



DOCKS DE SAINT-OUEN

Séminaire d'analyse de projets urbains

J. Teller & C. Ruelle

Marthe MATIME, Thomas ZANNIER & Arnaud LAMY
(Master de spécialisation en urbanisme et aménagement du territoire)

– Année académique 2015-2016

TABLES DES MATIÈRES

1. Contexte URBAIN	4
1.1. Saint-Ouen.....	4
1.1.2. Contexte politique	5
1.2. Les Docks de Saint-Ouen.....	6
1.2.1. Localisation.....	6
1.2.2. Caractéristiques.....	7
2. Historique	9
2.1. Contexte historique	9
2.2. Historique du cas traité	10
3. Les Enjeux	13
3.1. 2002-2003 : les principes mis en avant par l'étude analytique et prescriptive.....	13
3.2. Reconvertir une zone industrielle de 100 ha en cœur de ville.....	14
3.3. Les enjeux en quelques chiffres	14
3.4. La maîtrise des prix des appartements.....	15
3.5. Les enjeux en termes de mobilité	16
3.6. Les enjeux en termes de choix urbains	17
3.7. Le caractère « Eco » du quartier	18
3.7.1. Espaces verts et normes HQE	18
3.7.2. La problématique de la pollution des sols	19
3.8. La mixité sociale et l'accessibilité au logement	21
3.9. La mixité de fonctions	22
3.10. Les dernières étapes réalisées	22
4. Les acteurs	23
4.1. Les acteurs institutionnels	23
4.1.1. La Communauté d'Agglomération Plaine Commune	23
4.1.2. La Ville de Saint-Ouen.....	23
4.1.3. L'Etat	23
4.1.4. Le Région Île-de-France	24
4.1.5. L'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF).....	24
4.1.6. La Ville de Paris.....	24
4.1.7. Acteurs secondaires	25
4.2. Les acteurs privés.....	25
4.2.1. Les architectes	25

4.2.2.	Les urbanistes	25
4.2.3.	Le maître d'ouvrage Nexity.....	26
4.3.	La société civile	26
4.3.1.	Association « Vivre Saint-Ouen »	26
4.3.2.	Association « Mon voisin des Docks »	27
5.	outils urbanistiques	28
5.1.	Relevé des outils urbanistiques	28
5.2.	Plan Local d'Urbanisme (PLU)	28
5.3.	Schéma directeur d'aménagement.....	28
5.4.	La charte Ecoquartier des Docks.....	29
5.5.	La ZAC.....	30
5.6.	Le SCOT.....	31
5.7.	Budget : les grandes lignes	31
5.8.	Volet participation	32
6.	Illustrations du projet des docks.....	34
7.	Conclusions.....	37
7.1.	Environnement/ Qualité de vie.....	37
7.2.	Gestion de projet	37
7.3.	Social/ Dynamique de quartier.....	37
7.4.	Mobilité	38
8.	Références.....	39

1. CONTEXTE URBAIN

1.1. Saint-Ouen

À quelques kilomètres du centre de Paris, la commune de Saint-Ouen est localisée en bordure extérieure de la première boucle de la Seine, entre le territoire de Plaine commune et le département des Hauts-de-Seine.

En l'espace d'une quinzaine d'années, le territoire de Saint-Ouen connaît un repositionnement au sein de fonctionnement de la métropole francilienne, dont les périphéries acquièrent un certain regain d'activité et de centralité. La commune de Saint-Ouen s'inscrit dans la dynamique du Nord Francilien, qui voit se multiplier les projets d'urbanisme, d'aménagement et de transports. Le Schéma d'infrastructure et d'aménagement du Nouveau Paris renforce la place de la commune de Saint-Ouen comme étant un territoire clé à son développement.

La mutation du territoire de la Commune de Saint-Ouen résulte notamment d'une volonté de réutilisation des sites industriels délaissés afin que leur nouvelle affectation participe à la relance de l'activité sur le territoire municipal.

Ce réaménagement des Docks de Saint-Ouen a pour conséquence de modifier profondément le visage de la Commune, ceux-ci représentant $\frac{1}{4}$ de son territoire total. La ville de Saint-Ouen

1.1.1. Localisation et données chiffrées

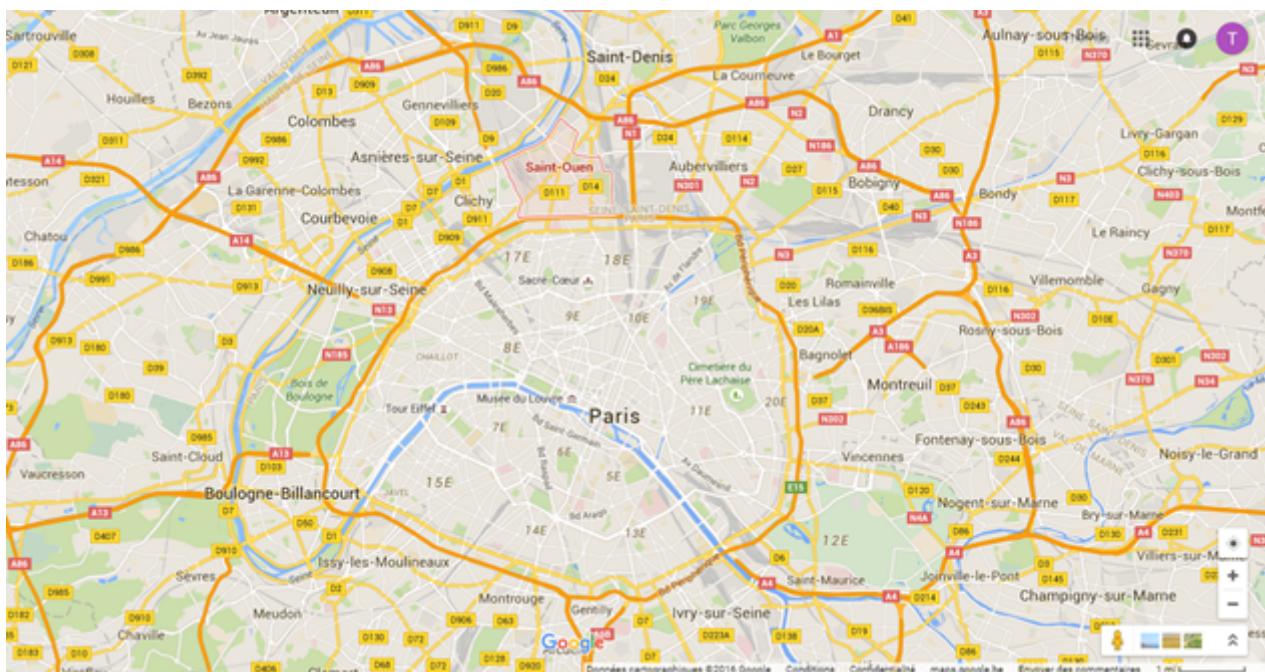


Figure 1 : localisation de Saint-Ouen dans l'agglomération parisienne

La commune de Saint-Ouen se situe en rive droite de la Seine.

En 2008, l'eau de la Seine occupe 12.4ha soit environ 2.9% du territoire communal.

La Seine offre 1,8km de linéaire de berges à Saint-Ouen sur les 21,5km de berges de Seine en Seine-Saint-Denis

Au niveau des données statistiques, il est intéressant de comparer la Commune de Saint-Ouen avec l'Île de France :

<p>► Région IDF :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12.000.000 habitants ▪ 12.000 km² ▪ 1.000 hab/km² ▪ +0,5%/an de croissance pour la population entre 2007 et 2012 ▪ 47,5% de propriétaires ▪ Taux de pauvreté 15% ▪ 12% de chômage ▪ Secteurs d'activité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 76% ➔ tertiaire ▪ 8,4% ➔ construction ▪ 11% ➔ administration 	<p>► St-Ouen – Seine-Saint-Denis (93) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 47.499 habitants ▪ 4,3 km² ▪ 11020 hab/km² ▪ +2%/an de croissance pour la population entre 2007 et 2012 ▪ 21% de propriétaires ▪ Taux de pauvreté 29% ▪ 20% de chômage ▪ Secteurs d'activité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 81,7% ➔ tertiaire ▪ 9,3% ➔ construction ▪ 5,7% ➔ administration
--	--

Figure 2 : données démographiques – INSEE (s.d.)

Les Docks se situent sur la commune de Saint-Ouen, en bordure de Seine, entre Clichy-sur-Seine et la mairie de Saint-Ouen.

Les anciens docks libèrent un espace foncier qui représente le quart de la surface communale. Ils représentent la plus grande disponibilité foncière aux portes de Paris.

1.1.2. Contexte politique

De nombreuses municipalités de la première couronne parisienne ont longtemps été dirigées par des partis d'extrême gauche. On parle alors de la « ceinture rouge » (Wikipédia, 2016).

Saint-Ouen a été dirigé de 1945 à 2014 par le Parti Communiste français. C'est donc le PCF qui est au pouvoir lors du lancement du projet de reconversion des Docks en 2001. Son impact sur le projet est sensible :

- Obligation pour les promoteurs de vendre à prix « maîtrisés », c'est-à-dire +/- 20% en dessous du prix du marché (soit max. 4500 €/m² au maximum)
- Réalisation de jardins communautaires
- Pré-commercialisation organisée par la ville au profit des habitants des Audoniens.
- 40% de logements sociaux, soit des proportions similaires à l'ensemble de la municipalité de Saint-Ouen

En 2014, l'Union des Démocrates et Indépendants (UDI – parti fondé en 2012 par Jean-Louis Borloo) remporte la mairie. Suite au changement de majorité, il semble qu'une tendance à la densification (optimiser les revenus par m²). Cela se traduit notamment en 2015 par le refus du Maire UDI d'accueillir le nouveau « super hôpital » de la Région parisienne, car cela priverait les

docks de la rentabilité offerte par les 1600 logements qui devraient être construits sur cette emprise.

- De plus, si l'hôpital était réalisé, ce serait l'Etat qui rachèterait le foncier et cela se ferait à un prix bien moindre au m² que ce que la municipalité pourrait attendre de la part d'investisseurs privés.
- La majorité dénonce les différentes chartes en place et autorise une augmentation des prix de vente au m²: limités initialement à 4500€/m², ils autorisent dorénavant des ventes jusqu'à 8000€/m² (Rafatdjou, 2016).

1.2. Les Docks de Saint-Ouen

1.2.1. Localisation

A l'échelle de la Commune de Saint-Ouen, le quartier des Docks se situe dans la continuité de la dynamique de développement depuis les portes de Paris et le quartier Victor Hugo vers la Seine.

Les principaux équipements présents sur le site sont une zone ferroviaire, un réseau de chaleur urbain CPCU et une usine d'incinération des déchets SYCTOM.

