitée, être remodelées pour devenir compatibles avec leur nouvel environnement et contribuer ainsi au développement durable de la ville.

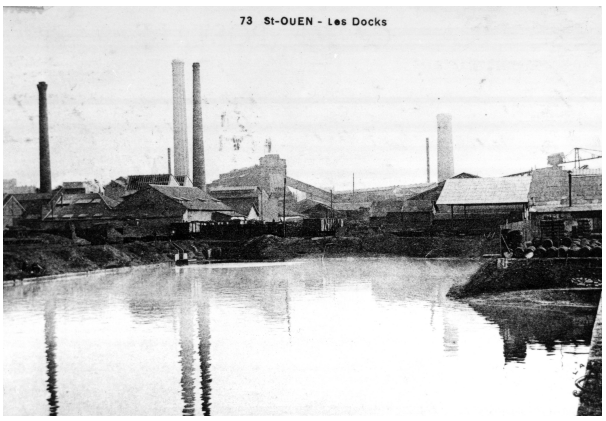
Le site des Docks : une histoire marquée par la production d'énergie
L'histoire moderne de Saint-Ouen est indissociable de l'histoire des Docks, car Saint-Ouen est devenu une ville industrielle et ouvrière à partir de ce lieu particulier, en bordure de Seine, sur lequel ont été implantés une gare d'eau en 1830 puis le réseau ferré en 1851. 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.
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. 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 sur des terrains situés depuis le boulevard Victor Hugo jusqu'à la Seine, achetés en 1909 par la Ville de Paris. Elle est inaugurée en 1914. 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.

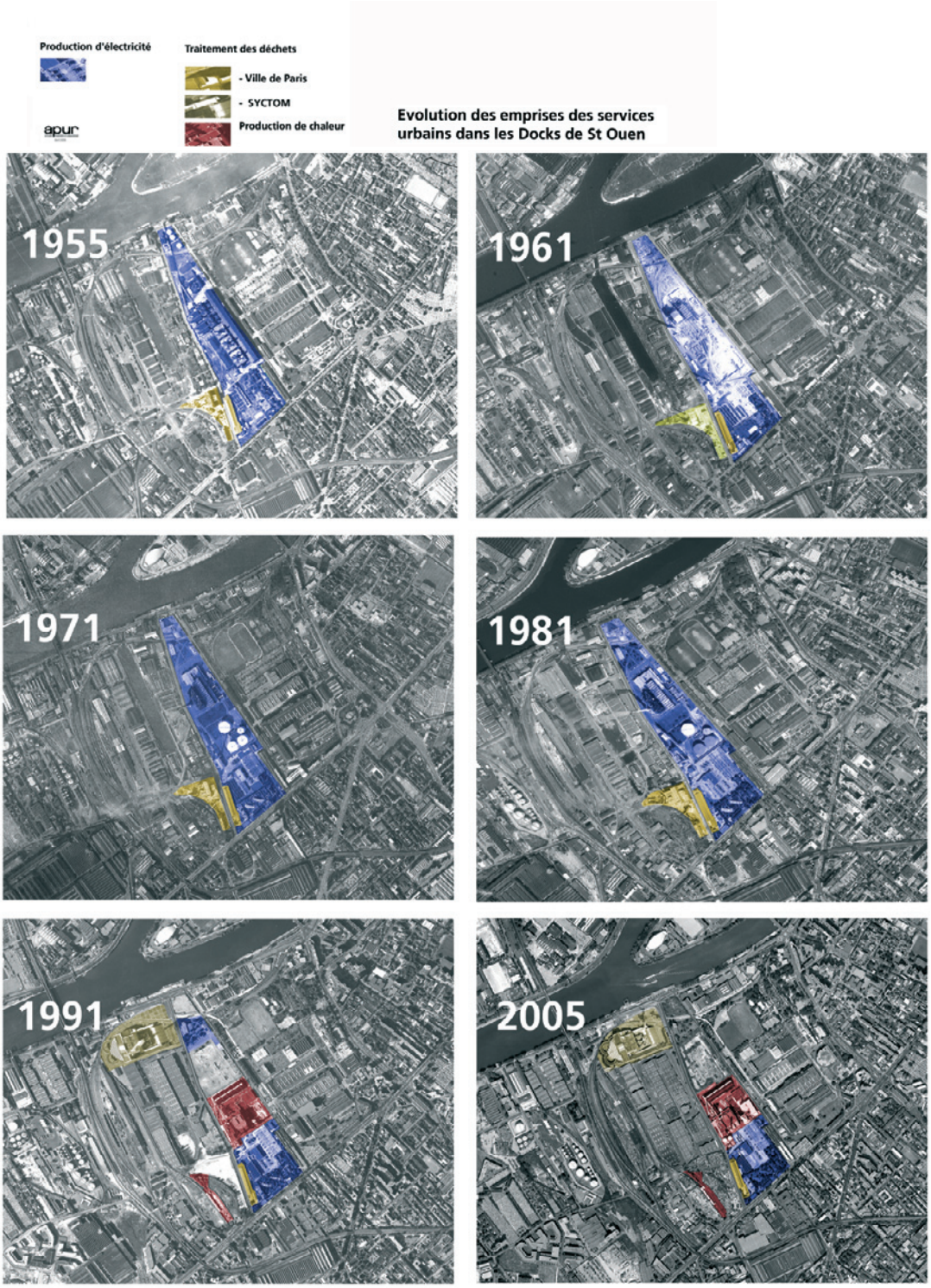
Le traitement des ordures ménagères
La Société des Engrais Complets (dénommée TIRU[4] en 1922) qui retraite une grande partie des ordures ménagères de la zone nord de Paris est créée en 1897 et implantée au sud de la rue Ardouin, près des voies ferrées. Elle produit de l'électricité et de la vapeur d'eau depuis 1927. Elle fut reconstruite en 1954, au même endroit, puis déplacée pour réaliser l'usine actuelle du SYCTOM 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.

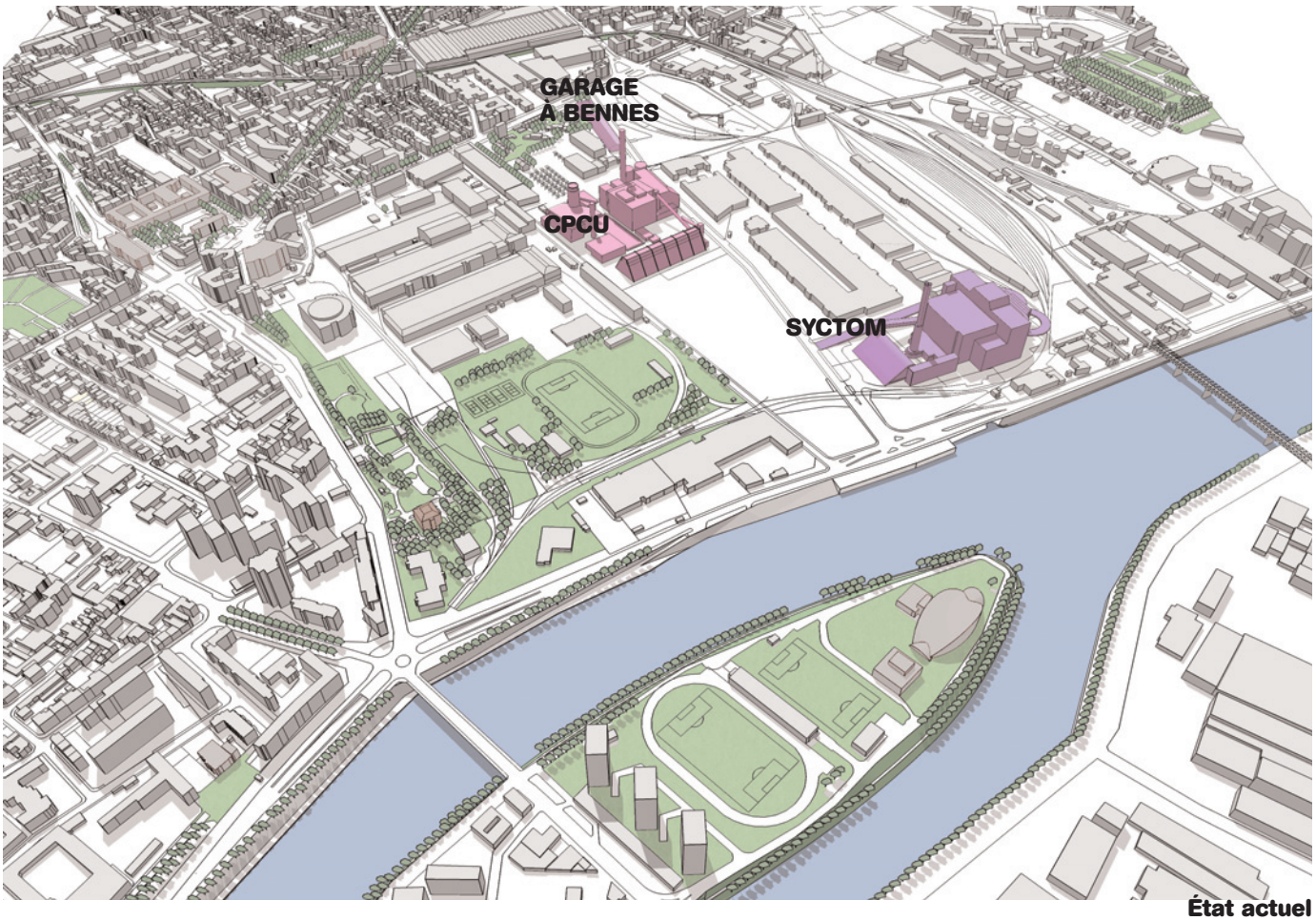
Rôle actuel du transport ferroviaire
Les activités de production ont cessé et les infrastructures ferroviaires ne servent que très peu. Le SYCTOM et la CPCU sont les utilisateurs principaux du transport ferroviaire, la CPCU pour une partie de son approvisionnement en charbon et le SYCTOM pour l'évacuation des mâchefers.

