

**MASTER «URBANISME ET AMENAGEMENT»
Mention «URBANISME»**

Mémoire 1^{ère} année

MARTIN Céline

**La reconquête des berges du canal de l'Ourcq :
vers une prise en compte des conflits dans les projets urbains ?**

**Directeurs de mémoire : Mme DUBOIS-MAURY Jocelyne
Mr DELPIROU Aurélien**

2011

RESUME

Depuis plusieurs années les villes européennes et mondiales, de toutes tailles, cherchent à se réappropriier, redynamiser les espaces urbains fluviaux longtemps délaissés. Ce phénomène se traduit par l'émergence de nombreux projets urbains sur les berges des voies d'eau. Ce mémoire s'attachera à étudier le cas de la reconquête des berges du canal de l'Ourcq. Nous étudierons pour cela les multiples conflits (conflits d'usages, juridiques et entre acteurs) issus notamment du changement de vocation de ce canal. Puis nous recenserons les différents projets urbains en cours le long des berges et les analyserons afin de comprendre dans quelles mesures ils prennent en compte ces conflits et sont en capacité de les résoudre.

Mots-clés

Projet urbain, canal de l'Ourcq, conflits, berges, activités industrialo-portuaires, usages, loisirs

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier en premier lieu Mme Jocelyne Dubois-Maury et Mr Aurélien Delpirou, mes directeurs de mémoire, pour avoir accepté de suivre et encadrer mon travail, pour leurs écoutes et leurs disponibilités.

Mes remerciements s'adressent ensuite à Mesdames BERAUD Anne-Laure, GAUMONT Camille, MORIN Florence, MOURADIAN Marthe et RODIERE Marie, ainsi qu'à Messieurs BROSSE Thierry, PAUCRY Patrick et REVEL Hervé qui ont accepté de me rencontrer et ont pris le temps de répondre à mes questions.

Merci aux usagers du canal de l'Ourcq qui ont joué le jeu et se sont prêtés à la réalisation de parcours commentés.

Enfin mes dernières pensées vont à mon entourage, famille et amis, qui se sont intéressés, qui m'ont soutenue et rassurée tout au long de mon travail.

Je n'oublie pas ma plus fidèle accompagnatrice Popote d'amour.

Table des matières

Introduction	6
Partie 1 : Cadrage et contextualisation de l'objet d'étude	10
1. L'Historique du canal de l'Ourcq et des canaux parisiens	10
2. Le canal de l'Ourcq, un élément structurant le développement et le fonctionnement de l'espace riverain Séquanodionysien	14
2.1. Le canal de l'Ourcq à l'origine de la structure et du développement des territoires riverains.....	14
2.2. Une désindustrialisation des berges aux conséquences lourdes sur le paysage urbain	17
2.3. Le retournement des villes riveraines envers un territoire aux fortes potentialités d'évolution	18
3. Présentation et caractéristiques de notre terrain d'étude : Les berges du canal de l'Ourcq des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec.....	22
3.1 Un terrain d'étude intercommunal présentant une certaine homogénéité.....	22
3.2 Des spécificités communales.....	26
Hypothèses de recherche.....	29
Méthodologie.....	29
Partie 2 : L'émergence de conflits générés par la mutation fonctionnelle et urbaine des berges du canal de l'Ourcq	31
1. Des conflits issus de la multiplicité des usages des berges du canal de l'Ourcq	31
1.1 La difficile cohabitation entre les usages industriels et récréatifs du canal.....	31
1.2 Des usagers désolés ou révoltés face à l'occupation informelle des lieux.....	32
1.3 Une piste cyclable source de conflits	34
2 Des litiges issus de règlements juridiques et régimes fonciers mal adaptés aux enjeux urbains	36
2.1 Le canal de l'Ourcq : un statut original mais astreignant	36
2.2 Une emprise foncière non exploitable dédiée à l'entretien de l'ouvrage	38
2.3 Des rapports juridiques complexes et contraignants entre le domaine public fluvial et les parcelles privées	38

3 Un jeu d'acteurs complexe aux objectifs discordants	40
3.1 Une imbrication des responsabilités de gestion et d'entretien des berges	40
3.2 Des acteurs aux positionnements assez dogmatiques	40
Partie 3 : La prise en compte des conflits dans les projets urbains des berges du canal de l'Ourcq	43
1. Les projets urbains des berges du canal de l'Ourcq	43
1.1 Définition du projet urbain	43
1.2 Présentation des projets urbains des villes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec	44
2. La mise en place d'un dispositif de coopération et de concertation autour des projets urbains liés au canal.....	48
2.1 L'émergence d'une structure intercommunale fédératrice	48
2.2 Un document devant (ré)concilier les usages industrialo-portuaires et récréatifs de l'Ourcq.....	49
2.3 L'instauration d'une charte d'aménagement des berges.....	50
3. Une adaptation entre projet urbain et réglementation	51
Conclusion	53
Bibliographie	54
Annexes	56

Introduction

Le mémoire de recherche qui suit traite de la relation entre la ville et l'eau. « *Elément fondateur de la cité, qu'elle soit fleuve, rivière, canal ou mer, l'eau génère la ville, lui donne sa raison d'être.* » (Simenc, 1995). Bien qu'elle ait participé à la création de son identité ainsi qu'à sa prospérité, elle n'a pas toujours été appréhendée comme une composante bénéfique. Les rapports fortement tumultueux et incertains entre la ville et l'élément aquatique, relevant d'une dichotomie attirance-répulsion peuvent être synthétisés en trois phases (Phase de liaison, phase du divorce, phase des retrouvailles) ; chacune appartenant à un contexte urbanistique spécifique. Nous nous consacrerons à l'étude de la plus contemporaine.

Historiquement, l'eau est intrinsèquement liée à la ville. A l'époque médiévale déjà elle fait partie de la cité, véritable lieu convivial approprié par les populations (pêche, lavage du linge...). Elle est devenue également source de croissance économique et démographique pour les territoires riverains lorsque sa navigation a permis les échanges commerciaux.

Mais dès le XVII^{ème} siècle, apparaît une certaine déshérence envers les cours d'eaux. La désindustrialisation des berges aboutira à faire perdre tout fonctionnalisme ayant longtemps prévalu (Grether, 2002) à l'élément aquatique alors détaché de la cité. Les villes leur tournent le dos et les deux composantes sont alors dissociables. Le développement de la pensée hygiéniste conduit à assécher la ville afin de la rendre saine (Lechner, 2006, p.9). En effet les cours d'eau sont pollués, transformés en collecteurs d'eaux usées, nauséabondes par les rejets des industries. Grâce aux progrès réalisés dans la domestication des cours d'eau, « Les miasmes seront pourchassés, les canaux enterrés, les rivières canalisées, les marais asséchés et la ville assainie, désodorisée et déshydratée » (Guillermé, 1983). L'eau, perçue négativement est alors réduite à un aspect technique et fonctionnel.

Les citoyens en quête de loisirs se rendent alors hors des villes, à proximité de Paris, afin de profiter des joies de la baignade et du canotage.

Plus récemment avec l'émergence du mouvement écologiste notamment, on assiste à une réconciliation entre la ville et le fleuve. L'eau est devenue vectrice de nouvelles valeurs, associée à une qualité de vie et un bien être aujourd'hui recherchés.

Longtemps délaissés, ces territoires sont aujourd'hui les cibles des politiques d'aménagement représentant des opportunités foncières rares situées en zone urbaine dense, dont l'enjeu est de retrouver des fonctions économiques, sociales et urbaines perdues. L'engouement pour les berges est tel que les projets urbains fleurissent, ici et là, dans les communes de toutes tailles. Bien qu'elles utilisent un vocabulaire varié « Réconcilier la ville et le fleuve », « Reconquérir les berges » ou encore « Renouer avec le fleuve »..., toutes espèrent via une valorisation et une insertion urbaine des sites en bordure de l'eau, impulser un développement local. Les exemples de Bruges et d'Amsterdam prouvent que l'articulation entre l'urbanisme et l'eau est porteuse, c'est pourquoi l'on souhaite aujourd'hui les dupliquer. Nous sommes dans un moment d'effervescence, la géographie aqueuse devient tendance et certains auteurs parlent de fièvre de la ville bleue. Les projets comme Blue Links qui a réhabilité les canaux de la liaison Deûle-Escaut entre la France et la Belgique (projet européen), l'anneau bleu qui souhaite reconquérir les berges des canaux de Miribel et de Jonage à l'est de l'agglomération Lyonnaise (projet d'agglomération) ou encore la réouverture du petit canal de Redon (projet communal) illustrent cette dynamique.

Comme le souligne Claude Prélorenzo «*Construire au bord de l'eau, c'est construire une façade urbaine.*», véritable vitrine, parfois internationale, du renouvellement de l'image de la ville. C'est également un moyen pour ces communes de mettre en œuvre une politique d'amélioration du cadre de vie répondant aux envies de nature des citoyens.

Nous avons choisi d'ancrer notre mémoire au sein d'une étude de cas s'inscrivant dans la dynamique actuelle de la reconquête des berges en milieu urbain. Il s'agit du canal de l'Ourcq.

Réalisé au début du XIXème siècle afin d'alimenter Paris en eau, ce canal a conditionné le développement des communes riveraines. Propriété de la ville de Paris, il s'étend aujourd'hui sur près de 130 kilomètres et traverse cinq départements.

Considéré comme un territoire à enjeux, caractérisé de "zone à fort potentiel" par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, il est en passe de devenir un axe structurant à l'échelle métropolitaine. Emprise autrefois industrielle, à l'activité fluviale déclinante, ce « tuyau » déconnecté de son environnement, constitué de nombreuses friches, est au cœur des territoires urbains. Il fait l'objet, à plus grande échelle, d'une attention particulière des villes riveraines qui souhaitent se retourner et s'ouvrir vers le canal. Les projets d'aménagements se multiplient le long de ses berges ; la moitié de ses terrains riverains accueille ou est susceptible d'accueillir à moyen terme des projets urbains. Il est par ailleurs vecteur de nouvelles vocations urbaines. Espace de loisirs investi en semaine mais et notamment le week-end par des citoyens, promeneurs ou sportifs, l'Ourcq accueille désormais chaque été des manifestations culturelles et festives.

Ne pouvant étudier le canal de l'Ourcq dans son intégralité, nous avons choisi de limiter notre analyse à trois villes riveraines de la section grand gabarit, situées en Seine-Saint-Denis. Il s'agit de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec.

Face à la modification et la multiplicité des usages du canal de l'Ourcq, divers problèmes semblent être soulevés. Outre la difficile délimitation des berges, les règles d'urbanisme qui régissent la relation canal-territoire riverain ne semblent pas adaptées aux enjeux urbains contemporains. Il faut ajouter à cela un jeu d'acteurs complexe intervenant sur ce territoire : une structure intercommunale aux compétences urbanistiques limitées, un état propriétaire du domaine public fluvial, un département en charge de la gestion des espaces verts et d'une piste cyclable, des villes porteuses de projets sans oublier les riverains de l'Ourcq.

Ainsi, nous pouvons nous demander si des conflits émanent du changement d'usage du canal de l'Ourcq. Face au jeu d'acteur grandissant intervenant sur ce territoire nous pouvons nous questionner sur l'existence et la cohérence des différentes stratégies mises en place pour reconquérir ces berges. Celles-ci prennent-elles en compte ces conflits ? Les projets urbains sont-ils un mode de résolution ou de cristallisation des conflits ?

Ce mémoire s'attache donc dans un premier temps à procéder à un cadrage et une contextualisation de notre sujet et terrain d'étude afin de mieux comprendre les problématiques et spécificités

auxquelles le canal de l'Ourcq est aujourd'hui confronté. Pour cela nous présenterons un panel des différents usages et représentations de cet ouvrage. Au terme de cette première partie nous préciserons alors nos hypothèses d'étude. Puis, grâce à la mise en place d'une méthodologie d'enquête, nous recenserons et analyserons les conflits que peuvent rencontrer les acteurs et les usagers du canal lors de la recherche de leurs intérêts. Enfin, nous verrons si ces contentieux sont pris en compte, et de quelles manières dans la mise en œuvre des différents projets urbains.

Partie 1 : Cadrage et contextualisation de l'objet d'étude

1. L'Historique du canal de l'Ourcq et des canaux parisiens

Le réseau des canaux parisiens s'étend aujourd'hui sur près de 130 kilomètres et est constitué de trois voies d'eau navigables que sont le canal Saint-Martin, le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq. Elles sont au départ de Paris et traversent cinq départements (Paris, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, l'Oise et l'Aisne) et deux régions administratives, l'Île de France et la Picardie. Ces canaux furent construits sous le consulat de Napoléon Bonaparte, suite à d'un décret datant du 29 floréal an X (19 mai 1802).

Leurs fonctions initiales étaient d'alimenter Paris en eau potable, selon les critères de potabilité de l'époque, et permettre la navigation commerciale.

Le canal de l'Ourcq quant à lui devait garantir une alimentation en eaux suffisante des canaux Saint-Martin et Saint-Denis, dans le but d'éviter aux bateaux la dangereuse traversée de Paris par la Seine au courant vif et tracé sinueux.

En cela réside toute la complexité de l'aménagement de ce canal qui doit permettre un écoulement des eaux à faible vitesse pour la navigation tout en évitant les eaux stagnantes, tels dans les biefs d'écluses, pour la potabilité de l'eau.

