

SCHÉMA DIRECTEUR DES IMPLANTATIONS PORTUAIRES ET ACTIVITÉS DE LOISIRS



DU CANAL DE L'OURCQ

OBJET DU **SCHÉMA DIRECTEUR**

Une démarche partenariale du Département de la Seine-Saint-Denis, avec les collectivités riveraines du canal de Paris à la Seine-et-Marne, la Région, le Port Autonome de Paris et l'ADEME.

Un double objectif :

1^{ER} OBJECTIF

CONSTITUER UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE, partagé et prospectif sur le territoire dans lequel s'inscrit le canal et les usages qui s'y développent

2^{ÈME} OBJECTIF

Évaluer la **FAISABILITÉ D'IMPLANTATION DE PORTS** (fret, plaisance et transports de voyageurs) **ET D'ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS** sur la section à grand gabarit du canal de l'Ourcq

INTRODUCTION

CONTEXTE

➔ ENJEUX ÉCOLOGIQUES DE REPORT MODAL

- Insertion du canal de l'Ourcq dans le 1^{er} réseau fluvial français ... et d'importantes marges de progression (canal : 3,4% du trafic fluvial francilien et 0,02% du trafic total tous modes confondus).
- Objectif du Grenelle : augmentation de 25% de la part des transports alternatifs à la route.

➔ ENJEUX RÉGIONAUX DE MAINTIEN ET DE DÉVELOPPEMENT D'UNE MIXITÉ DES FONCTIONS DE LA VOIE D'EAU

- Le système fleuve, « site stratégique, élément fédérateur du projet spatial régional » du Projet de SDRIF.
- Objectif non-atteint du PDU IdF de 2000 d'une augmentation de 3% en 5 ans de la part du transport de marchandises par le fer et la voie d'eau (le transport routier = 90% du transport de marchandises en 2006, contre 82% en 1996).

➔ MULTIPLES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

- Important processus de renouvellement urbain autour du canal de l'Ourcq, mobilisant les différentes collectivités (Villes, Communauté d'Agglomération Est Ensemble, Département, Région) et leurs partenaires, l'Etat mais aussi l'Europe (« projet urbain intégré » FEDER du territoire canal de l'Ourcq / RN3).
- Espace de nature en ville, un écosystème particulier.
- Support de pratiques diversifiées de loisirs et de tourisme, appelées à se développer.
- Vecteur de déplacements.

AMBITION

➔ DÉVELOPPER TOUS LES USAGES / MIXITÉ / COHÉRENCE DES USAGES DANS LE TERRITOIRE

- Favoriser l'utilisation du fleuve comme axe de transports, pour les marchandises mais aussi pour les personnes ET faire du canal, un espace public « vert » partagé, accompagnant les projets de « retournement » des villes vers la voie d'eau.

METHODOLOGIE DE TRAVAIL POUR DETERMINER LA PROGRAMMATION

1. **ANALYSE DES ENJEUX** inhérents au territoire d'étude
 2. **ENTRETIENS** avec les acteurs présents sur le territoire
 3. **TRAVAIL ITÉRATIF** entre les éléments de programme envisagés et les potentiels du territoire
 4. **TESTS** auprès des acteurs locaux
 5. Présentation de **PREMIERS SCÉNARIOS** sur des sites identifiés
 6. Poursuite de la **CONCERTATION** : retour auprès des villes pour affiner le schéma directeur final : échanges au niveau technique et au niveau politique
- ➔ Formulation de *propositions consensuelles*, partagées par les collectivités concernées et de *pistes de réflexion pour préserver l'avenir*