2. Cette première usine avait été édifiée en 1890 sur un terrain situé à proximité de la Seine.
3. Concepteurs de l'usine : Friesé, architecte ; Edouard Imbs, ingénieur en chef de la CPDE
4. TIRU : Traitement Industriel des Résidus Urbains
5. L'architecte est Jean Robert Mazaud



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





État actuel

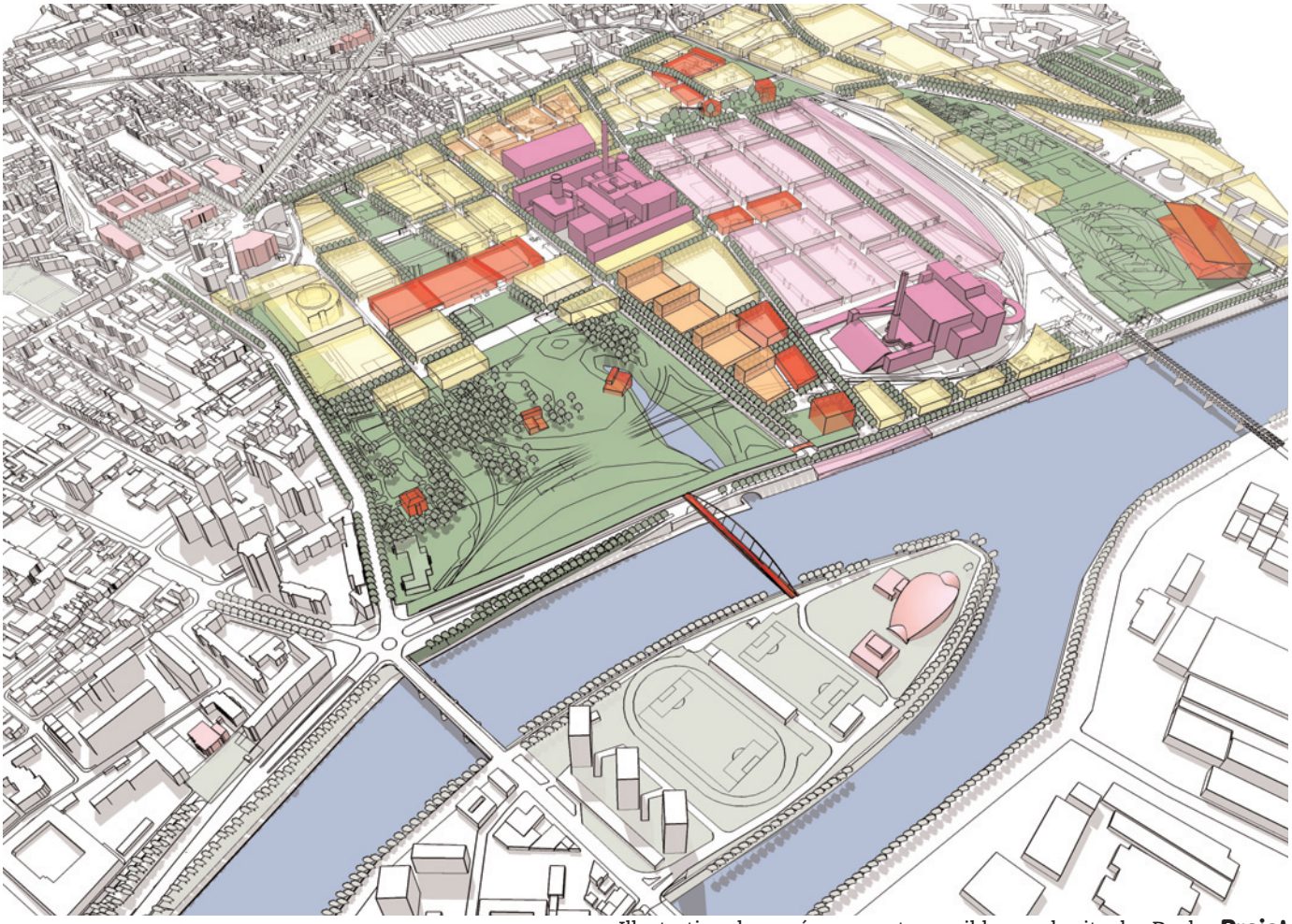


Illustration des aménagements possibles sur le site des Docks. **Projet**

LES ENJEUX SUR LE SITE DES DOCKS

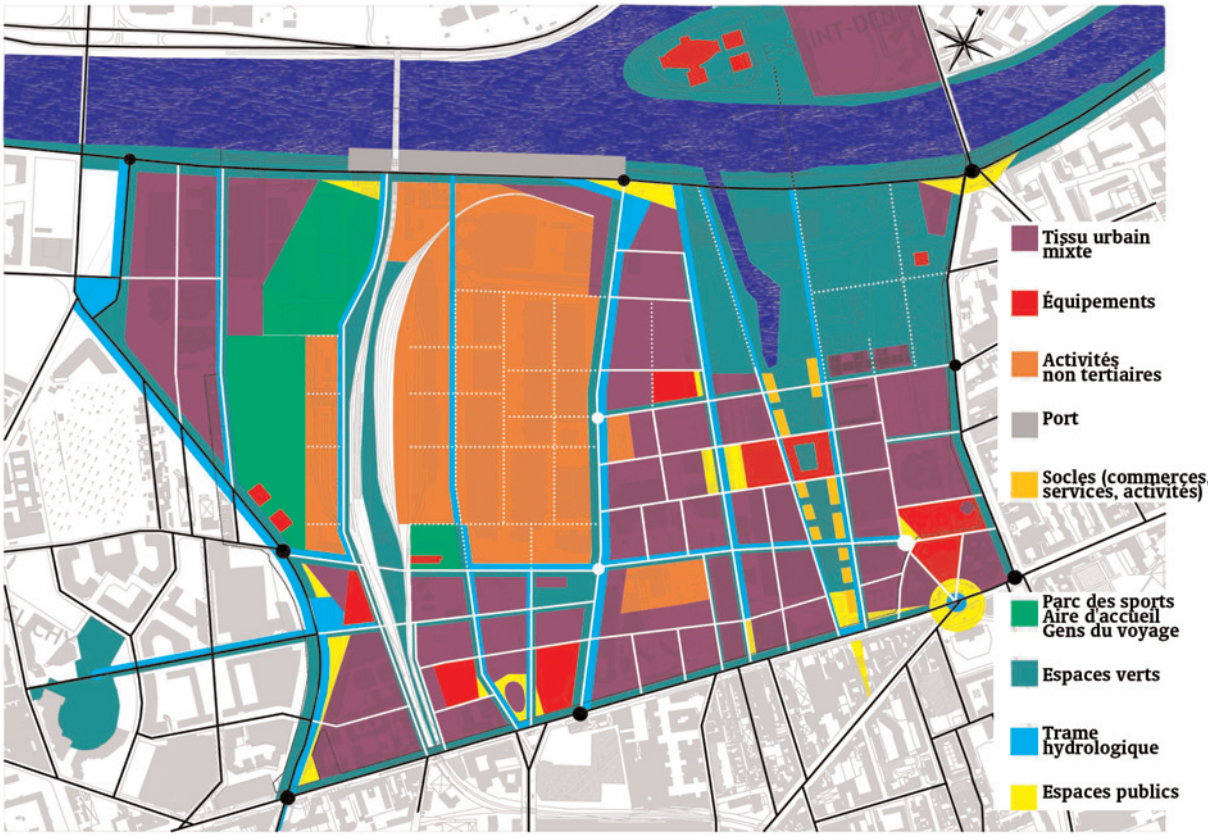
Demain, un quartier nouveau autour d'un grand parc

Un des objectifs principaux du projet est la création à moyen terme d'un nouveau quartier de la ville de Saint Ouen capable d'accueillir 10 000 habitants et au moins 10 000 emplois autour d'un vaste parc urbain. Celui-ci qualifiera durablement le site et bénéficiera du vaste terrain jamais bâti,

Là où 100 ha sont aujourd'hui peu occupés et peu attractifs, ils seront demain une partie importante du centre de Saint-Ouen. Il attireront fortement, ils seront habités, le parc drainera aux beaux jours et le dimanche un public large, audonien, parisien et régional, semblable à celui qui fréquente les grands parcs parisiens. Durant la semaine des milliers de gens y travailleront.

Mais 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 la fonction métropolitaine de certains équipements avec l'aménagement de nouveaux quartiers urbains qui accueilleront progressivement près de 10 000 habitants et 10 000 emplois.

Le site des Docks a d'ores et déjà commencé sa mutation, notamment sur les terrains appartenant à Nexity qui amorce les chantiers des ensembles de bureaux qui feront face au parc. La création de la ZAC des Docks en 2007 fera entrer l'ensemble du secteur dans sa phase pré-opérationnelle durant laquelle se dérouleront les différentes études et notamment les études d'impact.



Projet d'aménagement. SODEDAT 93. Document Makan Rafatdjou

Vers des services urbains qui cohabitent harmonieusement avec la ville

La concentration sur le site des docks 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 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 compatibles avec la proximité d'un vaste parc urbain et la création de programmes de logements
- le réaménagement des zones portuaires et du faisceau des voies ferrées pour optimiser leur utilisation en liaison avec la modernisation de la CPCU et du SYCTOM.

