



Canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal Saint-Martin
Problématique et état des lieux

Novembre 2002

SOMMAIRE

p 1: **POURQUOI UNE PROBLÉMATIQUE DES CANAUX MUNICIPAUX ?**

p 3: **LE RÉSEAU DES CANAUX PARISIENS CONNAÎT UN CHANGEMENT HISTORIQUE.**

Chute du fret et nouvelles pratiques.

Cette chute est-elle inéluctable ?

Ces nouvelles pratiques sont-elles conciliables avec les anciennes, voire entre elles ?

p 7: **AUX CANAUX MUNICIPAUX CORRESPONDENT DES RÉALITÉS TRÈS DIVERSES :**

p 7: **- L'OURCQ À PETIT GABARIT**

p 13: **- L'OURCQ À GRAND GABARIT**

p 20: **- LE CANAL SAINT DENIS**

p 23: **- LE BASSIN DE LA VILLETTE ET LE CANAL SAINT-MARTIN**

p 28: **DES USAGES MULTIPLES, QUI PEUVENT ÊTRE COMPLÉMENTAIRES OU CONTRADICTOIRES.**

p 28: **- PEUT-ON CONCILIER USAGES ÉMERGENTS ET USAGES ANCIENS, USAGE PORTUAIRE ET RESTRUCTURATION URBAINE ?**

p 32: **- QUELLE PLACE POUR L'ACTIVITÉ PORTUAIRE MAINTENUE OU REDÉPLOYÉE, SUR UN DOMAINE FLUVIAL AUX CARACTÉRISTIQUES HÉTÉROGÈNES, OÙ RARES SONT LES EMPRISES QUI AUTORISENT UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE À UNE ÉCHELLE RÉALISTE ?**

Peut-on réduire les berges des canaux ?

Et a contrario où y aurait-il place pour un accroissement portuaire éventuel ?

p 34: **LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE CONCERTÉE PATRIMONIALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE.**

p 34: **- COMMENT STRUCTURER UNE OFFRE DE LOISIRS LE LONG DES CANAUX, ET EN COHÉRENCE AVEC CE QUI EXISTE DÉJÀ ALENTOUR ?**

p 36: **- COMMENT PRÉSERVER LE CANAL COMME MILIEU NATUREL, SUR L'EAU COMME SUR LES BERGES ?**

p 37: **QUELS PAYSAGES POUR LES CANAUX ? QUELLES RÈGLES POUR INTERVENIR SUR CES PAYSAGES ?**

p 37: **- DOIT-ON CONSIDÉRER L'ESPACE PUBLIC FLUVIAL COMME UN ESPACE PUBLIC VIAIRE ORDINAIRE ?**

Quelle insertion du canal dans la ville, donc quel paysage ?

Quels règlements pour quels paysages ?

Quelle protection pour le système des canaux, ouvrage artificiel et paysage, qui constitue un patrimoine ?

p 41: **LES CANAUX, UN OUVRAGE TECHNIQUE A ENTREtenir.**

p 43: **DANS UNE PERSPECTIVE DE FORTE DIVERSIFICATION DES USAGES, UNE NOUVELLE LÉGITIMITÉ NE DOIT-ELLE PAS ÊTRE MISE EN PLACE. COMMENT ALORS FAIRE ÉVOLUER LA GESTION PATRIMONIALE ?**

POURQUOI UNE PROBLÉMATIQUE DES CANAUX PARISIENS ?

Le système des canaux parisiens a été mis en place il y a deux siècles, à la fois pour approvisionner Paris en eau potable et pour améliorer les conditions du transport fluvial. Il fut longtemps au centre du développement et du fonctionnement, dans l'ancien département de la Seine, d'un important tissu industriel.

Depuis plusieurs décennies la désindustrialisation des tissus urbains denses et les évolutions urbaines concomitantes ont entraîné, d'abord à Paris puis dans le reste de l'agglomération, à la fois une chute du trafic de fret, et une évolution du contexte urbain, du regard porté à des espaces qui ne sont plus que de service, de la demande d'usage des berges et des plans d'eau, comme une tendance au retournement des tissus urbains vers le canal.

En même temps se fait plus aigu l'intérêt pour la survie, voire le redéveloppement d'un transport de fret par voie d'eau apte à réduire les nuisances routières. Une problématique complexe se fait jour, posant les questions suivantes:

- compatibilité des activités de fret maintenues ou développées avec les nouveaux usages,
- crédibilité économique comme politique du maintien des emprises liées au fret face aux diverses pressions qui s'exercent,
- structuration de ces nouveaux usages,
- adaptation des règlements aux nouveaux usages,
- prise en compte des patrimoines paysagers ou écologiques comme techniques ou bâtis,
- mise en place de nouvelles légitimités voire de nouveaux modes de gestion patrimoniale.

INTRODUCTION :

Nés de la rencontre des deux objectifs: le transport fluvial (le projet de canal Paris-Dieppe), et la nécessaire amélioration du système d'alimentation en eau potable de la capitale, les canaux parisiens furent réalisés au début du XIX^e siècle.



Le système des canaux parisiens vers 1820.

(document Ministère des Travaux Publics \ cliché Jean Musy)

PLAN ACTUEL DU RÉSEAU DES CANAUX PARISIENS, distinguant la Ville-de-Paris et le département de Seine-Saint-Denis, et les régions Île-de-France et Picardie.

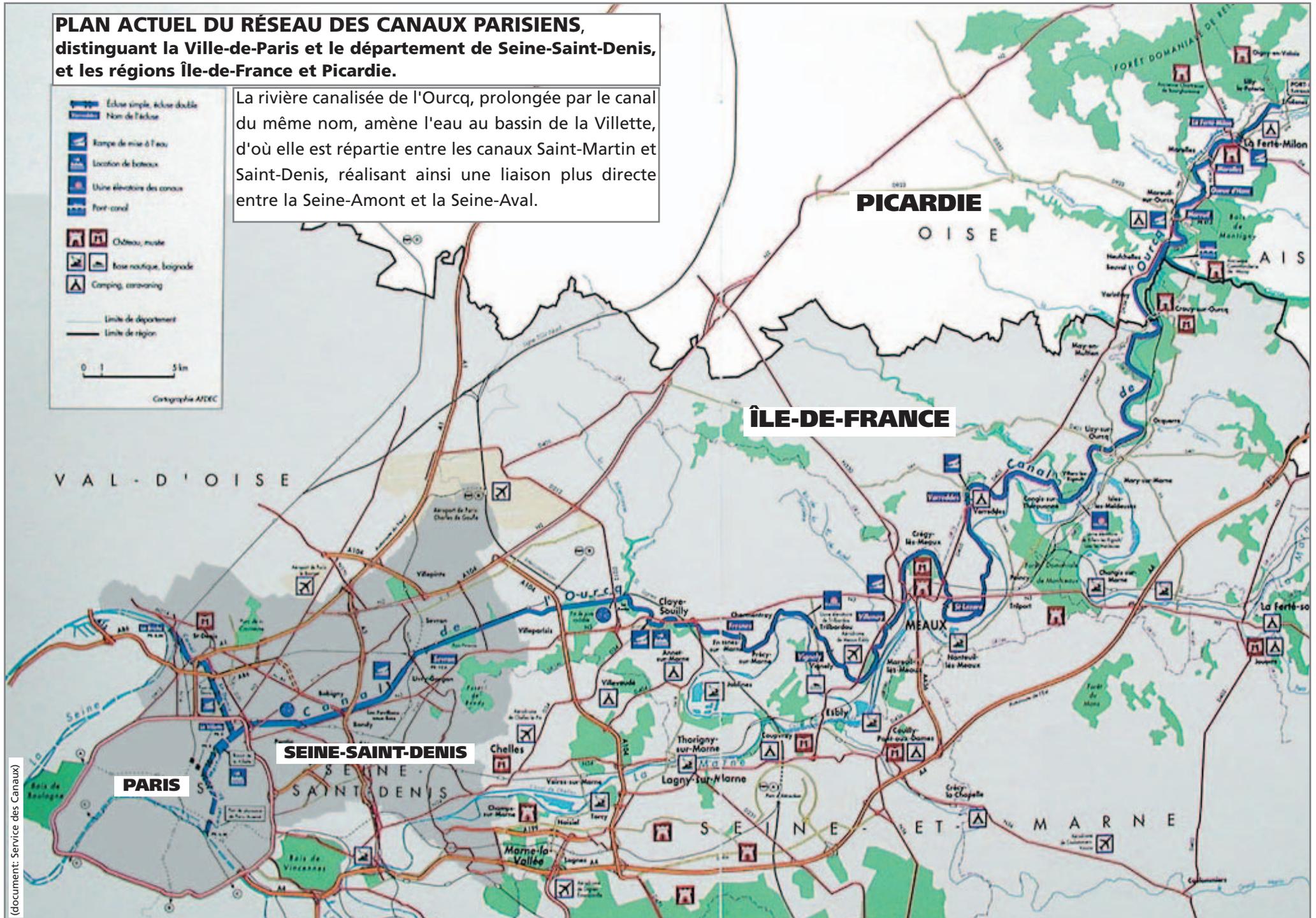
Limite de département

 Limite de région

 0 1 5 km

 Géographie AFDCC

La rivière canalisée de l'Ourcq, prolongée par le canal du même nom, amène l'eau au bassin de la Villette, d'où elle est répartie entre les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, réalisant ainsi une liaison plus directe entre la Seine-Amont et la Seine-Aval.