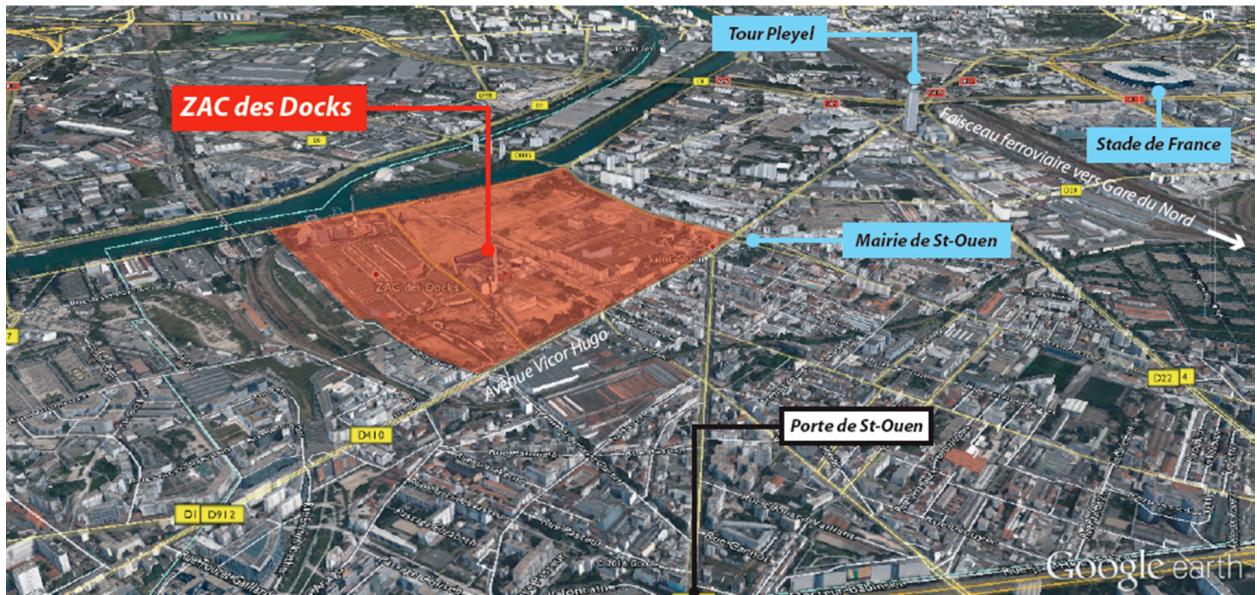


Figure 3 : localisation des docks

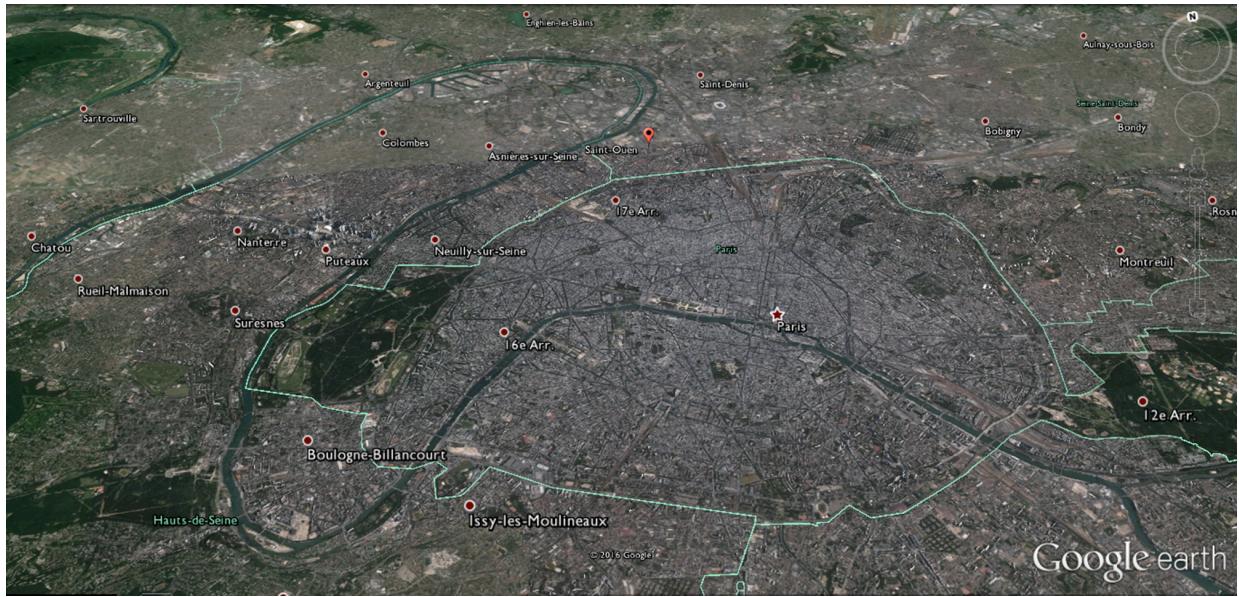


Figure 4 : localisation des Docks (Google Earth)

1.2.2. Caractéristiques

Axé autour des thématiques de la création d'un grand parc urbain et de la transformation progressive des sites industriels, le projet des Docks de Saint-Ouen propose de réinvestir la ville par un projet dense, de grande qualité urbaine mêlant diversification des fonctions et une attention à l'environnement.

Le réaménagement des Docks modifie profondément le visage de Saint-Ouen et engage fortement son devenir.

Le projet des Docks vise à faire évoluer l'espace, dédié aux activités industrielles, en quartier urbain mixte avec des exigences de haute qualité environnementale où se côtoient des activités économiques, des services, des commerces et des logements.

L'ambition du projet est également de développer l'habitat en offrant des typologies variées relié au fleuve et à ses berges.

Les activités de logistiques, de production d'énergie et de valorisation des déchets ménagers nécessaires au fonctionnement de l'agglomération parisienne sont intégrées dans le quartier. Om s'agit là d'activités industrielles résiduelles de l'ancienne affectation du site.

Le réaménagement des berges de la Seine entre le pont de Gennevilliers et la Confluence à Saint-Denis ainsi que le futur pont vers l'Île des Vannes font en sorte que le projet des Docks se conforme aux orientations du SDRIF qui fait du projet un « site stratégique et fédérateur du projet spatial régional » (ADAGE-2009).

1.2.3. Marché immobilier

Le prix de l'immobilier à Saint-Ouen a connu une forte hausse ces dernières années et a finalement recollé à la moyenne des prix du m² neuf en Île de France (Meilleurs agents, 2016).

On peut en conclure qu'il existe bien un marché pour le logement neuf.

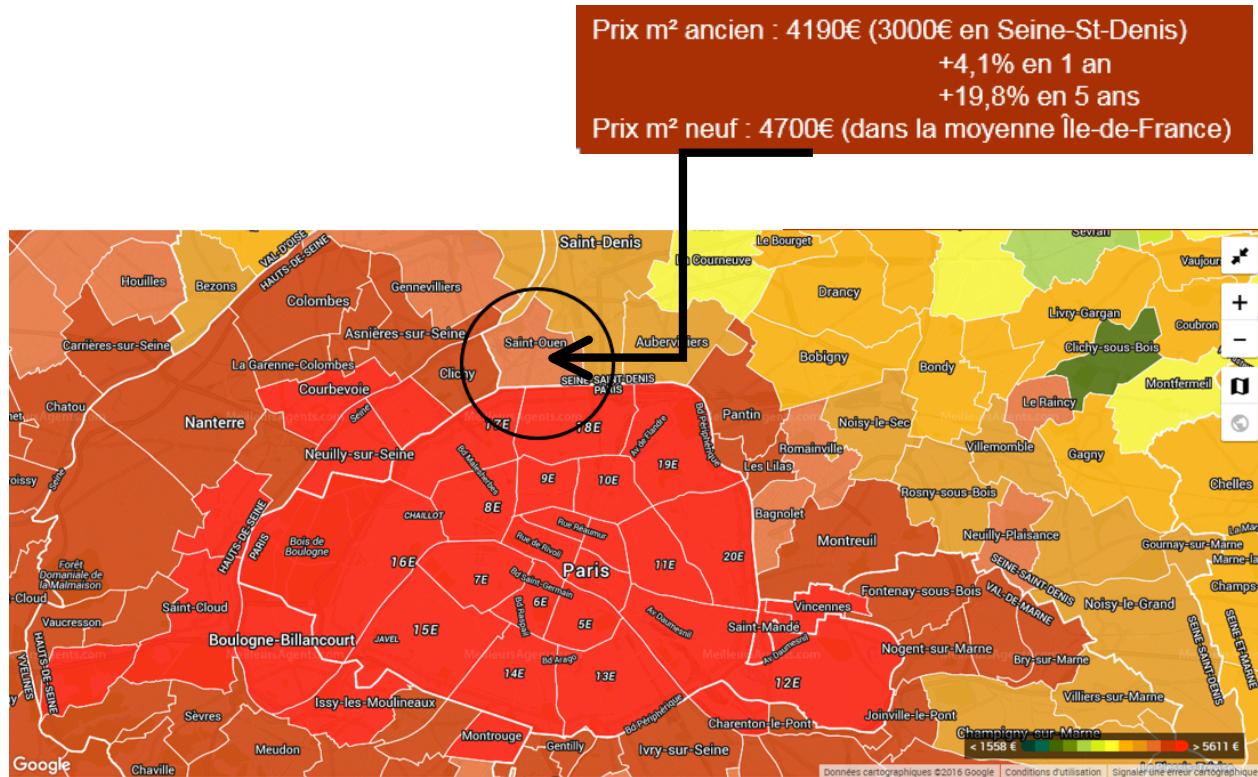


Figure 5 : prix du m² à Saint-Ouen

2. HISTORIQUE

2.1. Contexte historique

Saint-Ouen constitue une banlieue industrielle de Paris depuis plus de deux siècles.

Au début du 19^{ème} siècle, il est décidé de créer un avant-port en aval de Paris afin de désengorger le centre de la cité et de suppléer au manque de ports de la capitale. Cette « gare d'eau » a été inaugurée le 25 mai 1830. Un canal de 600 m et un bassin de 25.000 m² ont été aménagés (Ville de Saint-Ouen, 2016).



Figure 6. Docks de Saint-Ouen – fin du 19^{ème} siècle

L'industrialisation attire une population en quête d'emploi. Alors qu'en 1836, Saint-Ouen est un village de 983 habitants, en 1896, la commune compte 30.715 habitants

La production de logement ne suit pas et un habitat précaire (baraquements, taudis) se développe de manière anarchique.

La présence des docks et de la voie ferrée ont transformé en 60 ans le petit village en une banlieue industrielle. Cette situation perdurera jusqu'au début des années 80 et la désindustrialisation (Ville de Saint-Ouen, 2016).



Figure 7. Baraquements (Ville de Saint-Ouen, 2016)

2.2. Historique du cas traité

Les nouvelles infrastructures induisent le développement d'une zone portuaire importante ainsi que d'un secteur industriel intéressé par la connexion à la voie d'eau et à la voie ferrée. Cette dernière est réalisée en 1862.

On passe de 24 entreprises en 1860 à 121 en 1880. Les trois secteurs principaux d'activité sont la chimie, la métallurgie et le secteur énergétique.



