

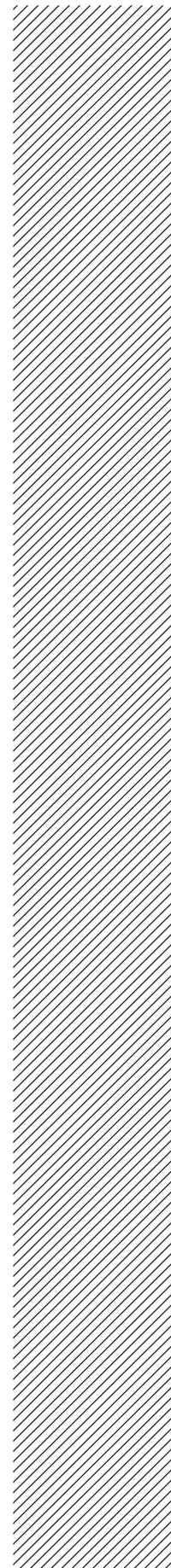


 ÉTUDE

LE CANAL SAINT-DENIS, UN GRAND ÉQUIPEMENT PUBLIC MÉTROPOLITAIN

TOME 2 : ANNEXES

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

2017V9.2.4

Sommaire

INTRODUCTION	4
Aménagements et occupations des berges	6
Aménagement et entretien par bief	8
État des actions portées par le Service des canaux, Ville de Paris	10
État des actions portées par Plaine commune	14
État des actions portées par le CD93	16
Opérations d'aménagement en cours et à l'étude	18
Propriété foncière	19
Compte rendu des marches exploratoires	20

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** :

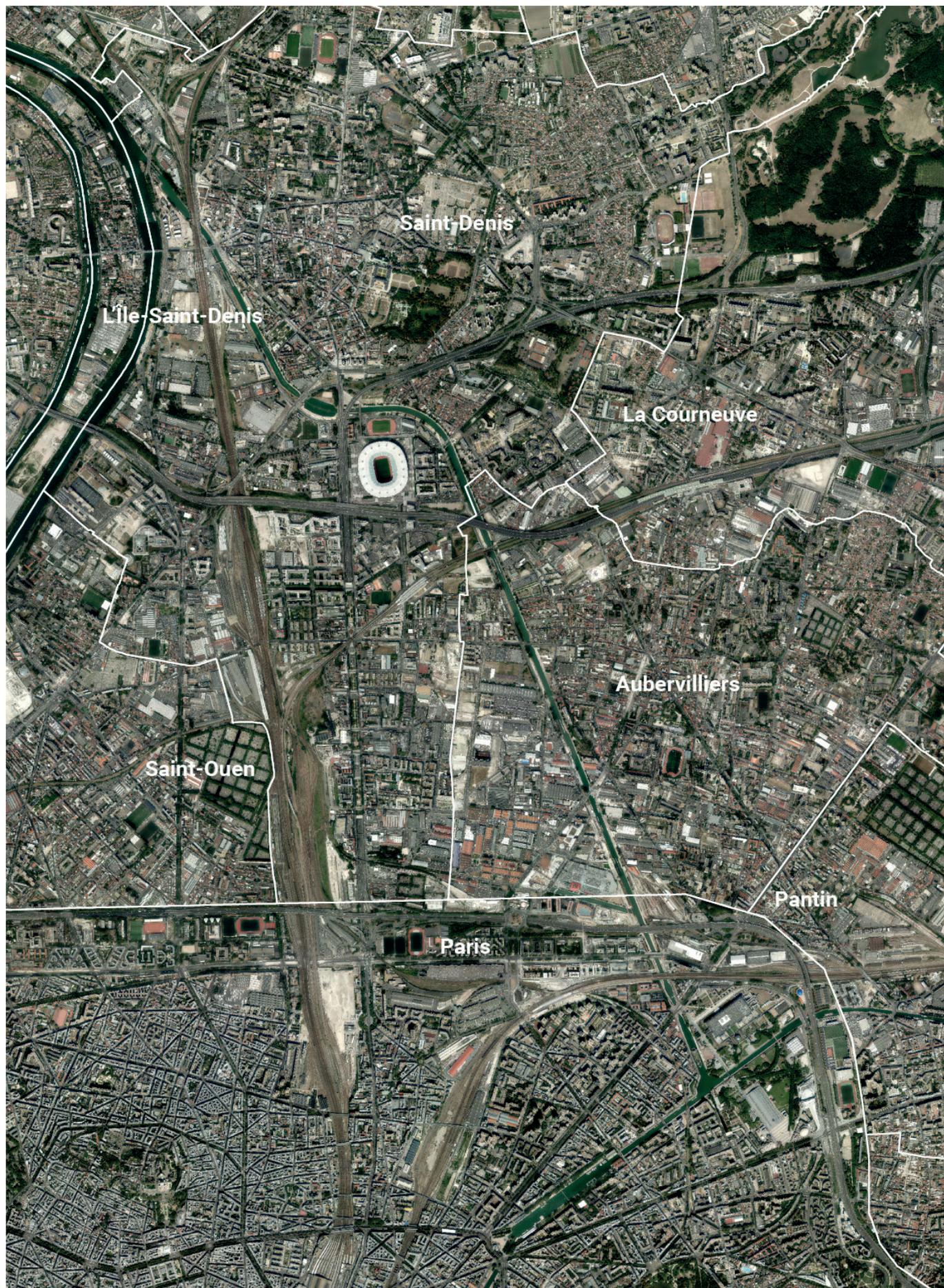
- **Vers plus d'accès;**
- **Vers plus d'usages;**
- **Vers plus d'attractivité.**

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...*



Aménagements et occupations des berges

CONVENTIONS ET ENTRETIEN DES BERGES



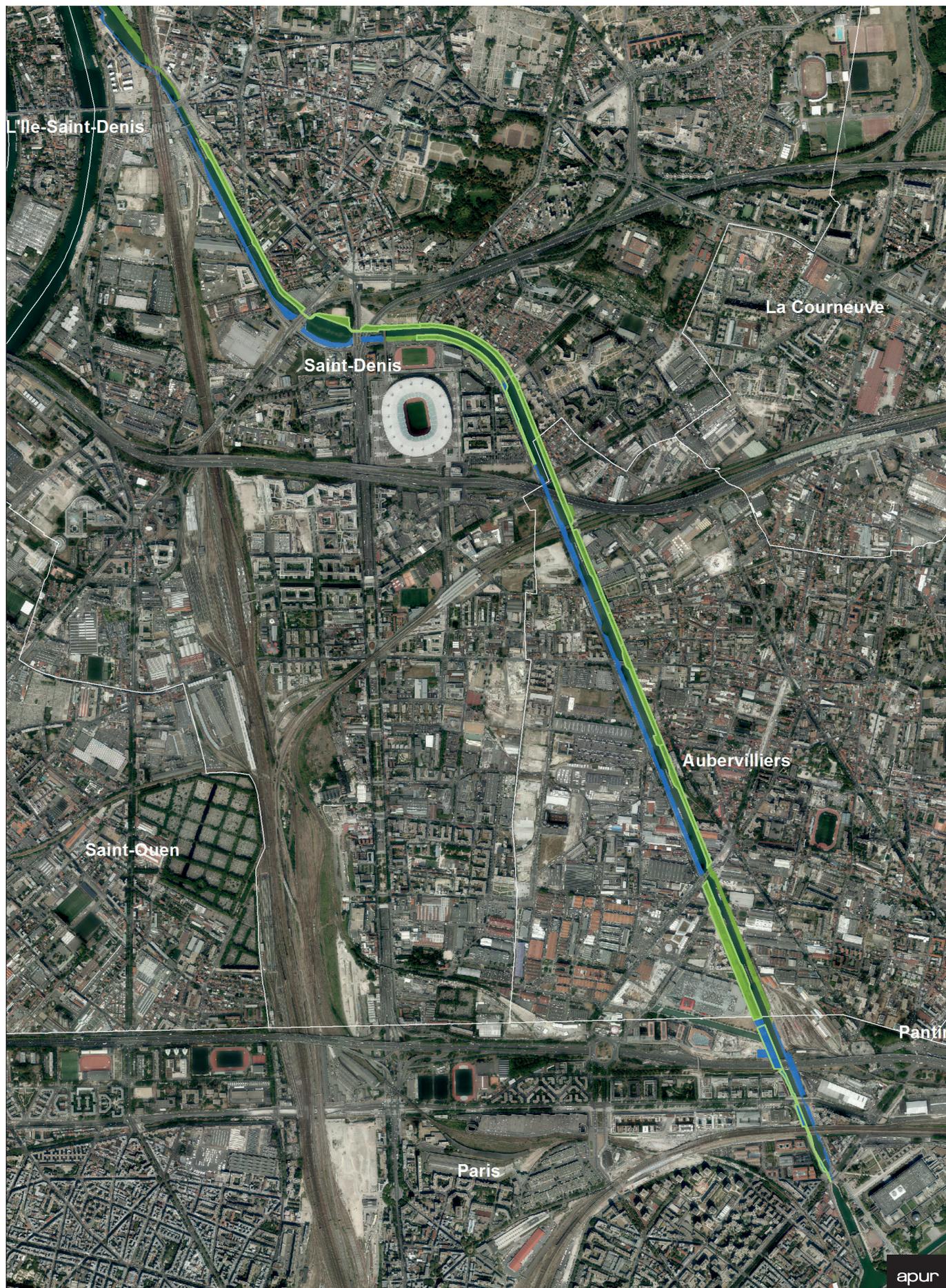
Entretien

 **Ville de Paris :**
Entretien du mur de quai,
nettoyage et entretien de la voie d'eau.
Entretien de la voie piétonne et cyclable