LE CANAL

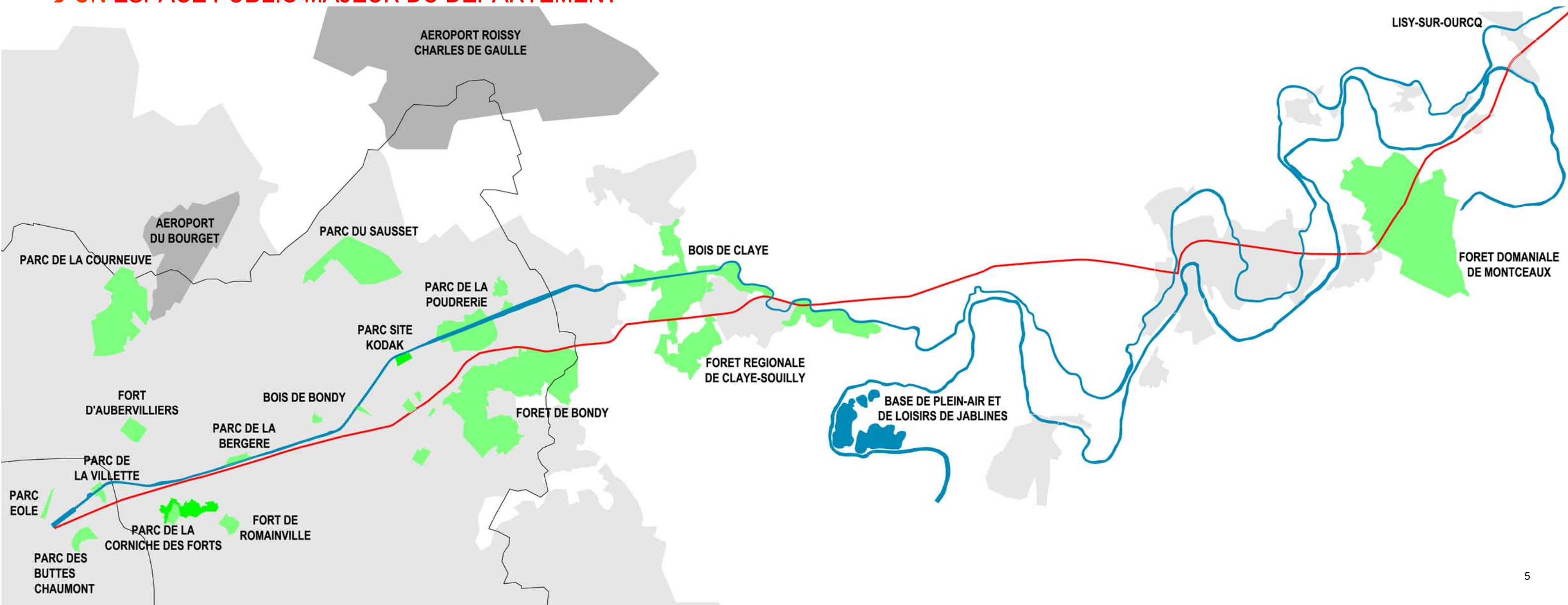
→ UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION

→ UN CATALYSEUR POUR LA RÉALISATION DES PROJETS DES VILLES ET UN LIEN ENTRE EUX

→ UN AXE ARTICULANT DES ÉCHELLES TERRITORIALES VARIÉES DE LA ZONE DENSE À LA COURONNE RURALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

→ UNE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT DURABLE :
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS
AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE DES HABITANTS
VALORISATION DES ESPACES PAYSAGERS EXISTANTS

→ UN ESPACE PUBLIC MAJEUR DU DÉPARTEMENT



OBJECTIFS ET ENJEUX DU SCHEMA

→ RÉPONDRE À L'AMBITION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

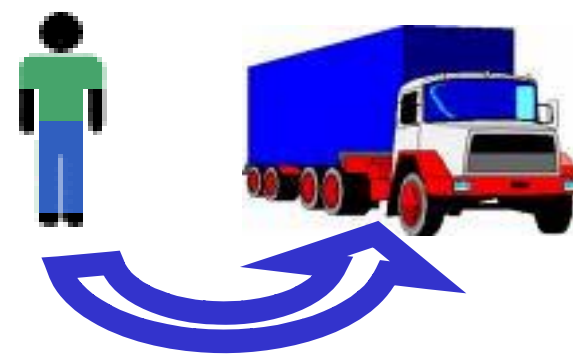
Le schéma est un outil pour anticiper et préserver l'avenir, dans un contexte de probable renchérissement des coûts des transports routiers, d'accroissement des contraintes de circulation des poids lourds.