Figure 8 – Représentation d'une usine chimique sur les docks (Ville de Saint-Ouen 2016)

Durant le XXème siècle, Saint-Ouen et en particulier le quartier des docks sont dédiés à l'activité industrielle: usine PSA Citroën, Alstom (18 ha), usine de fabrication de matériel électrique (7 ha), incinérateur, halls de stockage, un réseau ferroviaire dense, etc.

Avec les années 80 et la désindustrialisation, la municipalité se tourne vers le tertiaire. Le secteur devient majoritaire à Saint-Ouen en 1992 avec 54% des emplois (Ville de Saint-Ouen, 2016).

Le taux de chômage atteint alors les 15%.



Figure 9 : Docks de Saint-Ouen avant le lancement des travaux de l'écoquartier

Les entreprises productives ayant pour la plupart quitté les docks, on assiste alors à une réutilisation des bâtiments par des entreprises de commerce de gros qui utilisent ces locaux peu onéreux pour stocker des marchandises. Cette situation perdurera sur le site (excepté la partie nord) jusqu'à la mise en œuvre du projet d'écoquartier (2005)

Au nord de la futur ZAC, la municipalité rachète l'ancien château et le réhabilite entre 1963 et 1965 :

- le château devient un équipement public (musée des beaux-arts)
- l'ancien parc est réaménagé sous le nom de « grand parc de Saint-Ouen ».

En 2001, la municipalité débute une réflexion quant à une possible reconversion des Docks. Elle adopte alors « un périmètre d'études » (Rafatdjou, 2016).

On peut considérer que cela constitue la première véritable étape qui mènera in fine à la définition et la réalisation du projet de reconversion du site des Docks de Saint-Ouen.

Les différentes étapes vont ensuite s'enchaîner de manière régulière :

- 2002-2003 : la municipalité de Saint-Ouen commande une étude urbaine analytique et prescriptive aboutissant à l'élaboration d'un projet urbain (bureau Makan Rafatdjou) ;
- Mars 2003: signature d'un protocole entre les villes de Paris et de Saint-Ouen portant notamment sur l'aménagement des 5 portes à l'interface de leurs territoires respectifs ;
- 2006: adoption par la Ville de Saint-Ouen du schéma directeur d'aménagement ;
- Juin 2007: création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) ;
- Septembre 2007: le Conseil municipal de Saint Ouen désigne la SEQUANO (société d'économie mixte d'aménagement) comme aménageur de la ZAC ;
- 2008: signature entre les villes de Saint-Ouen et de Paris d'un protocole d'accord relatif aux Docks de Saint-Ouen:
 - Paris libère 10 ha de terrains lui appartenant sur les Docks
 - Saint-Ouen accueillera un certain nombre de logements sociaux à la place de Paris
 - La ligne 14 du métro sera allongée d'une station, localisée à proximité des Docks
- 2009: révision du PLU (Plan local d'urbanisme)
- 2009: adoption du Master Plan Ecoquartier
- 2009: ateliers thématiques avec les habitants sur la Charte de Développement Durable du projet
- Juin 2015: livraison de 1500 logements – fin de la première phase
- 16 septembre 2015: première pierre de l'école Petit Prince
- 2016: parc de 12 ha, serre pédagogique de 1400 m²
- 2019: 4000 logements seraient réalisés
- 2025: fin des travaux – réaffectation totale des docks de Saint-Ouen

3. LES ENJEUX

3.1. 2002-2003 : les principes mis en avant par l'étude analytique et prescriptive

En 2002, la Ville de Saint Ouen décide de prendre à bras le corps la reconversion des Docks de Saint-Ouen.

Un protocole de coopération est signé le 5 Mars 2003 par les Maires de Paris et de Saint-Ouen. Les Maires s'engagent à travailler ensemble sur l'avenir des Docks de Saint-Ouen.

La première étape consiste à commanditer une étude urbaine analytique et prescriptive aboutissant à l'élaboration d'un projet urbain. Les études préalables sont lancées après que le périmètre dans le PLU de la Ville de Saint-Ouen soit approuvé le 18 octobre 2004. Ces études visent à coordonner l'élaboration du schéma directeur d'aménagement des Docks.

Le bureau d'architectes – urbanistes Makan Rafatdjou remporte l'appel d'offre. Cette étude identifie les principaux objectifs qui vont structurer toute la définition du projet de reconversion:

1. Retrouver le fleuve;
2. Revitalisation économique;
3. Renouvellement et diversification de l'offre de l'habitat : améliorer l'image de la ville et le paysage urbain;
4. Réalisation d'un véritable maillage revalorisant les espaces publics, accroissement de l'offre des espaces verts.

L'écoquartier des Docks contribue à répondre à la crise du logement qui touche la Ville de Saint-Ouen mais aussi le bassin francilien.

Les Docks participent au rééquilibrage des emplois dans le bassin francilien. La Ville de Saint-Ouen représente un moteur du pôle économique de la Boucle Nord de la Seine et de la Plaine Saint-Denis. La programmation commerciale est aussi un levier de dynamisation de la Ville.

Un comité des partenaires est mis en place par la Mairie de Saint-Ouen à partir de 2005 auquel participent la Région de l'Île-de-France, le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, la Plaine Commune, Clichy la Garenne, les grands propriétaires fonciers, les usagers du site des Docks, RFF/SNCF, Nexity, la CPCU, le SYCTOM, la Ville de Paris, EDF/RTE, le STIF, et la RATP.



Figure 10 : La halle Astom en 2014 avant le début des travaux. Construite en 1922,, elle abritait jusqu'en 2008 des chaînes de montage. (LP/Claire Guédon.)

3.2. Reconvertir une zone industrielle de 100 ha en cœur de ville

Les Docks représentent au total une friche de 100 ha, soit une surface équivalente à un quart de la surface totale de la commune. Il s'agit en fait de la plus importante opération de réhabilitation d'Île de France.

Au vu de l'ampleur du chantier et de la surface qu'il représente, on comprend aisément que c'est en fait le visage de demain de la Commune de Saint-Ouen est en train de se dessiner.

Les axes de la stratégie urbaine peuvent être résumés comme suit :

- mixité sociale et fonctionnelle, intégration des grands services urbains: SYTCOM (traitement de déchets), CPCU (Compagnie parisienne de Chauffage Urbain), RATP (réseau de transport public) ;
- lutte contre le réchauffement climatique: écoquartier, normes HQE, chauffage urbain ;
- volonté que le quartier soit vécu de manière participative.

3.3. Les enjeux en quelques chiffres

Le projet peut être résumé en quelques chiffres clés :

- Surface brute : 100 ha
- Plus de 4000 nouveaux logements dont:
 - o des logements sociaux à hauteur de 40% dans la version initiale du projet. Suite au changement de majorité municipale, cet objectif aurait été revu à la baisse ;
 - o des logements en locatif libre ;

- des logements en accession (vente) ;
- 10.000 nouveaux habitants (+ 20% de population pour la ville de Saint-Ouen)
- 10.000 nouveaux emplois (+ 30% de nombre d'emplois sur la commune)
- 311.000 m² de bureaux et activités économiques
- 4500 places de parking (parking mutualisé – location possible à l'année pour les habitants)
- 4 grands types d'affectation foncière:
 - Le grand parc: 12 ha
 - Les espaces verts complémentaires, rues végétalisées, parcs en intérieur d'îlot, noues, etc.: 30 ha
 - Espaces invariants (CPCU et Sytcom – industriel en activité): +/- 28 ha
 - Surfaces constructibles pour les logements/services/bureaux: +/- 30 ha
- 71.000 m² d'équipements collectifs: 2 écoles, 2 gymnases, 2 crèches, 4500 places de stationnement
- +/- 675 millions € d'investissement au total
- À réaliser d'ici 2025 d'après les plannings (Docks-Saintouen, s.d.)

3.4. La maîtrise des prix des appartements

Le prix de l'immobilier à Paris et en périphérie est extrêmement élevé. L'accessibilité du logement est dès lors un véritable défi, en particulier dans la première couronne parisienne dont fait partie Saint-Ouen.

En effet, les citadins sont progressivement repoussés de Paris intra-muros vers la périphérie. Ils sont en quête de logements plus accessibles tout en bénéficiant de la proximité relative du centre-ville.

L'ancienne majorité municipale, communiste, a dès-lors imposé une modération dans les prix de vente et de location des appartements, afin que les Audoniens puissent y avoir accès et maîtriser le phénomène de gentrification.

Concrètement, une analyse de différentes annonces et prix de location et de vente d'appartements neufs situés dans le quartier des Docks donne les références suivantes :

Location	Loyer mensuel
40 m ²	850€
38,84 m ²	780€
60 m ²	1.070 €

Surfaces/chambres	Prix	Prix au m ²
88 m ² pour 2 chambres	413.000€	4.693€
83 m ² pour 3 chambres	505.000€	6.084€
71 m ² pour 3 chambres	410.000€	5.775€
94 m ² pour 3 chambres	538.000€	5.723€

Figures 11 et 12: benchmark prix de location et de vente (Seloger.com, 2016).

Le prix moyen pour des constructions anciennes localisées dans d'autres quartiers de Saint-Ouen est de 4190€/m² contre 3000€/m² en moyenne en Île-de-France.

Le prix moyen du m² neuf est quant à lui de 3000€/m² en Île-de-France.

3.5. Les enjeux en termes de mobilité

L'accessibilité des Docks de la Ville de Saint-Ouen est améliorée grâce au nouveau maillage viaire du quartier des Docks, qui ancre ce territoire dans une trame urbaine plus large et le relie à l'agglomération. Les voies départementales entourant le site gardent un rôle de transit. Quant aux autres voies, les zones 30 sont systématisées et les livraisons sont réglementées.

L'aménagement des espaces publics donne la priorité à la mobilité douce (vélos, piétons). Des pistes cyclables sont aménagées sur l'ensemble des voies principales et secondaires du secteur, les trottoirs sont largement dimensionnés pour accueillir des circulations piétonnes accessibles et agréables. La place de la voiture au sein du quartier est maîtrisée et le stationnement mutualisé et sous-terrain limite les circulations dans le quartier des Docks.

Il est à noter que si un résident souhaite disposer d'une place de parking, il devra s'abonner. Il n'est donc pas obligatoire de coupler l'achat d'une place de parking à l'achat d'un appartement.

La diminution de la présence de la voiture est valorisée par les promoteurs comme étant un facteur de diminution de la pollution aérienne et d'amélioration de la qualité de l'air.

On peut se poser la question de la pertinence de cet argument portant sur l'amélioration de la qualité de l'environnement. En effet, celle-ci est toute relative sachant que ce quartier de 10.000 habitants est situé dans une métropole de 11 millions d'habitants et au pied d'un des deux principaux incinérateurs parisiens.

L'éco-mobilité passe aussi par la création d'une navette fluviale pour les habitants. Les haltes fluviales sont en connexion avec la gare de RER, les stations de bus, les stations de Vélib et de covoiturage. Tous les modes de déplacements se rencontreront sur le quai de Seine. La voie d'eau est utilisée pour le transport des déchets ménagers, permettant de diminuer les convois de bennes à ordures.