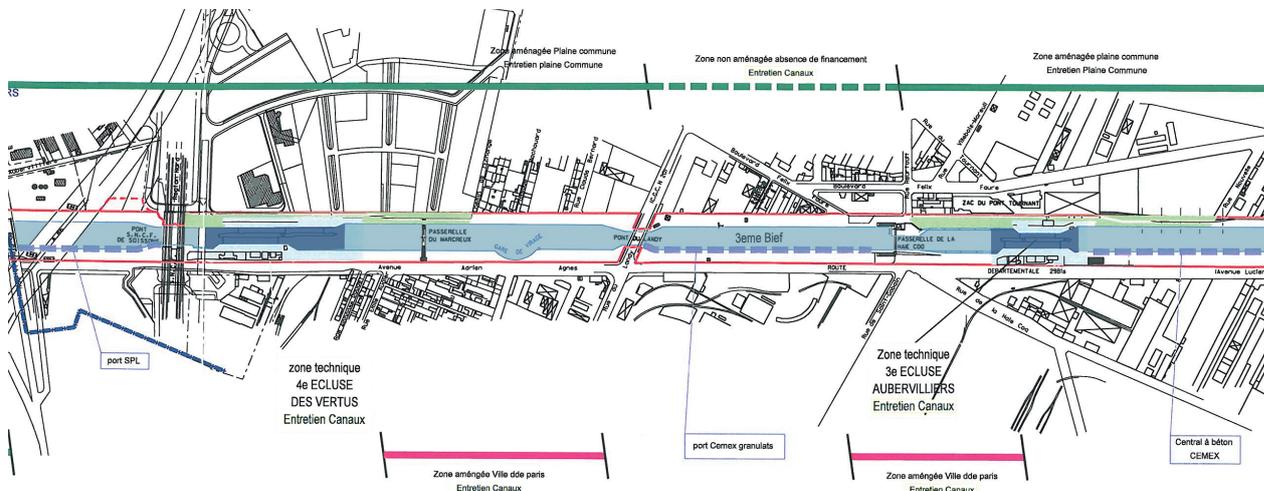
 **Ville de Paris :**
Entretien du quai et du mur de quai,
nettoyage et entretien de la voie d'eau
Plaine Commune :
Entretien de la voie piétonne et/ou cyclable

 Aménagements paysagers
sur le Domaine Public Fluvial

Source : Service des Canaux, Ville de Paris

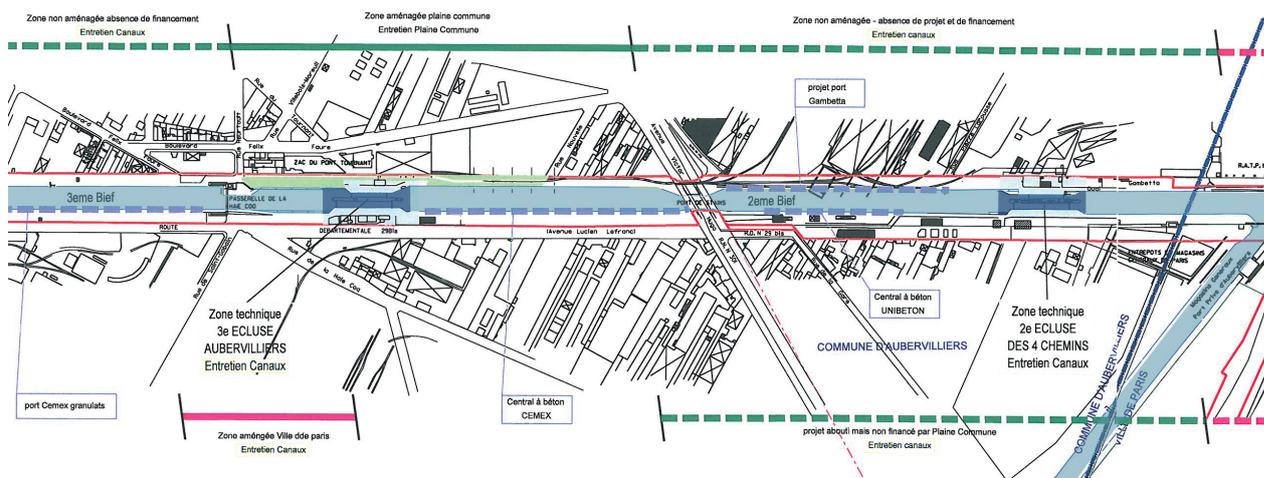


3^e Bief
De l'écluse des Vertus à l'écluse d'Aubervilliers



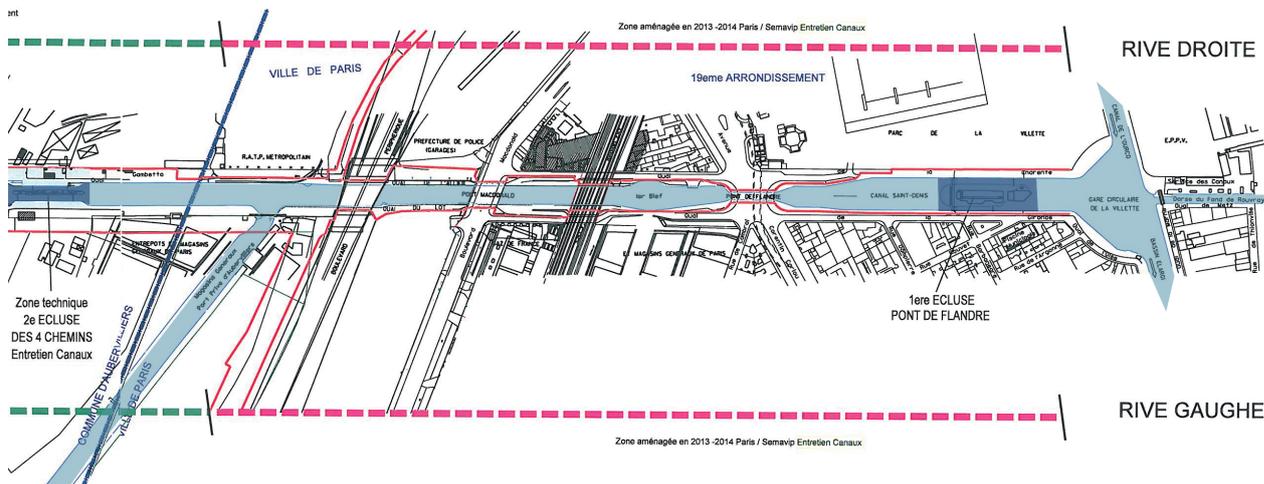
Source : service des canaux

2^e Bief
De l'écluse d'Aubervilliers à l'écluse des 4 chemins



Source : service des canaux

1^{er} Bief
De l'écluse des 4 Chemins à l'écluse du Pont de Flandre



Source : service des canaux

État des actions portées par le Service des canaux, Ville de Paris

- Développement d'une plus grande mixité des usages
- Intégration dans le paysage des zones portuaires et réduction de l'effet d'obstacle
- Renforcement des fonctions écologiques du canal.
- Concilier le paysage, les activités économiques, touristiques et de loisirs. Pour cela, des actions sont identifiées afin d'améliorer le cheminement le long de la rive gauche par la réalisation d'aménagement qualitatif. Finalisation de l'aménagement de la courbe du Cornillon pour le bon fonctionnement des arrêts à bateaux passagers aux abords du Stade de France.
- Mise en oeuvre d'un plan de gestion différenciée global et partagé par tous sur les arbres et l'entretien des parties végétalisés.
- Travail sur les connexions entre quai, berge et voirie en lien avec Plaine Commune et le CD93

