

VI – LES ÉQUIPEMENTS

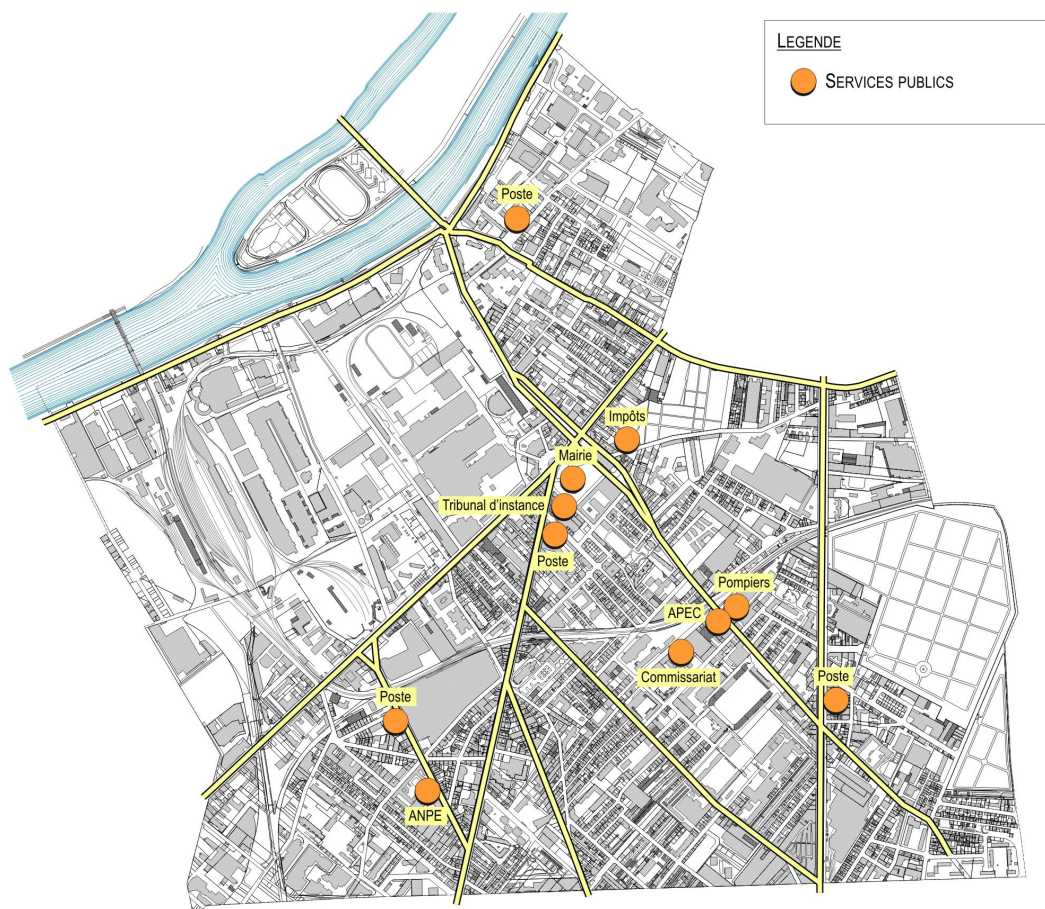
La Ville de Saint-Ouen est globalement bien pourvue en équipements publics au regard de son poids démographique.

Les équipements sont diversifiés et bien répartis sur l'ensemble du territoire communal, en particulier dans les espaces à dominante résidentielle. Cependant, les espaces anciennement ou actuellement dominés par les activités : les puces, rue du Landy côté est, les Docks, etc, en sont dépourvus. Le centre-ville dispose par ailleurs d'une plus forte concentration et une plus grande variété d'équipements.

L'offre est donc relativement satisfaisante, toutefois certains équipements sont vieillissants et nécessiteraient d'être mieux adaptés à la demande actuelle audonienne, en lien avec de nouveaux modes de vie (pratiques sociales, temps de travail...), en particulier, au regard de l'accroissement récent et prévisible de la population (dans le secteur des Docks entre autre).

6.1 LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET PUBLICS

La commune compte un certain nombre de services publics répartis dans les différents quartiers.