Figure 13 : carte des infrastructures mobilité

En complément à la mobilité douce et à la mobilité fluviale, l'écoquartier bénéficiera également d'une offre de transports en commun. Ainsi, afin de désengorger à terme la ligne de métro 13, une extension d'une station supplémentaire de la ligne de métro 14 est en cours de réalisation. Elle sera localisée à proximité directe du nouveau quartier.

Un projet connexe aux Docks est la requalification espérée de la voirie départementale (RD1) face à la Seine et à l'îlot-Saint-Denis. Il était initialement question de l'aménager afin de diminuer les nuisances sonores. L'option évoquée initialement était de l'enfouir via la création d'un tunnel. Toutefois, nous constatons que ces travaux n'ont pas débuté.

3.6. Les enjeux en termes de choix urbains

Les principaux enjeux ont été identifiés dès l'étude analytique et prescriptive de 2003. Ils peuvent être résumés comme suit :

- Tourner la ville vers la Seine
 - Apporter des espaces verts dans une partie de l'agglomération parisienne qui en manque cruellement
 - Reconquérir le territoire le long des berges
 - Assurer la mixité sociale et la mixité de fonctions
 - Diminuer de l'emprunte carbone et améliorer la qualité des espaces de vie

Ces différentes ambitions se retrouvent sur le plan interactif qui est utilisé pour réaliser la promotion commerciale des Docks de Saint-Ouen (Les Docks Saint-Ouen, s.d.).

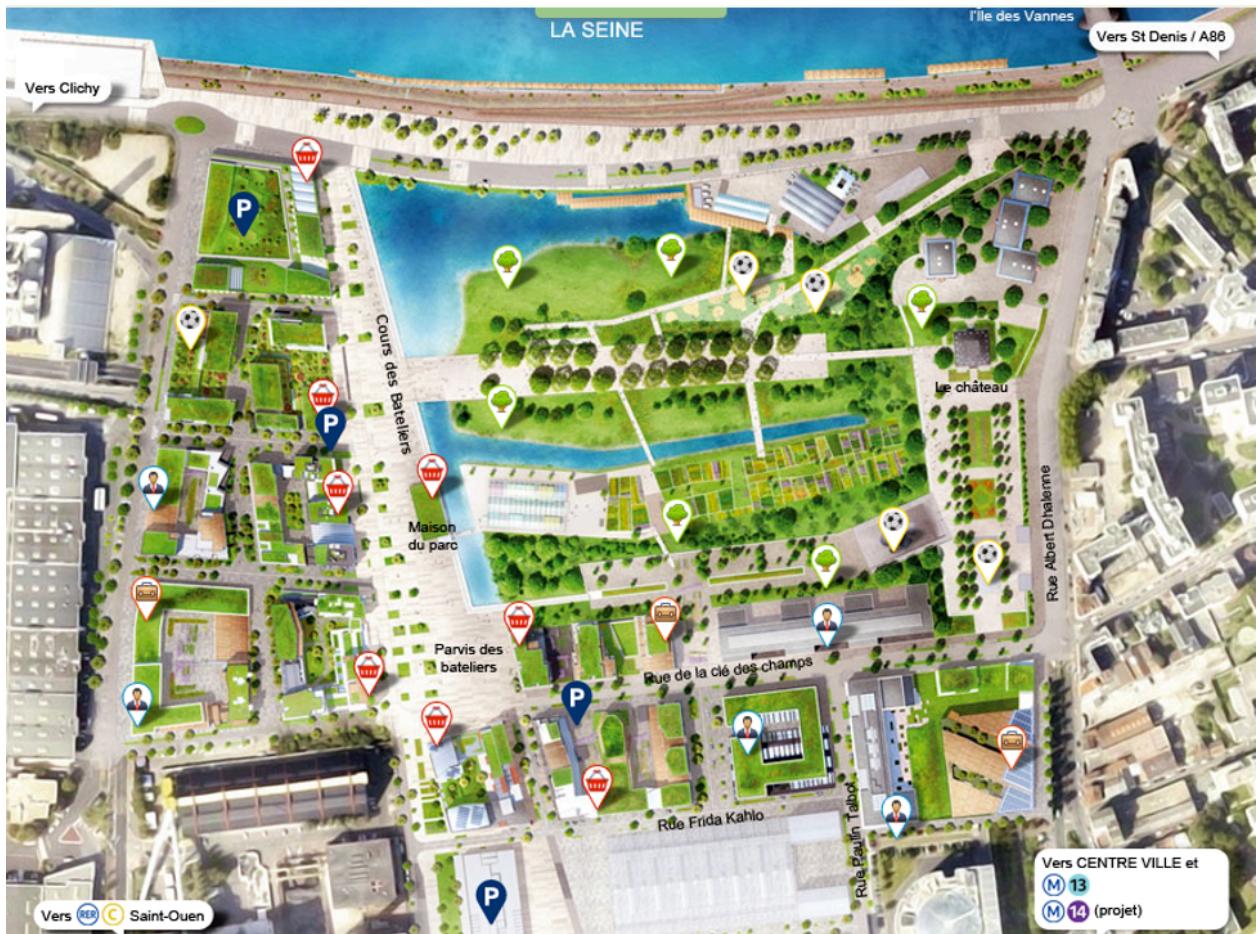


Figure 14 : plan interactif des Docks (les Docks de Saint-Ouen, s.d.)

3.7. Le caractère « Eco » du quartier

3.7.1. Espaces verts et normes HQE

Au niveau écologique, plusieurs objectifs particuliers ont été pris en compte lors de la réalisation des schémas d'intention du quartier.

En premier lieu, il y a la volonté d'améliorer la qualité de vie générale et le cadre de vie dans la commune de Saint-Ouen. En effet, elle est largement déficitaire en matière d'espaces verts et piétons.

La paysagiste Hélène Saudecerre a ainsi été amenée à proposer un plan d'aménagement des parcs, zones vertes et trames bleues cohérent sur l'ensemble du site des Dock (Docks-Saintouen, s.d.).

En matière de verdurisation de l'espace, il est à noter que le parc de 12 ha est complété par près 11 ha d'espaces publics et verts. Ces 33 ha, soit un tiers de la superficie totale, sont ainsi dédiés aux espaces publics ; il s'agit de rues, de places, d'avenues conçus en continuité avec ceux existants dans la ville de Saint-Ouen. Le caractère naturel des aménagements des voiries, espaces verts et parc de 12ha en bordure de Seine apportent une grande qualité du traitement des espaces publics en intégrant la trame verte comme continuité végétale et la trame bleue comme parcours des eaux pluviales dans la Ville.

Ces espaces sont complétés par 10 ha de toitures végétalisées (Rafatdjou M., communication personnelle, 4 mai 2016).

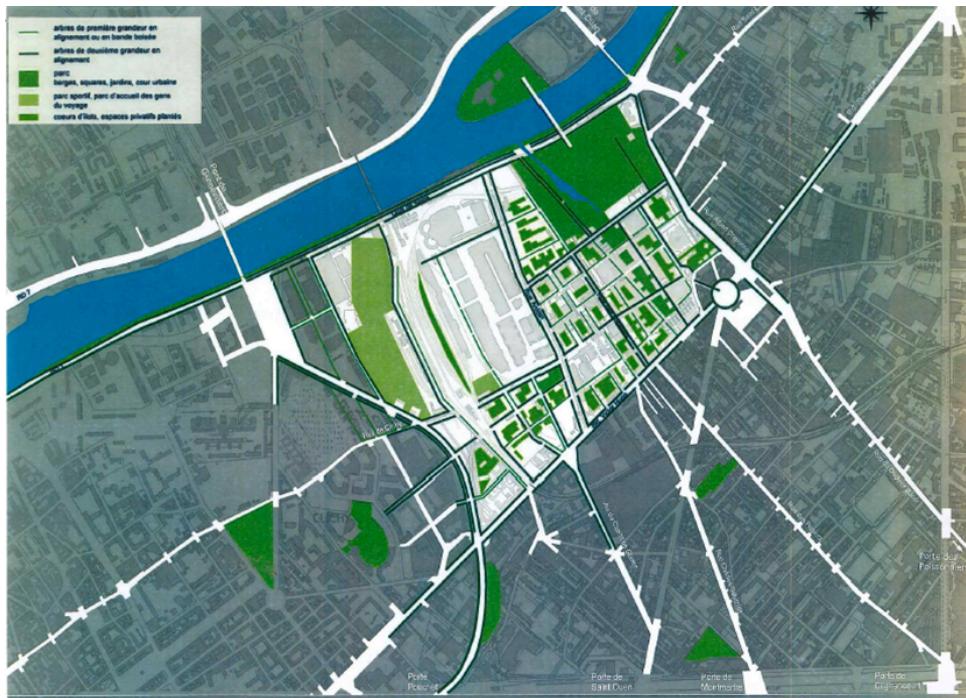


Figure 15 : espaces verts – Hélène Saudecerre

Ensuite, le bâti doit rencontrer de hautes ambitions environnementales telles que les normes HQE et un objectif de basses émissions de CO₂.

Pour conclure, la reconversion d'un ancien site industriel localisé en plein tissu urbain apportera également une amélioration de la qualité du milieu, ne serait-ce que par la dépollution ou la gestion des pollutions présentes sur le site.

3.7.2. La problématique de la pollution des sols

Le fait que le projet soit construit sur d'anciens sites industriels ayant notamment accueilli des hydrocarbures et une unité de production d'installations électriques a posé la question des modalités de suppression ou de gestion de la pollution des sols.

La ZAC des Docks est reprise comme installation ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement). Cela implique l'obligation de répertorier les pollutions présentes sur le site (travail réalisé par le bureau d'études ARCADIS), un contrôle de l'Etat, au travers de la STIIC : le service technique interdépartemental d'inspection des installations classées qui opère un suivi des ICPE et assure les modalités techniques d'accompagnement de la cessation de leurs activités avant le réaménagement (Maison des projets 2006).

C'est à l'aménageur (Séquano) de s'assurer de l'adéquation entre la remise en état des sols et les usages futurs. Il s'agit d'une mission d'autant plus importante qu'elle concerne la réalisation de logements.

En France, le principe du « pollueur-payeur » laisse la place dans certaines situations à une gestion au cas par cas des sites pollués. C'est notamment le cas lorsque les pollutions sont dites orphelines : le pollueur n'existe plus ou ne peut être clairement identifié. Il existe également la situation où il s'agit d'une migration horizontale de pollution provenant d'activités qui ne sont pas directement localisées sur le terrain concerné.