C'est à l'ingénieur hydraulicien, Pierre-Simon Girard, ayant participé à l'expédition de Bonaparte en Egypte, que fut confiée la mise en œuvre de ce projet. Pour cela il s'inspira d'études menées par ces prédécesseurs. Celle de Pierre-Paul Riquet tout d'abord, ingénieur qui réalisa le canal du midi. Il proposa dès le XVIII^e siècle de dériver les eaux de la rivière Ourcq et de les amener par un canal navigable à Paris jusqu'à la place du Trône, aujourd'hui nommée place de la Nation. Le projet ne put aboutir car Riquet décéda en 1860.

Puis il puisa ses idées au sein du projet de l'ingénieur Jean-Pierre Brullée exposé à l'académie des sciences en 1785. Il souhaitait dériver une partie des eaux de la Beuvronne, affluent de la Marne, au niveau de Lizy-sur-Ourcq, jusqu'au plateau de la Villette. Là-bas le canal serait divisé en deux parties,

l'une se dirigeant vers l'Arsenal et l'autre vers Saint-Denis avec un prolongement jusque Pontoise. Mais la Révolution ajourna ce projet.

Le canal de l'Ourcq fut le premier chantier lancé. Les travaux de construction démarrèrent dès 1805 de l'aval vers l'amont, de Paris à Claye-Souilly (Seine-et-Marne). Le 15 Août 1813, le canal de l'Ourcq fut inauguré par les premiers bateaux. Il est alors navigable sur 27.5 kilomètres et joint le bassin de la Villette, mis en service en 1808. Le bassin sert alors de réservoir aux deux autres canaux Saint-Denis et Saint-Martin.

Mais la chute de l'empire en 1814 remis en cause la continuité des travaux de l'Ourcq et l'édification des deux autres ouvrages hydrauliques. Leur mise en réseau étant cependant indispensable à l'amélioration du transport de marchandises francilien.

En 1818, la concession du canal de l'Ourcq fut confiée à une entreprise, la Compagnie Vassal et Saint-Didier, qui doit terminer les travaux et entretenir le canal pendant 99 années. Ce n'est qu'en 1822 que la navigation est ouverte entre Claye-Souilly (Seine et Marne) et Mareuil-sur-Ourcq (Oise) sur près de 70 kilomètres. L'Ourcq canalisée depuis le XVIème siècle reste en service. Le canal achevé, prend ainsi les eaux au lieu-dit « Port aux Perches », à proximité de la Ferté Milon dans l'Aisne et les transporte 108 kilomètres plus loin au sein de la capitale.

Les travaux de construction des deux autres canaux reprirent en 1816 et Edouard de Villiers du Terrage, ingénieur à l'école des ponts et chaussée, fut chargé de leurs conduites. En 1821, le canal Saint-Denis qui joint le bassin de la villette à la Seine et s'écoule sur une longueur de 7 kilomètres, fut mis en service. Il est alors ponctué de douze écluses qui compensent une dénivellation de plus de 28 mètres. Suite à sa reconstruction entre 1890 et 1895, le nombre d'écluses a été réduit à sept. Il traverse aujourd'hui les communes de Paris (19ème arrondissement), d'Aubervilliers et de Saint-Denis.

Le canal Saint-Martin, dont le creusement a débuté par ses deux extrémités, fut pourtant le plus long à être aménagé du fait de sa difficile insertion dans un tissu déjà urbanisé. Vingt années furent nécessaires afin de livrer cet ouvrage de seulement 4.5 kilomètres de long composé de neuf écluses compte tenu de son importante dénivellation de 25 mètres. Il traverse les dix et onzièmes

arrondissements de Paris et relie le bassin de la Villette à la Seine via le bassin de l' Arsenal qui deviendra un grand port parisien.

Une fois le réseau des canaux achevé en 1825, le défi d'alimenter Paris en eau est remporté puisque le volume d'eau disponible quotidiennement pour les Parisiens a été quadruplé. Il est passé de 20 000 m³ à 86 500 m³. Quatre-vingt-dix pour cent de cette eau provient de l'Ourcq. Dès 1861, la ville de Paris rachète le canal Saint-Martin à la compagnie concessionnaire de la voie d'eau. Elle fera de même en 1876 pour les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, devenant ainsi l'unique propriétaire du réseau.

Le canal de l'Ourcq est le plus long des trois canaux et traverse cinq départements, Paris, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, l'Oise et l'Aisne. Son tracé suit celui de la route de Meaux jusqu'à la commune des Pavillons-sous-bois, créée en 1824.

Il est coutume de le décomposer en trois parties.

La rivière Ourcq, qui prend sa source à une douzaine de kilomètres au sud de Féré-en-Tardennois, est canalisée durant 11 kilomètres de Silly-la-Poterie (Aisne) jusqu'à Mareuil-sur-Ourcq (Oise). Elle se compose de quatre écluses.

Le canal de l'Ourcq proprement dit de 96 kilomètres, reliant Mareuil-sur-Ourcq à Paris a été construit en grande partie à flanc de coteau. Son tracé parfaitement rectiligne peut être subdivisé en deux sections.

Le « petit gabarit » de Mareuil sur Ourcq aux Pavillons-sous-bois s'écoule sur 84 km de long. La largeur du canal est de 11 mètres et la profondeur d'un mètre quarante. C'est au sein de cette section qu'ont été construites cinq écluses à faible chute par l'ingénieur Emile Vuigner afin de rectifier un courant trop vif issue d'une pente trop importante. Ces écluses aujourd'hui au nombre de six, possèdent des dimensions particulières qui obligeront les menuisiers à créer un nouveau type de bateau dénommé « flûte d'Ourcq ». Il mesurera 28 mètres sur 3 mètres. Une demi-flûte longue de 14 mètres sera également créée.

Le « grand gabarit » élargie dès 1920 par la préfecture de la Seine, des Pavillons-sous-bois au bassin de la Villette. Il offre un mouillage de 3.20 mètres et une largeur navigable variant de 18 à 24 mètres.

Ce secteur est dépourvu d'écluses. Ces travaux ont été réalisés dans la perspective d'une poursuite de l'élargissement vers l'amont et de la création d'un raccordement avec la Marne. Cela n'aura cependant pas lieu.

La régularité du débit d'eau nécessaire à la navigation des bateliers est assurée par la gestion de cinq rivières canalisées affluentes (le Clignon, la Grivette, la Gergonne, la Terouanne et la Beuvronne) ainsi que par deux usines élévatoires qui prélèvent de l'eau dans la Marne.

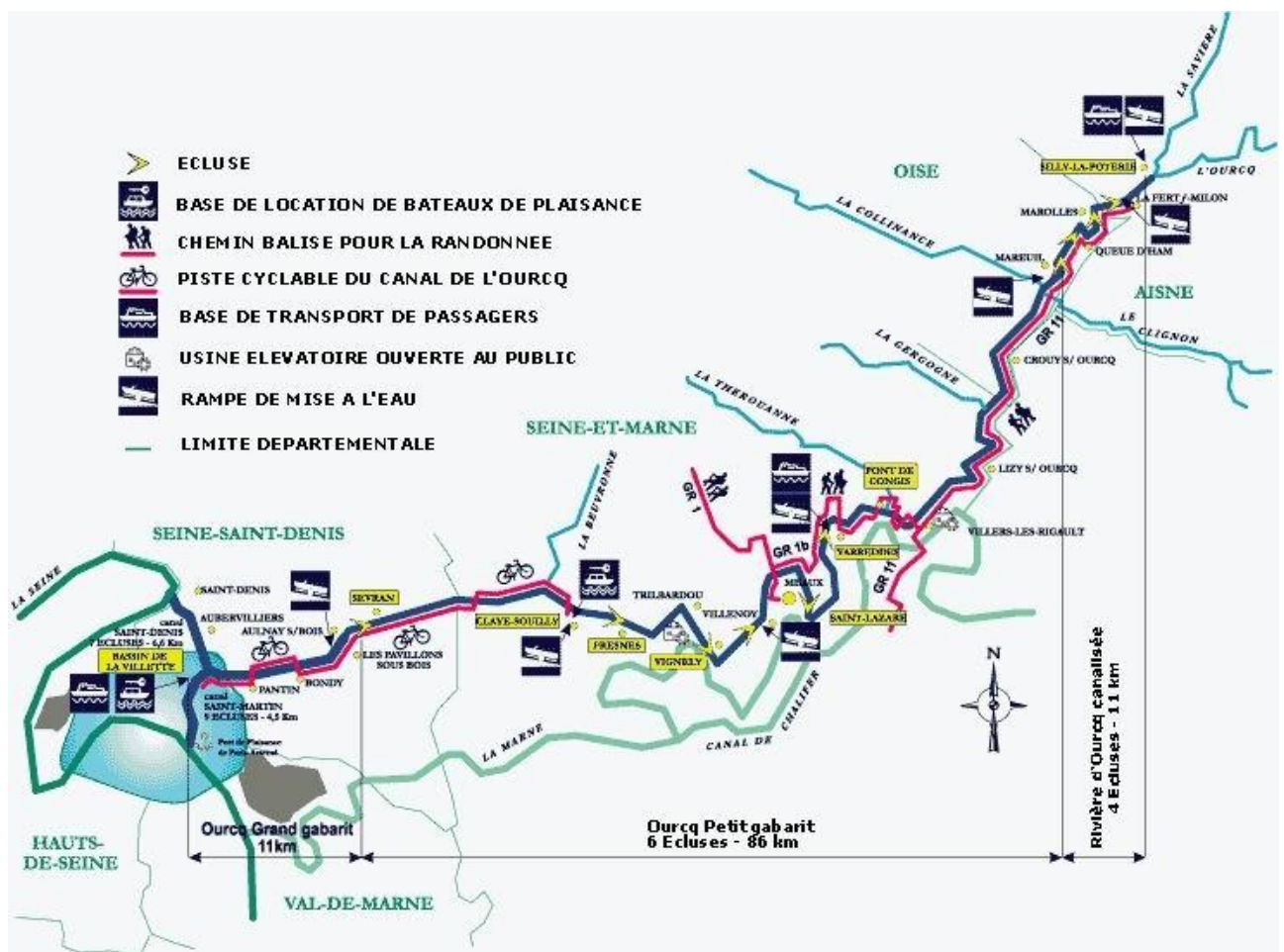


Illustration 1 : Carte du réseau fluvial des canaux parisiens
Source : Service des canaux de Paris

2. Le canal de l'Ourcq, un élément structurant le développement et le fonctionnement de l'espace riverain Séquanodionysien

2.1. Le canal de l'Ourcq à l'origine de la structure et du développement des territoires riverains.

2.1.1 La mutation d'un territoire rural

Le canal de l'Ourcq fut à l'origine implanté dans un territoire rural situé à l'est de la capitale. De Pantin aux Pavillons-sous-bois il fut creusé à travers les terres agricoles qui descendaient en pente douce des coteaux de Romainville vers la plaine de France tandis que des Pavillons-sous-bois à Tremblay-en-France il traversait l'ancienne forêt de Bondy. (IAURIF, 1998) Il était déconnecté des bourgs environnant habités situés le long de la route de Meaux, parallèle au canal, à proximité de la villette, de Pantin, des châteaux de Bondy et du Raincy.

Très rapidement l'ouverture de l'Ourcq amorça l'urbanisation, l'industrialisation et l'essor économique des territoires riverains environnants.



Illustration 2 : Carte historique 1855-1874 Création de grandes infrastructures, l'enceinte de Thiers et le faisceau ferroviaire de l'est
Source : Apur

Ces processus furent renforcés dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle lors de la création de la ligne ferroviaire de l'est, Paris-Strasbourg. De nombreuses industries nécessitant une main d'œuvre abondante s'installèrent à proximité du canal. Des gares seront créées pour desservir ce nouvel eldorado et les terres maraîchères laisseront place à des lotissements pour les ouvriers le long de la route de Meaux.

Cette première croissance démographique et urbaine des territoires de l'Ourcq est notamment

initiée par la chasse des individus résidant au sein des communes annexées à Paris en 1860. Les barrières de l'Octroi, contribution perçue par la municipalité parisienne lors de l'importation de marchandises sur son territoire, en somme déplacées jusqu'à l'enceinte de Thiers, conduiront les activités industrielles à s'installer hors du nouveau territoire parisien.

De nombreuses entreprises du secteur industriel des matériaux de construction (plâtre, sable, terre...) choisiront alors de s'implanter le long des berges du canal dans un rayon de dix kilomètres de la capitale. Elles profitent de cette infrastructure de transport adaptée aux convois de marchandises lourdes sur de longues distances, pour acheminer leurs produits jusqu'aux chantiers parisiens.

Le canal de l'Ourcq permet également de convoier les matières premières cultivées en Picardie jusqu'en région parisienne. Des industries appartenant au secteur du commerce notamment alimentaire vont elles aussi s'y implanter. C'est ainsi que l'on retrouve des raffineries de sucre, des fabriques de mélasses ou encore des abattoirs dont celui de la Villette inaugurés en 1867. Les flûtes d'Ourcq, bateaux à faible tonnage qui se laissent porter par le courant lors de la descente et utilisent la technique du perchage pour naviguer sont alors exploitées. La remonté du canal se fait à force animale ou humaine via le chemin de halage.

Dès la fin du XIXème siècle le trafic fluvial de l'Ourcq transporte 1 000 000 de tonnes de marchandises.