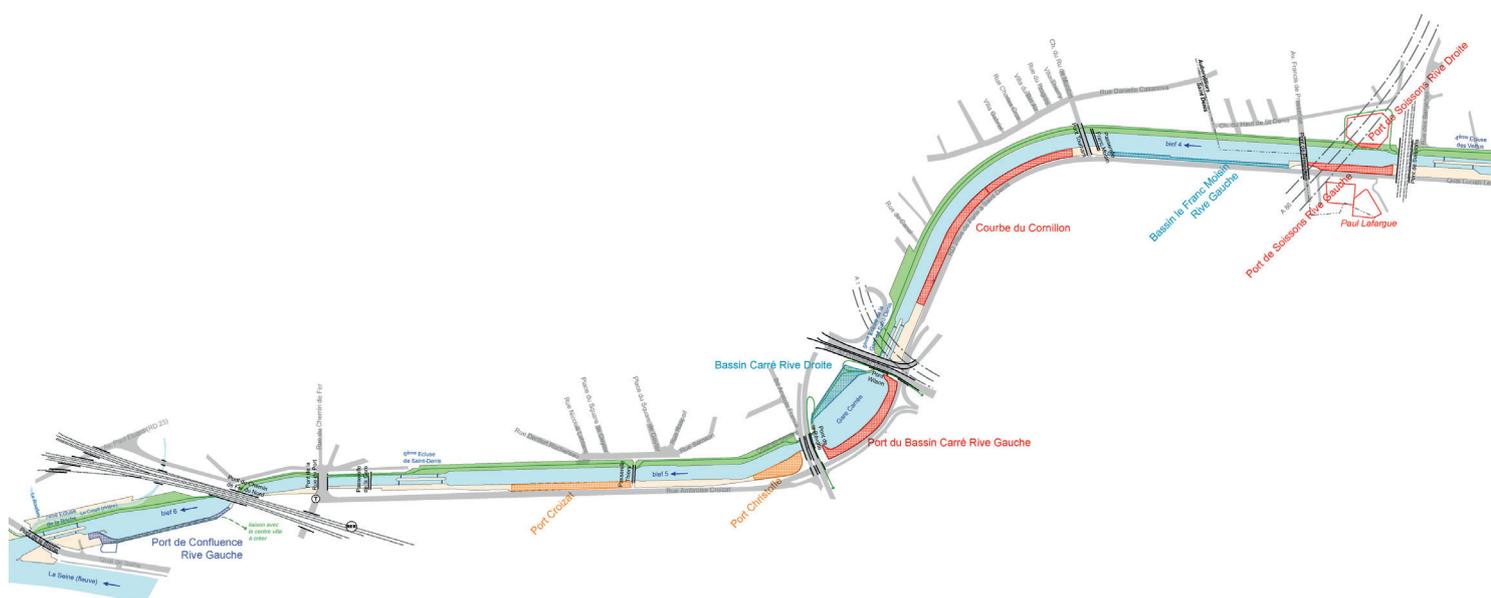


Schéma directeur des activités portuaires



Activités portuaires

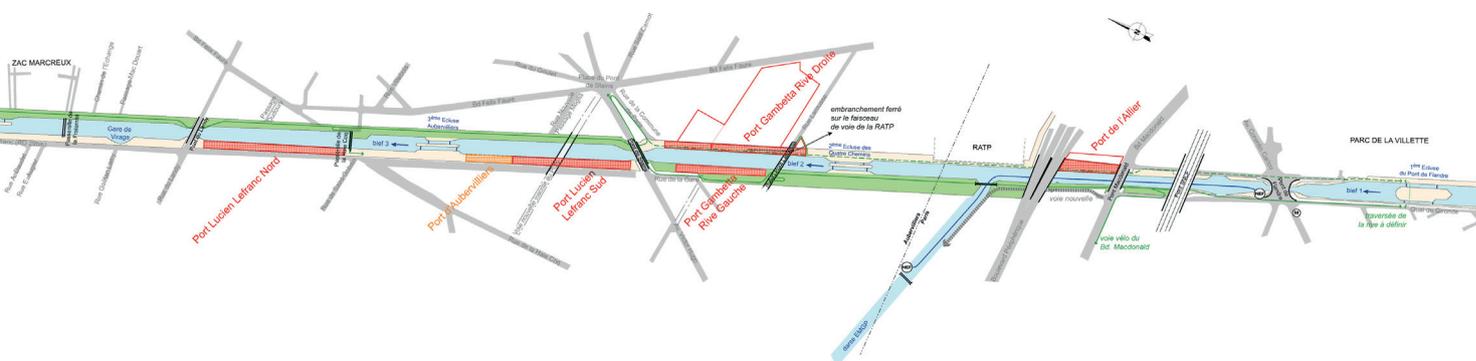
-  **DPF**
 **hors DPF**
Port Urbain (*occupation de longue durée*) dédié aux activités du bâtiment et aux activités de distribution de colis conteneurisés
-  **DPF**
 **hors DPF**
Port Public voué à des usages et des occupations temporaires
-  **DPF**
 **hors DPF**
Port ICAL, installations culturelles et activités de loisirs
-  **DPF**
 **hors DPF**
Port de plaisance

Aménagement des berges

-  Aménagement paysager des berges du Domaine Public Fluvial (DPF)
-  Voie douce
-  Passage piéton en temps partagé
-  Passerelle piéton et cycle à créer

Infrastructures existantes

-  Voie navigable
-  Domaine Public Fluvial (DPF)
-  Voirie
-  Pont



Identification des sections d'aménagement

• Section A

Du pont du Croult à la confluence de la Seine au canal Saint-Denis. A l'horizon 2020.

Assurer la continuité piétonne et la mobilité douce entre la Seine et le canal St Denis.

Reconstruction du pont du Croult, élément essentiel pour relier la rive droite de la Seine à la rive droite du canal Saint-Denis, cet axe étant la voie cyclable Paris-Londres. Ce pont permet assure également l'accès à une maison éclésièrre qui fait l'objet d'un appel à projet pour animer cette rive. Le co-financement de ce pont reste à déterminer par les différents territoires concernés par sa reconstruction.

• Section B

De la passerelle de la Gare Saint-Denis à l'écluse 6, aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Amélioration du cheminement piéton. Reprise des pavages et reprise du bord de quai et réaménagement de la zone en superposition de gestion Plaine Commune / Mairie de Saint-Denis.

• Section C

De la passerelle Geiter au Port Christofle. Dans le cadre des chantiers à venir aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Aménagement d'un port logistique et des continuités piétonnes. Reprise du bord de quai et aménagement paysager respectant l'emprise d'une reprise future d'activité portuaire

• Section D

Du Port Christofle au Pont de la Révolte. Amélioration de la continuité piétonne, aménagement à prévoir à l'horizon 2024. Création d'un stabilisé, reprise de la rampe d'accès et reprise bord de quai, limite DPF à consolider.

• Section E

Amélioration de la continuité piétonne, aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Reprise des cheminements en stabilisé, reprise du bord de quai, aménagements paysagers et aménagements du port.

ZAC à venir avec démolition de l'échangeur en rive droite.

Création d'une communication entre les deux rives à étudier.

Gestion Plaine commune / Ville de Saint-Denis, limite DPF à consolider.

• Section F

Courbe du Cornillon, une partie fin 2016 /2017 et une autre partie à prévoir à l'horizon 2024.

Aménager le port logistique et améliorer la continuité piétonne et l'offre d'arrêt passager.

Prolongement de l'aménagement de la courbe du Cornillon avec pavage enherbé et travaux de mise en conformité des arrêts passagers.

• Section G

De la courbe du Cornillon au Pont des Pailleux - Sortie SPL, Une partie en 2017 /2018 et une autre partie à prévoir à l'horizon 2024.

Amélioration des continuités piétonnes et offre d'arrêts passagers. Mise aux normes des arrêts passagers 2017/2018 et étude et travaux d'aménagement de la sortie SPL (fin 2018)

• Section H

De l'écluse 4 à la Passerelle de la Fraternité. Aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Création de cheminement en stabilisé, reprise de la zone pavé en pied de la passerelle, reprise bord de quai et aménagement paysager

• Section I

Du Pont de l'A86 au Pont du Landy, aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Amélioration de la continuité piétonne.

Création de cheminement en stabilisé, reprise du bord de quai et modification de l'escalier.

• Section J

De la passerelle Haie Coq avant écluse 3, aménagement à prévoir à l'horizon 2024.

Amélioration de la continuité piétonne et de la connexion avec les rues environnantes.

Création de cheminement et aménagement paysager reliant les passages protégés modifiés suite à la mise en double sens du quai Lucien Lefranc.

• Section K

Amélioration du cadre de vie.

Programmation potentielle 2017/2018 et au-delà pour la passerelle.

Pose de clôture autour de l'écluse n°2.

Projet de Plaine commune sur l'aménagement en rive gauche avec reprise dans l'enceinte de l'écluse par le Service des canaux et projet de passerelle porté par Plaine commune.