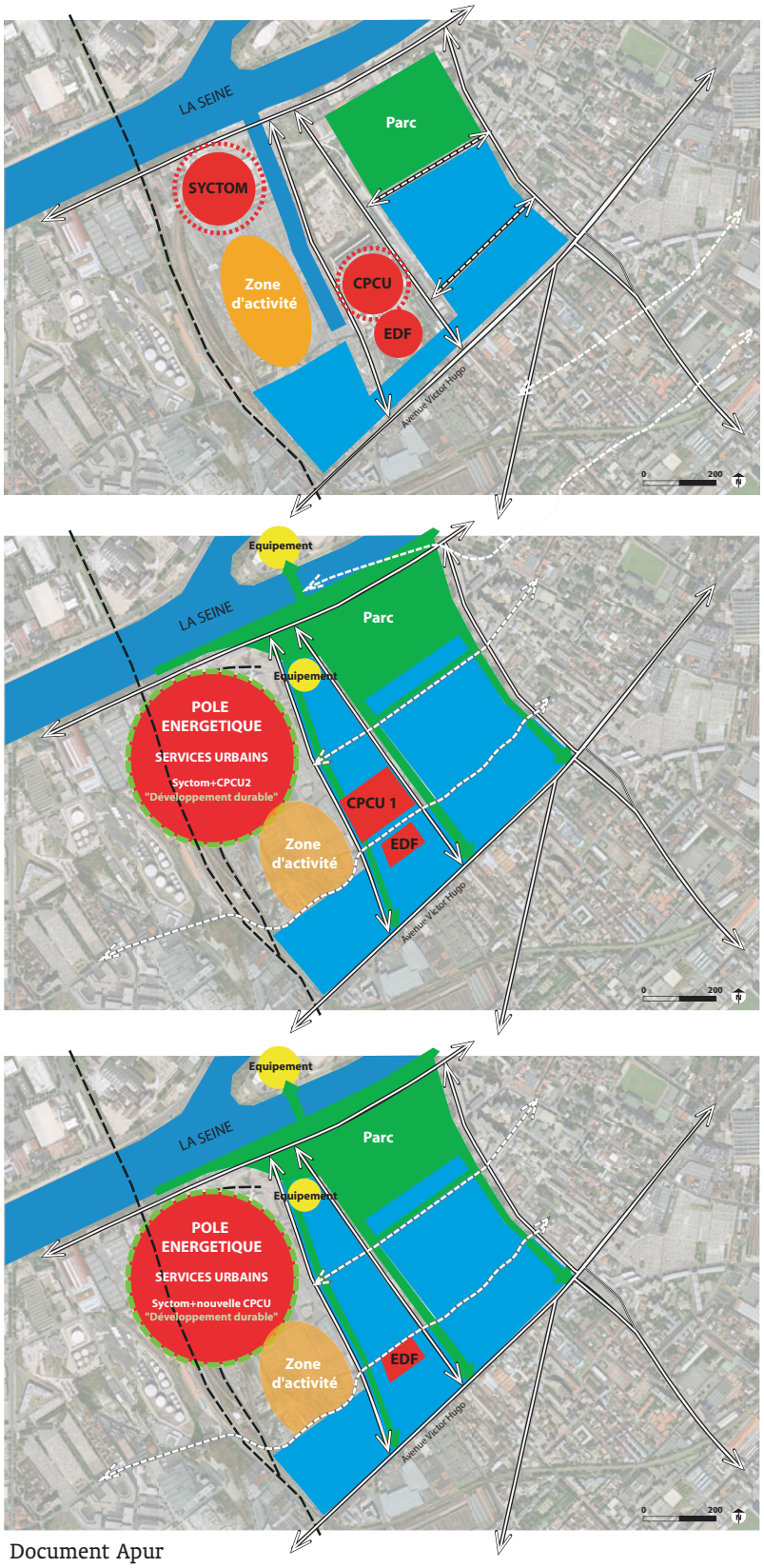
Vers un pôle énergétique HQE

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 préparent elles aussi leur mutation pour s'intégrer à la ville mixte qui arrive vers elles et qui, bientôt les encerclera.
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 pouvoir concentrer à moyen terme le pôle énergétique, entre voies ferrées et voie fluviale.

En revanche, 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 de la CPCU pour la rebâtir près du SYCTOM, le long des voies ferrées et le plus près possible de la Seine. Cette hypothèse est aujourd'hui envisagée comme une option possible à long terme dans le développement du site.
Le garage des bennes de la DPE devrait en toute logique pouvoir lui aussi trouver place tout près de l'usine du SYCTOM, sa réimplantation est liée à terme à une étude concernant l'ensemble des garages à bennes de la Ville de Paris extra-muros.

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 recompactées et remaniées.

Le plan d'aménagement élaboré par la SODEDAT 93 pour la Ville de Saint-Ouen reprend ces éléments. Il prévoit à terme, (à échéance de 2020) le déplacement de la totalité de l'usine CPCU à proximité du SYCTOM, le déplacement du garage à bennes et le compactage des installations d'EDF dans un ou des bâtiments. Ainsi, le pôle énergétique serait situé près du fleuve et des voies ferrées, avec un accès direct aux transports alternatifs à la route. Par ailleurs, un tel projet libérerait l'îlot situé entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers de toute occupation industrielle (hormis EDF, qui sera restructuré sur place).



Document Apur

D'ici 2020, ces transformations devront être gérées selon les étapes successives suivantes :

1. déplacement temporaire du point de déchargement du charbon afin de l'éloigner de la nouvelle école (échéance 2008)
2. développement sur les terrains SNCF/RFF proches du SYCTOM d'une première phase d'implantation de l'usine de la CPCU pour développer des filières alternatives au charbon afin d'amorcer la suppression prévue pour 2020 de cette filière (échéance 2012)
3. le déplacement du garage à bennes soit près du SYCTOM soit sur d'autres terrains à trouver (échéance inconnue, études à mener)
4. la constitution d'une réserve foncière pour la construction de la nouvelle usine du SYCTOM (horizon 2020)

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 (filière à l'étude par la CPCU).

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

La CPCU souhaite évoluer, développer des filières d'énergie renouvelable complémentaires aux ordures ménagères à échéance de cinq ans, notamment du bois de déchets et les résidus des centres de tri (papiers, carton) pour atteindre 60 % de sa production par des énergies renouvelables, gérer l'extinction du charbon et les mises aux normes de plus en plus contraignantes imposées par l'Europe. L'objectif de la CPCU est de maintenir la puissance de l'usine en changeant les sources d'énergie.

La construction de cette nouvelle filière près du SYCTOM le long des voies ferrées serait la bonne façon d'amorcer le déplacement progressif de l'usine de la CPCU.

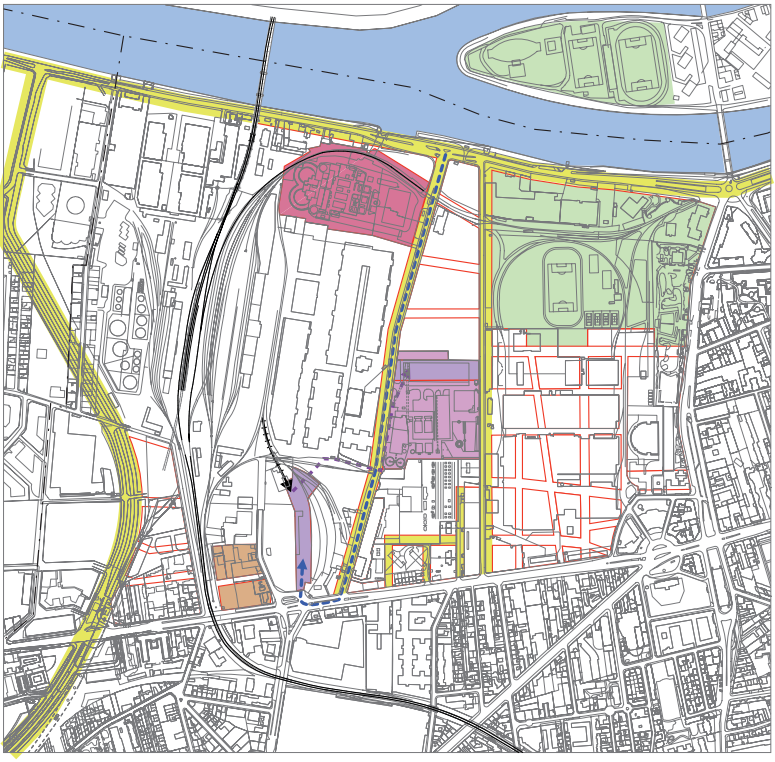
Cela permettrait d'optimiser et renforcer l'usage des modes de transport alternatif au routier par la restructuration du réseau ferré sur les terrains SNCF/RFF et la création de nouvelles installations portuaires, en requalifiant les installations existantes (portique AREVA et quais de déchargement).

Des études plus précises auront à confirmer ces hypothèses.

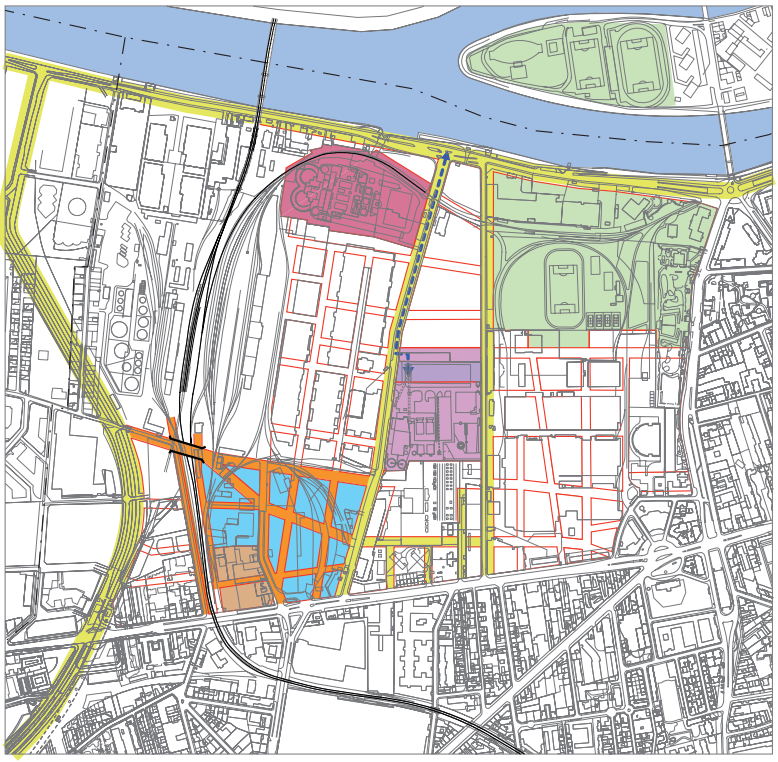
6. Il s'agit donc de concilier la durée d'amortissement de nouveaux dispositifs anti pollution avec le déplacement de l'usine.
7. La nouvelle filière constituée par la biomasse ou déchets verts aurait besoin pour cela de 20 000 mÇ de terrain supplémentaires (d'ici 2010/2011), car ces matières sont très volumineuses. La priorité, pour la CPCU, est que cette unité soit proche de la Seine (transport) et du réseau CPCU. En effet, les bois déchets pourraient être préparés à Gennevilliers, et ensuite envoyés à Saint- Ouen par péniches.
8. Requalifier l'existant plutôt que créer de nouvelles installations permet d'écourter les délais d'utilisation de la voie d'eau et d'autorisation légale en évitant les éventuels impacts sur les crues de la Seine.