- La Mairie et le centre administratif (CASO) situés place de la République ;

MAIRIE DE SAINT-OUEN



CENTRE ADMINISTRATIF



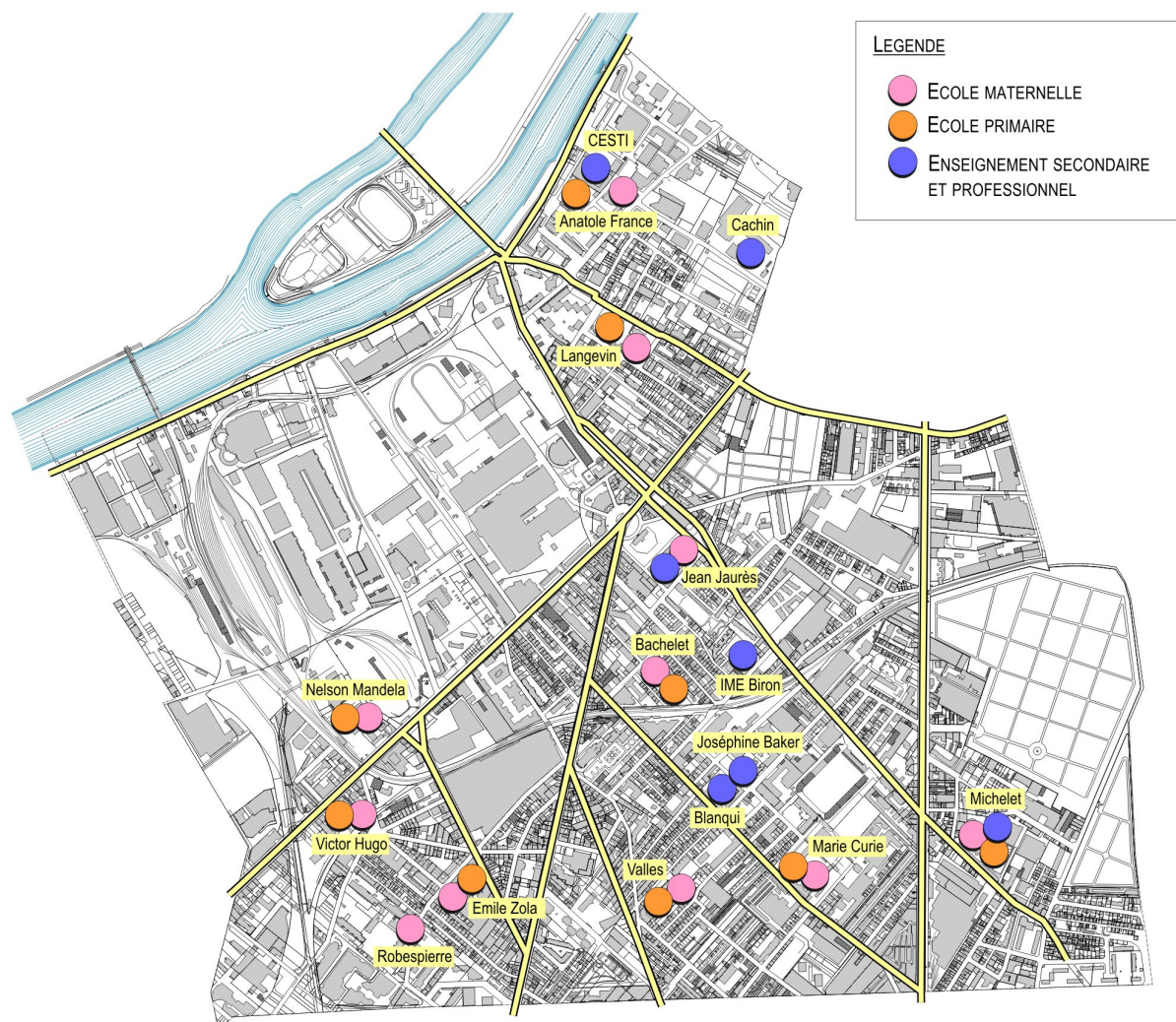
- La Poste (13, avenue Gabriel Péri) et ses bureaux annexes : la Poste Vieux-Saint-Ouen (6/8, rue du Moutier), la Poste Michelet (97, avenue Michelet) et la Poste Glarner (28, avenue du Capitaine-Glarner) ;
- Le Commissariat de police (6, rue Diderot) ;
- Les Sapeurs Pompiers (89, rue du Docteur Bauer) ;
- Le Tribunal d'Instance (4, rue Diderot) ;
- Le centre des Impôts (5-7, rue Emile Cordon) ;
- La Recette Municipale (2, rue Diderot) ;
- L'ANPE (9-11 avenue Michelet) ;
- Les ASSEDIC (114-116, avenue Gabriel Péri) ;
- L'OPHLM (19, rue Claude Monet)

La commune compte également sur son territoire deux cimetières, dont le cimetière parisien.

