



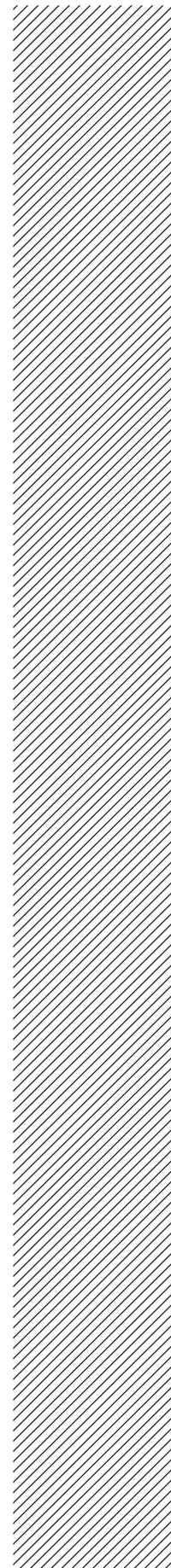
 ÉTUDE

---

# LE CANAL SAINT-DENIS, UN GRAND ÉQUIPEMENT PUBLIC MÉTROPOLITAIN

**TOME 1 : PLAN PROGRAMME EN 3 TEMPS : 2020, 2024, 2030**

DÉCEMBRE 2017



Directrice de la publication : **Dominique ALBA**  
Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**  
Étude réalisée par : **Amélie NOURY et Yann-Fanch VAULÉON**  
Cartographie et traitement statistique : **Apur**  
Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**  
Mise en page : **Apur**  
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2017V9.2.4

# Sommaire

INTRODUCTION .....	4
<b>1.   Le canal Saint-Denis : un grand projet .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 Vers plus d'accès : Améliorer l'accessibilité du canal pour tous .....</b>	<b>8</b>
Diagnostic .....	10
Enjeux et préconisations .....	16
<b>1.2 Vers plus d'usages : Un canal actif ; travailler, se divertir, habiter .....</b>	<b>18</b>
Diagnostic .....	20
Enjeux et préconisations .....	26
<b>1.3 Vers plus d'attractivité : Renforcer les polarités .....</b>	<b>28</b>
Diagnostic .....	30
Enjeux et préconisations .....	36
<b>2.   Un projet qui se construit par étapes .....</b>	<b>39</b>
État existant - début 2017 .....	40
Été 2017 .....	42
Plan programme à l'horizon 2020 .....	44
Plan programme à l'horizon 2024 .....	46
Plan programme à l'horizon 2030 .....	48

Un tome 2 regroupant les annexes complète cette étude.

---

# INTRODUCTION

---

Dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, une convention a été signée entre la Ville de Paris, le Département de Seine-Saint-Denis, les Établissements Publics Territoriaux de Plaine Commune, de Paris Terres d'envol, d'Est ensemble et de Grand Paris-Grand Est, afin de permettre aux collectivités de mieux saisir les opportunités dont est porteuse la candidature de Paris aux Jeux de 2024. Cette convention s'articule autour de 38 mesures déclinées en 16 actions dont l'une d'elles a pour objectif de donner un nouveau visage au canal Saint-Denis et de faciliter la cohabitation entre ses différents usages.

Dans ce contexte, l'Apur a établi, dans un cadre partenarial, un plan programme avec la Ville de Paris, Plaine Commune et le Département de la Seine-Saint-Denis afin d'accélérer la transformation engagée autour du canal Saint-Denis.

Ce travail a été réalisé en collaboration avec le Service des canaux, la Mission métropole et le cabinet de Célia Blauel de la ville de Paris ; la Direction des espaces publics et des déplacements, le service relations avec les entreprises et la mission tourisme de Plaine Commune ; la Direction de la voirie et des déplacements et la Direction de l'aménagement et du développement du département de la Seine-Saint-Denis ; l'unité territoriale parcs et jardins, secteur nord et centre, de la ville de Saint-Denis.

Deux marches exploratoires ont permis de rassembler, en mai et en juin 2017, l'ensemble des acteurs pour partager la connaissance du site et de ses enjeux

actuels, faire un état des actions engagées par chaque partie prenante et de recueillir les souhaits de chacun quant à l'avenir du canal et de ses berges.

L'ensemble de ces échanges a permis de co-élaborer les éléments d'un cadre commun pour les projets à venir, fixant des objectifs d'accessibilités, d'usages et d'innovations, traduits par des actions connectées à court et moyen terme. Ces actions s'articulent avec le souhait de constituer « un canal parc linéaire », boucle bleue reliant, dans un parcours unique, les sites olympiques et paralympiques de Seine-Saint-Denis (village olympique et paralympique, stade de France, centre aquatique olympique) et Paris (live site du parc de la Villette, Zénith, axe de célébration Seine-Canal de la Villette au Trocadéro).

Organisé en deux grandes parties, ce document fait état dans un premier temps d'un diagnostic, des enjeux et des préconisations nécessaires à la définition d'un grand projet sur le canal Saint-Denis, en s'appuyant sur **trois grandes orientations** :

- **Vers plus d'accès;**
- **Vers plus d'usages;**
- **Vers plus d'attractivité.**

La deuxième partie propose un plan programme à horizon 2020/2024/2030. Le plan programme à échéance 2020 assemble les différentes actions d'ores et déjà programmées par les collectivités et les aménageurs de certaines opérations d'aménagements. Le plan programme à l'échéance 2024 fixe un cadre d'actions partagées dans le

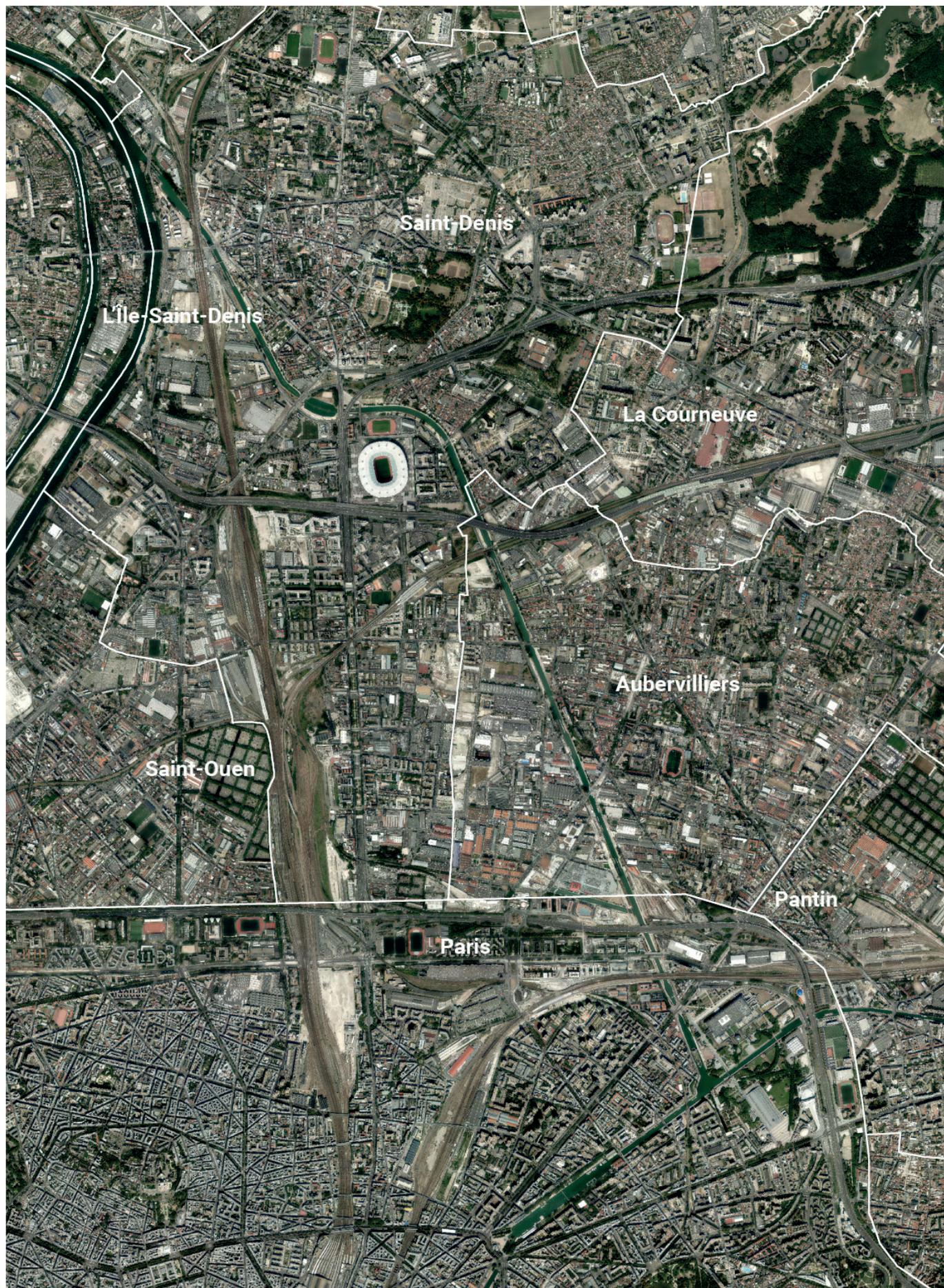
cadre des mesures d'accompagnement JO, le canal Saint-Denis étant le lien naturel entre le site de la Villette à Paris et l'axe de célébration parisiens et le Stade de France / centre aquatique.

Ce document doit déboucher sur un travail permettant de définir un programme d'investissement commun qui permettra d'orienter et de prioriser les investissements prévus dans le cadre des jeux, mais aussi d'accompagner les préconisations issues de ce travail.

---

*Donner un nouveau visage au canal Saint-Denis et faciliter la cohabitation entre ses différents usages...*

---







# 1. LE CANAL SAINT-DENIS : UN GRAND PROJET

# 1.1 | Vers plus d'accès

## Améliorer l'accessibilité du canal pour tous

Le canal, perçu comme un grand axe de mobilité douce à l'échelle métropolitaine, est aujourd'hui porteur de nombreux paradoxes. Seule la rive droite est aménagée pour les mobilités douces ; les berges ne sont que trop rarement accessibles aux PMR, de même

que les ouvrages de franchissement ; le transport fluvial de passagers est peu développé en raison des écluses ; et la signalétique mise en place sur, depuis et vers le canal n'exprime pas tout le rayonnement que devrait avoir ce grand espace public.



Écluse n°2 : traversée "sauvage" entre le parc du Millénaire et le quartier Firmin Gémier Sadi Carnot à Aubervilliers



Cheminement piéton contraint, rue Ambroise Croizat (RD24) à Saint-Denis

### LES ACCÈS EXISTANTS



#### Les accès existants

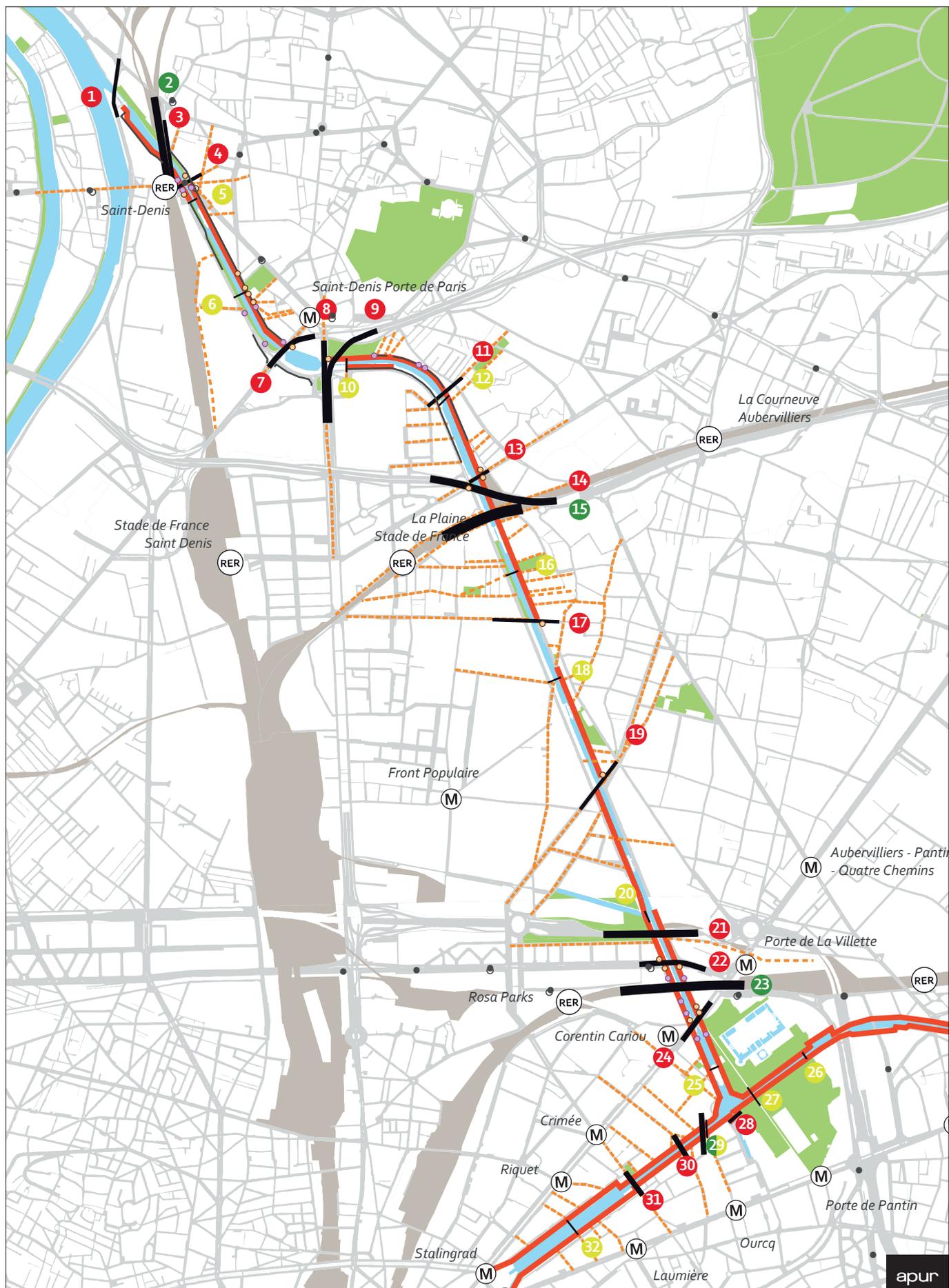
-  franchissement existant
-  mur de soutènement
-  escalier
-  rampe
-  berge aménagée
-  voie d'accès aux berges
-  transport existant

#### Nature des franchissements

-  véhicule
-  fer
-  piéton

#### Noms des franchissements

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  1 Pont de la Briche                 |  9 Pont de l'A1                   |  17 Pont du Landy                  |  26 Passerelle aval Parc de la Villette  |
|  2 Pont Rails (RER D)                |  10 Passerelle de l'écluse        |  18 Passerelle                     |  27 Passerelle amont Parc de la Villette |
|  3 Pont de la rue Ambroise Croizat   |  11 Pont tournant du Franc Moisin |  19 Pont de Stains                 |  28 Pont levant darse                    |
|  4 Pont de la rue du Port            |  12 Passerelle du Franc Moisin    |  20 Passerelle Darse du Millénaire |  29 Viaduc de la Villette                |
|  5 Passerelle de la gare Saint-Denis |  13 Pont des Pailleux             |  21 Bvd Périphérique               |  30 Rue de l'Ourcq                       |
|  6 Passerelle Geyter                 |  14 Pont de l'A86                 |  22 Pont Macdonald                 |  31 Rue de Crimée                        |
|  7 Pont de la Révolte                |  15 Pont de Soissons              |  23 Pont SNCF (RER E)              |  32 Passerelle Bassin de la Villette     |
|  8 Pont Wilson                       |  16 Passerelle de la Fraternité   |  24 Pont de Flandre                |  33 Passerelle à étudier                 |
|   |  |  25 Passerelle écluse 1            |   |



# Diagnostic

## Des discontinuités piétonnes et cyclables sur les rives du canal

Pour analyser l'accessibilité du canal, il est primordial de considérer différemment les deux rives.

### Une rive droite un peu plus résidentielle, partiellement aménagée en promenade.

La rive droite est aménagée en promenade, par tronçons, depuis 2004, selon les principes établis par les paysagistes C. Mosbach et D. Besson-Girard, dont l'objectif est de constituer une promenade piétonne et cyclable ponctuée de jardins. Aujourd'hui, quatre tronçons restent à aménager pour relier le parc de la Villette à la confluence sur 6,7 km de promenade. Ils totalisent 2,3 km, soit 1/3 du linéaire de la berge. Ces quatre tronçons sont :

- Du port de l'Allier au pont de Stains ;
- De la rue Heurtault au pont de la rue du Landy ;
- Au droit du bassin de la Maltournée ;
- Du pont de la rue du Port à la confluence.