A la même époque, les parisiens et habitants profitent notamment le week-end de la proximité du canal pour se divertir lors des guinguettes ou s'adonner aux joies de la baignade à proximité des bateaux

2.1.2 Un essor démographique, économique et urbain suite à la mise à grand gabarit du canal de l'Ourcq

Les travaux de mise à grand gabarit du canal achevés en 1929 permettent d'accueillir des bateaux de plus important tonnage (1200 tonnes) en provenance de la Seine. Le trafic fluvial de cette grande section connaît alors une croissance très importante et des zones portuaires sont créées à Pantin, Bondy et aux Pavillons-sous-bois. Ceci afin essentiellement de débarquer des marchandises.

Les communes riveraines de ce secteur grand gabarit vont ainsi profiter du desserrement des entreprises parisiennes. En effet, elles offraient de multiples avantages à leur relocalisation en ces lieux: main d'œuvre abondante locale, bonne desserte ferroviaire reliée au Nord et à l'Europe, proximité des gares de marchandises, terrains libres desservis par voie fluviale et routière et situés en marge des communes. De grandes entreprises choisissent de bénéficier de cette dynamique : les grands moulins de Pantin qui génèrent un trafic céréalier représentant 10 % du total du fret transporté sur l'Ourcq, et l'usine Kodak à Sevrans en 1925.

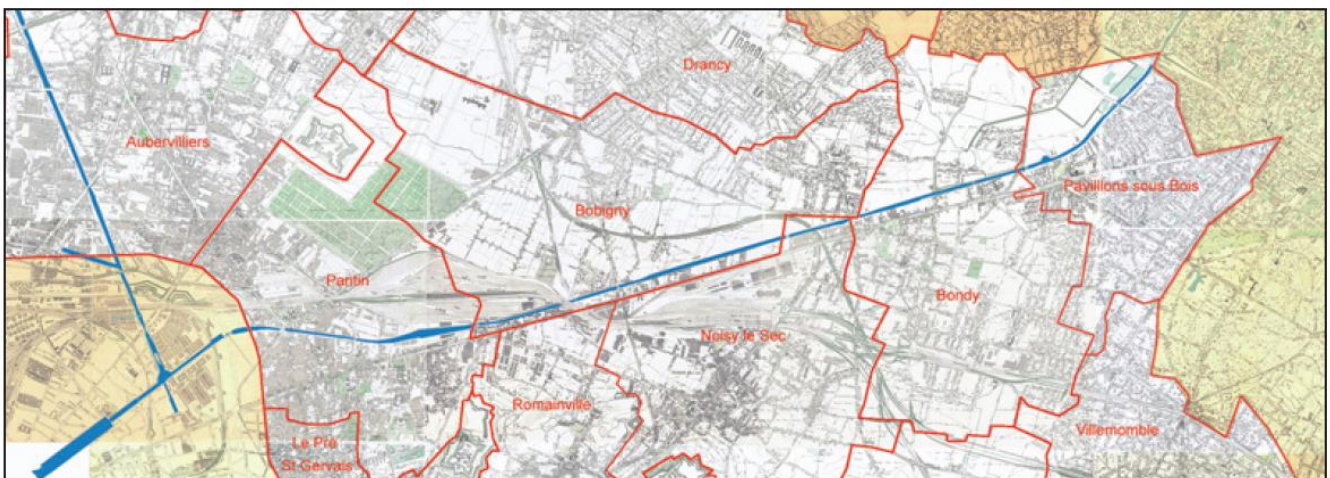


Illustration 3 : Carte historique 1930—1941 Mise à grand gabarit du canal jusqu'aux Pavillons-sous-bois
Source : Apur

Durant l'entre deux guerres afin de faire face au déficit de logements de grands lotissements pavillonnaires se développent à partir des gares et jusqu'aux rives du canal des Pavillons-sous-bois à Tremblay-en-France. Dès les années 1960, les derniers terrains agricoles, riverains du canal, sont aménagés au profit de grands équipements. L'urbanisation choisie est diffuse, des lotissements de logements individuels sont construits. Sur la rive Nord du canal de l'Ourcq, la préfecture de la Seine-Saint-Denis est créée, tout comme le parc de la Bergère ou l'hôpital Jean Verdier. Sur la rive Sud de grandes enseignes commerciales s'installent entre la RN3 et le canal.



Illustration 4 : Carte historique 1966 Continuité de la nappe urbaine interrompue par les grandes infrastructures, voies ferrées, canal
Source : Apur

Le tissu urbain s'est donc constitué autour des infrastructures de transport à travers une succession de vagues d'urbanisation qui se sont juxtaposées.

Malgré l'émergence de la concurrence du rail et de la route le transport fluvial de l'Ourcq résiste jusqu'aux années 60-70. Son trafic est estimé en 1970 à 2 300 000 tonnes.

2.2. Une désindustrialisation des berges aux conséquences lourdes sur le paysage urbain

2.2.1 Une chute du fret importante

A partir de 1970 le trafic fluvial de l'Ourcq chute brutalement avant de se stabiliser. Il est divisé par trois en moins de dix ans et passe de 2 300 000 tonnes en 1970 à 700 000 tonnes en 1979. Sont en cause la concurrence des autres moyens de transports devenus plus rentables, le déclin de l'activité du bâtiment et des travaux publics, la difficile adaptation des canaux aux nouvelles normes du transport fluvial : navires de 3000 tonnes.

De nombreuses entreprises (réputées) utilisatrices de la voie d'eau lui préfèrent les infrastructures routières. Tel est le cas des centrales à béton. D'autres sont dans l'obligation d'abandonner leur site tel les Salins du Midi à Bondy ou les établissements Lambert à Bobigny.

Aujourd'hui, le canal de l'Ourcq connaît un trafic fluvial modeste de 500 000 tonnes chaque année soit 3.4 % du trafic fluvial francilien. Les utilisateurs revêtent un profil semblable : industriels du secteur du bâtiment et des travaux publics.

La fonction logistique du canal s'amenuisant, nous pouvons constater un regroupement des activités portuaires au sein du domaine public fluvial. Les ports de Pantin (matériaux pour le BTP), Paris (béton prêt à l'emploi) et Bondy (centrales à Béton) sont les plus actifs. Ils assuraient en 1995 76 % du trafic total de l'Ourcq.

2.2.2 Les entreprises tournent le dos au canal

Dès les années 30 mais surtout 60 face à la régression de la fonction portuaire du canal de l'Ourcq, de nouvelles entreprises décident, de bénéficier de la très bonne desserte des terrains proches ou riverains au canal (voies ferrées et RN3 notamment) et des prix attractifs pratiqués. Celles-ci, de natures non portuaires, s'implantent donc face à la RN3, voie routière au trafic important permettant de rejoindre facilement les autoroutes. De ce fait, elles tournent le dos au canal de manière opaque, ne souhaitant pas y avoir recours.

Ainsi, en 1995 on dénombrait uniquement quinze établissements utilisateurs du canal. Ces entreprises furent victime du processus de désindustrialisation et de multiples mutations : lots des grandes entreprises divisés au profit des petites et moyennes entreprises, tendance au développement de société de transports, d'entreposage et de distribution de marchandise en gros. Elles sont aujourd'hui majoritairement en mauvais état, pour certaines en friche et emprisonnent le canal. Certains parlent de canal « gardé secret, ignoré ».

2.3. Le retournement des villes riveraines envers un territoire aux fortes potentialités d'évolution

Depuis quelques années et avec l'émergence du mouvement écologiste, le regard porté sur les voies d'eau s'est profondément transformé. La fonction récréative et paysagère du canal de l'Ourcq déjà présente avant-guerre, revient sur le devant de la scène. Il fait alors l'objet de nouveaux usages et pratiques initiés suite à la diminution de ses fonctions commerciales et industrialo-portuaire.

2.3.1 Le canal support de nouveaux usages

Depuis quelques années plusieurs communes riveraines du canal de l'Ourcq organisent chaque été des manifestations ludiques, sportives et culturelles. Les berges sont ainsi aménagées temporairement en espaces de loisirs de proximité. : Activités aquatiques, plage, péniche bibliothèque, street art, expositions photographiques, bals, spectacles... Le conseil départemental du tourisme de la Seine-Saint-Denis a décidé depuis quatre ans de contribuer à cette dynamique, en organisant une manifestation nommée *L'Eté du canal*. Celle-ci a pour but de relier les différentes initiatives communales afin de leur apporter cohérence et d'amplifier leur développement. Ainsi un service de navettes fluviales a été mis en place entre le bassin de la villette et Aulnay-sous-Bois faisant le lien entre les différentes animations. Quant au petit gabarit celui-ci n'est pas lésé car dès la commune de Sevrans, les traditionnelles demi-flûtes d'Ourcq proposent elles aussi des visites commentées.

Dès la fin des années 1970, deux conventions passées avec la ville de Paris, propriétaire du canal, ont permis très tôt au conseil général de la Seine-Saint-Denis de réaliser une piste cyclable de 30 kilomètres le long de ses berges. Les terrains faisant toujours parti du domaine public fluvial. Le département a financé et finance encore les travaux pour la réalisation, l'entretien et la propreté de la piste et ses abords. Cette liaison douce d'échelle métropolitaine est aujourd'hui une des pistes les plus fréquentées du département aussi bien par les loisirs, les promeneurs et les sportifs. Cette piste linéaire bidirectionnelle est intégralement bitumée et permet une liaison rapide entre Paris et sa banlieue est. Elle s'arrête à Claye-Souilly (Seine-et-Marne) pour laisser place ensuite au chemin de halage interdit aux cyclistes.

La prise de conscience dans les années 1960-1970 de la carence en espaces verts dans le nord-est de l'agglomération parisienne a conduit à créer ou aménager des parcs (le parc de la Bergères, le bois de Tusson et le parc national forestier de Sevrans) le long des berges du canal de l'Ourcq. Ces espaces de nature en ville constituent une partie de la trame verte et bleue régionale et forment un écosystème reconnu par l'observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine (ODBU) qu'il convient de préserver.

2.3.2 Un canal support de nouvelles fonctions urbaines

Les villes comptent aujourd'hui profiter de ces terrains, d'importantes emprises foncières, situés en cœur d'agglomération afin de redynamiser l'offre en logements, offrir de nouveaux services aux habitants et améliorer leur cadre de vie. Pour cela elles mettent en œuvre des projets urbains. Ainsi de Pantin aux Pavillons-sous-bois 12% du linéaire bordant le canal accueillent aujourd'hui des projets d'aménagement et 48% de la berge est susceptible de muter à moyen ou long terme (Apur, 2011). Ces derniers participent à la transformation du territoire de l'Ourcq et impacteront sa perception et son usage. Cinq communes (Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-sec et Bondy) ont choisi de s'associer au sein d'un Groupement d'Intérêt Public dans le but d'instaurer une démarche partenariale pour le développement urbain du territoire de 110 hectares situé entre le canal et la RN3. Elles bénéficient à ce titre d'un financement européen.

Nous reviendrons sur le détail de ces projets dans la troisième partie de ce mémoire.

2.3.3 Une volonté de maintenir et relancer le fret fluvial

Bien que le canal connaît depuis plusieurs années un important déclin de son activité fluviale, de multiples acteurs souhaitent redévelopper le fret en faveur du développement durable des territoires de l'Ourcq.

Cette initiative correspond à l'objectif du Grenelle de l'environnement d'augmenter de 25 % la part des transports alternatifs à la route en privilégiant la desserte fluviale et ferroviaire pour les marchandises. Pour cela les équipements portuaires de fret existants doivent faire l'objet d'un réaménagement et d'autres seront créés et intégrés aux projets urbains. Deux types d'équipements portuaires sont concernés : Des ports publics permettant le chargement et déchargement des péniches sans équipement portuaire et des ports urbains, infrastructures portuaires pérennes comme les centrales à béton ou des ports à conteneurs par exemple.

Le canal de l'Ourcq a donc été avec la voie ferrée l'axe structurant de l'urbanisation depuis Paris. Il marque profondément l'histoire et l'identité de toutes les communes qu'il traverse. Qu'il fasse

l'objet de rejet ou d'attractivité, il a par tout temps contribué à la formation du paysage que nous pouvons voir aujourd'hui.

3. Présentation et caractéristiques de notre terrain d'étude : Les berges du canal de l'Ourcq des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec .

Notre terrain d'étude concerne les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec, toutes trois riveraines du canal de l'Ourcq au sein de son secteur grand gabarit. Il est situé au cœur de la Seine-Saint-Denis et s'étend sur près de cinq kilomètres linéaires. Sa largeur varie selon l'emprise du domaine public fluvial et des projets urbains pris en considération. Elle se situe généralement entre 50 et 130 mètres. Lors du dernier recensement on dénombrait 47 726 habitants à Bobigny, 53 259 habitants à Bondy et 38 713 habitants à Noisy-le-sec.