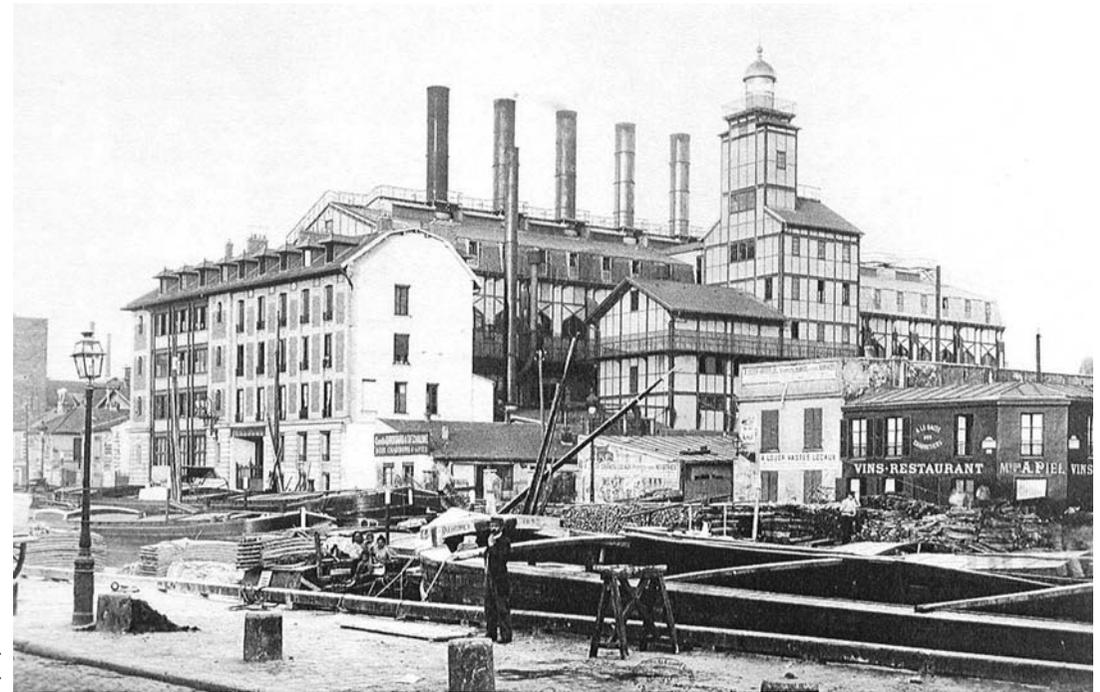


(document: Service des Canaux)

Développé au XIX^e siècle, le site des canaux connaît un changement historique.

Le site des canaux développa dès le second quart du 19^e siècle une intense activité de fret et portuaire.

Dans la dernière moitié du même siècle il fut le support d'une industrialisation très importante, à Paris comme en Seine Saint-Denis.



(DR)

Le canal Saint-Martin à Paris, à la fin du XIX^e siècle.

Le trafic de fret a connu, dans le courant du XX^e Siècle, des pics importants liés, pour l'essentiel, à l'activité du BT. après les grands conflits mondiaux.

Actuellement, ce trafic est descendu à son plus bas niveau historique.

Cette dernière chute est-elle inéluctable ?

Dans le même temps, la circulation routière en agglomération est menacée d'asphyxie. Le Plan de Déplacements Urbains régional prône le développement du fret fluvial, pour diminuer la pression du transport routier.

Les conditions nécessaires au maintien et au renforcement d'un trafic de fret sont-elles réalistes et envisageables?

Parallèlement sont apparues d'autres pratiques ou demandes, plus liées à la vie quotidienne ou aux loisirs (circulations douces, promenades, activités sportives ou festives sur les berges ou le plan d'eau, espaces verts, etc...).

Ces nouvelles pratiques sont-elles conciliables avec les anciennes, voire entre elles ?

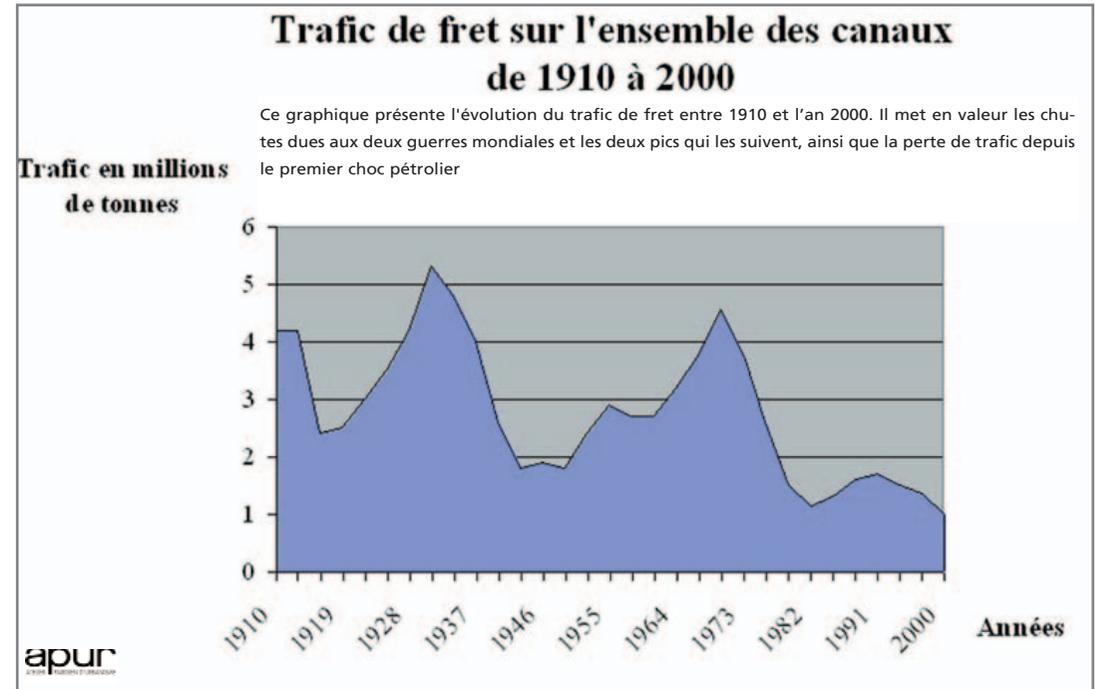
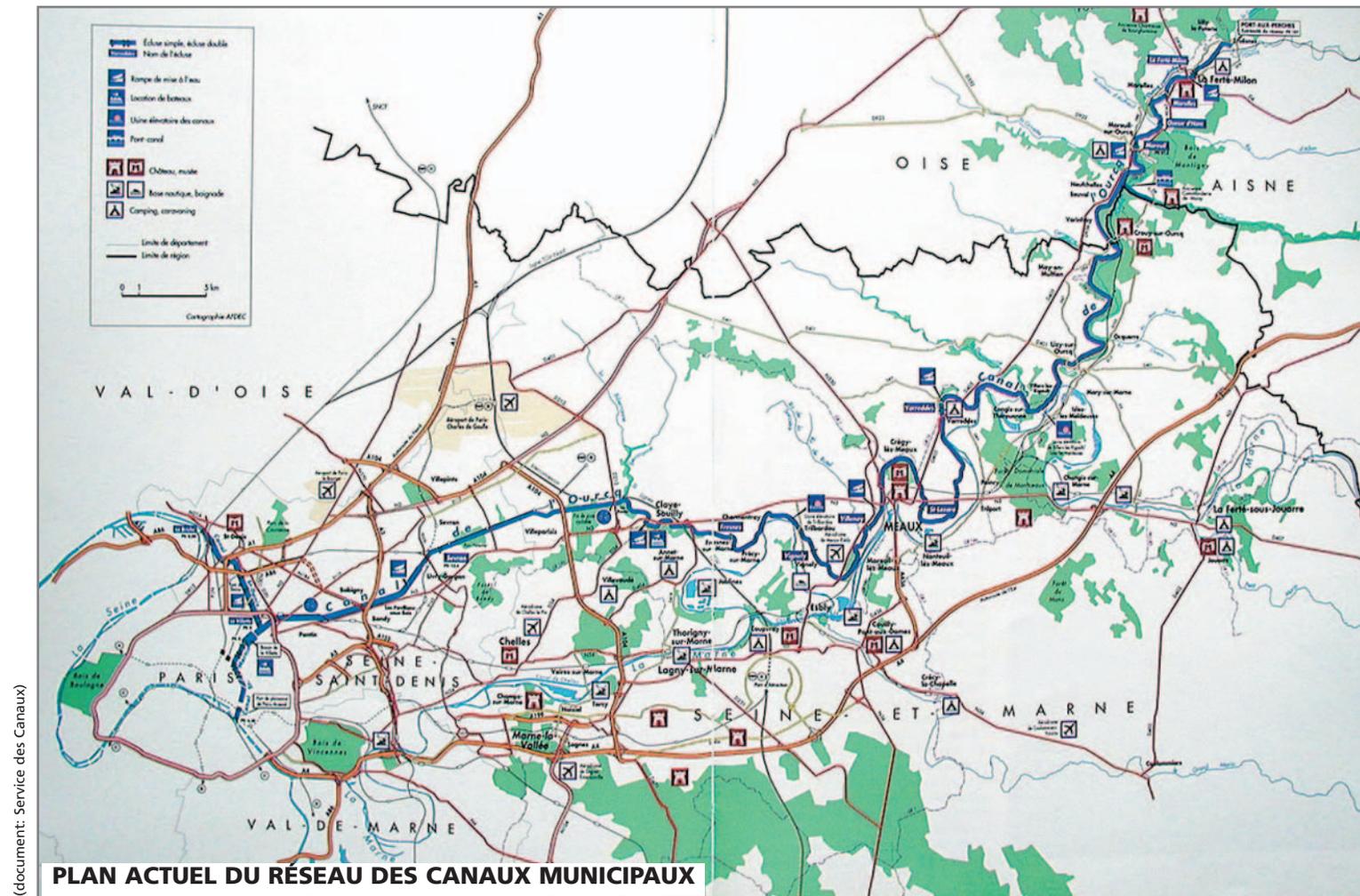


Photo Service des Canaux

Kayak à Claye-Souilly, Ourcq'athlon

AUX CANAUX MUNICIPAUX CORRESPONDENT DES REALITES TRES DIVERSES :



L'OURCQ À PETIT GABARIT (97 kilomètres, 4 écluses pour la rivière canalisée, et 6 écluses pour le canal) :

Le canal de l'Ourcq à petit gabarit se décompose en une séquence en milieu rural et une seconde séquence traversant un milieu pavillonnaire.