Scénario de déplacement de l'usine de la CPCU

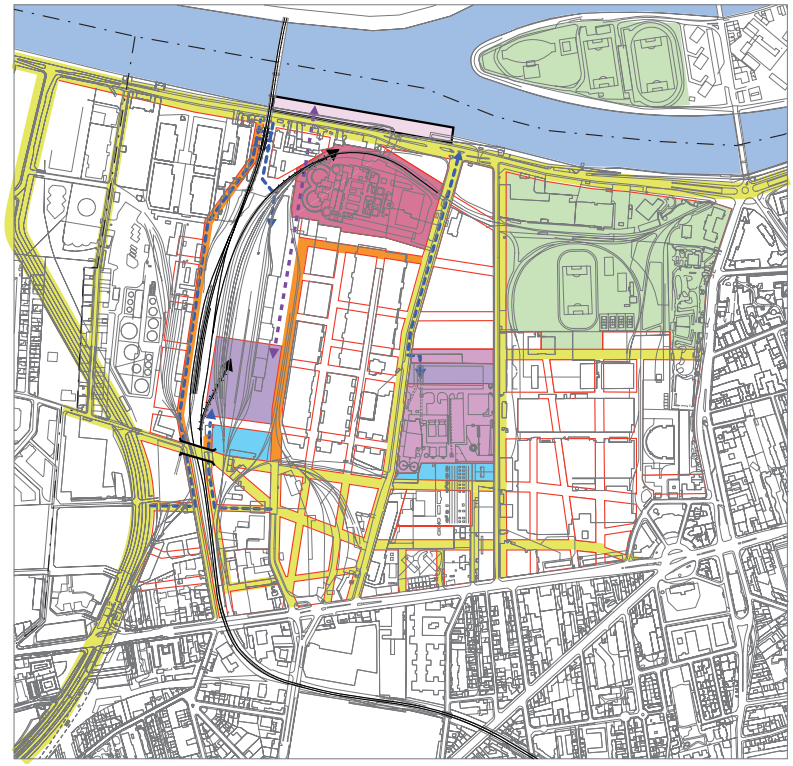
ETAPE 1: Situation actuelle.
La CPCU alimentée en charbon par camion et voie ferré sur un terrain RFF, utilise un souterrain pour acheminer le combustible jusqu'au hangar de stockage du charbon situé au nord de la parcelle.
Le déchargement des trains et camions provoque des nuisances incompatibles avec l'implantation de l'école actuellement en construction à proximité, et la configuration des installations empêche l'utilisation rationnelle des terrains RFF dans le cadre du projet d'aménagement des Docks.



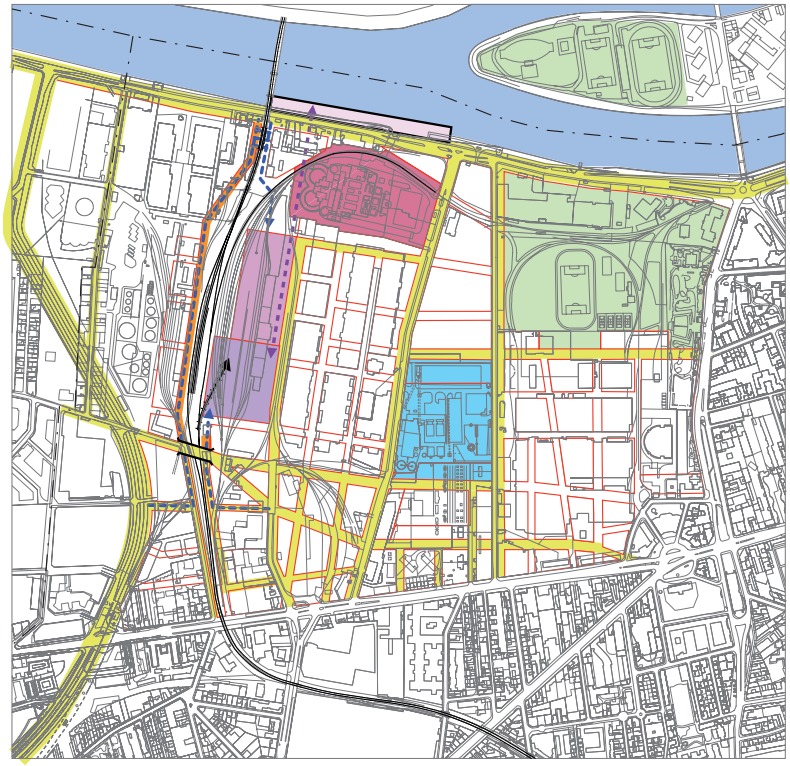
ETAPE 2: Phase transitoire. (Court terme)
La CPCU libère le terrain RFF. Le charbon est alors acheminé par la route depuis la RD1 par la rue Ardoin et eventuellement par voie d'eau en substitution de l'approvisionnement par voie ferrée. Les problèmes de pollution par les poussières de charbon sont réglés par un déchargement des camions confiné.
La libération du terrain permet une urbanisation complète des terrains RFF sud.



ETAPE 3: Première phase de déplacement. (moyen terme)
Les nouvelles fillières (biomasse...) se développent sur les terrains RFF. L'approvisionnement du site peut alors se faire soit par la route avec un accès direct depuis la RD1 ou par la voie de service, soit par voie ferrée directement sur le site, soit par voie fluviale en mettant à profit la proximité de la Seine, le combustible étant acheminé par un souterrain depuis le quai bas.



ETAPE 4: Deuxième phase de déplacement (long terme)
Les installations sur le site CPCU actuel, devenues obsolètes, sont reconstruites sur les terrains RFF/SNCF. Ce nouvel ensemble d'installation constitue un pôle énergétique rationalisé, enclavé dans un tissu urbain continu et desservi par des voies de services.
Le terrain CPCU actuel peut alors être entierement reconverti.



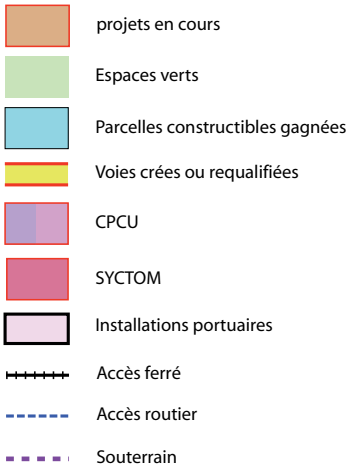
Un impératif à très court terme : déplacer le lieu d'arrivage du charbon

Le projet d'aménagement des Docks démarre déjà au Sud avec la création de logements et d'équipements, près du boulevard Victor Hugo, sur des terrains SNCF/RFF. A très court terme, il faut donc régler la question du déchargement du charbon qui est incompatible avec la construction d'une école à proximité, (elle ouvrira en septembre 2008). La CPCU propose une solution :

- aménager l'entrepôt de charbon au nord de l'usine pour que les camions puissent y décharger directement
- garder le déchargement charbon des trains, déjà confiné, sur les terrains SNCF puisque aucune poussière ne s'en échapperait

Cette solution a l'inconvénient de continuer à bloquer le développement urbain du sud des terrains SNCF/RFF, en plus des nuisances du déchargement à proximité de l'école. Dans un premier temps, le charbon pourrait donc être amené uniquement par camion, au nord de l'usine (à raison d'une moyenne de 70 à 80 camions par jour). Cette situation semble acceptable dans un premier temps à condition que les camions ne transitent que dans la partie nord des Docks, partie qui s'urbanisera dans un second temps.
En tout état de cause, la Ville de Saint-Ouen a demandé à la CPCU de neutraliser le déchargement actuel et de l'implanter pour la saison de chauffe 2007-2008 sur le terrain de production. A moyen terme, SNCF et RFF ont proposé de reconfigurer un site d'approvisionnement par le train à proximité du SYCTOM et de libérer totalement le site actuel pour l'urbanisation.

La CPCU étudie la possibilité d'acheminer le charbon par voie d'eau à échéance de 5 ans par l'aménagement d'un décharge-



ment fluvial en restructurant les installations existantes et en les reliant à l'usine actuelle par un tapis roulant. Ce scénario évitera le blocage du projet d'aménagement au sud du site, et évitera d'utiliser trop longtemps la route pour l'acheminement du charbon. Il faut noter qu'en prévision des crues de la Seine, une possibilité de déchargement par camion sera toujours nécessaire.

On peut ainsi résumer les perspectives pour la CPCU :
- Optimiser et renforcer l'usage des modes de transport alternatifs au routier (ferroviaire et fluvial) : restructuration du réseau ferré sur les terrains RFF et/ou création d'installations portuaires en bord de Seine
- Rapprocher les installations de la CPCU du SYCTOM
  - pour permettre le développement d'un quartier urbain mixte dans la partie centrale des Docks et permettre un maillage viaire entre la rue des Bateliers et la rue Ardouin
  - pour mutualiser les équipements fluviaux et ferroviaires d'approvisionnement et d'enlèvement des déchets et résidus des différentes filières développés sur le nouveau site d'implantation de la CPCU;
  - mettre en œuvre progressivement le déplacement de l'usine CPCU d'ici à 2020 en développant les nouvelles filières et en réduisant les installations sur le site actuel jusqu'à leur suppression complète.

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.