Section A



Section B



Section C



Section D



Section E



Section F

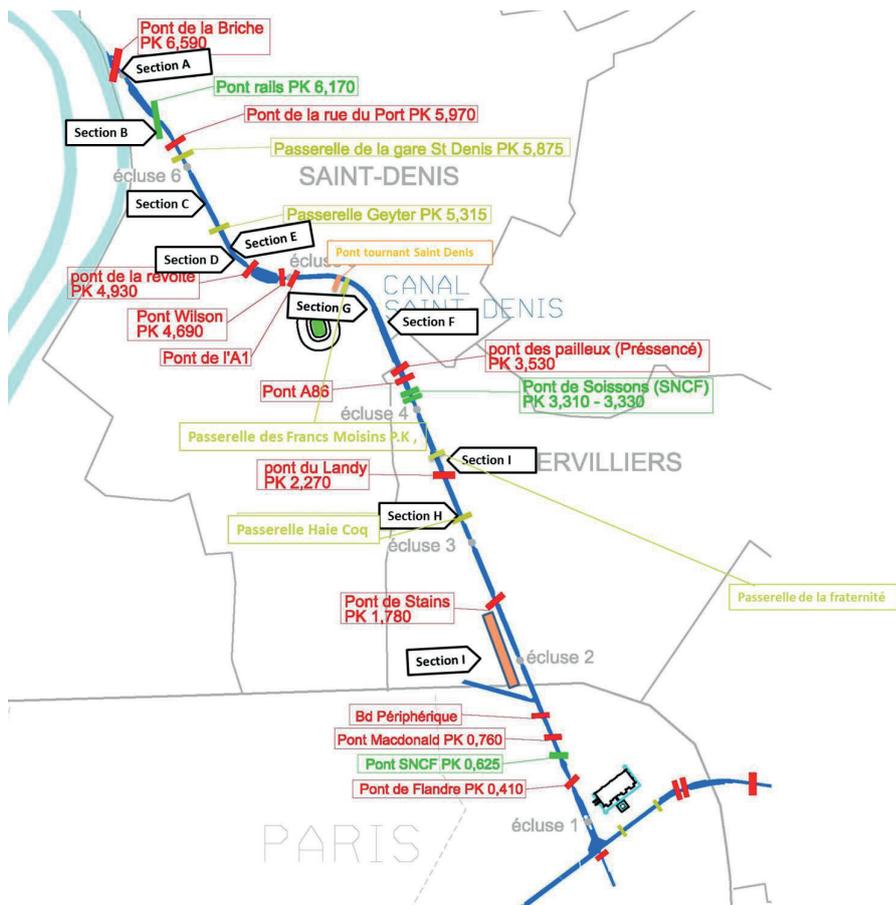


Schéma directeur des implantations portuaires, novembre 2005. Source: Service des canaux



Section G



Section J



Section H



Section K



Section I

État des actions portées par Plaine commune

- **L'avenue Paris-Londres** : une liaison cyclable inscrite au Schéma national des véloroutes et voies vertes.
- **Les enjeux TVB** : le canal, un axe bleu à valoriser pour s'inscrire dans la trame bleue, mais aussi pour participer à la trame verte. Son objectif est de se positionner comme le prolongement de la coulée verte du Parc de la Villette vers Plaine Commune et de participer, en tant qu'axe vert structurant (mise en relation de parcs départementaux; support de circulations douces; offrir des espaces verts de proximité et conserver l'activité industrielle). Mise en place d'un plan de gestion par le Service des canaux et Plaine Commune.
- **Fin des aménagements sur la rive droite** (4 séquences)
- **Aménagement des berges rive gauche.** (secteur de la ZAC canal)
- **Le secteur Gare - Confluence**
- **Direction du développement économique : le tourisme.** l'avenue du Street Art avenue
- **Le renouvellement des plantations arbustives rive droite.**
- **Aménagement de la courbe du Cornillon** (réalisation conjointe avec le Service des canaux)
- **L'appel à projet innovants.** Suivi de l'appel à projet "Réinventer la Seine et les canaux" sur le bâtiment des écuries de la Briche porté par le Service des canaux, Ville de Paris.

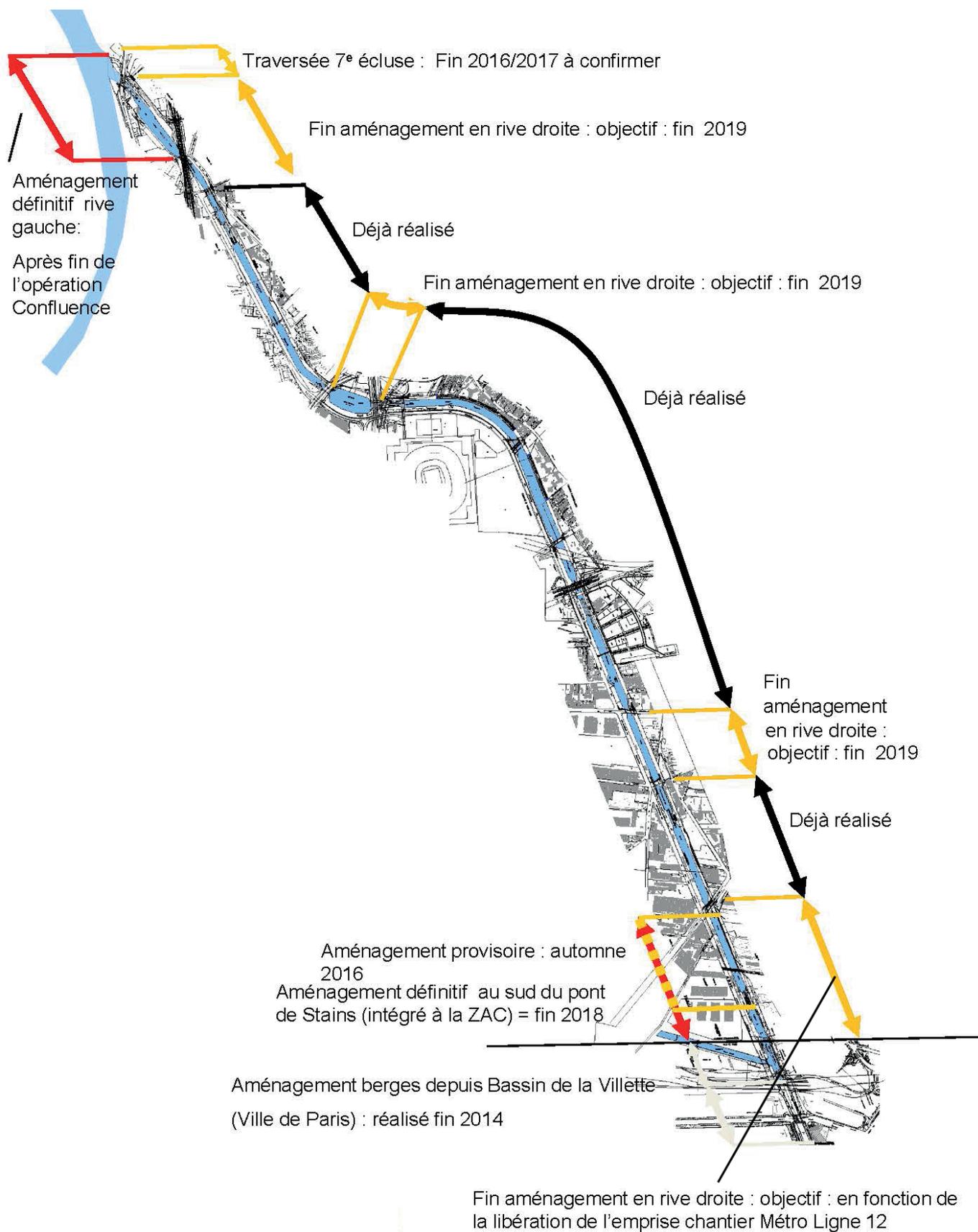
...

Aménagement des berges du canal Phasage prévisionnel



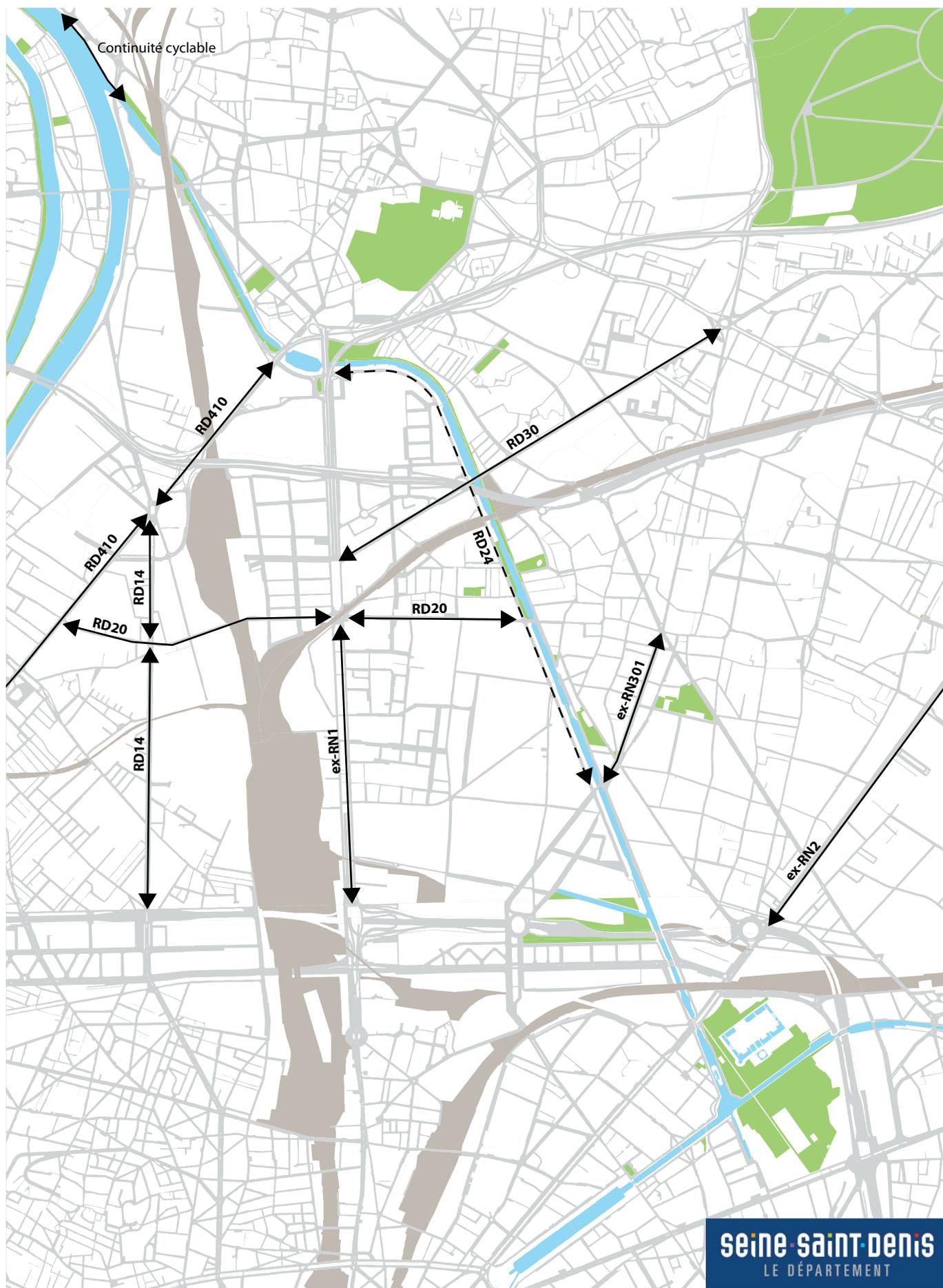
Fin aménagement en rive droite : objectif : en fonction de la libération de l'emprise chantier Métro Ligne 12