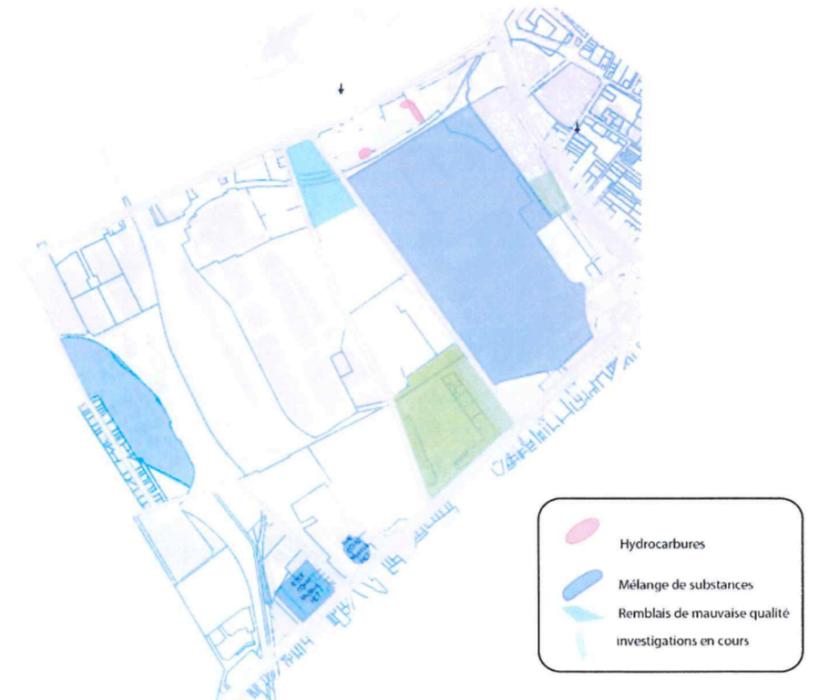


Figure 16 : carte des pollutions du sol

On peut citer l'exemple de la nappe d'eau qui se trouve sous le territoire de Saint-Ouen : elle est globalement polluée par des résidus d'hydrocarbures qui flottent à sa surface. Mais comment identifier le ou les responsables ainsi que la période à laquelle la nappe a été ou est polluée ?

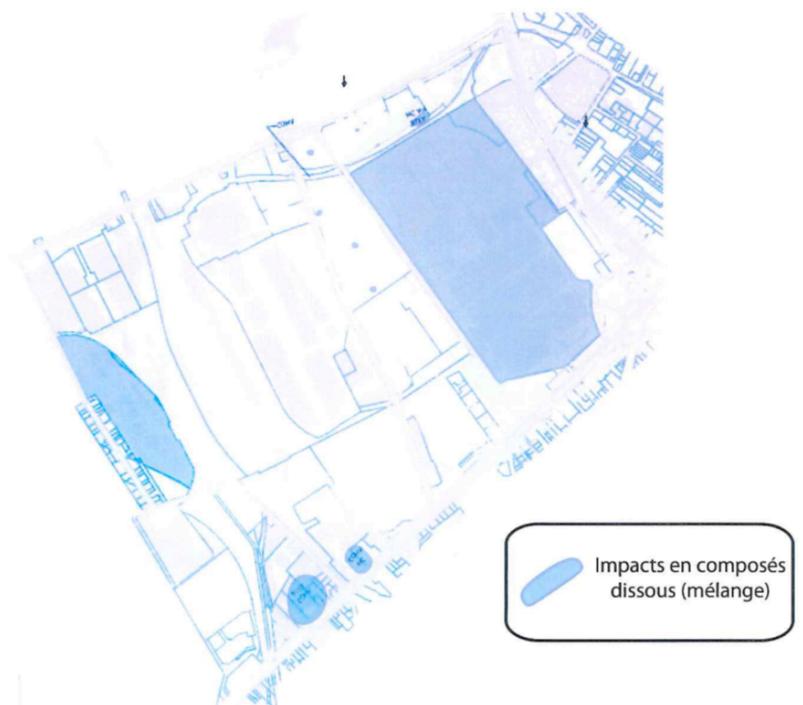


Figure 17 : carte des pollutions de la nappe

Le coût total de dépollution des sols des Docks St-Ouen est évalué à 81.200.000 €. Il comprend la dépollution des sols à proprement parler et la dépollution de la nappe, ainsi que les travaux de démolition et de désamiantage (Maison des projets, 2006).

Les pollutions sont essentiellement liées à la qualité des remblais et aux restes de pollutions aux hydrocarbures (ex : anciennes fuites de cuves à mazout). La pollution de l'eau est diffuse car les impacts sont répercutés sur l'ensemble du département (nappes phréatiques). Une surveillance de cette pollution est à envisager.

3.8. La mixité sociale et l'accessibilité au logement

La Ville de Saint-Ouen a associé les citoyens et les usagers à tous les stades du projet. Plus de 4000 logements sont ou seront construits permettant de faciliter le parcours résidentiel des Audoniens, des salariés et les nouveaux habitants dans la Ville de Saint-Ouen. Elle a fixé une série d'objectifs chiffrés à atteindre tels que 40% de logements sociaux (Compte rendu du conseil municipal, 25 juin 2007). Il est toutefois à noter que la nouvelle majorité communale tend à remettre en cause cet objectif (Rafatdjou M., communication personnelle, 4 mai 2016).

Les logements sociaux sont réalisés selon le même référentiel de confort et de qualité que les logements en accession de propriété. Leur répartition dans l'ensemble du quartier est réalisé de façon équilibrée afin de garantir la mixité sociale à l'échelle de tous les secteurs d'habitat.

Une série de tendances négatives sont identifiées sur le territoire de la commune, telles qu'une insuffisance et une inadéquation de l'offre de logements :

- Insuffisance de production de logements neufs depuis plus 15 ans :
- faible diversité de l'offre de logements (locatif, en accession, logements sociaux)
- insuffisance de grands logements (>T3)
- Parcours résidentiels sur la commune de St-Ouen difficile (* parcours résidentiel : fonction de changer de logement lorsque les besoins et les moyens évoluent)

Les prix des logements, qu'ils soient locatifs ou en accession à la propriété, doivent être financables par le plus grand nombre. Pour cela, la ville et son aménageur travaillent en étroite coopération avec les opérateurs de logements pour s'assurer de la maîtrise des prix.

Afin d'accueillir les familles Audoniennes et les salariés des entreprises de la Ville de Saint-Ouen, chaque programme de logements comporte 65% de logements de 3 pièces et plus.

Par ailleurs, les îlots sont pensés pour l'accueil intergénérationnel avec des logements familiaux, des logements pour les personnes âgées et de jeunes (étudiants, ASE, apprentissage), accompagnés de lieux de vie communs.

Une charte conclue entre la municipalité et les promoteurs prévoit notamment un prix de vente maximum de 4500€/m² ainsi qu'une typologie de logements prévoyant une surface minimum par logement (Rafatdjou M., communication personnelle, 4 mai 2016).

Pour valoriser la mixité sociale, de nombreux lieux d'échanges et de rencontres sont installés comme support du lien entre les habitants. Les rez-de-chaussée des immeubles et les équipements publics constituent des lieux pour les différentes formes d'animation.

3.9. La mixité de fonctions

Dans le programme de la ZAC, les équipements de proximité permettent d'apporter à la population de la Ville de Saint-Ouen et des quartiers environnents les services nécessaires à leur vie quotidienne : commerces, TPE, lieux de réunions, cafés associatifs, crèches, soutien scolaire, lieux d'échange intergénérationnel, antenne de quartier....

Pour mémoire, la programmation décidée lors du schéma directeur concernait 4000 logements, 300.000 m² SHON de locaux d'activités économiques diversifiées, 35000 m² de surfaces commerciales et des équipements publics (plaine de jeux, skate-park...) avec comme point fort la création d'un vaste parc de 12ha.

3.10. Les dernières étapes réalisées

Les toutes dernières étapes de réalisation concernent les installations du chauffage urbain (CPCU) dont le réseau existant a été étendu au nouveau quartier. Son principe consiste à pomper l'eau de la Seine au maximum à 380 m³/h. Cette eau est chauffée notamment grâce à la chaleur récupérée dans l'incinérateur (SYCTOM) et via une unité de cogénération fonctionnant auparavant au charbon et désormais fonctionnant à la biomasse (CPCU, s.d.).

Cette eau chauffée est ensuite injectée dans le réseau urbain.



Figure 18 : chauffage urbain CPCU



Figure 19 : première pierre de l'école « Petit Prince »

En Juin 2015, déjà 1500 logements sont livrés. La première pierre de l'école « Petit Prince » est posée en date du 16 septembre 2015.

4. LES ACTEURS

4.1. Les acteurs institutionnels

4.1.1. La Communauté d'Agglomération Plaine Commune

Située aux portes de Paris, Plaine Commune regroupe neuf villes de Seine-Saint-Denis : Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse.

La Communauté représente 408 000 habitants et 5 000 hectares, soit la moitié de la surface de Paris.

Plaine Commune est en charge de la gestion le Grand Parc et des espaces publics de l'écoquartier (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

4.1.2. La Ville de Saint-Ouen

La ville est l'initiateur du projet. Elle a adopté en 2001 le « périmètre d'étude » sur la zone des Docks. Elle a ensuite commandé l'étude prescriptive et urbanistique (2003) ainsi que le schéma directeur.

En signant le traité de concession d'aménagement de la ZAC des Docks le 4 octobre 2007, la Ville de Saint-Ouen est réellement devenue le moteur du projet d'écoquartier des Docks.

La Ville de Saint-Ouen a intégré Plaine Commune le 1er janvier 2013 (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

4.1.3. L'Etat

Le 3 mars 2009, l'État a signé avec la Ville de Saint-Ouen et Séquano Aménagement un contrat-cadre dont l'objectif est de promouvoir une démarche d'écoquartier au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Docks.

L'État participe au financement des espaces publics de la ZAC et de l'école à énergie zéro (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

Il est à noter que des tensions sont apparues depuis le changement de majorité municipale entre la Ville et l'Etat car celui-ci tarderait à verser certaines subventions promises (Le Parisien, 2015).

4.1.4 SEQUANO

L'aménagement des Docks a été confié à Séquano Aménagement, la société d'économie mixte (SEM) d'aménagement et de construction de la Seine-Saint-Denis (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

Les missions de SEQUANO consistent notamment à :

- Accompagner les collectivités ou opérateurs privés dans leurs projets de développement territorial, de renouvellement urbain et de construction.

- Cordonner la réalisation de projets urbains, d'équipements et d'espaces publics.
- Mener des études en amont à la réalisation de grandes opérations urbaines.

Le capital social de Sequano se chiffre à 9,7 M€ dont 67,54% d'actionnaires publics et 32,46% d'actionnaires privés.

La Société prévoit 1 milliards d'€ d'investissements prévus sur les 10 prochaines années (Sequano, s.d.)

Concernant les Docks, Sequano disposera de la maîtrise foncière de l'ensemble du site à terme, excepté le terrain Alstom, 18ha, acquis par Nexity (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.b).

4.1.4. Le Région Île-de-France

En 2009, la Région Île-de-France sélectionne le projet des Docks de Saint-Ouen pour le labelliser « Nouveaux Quartiers Urbains ». Ce label, créé en 2008, vise notamment à répondre aux enjeux de la crise du logement et à limiter l'empreinte environnementale du bâti francilien. Outre Saint-Ouen, 23 projets de quartiers ont été retenus jusqu'à présent (Région Île-de-France, 2013).

La Région finance également une étude sur la desserte énergétique du quartier en partenariat avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise des Energies (ADEME) et l'Union Européenne.