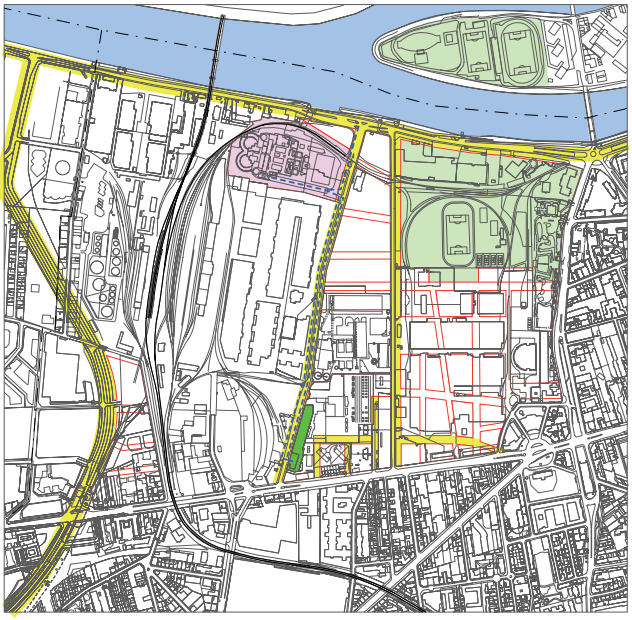
Construite en 1991, l'usine TIRU de Saint Ouen sera amortie aux alentours de 2015/2020. Cette perspective ouvre la possibilité d'implanter une usine mieux intégrée, dans un site qui va devenir urbain. Ne faut-il pas d'ores et déjà se préoccuper de réserver une emprise pour la construire ? En effet, l'incinération des déchets ne peut être interrompue, il s'agit donc d'anticiper cette nécessité au niveau foncier.
Cette nouvelle usine pourra ainsi mieux s'adapter à un site qui aura déjà largement évolué vers un véritable quartier de ville. Ainsi, sa conception pourra s'inspirer d'Isséane (enfouissement du bâtiment sous le niveau du sol et hauteur limitée (31 m en sous sol et 21 m de haut), disparition des cheminées, aucun rejet d'eaux industrielles dans la Seine, réduction des bruits, des odeurs et de la pollution atmosphérique).
D'ores et déjà, 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.

On peut résumer ainsi les perspectives d'évolution du SYCTOM :
- Optimiser et renforcer l'usage des modes de transport alternatif au routier (ferroviaire et fluvial);
- Rapprocher du SYCTOM tout ou partie de la CPCU pour mutualiser les équipements fluviaux et ferroviaires d'approvisionnement et d'enlèvement des déchets et résidus;
- Supprimer les fonctions de desserte du site industriel sur la rue Ardouin, réduire les nuisances et favoriser la reconversion des terrains riverains de cette voie.

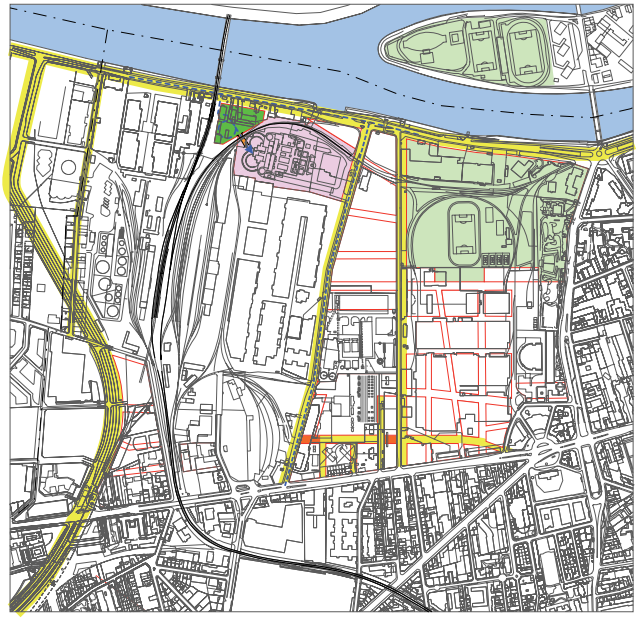
Le garage à bennes

Le garage à bennes de la Ville de Paris est déplaçable dans un délai de 4 à 5 ans à partir du moment où une localisation nouvelle lui est attribuée.
Il s'agit de relocaliser le garage à bennes de la Ville de Paris à proximité immédiate du SYCTOM pour réduire le va et vient des bennes ; dissocier autant que possible la voirie sur lesquelles circulent les bennes des voies de desserte du nouveau quartier des docks en créant des voies de service ; créer ainsi un pôle énergétique et de logistique urbaine de proximité unique.
Cette opération pourra se faire à certaines conditions :
  - plan de circulation simple, sortie de véhicules visible et sécurisée
  - site clôturé et contrôlable depuis le bureau d'exploitation
  - contraintes d'aération liées à l'usage du GNV

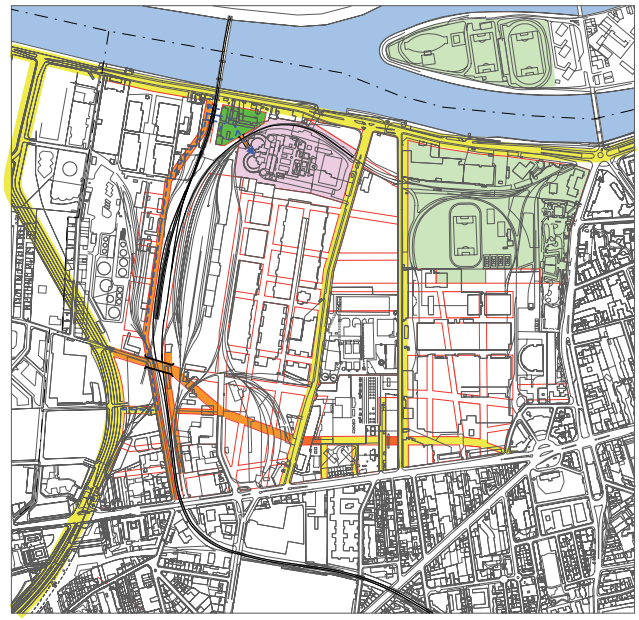
Scénario de déplacement du garage à bennes de la DPE.



ETAPE 1: Situation actuelle
Le garage à bennes situé au sud de la rue Ardoin génère un trafic de bennes nuisant et empêche la création de la voie transversale entre la rue des bateliers et la rue Ardoin.



ETAPE 2: Court terme
Le garage à bennes est déplacé à proximité du SYCTOM, sa desserte par la RD1 déleste la rue Ardoin des allers retours des bennes entre le SYCTOM et le garage.
Le site permet d'envisager un accès des bennes par l'arrière du SYCTOM, directement vers l'aire de déchargement des ordures. Les bennes peuvent être stationnées sur le toit d'un bâtiment comportant des activités ou des bureaux aux niveaux inférieurs.
Sur le terrain EDF sud la voie entre la rue des bateliers et la rue Ardoin peut être créée.



ETAPE 3: moyen terme
L'aménagement du Sud des terrains RFF, notamment la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées permet d'organiser une desserte du garage à bennes par un nouveau réseau de voies de service, accessible depuis la RD1, situées le long des voies RER et Fret en contrebas du talus SNCF. La traversée des voies de chemin de fer par les camions se fait sous les voûtes existantes de l'ouvrage SNCF en viaduc.

- Espaces verts
- Trajet des bennes
- Voies créées ou requalifiées
- SYCTOM
- Garage à bennes

L'utilisation de l'eau et du fer pour la desserte du pôle énergétique

Des infrastructures fluviales à requalifier

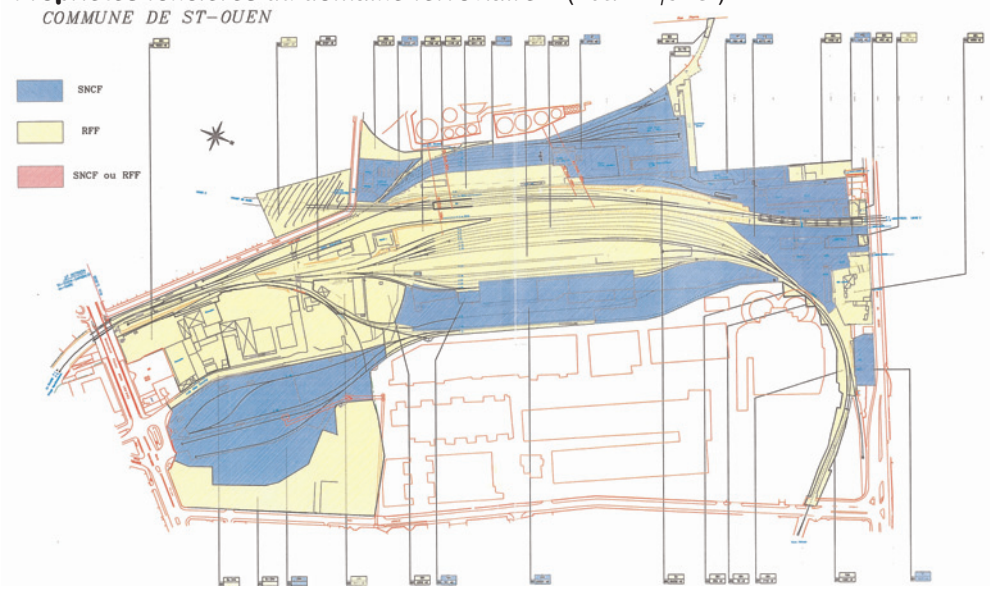
Aujourd'hui, le seul élément permettant le fret fluvial sur le site des Docks est un portique construit par Alstom pour l'exportation de certaines de ses productions (gros matériel électrique vers la Belgique ou les Pays Bas). Il se situe en bordure du SYCTOM. Avec le ralentissement de l'activité d'Alstom, il n'y a plus ni trafic fluvial ni trafic maritime à Saint-Ouen. Mais le passage de la RD1 qui crée une coupure entre la Seine et les terrains des docks est un obstacle souligné par l'étude de la DDE 93 de 2004. Il existe pourtant une demande en matière de transport fluvial, en particulier pour le SYCTOM et la CPCU. La possibilité de requalifier les installations existantes et de faire passer un tapis roulant sous la RD1 est donc à étudier, avec le PAP, et en liaison avec l'étude des nombreux réseaux présents sur le site (gaz, hydrocarbures, chauffage urbain, électricité…).

Des infrastructures ferroviaires à restructurer

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.