3.1 Un terrain d'étude intercommunal présentant une certaine homogénéité

3.1.1 Un territoire peu dense

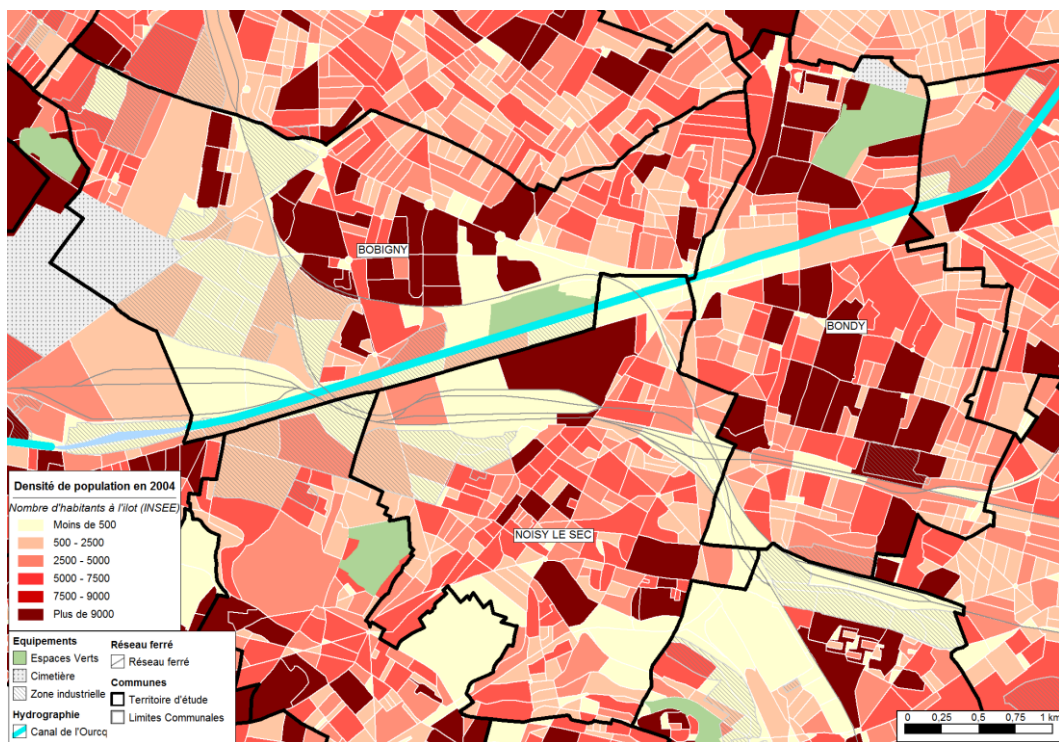


Illustration 5 : Carte représentation la densité de population de notre territoire d'étude

Source : INSEE/ réalisation personnelle

La carte ci-dessus illustre la faible densité de population de notre territoire d'étude. En effet, les terrains riverains du canal possèdent une densité inférieure à 500 habitants au km². Cette situation

résulte notamment de l'occupation du sol principalement industrielle que le secteur a connu et des multiples friches présentes aujourd'hui, issues de la désindustrialisation. Pourtant ce périmètre fait partie d'une zone urbaine dense : la proche couronne parisienne.

Ainsi les communes de Bobigny et Noisy-le-sec possèdent des densités moyennes assez élevées de 7119 et 7699 habitants par kilomètre carré. Celle-ci s'élève à plus de 9000 habitants/km² pour Bondy. Dans ce territoire assez fortement urbanisé, rares et prisées sont les emprises foncières disponibles. Cela explique donc le très fort intérêt des communes à reconquérir ces territoires longtemps marginalisés malgré leur probable pollution.

3.1.2 Une desserte satisfaisante mais déconnectée du canal

Notre territoire d'étude bénéficie d'un maillage en infrastructures de transports performant. Une pluralité de transports en communs le dessert : la ligne 5 du métro, le tramway T1 ainsi que de nombreux bus empruntant la RN3. Il bénéficie également d'un véritable pôle multimodal situé à l'interface entre Noisy-le-sec et Bondy à proximité du pont de Bondy. S'y concentrent deux échangeurs des autoroutes A3 et A86, un arrêt de tramway permettant de rejoindre le RER E à Noisy-le-sec ou B à Sevran ainsi qu'un pôle de bus important. L'accès au réseau routier est aisé grâce notamment à la RN3 véritable liaison est-ouest du secteur qui relie des grandes rocade à savoir le périphérique, l'A86 et l'A3 à Bobigny. Elle est empruntée par plus de 25 000 véhicules par jour entre Pantin et Bondy qui ignorent la proximité du canal compte tenu de l'inexistence de percées visuelles. Elle accueillera par ailleurs prochainement un bus à haut niveau de service, le T Zen.

Cependant en étudiant la desserte en cheminement réel emprunté afin de rejoindre les arrêts ou infrastructures de transports les plus proches nous nous rendons vite compte que certains secteurs à proximité du canal sont très peu ou très mal desservis. En effet, les réseaux de voirie, les grandes infrastructures infranchissables et les îlots imperméables bordant le canal contraignent les déplacements et créent des carences de desserte. Cette situation est particulièrement prononcée pour la rive Nord du canal notamment à Bobigny et Bondy. La distance particulièrement longue entre les deux dernières stations de la ligne 5 du métro situées

sur la commune de Bobigny illustre ce propos.

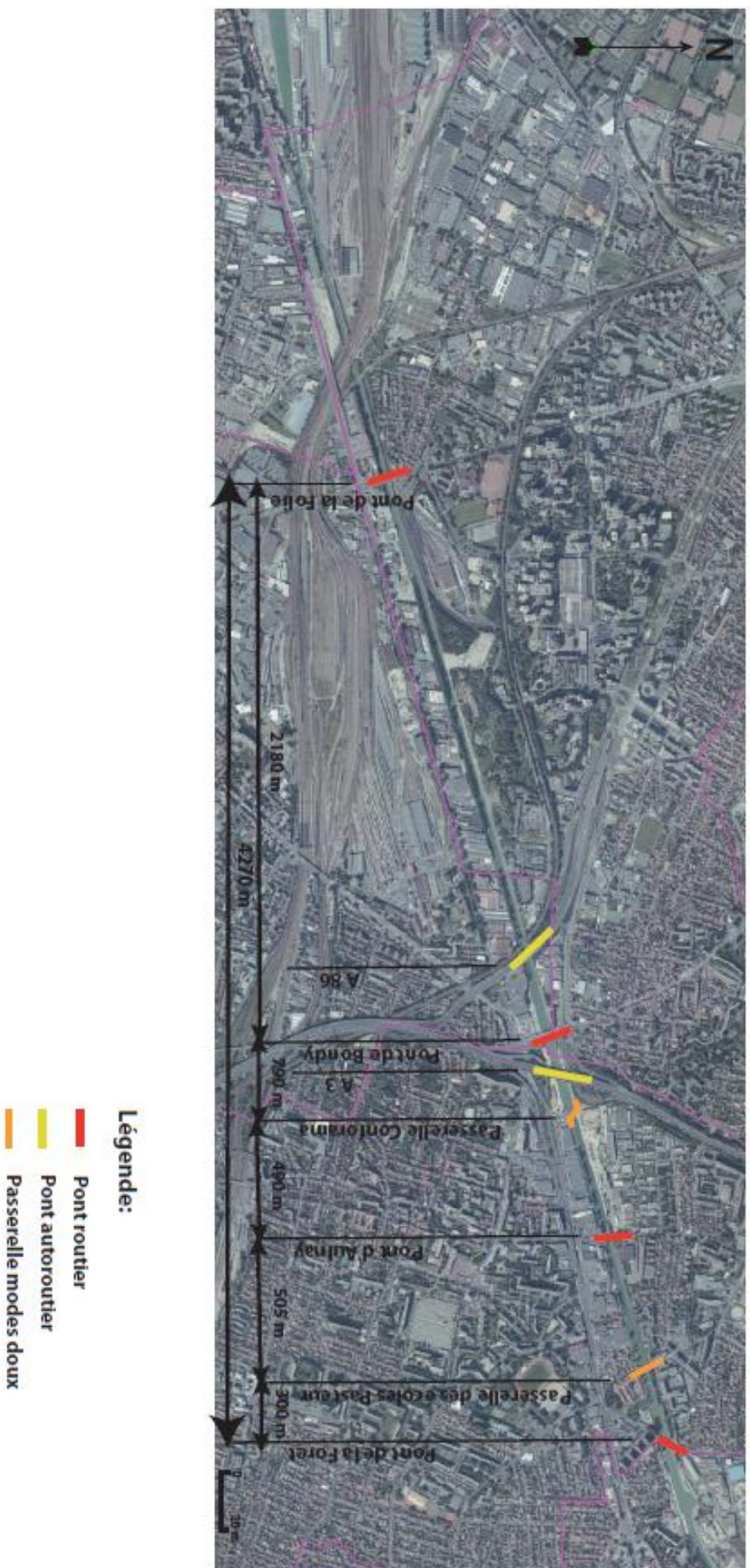
3.1.3 Le canal, un obstacle à franchir

Il est aujourd'hui difficile de franchir le canal de l'Ourcq et d'accéder à ses berges. Il forme ainsi une coupure dans le tissu urbain. En ce qui concerne les franchissements il faut distinguer ceux qui permettent d'accéder aux berges et ceux qui ne font que franchir le canal. Ainsi nous pouvons dénombrer cinq franchissements sans liens avec le canal au sein de notre territoire d'étude, dont deux ponts autoroutiers et trois ponts ferroviaires. Les ouvrages faisant lien avec le canal sont peu nombreux (ici sept) et éloignés ce qui ne facilite pas l'accès aux berges. Pour un linéaire de trois kilomètres à Bobigny, un unique ouvrage permet de franchir et d'accéder au canal, le pont de la Folie. Une distance de plus de deux kilomètres entre Bobigny et Bondy sépare les ouvrages permettant un franchissement du canal. Le parc de la bergère pouvant être un moyen pour les modes doux de rejoindre les berges. Noisy-le-sec se trouve dans la même configuration que la préfecture mais bénéficie de l'unique accès possible depuis la RN3. Il s'agit du chemin d'accès au port qui se trouve entre Décathlon et le comptoir des fontes sur la berge sud. L'accès Noiséen de la berge Nord ayant été condamné lors de la création du tramway.

Bondy quant à elle, dispose d'un nombre plus conséquent d'accès à l'Ourcq, trois ponts routiers et deux passerelles de modes doux. Cependant leur utilisation semble limitée car une des passerelles n'a pour fonction que d'assurer la continuité de la piste cyclable sur l'autre rive et l'accès via le pont de Bondy est emprunté par les camions rejoignant le port urbain. Les rampes d'accès du pont d'Aulnay font souvent l'objet de stationnements anarchiques. Il faut également souligner que les accès existants sont généralement de mauvaises qualités, mal aménagés souvent en dénivelé et ne permettent pas toujours un accès aux deux berges.

Les berges du canal de l'Ourcq sont également peu accessibles depuis les villes environnantes car de nombreuses voies perpendiculaires au canal se finissent en impasse et ne permettent pas d'y accéder. L'accessibilité de la piste cyclable et sa mise en réseau en pâtissent également.

LOCALISATION DES FRANCHISSEMENTS DU CANAL DE L'OURCQ POUR LES COMMUNES DE BOBIGNY, BONDY ET NOISY-LE-SEC



3.2 Des spécificités communales

3.2.1 Une position géographique du canal dans la ville divergente

Le canal de l'Ourcq occupe une position géographique divergente au sein de nos trois villes d'étude. Ainsi il sépare le territoire Bondynois sur une distance linéaire de 1.5 kilomètre en deux parties. On retrouve alors un tiers de sa superficie au Nord du canal et les deux autres tiers au sud. La dichotomie entre ces deux secteurs est flagrante : au sud le centre ancien et les commerces, au nord un territoire plus relégué composé de grands ensembles construits lors des années 1950 et 1960, quelques grands équipements et le port fluvial de la commune. Pour les villes de Bobigny et Noisy-le-sec la position du canal est plus marginale voire excentrée. La commune de Noisy-le-sec n'est concernée par l'Ourcq que pour un court linéaire d'environ 700 mètres situé à l'extrême nord-est de son territoire. Seuls dix hectares communaux se trouvent au nord du canal qui est constitué d'une zone industrielle et d'un parking réservé à la préfecture. Cependant ce secteur à vocation industrielle (comptoir général des fontes) et commerciale (Décathlon), jouit de la proximité du pôle du pont de Bondy. Pour Bobigny le canal se situe au sud de la commune et la traverse sur près de trois kilomètres ce qui représente 37 % du linéaire du grand gabarit Paris exclu. Malgré la proximité avec le centre-ville ce territoire semble être relégué. Il faut dire qu'il en est séparé par de nombreuses coupures : faisceau de voies ferrées, parc de la Bergère et autoroutes. Il est cependant le véritable axe économique de la commune bien que les entreprises qui le bordent aient tendance à le traiter comme un fond de parcelle, préférant avoir leurs enseignes sur la RN3. Cela explique donc cet alignement de murs aveugles, parfois tagués le long du canal.

3.2.2 Bondy : entre vocation industrielle et commerciale

Bondy est l'unique ville de notre territoire d'étude qui possède encore à ce jour un port urbain. Ce dernier est implanté sur la rive Nord. On y trouve des activités liées à la production de béton et de matériaux destinés à la construction. Il comprend ainsi une vaste emprise de centrales à béton

composées de silos. D'une profondeur d'une soixantaine de mètres, ce terrain dépendant du domaine public fluvial, appartient donc à la ville de Paris. La piste cyclable a par ailleurs été déviée sur la berge sud afin d'éviter tout accident. Une voie de service de six mètres de large longeant les berges du canal depuis le pont de Bondy jusqu'au port permet aux engins de déchargement des péniches d'accéder au port.