Elle participe également au financement des espaces publics de la ZAC, du parc et plusieurs équipements tels que la serre pédagogique et la maison du parc (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

4.1.5. L'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF)

L'EPFIF accompagne la Ville de Saint-Ouen et Sequano Aménagement afin d'assurer le portage des terrains pour mener à bien le projet (EPFIF, s.d.). Une convention relative au portage foncier des terrains de la ZAC a été signée en 2008 (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

4.1.6. La Ville de Paris

La Ville de Paris a signé un protocole d'accord avec la Ville de Saint Ouen en 2008 prévoyant la libération des terrains historiquement occupés par EDF (+/- 10 ha) dans le cadre de leur concession avec la Ville de Paris ainsi que la construction de logements sociaux sur ces terrains.

La ville de Paris prend en charge, concernant les terrains qu'elle apporte au projet :

- La dépollution des sols et le nettoyage des fondations de l'ancienne centrale électrique
- Le portage financier des terrains et la cession à terme à la ville de Saint-Ouen « dans des conditions économiques optimales et selon un calendrier approprié » (déclaration de partenariat des villes de Paris et de Saint-Ouen, p.3)
- La convention de partenariat prévoit également de privilégier la réalisation de 40% de logements sociaux (soit 660 unités). L'OPAC (office public de l'habitat de la capitale) de Paris construira 50%, soit 330 logements, dont 25% seront réservés aux demandeurs

inscrits sur les listes parisiennes (déclaration de partenariat des villes de Paris et de Saint-Ouen)

4.1.7. Acteurs secondaires

Il existe également plusieurs acteurs périphériques (par rapport au projet des Docks à proprement parler), en particulier en matière de mobilité, qui seront amené à intervenir à proximité du site des Docks et à mener des actions devant permettre le développement harmonieux de l'écoquartier.

Les deux principaux sont la RATP, en charge de l'extension de la ligne de métro n°14 et le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, qui a mené des études sur le réaménagement des voies départementales qui encadrent et desservent la ZAC des Docks (Les Docks de Saint-Ouen, s.d.).

4.2. Les acteurs privés

4.2.1. Les architectes

Nous avons constaté qu'une multitude d'architectes sont actifs sur le site des Docks. Ils sont chargés chacun du développement d'un îlot ou d'un bâtiment spécifique. Ainsi par exemple :

Tectone: 2 bâtiments linéaires le long de la voie ferrée - 106 logements – 7280 m² – 11,4 M€ HTVA

Atelier de Midi: 67 logements et 4 maisons (construits entre 2005 et 2008) - 5 012 m² - 5 M€ et revitalisation du quartier

Gaëtan le Penhuel & associés: 3200 m² de logements sociaux (40 unités), une résidence sociale de 4000 m² (150 chambres) et 150 m² de commerces (études en cours)

Atelier du Pont: 6200 m² de logements en accession (90 unités) et 480 m² de commerces

Pietri Architectes: participe avec 2 autres bureaux d'architectes à la définition et à la réalisation d'un îlot de 360 logements. Pietri réalise 8000 m² de logement (125 unités dont 41 en accession et 84 logements sociaux) – 12M€

TVK — Trévelo & Viger-Kohler, Nicolas Michelin, Au total: 29 architectes différents !

4.2.2. Les urbanistes

L'agence Makan Rafatdjou: 2002/2003: a réalisé pour le compte de la Ville de Saint-Ouen une étude urbaine analytique et prescriptive aboutissant à l'élaboration d'un projet urbain. En 2007, elle répond à un appel d'offre de la municipalité et remporte le marché: elle est alors désignée pour la maîtrise d'ouvrage urbaine de la ZAC des Docks.

L'architecte Olga Tarraso: 2008/2013: rédaction du schéma directeur des espaces publics de la ZAC des Docks (en collaboration avec l'agence Makan Rafatdjou) suivi de l'assistance au Maître d'ouvrage pour les espaces publics et les espaces verts.

La paysagiste Hélène Saudecerre: spécialiste des questions relatives à la conception d'espaces publics et aux parcs, notamment au travers du prisme de la biodiversité et de la gestion de l'eau. Cette approche permet de dessiner et concevoir les espaces publics au moyen de trames vertes pour la faune et la flore, et bleues pour le circuit de l'eau collectée.

Re-Sources: assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) développement durable sur la ZAC des Docks de Saint-Ouen pour la SEQUANO.

4.2.3. Le maître d'ouvrage Nexity

Nexity est une entreprise immobilière active tant dans le logement que dans l'immobilier d'entreprises.

Elle a la particularité de développer son projet de manière autonome par rapport à SEQUANO. Cela constitue une exception dans le modèle de développement des Docks. En effet, Nexity a acheté les 18 ha de l'ancien site Alstom et y développe le projet suivant :

- Construction d'un immeuble de 33 000 m² de bureaux et services Création de 2315 postes de travail
- 2200 m² de terrasses et jardins accessibles
- 4000 m² entièrement dédiés aux services
- 215 places de parking privatives



Figure 20 : immeuble « *Influence* », Nexity, ZAC des Docks de Saint-Ouen

4.2.4. Les promoteurs

Une multitude d'acteurs privés (promoteurs) développent des projets particuliers, le tout coordonné sous la coupole de SEQUANO.

Parmi ces promoteurs, plusieurs sont de premier plan. Nous citerons notamment Eiffage Immobilier, Bouygues Immobilier, Sodéarif (filiale de Bouygues construction), Europ Equipement et la Cogedim.

4.3. La société civile

4.3.1. Association « Vivre Saint-Ouen »

L'association « Vivre Saint-Ouen » regroupe des habitants opposés à la création de logements sur ce site.

Leurs arguments reprennent notamment des préoccupations d'ordre sanitaire et environnementales. En effet, ils critiquent le fait que les sols soient très pollués, qu'un incinérateur soit présent à proximité des logements sociaux, etc. Quant au chauffage urbain,

actuellement au charbon et ensuite au bois, il demeure une source pollution de l'air incompatible pour le développement d'un écoquartier.

D'autre part, ils soulignent le fait que la ville de Saint-Ouen manque d'espaces verts et que la ZAC devrait en priorité être développée afin de rencontrer cette carence.

Une critique concerne le type de bâti envisagé à l'origine et réalisé depuis qui constituerait un retour au modèle de tours de logements qui est un modèle dépassé datant des années 1960-1970.

Enfin, ils souhaitent que les transports en commun soient davantage développés et plus rapidement mis en œuvre, notamment en ce qui concerne les infrastructures du métro et de bus. Il s'agit de critiques émises pour la plupart dès le début du projet.

4.3.2. Association « Mon voisin des Docks »

Il s'agit de l'association de quartier pour les propriétaires et locataires de l'écoquartier des Docks.

Ils sont notamment actifs via un site internet qui existe depuis mai 2013.

Ce site web, dénommé « Mon voisin des Docks », est un site d'informations collaboratives et de partage qui tout comme l'association ont pour but d'améliorer la vie de quartier et de défendre les intérêts des habitants

L'association organise régulièrement des dîners et des pique-niques pour encourager les habitants à se connaître.

L'objectif est d'intégrer au mieux le quartier dans la vie culturelle, associative et citoyenne de la ville de Saint-Ouen en créant des rapports plus directs entre les habitants et les différents acteurs.

Le Forum du site web permet aux habitants de s'organiser au quotidien et de s'informer sur la vie de leurs quartiers. Le forum "vie pratique" par exemple permet aux propriétaires d'animaux de compagnie d'organiser des gardes pour les vacances. D'autres voisins ont décidé de créer un Pédibus pour l'accompagnement des enfants le matin. Une équipe de foot vient de se créer et grâce à l'association dispose d'un créneau horaire au terrain de l'Île des vannes. Il permet aussi de récupérer le colis d'un voisin ou de s'occuper du passage d'un technicien.



Figure 21 : logo de l'association Mon voisin des docks

5. OUTILS URBANISTIQUES

5.1. Relevé des outils urbanistiques

La Ville de Saint-Ouen et son aménageur Séquano proposent aux institutions et à leurs partenaires un cadre d'action pour réaliser le projet des Docks de Saint-Ouen à travers différents leviers existants:

- Plan Local d'Urbanisme
- Schéma directeur d'aménagement
- Réalisation de la ZAC
- Agenda 21 local
- Cahier des Prescriptions Environnementales
- Chartes (de développement durable, promoteur, espaces publics, entreprises citoyennes, chantier propre)
- Contrat-cadre « Aide aux opérations d'écoquartier » entre l'Etat, la Ville de Saint-Ouen et son aménageur, signé le 3 Mars 2009.
- Convention relative à la réalisation d'un Nouveau Quartier Urbain entre la Région Île-de-France, la Ville de Saint-Ouen et son aménageur

5.2. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La révision du Plan Local d'Urbanisme permet d'intégrer les objectifs de développement durable du quartier des Docks dans les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme de la Ville de Saint-Ouen.

5.3. Schéma directeur d'aménagement

La Ville de Saint-Ouen souhaite réduire l'emprise ferroviaire présente sur le site des Docks ainsi que l'impact des grands axes routiers et augmenter les espaces verts

Le Schéma Directeur d'Aménagement propose de relier la ville au fleuve en prolongeant la logique paysagère de la Seine dans le tissu urbain. Les aménagements concernent un maillage de voies paysagères parallèles et transverses au quai de Seine support d'une trame hydraulique avec des noues mêlant une trame verte par la création du parc de 12 hectares aux abords du fleuve (ouverture de perspective vers la Seine).

Cela a conséquence positive de réduire la coupure entre le nouveau quartier et la Seine par la voirie départementale (RD1), qui représente un axe de transit important. Cela garantit l'accessibilité aux berges via une requalification de la voie en bord de Seine pour générer plus d'espace côté fleuve pour les cyclistes et les piétons.

Est également prévue l'installation d'une passerelle entre le parc urbain et l'île des Vannes (pointe sud de l'île de Seine-Saint-Denis).

L'emprise du faisceau ferré est atténuée en acquérant une partie du foncier ferroviaire et en le destinant à d'autres activités et à des équipements.

La gestion du risque d'inondation est possible grâce au parc de 12 hectare qui permet une gestion des crues de la Seine par l'installation de champ d'expansion des crues reliés du réseau des noues et de mini-écluses (en attendant la décrue).

Les eaux pluviales sont gérées sous forme de stockage à la parcelle. Les espaces publics serviront de filtres des eaux pluviales par le biais de différents dispositifs :

- Noues végétalisées, noues urbaines, zones humides paysagères
- Toitures végétalisées

Concernant les aspects de mobilité, le schéma directeur d'aménagement prévoit la construction et la mutualisation des parkings et des places de stationnement et la promotion de l'offre de modes de déplacements alternatifs : par le covoiturage, le Vélib', la création d'une station de métro, une promotion de l'écomobilité afin de réduire la pollution de l'air

Création d'une navette fluviale pour les habitants : mise en place les haltes fluviales avec la gare RER, les stations de bus, les stations de Vélib' et de covoiturage

5.4. La charte Ecoquartier des Docks

La Charte pour un Ecoquartier des Docks est le fruit de la collaboration entre la Ville de Saint-Ouen et l'aménageur Séquano Aménagement d'une part et d'un travail de concertation avec les habitants de Saint-Ouen d'autre part.