6.2 LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES

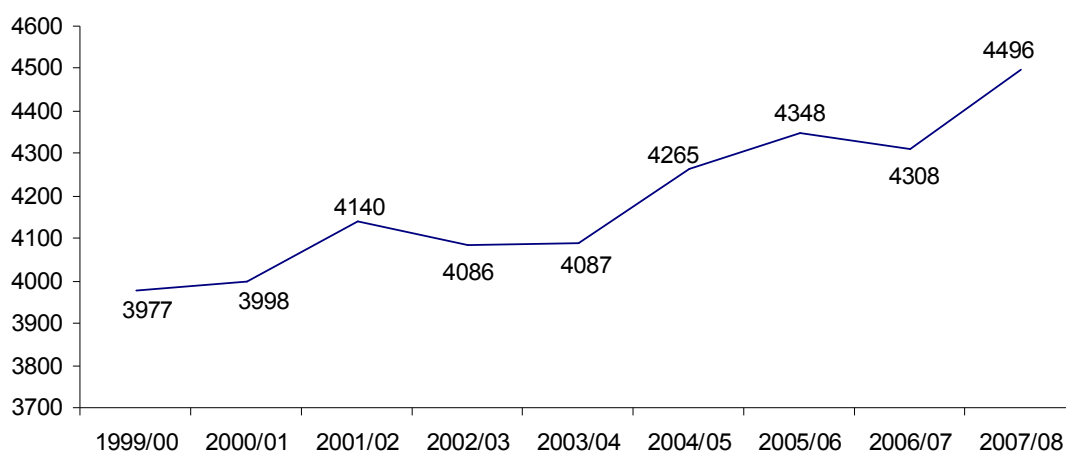
➤ LES ECOLES PRIMAIRES

LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES

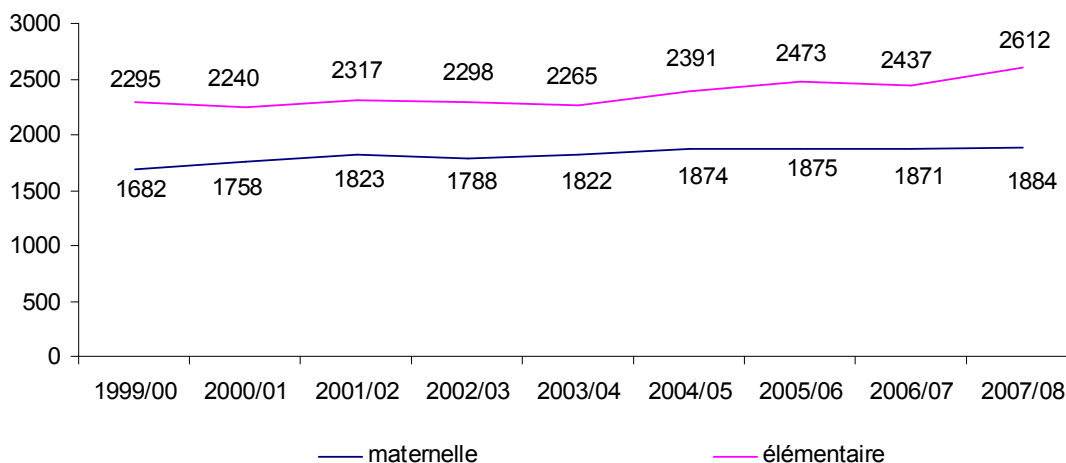


Sur l'année scolaire 2007/2008, 4500 enfants ont été scolarisés dans les 19 écoles primaires que compte la ville, réparties sur l'ensemble des quartiers résidentiels.

EVOLUTION DES EFFECTIFS SCOLAIRES EN PRIMAIRE



EVOLUTION DES EFFECTIFS SCOLAIRES EN PRIMAIRE : PRÉ-ÉLÉMENTAIRES ET ÉLÉMENTAIRES



Source : Ville de Saint-Ouen, Service Enseignement

Entre 1999 et 2008, les effectifs scolarisés en primaire ont augmenté d’une manière générale, dans un rythme parallèle à la mise en service des nouveaux logements sur la commune. Entre les années 2003-2004 et 2004-2005, période de forte activité de construction de logements, seul le quartier Pasteur-Zola, voit ses effectifs scolaires diminuer de 10%, selon le rapport « Evaluation/Perspectives 2006 » de la Direction de l’Éducation.