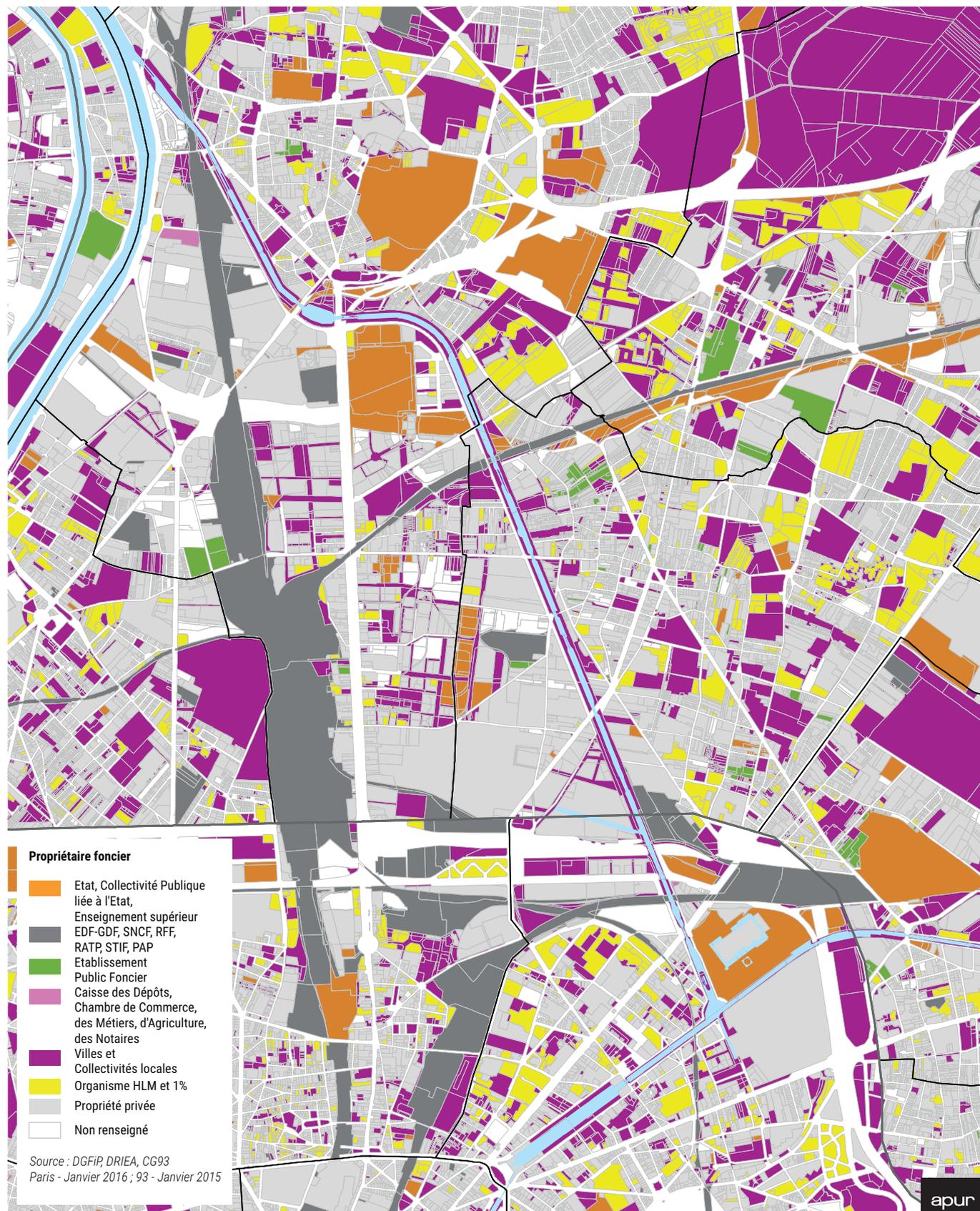


État des actions portées par le CD93

- **RD20 rue du Landy à l'ouest de l'ex RN 1** : reprise du projet à la demande de Plaine Commune pour mieux prendre en compte les trottoirs, la sécurité routière, la signalisation tricolore et en complément des aménagements cyclables comme cela avait été envisagé au départ.
- **RD 20 rue du Landy à l'ouest de l'ex RN 1** : à partir de la RD 41, les travaux d'aménagement cyclable vont pouvoir démarrer début 2018.
- **RD 30** : aménagement cyclable entre Ex RN 1 et ex RN 186 à la Courneuve. Étude lancée par Plaine Commune.
- **RD 14 à Saint Ouen** : étude d'aménagement cyclable entre le boulevard périphérique et la rue du Landy (RD 20) en 2017. Travaux 2019. **A Saint-Denis**, l'aménagement cyclable sur le Bd Ornano sera réalisé en 2019.
- **Ex RN 301 entre le canal et la Mairie d'Aubervilliers** : requalification suite aux travaux du métro de la ligne 12 (travaux 2018 / 2019) avec passage de 2x2 voies à 2x1 voies + piste cyclable. Financement RATP/CD93/Plaine Commune.
- **Ex RN 1 entre périphérique et RD 20** : passage de 2x2 voies à 2x1 et aménagement de pistes cyclables réalisés par Plaine Commune.
- **Liaison canal (écluse de la Briche) – berges de Seine à Epinay** : travaux de création de la continuité cyclable envisagés par Plaine Commune en 2018.
- **L'itinéraire cyclable Paris Londres** passe sur le canal et par l'Île Saint-Denis via l'ex RN 186 en provisoire. A terme il passera par les berges d'Epinay, puis l'ex RN 310, sur laquelle un itinéraire cyclable du T8 à Gennevilliers en 2017 sera aménagé.
- **La RD410**, Bd Anatole France à Saint-Denis (du canal à Pleyel), aménagement étudié par Plaine Commune et sur Saint-Ouen, requalification à l'étude par le CD93.
- **Ex-RN2** liaison cyclable programmée en 2017 pour le tronçon porte de la Villette / RD 20 Édouard Vaillant à Pantin. Le reste de l'ex-RN2 sera réalisé avant 2024.
- **RD 24 entre l'ex-RN1 et l'Ex-RN 301** : une étude cyclable pourrait être réalisée par le CD93.



Propriété foncière



Compte rendu des marches exploratoires

#1 marche du 11 mai 2017

COLLECTIVITÉS ET SERVICES REPRÉSENTÉS

Paris :

- Cabinet de Célia Blauel
- Mission Métropole
- Service des canaux

Plaine Commune :

- Direction des espaces publics et des déplacements
- Service relations avec les Entreprises
- Service Développement local – Mission Tourisme

UT Saint-Denis / Île Saint Denis :

- Unité Territoriale Parcs et Jardins - Secteur Nord et Centre

Département de la Seine-Saint-Denis :

- Direction de la Voirie et des Déplacements
- Direction de l'Aménagement et du Développement

Apur

PARCOURS

De la navette fluviale du Millénaire (Corentin Cariou) au pont tournant à Saint-Denis.

OBJECTIF DE CETTE MARCHÉ

Partager un diagnostic entre collectivités, réagir par rapport au document plan-programme réalisé par l'APUR, partager des informations entre collectivités, identifier des périmètres, secteurs sur lesquels les collectivités pourraient engager un travail partenarial (en dehors des projets déjà engagés par chaque collectivité).