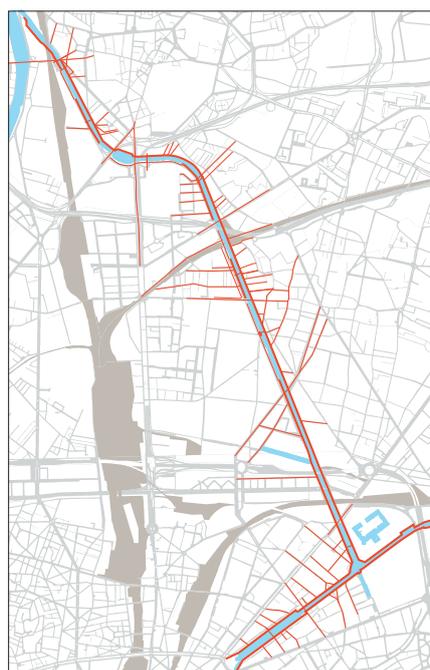
Sur cette dernière séquence, de l'écluse n°6 à la confluence, la largeur du quai est très réduite au niveau du mur de soutènement de la gare Saint Denis, rendant les cheminements inconfortables. L'accessibilité future de l'espace dit de « la pointe », en prolongement du quai, est fortement contrainte par l'emprise de la zone technique de l'écluse et la fonction écologique de cet espace, tant pour la nidification des canards, que pour la qualité de la faune et de la flore qui s'y développe.

Plaine-Commune dispose d'un plan d'investissement de 4,5 millions d'euros pour l'aménagement de ces quatre secteurs, sur 1,8 km de berges, répartis sur les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers.

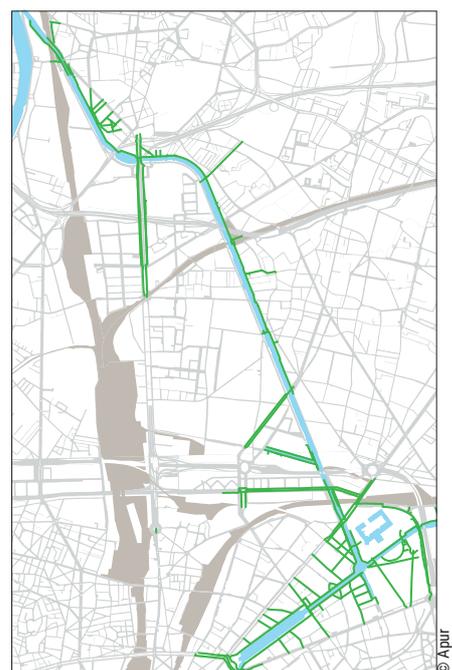
Par ailleurs, un réseau TRAPIL est présent sur la rive droite. Ce réseau est désaffecté. Sa localisation et son devenir restent à préciser à ce jour.



Accessibilité PMR actuelle



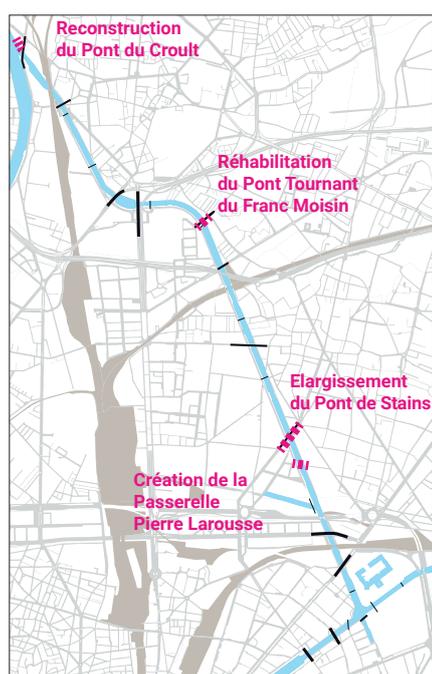
Accessibilité piétonne actuelle



Accessibilité cyclable aujourd'hui



Promenade aménagée en rive droite, bief n°4



Accessibilité piétonne des ouvrages existants et en projet

### Une rive gauche à dominante économique

La rive gauche a toujours été la rive la plus "industrielle" du canal, porteuse des principales installations portuaires, doublée d'une voie adaptée au trafic routier et accompagné d'un tissu industriel important.

Depuis une vingtaine d'années, le tissu industriel et économique évolue autour du canal devenant plus urbain. La section du Millénaire au pont de Stains à Aubervilliers, réalisée par Gautier-Conquet paysagistes (livraison prévue au second semestre 2018), en est un signe marquant.

Aujourd'hui, 30% du linéaire de la rive gauche est réservé à l'usage exclusif des installations portuaires en activité (sur 1,2 km) et des écluses (sur 800 m).

Les deux tiers restants sont des espaces végétalisés, destinés à recevoir les arrêts de commerce ou de plaisance, et partiellement des usages de promenade. Les installations actuelles ne permettent pas la circulation des piétons en temps partagé. Or le long de ces 2 km d'activités, les trottoirs de la RN 24 ne sont pas adaptés pour les piétons et cyclistes avec un niveau de confort urbain minimum. En effet, lorsqu'il est aménagé, le trottoir actuel n'excède jamais 2,5m de large. Sur cette largeur une profusion de mobilier anti stationnement et de signalétiques routières ne laisse que trop rarement une accessibilité PMR minimale. Le service des canaux est adhérent depuis le 15 novembre 2017 à la charte d'amélioration des ports (anciennement



Traitement de la RD 24 au passage de l'A86

© Apur



Traitement du canal en digue le long de la RD 24

© Apur

Charte « Sable en Seine » qui a pour objectif d'améliorer l'acceptabilité des activités portuaires en milieu urbain en prenant en compte l'intégration paysagère de ces installations. Cet engagement ouvre le dialogue avec les différents ports présents sur le canal afin d'obtenir une ouverture des emprises portuaires en dehors des périodes d'activité industrielle.

Sur la commune de Saint-Denis, 800 m de berge sont aménagés en digue, au niveau de la rue Alice Milliat, ainsi le quai surplombe la voie de plus de 50 cm. Le trottoir y est inexistant et la berge que trop rarement accessible. L'accès au quai depuis la rue se fait par quelques marches ne respectant pas les normes d'accessibilité de l'espace public et n'offrant pas de sas piéton au droit de la voie départementale. L'accessibilité PMR de ce tronçon n'est aujourd'hui pas correctement assurée.

### Des points durs liés aux ouvrages

La circulation de part et d'autre du canal est fortement contrainte tout au long du parcours due à l'interdiction au public des zones techniques liée à la présence des 7 écluses occupant la largeur des berges ainsi qu'au rétrécissement des berges au droit de 4 ouvrages de franchissements :

- les faisceaux ferrés du RER D et de la ligne H;
- le pont de la Révolte à l'aval du bassin

- de la Maltournée;
- le pont du Landy;
- le pont de Stains.

A cela s'ajoutent deux espaces d'un grand inconfort sur les deux rives, rendant les circulations piétonnes, cyclables et PMR pour le moins contraintes, voire impossibles : le passage sous l'A1, doublé de la présence de l'écluse, de la passerelle et du dénivelé de la place triangle et la séquence rassemblant le faisceau ferré du RER B doublé de l'écluse n°5 et le passage sous l'A86 doublé du pont des Pailleux également en ouvrage.

### Des cheminements peu éclairés

En été, de nombreux salariés effectuent le trajet domicile/travail en vélo via la rive droite du canal. Le manque d'éclairage et l'absence d'activité en soirée (type restauration, bar...) ne permettent pas d'assurer une visibilité minimum et peu générer un sentiment d'insécurité sur ces trajets.

### Un manque de perméabilité transversale au canal

#### Lié aux ouvrages

Les liaisons entre la rive droite et la rive gauche sont assurées par 17 ponts et passerelles (hors voies ferrées, autoroutes et voie rapides) entre le rond-point des canaux et la confluence.

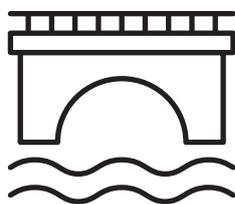


Quai de l'Allier : escalier de liaison au boulevard Macdonald

© Apur

Tous sont dépourvus d'accès PMR, à l'exception du pont tournant du Franc-Moisin, à niveau avec les deux rives, et l'écluse n°1 à La Villette.

Ce pont tournant, situé dans le prolongement du cours du Ru de Montfort, a été réalisé pour désenclaver le quartier du Franc-Moisin et donner accès au quartier du Stade de France. Le Services des Canaux en assure l'exploitation et l'entretien courant. Depuis plusieurs années, il est apparu une usure rapide et anormale des roulements. Quand l'ouvrage dysfonctionne, il est positionné pour permettre la navigation et ainsi fermé à la circulation automobile. Les piétons peuvent utiliser la passerelle qui le



# 25

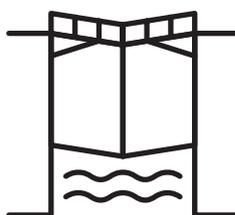
## Ouvrages de franchissements

double mais dont l'accessibilité n'est pas adaptée au PMR. Cette passerelle a été dotée d'une glissière pour permettre aux cyclistes de la franchir. Dans les années à venir, compte tenu de l'augmentation attendue du fret sur le canal Saint-Denis pour l'évacuation des déblais du Grand Paris Express, à partir de fin 2018, la situation constatée aujourd'hui risque de devenir potentiellement plus critique.

Trois des neuf ponts ne sont pas accessibles depuis les berges, les six autres sont dotés d'escaliers ou de rampes à plus de 4%. Sept des huit passerelles piétonnes qui jalonnent le canal sont accessibles par des escaliers, une seule dispose de rampes à plus de 4%.

L'intervalle moyen entre les ponts et passerelles est de 400 m. Les séquences les plus urbaines possèdent des traversées à moins de 300 m d'intervalle, les moins confortables ont un intervalle de plus de 500 m. Le cas le plus marquant se trouve face au centre commercial du Millénaire à Aubervilliers. L'attractivité forte du centre commercial se heurte à une absence de traversées piétonnes sur un linéaire de plus de 1000 m. Cette

situation génère des franchissements sauvages et dangereux au droit de l'écluse n°2. Le Service des canaux déplore la dégradation de la clôture qui sécurise la zone technique et l'usage des passerelles techniques des portes d'écluses. Le danger est relatif à la conception des passerelles prévues pour un d'usage professionnel et à leur positionnement sur les portes mobiles des écluses manœuvrées à la demande pour le passage des bateaux. En outre le bajoyer central accueille un poste de contrôle et des éléments techniques protégés par des caillebotis. Au regard des risques pris par les contrevenants en empruntant l'écluse, le Service des canaux a décidé de mettre en place une clôture renforcée. La pose de cette clôture se fera rapidement en espérant que cela suffira pour bloquer cet accès dangereux. Pour preuve, deux décès ont été enregistrés à cet endroit au cours de l'année 2016. Le Service des canaux souhaite qu'une passerelle dédiée aux piétons soit réalisée afin de permettre le passage d'une rive à l'autre au vue du besoin identifié. Il a proposé l'étude de la création d'un point supplémentaire de la navette ICADÉ du Millénaire sur la rive droite, face au pont-passerelle.



# 7

## Écluses



Passerelle de la Fraternité, non accessible aux vélos et PMR

© Apur

Une étude de flux serait nécessaire au préalable afin de définir le nombre de passagers et les heures de passage de la navette. La nécessité de créer une passerelle est partagée par l'ensemble des acteurs. La localisation du franchissement devrait se trouver dans la continuité de la rue Pierre Larousse, puisque les espaces publics de la ZAC Canal au droit du débouché de la rue Pierre Larousse sont aménagés à cet effet.

#### **Lié à la topographie du site**

Une des particularités du canal Saint-Denis est d'être déconnecté de son territoire sur près d'1/5ème de son tracé. Cette situation, partiellement en digue (sur 1 320 m en rive droite en 3 tronçons

et 400 m en rive gauche) et partiellement en tranchée, de la gare de Saint-Denis à la confluence (550 m en rive droite et 855 m en rive gauche) engendre une multitude de murs et murets ponctués de 19 escaliers et de 16 rampes pour relier les berges aux voies environnantes. On dénombre moins d'1 voie sur 2 à niveau avec les berges en rive droite. Il en résulte une accessibilité très réduite du canal pour les cyclistes et les PMR.

#### **Un transport fluvial de passager peu développé en raison des écluses**

Ouvert à la navigation de plaisance depuis 1983, le canal dispose de 12 arrêts de plaisance, 1 port de plaisance en

projet à la Confluence, avec 60 anneaux prévus à l'horizon 2020, et 8 arrêts aménagés pour le transport fluvial de passagers. Cependant, les activités de transport de passagers, de plaisance et de croisière restent marginales sur le plan d'eau. Ceci peut s'expliquer par la lenteur du trajet (2,5km/h de moyenne) du fait du franchissement des 7 écluses qui permettent de gravir les 28 m de dénivelé du canal depuis le rond-point des canaux à la Confluence avec la Seine. Aujourd'hui, une navette fluviale gratuite, sur le premier bief, assure la liaison entre le parc de la Villette et le quartier du Millénaire. Gérée par le groupe Icade, cette navette transporte 3 800 passagers par jour en semaine et 6 000 le samedi.



© Apur  
Transport de passagers entre La Villette et le parc du Millénaire par une navette gratuite mise en place par Icade

Quelques **croisières estivales** sont organisées ponctuellement sur le canal. Ce sont, d'une part, les **mini-croisières** organisées par l'office du tourisme de Plaine Commune, entre l'escale Dionysos et l'escale De Geyter à Saint-Denis (sur les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> biefs), pour découvrir les témoins des activités d'autrefois (séchoirs, cheminées d'usines, ...) et franchir l'écluse n° 5 au droit du stade de France. D'autre part, les **croisières street-art** organisées par le CDT 93, accompagné de conférenciers, d'artistes et de DJ pour découvrir l'Avenue du Street-Art entre le 6B à Saint-Denis et le bassin de la Villette à Paris (durée 2h30).



## Une carence de signalétique sur et vers le canal

### Un accès en transports en commun déséquilibré

La desserte en transports en commun est inégale sur l'ensemble du linéaire du canal.

Trois pôles se détachent nettement : Paris, avec la proximité du métro M7 et du tram T3b longeant partiellement le canal ; le stade de France, desservi par 7 lignes de bus, la ligne 13 du métro et le RER B ; le centre-ville de Saint-Denis avec la proximité de la gare de Saint-Denis (RER D et ligne H) et du tram T1 croisant le canal. A Aubervilliers, entre le boulevard périphérique et le pont des Pailleux, une portion de canal de 2,5 km est très peu desservie par les transports en communs.

Il est également à noter qu'aucune ligne de bus ne longe le canal, est que ce dernier est un obstacle pour le développement de nouvelles lignes de bus dû en grande majorité à des franchissements peu adaptés et une RD24 très routière.

### Un canal peu visible depuis son territoire

Le canal bénéficie d'une visibilité restreinte depuis son territoire. Les points de vue les plus amples sont concentrés sur les 24 ponts et passerelles qui enjambent le canal, entre le rond-point des canaux et la confluence. 11 d'entre eux sont traversés par des transports en commun. Ces ouvrages n'offrent pas aujourd'hui le confort nécessaire à la contemplation du paysage du canal.

La rive droite est majoritairement bordée de bâtiments, d'équipements ou d'emprises d'activités tournant le dos à l'ouvrage. Partiellement des voies longent le canal (900 m répartis sur 5 tronçons) pour y ouvrir des vues. Le canal y est en contre bas, l'eau peu visible et l'ouvrage reconnaissable par le vide qu'il produit. Sur la rive gauche, la RD 24 borde l'ouvrage durant 4,2 km, rendant visible l'eau et les berges

entre les clôtures opaques des emprises portuaires et des écluses.

Le canal apparaît également en fond de perspective des 15 rues qui débouchent sur le canal en rive droite et des 14 rues en rive gauche. Ces perspectives sont cependant souvent obstruées par des éléments de mobiliers mal positionnés ou parfois une végétalisation mal entretenue.

### Un déficit de signalétique depuis et vers le canal

« Qu'ont en commun le Stade de France, la Basilique de Saint-Denis et le parc de La Villette ? Le canal Saint-Denis ! »

C'est ainsi que le Comité Départemental du Tourisme de Seine-Saint-Denis communique sur les actions qu'il mène sur le canal. Cependant, s'il est vrai que la rive droite du canal est support de grands itinéraires de promenades (eurovéloroute Paris-Londres et GR 655 du chemin de Saint-Jacques de Compostelle) ainsi que de nombreuses activités sportives et de promenade, en dehors de la communication du CDT 93 aucune signalétique n'en fait un site de destination privilégié sur le territoire, à l'égal des grands parcs et monuments voisins.