La nouvelle école « Nelson Mandela », ouverte pour la rentrée 2008-2009, permet de répondre à l’augmentation du nombre de familles installées dans les nouveaux logements des ZAC Victor Hugo et Place du RER, ainsi que de l’opération « ex-Labinal », au sein de laquelle l’école est intégrée (soit environ 700 logements de plus dans ce secteur).

ÉCOLE NELSON MANDELA OUVERTE À LA
RENTRÉE 2008



Source : Ville de Saint-Ouen

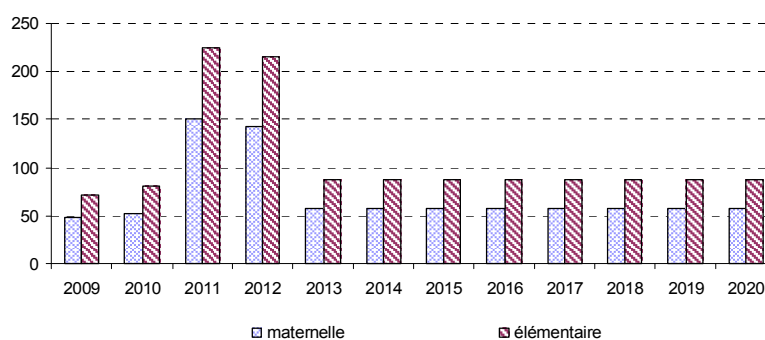
Le renouvellement urbain, engagé par la Ville de Saint-Ouen, au sein des opérations d'aménagement, et plus ponctuellement dans le tissu urbain constitué, va également augmenter de façon importante les besoins en capacité d'accueil.

A l'horizon 2020-2025, la hausse des effectifs scolaires pour le premier degré va se poursuivre principalement :

- dans le quartier Victor Hugo-Les Docks, en lien avec l'achèvement des programmes de logements des ZAC Victor Hugo, place du RER et principalement la mise en chantier de la ZAC des Docks (soit plus de 4 000 logements supplémentaires programmés).
- dans une moindre mesure, le centre ville avec la création potentielle d'environ 700 à 1000 logements.

A ce titre, de nouveaux groupes scolaires doivent être prévus dans les futures opérations et plus particulièrement sur le site des Docks.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SCOLAIRES EN PRIMAIRE ATTENDUS
EN FONCTION DE LA MISE EN SERVICE ENVISAGÉE (SITUATION 2008) DES PROGRAMMES DE
LOGEMENTS



Source : études d'impact ZAC des Docks¹, Partenaires Développement, 2007

¹ Le ratio pris en compte est 0,16 enfants par logements pour le pré-élémentaire et 0,24 pour les effectifs élémentaires (50% des T2 et hors T1).

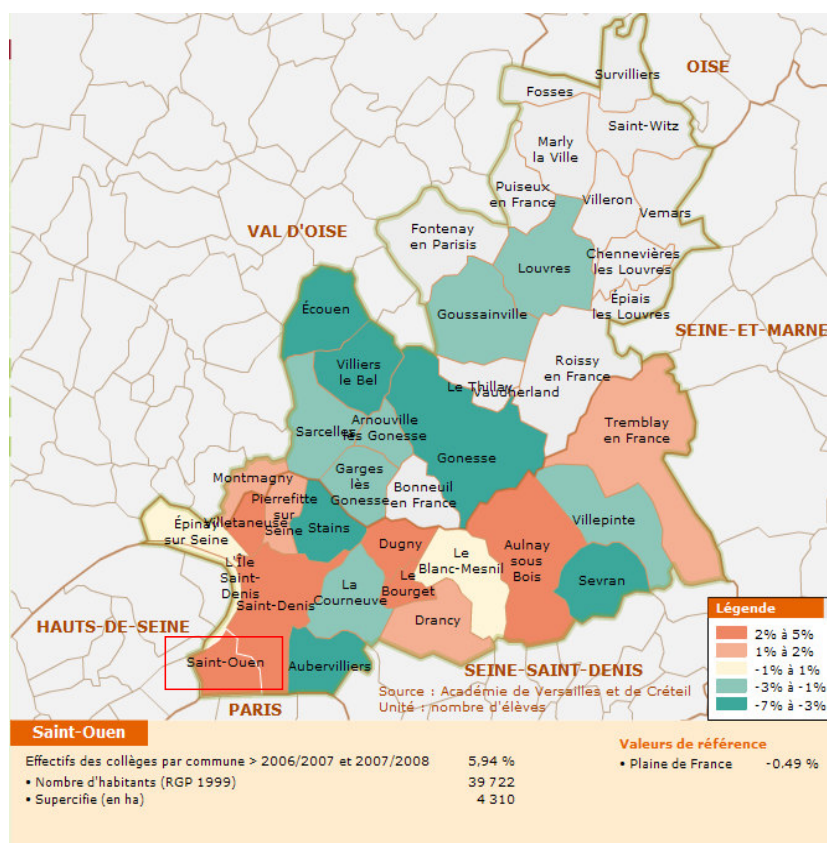
➤ L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE ET SUPERIEUR