- **Continuité avec le parc de la Villette :** nécessité de quitter les berges du canal, plus de facilité sur la rive gauche que sur la rive droite.
- **Quai de l'Allier (1) :** d'importants travaux de la SNCF vont démarrer en 2018 avec l'installation d'une base vie sur la zone du Port de l'Allier (emprise à préciser par le Service des canaux) pour le chantier du projet RER E Éole. Il s'agit de créer deux nouvelles voies avec un élargissement du pont de Stains pour absorber une augmentation du trafic ferroviaire. Le sujet du maintien de la continuité piétonne et cyclable le long de l'emprise de chantier est soulevé. Ce sujet doit être précisé avec la SNCF : les traversées resteront possibles mais dépendront des contraintes du chantier. Dans tous les cas, un passage est prévu pour les services de secours et le Service des canaux.
- **Bâtiment du Port de l'Allier :** Après les travaux de la SNCF, 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.

- **Point sur le projet street art avenue (2) :** Un premier site parisien est situé juste avant la passerelle du Millénaire, au niveau des deux piles rive gauche et droite. Indiquer la liste des sites concernés : reprendre la cartographie diffusé à l'APUR pour la localisation des sites existants et à venir (été 2017) L'objectif est de faire de cette avenue du Street Art un élément pouvant être intégré à "l'Olympiade culturelle" qui devrait avoir lieu dès 2020.
- **Enjeu touristique du canal :** le canal constitue un axe stratégique pour faire venir des touristes et leur faire découvrir ce patrimoine. Présentation du projet de running visite : course à pied et visite des sites du projet street art. Itinéraire Paris-Londres, axe de développement du cyclotourisme. Plaine-Commune va réaliser cet automne un projet de jalonnement

du chemin de Saint-Jacques de Compostelle, depuis la passerelle mobile en face du Stade de France jusqu'au parc de la Villette. Le parc de la Villette va également réaliser ce jalonnement cet été avec des clous bronze. Quelle continuité avec Paris ? Il serait intéressant de réfléchir à des points de jalonnement entre Paris et le canal. Qui serait maître d'ouvrage ?

- **Signalétique plus globale sur le canal :** les participants s'accordent à dire qu'il serait intéressant de définir une charte graphique pour la signalétique. Cette signalétique permettrait de référencer à la fois les accès aux transports en commun (avec temps de parcours), les ponts, quais, les éléments patrimoniaux et touristiques autour du canal, panneaux d'information sur la programmation culturelle du secteur... Proposition de mettre en place un groupe de travail sur le sujet. Ce travail pourrait être engagé pour les deux canaux.



Un travail a été engagé sur l'Euro vélo route 3. (à compléter)

• **Appel à projet pour les péniches**

• **Problématique des traversées illicites entre la passerelle du Millénaire et le pont de Stains (3) :**

Compte tenu de la distance entre la passerelle du Millénaire et le pont de Stains, des traversées régulières se font au niveau de l'écluse n°2. Or, d'après le Service des canaux, ces traversées illicites présentent un risque majeur car l'écluse n'est pas du tout sécurisée et ne pourra pas l'être compte tenu de sa configuration et de l'augmentation du trafic fluvial attendue. (Multiplication par 3 du trafic). Deux personnes sont décédées en 2016. De plus, un aménagement de l'écluse pour autoriser les traversées piétonnes serait contraire au code des transports. Paris n'a pas la main sur la police de navigation, qui relève de la DRIEA.

Les collectivités regrettent qu'un aménagement ne puisse pas être envisagé pour sécuriser l'écluse et permettre ces traversées piétonnes en toute sécurité. Le Service des canaux rappelle sa responsabilité en terme de sécurité. Le Service des canaux étudie actuellement la création d'un point supplémentaire de la navette ICADE du Millénaire sur la rive droite, face au pont-passerelle du Millénaire. Ce sujet doit être étudié avec Plaine-Commune également. A court terme, le Service des canaux va sécuriser l'écluse pour empêcher les traversées dangereuses avec l'installation d'une barrière.

Compte tenu de la situation, il apparaît urgent de lancer le projet d'une passerelle supplémentaire.

Plaine-Commune a réalisé une lettre de cadrage validée en Bureau Territorial le 8 mars 2017 pour la fin des aménagements de la rive droite.

Plaine-Commune dispose d'un plan d'investissement de 4,5 millions d'euros pour ces aménagements.

Quatre secteurs, soit 1,8 km de berges, répartis sur deux Villes : Saint-Denis et Aubervilliers.

L'obtention des Jeux olympiques et paralympiques permettrait notamment d'inclure le projet de passerelle piétonne et cycle répondant aux contraintes d'accessibilité PMR en attendant la création du pont routier Pierre Larousse. Il est proposé de refaire le point à l'automne concernant le projet de passerelle de manière à définir une position commune entre collectivités, et la maîtrise d'ouvrage selon les résultats de la candidature aux Jeux 2024. En fonction des résultats, des discussions pourraient également être envisagées avec la Métropole du Grand Paris. Par ailleurs, une convention d'aménagement doit être réalisée avec Paris pour lancer les études de maîtrise d'œuvre pour ce projet.

L'ensemble des services de Plaine Commune s'accordent sur le fait que la localisation du franchissement est validée dans la continuité de la rue Pierre Larousse, puisque les espaces publics de la ZAC Canal au droit du débouché de la rue P. Larousse ont été surélevés afin de permettre la création d'un franchissement routier à terme, afin de désenclaver le quartier.

Les dernières traces de projet de pont remonteraient à une esquisse dans l'étude Pont de Stains (document de 2012) qui préconise une voirie en double sens bordée de part et d'autre par une piste cyclable et un trottoir pour une largeur totale de 14m60 et un coût de 11,6 M€ HT (acquisitions foncières incluses).

• Un bateau-scène « Le Barboteur » (4) va s'installer à partir de cet été tous les jeudis soirs au niveau de la darse du millénaire.

• Réhabilitation de la « maison éclusière » (5) en rive Gauche devant le centre commercial : cette maison va être réhabilitée et une association va y

être installée dans le cadre du projet ZAC Canal. Démarrage des travaux à l'automne pour une livraison prévue fin 2018. Ce projet est porté par la Ville d'Aubervilliers.

• Aménagement paysager après le centre commercial en rive Gauche (6) : Plaine Commune va aménager une aire de jeux et des parcelles de jardins partagés entre autre. Démarrage des travaux à l'automne 2017 dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Canal.

• Il est relevé un problème de dépôt sauvage au niveau de la Plateforme du Bâtiment. Quelle collectivité est compétente pour intervenir auprès de cette entreprise ?

• Problème de la liaison entre la berge du canal et la RD24.

• Conventions de superpositions de gestion : il est demandé au Service des canaux de préciser le contenu des conventions de superposition de gestion. Le Service des canaux indique qu'il est nécessaire de réaliser des avenants à ces conventions. Le sujet de la signalétique ne figurerait pour le moment pas dans les conventions, le Service des canaux va vérifier ce point qui pourrait être intégré.

• Passerelle Haie Coq (7) : gérée par le Service des canaux. Est-il prévu de rénover/repeindre cette passerelle ?

• Bâtiment du pont du Landy (8) : le Service des canaux n'en a pas l'usage et a proposé à Plaine Commune qu'il puisse être alloué 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. Ce point dur, du fait du rétrécissement important de la largeur du cheminement au droit du mur de soutènement. Le bâtiment est propriété de la Ville de Paris et le Service des canaux étudie actuellement une reconversion de ce site en archives. Dans le cadre du projet d'aménagement de la rive droite, une expertise technique doit être menée pour connaître

précisément la faisabilité de déplacer le mur de soutènement afin d'élargir le passage au droit du pont du Landy.

- **Terrasse du garage à bennes**

d'Aubervilliers (9) : non utilisée. Un projet pourrait être imaginé sur cet espace.

- **Problématique de l'accessibilité au canal (10)** depuis l'avenue du Général de Gaulle (RD24), au niveau de la rue Alice Milliat : la RD24 se situe en contrebas du quai du canal et l'accès se fait actuellement par des marches. Le CD93 va étudier le sujet de l'accessibilité et de la sécurisation de cet accès (pas de trottoir sur la RD24, ce qui rend la traversée et l'accès au canal compliqué et insécure). L'accessibilité PMR n'est pas aujourd'hui assurée.

- **Pont mobile de Saint-Denis (11)**

(propriété de Plaine Commune) dans le prolongement du cours du Ru de Montfort : ce pont a été réalisé pour désenclaver le quartier du Franc Moisin et donner accès au quartier du Stade de France. Le Service des Canaux en assure l'exploitation et l'entretien courant. Depuis plusieurs années, il est apparu une usure très rapide et anormale des roulements. Quand l'ouvrage dysfonctionne, il est positionné pour permettre la navigation et donc fermé à la circulation automobile. Les piétons et les cycles peuvent utiliser la passerelle qui le double. Au vu de ce constat, et en concertation avec les services de Plaine Commune, il est appliqué depuis le début de l'année une gestion dégradée de l'ouvrage pour limiter le nombre de ses rotations. Il a aussi été convenu de réaliser d'une expertise technique par le biais d'un marché d'études budgété par Plaine Commune pour évaluer sous quelles conditions l'ouvrage est réparable durablement ou s'il doit être reconstruit. Qu'il y ait eu une erreur de conception ou non, ce pont a très mal vieilli et

n'est plus fonctionnel en l'état. Le Service des canaux est mobilisé pour remplacer au plus vite les roulements défectueux et rétablir la continuité de la circulation automobile. 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.