Propriétés foncières du domaine ferroviaire (Doc. RFF/SNCF)



Relation entre les installations productrices d'énergie et les installations électriques présentes sur le site des Docks

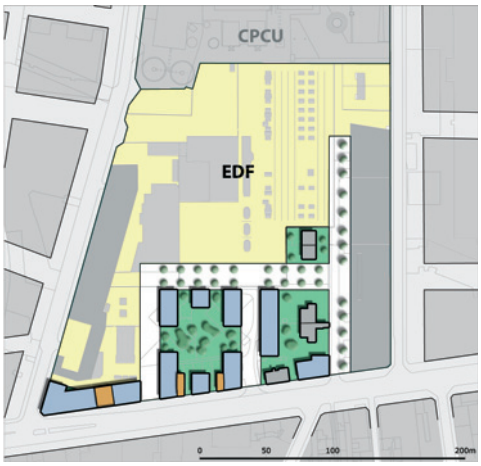
L'usine de la CPCU produit, par cogénération, de l'électricité qui est ensuite acheminée par des câbles souterrains jusqu'aux installations de transport d'électricité situées sur le terrain voisin, propriété de la Ville de Paris et concédé à EDF/RTE. Il n'est pas prévu de modifier les installations qui jouxtent l'usine de la CPCU à court terme même si on imagine, qu'à une échéance de 20 ans, elles devront être compactées pour s'intégrer au nouveau quartier des Docks.

Mais, comme il existe aujourd'hui une relation directe entre les installations électriques et l'usine de la CPCU., le déplacement de l'usine de la CPCU posera la question de la viabilité de la cogénération et de la création de nouvelles installations électriques pour transporter l'électricité produite si cette activité est maintenue.

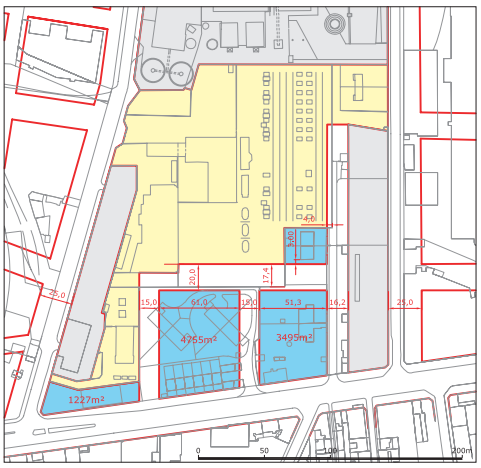
Vue du terrain de la Ville de Paris concédé à EDF/RTE

TERRAINS EDF SUD

ETAPE 1



Plan masse

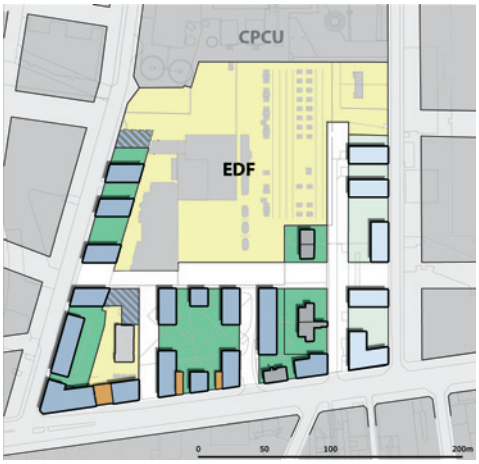


Plan de découpage

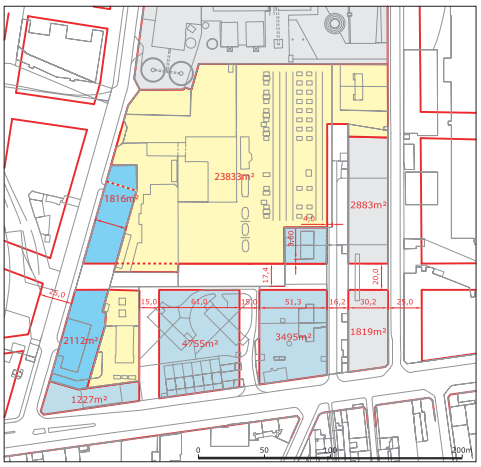
Foncier récupéré : 18 397 m² dont 10 369 m² de parcelles constructibles
et 8 028 m² de voirie

SHON (Hypothèse R+6): 25 647 m² dont 19 335 m² de Logements soit **241 Lgts. Plus 19 logements existants conservés**
et 6 312 m² de socles R+1(Commerces, activités, bars .....)

ETAPE 2



Plan masse

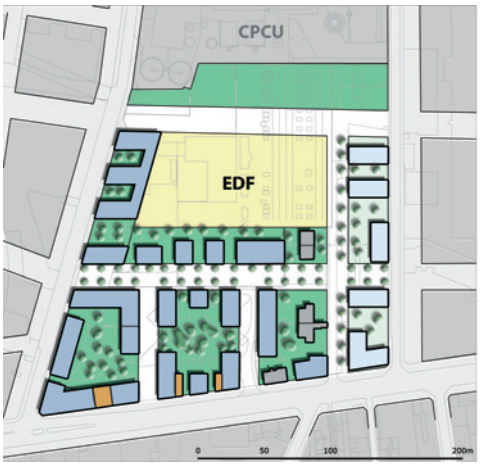


Plan de découpage

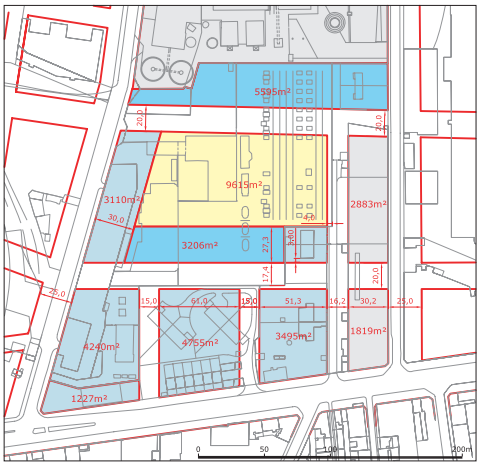
Foncier récupéré : 5 317 m² dont 3 928 m² de parcelles constructibles
et 1 389 m² de voirie (dont 603 m² au privé)

SHON (Hypothèse R+6): 13 519 m² dont 10 015 m² de Logements soit **125 Lgts.**
et 3 504 m² de socles R+1 (Commerces, activités, bars .....)

ETAPE 3



Plan masse



Plan de découpage

Foncier récupéré : 12 815 m² dont 8 801 m² de parcelles constructibles (dont 5 595m² contre CPCU)
et 4 014 m² de voirie

SHON (Hypothèse R+6) : 8 430 m² dont 6 485 m² de Logements soit **80 Lgts.**
et 1 945 m² de socles R+1 (Commerces, activités, bars .....)

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

LES ACTIVITES DE PRODUCTION ACTUELLES

L'usine du SYCTOM

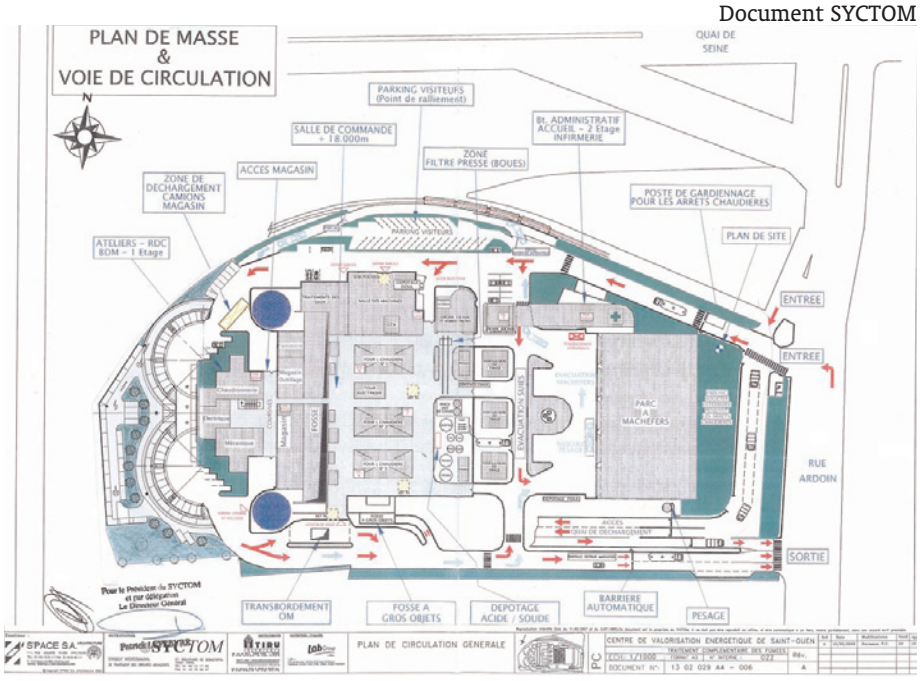
Le SYCTOM est une usine de valorisation énergétique des déchets pour le Nord Ouest du cœur d'agglomération. Elle occupe 4,4 ha, en bord de Seine. 125 personnes y travaillent. Les ordures ménagères non recyclables sont incinérées et leur combustion est valorisée pour produire de l'électricité (essentiellement pour la consommation du site) et de la chaleur sous forme de vapeur d'eau qui alimente le réseau de chauffage urbain de la CPCU. 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.