Le canal doit être au service de la desserte des villes et de projets urbains ambitieux

Le canal peut contribuer à une nouvelle vision de la marchandise en ville

Le foncier bord à voie d'eau peut être un outil de la valorisation du canal comme support de flux, de reports modaux, d'attractivité, d'ancrage de nouvelles activités

Des sites de taille modeste
(1 000 à 4 000 m²),
La mutualisation = 20 % de
livraisons en moins



1 hab. de la zone d'étude
= 39 T / jour



1 péniche par jour pour une
centrale

~ 6 000 PL /an en moins

1 bateau de 350 tonnes = 15 à 20
camions

→ FAIRE DU CANAL DE L'OURCQ UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

→ IMPULSER UNE NOUVELLE POLITIQUE MARCHANDISES ET UNE NOUVELLE INSERTION URBAINE DES ACTIVITÉS DANS UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION (INTÉGRATION A DES PROJETS URBAINS)

DES PRÉALABLES

1. ASSURER LA **COHABITATION** DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES / LOISIRS ET DES DIFFÉRENTS USAGES DE LA VOIE D'EAU
ATTENTION FORTE PORTEE A **L'INSERTION ARCHITECTURALE / URBAINE ET PAYSAGERE** AINSI QU'A LA **SECURITE** DES SITES



2. RENDRE **ACCESSIBLE** LE CANAL / LE FRANCHIR / LE QUALIFIER DANS SA CONTINUITÉ



3. **RETOURNER** LA VILLE SUR LE CANAL / PERMETTRE L'OUVERTURE DE VUES SUR LE CANAL



4. PRÉSERVER LES **POSSIBILITÉS DE REPORT MODAL**

... EN MATIERE DE LOGISTIQUE

Anticiper les évolutions

Construire une offre pour
répondre aux besoins
d'entreprises « à projet »

Etre acteur de ces
évolutions

Des cibles et des objectifs

Maintenir les
activités et trafics
existants

Favoriser
les reports sur les filières
déjà utilisatrices

Matériaux, centrales
à béton

Matériaux, centrales à béton
→ ciment

S'appuyer sur des projets
pour mutualiser des
équipements

Favoriser les reports au sein
de
chaînes locales
non utilisatrices

Attirer de nouvelles
activités

Projet de Port urbain de fret à
Bobigny → portique conteneurs

Revalorisation matériaux
de chantier, PGC et
Grande distribution, Auto,

Hôtel logistique,
messengerie, ...

...

LA STRATÉGIE PROPOSÉE DANS LE CADRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

➔ **S'APPUYER SUR L'EXISTANT** (A CONFORTER) ET **LES PROJETS DES ACTEURS LOCAUX** (A METTRE EN RESONANCE)



➔ PROPOSER UN **JALONNEMENT DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS ET AMENAGEMENTS** EN COHÉRENCE AVEC LE TERRITOIRE (INFRASTRUCTURES, CONNEXIONS, ESPACES ECONOMIQUES, PROJETS) :

- favoriser l'utilisation du fleuve comme axe de transports, pour les marchandises mais aussi pour les voyageurs
- faire du canal, un espace public « vert » partagé, accompagnant les projets de « retournement » des villes vers la voie d'eau