Ce déficit de signalétiques est notable depuis et vers les transports en commun où les parcours ne sont pas signalés ni aménagés, en particulier pour la liaison avec la gare du RER B de la Plaine-Stade de France située à moins de 600 m du canal.

Il est également visible à travers les différentes toponymies : la RD 24 ne porte la dénomination de quai que sur la commune d'Aubervilliers, elle est avenue et rue à Saint-Denis ; seules 3 stations de bus sur l'ensemble du linéaire font mention de la proximité avec le canal, les arrêts pont du canal, canal et quai Lucien Lefranc.

Si les berges du canal et ses écluses disposent de noms, ceux-ci ne sont pas visibles, bien que le travail de valorisation soit en cours par le service des canaux qui a récemment nommé l'ensemble des escales à bateaux.

# Enjeux et préconisations

## Assurer une continuité des promenades sur les deux rives le jour et la nuit

- Terminer les aménagements de la rive droite ;
- Garantir une ouverture aux piétons et aux cyclistes des emprises portuaires en temps partagé, hors activités (application de la charte Sable en Seine adoptée par le service des canaux) ;
- Renforcer l'éclairage sur les berges du canal afin de sécuriser la berge la nuit ;
- Requalifier la RD 24 pour assurer une circulation piétonne, cyclable et PMR continue et confortable le long de la rive gauche ;
- Faire des deux berges un axe de mobilités actives, structurant et accueillant pour les piétons et les cyclistes, par la mise en œuvre d'un plan « Canal en Selle » à l'image du plan « Ourcq en Selle » (qualité de la piste, accès, jalonnement...) développé par le CD 93 sur le canal de l'Ourcq ;
- Traiter les passages sous ouvrages très contraints afin d'améliorer le confort des usagers : élargissement, désencombrement, perméabilité visuelle ...
- Engager une requalification globale des secteurs de franchissement de l'A1 et de l'A86 pour valoriser ces espaces et assurer le confort de promenade sur les deux rives, en parfaite intelligence avec les activités existantes (largeur du quai, signalétique, mise en lumière) ;
- Permettre la continuité de circulation au droit de la confluence du Croult, du canal St Denis et de la Seine. L'estimation de la réhabilitation du pont a été chiffrée à 600 000 euros, la construction d'un nouveau pont à 500 000 euros.

## Augmenter l'accessibilité des PMR et cycles des ouvrages de franchissements du canal.

- Assurer un franchissement PMR régulier du canal : mise aux normes des rampes existantes et création d'accès

PMR sur l'ensemble des ouvrages dans le mesure du possible ;

- Améliorer l'accessibilité au « quai » de la rive gauche à Saint-Denis : mise aux normes et en accessibilité PMR, traitement des escaliers et des traversées de la RD 24 ;
- Doter l'ensemble des passerelles et escaliers de « gouttières » pour le passage de vélos sur le modèle de la passerelle du Franc-Moisin ;
- Créer un nouveau franchissement aux abords de l'écluse n°2 afin de pérenniser la liaison entre le Millénaire et le quartier des Quatre-Chemins ;
- Requalifier le pont de Stains (enjeux de continuités piétonnes et cyclables).

## Redonner une visibilité au canal et renforcer la signalétique

- Améliorer le traitement des ponts et passerelles pour qu'ils assurent pleinement la fonction de belvédères sur le paysage du canal et de la plaine ;
- Rendre le canal visible depuis les perspectives des voies débouchant sur le canal : réorganiser le mobilier, valoriser le patrimoine bâti, mieux organiser les végétaux obstruant les vues ...
- Mettre en œuvre un plan de signalisation, en concertation avec les communes, au regard de ce qui a été mis en œuvre par le CD 93 sur le canal de l'Ourcq dans le cadre de la Commission signalétique de l'Ourcq en mouvement ;
- Nommer les ponts depuis les berges.

## Valoriser les ouvrages

- Étudier la mise en lumière des ouvrages existants. La mise en lumière des 25 ouvrages est une opportunité de faire de ces ouvrages techniques autant de repères dans le paysage urbain de Plaine Commune. Faire intervenir des concepteurs lumière permettra d'inscrire cette action dans le cadre de la valorisation artistique du canal en lien avec le street-art ;

- Poursuivre les actions de valorisation des ouvrages par le street-art ;
- Valoriser et équiper les espaces généreux sous ouvrages pour accueillir de nouvelles pratiques.

## Valoriser le transport fluvial de passagers

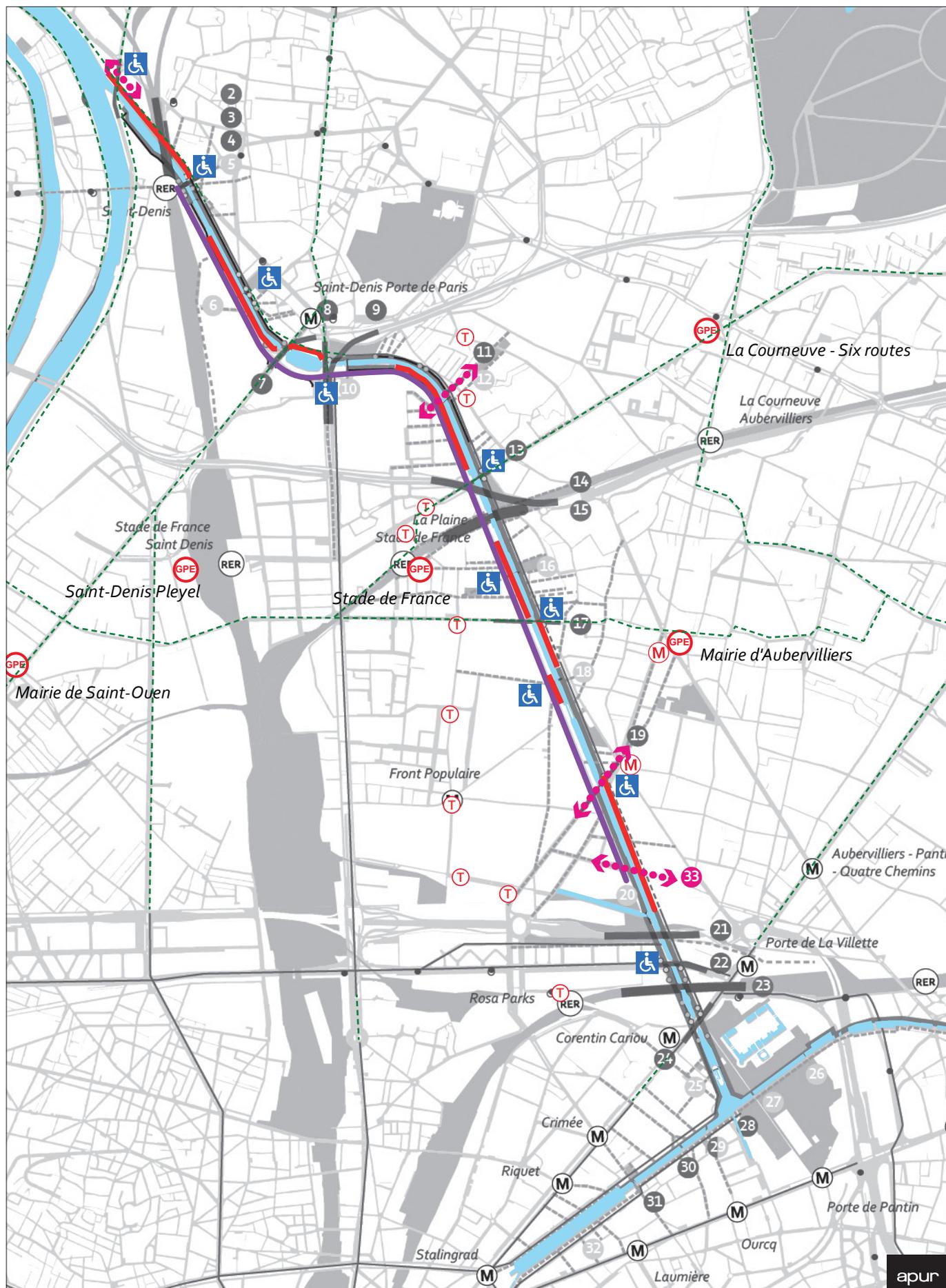
- Développer et pérenniser les croisières thématiques ;
- Valoriser et étendre l'offre de transport de passagers.

## UN CANAL ACCESSIBLE POUR TOUS



Les accès à venir ou à créer

-  franchissement à étudier (création ou rénovation)
-  accessibilité PMR des berges à étudier
-  continuité de berge à aménager
-  RD34 à apaiser
-  piste cyclable existante
-  piste cyclable en projet
-  transport à venir, gare GPE, station de métro, tramway



# 1.2 | Vers plus d'usages

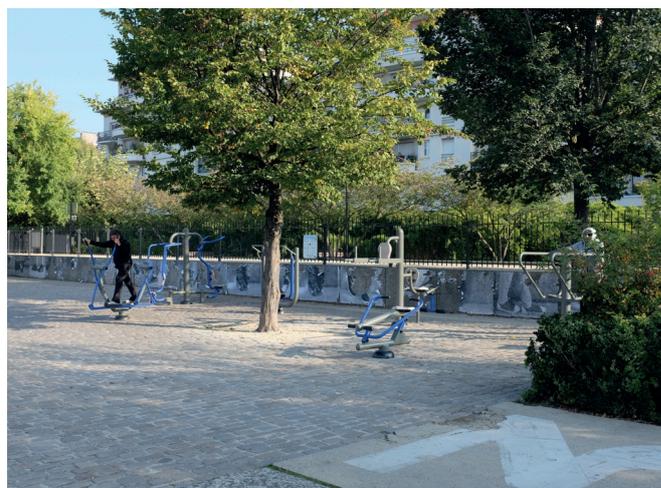
## Un canal actif : travailler, se divertir, habiter

Le canal est structuré aujourd'hui avec une rive gauche industrielle, connectée à une RD 24 peu urbaine ; et une rive droite plus urbaine, aménagée en promenade et porteuse des grands parcours piétons et cyclables sur le territoire. A l'avenir, le canal partie intégrante du Schéma Directeur de Cohérence Écologique, doit s'inscrire

dans le grand paysage et la mixité des usages devra devenir une priorité sur les deux rives. Le plan d'eau, presque exclusivement dédié au fret aujourd'hui, doit pouvoir s'ouvrir également à de nouvelles formes de logistique et des usages ludiques ou festifs et accueillir la montée en puissance des enjeux écologiques.



Une rive gauche plus industrielle, exemple du port de Cemex à Aubervilliers



Une rive droite plus urbaine, exemple de la station de fitness au droit du square Aimé Césaire, à Aubervilliers

### ETAT EXISTANT



#### Sur la voie d'eau

-  escale
-  arrêt de plaisance
-  arrêt de commerce, Grand et petit sas
-  arrêt à passagers
-  baignade à conforter

#### Sur les berges

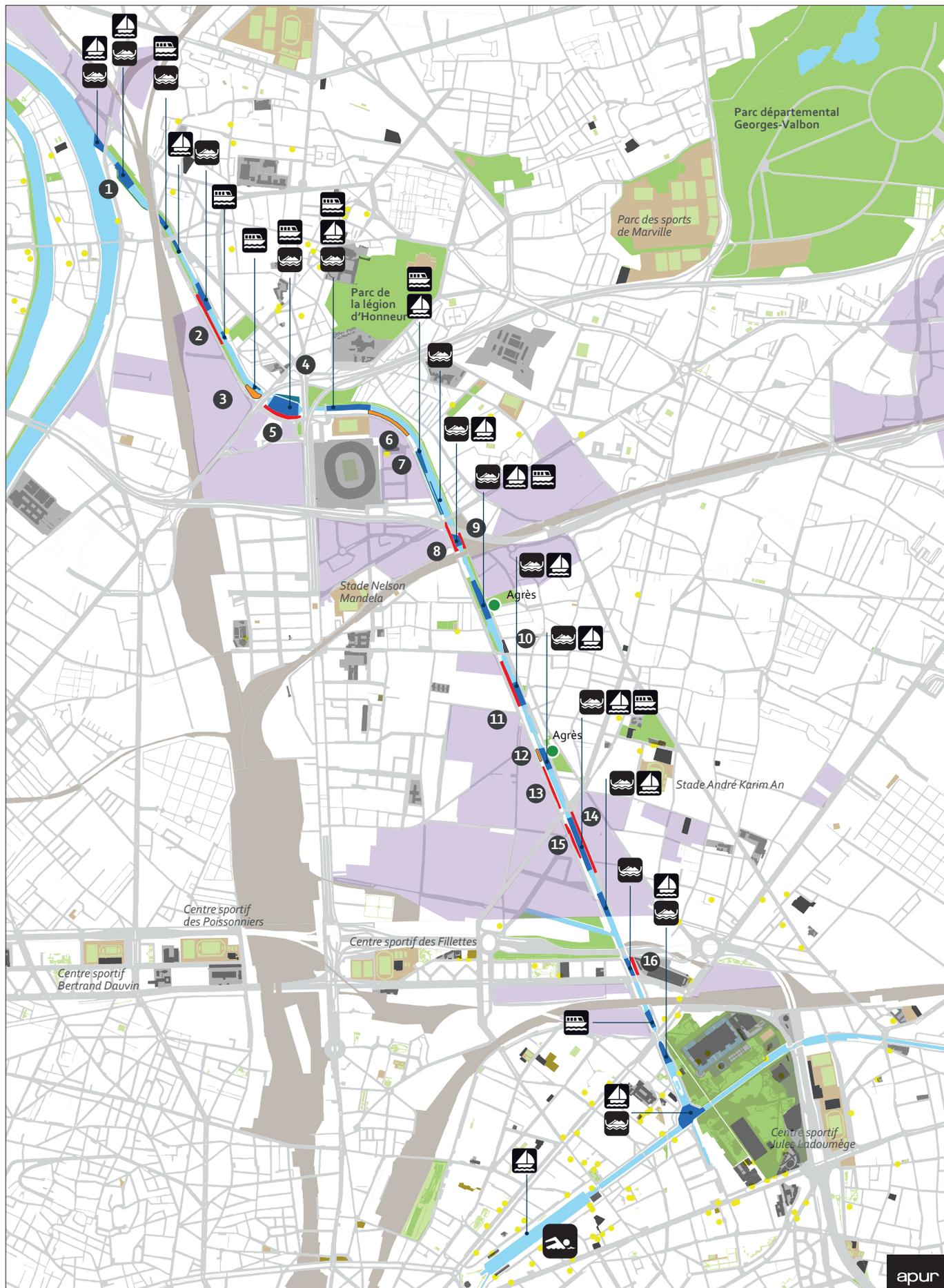
-  port local
-  port de plaisance
-  port public
-  port urbain
-  agrès sportif

#### A proximité du canal

-  zone d'activité économique
-  équipement et association culturelle et de loisir
-  bâtiment culturel et de loisir

#### Noms des ports

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Port de Confluence rive gauche</li> <li>2 Port Croizat</li> <li>3 Port Christophe</li> <li>4 Port du Bassin Carré rive droite</li> <li>5 Port du Bassin Carré rive gauche Agrégats - RFM</li> <li>6 Port Courbe du Cornillon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>7 Bassin le Franc Moisin rive gauche</li> <li>8 Port de Soisson RG - Agrégats - SPL</li> <li>9 Port de Soisson rive droite</li> <li>10 Déchets pour la métallurgie - COSTELLA</li> <li>11 Port Lucien Lefranc Nord - Agrégats CEMEX GRANULATS</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12 Port d'Aubervilliers</li> <li>13 Port Lucien Lefranc Sud Centrale à béton CEMEX BETONS</li> <li>14 Port Gambetta RD Agrégats - RATP</li> <li>15 Port Gambetta RG Centrale à bétons UNIBETON</li> <li>16 Port de l'Allier</li> </ul> |
|--|---|---|



# Diagnostic

## Travailler le long du canal

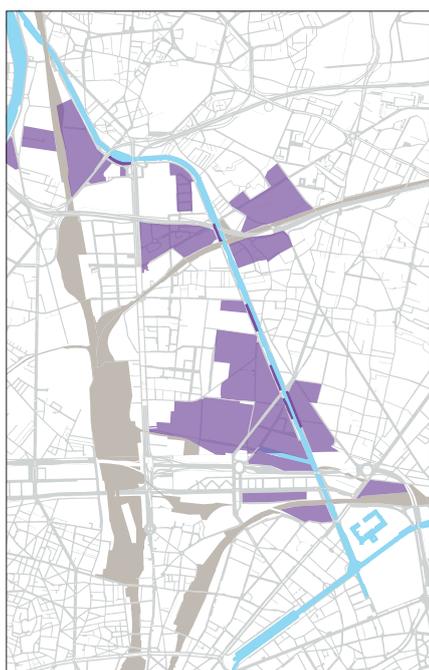
### Un trafic fluvial contraint par la présence des 7 écluses

Le canal Saint-Denis, mis en service en 1821 pour désencombrer la navigation dans le centre de Paris, conserve aujourd'hui encore sa fonction industrielle et affiche un trafic annuel compris entre 500 000 et 1 million de tonnes, malgré un temps de traversée moyen de 2h30 environ.