- Le réseau TRAPIL (Société des transports pétroliers par pipelines) sur la rive droite est désaffecté. Une rencontre avec les services de la DRIEA est nécessaire afin d'identifier précisément sa localisation et son devenir dans le cadre du projet de réaménagement.

Compte rendu des marches exploratoires

#2 marche du 30 juin 2017

COLLECTIVITÉS ET SERVICES REPRÉSENTÉS

Paris :

- Cabinet de Celia Blauel
- Mission Métropole
- Service des canaux

Plaine Commune :

- Direction des espaces publics et des déplacements

UT Saint-Denis / Ile Saint Denis :

- Unité Territoriale Parcs et Jardins - Secteur Nord et Centre

Apur

PARCOURS

Du pont tournant à Saint-Denis au pont du Croult à la confluence avec la Seine.

OBJECTIF DE CETTE MARCHÉ

Partager un diagnostic entre collectivités, réagir par rapport au document plan-programme réalisé par l'APUR, partager des informations entre collectivités, identifier des périmètres, secteurs sur lesquels les collectivités pourraient engager un travail partenarial (en dehors des projets déjà engagés par chaque collectivité).

COURBE DU CORNILLON :

• Arbres d'alignement après le pont mobile (1) :

Ces arbres ont fait l'objet d'une étude lors du projet de création du Stade de France en avril 2003. Un programme pluriannuel d'abattage et de replantation avait alors été proposé.

Un état phytosanitaire datant de mai 2015 recommande d'étudier le remplacement de l'ensemble des arbres existants et indique qu'un suivi annuel est nécessaire pour surveiller l'évolution de ces arbres vieillissants. Le Service des canaux a réalisé un devis pour l'abattage et la replantation de l'alignement mais s'interroge sur l'impact paysager de l'abattage de l'ensemble des arbres. Plaine Commune propose de réaliser un diagnostic poussé afin de définir si des arbres peuvent être maintenus encore quelques années. Ainsi une programmation d'abattage et de replantation pourrait être définie afin de laisser les jeunes plantations prendre de l'ampleur avant l'abattage de tous les vieux sujets.

Pour information, Plaine Commune envisage de financer ou co-financer

un diagnostic phytosanitaire des arbres sur les 4 secteurs de la rive droite.

Au regard de ce diagnostic, un calendrier pourra être établi avec une première intervention à l'automne / hiver 2018.

• Aménagement provisoire du port public de la Courbe du Cornillon (2) :

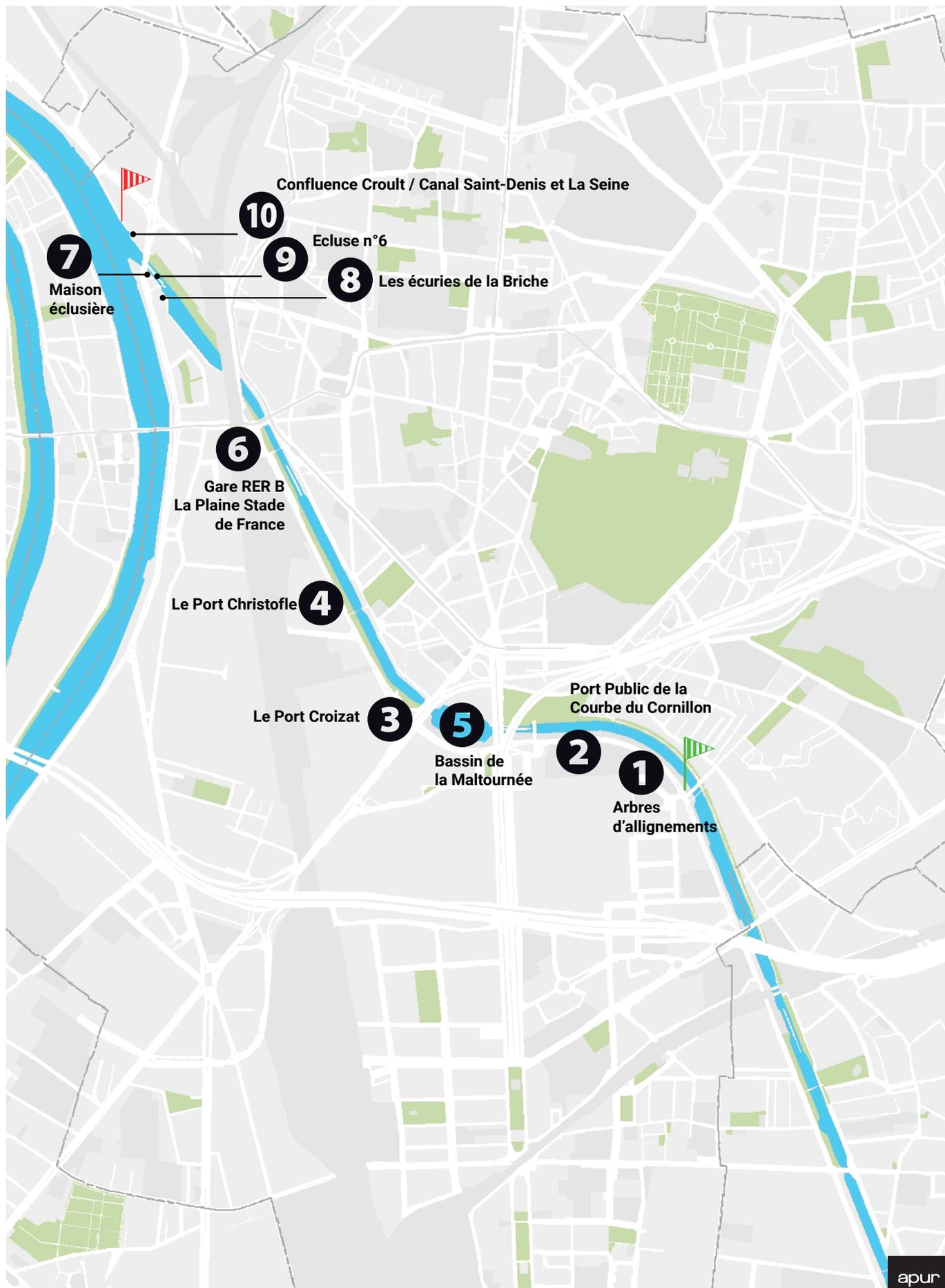
Attente d'un retour de Plaine Commune qui devait prendre en charge la plantation de gazon (dans le cadre du passage au printemps de la commission CIO) – Le Service des canaux a à sa charge le déblaiement de la parcelle, le décaissement afin de permettre l'apport de terre végétale par Plaine Commune et la dépose des GBA pour ouvrir la zone au public. Cet aménagement provisoire a fait l'objet d'un refus par la ville de Saint-Denis, qui a préféré mettre en attente l'aménagement définitif. Le projet initial était de réaliser une plateforme mixte dédiée à la logistique (colis, palettes...) en lien avec les entreprises implantées en face de cette plateforme (ex : possibilité de

partenariats avec Leroy Merlin), avec une descente passagers. Certains riverains du secteur se sont opposés à ce projet.

À titre d'information, cette zone non aménagée est située sur digue (ce qui explique le dénivelé important entre la voirie départementale en contrebas et le quai, qui ne permet pas un accès PMR)

Aménagement non réalisé, qui nécessite d'être relancé avec la ville de Saint-Denis. Plaine Commune va réinterroger la ville de Saint-Denis sur le sujet. Proposition d'organisation d'une réunion avec le Service des canaux, Plaine Commune et Saint-Denis de manière à réexpliquer le projet initial, en limitant les créneaux horaires de livraisons (prise en compte des riverains). Un aménagement avec une partie sur dalles et une partie en pavés enherbés serait possible.

• **Les arrêts à bateaux passagers** de la courbe du Cornillon nécessitent des aménagements afin d'être en conformité. Il s'agit de mettre en place un garde-corps le long de la route en raison de la hauteur du trottoir sur cet



espace en digue. Cette pose de garde-corps peut être réalisée par le Service des canaux. Par ailleurs un éclairage est aussi attendu et ne peut être mis en place par le Service des canaux. Ce sujet de l'éclairage doit être revu avec Plaine Commune ou le CD93.

- **Le nettoyage du canal** : le Service des canaux (SDC) dispose d'un nombre de bateaux nettoyeurs et de personnel habilité à les piloter insuffisant au regard du niveau des déchets à collecter sur l'ensemble du canal. Le SDC essaie de conventionner avec les villes de manière à ce qu'elles puissent prendre en charge un nettoyage local sur les secteurs qui nécessitent un nettoyage plus régulier. Cela éviterait une accumulation de déchets laissés sur les quais susceptibles de se retrouver dans l'eau.