Embarcadère

Point vélo

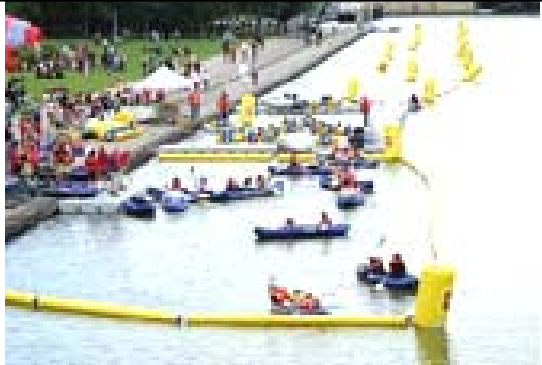
Totem

Kiosque / Folie

TYPOLOGIE DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES PROPOSÉS

PROGRAMME	CARACTERISTIQUE	LOCALISATION PRIVILEGIEE
PORT PUBLIC	Plateforme de transit Vocation de rester des espaces portuaires disponibles pour des usages et occupations temporaires de courtes durées	
	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'équipement fixe- Dimension : 80m x 20m- Utilisation ponctuelle selon les besoins des entreprises	<ul style="list-style-type: none">- Au droit ou à proximité de secteurs économiques (existants ou projetés)- Bien connecté au réseau routier principal  <p>Port public à Paris</p>
PORT URBAIN	Site portuaire nécessitant des aménagements et des infrastructures pérennes intégrés à l'environnement urbain	
Centrale à béton	<ul style="list-style-type: none">- Fonctionnalité urbaine, au service des territoires en mutation- Site de 3000 m² minimum pour traiter 30 à 40 000 tonnes,	<ul style="list-style-type: none">- Fonctionnalité présente au Port Serrurier et au Port de Pantin- Au barycentre des projet urbains  <p>Projet de réorganisation du Port de Bondy</p>
Site de valorisation matériaux	<ul style="list-style-type: none">- 3000 à 9000 poids lourds / an en moins, une fois branché eau	<ul style="list-style-type: none">- Au barycentre des projets urbains- A proximité des centrales à béton  <p>Projet de site de transfert des encombrants à Saint-Denis</p>
Hotel logistique, show room	<ul style="list-style-type: none">- Mixité activités/tertiaires à imaginer- Doit s'inscrire dans une politique logistique urbaine plus globale	Localisation au cœur du marché donc : proche de la zone dense et/ou au barycentre du canal et/ou proches d'une zone commerciale et/ou sur un port conteneur  <p>Port de Bonneuil – entrepôt – site de messagerie</p>
Port à conteneurs	<ul style="list-style-type: none">- Opportunité de mutualiser un équipement pour une fonctionnalité urbaine au service de la desserte de la ville : capacité résiduelle de 50 000 tonnes (soit 2500 poids lourds/an)- Accès routier de qualité- Rupture des continuités piétonnes en semaine	<ul style="list-style-type: none">-Opportunité du port à Bobigny  <p>Projet de Port de Bobigny</p>

TYPOLOGIE DES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS PROPOSÉS

PROGRAMME	CARACTERISTIQUE	LOCALISATION PRIVILEGIEE
HALTE DE PLAISANCE	Equipement d'escale et de court séjour	
	bornes d'amarrage, électricité, capitainerie, parking	<ul style="list-style-type: none"> - Sur une sur-largeur du canal permettant le stationnement des bateaux sans entraver la navigation - A proximité de la zone dense - A proximité de commerces et de services (transport en commun)
		
PORT ICAL	Installations culturelles et activités de loisirs et/ ou sportives	
Installations nautiques et sportives	<p>Deux types d'offre :</p> <p>1.offre proposant une pratique encadrée, (ex: association Contraste)</p> <p>2.offre proposant une pratique libre, ne nécessitant pas d'adhésion (ex : piscine publique)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sur une sur-largeur du canal permettant la cohabitation des usages (loisir et fret fluvial) - Accès routier - A proximité des transports en commun
		
Espaces paysagers et de loisirs		<ul style="list-style-type: none"> - En fonction des disponibilités identifiées bord à voie d'eau - Confortation des équipements existants - Mise en relation avec le canal
		
Evènements flottants et animations éphémère		<ul style="list-style-type: none"> - Conforter les sites existants - Un espace canal pour chaque ville - En lien avec les localisations proposées pour la restauration - Privilégier les sites bien desservis par les transports en commun
		
Base de canoë-kayak	<p>Deux types d'offre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Base pérenne (ex. club de Sevrans) - Activités éphémères (proposées l'été) 	<p>Pérenniser les sites existants (seule la pratique encadrée est autorisée sur le canal), les rendre plus lisibles</p>
		

LES PORTS MIXTES

Les ports mixtes **combinent des fonctions diversifiées** (logements, services, commerces, espaces publics, activités de loisirs...) **et une activité « support » de logistique urbaine et de proximité**. La condition de réalisation de ces nouveaux espaces portuaires actifs passe par leur intégration et leur bon équilibre avec les autres usages de la voie d'eau. Plusieurs préalables à leur aménagement sont fixés dans le cadre du Schéma :

- la **sécurité** des sites
- leur **intégration urbaine et architecturale**
- leur **qualité environnementale** (tendre vers le « 0 nuisance »)
- le **maintien des continuités** piétonnes le week-end et la mise en place d'itinéraires alternatifs en semaine

PROGRAMME

CARACTERISTIQUE

LOCALISATION PRIVILEGIEE

PORT MIXTE

Combine des fonctions diversifiées (logements, services, commerces, espaces publics, activités de loisirs...) et une activité « support » de logistique urbaine de proximité.