La Charte se révèle être un outil essentiel pour fixer les ambitions en terme de développement du quartier durable en Île-de-France.

Il s'agit d'un document politique et stratégique qui présente les objectifs sociaux, environnementaux et économique de la Ville de Saint-Ouen et de son Aménageur Sequano.

La Charte se compose de 3 chapitres :

- le projet d'aménagement ;
- les engagements de la Ville de Saint-Ouen et de Sequano Aménagement dans l'élaboration de l'écoquartier des Docks ;
- les dispositions pour la mise en œuvre ;

Elle précise ainsi les responsabilités et les engagements de la Ville de Saint-Ouen pour l'écoquartier.

La Charte fixe les directives pour les maîtres d'œuvre dans le cadre des cahiers des charges des cessions.

Elle est en dialogue avec le Schéma directeur d'Aménagement et sert de cadre de référence tout au long de la réalisation et l'exploitation du quartier des Docks.

La Ville de Saint-Ouen exprime un nouveau type de référentiel de qualité urbaine comme stratégie. Cela induit une révision du Plan Local d'Urbanisme.

Dès l'origine du projet des Docks, la Ville de Saint-Ouen a affiché la volonté d'insérer la participation citoyenne au sein du projet. Une série d'actions sont menées pour informer, concerter et recueillir l'avis des Audoniens grâce à la participation citoyenne « L'avenir des Docks se construit ensemble » : exposition itinérante, registre de proposition, articles dans la presse locale, rédaction du Journal des Docks, préparation des rencontres publiques et mise en place d'ateliers de travail pour les promoteurs et les autres acteurs publics.

Les réunions et les échanges avec les partenaires institutionnels ont permis de fixer les objectifs et les niveaux des exigences à atteindre tout en prenant en compte les évolutions des modes de vie, des innovations techniques et réglementaires.

5.5. La ZAC

Une ZAC est une zone d'aménagement concerté. Il s'agit d'un outil d'aménagement dont l'origine remonte aux années 1970. Il crée une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique intervient pour réaliser un aménagement et un équipement des terrains.

L'établissement public acquiert des terrains pour ensuite les concéder à des utilisateurs publics ou privés

Le périmètre et le programme de la ZAC sont décidés par délibération du conseil municipal. Elle est d'intérêt public et toujours initiée par un acteur public (commune, région, Etat). Lorsqu'il s'agit d'un niveau supérieur à celui d'une commune, c'est le préfet qui décide de la ZAC (après avis du conseil municipal des communes concernées).

Est possible dans une ZAC la création d'équipements de toute nature (logements, commerces, industries, services...). Ces produits sont bâtis à partir d'un foncier prêt à bâtir : en effet, dans une ZAC, on procède notamment à une réorganisation du parcellaire et à une viabilisation des terrains.

La ZAC admet des opérations de création ex-nihilo (le cas ici présent), des opérations d'extension ou de réhabilitation.

La ZAC peut s'implanter dans toutes les parties du territoire communal pour les communes disposant d'une carte communale ou d'un PLU (plan local d'urbanisme). La ZAC peut occuper plusieurs sites, on parle alors de ZAC « multi-sites ».

Enfin, une cohérence des aménagements prévus dans la ZAC est nécessaire avec le schéma de cohérence territoriale (SCOT)

La ZAC est initiée par la mise en place d'une consultation préalable au projet, avec les riverains et les associations locales. Un choix sur le mode de réalisation est ensuite opéré. Elle peut être pilotée directement par un aménageur se présentant la plupart du temps sous la forme d'une régie, par concession d'aménagement à un prestataire public ou privé ou par acquisitions de terrains confiés au concessionnaire par voie amiable, préemption ou expropriation.

Un programme prévisionnel des travaux est alors décidé et un bilan financier de l'opération est calculé.

Notons que le projet de ZAC est plus contraignant que le PLU (plan local d'urbanisme) et que la ZAC ouvre au « droit de délaissement » : les propriétaires des terrains situés dans le périmètre

de la ZAC peuvent mettre en demeure la personne publique de procéder à l'acquisition de leurs terrains non-bâties.

La ZAC présente des avantages et des inconvénients.

C'est un outil bien adapté pour les vastes projets, qui permet une bonne gestion du foncier avant-projet (découpage/redécoupage de parcelles, viabilisation des terrains).

Il est particulièrement adapté pour la restructuration des terrains en friche et faisant appel à plusieurs promoteurs.

Le financement est plus facile pour les équipements nécessaires : ils sont pensés en amont dans le processus, par substitution à la taxe d'aménagement

Cependant, la ZAC est soumise au PLU. Il est nécessaire d'adapter ce dernier si la ZAC présente des incohérences et s'il existe une réelle volonté de créer une ZAC)

Il s'agit d'un outil qui n'est pas adapté pour de simples opérations de réhabilitation. Ici, le cadre de la ZAC est particulièrement adapté au vu de la taille du projet.

5.6. Le SCOT

Le SCOT désigne le schéma de cohérence territoriale. Il était autrefois appelé le schéma directeur.

Il s'agit d'un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il sert de cadre de référence pour les politiques sectorielles (équivalent wallon : le SDER). Il aborde les thèmes de l'urbanisme, de l'habitat, de la mobilité, de l'aménagement commercial et de l'environnement.

Il garantit une cohérence entre le PLU et le plan de déplacement urbain (PDU).

Enfin, il contient un document d'orientation et d'objectifs opposable aux PLU et aux principales opérations d'aménagement telles qu'une ZAC.

5.7. Budget : les grandes lignes

Les données relatives au budget de l'opération ne sont pas entièrement disponibles. Les éléments chiffrés ci-dessous fournissent toutefois les principaux postes.

Les informations mentionnées ci-dessous proviennent de documents datant de 2006 et fournis par « La Maison des Projets », point de contact pour le projet des Docks, dépendant des services de la mairie.

Intitulé des dépenses	Montant estimé	Intitulé des recettes	Montant estimé
Etudes	900.000€	Produit des ventes :	192.306.060€
Aménagement des sols (dépollution)	81.200.000€	- logt social : 350€/m2 SHON	
Travaux liés au foncier (géomètre, frais notariat, acquisitions foncières)	189.100.000 €	- logt : 400€/m2 SHON	
Honoraires (architectes, assistance envir,...)	28.012.500€	- bureaux : 550€/m2 SHON	
Travaux (espaces publics)	94.400.000€	- socle : 200€/m2 SHON	
Travaux (équipements publics)	29.250.000€	Vente de terrains	25.300.000€
TOTAL	422.862.500€	Participation du privé - 150€/m2 SHON	55.950.000€
		Participation publique (Ville)	132.576.440€
		Subventions publiques (Région, Conseil général,...)	60.000.000€
		TOTAL	466.132.500€

Figure 22 : tableau financier – Maison des projets 2°6

5.8. Volet participation

La participation citoyenne est un enjeu fort de ce projet. Aujourd’hui, elle prend concrètement l’aspect d’une serre centrale et associative ainsi que des potagers participatifs, accessibles PMR. Les volontés des habitants en termes de participation et de nature semblent avoir été concrétisées.

Concernant le volet participation d’une manière plus générale, les réunions du « pôle citoyen » ont été initiées très tôt, dès 2006. Le pilotage des réunions est assuré au travers d’une structure ad-hoc : « la maison des projets ». Il s’agit avant tout un espace d’exposition pour informer le public sur le projet au moyen d’expositions et de présentations des projets.

Dès le début, l’intérêt prononcé de la part des habitants a été dans le sens d’une meilleure qualité de vie, de la création de bâtiments plus économies en énergie et d’une large part des moyens de transport sur le site dédiés à la mobilité douce.

Les habitants se sont d’emblée posé des questions au sujet de la pollution et sur la manière de se réapproprier le fleuve.

Il a également été d’emblée question des aspects inhérents à la mobilité à proximité du site. Nous citerons notamment la question de l’intégration de la RD1 dans le projet ou encore le lien entre les nouveaux réseaux de transport public et le projet

Le suivi de la participation citoyenne semble assuré lui aussi dès le début du projet : le pôle citoyen tient des réunions régulières avec les services de la ville mais également des acteurs privés (bureau Rafatdjou, ARCADIS). À chaque réunion est prévue une date pour la suivante

Dès 2006, 500 personnes participent à une première présentation des orientations du futur projet : quelques habitants se sont inscrits dans des groupes de travail. C’est à ce moment que l’on commence à parler de « pôle citoyen ». Il s’agit pour la ville de mettre en valeur dans les comptes-rendus de réunions le rôle des citoyens dans la création du projet.

On observe une volonté de la mairie de faire participer les gens : 600 personnes se rendent à un événement organisé par la ville : pique-nique géant et promenade en péniche.

La maison des projets est un espace qui a permis de diffuser l’information très en amont du projet. Une exposition de présentation du projet de reconversion des Docks a également eu lieu de façon itinérante de janvier à mai 2007 dans des lieux très divers (gare RER, bibliothèque, maisons de quartiers, métro).

Notons que l'atelier Makan Rafatdjou a pris une part active aux débats lors des réunions du pôle citoyen.

A partir de 2009, les participants sont listés dans les comptes-rendus de réunion. Cela pourrait constituer un frein à la participation.

On constate que le processus a été initié très en amont du projet, qu'une participation des habitants a été d'emblée très forte et a pris la forme d'un « pôle citoyen »

Une grande quantité d'information a fournie à destination du public mais sa structure est a priori peu adaptée au débat. En effet, les comptes rendus donnent le sentiment davantage de réunions d'information plutôt que d'ateliers de participation.

Le résultat de la participation du « pôle citoyen » se borne souvent à des remarques et des recommandations. Toutefois, leur rôle est régulier et a contribué à faire évoluer le projet jusqu'à une réalisation finale cohérence avec les aspirations des habitants.

6. ILLUSTRATIONS DU PROJET DES DOCKS

Le paysage de la commune de St-Ouen est très varié. Il est parfois dense et réalisé dans le prolongement du Paris haussmannien.



Figure 23 : métro Garibaldi, St-Ouen. 2016. Photographie Thomas Zannier.

Mais il est parfois plus morcelé et caractéristique de la banlieue ouvrière parisienne, comme le montre la vue suivante.



Figure 24 : Vue depuis les docks sur le Sacré-Cœur de Paris. Photographie Thomas Zannier. 2016.

Voici quelques illustrations du projet en l'état début 2016.



Figure 25 : skate-park. Photographie Thomas Zannier. 2016.



Figure 26 : place principale du projet. Rue de la Clef des Champs. St-Ouen. Photographie Thomas Zannier. 2016.