- **Les arbres d'alignement aux abords du canal** : Les arbres du canal font partie de l'identité du canal et constitue un corridor écologique inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique. Ce patrimoine est à préserver, à améliorer et enrichir. Dans ce cadre, le Service des canaux va réaliser un plan de gestion arboré pour définir les secteurs prioritaires de replantation. Par ailleurs, dans le cadre de convention de travaux ou de demande d'emprise importante de chantier sur le domaine public fluvial, des demandes d'abattage sont adressés de façon informelle au Service des canaux pour les arbres dont la Ville de Paris est propriétaire. Comme le canal est situé en dehors de Paris, il n'y a pas de procédure pour demande d'abattage des arbres. Le Service des canaux va mettre en place une procédure similaire à la procédure des cimetières parisiens situés en dehors de Paris. Ce sujet doit être traité en lien avec les PLU des villes concernées. Les abattages nécessiteront l'avis des services des villes concernées et seront soumis à autorisation par le Service des canaux.

De façon générale sur le sujet des arbres tout comme l'entretien des espaces

végétalisés le long du canal St Denis, il est proposé que le Service des canaux et Plaine Commune puissent partager leurs plans de gestion.

UTILISATION DU CANAL ST DENIS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LOGISTIQUE URBAINE :

Plaine Commune voudrait mobiliser la voie d'eau dans le cadre des chantiers d'aménagement du secteur à venir. Le Service des canaux indique qu'il risque d'y avoir des tensions en 2019-2020 en raison des chantiers de la SGP et de l'utilisation du canal (tensions au niveau du passage des écluses). Le Service des canaux doit être averti longtemps à l'avance de ce type de projet, pour demander l'autorisation de dévasage, qui est soumis à la Police de l'eau (1 dossier par an). Le dernier chômage du canal Saint-Denis date de 2008, il doit être réalisé tous les 10 ans. À partir du 1^{er} janvier 2018, la compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations relèvera de la Métropole du Grand Paris.

- **Les ports Croizat (Ⓢ) et Christofle (Ⓢ)** (à Saint-Denis) ne sont aujourd'hui pas utilisés. Le port Croizat a fait l'objet d'échange avec Plaine Commune et le Service des canaux afin de lancer un appel à candidature pour l'occupation de ce port urbain. À ce jour le lancement de l'appel à candidature ne s'est pas concrétisé. Le port Christofle est pour sa part un port public qui peut être occupé à la demande pour des besoins ponctuels.

Le Service des canaux souhaiterait trouver des occupants pour ces deux ports.

BASSIN DE LA MALTOURNÉE (Ⓢ) :

Plaine Commune souhaiterait réaliser un projet type Paris Plage au niveau du bassin avec des guinguettes, un pont flottant... L'objectif est de faire de ce linéaire une section particulière de la promenade du canal: continuité des chemins, accessibilité, mobilier, espace

pour des événements... Dans le cadre de la candidature olympique, cette zone devrait être transformée de manière significative, avec notamment une restructuration de l'échangeur de l'A1.

- **En rive droite**, l'installation d'activité pérenne sur l'eau n'est pas possible dans ce secteur.

- Zone désignée comme **un port de plaisance** (arrêt passagers) dans le Schéma Directeur des Implantations Portuaires

Par contre l'installation d'activité ponctuelle est envisageable dans le cadre du projet d'aménagement de la rive droite du canal saint Denis.

Activités sportives sur l'eau :

Diagnostic pour identifier les parcours existants mené par le CD 93.

Des ateliers menés par le CD93 sont actuellement en cours dans le cadre de leur schéma de loisirs. Le projet ici consisterait à installer des agrès sportifs, des activités sur l'eau et des parcours sportifs.

- Projets Connexes : étude pré-opérationnelle Porte de Paris (agence François Leclercq, BASE)

Le Service des canaux précise que ce bassin a une double utilité pour les bateaux : zone de retournement et zone d'attente avant le passage de l'écluse (n°5). Dans le cadre de la réflexion sur le devenir du bassin, il est indispensable de prendre en compte ce double usage.

- La problématique du « zéro phyto doit être améliorée et être cohérente avec la réglementation et la certification ISO 14001 du Service des canaux.

GARE RER B LA PLAINE STADE DE FRANCE (Ⓢ) :

Plaine Commune a l'ambition d'améliorer la connexion entre le parvis de la gare avec le canal. Dans le cadre de l'obtention des JOP, Plaine Commune souhaiterait retravailler ces liaisons et la passerelle.

Projet de raccordement RATP :

- **Appel à projet Maison éclusière**

(7):

• **L'appel à projet sur la rive gauche concernant les écuries de la Briche**

(8): Dans le cadre du projet « Réinventer la seine et les canaux », le projet « Brasserie barge » a été retenu en commission du 17 juillet 2017. La mise en service est prévue pour 2019.

SUR LE DERNIER SECTEUR, EN RIVE DROITE, DE L'ÉCLUSE N°6 (9) JUSQU'À LA CONFLUENCE AVEC LA SEINE CERTAINES CONTRAINTES ONT ÉTÉ RELEVÉES :

- **Largeur du quai très réduite** (notamment au niveau du mur de soutènement de la gare Saint Denis) nécessitant une mise en sécurité des usagers par le biais d'aménagement spécifique.
- Intégration dans le cadre du projet de **la mise en lumière des sous-faces du tablier du T1** et du pont SNCF.
- Forte présence végétale à conforter et valoriser
- Ouverture sous le pont SNCF nécessaire pour assurer la question piétonne, mais potentiellement réversible par la mise en œuvre d'un portail pour éviter des détournements d'usages et des installations illicites.
- Interface avec les berges de la Vieille Mer.
- Interface avec l'écluse n°7 : présence d'une zone technique de 3,50m de largeur clôturée.
- Projets Connexes : ZAC Alstom Neaucité sur la rive gauche.

CONFLUENCE DU CROULT, DU CANAL ST DENIS ET DE LA SEINE (10):

Les travaux d'aménagement provisoire de la voie verte sur la rive droite du canal Saint-Denis ont débuté. Les travaux ont été reportés de 10 jours en raison de la fermeture du pont du Croult décidée par la Ville de Paris (y compris pour les services de secours - voir ci-dessous). Plaine Commune étudie l'option de contournement du pont proposée par la Ville de Paris en solution provisoire (voir principe ci-dessous) et une réorganisation du chantier, pour

minimiser autant que possible l'impact sur le planning d'ouverture au public. La Ville de Paris étudie les scénarios de sécurisation ou remplacement de l'ouvrage.

En effet, suite au classement du pont du Croult en 3S lors de l'inspection détaillée qui a eu lieu en novembre 2016, le Service des Canaux a lancé une étude complémentaire afin de déterminer la portance et l'état général de ce pont. Cette inspection qui a eu lieu début mai 2017 a donné lieu à un rapport d'étude. Ce rapport contredit une première information transmise par email par le bureau d'étude concernant la possibilité d'autoriser la circulation d'un VL de moins de 3t5 pendant les travaux.

« Après prise en compte de l'ensemble des constats effectués sur site, nous relevons que la structure a subi un choc entre 2013 et 2016 dont les conséquences sont susceptibles d'affecter sa stabilité. Théoriquement l'ouvrage peut reprendre des VL de 3,5 tonnes. Au vu de ce désordre singulier, le Service des Canaux recommande l'interdiction de circulation sur l'ouvrage à tout véhicule et piétons (publics) sauf accès de service piétons ; une circulation piétonne de services occasionnelle peut être maintenue ».

L'estimation de la réhabilitation du pont a été chiffrée à 600 000 euros, sa construction d'un nouveau pont à 500 000 euros. La rénovation de ce pont est aujourd'hui indispensable, elle permettrait également de s'inscrire dans le cadre de la continuité cyclable Paris-Londres. La piste cyclable provisoire en cours de réalisation par Plaine Commune empruntera le chemin de contournement du Croult. Plaine Commune va chiffrer le nettoyage de la piste cyclable.

De ce fait, le plan de prévention doit être modifié en conséquence, c'est-à-dire que l'usage du Pont du Croult pour les travaux d'aménagement provisoire de la piste cyclable est interdit. De même, il est avancé dans le rapport l'incapacité du pont à recevoir une piste cyclable et limite l'usage à la circulation piétonne de service de façon occasionnelle. Aussi nous devons étudier ensemble le

contournement du pont pour permettre à la piste cyclable de poursuivre son tracé sans emprunter le pont.

Le Service des canaux doit reprendre le garde-corps.

La pointe : La gestion de cet espace est réalisée par la Ville de Paris. Il ne peut être rendu accessible au public en prolongement du quai en raison de l'emprise de la zone technique de l'écluse. Par ailleurs, les garde-corps présentent des espaces vides importants pour permettre la remontée par les échelles sur ce terre-plein (batelier, personne en détresse dans l'eau...).

La zone est gérée en prairie et une seule fauche par an a lieu dans le cadre du feu d'artifice du 14 juillet tiré de ce lieu (risque incendie).

Pour ouvrir cet espace au public, il faudrait idéalement deux accès sécurisés du pont (actuellement un seul escalier étroit et pentu) et reprendre l'ensemble des garde-corps. Ce serait aussi le déclassement du site considéré comme une réserve écologique (nidification des canards, faune et flore).

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 :