Ici il n'y a plus depuis longtemps de trafic de fret, mais ces 97 kilomètres possèdent de très importants atouts paysagers, et forment une armature pour des circula-

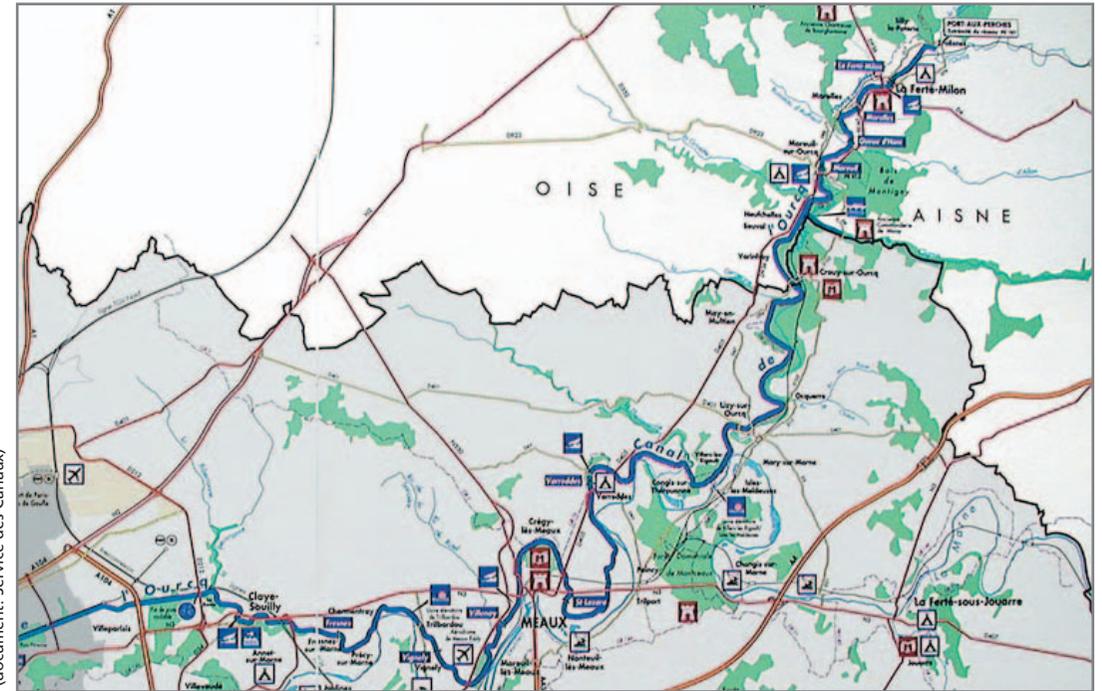
tions douces, et pour des loisirs.

On se trouve ici dans une problématique d'entretien d'un paysage existant plus que de création d'un paysage nouveau, mais aussi d'accompagnement de l'émergence d'un usage touristique.

La rivière de l'Ourcq prend sa source dans le département de l'Aisne, à 12 km au Sud de Fers-en-Tardenois.

Canalisée depuis le XVII^e siècle, sur 10 kilomètres, à partir de Port-aux-Perches (à sa confluence avec la Savières), elle se prolonge à partir de Mareuil-sur-Ourcq par un canal d'abord à petit gabarit, puis après Pavillons-sous-Bois à grand gabarit depuis la fin du XIX^e siècle.

(document: Service des Canaux)



Le canal de l'Ourcq à petit gabarit

Au-delà de la rivière canalisée et du canal lui-même, la ville de Paris est propriétaire et gère la partie canalisée de petits cours d'eau comme le Clignon, la Grivette, la Gergogne, la Therouanne ou la Beuvronne, qui concourent à l'alimentation du canal de l'Ourcq.

Photo Service des Canaux



Travaux sur la Therouanne canalisée.

Ouvrages techniques, la rivière canalisée et le canal à petit gabarit comportent respectivement 4 et 6 écluses.

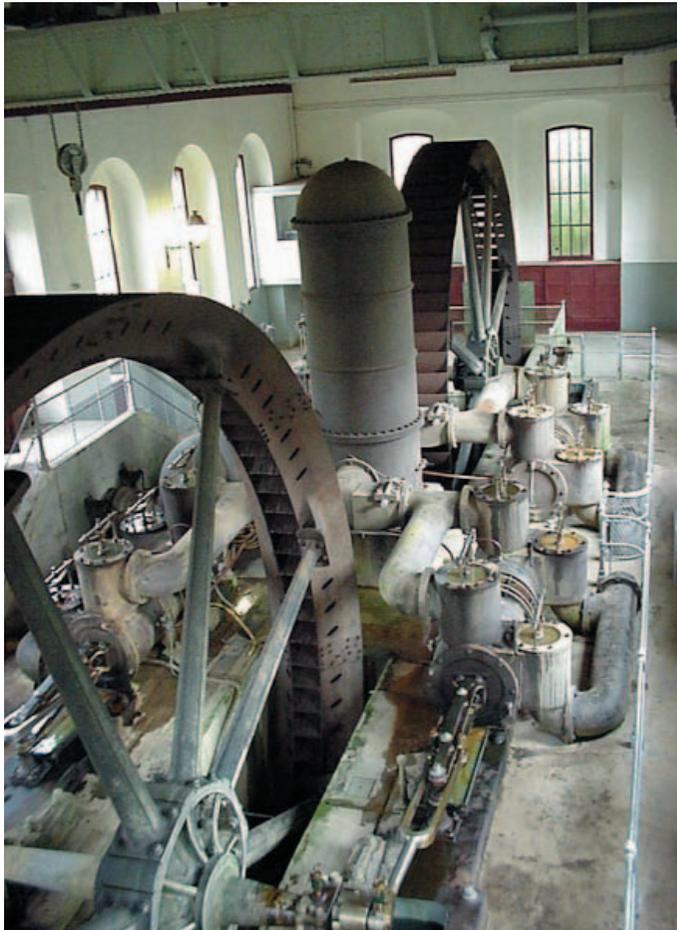


Photo Service des Canaux



Photo Service des Canaux

Écluse de Varedes

Les apports d'eau de l'Ourcq sont complétés par de l'eau de Marne pompée aux deux usines élévatoires de Villers-les-Rigault et de Trilbardou.

Usine élévatoire de Villers-les-Rigault

Dans la partie rurale, entre Port-aux-Perches et Villeparisis, on trouve **un patrimoine paysager exceptionnel**, où les rares contacts avec des noyaux urbains donnent souvent lieu à des projets d'aménagements, concertés avec les communes.



Photo Service des Canaux

Ici, à Trilbardou, le canal surplombe la route, et la Marne.

Photo Service des Canaux



La berge aménagée, à Claye-Souilly.

Le **caractère d'ouvrage d'art** du canal est particulièrement apparent dans les séquences où celui-ci est implanté à flanc de coteau (c'est-à-dire sur 70 % de son linéaire).

Dans la partie qui traverse la couronne pavillonnaire, de Villeparisis à Pavillons sous Bois, le canal peut constituer un monde en soi là où il est dans un site en tranchée boisée, comme à Sevrans au pied du parc, ou à l'inverse jouer le rôle d'un véritable parc linéaire dans la ville, comme plus à l'ouest, à Sevrans, Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois. Dans les deux cas **il constitue un site remarquable.**

Photo APUR



À Sevrans, un autre monde ...

Photo APUR



...ou un parc dans la ville

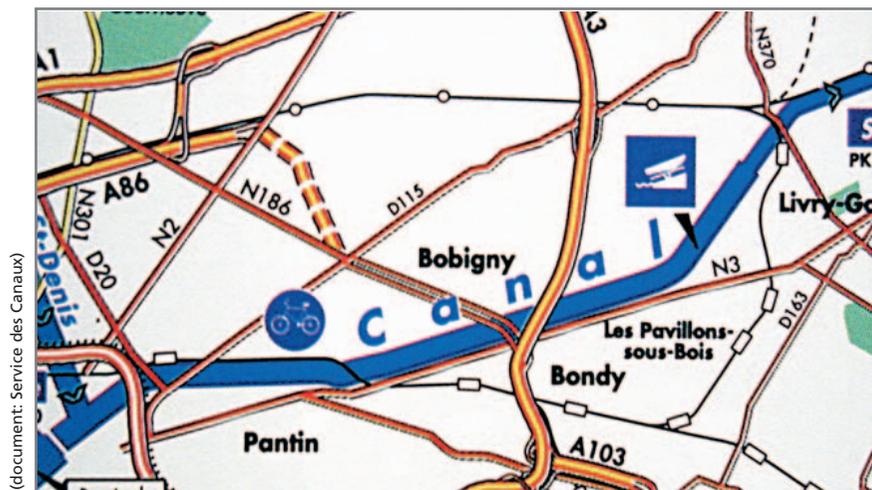
Le canal de l'Ourcq, y compris y compris dans sa section à petit gabarit, accueille grâce à la relative rareté des écluses **des activités fluviales touristiques** encore peu développées.