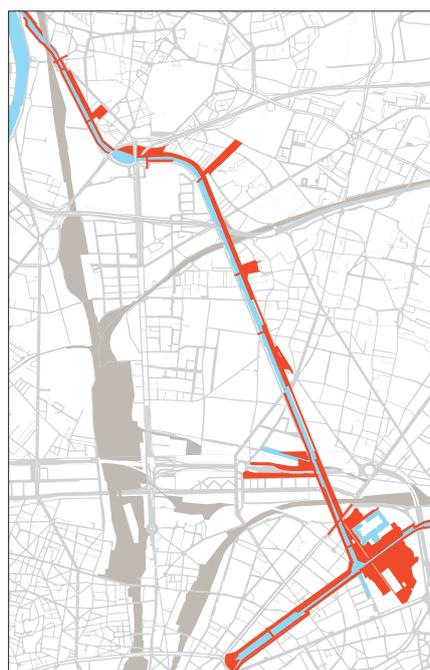
Le souhait de la Ville de Paris et de Plaine Commune est de maintenir l'activité industrielle sur le canal, et de pouvoir mobiliser davantage la voie d'eau dans le cadre des chantiers d'aménagement à venir. Pour assurer le bon fonctionnement de la voie d'eau, le Service des canaux se doit de réaliser un chômage du canal tous les 10 ans. Hors période de chômage, un programme pluriannuel de dragage inscrit les besoins de dévasage principalement au droit des ports ou zones de fret ponctuel (chantier du grand Paris Express) et des

arrêts. Le programme de dragage est soumis à autorisation annuellement par la Police de l'eau. Les opérations de dragage autorisées impliquent la mise en place de mesures compensatoires afin de reconstituer les zones de frayères qui seraient dégradées.

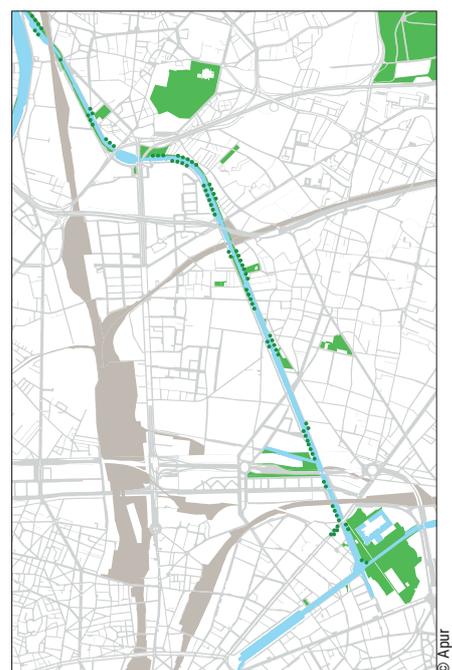
La présence des 7 écluses, ralentissant l'avancée des bateaux lors des éclusages est une forte contrainte au transport de passagers. Ainsi le passage d'une écluse nécessite entre 10 à 20mn. Seule la navette gratuite ICADE est utilisée quotidiennement et se révèle un moyen de transport assez rapide car son parcours ne rencontre pas d'écluse. Ces navettes assurent la liaison entre le parc de la Villette et le quartier du Millénaire. Ce service gratuit de 4 navettes électriques propose un départ toutes les 7 minutes. Il achemine 3 800 passagers quotidiennement et jusqu'à 6 000 voyageurs le samedi. Ses usagers sont principalement les salariés des entreprises implantées dans le quartier d'affaires ou les clients du centre commercial.



Activités économiques et ports urbains



Aménagements culturels et de loisirs



Structure paysagère



Port du bassin carré, rive gauche (dit de la Maltournée), Saint-Denis

© Apur

### **Renforcer les activités sur les berges**

Aujourd'hui, la dimension économique du canal se développe essentiellement sur la rive gauche du canal, avec 6 ports urbains, 3 ports publics et 12 arrêts de commerce.

Ces ports sont affectés à des occupations de longue durée pour 2 centrales à béton (CEMEX et UNIBETON), 1 plateforme d'agrégats (CEMEX GRANULAT) et 1 plateforme de recyclage de matériaux (RFM). 1 arrêt de commerce sera aménagé en amont de l'écluse n°4, dès 2019, pour les déblais des tunneliers de la SGP et la fourniture des matériaux de construction de la ligne 15-est.

Actuellement, 3 ports de la rive gauche à Saint-Denis sont sans occupation : le

port Christophe, port public disponible pour des occupations temporaires ; le port Croizat, port urbain sans affectation ; et le port public de la courbe du Cornillon. Ce dernier fait l'objet d'un aménagement temporaire par le service des canaux et Plaine Commune. Le projet initial était d'y aménager une plateforme mixte dédiée à la logistique (colis, palettes...). Le service des canaux fait évoluer le projet en limitant les créneaux horaires de livraisons, pour prendre en compte les remarques formulées par les riverains. Si les ports publics et les arrêts de commerce constituent une offre alternative au trafic routier, aucune activité de livraison par la voie d'eau n'est à l'œuvre à ce jour. Notons le projet « Brasserie barge », lauréat de l'appel à



Port Gambetta rive droite et rive gauche, Aubervilliers



Arrêt de plaisance, quai Adrien Agnès, Aubervilliers

projet Réinventons la Seine, sur le site des écuries de la Briche, qui intègre la distribution de sa production de bière artisanale par la Seine et les canaux, des triporteurs électriques assurant la livraison du dernier km. Ce projet entrera en activité à l'horizon 2019.

En complément de cette activité industrielle, la rive gauche dispose de quelques installations support aux activités de loisirs et de détente avec 1 port de plaisance en projet à la confluence, 12 arrêts de plaisance répartis sur l'ensemble du linéaire, 2 ports ICAL (en amont de l'écluse n° 7 et en amont de la courbe du Cornillon) et 1 arrêt à passagers (courbe du Cornillon). Ce dernier nécessite des travaux de mise aux normes, notamment un travail d'éclairage important et la pose d'un garde-corps le long de la RD 24, en raison de la situation en digue.

La rive droite, quant à elle, est dédiée principalement à des usages urbains, de loisirs et de sport. Elle est aménagée d'une promenade doublée d'une piste cyclable et ponctuée de 2 stations de fitness, en accès libre ; La première, au droit du parc Eli Lotar (écluse n°4), la seconde, au droit du square Aimé Césaire (écluse n° 3). Cette promenade urbaine est accompagnée par 1 port ICAL, sur le bassin de la Maltournée, et 8 arrêts à passagers.

La présence des activités industrielles

et commerciales est ponctuelle sur cette rive, avec 4 ports urbains : le port de Soisson, sans affectation, une plateforme de traitement des déchets pour la métallurgie (COSTELLA), le port Gambetta, employé par la RATP pour alimenter les chantiers de la ligne 12 jusqu'en 2019, et le port de l'Allier, qui sera mis à disposition de la SNCF pour une durée de 2 ans (2018/2020), pour l'installation de la base vie du chantier d'élargissement du pont ferroviaire adjacent, dans le cadre du développement du RER E Eole. Le maintien de la continuité piétonne et cyclable le long de l'emprise, pendant

toute la durée du chantier sera une priorité. Après cette période de travaux, le site pourrait faire l'objet d'un appel à projet de type « Réinventer la Seine » avec une programmation qui pourrait être mixte avec un port de logistique urbaine.

L'ensemble des ports situés sur les rives droite et gauche sont gérés par la Ville de Paris qui en est propriétaire. Les affectataires sont signataires d'une convention qui comprend désormais des volets environnementaux, d'intégration paysagère et de perméabilité des installations en dehors des activités



Port Croizat, quai haut et quai bas, Saint-Denis



© Apur

Signalétique de la voie verte

portuaires. Les évolutions sont tributaires des dates de renouvellements des conventions.

### Se divertir le long du canal

La promenade piétonne et cyclable, aménagée en rive droite depuis 2004, porte l'essentiel de l'offre de tourisme, culture, loisirs et sport développée le long du canal.

### Tourisme et culture

Le canal est un axe touristique stratégique pour faire découvrir le territoire et son patrimoine. La rive droite est support des grands itinéraires touristiques piétons et cyclables que sont la véloroute 16 « Avenue verte London Paris », la véloroute V33 « la Seine à vélo » et le GR 655 « de Bruxelles à Saint-Jacques de Compostelle », faisant chacun l'objet de signalétiques propres.

Le GR 655 est par ailleurs doublé d'une signalétique propre au chemin de Saint-Jacques de Compostelle, des clous et stickers ont été mises en place à l'été 2017, par Plaine Commune depuis la passerelle mobile en face du stade de France jusqu'au parc de la Villette. Le Parc de la Villette va poursuivre ce

jalonement par des clous en bronze.

**Un parcours historique de Saint Denis** est aménagé sur la rive droite du canal, il se matérialise par 20 bornes retraçant l'histoire du canal. Il s'inscrit dans une promenade plus large reliant la Cathédrale de Saint-Denis.

Sur l'eau, des mini-croisières sont organisées par l'office du tourisme de Plaine Commune, entre l'escale Dionysos et l'escale De Geyter à Saint-Denis, pour découvrir les témoins des activités d'autrefois (séchoirs, cheminées d'usines, ...).

### Sports et loisirs

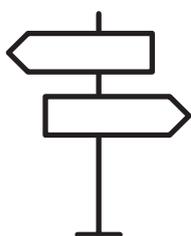
L'aménagement en promenade de la rive droite, bien qu'il soit encore incomplet, en fait le support de toutes les activités sportives et de loisirs présents sur les berges du canal.

En semaine, aux heures de pointe on assiste au défilé des cyclistes, pressés d'être à l'heure à leurs rendez-vous. Le midi, ce sont les coureurs, résidant ou travaillant à proximité, qui prennent possession des lieux dans un défilé de tenues aux couleurs vives, arborant les logos des entreprises ou des compétitions régionales. Au même moment, les jardins, les bancs et les deux sites d'agrès sportifs accueillent



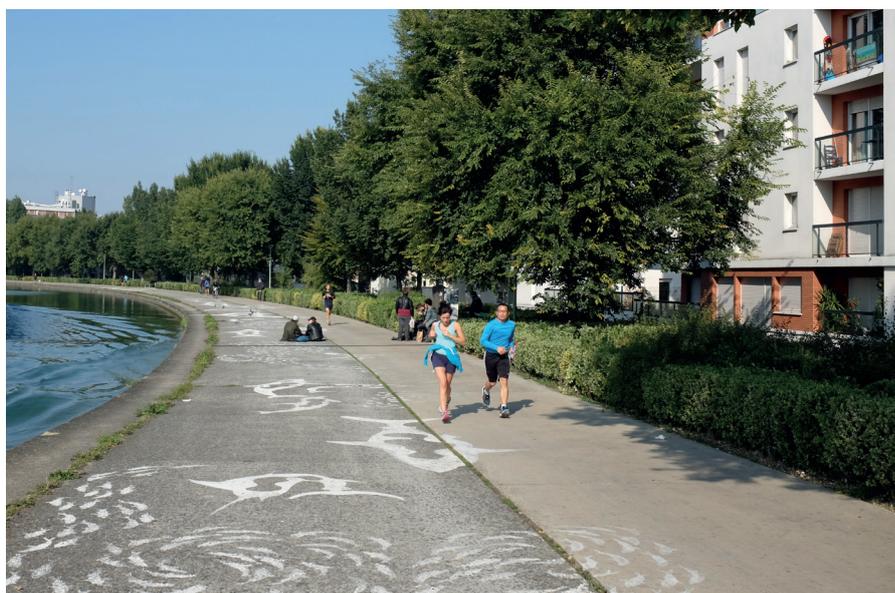
© Apur

Borne historique



20

Bornes historiques



Aménagement de la promenade urbaine, courbe du Cornillon réalisée en 2004.

© Apur

les collégiens et lycéens en pause.

Le soir et le week-end, elle devient lieu de promenade pour les familles, pour qui elle fait partie du maillage des espaces de proximité, au même titre que les espaces verts municipaux. Les sportifs se mêlent aux familles, pour du running ou des exercices plus techniques sur les agrès sportifs.

Le département de Seine-Saint-Denis est en cours d'élaboration d'un schéma de loisirs.

### Habiter un canal durable

Dans un rayon de 350m du canal, soit 5 minutes à pied, on dénombre une population de 124 123 habitants (source INSEE 2013), composée à 26% de moins de 18 ans et 13% de plus de 60 ans. Sur ce même territoire, on compte 125 903 emplois (sources : Insee, Sirene 2016 et Dgfiip 2009).

#### Des projets urbains en cours et à

#### venir

Le canal est bordé par 8 opérations d'aménagement :

- La ZAC Claude Bernard à Paris (livrée) ;
- La ZAC Canal Porte d'Aubervilliers (en cours, livraison 2025). 3,4 des 5,1 hectares d'espaces publics sont déjà livrés ;
- La ZAC Alstom Confluence (3ème tranche « Néaucité » en cours) ;
- Requalification du secteur Brise Echalas (livraison 2017) ;
- Le Pôle Gare (livraison 2025) ;
- La ZAC Sud Confluence (livraison 2023) ;
- La ZAC de la Porte de Paris (en cours, livraison 2020) ;
- La Plaine Saulnier (livraison 2025) ;
- Ainsi que les NPNRU Cristino Garcia – Landy (en cours, livraison prévue 2024), NPNRU Franc Moisin-Bel Air (en cours, livraison prévue 2024) et NPNRU Saint Denis (livraison prévue

2050).

Ces opérations longent le canal sur près de 4,5 km (soit 1/3 du linéaire des berges) et totalisent près de 3 300 nouveaux logements en cours de réalisation.

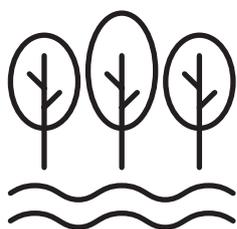
Trois autres secteurs de projet à proximité ; le Campus Condorcet, à Aubervilliers (livraison prévue 2019) ; la ZAC Montjoie (livraison prévue 2023) et le pôle Pleyel compléteront cette offre de 2 900 nouveaux logements.

#### Paysage caractérisé par de grands alignements d'arbres

La transformation de la Plaine Saint-Denis engagée dès 1998 par les communes de Saint-Denis et Aubervilliers a permis d'identifier le canal comme « horizon-paysage » par Michel Corajoud, à travers le plan Hippodamos, et de définir les principes d'aménagement de cet axe reconnu



Façade urbaine, Zac Claude Bernard, Paris



# >200

Arbres d'alignement

comme élément fédérateur du territoire. Cet horizon paysage est porté principalement par la présence des arbres de grand développement sur l'ensemble du linéaire. Ces arbres participent de l'identité du canal et constituent un corridor écologique inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique. Ce patrimoine est à préserver, améliorer et enrichir. Aujourd'hui, seuls 40 % du linéaire de la rive droite sont plantés d'arbres d'alignements, dont les 2/3 sont clairsemés, et la rive gauche est plantée d'alignement à 30%.

Le Service des canaux va réaliser un géo-référencement couplé à un inventaire phytosanitaire et un plan de gestion de son patrimoine pour définir les secteurs prioritaires de replantation. Plaine Commune envisage de mener un diagnostic phytosanitaire des arbres sur les 4 secteurs de la rive droite.

Les jardins qui accompagnent la promenade aménagée en rive droite présentent de très nombreux massifs de buis taillés et peu de biodiversité au regard des surfaces végétalisées. Ces massifs sont victimes de la « pyrale du buis », c'est pourquoi Plaine Commune, qui a la gestion de ces plantations, replante des variétés résistantes à ce parasite, sans toutefois remettre en question les principes de ces banquettes végétales taillées.

En rive gauche, Plaine Commune va aménager à l'automne 2017, une aire de jeux et des parcelles de jardins partagés dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Canal.

Le canal Saint-Denis agit comme régulateur des niveaux des plans d'eau en rejetant dans la Seine les surplus générés par le canal de l'Ourcq.