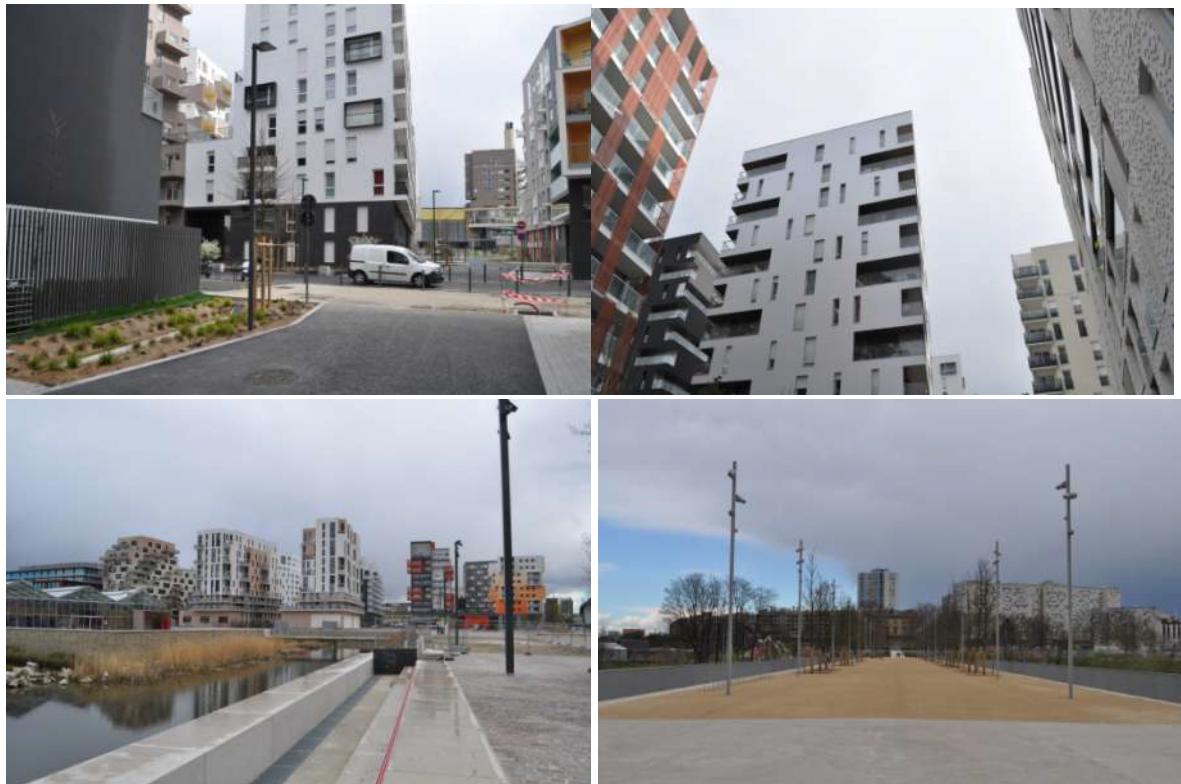


Figure 27 : ambiances urbaines. Docks de St-Ouen. Photographies Thomas Zannier. 2016.

7. CONCLUSIONS

7.1. Environnement/ Qualité de vie

Positif	Négatif
Eviter la formation d'une friche urbaine	
Les délais de réalisation très brefs: 2009 – 2025 pour 4000 logements → comparaison: plus de 15 ans minimum (source: RIP) pour 170 logements pour le projet Guillemins « Paradis Express »	Rejets de l'incinérateur: furannes, dioxine, métaux lourds à proximité de l'écoquartier
Création d'espaces verts	Paradoxe: Ecoquartier chauffé au charbon (et ensuite au bois). Rejet de particules
Requalifier les quais de Seine	Dépollution du sol: le système français est basé sur une « gestion du risque » plutôt qu'une dépollution systématique
Système de collecte des déchets performant. Tri dans les espaces publics	
Quartier piéton et apaisé	

7.2. Gestion de projet

Positif	Négatif
Deux acteurs principaux semblent avoir assuré la cohésion du projet sur le long terme: SEQUANO et Makan Rafatdjou.	La multiplicité des acteurs induit une extrême complexité dans la gestion de projet: en 2007/2008, réunions techniques de plus de 70 personnes (promoteurs, architectes, autorités, etc.) – 370 réunions en 1,5 pour la création de la ZAC.
Les délais de livraison (ambitieux) sont tenus	Le changement de majorité politique a remis en question les fondements mêmes du projet: logement social, prix de vente, phasage des travaux etc

7.3. Social/ Dynamique de quartier

Positif	Négatif
Créer une offre de logements sociaux (manque criant dans le bassin parisien)	La ville de Paris exporte des logements sociaux sur Saint-Ouen (rejet des classes les moins favorisées vers la périphérie)
Une palette variée de types d'appartements, en locatif ou acquisitif	Des prix de vente constatés élevés (jusqu'à 6500€/m ²)
Un accompagnement du projet via une dynamique de communication: newsletter, comité de riverains, activités etc.	Ne recrée-t-on pas une concentration trop importante de logements sociaux) en périphérie parisienne?
Intégration de services (halls sportifs, écoles, crèches,...) dans le projet	

7.4. Mobilité

Positif	Négatif
Volonté affichée de coordonner les différentes offres de transport autour du projet (RATP membre du projet)	Une partie du label « Ecoquartier » est liée aux alternatives à la voiture. Or, les projets (extension métro, densification du réseau de bus, modification du tracé de la départementale) sont en retard ou non-initiés
Réflexion mobilité s'affranchit des limites communales: réflexion Paris/Saint-Ouen	Le nombre de places de parking est insuffisant (cf. point ci-dessus) avec un risque de parking sauvage dans les quartiers adjacents
	Contrairement aux publicités, la présence (à venir) d'une bouche de métro ne suffit pas à connecter le quartier avec le reste de la ville
	Les habitants doivent louer une place de parking. Elle n'est pas attribuée automatiquement

8. RÉFÉRENCES

Aménagement des Docks, déclaration de partenariat des villes de Paris et de Saint-Ouen

APUR Atelier Parisien d'Urbanisme(2006) : Docks de Saint-Ouen. De la zone industrielle à la ville. En ligne : <http://www.apur.org/sites/default/files/documents/APBROAPU389.pdf>, consulté le 5 mai 2016

Association « Vivre à Saint-Ouen ». Enquête publique conjointe - contribution de l'association. En ligne : http://www.audonien.com/IMG/pdf/enquetes_publiques_ZAC_Docks.pdf, consulté en mars 2016.

Conseil municipal, compte rendu du 25 juin 2007

Comité départemental du tourisme (s.d.). Patrimoine. En ligne http://www.tourisme93.com/document.php?pagendx=618&engine_zoom=PcuIDFC930001049, consulté le 5 mai 2016.

CPCU (s.d.), *Les sites de Saint-Ouen et de Vitry-sur-Seine et la cogénération*. En ligne : <http://www.cpcu.fr/La-chaleur-urbaine/PRODUCTION/Les-sites-de-Saint-Ouen-et-de-Vitry-sur-Seine-et-la-cogeneration>, consulté en ligne en mai 2016.

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France : Nouvelles pratiques des acteurs de l'aménagement. En ligne : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10_-_Pratique_amenagement_cle2e539e.pdf, consulté le 5 mai 2016.

Docks-Saintouen (s.d.), L'entrée en Seine de Saint-Ouen. En ligne : <http://docks-saintouen.fr/passe-industriel-revaloriser>, consulté le 5 mai 2016.

Docks-Saintouen (s.d.), L'entrée en Seine de Saint-Ouen. En ligne : <http://docks-saintouen.fr/les-partenaires/partenaires-institutionnels>, consulté le 5 mai 2016.

Etablissement public Foncier Île-de-France (EPFIF) (s.d.). En ligne : <http://www.grandepf.fr/nos-partenaires/amenageurs/>. Consulté le 5 mai 2016.

Institut national de la Statistique et des Etudes Economiques INSEE (s.d.), Commune de Saint-Ouen. En ligne : <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-93070>, consulté en mars 2016.

Le Parisien (2015), Vexé, le maire de Saint Ouen n'accueillera pas François Hollande. En ligne <http://www.leparisien.fr/saint-ouen-93400/vexe-le-maire-de-saint-ouen-n'accueillera-pas-francois-hollande-09-09-2015-5076043.php#xtref=https%3A%2F%2Fwww.google.be>. Consulté le 20 avril 2016.

Les Docks Saint-Ouen (s.d.). En ligne : <http://www.saint-ouen-les-docks.fr/index.php>, consulté en mars 2016.

Maison des projets (2006) – documents divers

Meilleurs agents (2016). En ligne : <http://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/ile-de-france/#estimates>, consulté en mars 2016.

NEXITY: Home+ Pour vivre + fort les « Docks » de Saint-Ouen. En ligne : <http://www.saint-ouen-les-docks.fr/pdf/HOME%20+%20NEXITY.pdf>, consulté le 5 mai 2016.

Rafatdjou, M. (2016): Les Docks de Saint-Ouen. Communication présentée dans le cadre du Séminaire d'analyse de projets urbains de la Faculté de Sciences appliquées de l'Université de Liège, 4 décembre 2016, Liège.

Région Île-de-France (2013): Les Docks de Saint-Ouen en pleine mue. En ligne : <http://www.iledefrance.fr/fil-actus-region/docks-saint-ouen-pleine-mue>, consulté le 5 mai 2016.

Région Île-de-France: Première enquête régionale Les collectivités locales et le fleuve en Île-de-France. En ligne : http://sigr.iau-idf.fr/amfphp/services/visiaurif_amenagement/requetes/donnees/fleuve_enquete_pdf/93070.pdf, consulté le 5 mai 2016

RESISTANCES Rapport final: Section VII. Étude de cas – L'écoquartier des Docks de Saint-Ouen. En ligne : <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-resistance-metropole-durable-5.pdf>, consulté le 5 mai 2016.

Se loger.com (2016). En ligne : <http://www.seloger.com/annonces/achat/appartement/saint-ouen-93>, consulté en avril 2016.

Sequano (s.d).En ligne : <http://www.sequano.fr/approche/>, consulté le 5 mai 2016

Sequano Aménagement : *Info projet n°7. La lettre d'information de l'écoquartier des Docks de Saint-Ouen.* En ligne : <http://www.sequano.fr/wp-content/uploads/sites/2/2015/09/Lettreinfoprojet-lesDocks-07.pdf>, consulté en avril 2016.

Ville de Saint-Ouen: Les Docks de Saint-Ouen L'entrée en Seine (2016). Charte pour un écoquartier des Docks. En ligne : <http://notresaintouen.20minutes-blogs.fr/media/02/01/398096163.pdf>, consulté le 5 mai 2016.

Ville de Saint-Ouen (2016) : Histoire de Saint-Ouen. En ligne : <http://www.saint-ouen.fr/la-ville-en-action/decouvrir-la-ville/histoire-et-patrimoine/histoire-de-saint-ouen/>, consulté le 20 avril 2016.

Ville de Saint-Ouen (2016) : <http://www.saint-ouen.fr/la-ville-en-action/decouvrir-la-ville/histoire-et-patrimoine/histoire-de-saint-ouen/>, consulté le 20 avril 2016.

Wikipedia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Ceinture_rouge, consulté le 5 mai 2016.