Photo APUR



Location de bateaux à Claye-Souilly, activité maintenant fermée .

L'OURCQ À GRAND GABARIT (9,6 km, sans écluse) :



(document: Service des Canaux)

Le canal de l'Ourcq à grand gabarit

A partir de Pavillons-sous-Bois, la partie sans écluse du canal a été, dans les limites de l'ancien département de la Seine, élargie dans le but de favoriser l'activité portuaire et industrielle qui y était déjà présente.



Photo APUR

Le passage du petit au grand gabarit, aux Pavillons-sous-Bois.



Photo APUR

Le port de Bondy.

Certaines emprises industrielles ou portuaires ont aujourd'hui disparu. Celles qui restent ne sont pas toujours liées à l'activité du canal bien qu'elles continuent quelquefois à utiliser la berge; elles ont été plus ou moins bien intégrées dans leur environnement urbain et fluvial.

Photo APUR



Un commerce de matériaux, aux Pavillons-sous-Bois

Le canal de l'Ourcq à grand gabarit traverse plusieurs séquences urbaines: La première participe encore de la couronne pavillonnaire, mais ici les berges plus étroites ne fonctionnent plus comme un parc; le canal est vecteur de circulations douces et de promenades, et élément de valorisation des tissus en place.

Ici la problématique est déjà plus complexe ; si le mode d'insertion du canal dans son contexte ne suppose pas encore de remise en cause fondamentale, il s'agit:

- de **mettre en forme un paysage dont les éléments sont déjà en place,**
- de **trouver un meilleur ajustement de l'interface avec les tissus riverains,**
- et surtout d'**intégrer une problématique portuaire.**



Photo APUR

La rive gauche à Bondy

Le canal de l'Ourcq à grand gabarit traverse ensuite **un territoire de grandes emprises industrielles ou de service, territoire en devenir aux fortes potentialités d'évolution**. Ici, dans une problématique de grands projets, le canal peut soit devenir un espace majeur de la future structure urbaine, soit à l'inverse rester discret. Ce choix reste ouvert, mais les projets en cours d'étude considèrent plutôt le canal comme épine dorsale du futur territoire, conjointement avec la RN 3.

La Documentation française/ Interphototèque Photo Jean-Pierre Verney



Vue aérienne, l'Ourcq et la RN3, de Pantin à Bondy

Globalement, sur l'Ourcq à grand gabarit, **quatre sites majeurs du domaine public fluvial présentent des surfaces suffisamment importantes pour développer une activité portuaire significative** : le port de la Poudrette aux Pavillons sous Bois, le port de Bondy à Bondy, le port Sérurier à Paris, et la concession CCIP sur les deux rives du canal à Pantin.

Sur ces différentes implantations on trouve à des degrés divers des **conflits d'usage**, dont certains trouvent des solutions ; on y trouve surtout des **conflits de vocation**, qui s'expriment aussi à des degrés divers, mais plus particulièrement dans les situations d'interface entre des tissus complexes, de centre urbain, et des tissus de grandes emprises destinés à muter, comme dans le cas de la concession CCIP : dans ce dernier cas l'importance des emprises en cause, la qualité du site, la proximité des grandes infrastructures comme du tissu urbain de Pantin, peuvent inspirer des projets très diversifiés.

La Documentation française Coseil Général 93-DDE 93 Photo Philippe Guignard



Vue aérienne du port de Bondy

Photo APUR



Le bassin « de la CCIP », à Pantin

Mais le canal est aussi l'objet de nombreuses **pratiques urbaines des habitants**, ou de souhaits en ce sens: promenade, détente , cheminement vélo, notamment à Pantin où il traverse des zones déjà urbanisées...



Photo APUR

La berge dans la partie urbaine de Pantin

...ou au niveau du Parc de la Bergère, à Bobigny, où il présente des **potentialités paysagères aujourd'hui sous-exploités** ; ici il est l'objet de projets et de réflexions diverses visant à une recomposition de l'ensemble formé par le parc et le canal.



Photo APUR

À Bobigny, le canal et le parc de la Bergère



Les Grands Moulins de Pantin

Peu d'éléments patrimoniaux, bâtis ou ouvrages, méritent d'être signalés dans cette séquence du canal à l'exception notable du bel ensemble des bâtiments des Grands Moulins de Pantin, et des entrepôts de la CCIP, à Pantin.

Après un franchissement délicat des boulevards Périphérique et Macdonald, qui pourrait trouver des solutions dans le cadre des projets en cours d'étude sur le Nord-Est parisien, le canal de l'Ourcq traverse le parc de la Villette avec lequel il compose, avant de rejoindre le bassin de la Villette.



Le parc de la Villette

LE CANAL SAINT DENIS (6,7 km, 7 écluses doubles et un pont mobile):

Le canal Saint-Denis comporte d'abord une séquence déjà urbaine dans Paris, où **le site du canal ne suppose pas d'être reconsidéré, mais où il doit simplement être mis en valeur et son inscription dans la ville améliorée.**

Du rond point des Canaux au boulevard Macdonald, le canal Saint-Denis est bordé par des voies publiques et par le parc de la Villette, mais il s'inscrit dans ce territoire avec une forte dénivelée et reste quelque peu coupé de la ville.

Les ouvrages d'art présentent des **qualités pittoresques et patrimoniales importantes** (écluse de La Villette, de 10 m de dénivelée, pont Corentin-Cariou, perrés et soutènements) comme en rive les entrepôts requalifiés du Pont de Flandre.



(document: Service des Canaux)

Le canal Saint-Denis



Photo APUR

Le bief au droit du parc de La Villette

Du boulevard Macdonald au pont de Stains à Aubervilliers, le Canal traverse ensuite **un territoire fortement mutable à terme constitué de grandes emprises publiques et privées** .

Ici le mode d'insertion du canal peut parfaitement être de bout en bout remis en cause. La question fondamentale sur cette séquence comme sur la suite du canal est celle de la nature du canal à privilégier : restera-t-il à terme un espace introverti, un peu confidentiel au sein d'un territoire en développement, ou à l'inverse deviendra-t-il un espace public majeur autour duquel ce territoire s'organisera, à l'exemple du canal Saint-Martin dans Paris ?

C'est à partir de cette séquence que se pose pour le canal Saint-Denis **une problématique portuaire**, en présence d'une rive gauche d'une largeur en général suffisante pour accueillir des activités, et de rares emprises annexes plus généreuses.

La Documentation française Mairie d'Aubervilliers Photo Philippe Guignard



Le tissu de la Plaine, à Aubervilliers, avant le pont de Stains

Photo APUR



Centrale à béton en rive gauche, à Aubervilliers

Du pont de Stains à l'autoroute A1, la plaine Saint-Denis (qui connaît des mutations fondamentales) est traversée par le canal dans **un site fortement dissymétrique**. Suite aux constats et aux propositions de Michel Corajoud (1997), une promenade est aménagée en rive droite, au contact direct du tissu urbain habité. Ces propositions prévoient de reporter les activités portuaires en rive gauche, en complément des installations existantes, tout en y renforçant le système paysager subsistant par endroits, simple et souligné d'un rideau d'arbres.

La Documentation française Mairie d'Aubervilliers Photo Philippe Guignard



Le canal Saint-Denis à Aubervilliers.



Photo APUR

La gare carrée, à Saint-Denis.

La gare carrée est implantée dans un nœud d'infrastructures très nuisant, mais le potentiel paysager y est certain (eau, ciel, espace). Le port existant en rive

gauche pourrait subsister, même si son emprise est assez étroite. En face, à gauche sur la photo, un territoire plus généreux participe d'une ZAC à l'étude.

De la gare carrée à la gare SNCF de Saint-Denis, le profil est à nouveau dissymétrique. En rive droite, des parcelles enclavées sont desservies par la berge qui joue ici un rôle de voie publique. En rive gauche, le long de vastes emprises ferroviaires et industrielles appelées à muter, **les emprises portuaires, aménagées pour accueillir des activités, ne sont plus affectées.**

Photo APUR



Le long de l'avenue Ambroise-Croizat.

Au niveau de la gare, la ville et la centralité viennent au contact d'un canal en tranchée profonde, dans un contexte routier, ferroviaire et social cependant délicat.

Photo APUR



Aux abords de la gare de Saint-Denis.

Au-delà des voies ferrées la Briche constitue le dernier bief avant la Seine: c'est l'équivalent à l'aval de la Seine du bassin de l'Arsenal. Ici, dans **un site remarquable**, le ciel, le végétal et le pittoresque s'allient autour d'un vaste plan d'eau.