Façade urbaine, secteur NPNRU Franc Moisin - Bel Air, Saint-Denis

# Enjeux et préconisations

## Consolider l'attractivité portuaire du canal

- Promouvoir la voie d'eau comme voie de transport de marchandises et pour la logistique urbaine ;
- Pérenniser les emprises portuaires sur les berges ;
- Développer le fret fluvial et les livraisons par voie d'eau ;

## Assurer la cohabitation des différents usages

- Agir pour une continuité piétonne permanente ou en temps partagé au droit des ports, travailler la chronotopie des activités industrielles ;
- Améliorer la signalétique des grands itinéraires (forme, nom, lisibilité) : définir une charte graphique du canal ;
- Développer une signalétique vers les grands sites (cathédrale, centre-ville...) et les transports en commun avec indication des temps de parcours ;
- Nommer les ponts et les quais ;
- Rendre plus visible les bornes historiques aujourd'hui placées au cœur des jardins et développer des bornes d'information historique et touristique sur l'ensemble du linéaire ;
- Mettre en place des panneaux d'information sur la programmation culturelle du secteur ;
- Permettre une continuité de l'art urbain sur l'ensemble du canal (de la confluence à la Villette), pour faire de l'avenue du Street Art un élément majeur de Olympiade culturelle ;
- Renforcer l'offre sportive et culturelle sur le canal.

## Diversifier les usages sur la voie d'eau

- Développer des activités sportives sur l'eau (pêche sportive, canoë...);
- Assurer la navigation de bateau électrique de location sur le canal Saint-Denis comme c'est le cas aujourd'hui sur le canal de l'Ourcq. Assurer le franchissement des écluses.

## Permettre le développement de nouveaux usages

- Créer des RDC actifs dans les opérations d'aménagements: cafés, commerces, association, artisanat, lieux ouverts au public...
- Faire un appel à projet «services» ;
- Valoriser les ouvrages des infrastructures : street art, éclairage, sonorisation, signalétique, nom des ponts ...
- Utiliser les murs et des clôtures comme support d'expérimentations (végétalisation, mobilier, art...);
- Expérimenter une offre de mobiliers et d'équipements sportifs innovants ;
- Équiper des sites pour l'accueil de manifestation temporaires (eau, électricité...);
- Préserver des espaces ouverts en rive du canal, élargir le domaine du parc canal.

## Inscrire le canal dans le paysage de la Plaine

- Valoriser le patrimoine et les bâtiments repères ;
- Favoriser les vues ;
- Renforcer la continuité des grands arbres le long du canal.

## Maintenir le rôle écologique du canal

- Conforter et valoriser la forte présence végétale existante de l'écluse n° 6 à la Confluence ;
- Connecter les espaces verts existants et futurs entre eux à travers le canal ;
- Ouvrir les espaces verts existants sur les berges (parc Eli Lothar, parc Aimé-Césaire) ;
- Modifier la gestion et les essences des jardins de la rive droite pour favoriser la biodiversité ;
- Mettre en œuvre le guide de gestion écologique du canal Saint-Denis ;
- Étudier la possibilité de mise en œuvre du « Guide à l'usage des collectivités sur les prélèvements et rejets d'eau dans les canaux parisiens » ;

- Mettre en œuvre des techniques alternatives de maîtrise des eaux pluviales à la source ;
- Développer les milieux aquatiques et des frayères artificielles.

## USAGES À VENIR



### Sur la voie d'eau

 usage temporaire des escales à étudier

 baignade à étudier

### Sur les berges

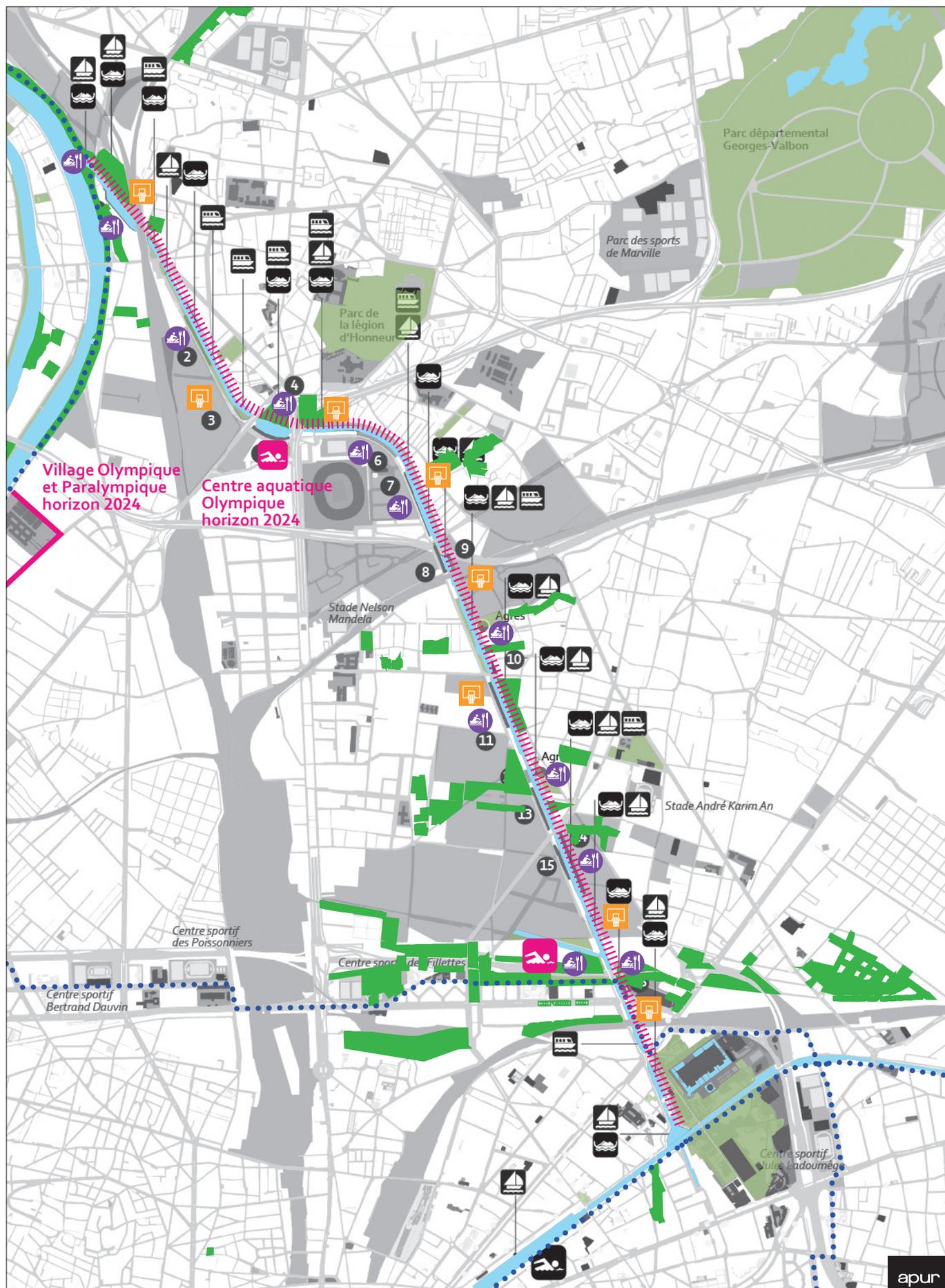
 ports, usages en temps partagé à étudier

 offre sportive à renforcer

 offre culturelle à renforcer

### A proximité du canal

 espaces verts prévus dans les opérations d'aménagement



# 1.3 | Vers plus d'attractivité

## Renforcer les polarités

Le canal est marqué par trois polarités fortes et très distinctes, Paris, le Stade de France et Saint-Denis. Entre ces polarités, les infrastructures et le tissu urbain présentent des arrières peu dynamiques. Les projets urbains en cours et à l'étude et les dynamiques

d'animation et de préfiguration déjà à l'œuvre sur ou à proximité du territoire sont autant de leviers pour renforcer l'attractivité du canal sur l'ensemble de son linéaire, tout en ménageant des espaces de respiration, essentiels à la pérennité de l'ensemble.



Association des Bateaux Lavoirs, logements de personnes en difficulté, insertion sociale et professionnelle, Saint-Denis

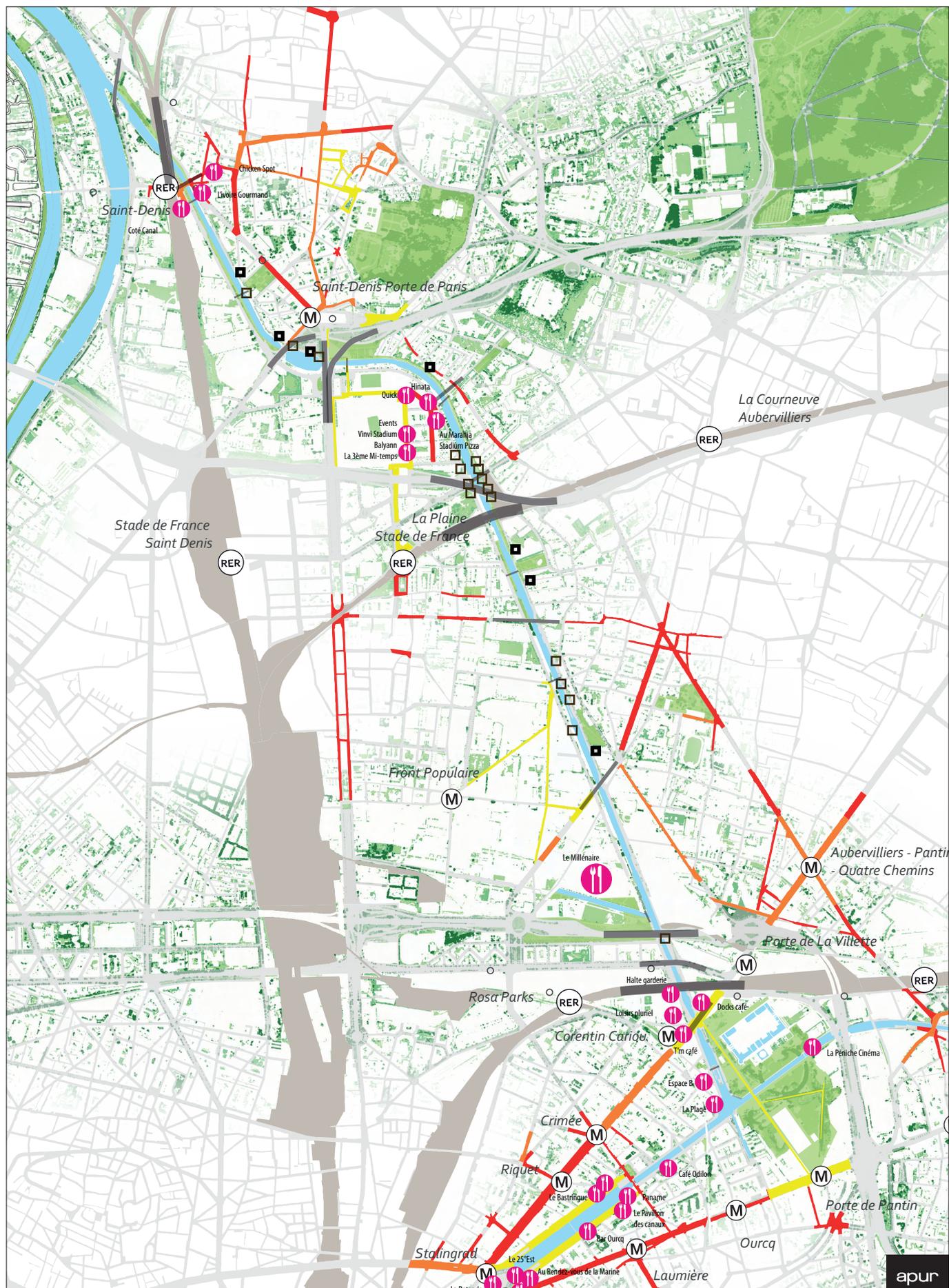


Le parc du canal : un horizon paysage pour le territoire et un corridor écologique d'intérêt régional, Saint-Denis

### LES ÉLÉMENTS D'ATTRACTIVITÉ AUJOURD'HUI

#### Les centralités existantes

- globale
- mixte
- locale
- fresque Street art
- borne touristique
- café, restaurant existant
- transport existant



# Diagnostic

## Les rythmes du canal

L'urbanité du canal peut se décomposer selon 6 séquences :

### Au sud, les polarités organisées par la présence du parc de la Villette et du Millénaire

La ZAC Claude Bernard s'adresse sur le canal par des activités en rez-de-chaussée ouvertes sur une berge jardinée. Le franchissement du Boulevard périphérique est atténué par la présence de la forêt linéaire qui se développe de part et d'autre du boulevard, et une passerelle enjambe la darse du bassin d'Aubervilliers, reliant La Villette au Millénaire. Dans le prolongement du centre commercial, la ZAC Canal Porte d'Aubervilliers s'ouvre progressivement sur le canal, aménageant un jardin sur la berge jusqu'au port urbain Gambetta rive gauche.

La rive droite, quant à elle, est « industrielle » sur les 1000 m qui séparent le boulevard Macdonald du pont de Stains. Ce linéaire comprend le port de l'Allier, en attente

d'aménagement, le linéaire du mur de clôture des ateliers de la RATP (200 m) et le port Gambetta rive droite, avec son fort trafic de poids lourds et l'occupation temporaire d'une partie du port par la RATP pour le chantier de la ligne 12.

### A Aubervilliers, du pont de Stains au pont des Pailleux, le canal traverse des zones d'activités et des secteurs d'habitation, loin des centres villes et des rues animées.

Au sud, en rive gauche, les ports Lucien Lefranc sud et nord s'étendent de part et d'autre de l'écluse n°3 et accompagnent les grandes emprises d'activité économique d'Aubervilliers sur les 900 m compris entre le pont de Stains et le pont du Landy ; au nord les ports de Soisson rive droite et rive gauche occupent les espaces vacants sous l'ouvrage de l'A86 et les terrains en friche aux alentours. Au milieu de ce tissu d'activités industrielles et commerciales, un tissu urbain hétéroclite fait de pavillons, de petits collectifs se développent de part et d'autre de certaines rues telles que le

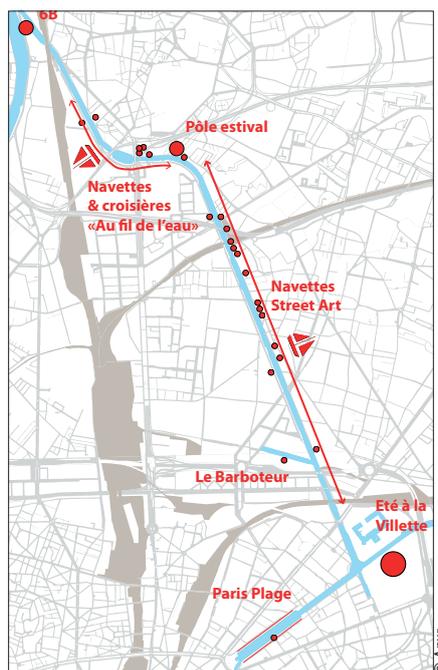
chemin de l'Échange, la rue Claude Bernard en rive droite, mais aussi en rive gauche avec la rue Gaëtan Lamy et la rue Alphonse Daudet incluses dans le NPNRU Cristina Garcia-Landy.

### La courbe du Cornillon, du pont des Pailleux au pont de la Révolte est marqué par la présence du Stade de France et des aménagements récents du quartier de Saint-Denis-Porte de Paris.

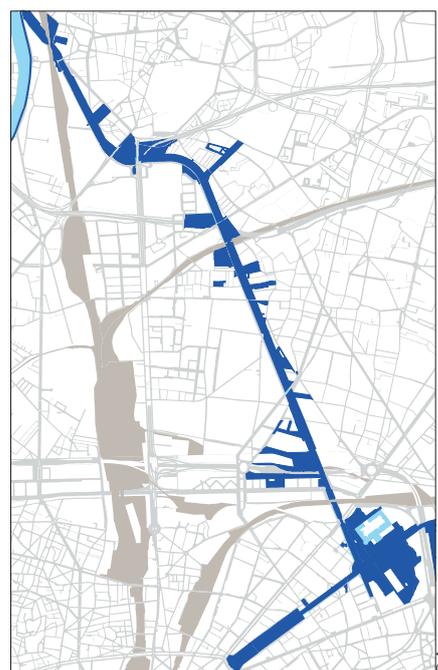
La rive droite longe un tissu résidentiel, constitué de nombreux grands ensembles, ponctués de petits collectifs et de maisons individuelles. Au sud du cours du ru du Montfort, le canal est à niveau avec les logements qui s'ouvrent sur le plan d'eau. Au nord, le canal est en digue, il surplombe les habitations du NPNRU Franc Moisin – Bel Air. Le dénivelé, les plantations et les rares escaliers font de la promenade un couloir de plus de 400 m de long. Au droit du Stade de France, la place de l'écluse et la passerelle éponyme articulent le quartier du stade avec le secteur Saint-Denis-Porte de Paris récemment rénové



Polarités urbaines



Lieux d'animation 2016-2017



Terrains publics à proximité du canal



Centre commercial Le Millénaire et maison éclésièrre, Aubervilliers

et desservi par le T8. Un projet urbain à l'étude sur ce secteur, englobant le bassin de la Maltournée, renforcera davantage la polarité existante.