La commune de Saint-Ouen compte également trois collèges, situés en Zone d'Éducation Prioritaires (ZEP) :

- le collège Jean Jaurès (11, place Jean-Jaurès) ;
- le collège Joséphine-Baker (12, rue Mariton) ;
- le collège Jules- Michelet (145, rue du Docteur Bauer).

La quasi totalité des collégiens audoniens fréquente l'un de ces trois collèges. Rares sont ceux qui fréquentent des collèges extérieurs à la commune, comme rares sont les collégiens venant d'autres communes.

ELÉMENTS DE COMPARAISON : EVOLUTION DES EFFECTIFS DES COLLÈGES
AU SEIN DU TERRITOIRE DE L' EPA PLAINE DE FRANCE
ENTRE LES ANNÉES SCOLAIRES 2006/2007 ET 2007/2008



Source : site Internet EPA Plaine de France [sept. 2008]

En fonction des évaluations effectuées par le département et la région à l'horizon d'une quinzaine d'années et afin de répondre plus spécifiquement à l'augmentation de population induite par l'aménagement du secteur des Docks, un collège doit être programmé au sein de la ZAC des Docks.

Saint-Ouen accueille également d'autres structures de l'enseignement secondaire et professionnel :

- les lycées polyvalents Blanqui (54, rue Charles Schmidt) et Cachin (11, rue Marcel Cachin) situés en zone prévention « violence », regroupaient 2 085 élèves en 2006. Ces deux établissements proposent également des formations supérieures. La vocation professionnelle du Lycée Cachin lui permet ainsi de bénéficier d'un rayonnement sur d'autres communes (Saint-Denis, Villetanneuse, Pierrefitte, Aubervilliers,...). Le Lycée Blanqui accueille par ailleurs 4% d'élèves en classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE).
- Supméca Paris (ancien ISMCM-CESTI) (3, rue Fernand Hainaut) qui forme des ingénieurs mécaniciens.
- l'Institut Medico-Educatif BIRON (41, boulevard Biron) ;