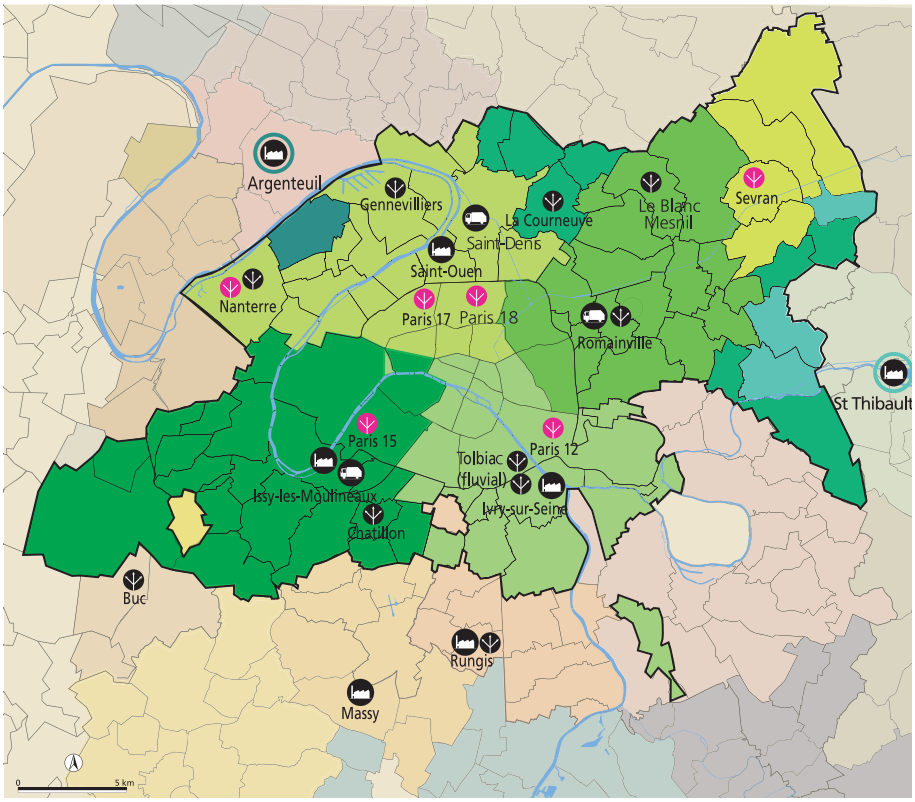
Impact du fonctionnement de l'usine du SYCTOM sur le site des Docks

Entre 11 000 et 13 000 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 des arrondissement du nord et de l'est de Paris à Épinay sur Seine. Un train de 12 wagons repart chargé de mâchefers chaque jour en direction de Saint-Ouen l'Aumône. Le SYCTOM envisage éventuellement d'utiliser la voie d'eau pour l'évacuation de ses mâchefers.

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.

Document SYCTOM





Le traitement des déchets

Le SYCTOM

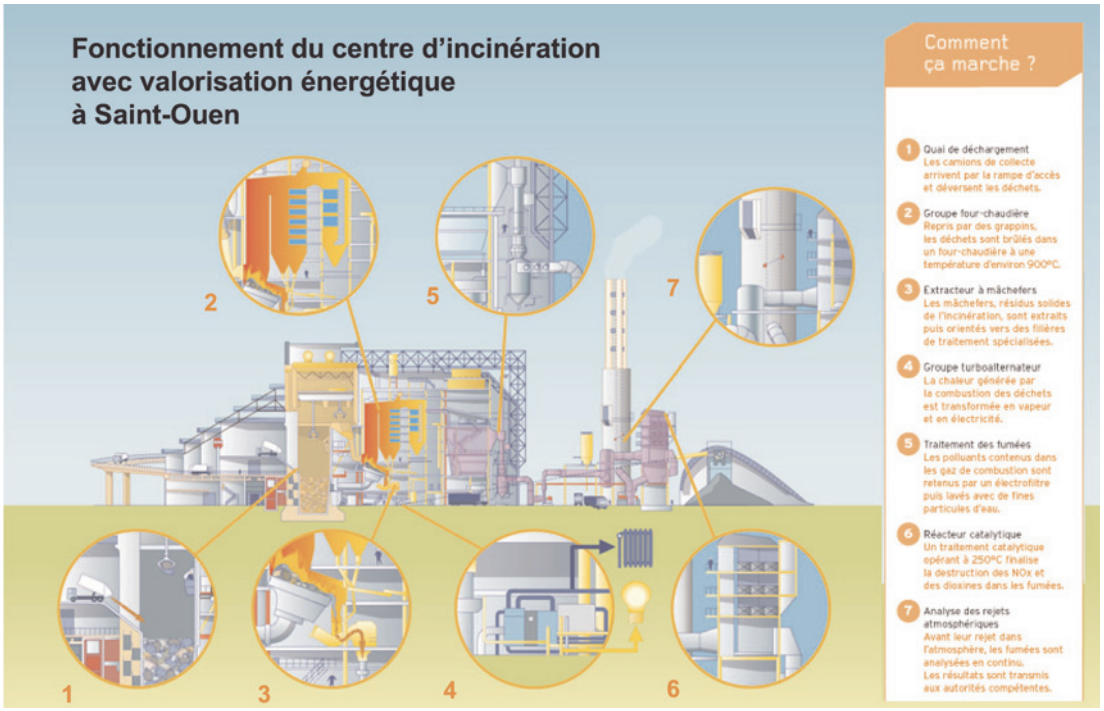
limites du SYCTOM

Les installations techniques

- centre d'incinération avec valorisation énergétique
- centre de transfert
- centre de tri des collectes sélective
- projet de centre de tri

Septembre 2006
Source : SYCTOM, 2005 et ORDIF, 2005

Document SYCTOM



L'usine de la CPCU

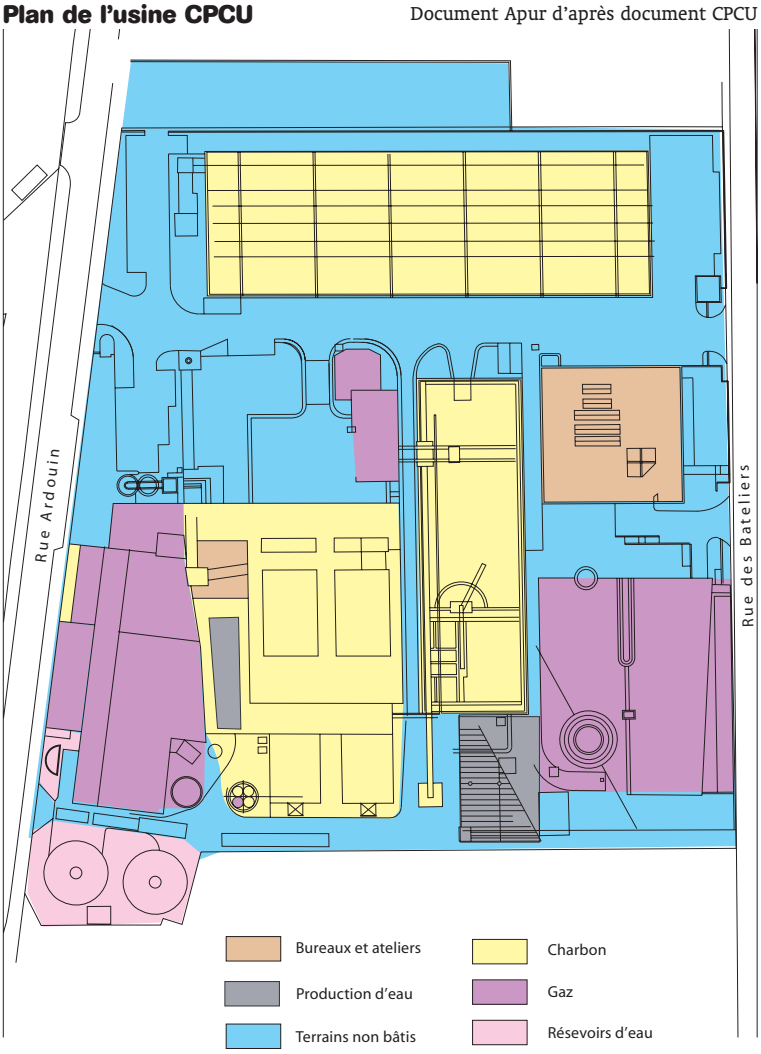
L'usine de la CPCU a été édifiée sur une parcelle de 36 000 m² entre la rue Ardouin et la rue des Bateliers, au centre de l'ancienne parcelle de l'usine électrique. Elle est de ce fait mitoyenne de deux parcelles qui appartiennent à la ville de Paris, celle au sud-est concédée à EDF et celle du nord-ouest, 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 SNCF 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.

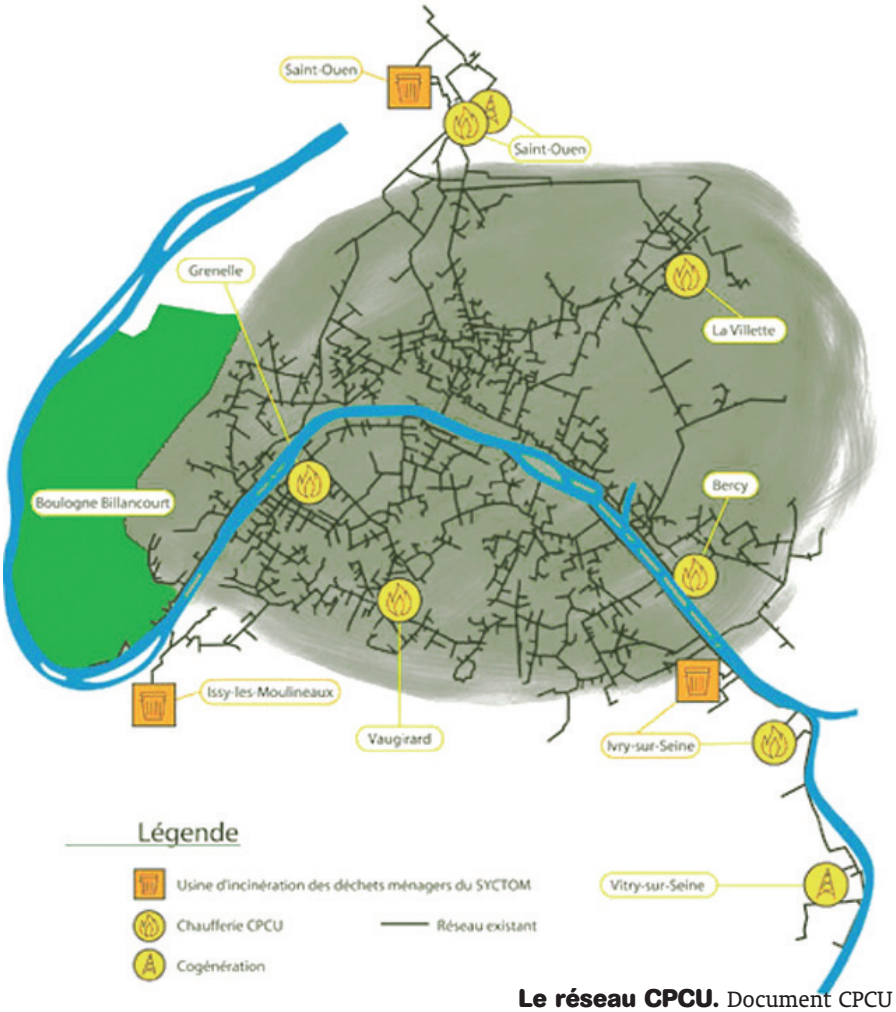
À partir de cette usine et de celle du SYCTOM se développe le réseau des conduites de vapeur d'eau du chauffage urbain qui irrigue la partie nord et ouest de Paris et quelques communes du nord-ouest de l'agglomération.