Le territoire faisant face au port possède une toute autre nature. S'élargissant progressivement d'ouest en est de 60 à 150 mètres, il accueille de grandes surfaces commerciales au rayonnement départemental (Conforama, Darty, Fly..) accessibles depuis la RN3. Il constitue ainsi le véritable pôle d'emploi de notre territoire d'étude.

3.2.3 La particularité Balbynienne, un parc paysager

Le parc de la Bergère situé le long de la berge droite à Bobigny, possède un linéaire de 1000 mètres totalement ouvert sur le canal et non clôturé. C'est un atout important pour cette commune et notre territoire d'étude puisqu'il s'agit du seul espace vert. Ce parc urbain départemental aménagé entre 1977 et 1988, de 23 hectares, offre de belles perspectives visuelles grâce à un paysage vallonné. Le contraste entre les deux berges est d'ailleurs saisissant :



Illustration 7: Photographie du parc de la bergère
ouvert sur le canal
Source : Photographie personnelle

la berge sud est peu profonde, délimitée par les murs opaques des industries de la RN3, cloisonnant ainsi le canal. Implanté en recul du domaine public fluvial, le parc est bordé par la piste cyclable et accueille l'été la manifestation culturelle et récréative Bobigny sur Ourcq. Il reste cependant sous utilisé notamment à cause de son accès difficile depuis le centre-ville Balbynien situé pourtant à proximité. Aucune signalétique n'indique sa présence, il faut passer par des tunnels afin de franchir

les coupures ferrées et routières qui le séparent du centre-ville. C'est pourquoi il est amené à être reconfiguré à long terme notamment suite à la démolition programmée de la cité administrative temporaire implantée à l'est du parc.

Comme nous venons de le voir durant cette partie, les usages et usagers du canal de l'Ourcq ont évolués, se sont diversifiés avec le temps et en font aujourd'hui sa richesse. Cependant sa lisibilité est devenue complexe. Bien que le canal apparaisse désormais comme un élément porteur d'urbanité à travers les multiples projets urbains en cours, nous pouvons nous interroger sur la coexistence et la compatibilité de ses anciennes et nouvelles vocations.

Hypothèses de recherche

Notre première hypothèse de recherche est donc la suivante. **La contradiction actuelle en terme d'usage et de destination des sols, entre ses fonctions industrialo-portuaires, récréatives et de requalification urbaine, semble être à l'origine de multiples conflits.** Nous supposons également que **ces conflits ne sont que partiellement pris en compte dans les stratégies des acteurs et des projets de reconquête des berges du canal de l'Ourcq.**

Afin de les confirmer ou les infirmer nous avons opté pour la méthodologie suivante.

Méthodologie

Outre un travail de recherche bibliographique menée notamment au sein de la bibliothèque de l'Institut d'Aménagement et Urbanisme de la Région Ile-de-France, nous avons utilisé trois techniques d'enquête différentes : l'observation, les entretiens et les parcours commentés.

L'observation anonyme est la première technique que nous avons exploitée. Utilisée en tant que méthode exploratoire, elle nous a permis de prendre contact avec notre terrain d'étude, d'identifier les objets constituant le paysage, de saisir, comprendre et localiser les différents usages du canal ainsi que l'occupation et l'entretien de ses berges. Nous avons eu recours à la photographie afin de mettre en lumière nos observations récurrentes ou ponctuelles.

La seconde technique d'enquête mise en œuvre est celle des entretiens. Nous avons réalisé des entretiens semi-directifs auprès de six acteurs ayant des rôles différents dans la gestion et l'aménagement du canal de l'Ourcq.

Nous avons défini trois types d'acteurs à interroger. Ceux institutionnels, ayant un pouvoir décisionnel fort sur la direction à donner à la reconquête des berges du canal ; ceux industriels qui occupent les berges du canal de l'Ourcq pour des raisons économiques et logistiques et sont dépendants des décisions institutionnels, et enfin les acteurs associatifs qui cherchent à préserver et redonner vie à ses berges. Par manque de temps nous n'avons pu interroger que les institutionnels : le service des canaux de Paris, la mairie de Bondy, la mairie de Bobigny, le conseil général de la Seine-Saint-Denis et deux associations, l'association contraste, conceptrice et organisatrice d'évènements nautiques ainsi que l'association Au fil de l'Ourcq, militant pour la mise en valeur du patrimoine naturel, historique et culturel du canal de l'Ourcq.

A travers ces entretiens nous avons cherché à saisir les stratégies, actions et projets qu'ils cherchent à mettre en œuvre. Nous avons également essayé de comprendre leurs rôles et places dans ce système d'acteurs très complexe.

La dernière technique d'enquête que nous avons pu exploiter est celle des parcours commentés. Nous l'avons choisi afin de mieux comprendre et mettre des mots sur la perception qu'ont les usagers de cet espace public, le canal. Nous avons cherché à analyser les pratiques sociales de ce lieu et à savoir s'il existe des conflits d'usages et en quels lieux. Les brefs entretiens succédant les parcours commentés nous ont permis de connaître ce qui incite les usagers à fréquenter les berges du canal de l'Ourcq ainsi que leurs attentes. Cette technique d'enquête est l'occasion de s'affranchir des représentations du canal élaborées par les acteurs avec lesquels nous nous sommes entretenus. Trois types d'usagers se sont prêtés au jeu, des cyclistes, des promeneurs et des sportifs.

Partie 2 : L'émergence de conflits générés par la mutation fonctionnelle et urbaine des berges du canal de l'Ourcq

La fonction historique portuaire du canal de l'Ourcq est toujours présente aujourd'hui grâce aux ports urbains de Paris, Pantin et Bondy accueillant notamment des centrales à béton et sablières. Parallèlement émergent des nouveaux usages de toute autre nature. Il fait ainsi l'objet d'un développement d'activités de tourisme et de loisirs, est vecteur de circulations douces et de promenades et est le support de nombreuses et ambitieuses opérations d'aménagement. Les fonctions et vocations de l'Ourcq sont donc en pleine mutation c'est ce qui peut expliquer la présence de conflits d'usages, la non-adaptation des règlements aux nouveaux enjeux et les divergences de gestion sur les berges du canal.

La liste des conflits recensés ci-dessous n'a pas vocation à être exhaustive mais présente un panel des différents types de contentieux présents sur les berges du canal. Nous présenterons une étude de cas pour chacun d'eux.

1. Des conflits issus de la multiplicité des usages des berges du canal de l'Ourcq.

1. 1 La difficile cohabitation entre les usages industriels et récréatifs du canal

Nous avons relevé durant notre enquête de terrain de multiples conflits d'usages dénoncés par les usagers du canal, liés notamment à l'utilisation portuaire de ses berges. C'est le cas des centrales à béton situées sur la berge Nord du canal de l'Ourcq à Bondy. Installées au sein du port urbain de Bondy depuis les années 50-60, période de construction des grands ensembles, elles font donc partie du domaine public fluvial. Les entreprises qui jouissent de ces installations sont Holcim et Cemex. Elles font usage de la voie d'eau afin d'acheminer leurs matériaux par péniches jusqu'aux chantiers concernés mais cela reste marginal. Ces centrales sont ressenties par les riverains et les usagers du canal comme des nuisances. Bien que leur utilité ne soit pas remise en cause, leur présence n'est pas acceptée de tous. Les riverains se plaignent « des gênes sonores permanentes qui commencent très tôt le matin » ainsi que de l'encombrement du réseau viaire

occasionné avec le va et vient des camions toupies.

L'impact visuel est également montré du doigt « vous voyez bien ces grands silos comme c'est moche et c'est vétuste, ils sont à moitié rouillés».

En l'absence de voies de desserte à l'arrière du port, les camions toupies se trouvent dans l'obligation d'emprunter un chemin latéral ou les quais sur une assez longue distance afin de rejoindre les silos d'approvisionnement. Ils accèdent aux berges depuis le pont d'Aulnay et le pont de Bondy qui sont aussi des accès piétons. La sécurité physique des usagers est alors remise en cause.



Illustration 8: Centrales à Béton de Bondy
Source : Photo personnelle

« On se retrouve face à des camions qui filent à toute allure et sont dix fois plus gros que nous».

Leurs vastes emprises foncières occupent la rive nord de l'Ourcq sur un linéaire de 240 mètres. S'agissant d'infrastructures classées au titre de prévention de l'environnement, celles-ci ne peuvent accueillir du public. Cela a donc conduit la municipalité parisienne à interdire l'accès au quai pour d'autres usages que ceux industrialo-portuaires. La continuité du cheminement des piétons, sportifs, cyclistes est donc interrompue. Ces derniers sont donc contraints de rejoindre la berge sud par une passerelle située derrière le magasin Conforama et spécialement construite à cet effet. Certains usagers acceptent mal cette situation : « Elles nous obligent à faire un détour, à emprunter cette passerelle vétuste, pour se retrouver sur une berge deux fois plus petite que celle d'en face». Des conflits de même nature ont lieu avec les sablières et certaines entreprises qui n'entretiennent plus aucune relation avec le canal mais utilisent ces quais pour leur desserte et le stockage de leurs matériaux de manière pérenne.

1.2 Des usagers désolés ou révoltés face à l'occupation informelle des lieux

Comme bon nombre de territoires relégués et sous utilisés la question de l'occupation informelle des lieux se pose sur les berges du canal. Durant notre étude de terrain, de plusieurs mois, une partie des

familles Roms squatteuses a été expulsée puis relogée par l'association EMAUS ou au sein de terrains disponibles environnants. En partie toléré, ils occupaient des emplacements communaux situés à proximité du pont de Bondy. Suite à une intervention de la préfecture de police pour des raisons officielles de sécurité, ces individus ont dus quitter les lieux. Des blocs de béton empêchant l'accès au terrain ont aujourd'hui été installés.

Cependant, diverses familles sont encore présentes notamment à l'ouest du parc de la Bergère de part et d'autre du pont de la Folie, sur le territoire Balbynien. Ils résident dans des baraques situées entre les emprises ferroviaires et routières ce qui pose des problèmes d'insécurité. La topographie y étant très accentuée, ils dominent les berges et jettent leurs déchets dans le canal. Cette situation est très mal vécue par les usagers du canal, pas un individu

interrogé lors de la réalisation des parcours commentés n'a omis de m'en parler. Les municipalités reçoivent d'ailleurs de nombreuses réclamations des riverains et usagers du canal.



Illustration 9: Photographie des habitations illicites
Source : Photographie personnelle

Certains se plaignent de leurs présences et les accusent de cambriolages, d'autres dénoncent la précarité de leurs conditions de vie. L'insalubrité présente aux alentours de ces squats est très développée. On retrouve alors de nombreux excréments et déchets jonchant le sol parfois déversés sur la piste cyclable. Certains individus s'insurgent de cette situation «La misère n'engendre pas la saleté »Les usagers craignent pour leur insécurité « Vous savez moi je ne m'y aventure pas là-bas, ça craint, je ne voudrais pas me faire agresser. En plus la berge est très étroite et encaissée, on a l'impression d'être espionné ». Le contexte urbanistique dans lequel vivent ces individus contribue à renforcer ce sentiment d'inquiétude. En effet les terrains occupés par les Roms se trouvent en amont de deux ponts ferroviaires, le pont SNCF de la grande ceinture dédié au transport de marchandise et le pont de l'Est

sur lequel passe le RER E. Accolés ils couvrent la berge, réduite à l'emprise de la piste cyclable, sur une soixantaine de mètres. Ils ne sont pas éclairés et le passage sous ces infrastructures est perçue par les usagers comme étant délicat et « pas rassurant du tout ». On retrouve également sous ces deux ouvrages de très nombreux déchets en état de décomposition. L'odeur est nauséabonde à tel point qu'un enquêté nous a même conseillé de nous boucher le nez lors de sa traversée. L'entretien des berges du canal est géré et financé par la ville de Paris puisqu'elle en est la propriétaire. Un budget de 100 000 euros par an est affecté à l'entretien du domaine public fluvial par la section des canaux. Cependant certaines communes y contribuent comme Bondy ; la ville de Bobigny semble être plus réticente.

Les institutionnels que nous avons rencontré sont conscients de ce conflit d'usage et pensent que celui-ci n'est que temporaire et que ces individus partiront d'eux même ou seront chassés lors de la mise en œuvre des projets urbains.

1.3 Une piste cyclable source de conflits

La piste cyclable présente sur la totalité de notre territoire d'étude, successivement sur la berge Nord puis sud, génère elle aussi des conflits.

Son emprise est par moment remise en cause car elle monopolise une partie importante de la berge (entre 2 et 4 mètres), déjà peu large (7 mètres environ) et se trouve par endroit située sur l'ancien chemin de halage, appartenant au domaine public fluvial. De plus la largeur restante dédiée aux déplacements pour les autres usagers n'a pas aménagée et est terreuse et bosselée. Nombreux sont donc les piétons ou joggers à lui préférer la piste cyclable. « Même si la piste cyclable est interdite aux piétons moi le premier je l'empruntais lorsque je m'entraînais pour la course de fond ». Ils sont alors rappelés à l'ordre par les cyclistes qui n'hésitent pas à utiliser leurs sonnettes et les insulter de noms d'oiseaux.