En rive gauche, le Stade de France et le quartier qui l'accompagne, mêlant bureaux, logements, grandes enseignes et commerces de proximité, sont peu en lien avec le canal, tenu à distance par une position en relief de ce quartier et une situation en digue du canal vis-à-vis de la RD 24. Ces différents dénivelés sont autant de contraintes physiques qui limitent l'appropriation de la berge par les riverains.

**Entre le Stade de France et la gare de Saint-Denis RER, le canal, en tranchée, est une frontière entre une zone d'activités en rive gauche**

**et des quartiers d'habitation en rive droite.**

Sur la rive gauche, les emprises d'activités se développent entre le fer (faisceau ferré du RER D et du Transilien H), la route (RD 24) et l'eau (canal Saint-Denis). La RD 24 surplombe la berge du canal équipée de trois ports : le port du bassin carré, le port Christofle et le port Croizat, ces deux derniers étant sans affectation à l'heure actuelle.

Sur la rive droite, les quartiers d'habitation, inscrits dans le NPNRU insalubrité de Saint-Denis, sont en surplomb du canal. Les bâtiments s'adressent sur une voie publique, ce qui leur permet d'ouvrir des vues sur le grand paysage du canal et des faisceaux ferrés. Le square Pierre de Geyter, lui-même en surplomb du canal

n'entretient pas de relation particulière avec la berge.

**Au nord, la polarité de la gare Saint Denis RER, assure l'attractivité de cette séquence.**

Situé en surplomb du canal, la gare RER en rive gauche et le parvis du T8 en rive droite forment une grande place urbaine très minérale, reliés par une passerelle au sud et par le pont de la rue du Port au nord. Cette polarité est très réduite sur le linéaire du canal, une centaine de mètres seulement, et le canal est peu perceptible et peu mis en valeur.

**La confluence, du pont de la rue du Port à la Seine, est aujourd'hui un secteur peu investi, ne débouchant**

**pas sur la Seine.**

En rive gauche, le canal longe l'emprise de la ZAC Alstom Confluence qui le surplombe. Le projet devrait ouvrir des vues et des espaces publics vers le canal. En rive droite, la berge n'est pas accessible actuellement. Elle longe une bande de terrain en friche, qui sépare le canal du lit de la rivière Croult qui se jette dans la Seine à la confluence du canal.

Le dynamisme d'un lieu tel que le 6B, le projet de port de plaisance à la confluence, le projet de la brasserie La Barge sur le site des écuries de la Briche et le futur appel à projet sur la maison de l'écluse n°7 sont des éléments essentiels pour constituer une attractivité d'ampleur de cette séquence.



© Apur

Début de la centralité Porte de Paris à Saint-Denis, le Stade de France et ses commerces (ex: Truffaut). Fresque de Marko 93 & Kate, Street Art 2016.

## Les animations

### L'avenue du street-art

Dans le prolongement des œuvres créées dans le cadre de la fabrique du rêve, initiée par le 6B en 2015, une trentaine d'artistes et de collectifs ont réalisé des fresques et des graffitis le long des berges du canal Saint-Denis, en 2016 et 2017, à l'initiative de l'office du Tourisme Plaine Commune Grand Paris, supporté par Plaine Commune et les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Ces œuvres se développent au sol (Astro sur la place de l'écluse ou Ambroise et Victor dans la courbe du Cornillon par exemple), sur les murs (Robert Zytynski sur le mur de l'emprise RATP ou les sœurs Chevalme sur les murs de Truffaut, par exemple), les bâtiments

industriels (silos Cemex par Guate Mao ou No Rules Corp sur la maison de l'écluse) et sur les piles des ouvrages qui franchissent le canal (Alexandra Arango et Zdey sous l'A86 ou Rébus sous l'A1). Ils ont ainsi constitué les 5 km de l'avenue du street-art, qui se prolonge, coté Paris, par Le FestiWall, organisé par l'association « De l'Amour et des Murs! », la Galerie d'Art Urbain The Wall et la Mairie du 19ème arrondissement de Paris.

Cette avenue du street-art, entre La Villette et le Stade de France, est visible dans le cadre de promenades libres ou de visites guidées et, durant l'été 2017, des croisières street-art ont été organisées par le CDT 93, pour parcourir le canal, accompagné de conférenciers, d'artistes et de DJ.



Quai du Port à Saint-Denis, Centralité Gare de Saint-Denis.

© Apur



Animals, oeuvre d'Alexandra Arango réalisée dans le cadre de la Street art avenue 2016. Pilier A86 Rive Gauche à Saint-Denis

© Apur



Corps publics, collage photographique réalisé par Valentina Canseco dans le cadre de la Street art avenue 2016. Square Aimé Césaire à Aubervilliers.

© Apur

### Animations estivales

Durant l'été 2017, en lien avec l'avenue du street-art, l'artiste Brokovich a organisé et animé des ateliers participatifs tout au long du parcours, l'association Naturlish, à l'initiative de l'office du tourisme de Plaine Commune, a organisé des ateliers d'initiation à la pêche en ville en face au Stade de France et le 6B a mis en place une plage festive de 3 000m<sup>2</sup>, mettant à disposition transats, parasols, mini terrains de jeux, ateliers créatifs, guinguettes et concerts.

Depuis l'été 2017, des running tour sont organisés par l'Office de Tourisme de Plaine Commune à Saint-Denis sur la Rive droite. Accompagnées d'un coach sportif et d'un médiateur, ses visites mêlent à la fois la course à pied et des visites (le canal Saint-Denis ; la Street Art Avenue ; le Stade de France ; la basilique-cathédrale, le parc de la Légion d'honneur...). Ce type de visite se développe dans tous les grands sites touristiques et la ville de Paris souhaite développer cette offre également sur le territoire parisien.

Plaine Commune réfléchit à la mise en place d'un événement de type Paris-Plage au niveau du bassin de la Maltournée avec des guinguettes, un pont flottant. Si l'installation d'activités pérennes sur l'eau n'est pas possible dans ce secteur (le bassin est à la fois

une zone de retournement et une zone d'attente avant le passage de l'écluse n°5), l'usage ponctuel est possible.

A l'échéance 2024, l'échangeur Pleyel aura été restructuré en supprimant la bretelle sud de l'échangeur ce qui offrira des nouvelles perspectives d'usages sur la rive droite du canal. Par ailleurs, à l'échéance des Jeux 2024, des réflexions plus larges y compris événementielles pourraient se développer dans le bassin de la Maltournée et aux abords.

Courant 2017, la barge « le Barboteur » pourrait s'amarrer sur la darse du Millénaire, comme elle le fait déjà sur le canal Saint-Martin (quai de Valmy, quai de Jemmapes) et le canal de l'Ourcq (atelier des canaux à Pantin). Cette péniche itinérante et culturelle, propose des « lieux de vie éphémère » allant de la petite restauration aux concerts, théâtres, lieux de projections ou conférences.

### Les lieux potentiels le long du canal et à proximité

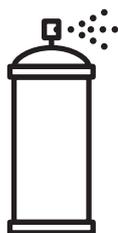
Le canal compte de nombreux lieux qui pourraient être mis à contribution, temporairement, d'une nouvelle dynamique culturelle, urbaine et économique du territoire, empruntant aux dispositifs mis en place sur le canal de l'Ourcq avec les friches Miko et MBK par exemple :

- La « maison éclésièrè » en rive Gauche

à proximité du centre commercial le Millénaire va être réhabilitée pour permettre à une association de s'y installer dans le cadre du projet ZAC Canal. La livraison est prévue fin 2018;

- A hauteur de l'écluse n° 3, la ville de Paris est propriétaire d'une parcelle de près de 3000 m<sup>2</sup>. Sur cette parcelle, s'articulent des logements sociaux (600 m<sup>2</sup>), un local de stockage de matériel du service des canaux (1500 m<sup>2</sup>), une maison éclusière (700m<sup>2</sup>), et une zone de stockage de matériaux (200m<sup>2</sup>). L'ensemble est prolongé par un espace vert (700 m<sup>2</sup>) avant de déboucher sur le port Gambetta, au droit de la rue Pierre Larousse;
- Le bâtiment du service des canaux situé au pont du Landy est sans usage actuellement. Il est fléché par le service des canaux comme lieu potentiel pour une occupation temporaire pour le projet Street Art. A terme, ce bâtiment devrait être démoli. Le projet de la crèche porté initialement par la Ville a été abandonné;

- La terrasse du garage à bennes d'Aubervilliers est sans usage actuellement. Un projet pourrait être imaginé sur cet espace;
- Le terrain Total à Saint-Denis, à l'amont de l'A86 en rive gauche est en cours de dépollution. Il est prévu d'être occupé à partir de 2018 par les tunneliers des lignes 14/16/17 jusqu'en 2025;
- Sous l'A86 de nombreux espaces sont vacants, certains servent de stationnement les jours de match, d'autres sont en attente de projet. Tous sont porteurs de grands potentiels pour le développement d'une plus grande attractivité du canal;
- Le parc du bassin de la Maltournée à Saint-Denis;
- A la confluence, le long du Croult, le terrain est porté par la Ville de Paris
- Les 4 espaces verts ouverts sur le canal : square Pierre de Geyter, cours du Ru de Montfort, parc Eli Lotar et square Aimé Césaire.



# 37

## Street artistes



Parc du bassin de la Maltournée, Saint-Denis. Lieu potentiel pouvant être mis à contribution le long du canal (urbanisme temporaire, animation estivale...)

© Apur

# Enjeux et préconisations

## Renforcer les centralités

- Améliorer les liaisons rive droite entre la Villette et le Millénaire : aménagement des berges, traitement des ouvrages et création d'une passerelle au droit de l'écluse n°2 ;
- Améliorer la connexion entre le parvis de la gare Saint Denis et le canal : traitement du dénivelé, des accès, des points de vue, offre de mobiliers...
- Améliorer les relations entre le canal et le Stade de France : passerelle, liaisons depuis les voies perpendiculaires au canal, accessibilité PMR à la berge en quai.

## Renforcer les animations et l'offre culturelle

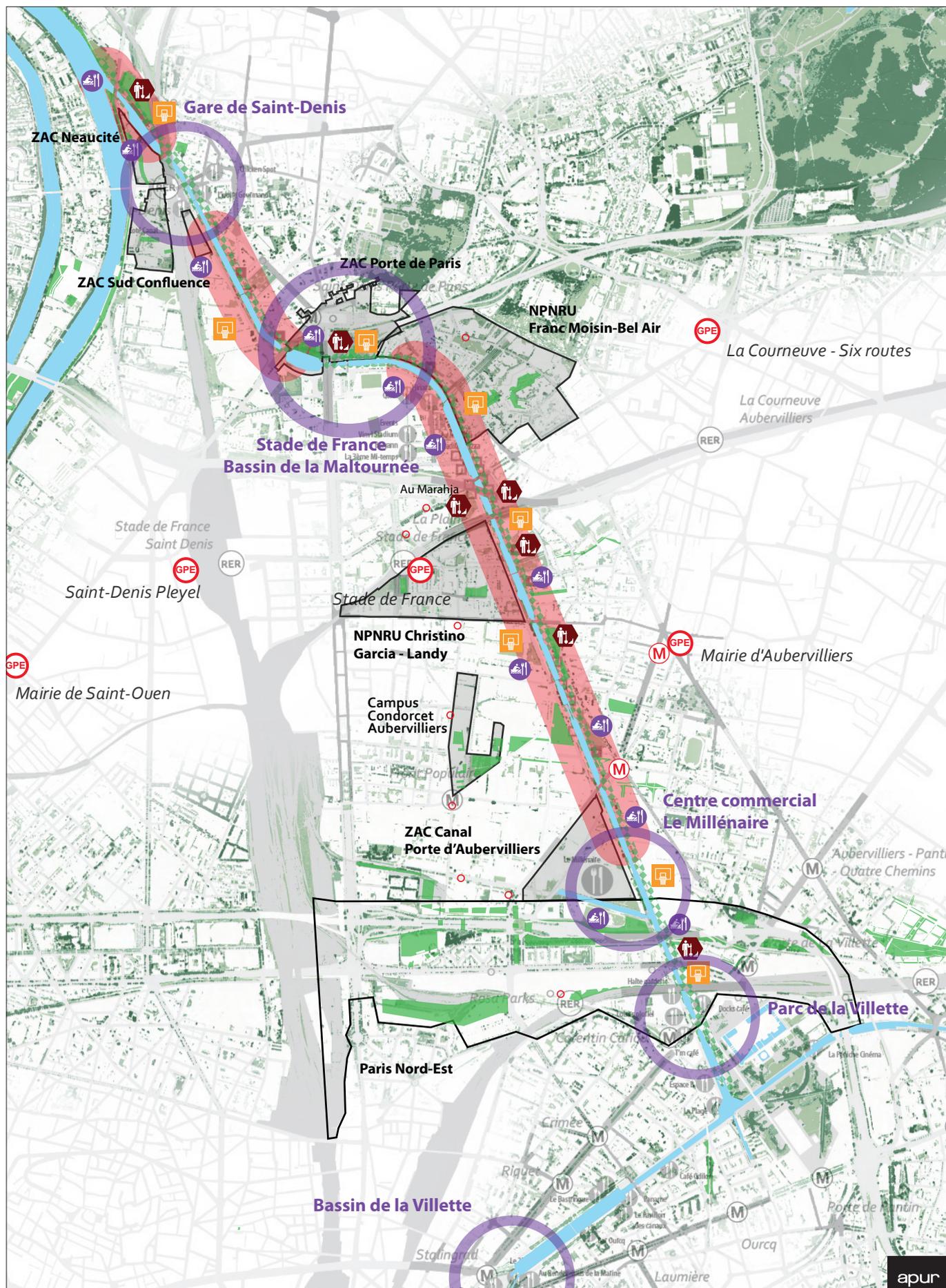
- Étendre et pérenniser l'avenue du street-art, dans une action collective, de la Villette à la confluence ;
- Autoriser l'installation temporaire d'équipements flottants recevant du public et/ou de food-trucks sur les arrêts et les ports sans affectation ;
- Développer une politique d'urbanisme transitoire sur les terrains inoccupés et/ou en attente de projet, en y associant les riverains ;

- Développer une programmation culturelle sur les berges du canal, en s'appuyant sur le patrimoine bâti vacant du service des canaux, sur les emprises portuaires temporairement sans affectation et sur les grands terrains vacants à proximité, pour inscrire le canal parmi les lieux culturels et les lieux festifs du territoire, à l'exemple du port de loisirs de Bobigny, du 6b, de la Halle Pantin ou encore de la Station (ancienne gare de Mines) ;
- Développer un projet de l'Été du canal depuis La Villette jusqu'à la confluence, sur les deux rives ;
- Favoriser le développement temporaire d'usages ludiques sur certains biefs du plan d'eau (paddle, canoë, location de bateaux électriques...);
- Développer les croisières thématiques à l'image de l'offre mise en place sur le canal de l'Ourcq par le CDT 93 (croisière culturelle, croisière apéro ou électro, croisière festive ou gastronomique, croisière escapade, à la journée ou à la nuit tombée...).