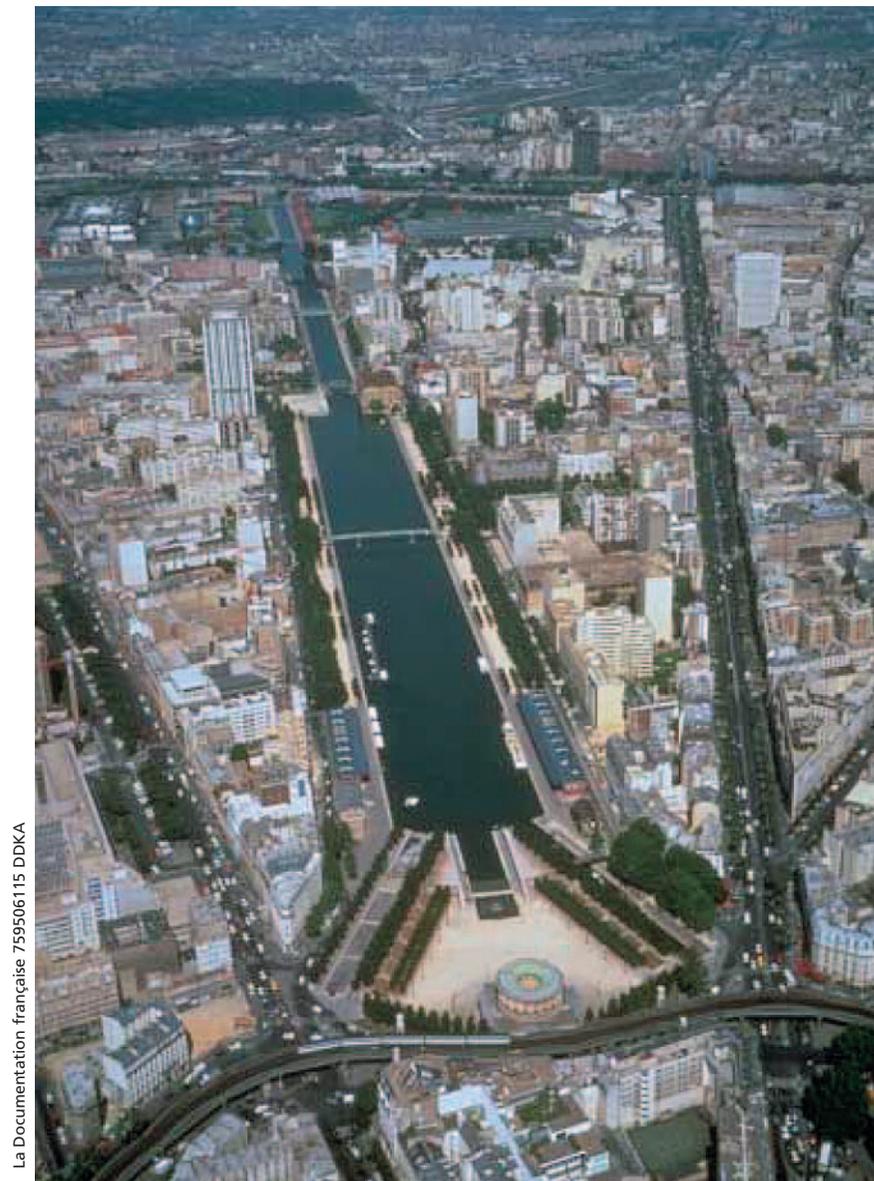


Le plan d'eau de la Briche.

LE BASSIN DE LA VILLETTE (700 m) ET LE CANAL SAINT-MARTIN (4,5 km, 5 écluses et un pont mobile)

Ici les problématiques sont très différentes. L'espace des canaux est en effet, maintenant, très figé, avec **des atouts très établis**, et ne laisse plus que de rares opportunités de valorisation.

Le Bassin de la Villette, espace majeur de la Ville de Paris, constitue une grande respiration dans le tissu urbain. Port aménagé en espace public, il accueille aujourd'hui aussi bien des équipements culturels ou sportifs que des espaces de promenade ou de détente.



La Documentation française 759506115 DDKA

Le Bassin de la Villette

Photo APUR



Le bassin Louis-Blanc.

Après le port Louis-Blanc qui devrait faire l'objet d'une mutation similaire, le Bassin de la Villette est prolongé par le canal Saint-Martin découvert

Partie intégrante et armature principale d'un espace public parisien majeur, celui-ci ne dispose que de berges étroites qui se distinguent à peine des espaces de voirie qui les bordent.



La Documentation française 759506115 DDKA

Le canal Saint-Martin découvert.

Son usage est de plus en plus lié à la promenade, aux loisirs, à la fête.
Avec ses 9 écluses, ses passerelles et ses ouvrages, il constitue **une des images fortes de l'Est de Paris.**



Photo APUR

Passerelle sur le canal Saint-Martin.

Le bassin de l'Arsenal est depuis les années 80 **un port de plaisance recherché**, et son quai un jardin public. Franc succès saturé, il met en évidence l'importance de la demande.



APUR Photo Philippe Guignard

Le bassin de l'Arsenal.

DES USAGES MULTIPLES, QUI PEUVENT ÊTRE COMPLÉMENTAIRES OU CONTRADICTOIRES.

PEUT-ON CONCILIER USAGES ÉMERGENTS ET USAGES ANCIENS, USAGE PORTUAIRE ET RESTRUCTURATION URBAINE ?

Sensible surtout dans la séquence couronne dense, un enjeu majeur est de **résoudre aujourd'hui la contradiction actuelle, en termes d'usage et de destination des sols, entre deux objectifs concomitants d'intérêt collectif, le développement portuaire lié au fret et la requalification urbaine.**

Les usages portuaires et les nouvelles vocations urbaines.

Les sites majeurs du domaine public fluvial présents sur le canal de l'Ourcq, comme les berges du canal Saint-Denis susceptibles de maintenir ou d'accueillir des activités portuaires, sont en butte à des visées urbaines fortes ; ces poussées s'appliquent à des degrés divers, mais partout où les emprises sont suffisamment importantes pour qu'y soit maintenu ou développé une activité portuaire significative ; se pose ici **la question de la survie de l'activité portuaire, et aussi de la régulation de ces poussées.**

Les usages portuaires et les nuisances sonores et visuelles.

Les usages portuaires actuels (centrales à béton et sablières essentiellement) peuvent poser **des problèmes de voisinage**, liés à leur impact visuel, à l'occupation de la rive, au bruit. Ce peut être aussi le cas de certaines activités riveraines moins directement liées à l'activité de la voie d'eau.



Photo APUR

Ponts roulants et centrale à béton aux abords du pont de Stains.



Photo APUR

L'entreprise Costella, ferrailleur à Aubervilliers.

Les nouveaux usages des berges et les questions d'aménagement.

De nouveaux usages se développent; ils prennent parfois place dans des aménagements nouveaux, ou parfois dans des configurations existantes :

Les principes peuvent être reconnus; ils se font alors dans des **lieux aménagés spécialement**: promenades, voies cyclables, voies vertes, espaces verts...

Photo APUR



La piste cyclable du quai de la Marne, à Paris 19^e.

Certaines berges ont d'ores et déjà été affectées à ces usages, et font l'objet d'aménagements paysagers en cours de mise en œuvre.

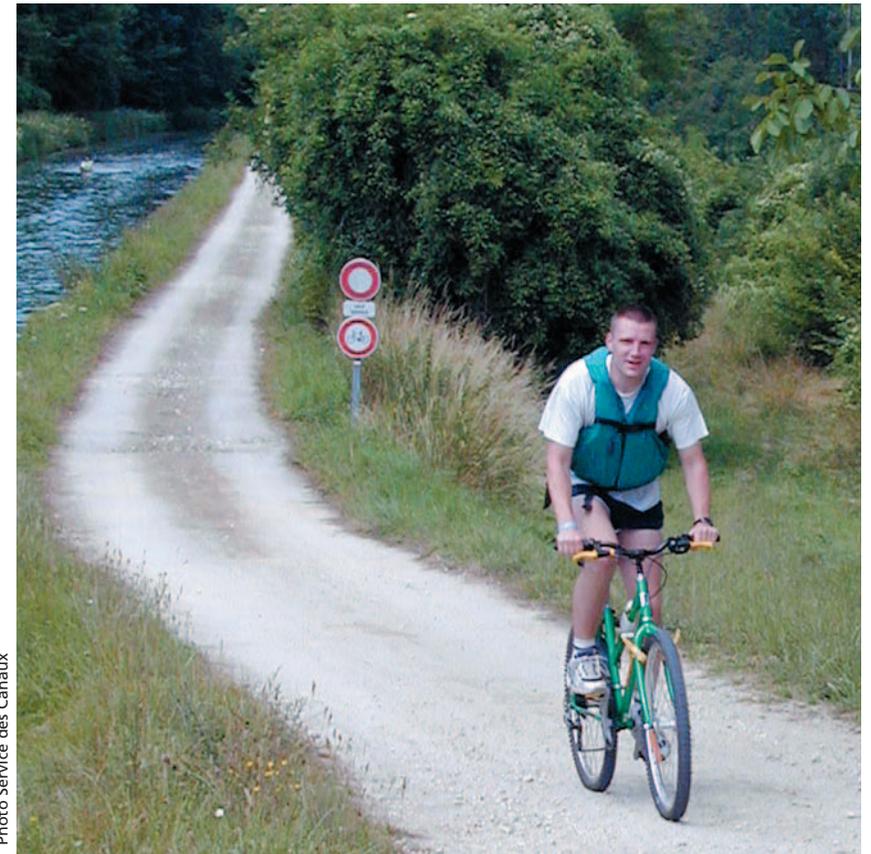
Photo APUR



La berge aménagée, en rive droite, à Aubervilliers.

Ils peuvent aussi se faire dans **des lieux existants, dont les principes d'usage restent à clarifier** (comme par exemple l'usage cycliste du chemin de halage).

Photo Service des Canaux



Cycliste «en infraction» sur le chemin de halage de l'Ourcq à petit gabarit.

Dans d'autres sites, le canal peut jouer un rôle ancien, ici plus que centenaire, de **parc urbain**.

Il peut ailleurs jouer un rôle nouveau d'**espace festif**.