Des entraves et imperfections de cette piste sont également dénoncées par les cyclistes. La proximité de la piste avec la voie d'eau est un danger dans de multiples endroits; 1m20 seulement la sépare de la voie d'eau par exemple près de la Folie à Bobigny. Ils ont également évoqué les très délicats passages sous les ponts, tortueux et sans visibilité, comme étant des gênes pour la pratique de leur

activité. Enfin ils ont mentionné la présence de ralentisseurs (rangées de pavés) sur plusieurs rampes d'accès, « désagréables pour les cyclistes, et dangereuses pour les rollers ».



Illustration 10: Passage sans visibilité sous un pont où l'emprise cyclable est majeure
Source : photographie personnelle

La finalité de l'usage de la piste cyclable semble également poser problème. Des conflits sont issus des difficultés de cohabitation entre l'usage de la piste à fins touristiques ou de loisirs et à des fins sportives. La vitesse pratiquée n'étant pas la même il n'est pas rare qu'il y ait des accrochages. « Il y a des gens qui roulent sur la piste cyclable à des vitesses faramineuses avec leurs musiques dans les oreilles, sans prêter attention aux autres ». Ce phénomène est également accrue lors de l'importante fréquentation de la piste notamment le week-end ou en période de pointe. Aucune étude portant sur les conflits d'usages ou l'accidentologie de cette piste n'a à ce jour été réalisée.

Divers conflits d'usages peuvent donc être recensés et concernent aussi bien les difficultés de conciliation entre usages anciens et émergents, usages pérennes et ponctuels ou au sein de lieux spécialement aménagés pour la pratique de certaines activités.

2 Des litiges issus de règlements juridiques et régimes fonciers mal adaptés aux enjeux urbains

2.1 Le canal de l'Ourcq : un statut original mais astreignant




Le canal de l'Ourcq possède, comme l'ensemble du réseau des canaux parisiens, un statut original. En effet, inscrit à la « Nomenclature des voies navigables et flottables », il fait donc partie à ce titre du Domaine Public Fluvial artificiel(DPF). Il a cependant la particularité d'être propriété de la ville de Paris depuis 1876. Ainsi, le DPF de l'Ourcq contient: la voie d'eau ; les deux berges sur une profondeur de 6.40 de part et d'autre de la voie d'eau ; les quatre zones portuaires de Paris, Pantin, Noisy/Bondy et les Pavillons-sous-bois ; les « ouvrages d'art » utiles à la navigation type passerelles, ponts, écluses ainsi que le parking de la cité administrative situé à l'est du parc de la Bergère à Bobigny. Il représente en Seine-Saint-Denis 115 hectares dont 83 hectares de terrains et 32 de plan d'eau. Son découpage parcellaire n'est qu'un outil de gestion car il constitue une seule unité foncière.

Le DPF est géré par le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure « qui définit les servitudes affectant l'utilisation du sol ainsi que les conditions de gestion du domaine public fluvial ». Il stipule les principes d'imprescriptibilité, d'inaliénabilité et d'insaisissabilité du DPF. De ce fait ce DPF ne peut faire l'objet d'une vente sans un déclassement préalable du terrain avec l'accord de la ville de Paris, ni d'aucune mesures d'expropriation et ne peut être grevé de servitudes de droit privé. Son occupation doit donner lieu à une autorisation ou une concession. Les terrains du domaine public situés dans une commune couverte par un POS ou PLU sont soumis aux règles d'urbanisme.

CONCESSION ET GESTION DES BERGES DU CANAL DE L'OURCQ A BOBIGNY, BONDY ET NOISY-LE-SEC



Légende:

-  Domaine Public Fluvial (Ville de Paris)
-  Piste cyclable (Conseil général 93)
-  Aménagement départemental

2.2 Une emprise foncière non exploitable dédiée à l'entretien de l'ouvrage

Jusqu'en 1861 la remontée des flûtes d'Ourcq se faisait grâce au chemin de halage à forces humaine ou animale. D'une largeur de 7.80 mètres il se situait sur la berge du sud du canal à grand gabarit et devait être laissé accessible. Les propriétaires riverains étaient donc contraints à implanter leurs constructions en retrait. La berge nord lui faisant face était quant à elle grevée d'une servitude de 3.25 mètres de large appelée servitude de marchepied. Bien que ces emprises n'aient plus de justification aujourd'hui elles sont encore présentes et apparaissent en tant que servitudes dans les documents d'urbanisme des communes : Plan d'Occupation du Sol ou Plan Local d'Urbanisme mais ne sont pas opposables aux tiers. La ville de Paris propriétaire de ces servitudes les utilise aujourd'hui cette bande de 11 mètres afin d'assurer l'entretien et la gestion du canal de l'Ourcq. Elles accueillent également les circulations douces : cheminements piétons et pistes cyclables. En ce sens, bien que la mairie de Paris considère que tous les aménagements des berges du canal sont recevables, elle contraint leurs mises en œuvre les obligent à respecter la prédominance de la fonction d'exploitation et d'entretien de la voie d'eau.

2.3 Des rapports juridiques complexes et contraignants entre le domaine public fluvial et les parcelles privées

Aucun règlement n'interdit d'implanter des constructions à l'alignement du Domaine Public Fluvial si le règlement d'urbanisme communal le permet. Mais contrairement au domaine public de voirie, le DPF ne génère pas d'aisance de voirie qui peuvent être définies comme des « droits qui découlent fonctionnellement de l'affectation des voies publiques destinées à servir les immeubles riverains. » Il existe trois types d'aisance de voirie : celui d'accès dont peuvent jouir les propriétaires et toute personne se rendant dans un immeuble limitrophe à la voie publique, celui de vue permettant de disposer de fenêtre donnant sur la voie publique et celui d'écoulement des eaux.

Les parcelles riveraines au canal de l'Ourcq ne peuvent donc pas utiliser la berge pour leur desserte ni ouvrir des vues directes sur l'Ourcq à moins que la nouvelle construction soit implantée à plus de 1.90 mètre. Il est également impossible de créer des parcelles si la berge est leur unique moyen d'accès. Cette réglementation pénalisant la construction aux abords du canal de l'Ourcq est mal

vécue par les aménageurs et élus à l'initiative de projets urbains. Cette loi a d'ailleurs empêchée l'enseigne Décathlon lors de son implantation sur la commune de Noisy-le-sec à proximité du pont de Bondy, d'obtenir une ouverture sur les berges. Cela est d'ailleurs regrettable notamment lorsque l'on connaît sa vocation commerciale en termes sportifs et de loisirs. Il existe cependant une solution permettant d'ouvrir des vues sur le canal si la distance entre la construction et le DPF est supérieur ou égale à 1.90 mètre qui est de payer une redevance à la ville de Paris afin de mettre en œuvre une tolérance ou une servitude de vues. Force est de constater que les fonctions du canal de l'Ourcq autre que la navigation ne sont que des « tolérances » accordées par les réglementations. Cependant ces servitudes vieillissantes semblent aujourd'hui caduques et contraignent fortement la dynamique actuelle du retournement des villes riveraines vers la voie d'eau. Cela conduit d'ailleurs Mme Rodière, chargée de missions exRN3 canal de l'Ourcq à Bondy, à qualifier le canal de domaine chasse gardé de la ville de Paris. Il n'est alors pas étonnant que des conflits naissent aujourd'hui entre les villes et aménageurs porteurs de projets et la ville de Paris qui impose les conditions de leur mise en œuvre.

3 Un jeu d'acteurs complexe aux objectifs discordants

3.1 Une imbrication des responsabilités de gestion et d'entretien des berges

Nous venons de le voir la ville de Paris reste maître des fonctions assignées au canal de l'Ourcq grâce au caractère inaliénable du domaine public fluvial. Afin d'autoriser le changement d'affectation de certaines parcelles des berges elle passe des conventions. Sur l'Ourcq, elles peuvent être de quatre types: un avec les communes, un autre avec le département pour la piste cyclable, un avec des entreprises et un dernier avec les propriétaires d'ouvrages d'art. La gestion de l'entretien et de la parcelle est alors déléguée à l'amodiatiaire. S'il s'agit d'une commune, « les berges deviennent en quelque sorte espace public de la ville concernée » (entretien 4). Ces multiples conventions participent à la démultiplication et complexification du jeu d'acteurs. Elles entraînent également une forte imbrication des responsabilités de gestion et d'entretien des berges du canal de l'Ourcq. Des problèmes d'informations et de coordination entre les différents acteurs sont identifiables. Il n'est alors pas étonnant que certains secteurs du canal, tels les ponts, soient insalubres et que personne ne sache qui est responsable de son entretien.

D'autre part, ces conventions ont conduit à un morcellement des projets d'aménagements des berges de l'Ourcq ce qui explique aujourd'hui la disparité qualitative et la discontinuité de son agencement.

Par ailleurs, elles contraignent fortement l'usage des berges qui peut en être faite même si elles accordent uniquement des autorisations précaires et renouvelables de quatre ans pour les entreprises.

3.2 Des acteurs aux positionnements assez dogmatiques

Le canal de l'Ourcq est aujourd'hui un site envié par de multiples acteurs pour mettre en œuvre leurs politiques. « Chacun envisage de se l'approprier de manière différente et parfois incompatible ». (Apur, 2009). L'opposition la plus vive a lieu entre la ville de Paris et les communes riveraines de la voie d'eau.

Les villes riveraines du canal souhaitent avant tout bénéficier de ces emprises foncières afin d'y construire des logements et des bureaux. Elles cherchent également à désenclaver le canal et à l'intégrer dans le tissu urbain. Il est donc question de pouvoir le franchir et y accéder. Leur objectif étant de faire du canal un nouveau cœur de ville et non plus une périphérie reléguée. Pour cela elles mènent toutes des projets urbains et cela quelque-soient leurs bords politiques. Cependant jusqu'à peu de temps, les villes étaient renfermées sur elles-mêmes ne voyant que leur propre intérêt dans l'aménagement des berges situées sur leurs emprises communales.

La ville de Paris quant à elle est attachée à préserver la fonction industrialo-portuaire et commerciale du canal à grand gabarit. Outre la réglementation mise en place afin de pérenniser cet usage, elle souhaite relancer le fret fluvial, moyen de circulation plus écologique que la route, en réaménageant des ports urbains notamment. Les villes concernées par l'implantation de ces infrastructures n'y sont pas toutes favorables car « Pour une commune c'est toujours plus intéressant de construire des logements que d'entretenir un port » (entretien 5). Mais s'agissant du domaine public fluvial leur approbation n'est pas nécessaire. Le service des canaux de Paris bien que conscient des désagréments visuels et sonores que cela peut poser, considère « que les centrales à béton sont essentielles et nécessaires en milieu urbain dense ». Leurs localisations dépendent donc de critères techniques : le temps nécessaire à l'acheminement du béton sur son lieu d'emploi doit être inférieur à 45 minutes.

Les entreprises qui s'implantent sur le domaine public fluvial sont dans l'obligation d'utiliser la voie d'eau. Un système de redevance incitatif a par ailleurs été élaboré : plus elles utilisent le canal plus elles bénéficient de ristournes sur leurs redevances d'occupation du DPF. Celle-ci pouvant atteindre 25% (entretien 5).

L'activité fluviale permet également à la ville de Paris de combler un bilan d'exploitation très déséquilibré. Les droits de passage aux écluses et d'occupation des berges des canaux parisiens représentent 27% des recettes.

Cependant l'ensemble des acteurs (associations, le conseil général de la Seine-Saint-Denis, les usagers, les villes riveraines et Paris) semblent s'accorder sur un point qui est le développement d'activités culturelles et de loisirs sur les berges du canal de l'Ourcq. En effet, bien que le canal soit

aujourd'hui un lieu de détente prisé, l'offre en équipements et lieux d'accueil pour les loisirs est minimale.

Partie 3 : La prise en compte des conflits dans les projets urbains des berges du canal de l'Ourcq

1. Les projets urbains des berges du canal de l'Ourcq

1.1 Définition du projet urbain

La notion de projet urbain émerge dans les années 1980 suite à une remise en question de l'urbanisme d'opération auquel il est reproché un caractère anti-démocratique et une rigidité des instruments de planification urbaine. De ce fait, le projet urbain se distingue de l'urbanisme d'opération et constitue alors un processus et une démarche plutôt qu'un ensemble de procédures strictes. De plus il s'inscrit dans un contexte actuel économique fragile de dispersion et de raréfaction des ressources financières, une fragmentation des tâches et un émiettement des responsabilités dans le domaine de l'urbanisme et un essor d'intérêts particuliers qu'il faut faire cohabiter. Il privilégie donc des actions adaptées à un contexte pour lequel on se met d'accord sur les moyens et objectifs à lui assigner. Il naît donc dans les moments de crises urbaines.

Le projet urbain doit faire passer des valeurs mais aussi les produire. Elles sont au nombre de six. La valeur politique : le projet urbain permet de véhiculer et matérialiser les politiques publiques sur l'espace ; la valeur économique : le projet urbain doit renforcer l'attractivité de la ville ; la valeur sociale du projet urbain doit véhiculer des valeurs de solidarité, cohésion et mixité ; la valeur culturelle doit permettre au projet de mettre en œuvre des grands équipements culturels ; la valeur symbolique : le projet urbain est un outil de marketing territorial très important et enfin la valeur architecturale et urbaine : la forme du projet urbain doit s'adapter à son contexte.

Le projet urbain traduit donc le renouvellement des pratiques professionnelles, des modes d'intervention de la puissance publique sur le territoire et des manières de voir la ville.