## ANIMER : RENFORCER ET CRÉER DE NOUVELLES POLARITÉS



-  polarités existantes à renforcer
-  usage temporaire des arrêts des bateaux à étudier
-  renforcer le rôle écologique du canal
-  espaces verts en projet
-  renforcer l'attractivité du canal et de ses berges
-  favoriser les opérations d'urbanisme temporaire
-  périmètre des opérations d'aménagement à venir
-  transport en projet







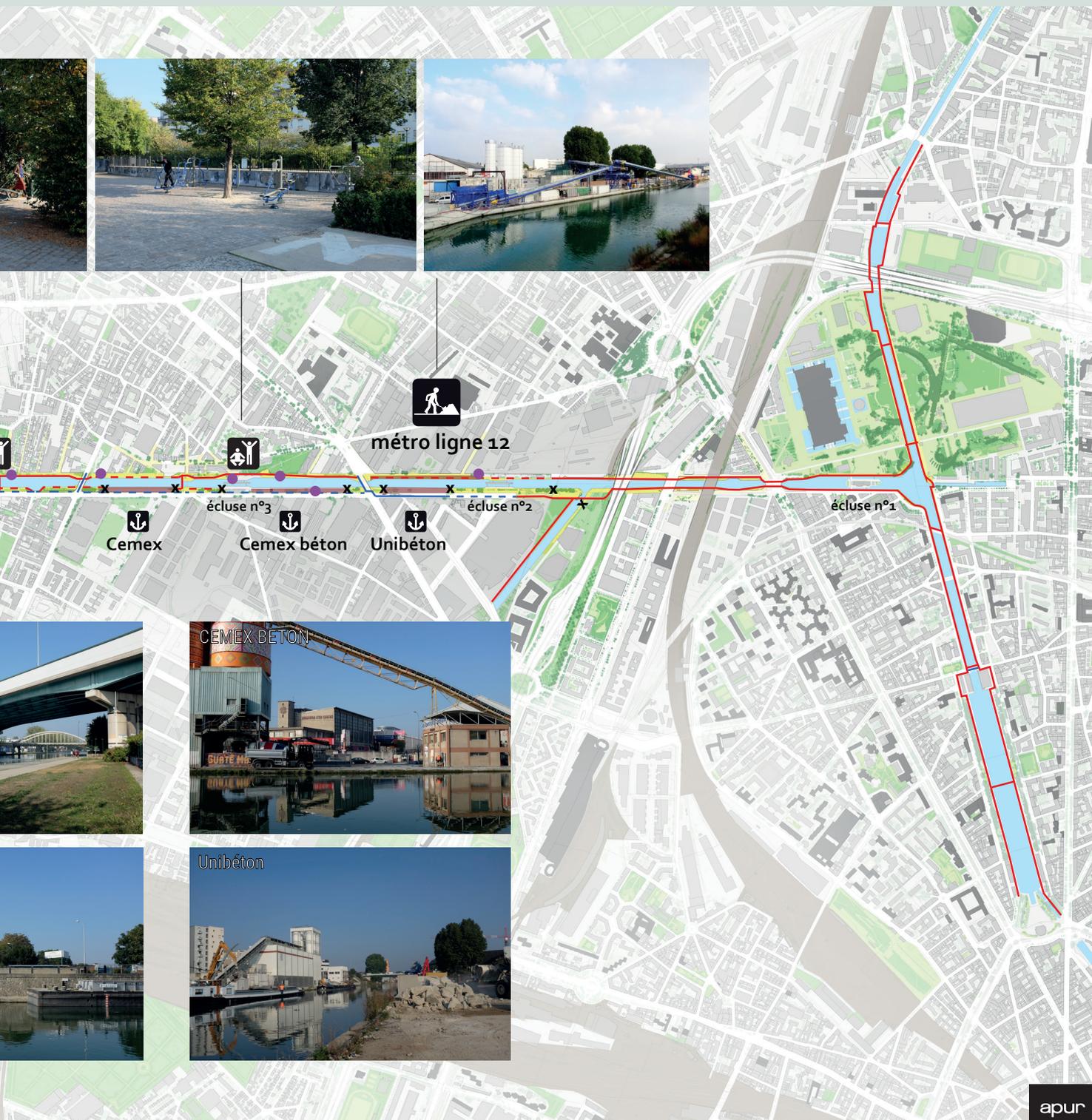
## 2. UN PROJET QUI SE CONSTRUIT PAR ÉTAPES

# État existant début 2017

Ces cartes font état des actions récemment réalisées.

- Les ports urbains en activités rénovés;
- Les travaux du métro de la ligne 12;
- 18 lieux de street art, édition 2016.



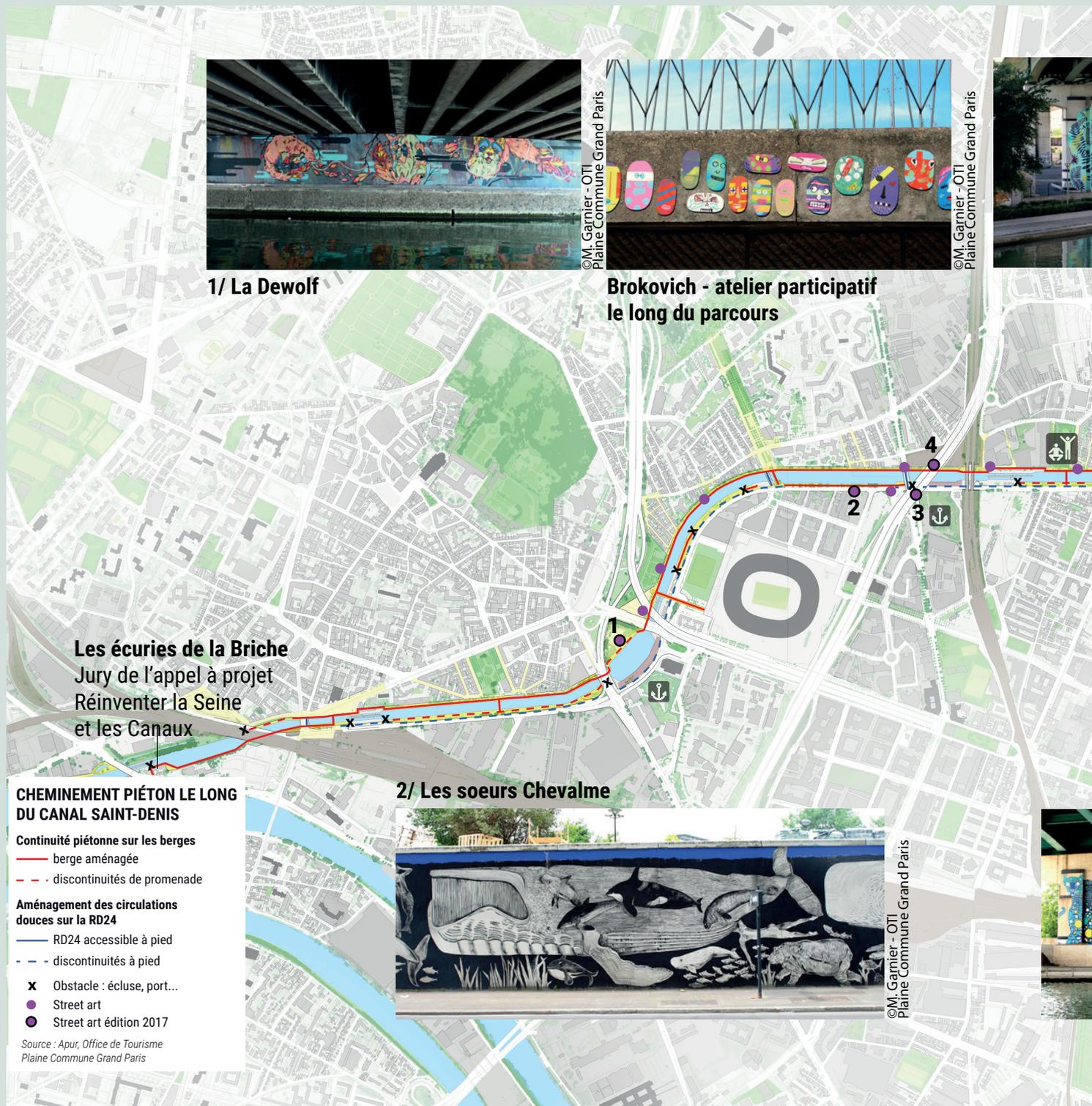


# Été 2017

Ces cartes font état des actions déjà programmées et financées à très court terme. Elles pourront être enrichies de préconisations issues du présent rapport.

- Jury de l'appel à projet "Réinventer la Seine et les Canaux" sur le site des Écuries de la Briche à Saint-Denis et de la Halle du Rouvray à Paris;

- 6 nouvelles œuvres pour la Street art avenue;
- Des balades guidées, des croisières et des parcours le long de la Street art avenue organisés par l'office de

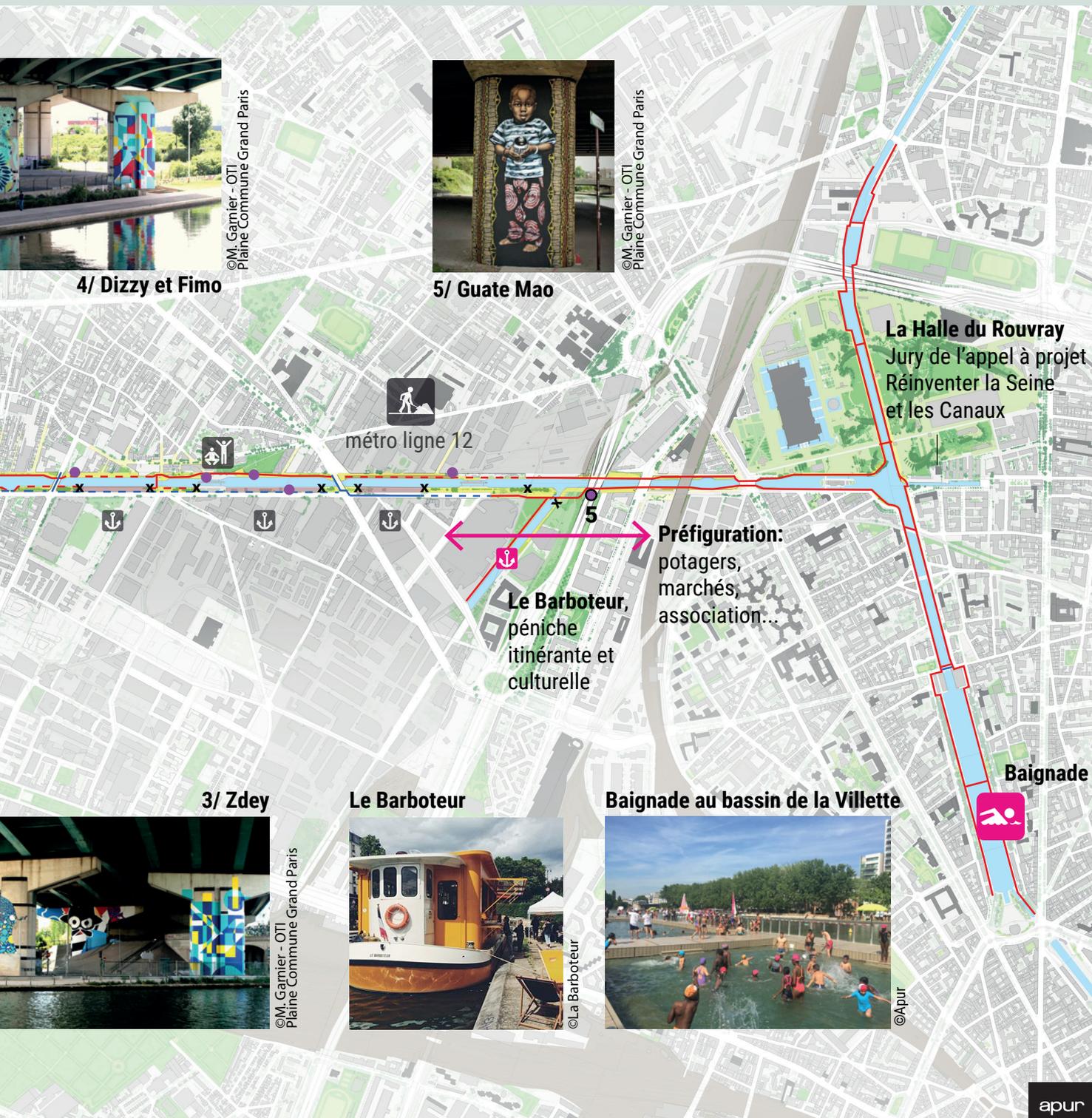


tourisme de Plaine Commune ;

- Des running visites;
- Des navettes fluviales;
- Des initiations à la pêche et au Street fishing organisées par

l'association Naturlish;

- Une baignade estivale dans le bassin de la Villette (Paris 19ème).



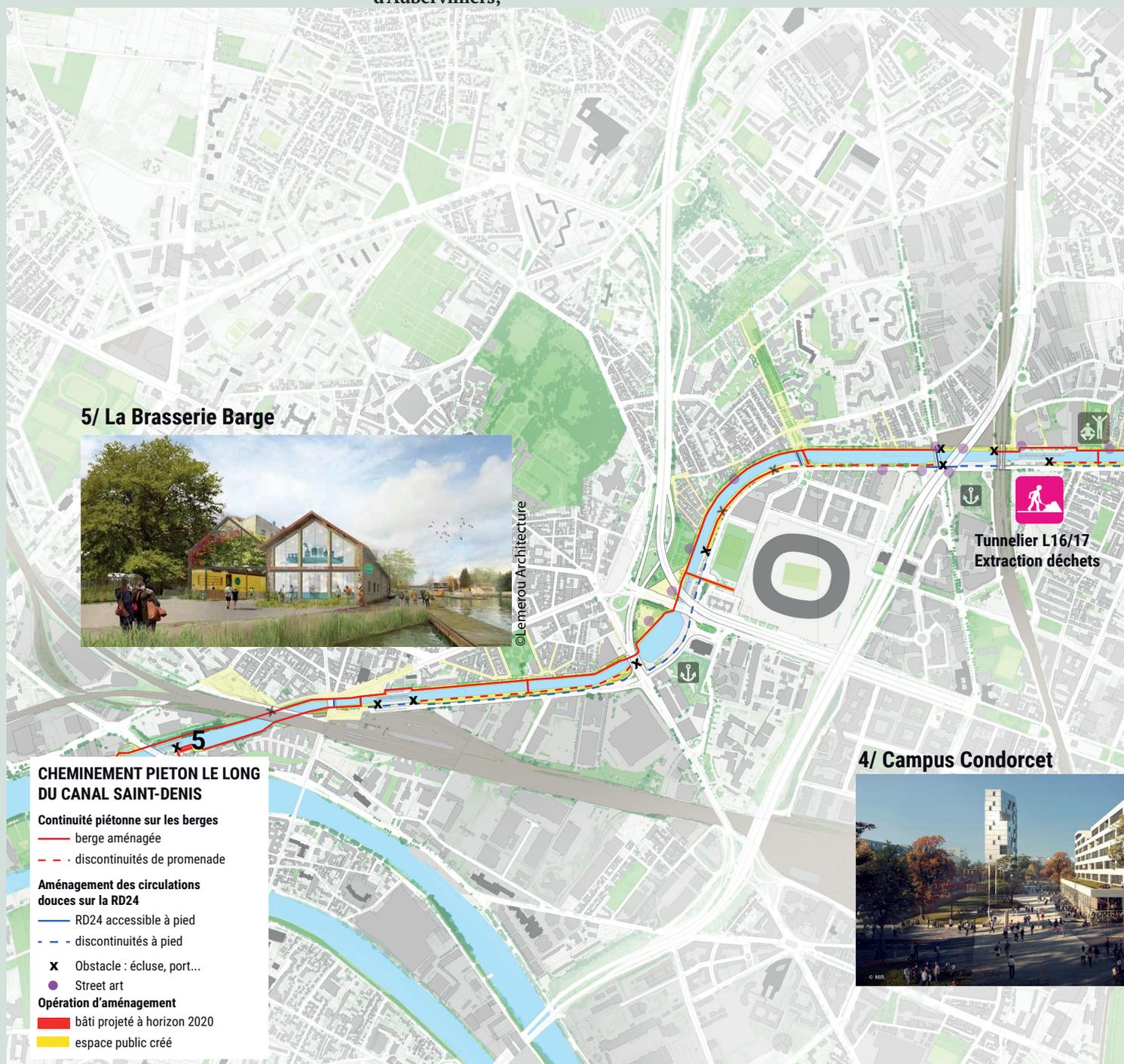
# Plan programme à horizon 2020

Ces cartes font état des actions programmées et financées. Elles pourront être enrichies par des préconisations issues du présent rapport.

## Actions déjà programmées

- Continuité de la Véloroute Paris Londres en rive droite;
- Fin des travaux Éole au port de l'Allier;
- Réalisation du Campus Condorcet;
- Fin des aménagements le long du canal de la ZAC Canal Port d'Aubervilliers;

- Occupation par une association de la maison éclusière dans le 1<sup>er</sup> bief (rive gauche au niveau du Millénaire).
- Requalification de la voirie et rénovation des abords du pont de Stains suite à la fin des travaux de la ligne 12 du métro.