C'est la recherche de la **coexistence** et d'un **bon équilibre** entre tous ces usages qui est l'enjeu majeur du devenir des canaux parisiens. A cette fin, les enjeux urbains et réglementaires du domaine des canaux doivent être examinés.

Photo APUR



Berge aux Pavillons-sous-Bois.

Photo APUR



Pique-nique canal Saint-Martin.

QUELLE PLACE POUR L'ACTIVITÉ PORTUAIRE MAINTENUE OU REDÉPLOYÉE, SUR UN DOMAINE FLUVIAL AUX CARACTÉRISTIQUES HÉTÉROGÈNES, OÙ RARES SONT LES EMPRISES QUI AUTORISENT UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE À UNE ÉCHELLE RÉALISTE ?

Le réseau des canaux municipaux, s'il constitue un ouvrage global, forme sur les 130 km de son linéaire un système à géométrie variable. **Les possibilités d'une insertion portuaire sur son domaine y sont rares et difficiles .**

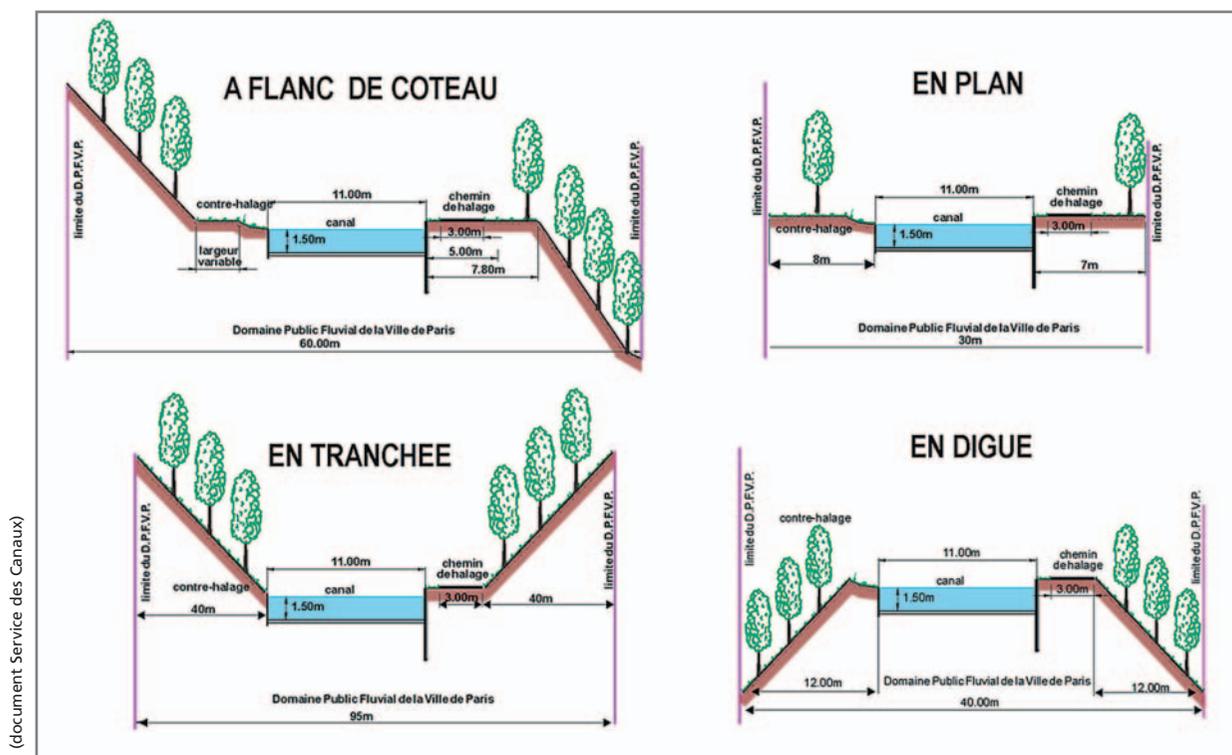
Au delà du « minimum vital » de 7,80 mètres, ces possibilités n'existent, sur les berges, que sur le canal Saint-Denis, ou, en profondeur, que sur les quelques sites majeurs associés aux canaux à grand gabarit.

En effet, si les berges du canal de l'Ourcq à petit gabarit sont parfois amples, celui-ci n'est toutefois pas navigable pour le fret. Quand aux

canaux à grand gabarit, leurs berges sont quelquefois réduites à la portion congrue.

Le canal étant en tranchée ou à plat, sur digue ou à flanc de coteau, le domaine portuaire, bordé ou non de voies publiques, occupe 660 ha dont 200 ha de plans d'eau (30%); sa largeur en section courante varie entre 30 et 67 m.

Le plan d'eau, d'une largeur de 11 à 35 m, voire plus au niveau des ports, occupe de 20% à 80% de la largeur globale du domaine portuaire.



Coupes sur le canal de l'Ourcq à petit gabarit.

Si les berges du canal Saint Denis disposent d'une largeur courante comprise entre 15 et 18 mètres, celles du canal de l'Ourcq à grand gabarit ne font généralement que 6 à 10 mètres.

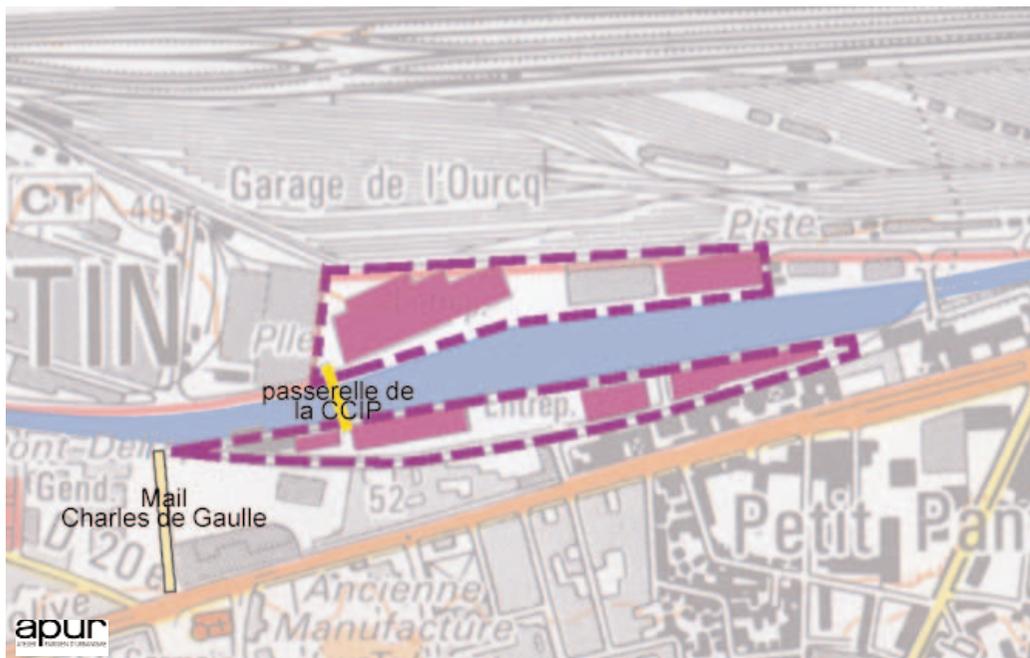
Ces largeurs se réduisent encore (à moins de 5 mètres, voire 3 mètres de largeur) en de nombreux points particuliers (passages sous les ponts) et sur certains linéaires (rive droite le long de la RATP)

Très ponctuellement et très exceptionnellement, le domaine public fluvial peut s'élargir amplement, pour atteindre 150 mètres, **constituant les rares emprises utilisables à des fins portuaires.**

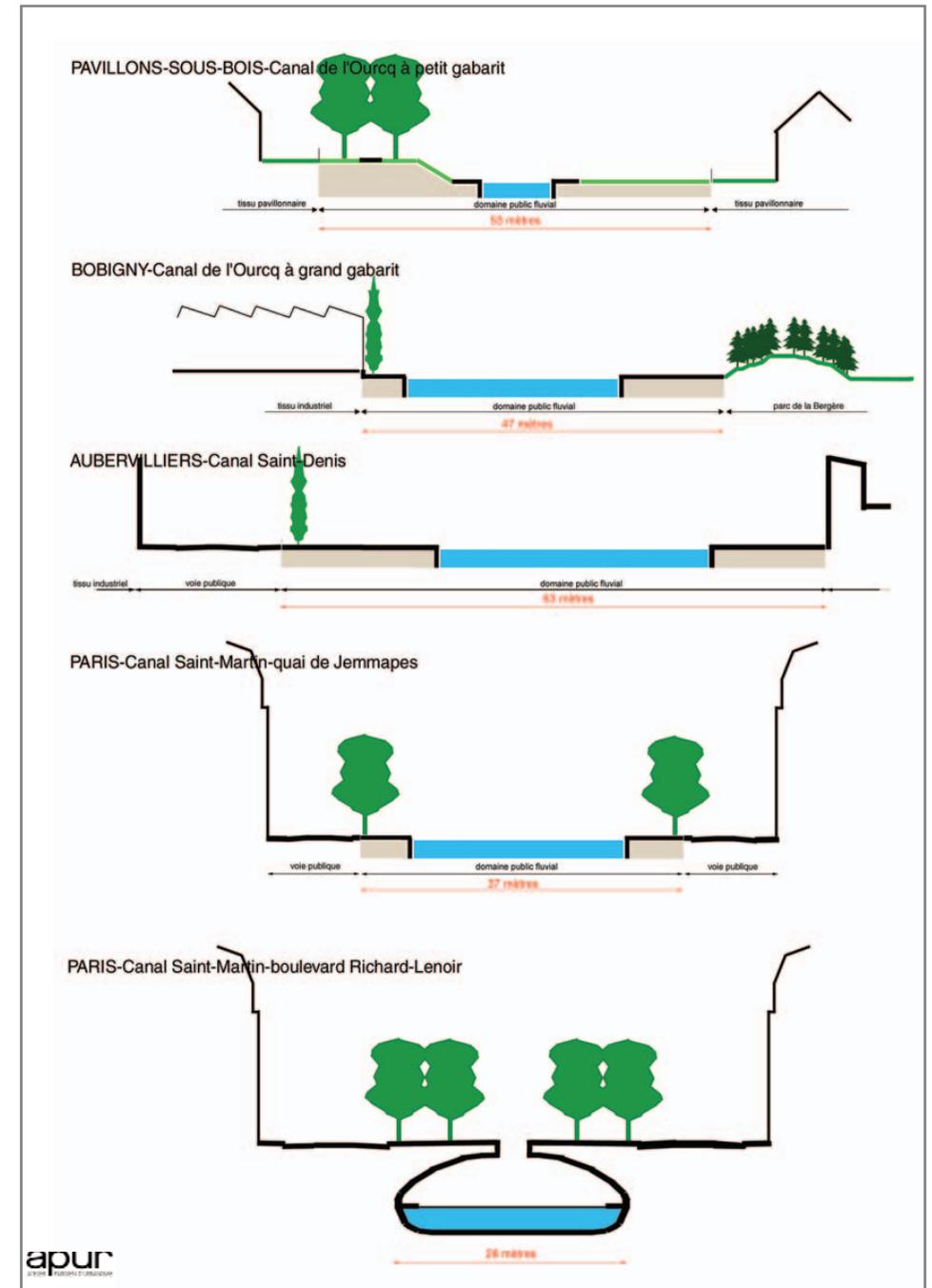
Peut-on réduire les berges des canaux ?