1.2 Présentation des projets urbains des villes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec

Comme nous allons le voir, les projets urbains des villes de notre territoire d'étude sont à des stades d'avancement très divergents.

1.2.1 La ZAC éco-cité de Bobigny

La Zone d'Aménagement Concerté « Ecocité » concerne les terrains situés entre le canal de l'Ourcq et la RN3 sur le territoire Balbynien. Ce territoire étroit de 2.7 kilomètres et d'une largeur comprise entre 70 et 90 mètre s'étend sur 20.7 hectares. Il jouxte ainsi les communes de Pantin, Noisy-le-sec et Romainville.

Aujourd'hui il s'agit d'un secteur peu dense dédié aux activités économiques. Il comprend des entreprises se portant plus ou moins bien mais également de multiples friches. Peu d'habitations sont présentes sur le site et ce sont pour la plupart des logements de fonction mal insérés dans ce tissu industriel. On ne dénombre qu'une quarantaine d'habitants. Ce secteur présente d'importants problèmes de coupure et semble enclavé. Ainsi il est délicat de rejoindre le centre-ville Balbinyen situé au Nord de la ZAC. Outre le peu de franchissements du canal de l'Ourcq existants, de nombreux obstacles sont également présents. Ainsi d'ouest en est nous sommes confrontés successivement au technicentre Est Européen, au parc de la Bergère puis au tramway T1. Au sud, la RN3 véritable autoroute urbaine, empruntée par des milliers de camions chaque jour, composée de trémies, entrave la liaison avec les communes environnantes.

Les objectifs de l'aménagement de ce site sont donc les suivants : ouvrir la ville sur le canal, assurer de nouveaux franchissements de l'Ourcq, densifier l'activité et accompagner son renouvellement, assurer la mixité des programmes et la mixité sociale et enfin promouvoir un urbanisme respectueux de l'environnement.

Le coût total de l'opération s'élève à 100 millions d'euros. La ville de Bobigny y participe à hauteur de 25 millions d'euros ce qui représente un quart de l'investissement de la ville chaque année pendant 25 ans.

Le programme annoncé est le suivant :

ZAC de l'éco cité à Bobigny	
Eco filière	55 000 m ²
Activité tertiaire	145 000 m ²

Equipements	8 000 m ²
Logement	1 200 logements
Espaces publics	20 000 m ²

Source : Tableau élaboré personnellement

Les formes architecturales seront des façades continues sur la RN3 et plus ouvertes sur le canal. Deux ports, un port urbain de fret et un port public sont également prévus ainsi que l'élargissement et la réaménagement paysager des berges du canal de l'Ourcq. Spatialement le programme se traduit par séquences urbaines auxquelles sont associées des affectations. Ainsi d'ouest en est nous retrouvons le secteur tertiaire, puis l'écoparc composé d'activités à hautes valeurs ajoutées et enfin l'habitat à l'est. La mixité n'a donc pas lieu à l'échelle de l'îlot mais de l'emprise de la ZAC. Le dossier de réalisation de la ZAC ayant été délivré en 2010, la procédure de déclaration d'utilité publique en aujourd'hui en cours. Les premières livraisons devraient avoir lieu d'ici 2015.

C'est la ville de Bobigny qui est la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Elle a cependant passé une concession d'aménagement avec Séquano Aménagement. L'agence Devillers et associés est quant à elle chargée de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture.

1.2.2 La ZAC de l'Ourcq de Noisy-le-sec

La ZAC de l'Ourcq concerne un périmètre de 35 hectares située au sud et à l'est de la ZAC de l'écocité. Elle s'inscrit donc dans sa continuité. Actuellement cette ZAC est en cours de concertation avec la population et cela jusqu'à fin 2011. L'approbation du dossier de création de la ZAC devrait avoir lieu cet été. La concession devrait être passée en 2012. L'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC est prévue pour 2013 tout comme le début des travaux.

Les objectifs d'aménagement de ce site sont les suivants : Réaménager les espaces urbains et désenclaver le site, revaloriser les abords du canal de l'Ourcq et améliorer la qualité de vie, renforcer la mixité urbaine et accompagner la transformation de l'activité économique, permettre la reconversion d'un patrimoine industriel remarquable et inscrire le projet dans un principe de

développement durable.

Le coût prévisionnel de l'opération s'élève pour le moment à 70 millions d'euros.

Le programme est le suivant :

ZAC de l'Ourcq de Noisy-le-sec	
Activités	60 000 m ²
Bureaux	30 000 m ²
Commerces et services	20 000 m ²
Logement	75 000 m ²
Equipements	2 500 m ²

Source : tableau élaboré personnellement

La création de la ZAC se décomposera donc en deux phases successives, dont la première comprendra les territoires suivants : la zone dite SAFT, la Zone d'Activité Economique de La Madeleine (seule zone riveraine du canal de l'Ourcq en phase 1) et le secteur dit du Triangle de l'Ourcq avec son prolongement le long de la RN 3.

Cette phase regroupe des réalités très différentes : La ZAE de La Madeleine est présente des secteurs déstructurés, en mauvais état d'entretien et des activités en perte de vitesse. Le Triangle de l'Ourcq possède un tissu d'habitat dégradé, de terrains libres et de petits commerces peu dynamiques. Quant à la SAFT, il s'agit d'un ancien lieu d'accueil d'industrie lourde. La phase 2 de la ZAC concernera d'Ouest en Est et depuis la zone SAFT, les secteurs de La Passementerie, de la zone RFF-SNCF/RN 3, de La Sablière, d'Engelhard et enfin du port de Noisy-le-Sec.

1.2.3 L'éco-ZAC du canal à Bondy

Ce projet urbain est le moins avancé que nous étudions. Il n'est cependant pas nouveau car la ville réfléchit depuis 2005 à sa mise en œuvre. Suite à une consultation aménageur lancée en 2008 qui n'a pas eu le succès escompté, la ville a dû élargir le périmètre de cette ZAC. Il concerne désormais 20 hectares situés en berge nord du canal entre la voie d'eau et le chemin latéral.

Les objectifs d'aménagement de ce site sont les suivants : développer un secteur de logements le long des berges du canal en lien avec l'offre de transport en commun de la RN3, préserver et intensifier la vocation commerciale de la RN3, maintenir une activité industrielle le long des berges au nord du canal, développer une activité innovante au nord du canal en lien avec le projet d'incubateur et implanter un équipement public le long des berges.

Ce projet prévoit la relocalisation du port de Bondy sur un terrain de 11 000 m² qui devrait accueillir les deux centrales à béton existantes.

La concertation préalable à la création de cette ZAC a eu lieu durant notre étude. La création de la ZAC devrait avoir lieu en 2012 et le dossier de réalisation devrait voir le jour en 2015. Les travaux ne sont donc pas prévus avant 2016.

La programmation devrait être la suivante :

Eco ZAC du canal à Bondy	
Activités	6 000 m ²
Bureaux	1 500 m ²
Equipements	4 000 m ²
Logement	1 100 logements
Espaces publics	15 000 m ²

Source : tableau élaboré personnellement

2. La mise en place d'un dispositif de coopération et de concertation autour des projets urbains liés au canal

2.1 L'émergence d'une structure intercommunale fédératrice

La communauté d'agglomération Est-ensemble a vu le jour le 1^{er} janvier 2010. Cette structure intercommunale séquanodyonisienne regroupe neuf communes du centre-ouest du département qui sont Bagnole, Bobigny, Bondy, Les lilas, Montreuil, le Pré-Saint-Gervais, Pantin et Romainville. Forte de 400 000 habitants elle est la plus grande communauté d'agglomération d'Ile-de-France. Cependant le premier transfert de compétences n'aura lieu qu'au premier janvier 2012. Pour le moment il s'agit donc d'un espace de travail par thématique et d'un partage d'information. (entretien 3). Il est possible que la gestion de la totalité ou d'une partie des projets d'aménagement lui soit alors transférée. Bien que Mme Gaumont caractérise ce transfert de complexe et se pose des questions d'ordre pratique, « Comment va se dérouler le transfert des terrains appartenant aux communes ? » ou encore « l'intercommunalité endurera-t-elle toutes les charges financières ? », elle considère que cela aurait tout intérêt à être fait.

La tendance actuelle du pilotage communal des projets urbains serait alors renversée et donnerait une tout autre dimension à ces projets urbains.



Illustration 12: Carte de localisation de la communauté d'agglomération Est ensemble au sein de la Seine-Saint-Denis
Source : Elaboration personnelle

Les communes appartenant à Est ensemble n'ont pas attendu le transfert de compétences pour agir uniformément. En effet, elles se sont regroupées avec le conseil général et ont formées un Groupement d'Intérêt Public afin de répondre à l'appel à projets communautaires appelé In-Europe. Ce territoire de 110 hectares, de Pantin à Bondy, bénéficie désormais de 6.3 millions d'euros grâce au Fonds Européen de Développement Régional. Bien que la commune de Pantin ne soit pas éligible pour ses fonds elle a tout de même décidée de participer à cette aventure. Cette première subvention de l'Europe a permis de financer les études de l'aménagement du canal et de la requalification de la nationale 3 et participe ponctuellement à la mise en œuvre des projets urbains. Tel le cas par exemple du projet d'incubateur à Bondy.

2.2 Un document devant (ré)concilier les usages industrialo-portuaires et récréatifs de l'Ourcq

Afin de lutter contre les conflits d'usages industrialo-portuaires/récréatifs se développant sur les

berges du canal de l'Ourcq les collectivités et acteurs intervenants sur le grand gabarit ont formé une démarche partenariale pour élaborer un document référençant et localisant les usages du canal. Celui-ci se nomme « schéma directeur des implantations portuaires et des activités de loisirs ». Il s'appuie sur les usages existants et les projets des acteurs locaux afin de proposer des principes de localisation de nouveaux équipements portuaires et de loisirs. Deux types d'équipements portuaires peuvent alors être proposés : les ports publics qui sont des quais sans équipement mais permettant le chargement et déchargement des péniches et les ports urbains qui sont des infrastructures pérennes comme les centrales à béton ou les ports à conteneurs par exemple.

Concernant les équipements de loisirs il en est également proposé deux types : les ports d'Installations Culturelles et activités de loisirs et/ou sportives (ICAL) qui comme leurs noms l'indique sont des installations nautiques, sportives et de loisirs ou des secteurs susceptibles d'accueillir de l'évènementiel et les haltes de plaisances tel les équipements d'escale et de court séjour.

C'est ainsi qu'il a été décidé de créer un port urbain de fret, un port mixte et un port ICAL sur les berges du canal à Bobigny ; un port mixte et un port ICAL à Noisy-le-sec ainsi qu'un port mixte. Le port urbain de Bondy sera quant à lui déplacé et modernisé. Ce schéma est donc un moyen de résoudre la contradiction actuelle en termes d'usage et de destination des sols entre le développement portuaire du canal lié au fret et le développement récréatif et sportif. Il essaye également de contenter les différents acteurs de l'Ourcq. Afin d'assurer la pérennité de ce schéma, un comité de suivi devrait être mis en place.

2.3 L'instauration d'une charte d'aménagement des berges

Une étude devant menée à la mise en place d'une charte portant sur l'aménagement des berges du canal vient d'être lancée. Ce document donnera des orientations afin d'établir une certaine homogénéité et cohérence des berges. Ce sont les communes riveraines au canal qui en sont à l'initiative mais cette réglementation devra être validée par la mairie de Paris, propriétaire de l'ouvrage. Elle se devra également d'être consensuelle et respectée au sein des projets urbains sous peine de nullité. Nous sommes donc peut au début d'une cohérence.

3. Une adaptation entre projet urbain et réglementation

Le projet urbain est également susceptible de pouvoir résoudre les conflits et s'adapter aux réglementations d'urbanisme en vigueur de manière astucieuse.

Ainsi, afin de pouvoir construire sur les berges et ouvrir des vues sur le domaine public fluvial les communes ou aménageurs décident de reculer les constructions de la voie d'eau. Mais cela implique un manque à gagner qu'ils sont alors obligés de combler en construisant plus haut. Ainsi pour la ZAC éco-cité, les aménageurs sont dans l'obligation de construire des immeubles de R+8 et des plots ponctuels de r+10 compte tenu de la très faible largeur de la parcelle dont ils disposent. Ils profitent de cet éloignement de la voie d'eau afin d'aménager des berges plus larges. Ainsi pour la ZAC éco-cité celles-ci passeront de 11 à 15 mètres. Un espace public sera alors aménagé et agrémenté d'un espace planté et d'une noue. Cet espace sera aménagé principalement pour les piétons puisque les cyclistes pourront profiter de la piste cyclable située sur la berge Nord.

En établissant une mixité fonctionnelle à l'échelle de la ZAC et non à la parcelle, via des séquences (port, tertiaire, habitat) le projet urbain de Bobigny réussit ainsi à accueillir une multitude d'utilisateurs au sein d'un même territoire. Cependant nous pouvons nous demander s'il s'agit alors véritablement d'une conciliation ou d'une distinction des usages.

Une solution a été trouvée afin de concilier les usages portuaires et de loisirs sur une berge assez étroite. Elle permet de « contourner » le statut réglementaire des Installations classées pour la Protection de l'Environnement.