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 Ville de Saint-Ouen a exprimé sa préférence en ce sens. La chaufferie de Saint-Ouen comporte deux chaudières à charbon au centre de la parcelle, deux 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.

Plan de l'usine CPCU

Document Apur d'après document CPCU





Le réseau CPCU. Document CPCU

L'impact de l'usine CPCU sur le site des Docks

L'impact nuisant 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 la SNCF, puis à son transport souterrain et à son stockage dans une halle sur le site de l'usine. Le stockage des mâchefers qui résulte de la combustion du charbon à ciel ouvert est également une source de pollution atmosphérique.

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 (une moyenne de 1/3 de camions et 2/3 de trains)

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)
- les poussières de charbon qui rendent le site impropre à l'implantation de logements ou d'équipements en limite nord de la CPCU, comme sur les terrains SNCF/RFF, sans déménagement de la filière charbon.

Le site actuel de déchargement du charbon

LES PROPRIETES 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 reste concessionnaire 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 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. D'une part les fondations de l'usine n'ont pas été démolies, d'autre part, plusieurs mètres de remblais pollués ont vraisemblablement été déversés sur le site. Il est également probable que, sous la CPCU, on retrouve des traces de la première usine électrique. Enfin, il semble que la pollution venant d'Alstom (PCB), se soit propagée par la nappe phréatique aux terrains voisins.

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 et EDF, des entrepôts appartenant à EDF/ERD et, dans la partie située en bordure du boulevard Victor Hugo, des logements d'astreinte pour les agents d'EDF.

Les installations techniques de transformation électrique

Ce poste de transformation est essentiel pour l'approvisionnement de Paris et de ses voisins, puisqu'il en assure un tiers. Il transforme l'électricité, mais n'en produit pas. Il existe trois installations techniques sur le site :

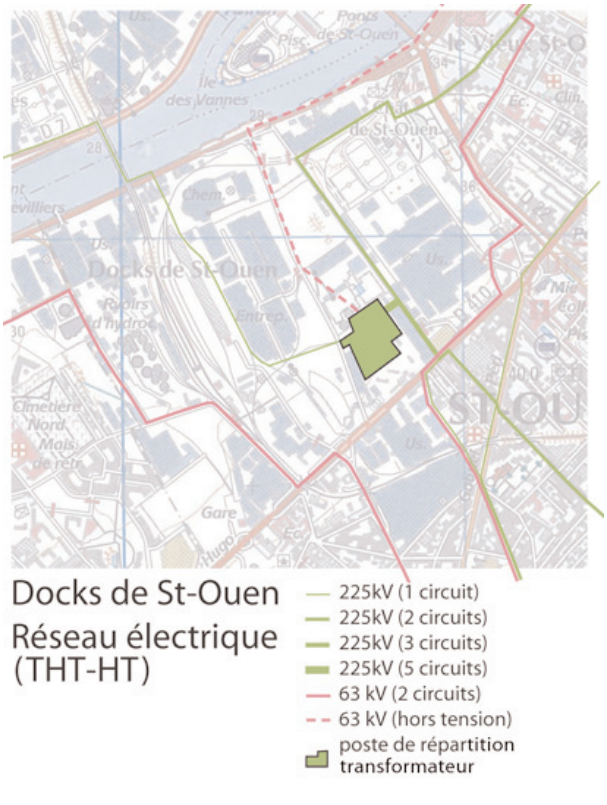
– Un poste source à 225 kV occupe une grande partie du site (jeu de barres). Il transforme le courant haute tension en courant moyenne tension. Une petite partie de l'électricité vient de l'usine de la CPCU voisine, par un réseau souterrain. Il s'accompagne de trois transformateurs qui passent le 225 000 volts en 15 000 et 20 000 volts.
– Un second transformateur, géré par ERD 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).

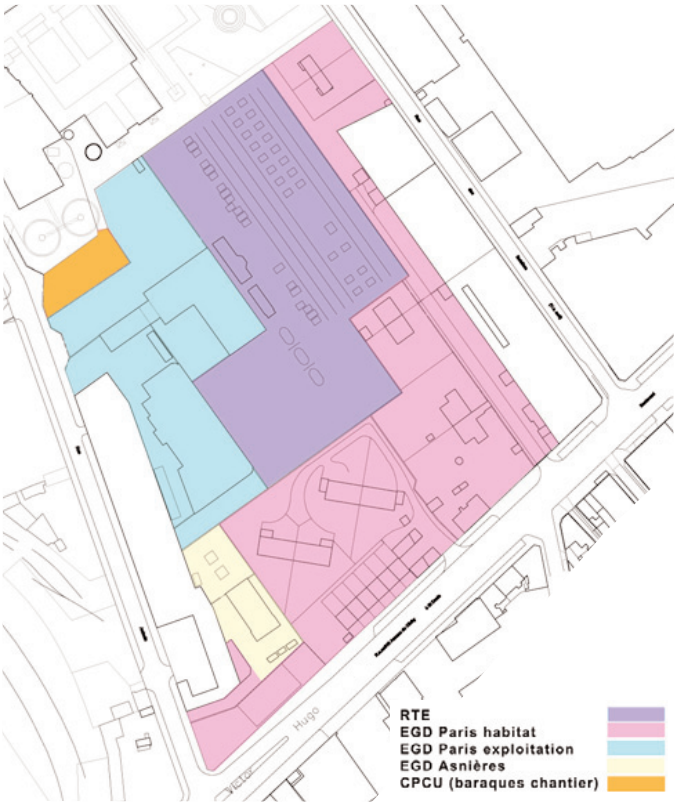
Plusieurs réseaux de câbles souterrains conduisent l'électricité jusqu'à ce terrain et en repartent. Un premier réseau transporte l'électricité jusqu'au terrain, il est complété par les câbles qui viennent de l'usine de la CPCU. Un second réseau traverse le terrain depuis le jeu de barres jusqu'aux transformateurs, 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 (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

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



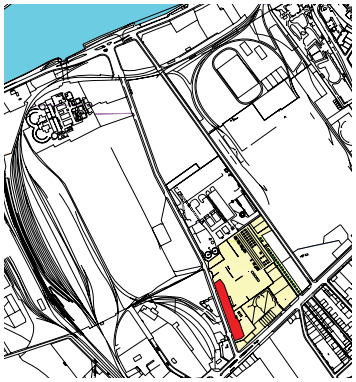


de transport et de distribution voisines, il ne sert qu'à l'exploitation d'autres sites dans Paris. Dans la cour sont stockés des groupes électrogènes et des matériels en cours de réparation.

Une troisième partie du site, d'une superficie de 4155 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 13548 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 1275 m². Très proches de l'usine, ils subissent ses nuisances, nuisances sonores et vibrations.

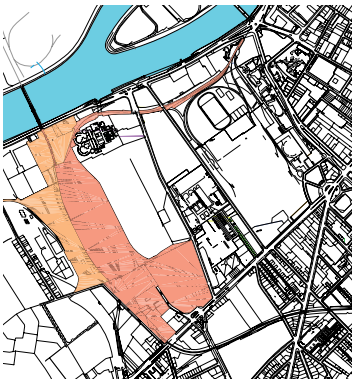
Ces 31 logements sont, selon EDF, indispensables au bon exercice de son activité, puisqu'ils accueillent des personnels d'astreinte. Ils doivent être situés dans le Nord Ouest parisien, mais pas nécessairement exactement sur le site du poste de transformation. En revanche, ces personnels ne sont pas affectés à des activités incluses dans la convention EDF/Ville de Paris de 1955 et ses avenants.



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 4843 m².
Construit à la fin du XIXe 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).

1. Les PCB ou polychlorobiphényls sont des dérivés chimiques chlorés, regroupant 209 substances apparentées. Entre 1930 et le début des années 80, les PCB ont été produits pour des applications liées aux transformateurs électriques et aux appareils hydrauliques industriels. Leurs propriétés remarquables en matière d'isolation électrique et de stabilité thermique, leur lubrification excellente et leur résistance au feu y furent bien utiles. Cependant, leur production a été interdite en 1987 lorsqu'il est apparu qu'ils présentaient un danger pour l'homme et pour l'environnement.

2. RTE : Réseau de Transport d'Electricité
3. L'ouverture du marché de l'électricité, consacré 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.
4. ERD : Electricité Réseau de Distribution



LES TERRAINS SNCF/RFF A L'OUEST

La SNCF et RFF gèrent les terrains ferroviaires qui accueillent depuis le XIXe siècle « la gare des Docks de Saint-Ouen » et ses entrepôts dont les plus anciens du site. L'imbrication très complexe des propriétés RFF et des propriétés SNCF ne permet pas d'envisager une reconversion de tout ou partie des terrains de la gare des Docks sans un remembrement complet de ces terrains.

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, et 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, notamment pour l'essai de matériel, et des bureaux de la SNCF. Ceux-ci représentent une surface comprise entre 11 000 et 13 000 m².

L'étendue du faisceau est disproportionnée par rapport à ses usages actuels, il pourra donc être remodelé si une utilisation plus stratégique 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.

Concernant le statut des terrains RFF et SNCF, il faut noter qu'ils sont considérés comme du domaine public. Il faudra donc un déclassement préalable des terrains pour pouvoir les urbaniser dans le cadre d'une ZAC.

Les terrains ferroviaires aujourd'hui.