Peut-on réduire encore les emprises annexes ?

Et a contrario où y aurait-il place pour un accroissement portuaire éventuel ?



L'emprise de la concession CCIP.



Choix de coupes schématiques sur les différents canaux.

LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE CONCERTÉE PATRIMONIALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE.

COMMENT STRUCTURER UNE OFFRE DE LOISIRS LE LONG DES CANAUX, EN COHÉRENCE AVEC CE QUI EXISTE DÉJÀ ALENTOUR ?

La création d'une économie des loisirs est un enjeu fédérateur.... L'offre de loisirs et de promenade liée aux canaux ne doit-elle pas participer de la constitution de filières (la plaisance ?...) et de pôles touristiques (le Nord-Est francilien) complémentaires du pôle parisien ?

La valorisation fluviale des canaux (navettes, croisières, sports nautiques, randonnées sur les berges, etc.) ne peut que s'inscrire dans une logique d'offre globale (accueil, accès, hébergement, loisirs associés) , développant le marché actuel, qui, hors Paris, reste bien fragile.



Photo APUR

Un pêcheur, à Pantin

Si l'ancien port de fret de l'Arsenal est déjà devenu un port de plaisance, le transport de passagers et le tourisme fluvial restent en effet pour le moment très modestes.



Photo APUR

Le bassin de l'Arsenal



Photo APUR

Canauxrama à La Villette



Photo Service des Canaux

Bateau de plaisance à Claye-Souilly

COMMENT PRÉSERVER LE CANAL COMME MILIEU NATUREL, SUR L'EAU COMME SUR LES BERGES ?

Ouvrage et donc milieu artificiel , le canal est également un milieu naturel, aquatique et terrestre. Avec le temps, sa légitimité est devenue la même que celle de la rivière de l'Ourcq, avec des critères qualitatifs spécifiques, de faune, flore et qualité de l'eau.



Photo APUR

Le canal, un écosystème

QUELS PAYSAGES POUR LES CANAUX? QUELLES RÈGLES POUR INTERVENIR SUR CES PAYSAGES?

DOIT-ON CONSIDÉRER L'ESPACE PUBLIC FLUVIAL COMME UN ESPACE PUBLIC VIAIRE ORDINAIRE ?

Quelle insertion du canal dans la ville, donc quel paysage ?

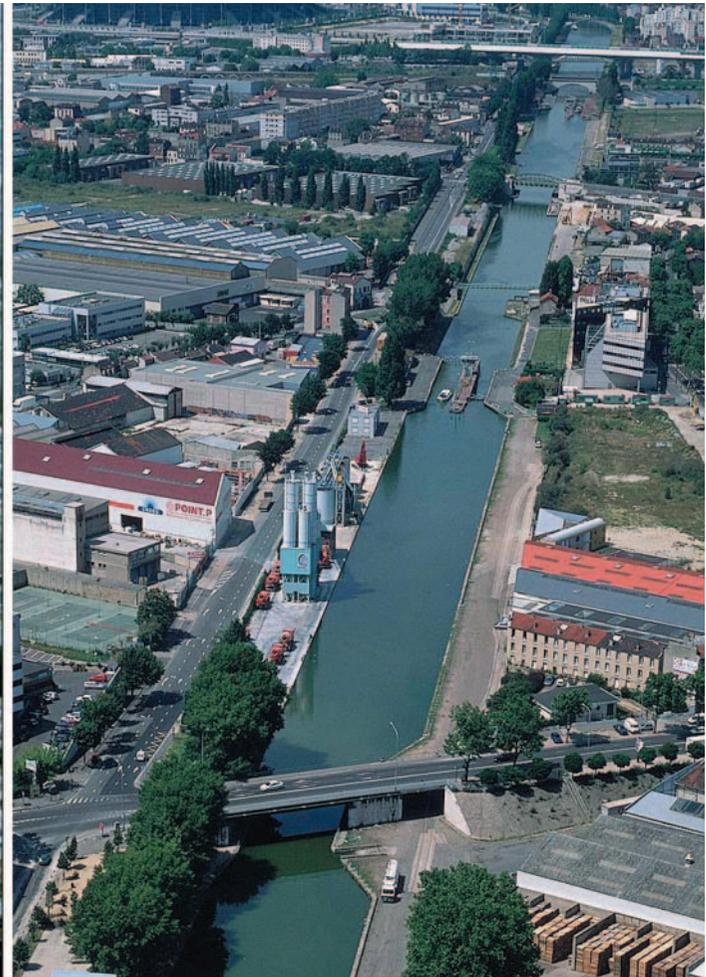
Le domaine des canaux est un domaine public fluvial ; il ne répond pas aux règles des espaces publics de voirie.

D'autre part le canal peut être inclus dans un espace public banal, comme le canal Saint-Martin à Paris; il peut aussi constituer un univers particulier, plus introverti, encadré de limites parcellaires privées: simple « tuyau » dans un contexte industriel, il joue le rôle d'un véritable parc ailleurs.

Ces rapports au contexte peuvent être définitifs (Paris, « parcs »...) ou encore offrir d'amples possibilités de choix pour l'avenir (canal Saint-Denis sortant de Paris, canal de l'Ourcq à l'est de Pantin).



La Documentation française 759506115 DDKA



La Documentation française Mairie d'Aubervilliers Photo Philippe Guignard

Les canaux Saint-Martin et Saint-Denis en vue aérienne: à gauche un contexte figé, à droite un contexte en devenir.

Quels règlements pour quels paysages ?

En ce qui concerne **les voies d'eau**, ce réseau est inscrit à la «Nomenclature des Voies Navigables et Flottables». Il s'agit d'un réseau artificiel domanial assujéti à la Réglementation Générale de Police des Voies de Navigation Intérieures

La domanialité publique fluviale de ce domaine conduit à rendre les berges imprescriptibles, inaliénables et donc insaisissables. De ce fait, elles ne peuvent être grevées d'aucune servitude. Pour leur protection, il est fait application de la législation découlant généralement des codes civil et de l'urbanisme.

En ce qui concerne **les parcelles riveraines** : elles ne peuvent pas ouvrir des vues directes sur les berges ou utiliser la berge pour leur desserte, des parcelles ne peuvent pas être créées si elles n'ont que la berge pour garantir leur accessibilité. Si un certain nombre d'exceptions, résultats de l'histoire, peuvent être observés le long en particulier du canal Saint-Denis, les opérations récentes observent les règles du Code Civil : les immeubles riverains se reculent de 2 mètres par rapport à la limite séparative, l'accessibilité aux parcelles comme aux berges se fait à partir du système de voirie communale.

L'ouverture directe et la prise de vues vers le canal peuvent se faire après création d'un espace public, qu'on pourrait être tenté de solliciter au détriment de la berge.



Photo APUR

A Aubervilliers, des pignons s'affichent sur le canal, un système de voies en en impasse se complète d'un bouclage sur la berge.



Photo APUR

A Saint-Denis, des parcelles enclavées sont desservies par la berge.



Photo APUR

Un lotissement récent aux Pavillons-sous-Bois

Quelle protection pour le système des canaux, ouvrage artificiel et paysage, qui constitue un patrimoine ?

Les canaux comportent des ouvrages d'art nécessaires à leur fonctionnement, dont certains présentent **des qualités patrimoniales évidentes**.

Il peut s'agir d'**ouvrages**:

- ouvrages de fonctionnement (comme le pont de Crimée ou les écluses),
- ouvrages nécessaires à l'alimentation en eau du canal (usines élévatoires).
- ouvrages qui passent sous la ville (comme la voûte du boulevard Richard Lenoir).