### Pistes d'action à l'horizon 2020

- Continuité piétonne en rive droite;
- Éclairage le long de la rive droite ;
- Valorisation des dessous d'infrastructures par des installations lumineuses par exemple.
- Développement d'une politique d'urbanisme transitoire sous les

pires de ponts et sur les espaces délaissés aux abords du canal, par exemple en empruntant le dispositif mis en place sur les friches Miko et MBK du canal de l'Ourcq;

• Réhabilitation du pont du Croult pour assurer les continuités douces avec les berges de Seine;

- Réaliser un inventaire de la Biodiversité;
- Démarche pour associer plus largement les propriétaires des parcelles bordant le canal, et notamment les acteurs économiques à la valorisation du canal.



1/ Manufacture de l'Ourcq



©KOZ Architectures

Port urbain de l'Allier

3/ ZAC Canal Porte d'Aubervilliers



©MIR, Campus Condorcet, 2015



©Gautier Conquet

2/ Maison éclésièrè



©Gautier Conquet

# Plan programme à horizon 2024

## Actions déjà programmées

- Village olympique et paralympique "Pleyel - Bords de Seine";
- Rénovation du Stade de France dans le cadre des JO ;
- Construction du centre aquatique;
- Live Site au parc de la Villette ;
- Gare Saint-Denis Pleyel : ligne 14 /16/17 et aménagement urbain aux abords;
- Hôtel de la Tour Pleyel;

- Prolongement du tramway T8;
- Projet de restructuration urbaine de la Porte de Paris (incluant les abords du bassin de la Maltournée );
- Aménagement urbain de la Porte de la Villette.

## Pistes d'action à l'horizon 2024 :

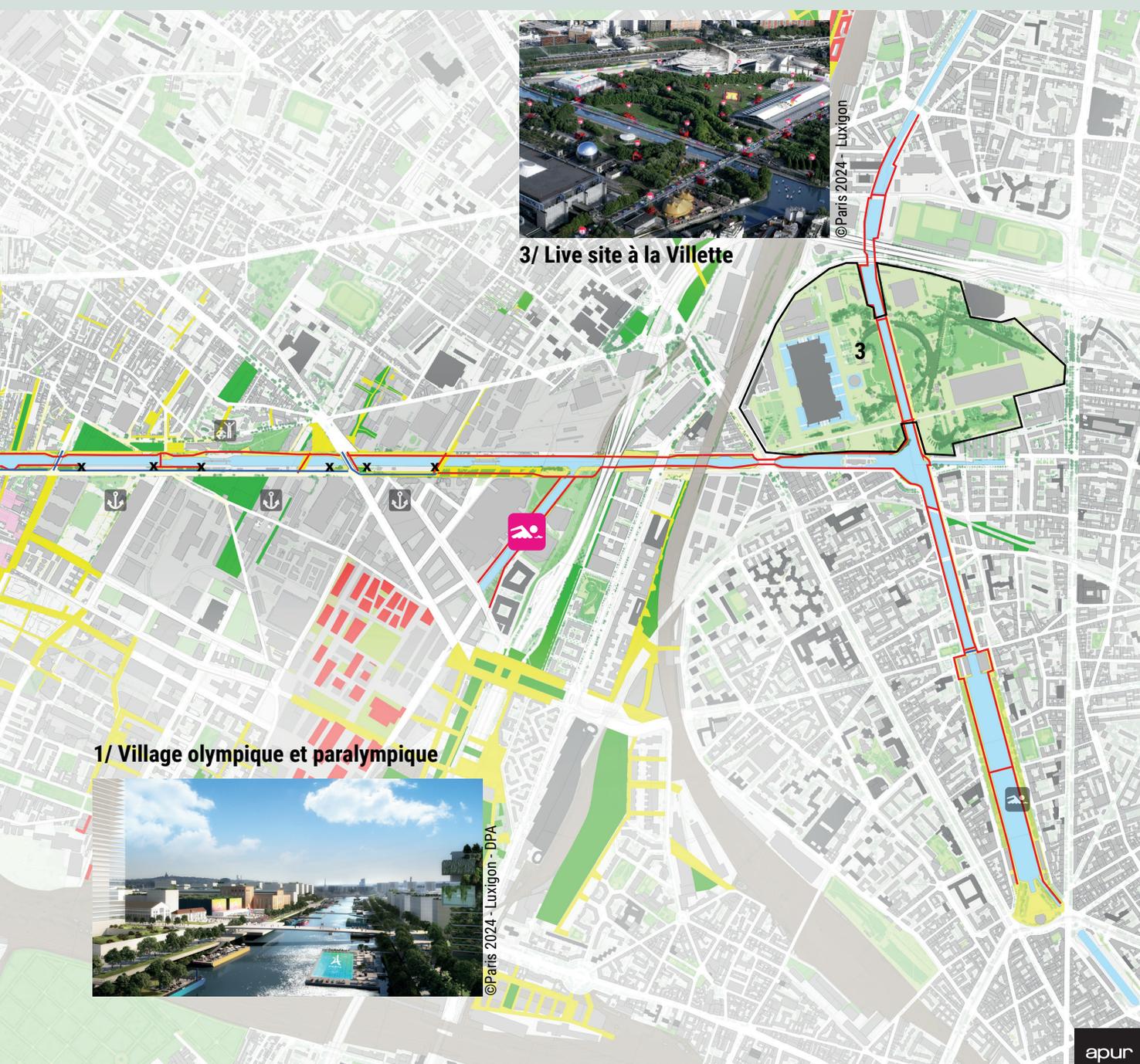
- Mise en place des navettes fluviales pendant l'été 2024 entre le "live site" du parc de la Villette et le

Stade de France.

- Éclairage ponctuel en rive gauche ( boucle de Cornillon, Bassin de la Maltournée ...);
- Parachèvement des continuités douces assurées en rive gauche (RD24&berge);
- Passerelle Pierre Larousse en phase 1 (piéton et cycle);
- Passerelle piétonne et PMR au niveau du pont tournant;



- Requalification du parvis de la Gare Saint-Denis-Île-Saint-Denis;
- Poursuite du développement de la Street art Avenue pour l'Olympiade culturelle;
- Poursuite de la valorisation des infrastructures et des délaissés aux abords du canal;
- Renforcement des plantations d'alignements et de la biodiversité le long du parcours (berges et RD24);
- Développement d'une centralité autour du bassin de la Maltournée / Porte de Paris en lien avec le precinct Stade de France / Centre aquatique et le projet urbain de la Plaine Saulnier;
- Étude d'une baignade estivale, par exemple dans la darse du Millénaire ou au bassin de la Maltournée;
- Événement nautique et festif dans le bassin de la Maltournée;
- Accostage de bateaux d'animation culturelle et de loisirs sur les ports ICAL existants ou à créer ( Courbe du Cornillon par exemple);
- Utilisation du port Croizat et du port Christoffle en rive gauche pour les chantiers des JO;
- Requalification des façades des bâtiments donnant sur le canal et mieux traiter les clôtures et les espaces libres...



# Plan programme à horizon 2030

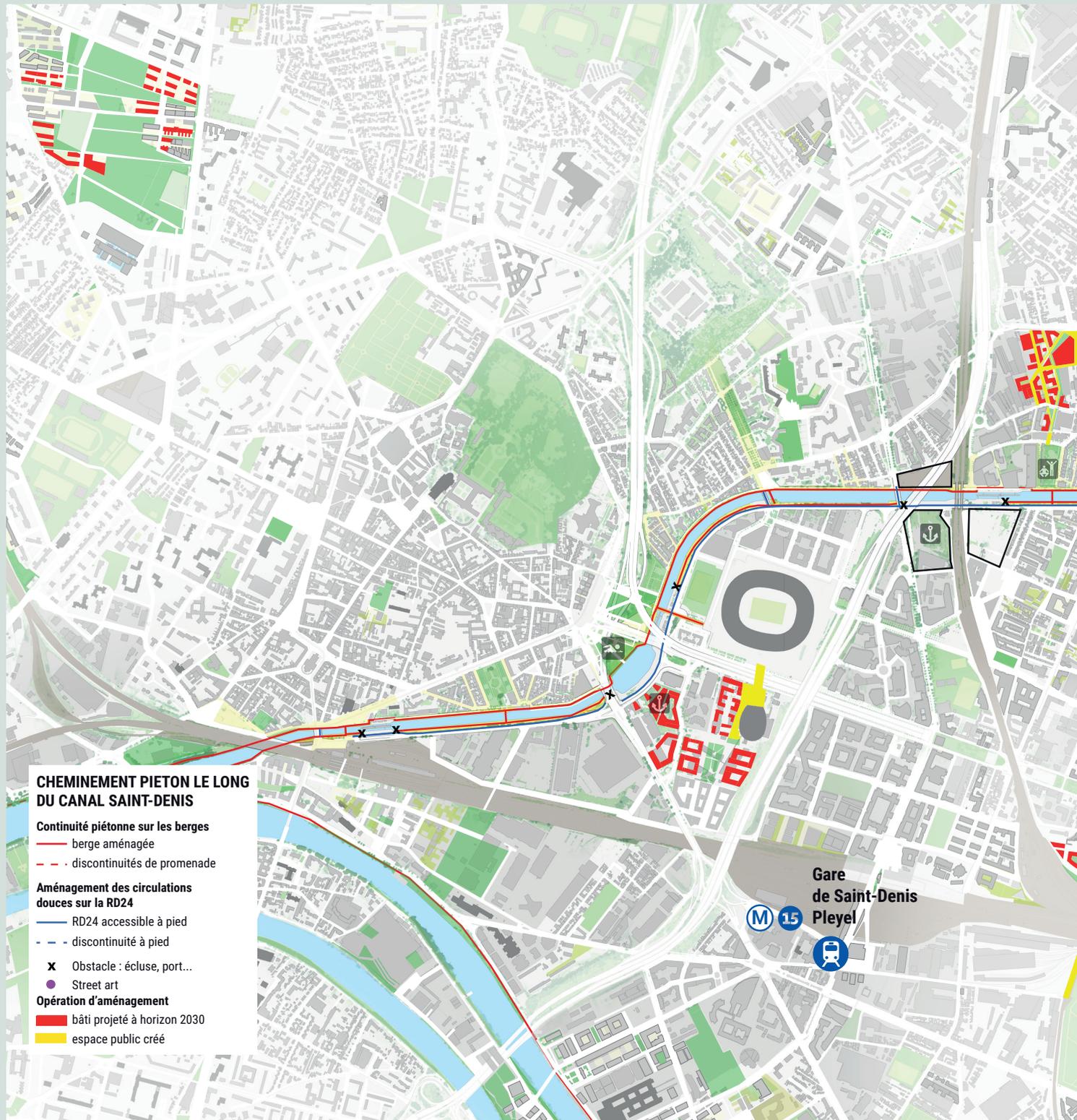
Ces cartes font état des premières pistes d'actions à l'horizon plus lointain. Elles pourront être enrichies par des discussions à venir dans le cadre de suite de ce travail multi-partenarial.

## Actions déjà programmées

- Héritage des Jeux de 2024;
- Poursuite de l'opération d'aménagement de la Plaine Saulnier;
- Gare Saint-Denis Pleyel : ligne 15.

## Pistes d'action à l'horizon 2030 :

- Poursuite des mutations de terrains riverains comme le site Total;
- Élargissement du Pont de Stains;
- Phase 2 du Pont Pierre Larousse,



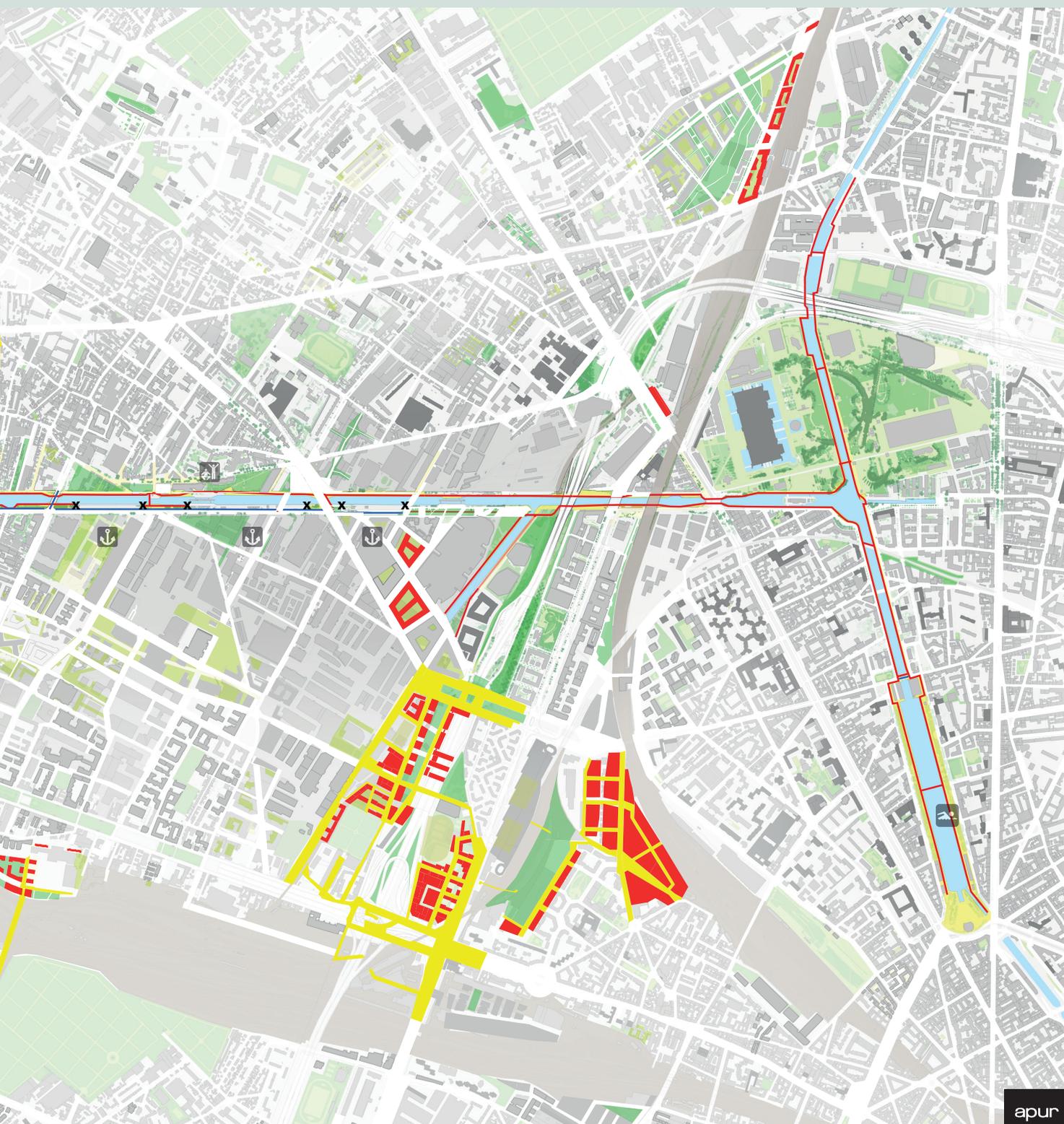
passage d'une passerelle piétonne à un pont tous modes;

- Réhabilitation de la passerelle rue du Port;
- Réhabilitation de la passerelle

Geyter

- Rénovation de la Passerelle du Franc Moisin;
- Mise en accessibilités de la passerelle de la fraternité à Aubervilliers;

- Rénovation des infrastructures du canal (en lien avec la mise en chômage).







# Le canal Saint-Denis

UN GRAND ÉQUIPEMENT PUBLIC D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE  
UN PLAN PROGRAMME EN TROIS TEMPS : 2020, 2024, 2030.

Dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, une convention a été signée entre la Ville de Paris, le Département de Seine-Saint-Denis, les Établissements Publics Territoriaux de Plaine Commune, de Paris Terres d'envol, d'Est ensemble et de Grand Paris-Grand Est, afin de permettre aux collectivités de mieux saisir les opportunités dont est porteuse la candidature de Paris aux Jeux de 2024. Cette convention s'articule autour de 16 actions dont l'une d'elles a pour objectif de donner un nouveau visage au canal Saint-Denis et de faciliter la cohabitation entre ses différents usages.

Dans ce contexte, l'Apur a établi, dans un cadre partenarial, un plan programme avec la Ville de Paris, Plaine Commune et le Département de la Seine-Saint-Denis afin d'accélérer la transformation engagée autour du canal Saint-Denis. Ce travail, a permis de co-élaborer les éléments d'un cadre commun pour les projets à venir, fixant des objectifs d'accessibilités, d'usages et d'innovations, traduits par des actions dans un plan programme en 3 temps : 2020 / 2024 / 2030. Ces actions s'articulent avec le souhait de constituer un canal « Parc linéaire », une boucle bleue reliant, dans un parcours unique, les sites olympiques de Seine-Saint-Denis (village olympique et paralympique, Stade de France, piscine olympique) et Paris ("Live Site" du Parc de la Villette, sites de compétition du Zénith...).

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