Elle consiste à créer des ports qui en dehors de leurs jours et horaires de fonctionnement sont en quelque sorte rétractables et permettent alors d'ouvrir le chemin de halage aux usagers. Concrètement cela se traduit par la mise en œuvre de deux portails situés aux extrémités de la plateforme. Quant à la base du portique, nécessaire pour les manœuvres de conteneurs, elle est intégrée dans un garage vertical afin d'éviter d'offrir des moyens de préhension en vue d'une ascension. Mais cela implique tout de même la création d'un acheminement nécessaire pour contourner la parcelle en semaine. Un traitement architectural de l'insertion du port dans le contexte urbain est par ailleurs élaboré.

Enfin pour les communes qui possèdent un Plan Local d'Urbanisme comme règlement d'urbanisme communal, ce sera d'ailleurs bientôt le cas de nos trois communes d'étude, il est possible comme l'APUR le préconise de définir « un sous-secteur canal permettant d'édicter des règles recommandant des traitements particuliers pour les constructions et clôtures en bordure du canal ».

Conclusion

Nous avons vu tout au long de ce mémoire que le canal de l'Ourcq était à l'origine de la constitution du territoire séquanodionysien et qu'il avait participé à son développement urbain, économique et social pendant de nombreuses années. Par la suite il n'a cependant pas su faire face aux mutations de la société. Il est alors devenu un territoire délaissé et méprisé.

Mais face à la pression foncière importante notamment en petite couronne parisienne, à la demande sociale croissante d'espaces verts et de loisirs il a soudain vu un nombre important d'acteurs se retourner vers lui. Identifié comme un territoire susceptible de connaître une mutation importante, chacun y a vu l'occasion de mettre en œuvre sa propre politique. Mais cela n'était sans compter sur la draconienne réglementation qui régit l'utilisation de ses berges et la supra-territorialité imposée par la mairie de paris, propriétaire du canal. Moultes conflits sont alors apparus, face à un jeu d'acteurs grandissant souhaitant profiter de ce nouvel « eldorado ».

Les projets urbains se réclamant démocratiques, généralement issus de contextes en crise semblent être alors appropriés à la résolution de ces conflits. Ils permettent en effet d'initier une certaine dynamique locale qui peut être porteuse. Cependant ils ne résolvent pas tous les conflits et peuvent quelques fois être un moyen de les cristalliser en les inscrivant dans la durée.

Bibliographie

Atelier Parisien d'Urbanisme, 2002, *Canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal Saint-Martin, problématique et états des lieux*, Paris, APUR, 48p.

Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003, *Canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, Canal-Saint-Martin, Le paysage des canaux*, Paris, APUR, 14p.

Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003, *Canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal Saint-Martin, une approche des problématiques urbaines des communes riveraines des canaux à grand gabarit*, Paris, APUR, 29p.

Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003, *Une comparaison des canaux à grands gabarits à travers leurs potentiels d'évolution et leurs capacités particulières*, Paris, APUR, 15p.

Association au fil de l'Ourcq, 2002, *Le canal de l'Ourcq : hier, aujourd'hui, demain*, Vaujours, Amarco, 192p.

Bertrand F., Beltrando Y., L'henaff F., 2009, *Construire autour du canal de l'Ourcq. Tome 1: Eléments de réflexion pour un développement partagé du canal. Tome 2 : Etat des lieux. Tome 3: Situation actuelle et enjeux par commune*, Paris, APUR, 49+47+117p.

Bonin S., 2007, « Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains », in *Strates*, Numéro 13, Paysage urbain: genèse, représentations, enjeux contemporains.

Bordes-Pagès E., 2007, *Politiques des départements en faveur des berges du «Fleuve» en Île-de-France*, Paris, IAURIF, 138p.

Chanelliere R., 1966, *Le canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis : vers une intercommunalité de projet ?*, « Mémoire de maîtrise non publié »

Danicic S., Barbieri N., Delcroix C., Foulard S., 1992, *Canal de l'Ourcq : pour une meilleure insertion dans son environnement*, Paris, IAUIDF

Guillerme A., 1984, « L'eau et ses vapeurs », in *Urbanisme*, n° 201, pp. 54-55

Lechner G., 2006, *Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain*, La Défense, Direction Générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction, 118p.

Merille M., 1996, *Le canal de l'Ourcq : vie et anecdotes*, Les Pavillons-sous-bois, Amarco, 359p.

Prélorenzo C., 1993, *La ville au bord de l'eau*, Paris, Parenthèses, 109p.

Simenc C., 1995, *Vues sur berge : "le port et la ville"*, Paris, Libération, pp.15-16

Thibaud J-P., 2001 "La méthode des parcours commentés", in *L'espace urbain en méthodes*, Paris, Parenthèses, pp. 79-87

Sites internet :

www.noisylesec.fr: site de la mairie de Noisy-le-sec

www.ville-bondy.fr: site de la mairie de Bondy

www.bobigny.fr: site de la mairie de Bobigny

Autres sources :

Cours de Perspectives, programmation et projets Urbains assuré par Mr Delpirou Aurélien lors du second semestre 2011 à l'Institut d'Urbanisme de Paris

Annexes

Annexe 1 : Tableaux méthodologiques

Entretiens

Numérotation des entretiens	Entreprise/ Organisme	Personne enquêtée	Statut de l'enquêté	Lieu de l'entretien	Date de l'entretien
1	Association Contraste	Thierry BROSSE	Président de l'association	Siège de l'entreprise 8 Quai d'Amsterdam 93320 Les Pavillons-sous-bois	Mercredi 4 Mai 2011
2	Association Au fil de l'Ourcq	Hervé REVEL	Président de l'association	Siège de l'association Usine élévatoire Route de Charmentray 77450 Trilbardou	Vendredi 6 Mai 2011
3	Mairie de Bobigny	Camille GAUMONT	Chargée de Secteur - Atelier du Projet Urbain	Hôtel de Ville de Chemin Vert 31 avenue du Président Salvador Allende 93000 Bobigny	Vendredi 6 Mai 2011
4	Mairie de Bondy	Marie RODIERE	Chargée de missions exRN3 canal de l'Ourcq	Esplanade Claude-Fuzier 93140 Bondy	Mercredi 11 Mai 2011
5	Service des canaux de Paris	Anne-Laure BERAUD	Chargée de mission Développement et Valorisation des Canaux	62 Quai de la Marne 75019 Paris	Mercredi 18 Mai 2011
6	Conseil général de la Seine-Saint-Denis	Laurence MORIN et Marthe MOURADIAN	Chargée de mission fret et chargée de mission l'Ourcq en mouvement	140 Rue Jean Lolive Immeuble Eiffel 93500 Pantin	Lundi 30 Mai 2011

Observation

Numérotation de l'observation	Date et temporalité de l'observation	Lieu d'observation	Durée d'observation	Temps Climat
1	Mercredi 20 Avril 2011 Après-midi	Pont de la folie	45 Minutes	Ensoleillé
2	Dimanche 3 Avril 2011 Après-midi	Pont de Bondy/ parc de la Bergère	1h	Temps nuageux/ pluvieux
3	Jeudi 19 Mai 2011 Après-midi	Parc de la Bergère	1h15	Très ensoleillé
4	Samedi 28 Mai 2011 Matin	Passerelle des écoles Pasteurs	30 Minutes	Très ensoleillé

Parcours commentés

Numérotation du parcours	Point de départ	Point d'arrivée	Durée du parcours	Longueur du parcours	Identité de la personne enquêtée	Types d'utilisateur du canal
1	Pont d'Aulnay	Pont de la Forêt	20 minutes	800 mètres	Femme d'une quarantaine d'années	Marcheuse
2	Pont de Bondy	Les Pavillons-sous-bois	35 minutes	2000 mètres	Deux hommes de 40 et 50 ans	Marcheurs
3	Pont de la forêt	Parc de la Bergère/ Franchissement A86	50 minutes	3800 mètres	Homme de 31 ans	Rollers
4	Pont Raymond Queneau	Parc de la Bergère	45 minutes	3300 mètres	Homme de 56 ans	Cycliste
5	Pont d'Aulnay	Pont de la folie	40 minutes	2970 mètres	Femme de 22 ans	Joggeuse

Annexe 2 : Grilles d'entretien

Grille d'entretien réalisé avec l'association au fil de l'Ourcq

Date : Vendredi 6 Mai 2011

Lieu de l'entretien : Au siège de l'entreprise :

Bureau de Trilbardou -Usine élévatoire

Route de Charmentray

77450 TRILBARDOU

Identification de la personne interrogée :

Pouvez-vous vous présenter brièvement ?

- Nom et prénom
- Age
- Date d'entrée dans l'association
- Fonction actuelle et ancienneté de la fonction
- Formation initiale/études
- Lieu de résidence

Présentation de l'association :

- Quand est née votre association ? Pourquoi ?
- Quel est son but ?
- Sur quel périmètre intervenez-vous ?
- Nombre d'employé et d'adhérents ?
- Qui sollicite vos services ?
- Auprès de qui, quel public intervenez-vous ?
- Quels types d'activités mettez-vous en place ?
- Quelles difficultés rencontrez-vous dans la mise en place de celle-ci ?
- Quels sont vos moyens de communication et marketing ?

Les usages du canal et de ses berges :

- Pouvez-vous découper le canal en différentes sections selon vos propres critères et les caractériser ?
- Pouvez-vous me citer les différents usagers du canal ? Quel type d'utilisateur pour chaque section que vous venez d'élaborer ?
- Les usagers se plaignent-ils du canal ? Pourquoi ?
- Existe-t-il des conflits d'usage (promeneurs/cyclistes/ entreprises/pêcheurs/touristes/roms...) ? Où ?
- Connaissez-vous les actions mises en place pour favoriser l'usage récréatif, festif, touristique des berges du canal ? Quelles sont-elles ? Par qui ? Sont-elles assez nombreuses ? Où sont-elles mise en place ? Depuis quand ? Quels sont les objectifs de ces acteurs ?

- Connaissez-vous les actions mises en place pour favoriser l'usage industriel et portuaire des berges ou du canal ? Quelles sont-elles ? Par qui ? Depuis quand ? Sont-elles assez nombreuses ? Où sont-elles mise en place ? Quels sont les objectifs de ces acteurs ?
- Que pensez-vous de l'utilisation industrielle et portuaire du canal ? Est-elle nécessaire ? gênante ?
- Pensez-vous qu'il soit possible de concilier usage récréatif, festif, touristique et industriel du canal ? Pourquoi ?

Les acteurs du canal et leurs visions de celui-ci:

- Existe-t-il un ou des règlements concernant l'utilisation et la gestion du canal et de ses berges ?lesquels ? par qui sont-ils mises en place ?
- Qui est le gestionnaire du canal ? Cela pose-t-il problème ? En quoi ? L'éloignement géographique de cet acteur est-il gênant ? Se rend-t-il souvent sur le canal ? A-t-il une connaissance précise du terrain ?
- Quelle vision a le service des canaux de Paris du canal de l'Ourcq ? Quelles orientations souhaite-t-il lui donner ? Pourquoi ? Comment si prend-t-il ?
- Quelles relations entretenez-vous avec le service des canaux de Paris ?
- Quels rôles et quelles places ont les acteurs institutionnels (mairies, départements et région) dans la requalification du canal et de ses berges? Ont-ils les même visions et orientations pour le canal que celles du service des canaux ? Que la vôtre ?
- Quelles relations entretenez-vous avec eux ?
- Connaissez-vous les politiques menées par les maires de Bondy et Bobigny envers le canal ? quelles sont-t-elles ?

Les projets urbains :

- Connaissez-vous les différents projets qui concernent la requalification des berges du canal ? Qu'en pensez-vous ? comment les caractériseriez-vous ? (ZAC éco-cité à Bobigny et ZAC de l'Ourcq à Bondy notamment)
- Que pensez-vous de la réhabilitation des sites industriels et portuaires ?
- Avez-vous été consulté lors de l'élaboration de ces projets?
- Quelle place est accordée aux activités de loisirs et portuaires dans ces projets ? Aux conflits d'usage ?

Ressentie personnel:

- Avez-vous vu le canal évolué ? De quelle manière ?
- Personnellement vous sentez-vous attaché à ce canal ? pourquoi ?
- Y-a-t-il des lieux où vous vous sentez en insécurité ? sécurité ? pourquoi ?
- Y-a-t-il des lieux où vous aimez vous rendre ?n'aimez pas ? pourquoi ?
- Selon vous quelle image ont les riverains du canal de l'Ourcq ? les usagers ? les non usagers ? pourquoi ?

Table des illustrations

Illustration 1 : Carte du réseau fluvial des canaux parisiens

Illustration 2 : Carte historique 1855-1874 Création de grandes infrastructures, l'enceinte de Thiers et le faisceau ferroviaire de l'est

Illustration 3 : Carte historique 1930—1941 Mise à grand gabarit du canal jusqu'aux Pavillons-sous-bois

Illustration 4 : Carte historique 1966 Continuité de la nappe urbaine interrompue

Illustration 5 : Carte représentation la densité de population de notre territoire d'étude

Illustration 6 : Carte des franchissements au sein des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec

Illustration 7: Photographie du parc de la bergère ouvert sur le canal

Illustration 8: Centrales à Béton de Bondy

Illustration 9: Photographie des habitations illicites

Illustration 10: Passage sans visibilité sous un pont où l'emprise cyclable est majeure

Illustration 11 : Carte du domaine public fluvial au sein des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-sec

Illustration 12: Carte de localisation de la communauté d'agglomération Est ensemble au sein de la Seine-Saint-Denis