Photo APUR

Le pont-levant de la rue de Crimée



Photo APUR

Écluse sur le canal Saint-Martin



Photo Service des Canaux

L'usine élévatoire de Trilbardou

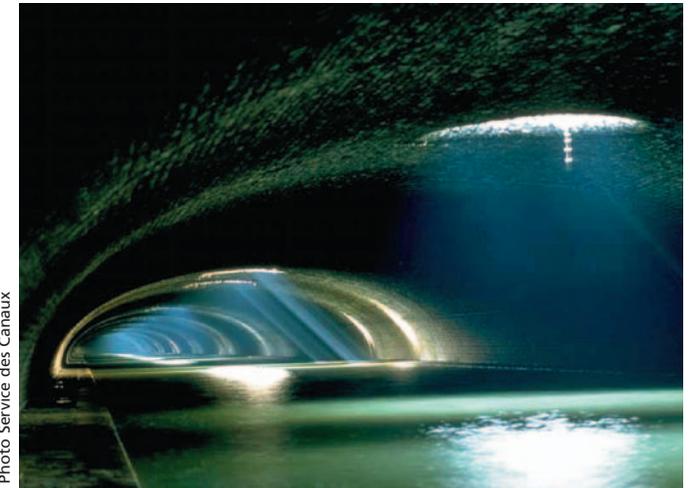


Photo Service des Canaux

La voûte du boulevard Richard-Lenoir

Photo APUR



Vers Sevran.

Il s'agit aussi de **lieux**, la plupart **très visibles** :

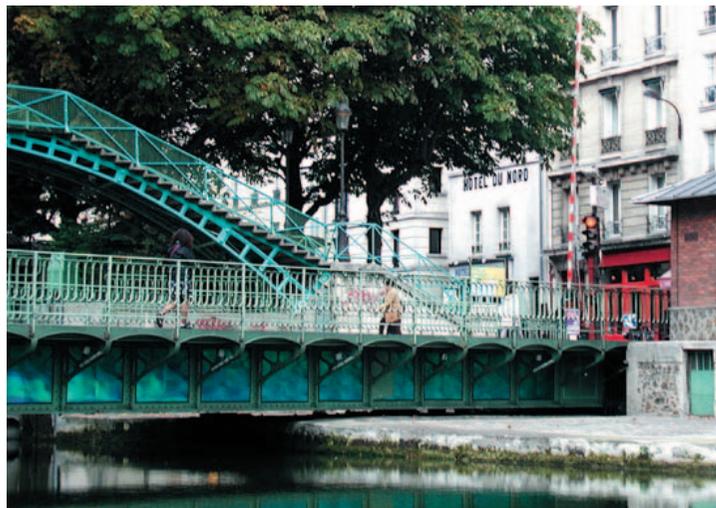
- des paysages exceptionnels (comme certaines grandes perspectives urbanisées ou naturelles, à vocation d'espaces de loisirs), des sites pittoresques, des lieux de mémoire.

Photo APUR



La Ferté-Millon.

Photo APUR

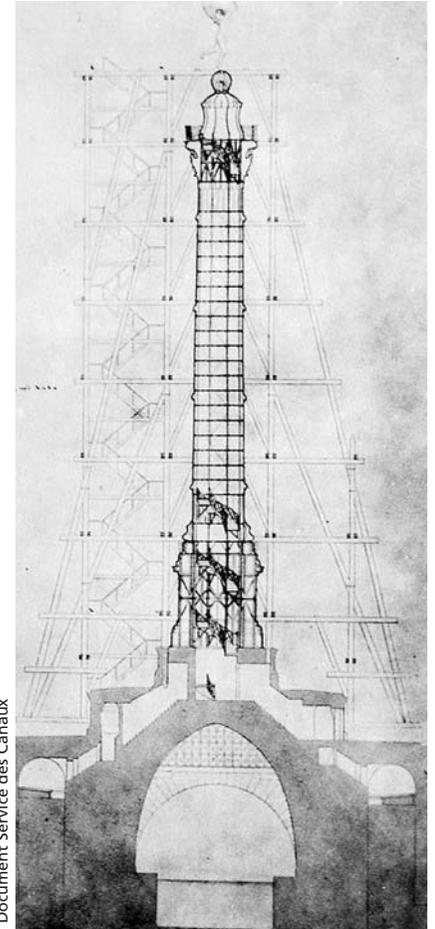


L'hôtel du Nord.

Ou de **lieux peu connus** :

- comme les tréfonds de la colonne de la Bastille.

Document Service des Canaux



L'ossuaire sous la colonne de la Bastille

LES CANAUX, UN OUVRAGE TECHNIQUE A ENTREtenir.

Le système des canaux, ouvrage artificiel fragile, constitue **une infrastructure à entretenir** qui doit rester unitaire, et qui comporte de nombreux enjeux techniques.

Les **ouvrages** très visibles, écluses et ponts mobiles, doivent être entretenus,...

... mais également de nombreux ouvrages moins visibles : rives et murs de quais, soutènements et étançhités. Il faut régulièrement vider le canal (le chômer), curer les bassins, draguer, faucarder et éparer les rives, remplacer les plantations

Ecluse de Villenoy

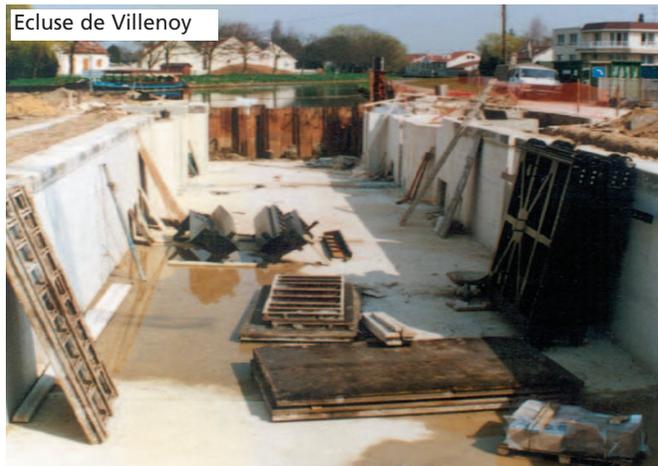


Photo Service des Canaux

Réfection du pont levant de Congis



Photo Service des Canaux

Chômage St Martin



Photo Service des Canaux

Chômage St Denis



Photo Service des Canaux

Draguage



Photo Service des Canaux

Entretien des plantations à Lizy-sur-Ourcq



Photo Service des Canaux

épareuse « La Rosée »



Photo Service des Canaux

Il faut également gérer **les événements exceptionnels** et leurs conséquences : crues, tempêtes...

Photo Service des Canaux



Crue à La Ferté-Millon

Photo Service des Canaux



Tempête à Meaux

DANS UNE PERSPECTIVE DE FORTE DIVERSIFICATION DES USAGES, UNE NOUVELLE LÉGITIMITÉ NE DOIT-ELLE PAS ÊTRE MISE EN PLACE? COMMENT ALORS FAIRE ÉVOLUER LA GESTION PATRIMONIALE ?

L'entretien des canaux s'élève pour la Ville de Paris à 15,5 M € par an (hors travaux exceptionnels, c'est-à-dire, pour cette année, hors les travaux de reconstruction des bassins, et de consolidation des berges du Canal de l'Ourcq) et génère 7 M€ de recettes.

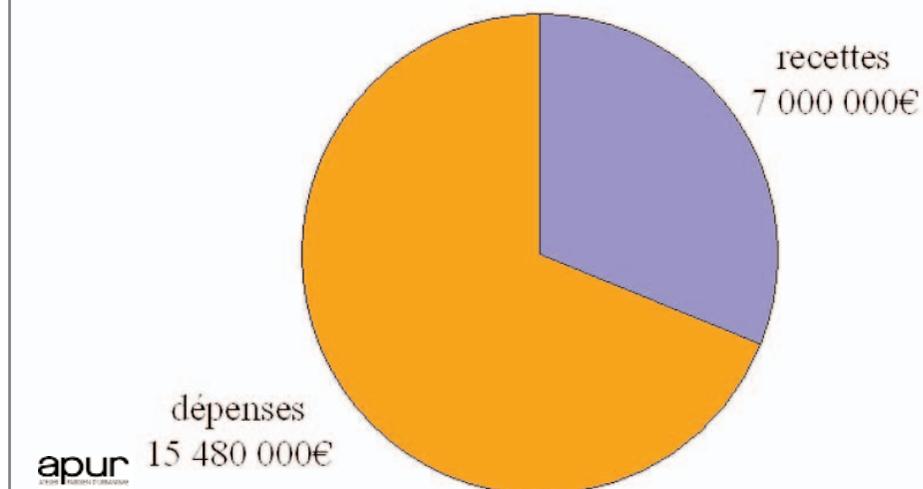
Dans ce qui semble un bilan d'exploitation des canaux interviennent des dépenses liées à des activités économiques pratiquées sur le site des canaux, et d'autres qui ne sont pas de même nature étant liées à des coûts d'entretien d'un espace collectif.

Sur ce domaine des canaux, la Ville de Paris assume l'exploitation, la gestion et supporte la charge financière correspondante, à l'exception de quelques tronçons de berges aménagés, entretenus par les communes, et les berges aménagées avec piste cyclable confiées aux Départements par convention.

Toujours hors dépenses exceptionnelles, les charges en personnel (250 agents aujourd'hui) représentent le poste de dépense le plus important.

En ce qui concerne les recettes, on remarque que l'activité fluviale proprement dite, c'est-à-dire les droits de passage aux écluses et les droits d'occupation des berges, ne représentent qu'une part faible des recettes, de l'ordre de 27 %.

Répartition des recettes et des dépenses sur l'ensemble des canaux en 2001



Détails des recettes et des dépenses en 2001