- A proximité de la zone dense
- A proximité de commerces et de services (transport en commun)
- Au droit ou à proximité de secteurs économiques



port en imbrication à une fonction d'immeuble Benthem Crouwé-Las Palmas, Rotterdam

TYPOLOGIE DES ÉLÉMENTS DE JALONNEMENT PROPOSÉS

LES BALISES SUR LE CANAL EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE DES VILLES

EMBARCADÈRES

- Favoriser le transport de voyageurs, en implantant des arrêts de navette fluviale à proximité de polarités de loisirs, d'emplois, de commerces et services. Ce transport mode doux doit venir en complémentarité du réseau de transport en commun existant.



POINT VÉLOS/ POINTS D'EAU

- A l'interface des pôles de transport
- A proximité des espaces sportifs/de loisirs existants
- A un « rythme » régulier



TOTEMS

- Rendre visible les éléments existants (parc de la Poudrerie) ou à venir (BPAL)
- Le long du canal en lien avec la trame des espaces publics



FOLIE

- Espace appropriable par les collectivités locales, qui peut changer de programmation (guinguette, restauration, salle d'exposition,...) dans le temps et suivant le lieu
- Préconisation pour un maillage régulier depuis le parc de La Villette
- Implantation en fonction des disponibilités foncières bord à la voie d'eau et des projets d'espace public des villes

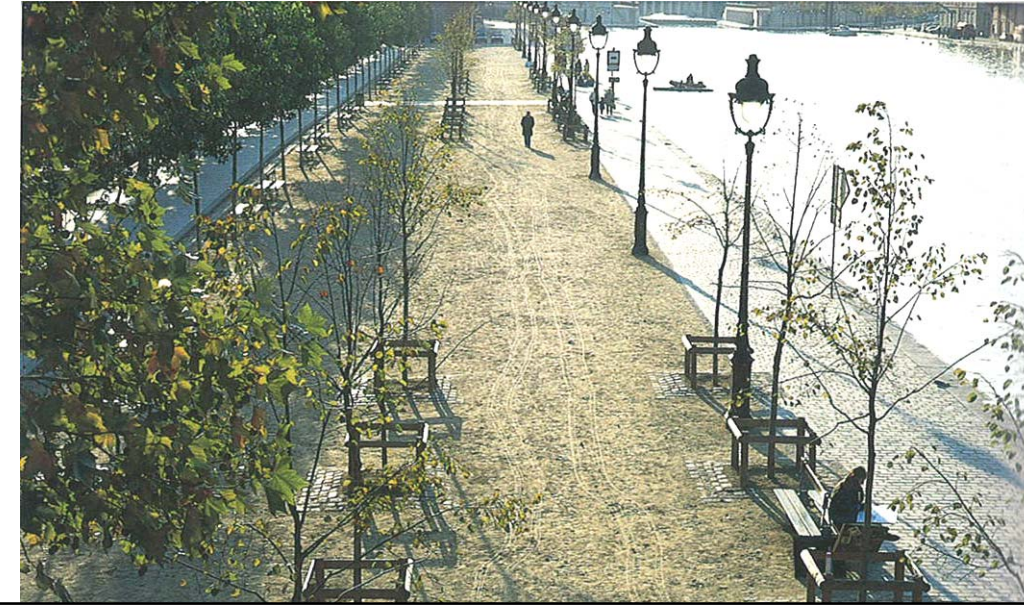


TYPOLOGIE DES **MODES DE CIRCULATIONS** PROPOSÉS

CIRCULATIONS DOUCES

Espace dédié à la promenade : piétons, rollers, cyclistes etc... Il s'agit d'un espace **partagé**

Quai de Loire à Paris



PISTE CYCLABLES

Bande cyclable exclusivement réservée aux cyclistes

Piste cyclable de l'Ourcq



ESPACES EN TEMPS PARTAGE

Espace à double usage:

- Pendant les temps d'activité: espace dédié au transbordement fluvial, non accessible aux piétons, cyclistes etc...des itinéraires alternatifs sont mis en place
- Hors temps d'activité: espace support des circulations douces

Espace en temps partagé- Le Havre