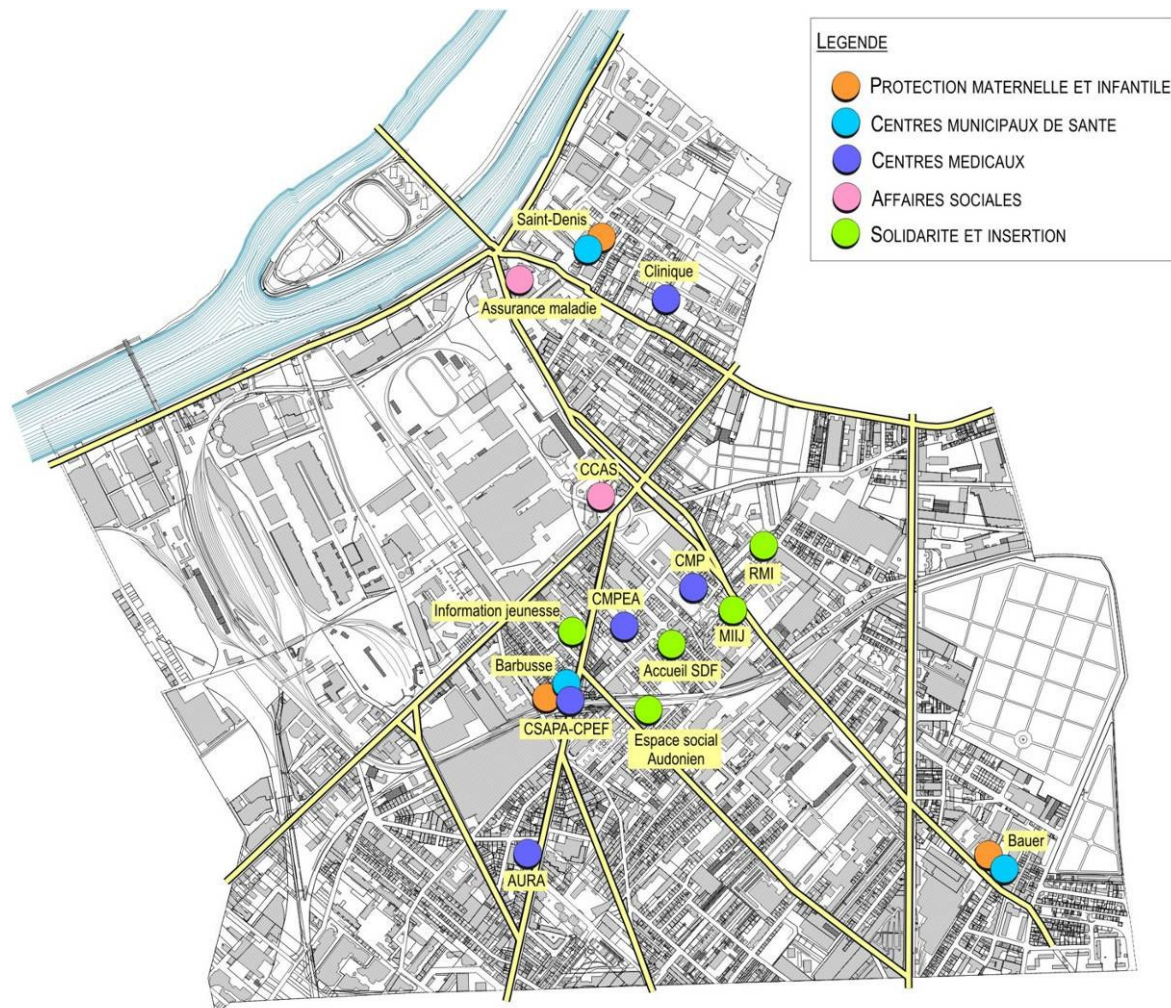
LYCÉE BLANQUI



SUPMÉCA : ANCIEN ET NOUVEAU BÂTIMENT 2008



6.3 LES ÉQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX



➤ LES STRUCTURES A CARACTERE MEDICALE

La commune de Saint-Ouen dispose de nombreux établissements de santé, répondant en premier lieu à la prévention et aux soins de l'ensemble de la population audonienne. La ville comprend :

- Trois *Centres Municipaux de Santé (CMS)* et *Centres de Protection Maternelle et Infantile (PMI)* : CMS/PMI Barbusse (situé dans le quartier du centre), CMS/PMI Bauer (situé dans le quartier Debain), CMS/PMI Saint-Denis (situé dans le quartier du Vieux-Saint-Ouen) ;
- La *clinique privée du Landy* (21, rue du Landy) ;
- Un *Centre de Soins, d'Accompagnement et de Prévention en Addictologie (CSAPA)* (situé dans le quartier Garibaldi) ;

- Un Centre de Planification et d'éducation familiale (CPEF) (situé dans le quartier Garibaldi)
- Un Centre Médico-Psychologique Enfants et Adolescents (CMPEA) et Centre Médico-Psychologique Adultes (CMP), (tous deux situés dans le centre ville, respectivement 11, rue Jean et 9, rue de l'Alliance).
- le Centre d'hémodialyse AURA (108 bis, avenue Gabriel Péri) ;

➤ LES STRUCTURES SOCIALES

Des structures accompagnement et d'aide sociale complète les dispositifs de prévention :

- le Centre Communal d'Action Sociale (6-8, place de la République) ;
- la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) (bvd Anatole France) ;
- la Sécurité Sociale (7, avenue Charles Schmidt) et ses annexes : le centre 45 (47 bis, avenue Kléber), et le centre 151 (3, rue Albert Dhalenne) ;
- la Médecine du Travail (5, rue Godillot).
- la Permanence d'Accueil et de Recherche d'Emploi (PARE) (40-42, avenue Gabriel Péri) : cette structure met en contact les chercheurs d'emploi et les entreprises de la ville.

➤ LES STRUCTURES POUR PERSONNES ÂGÉES

La commune dispose :

- d'une maison de retraite publique « Lumières d'Automne » qui compte 80 places et un accueil de jour (située dans le quartier Rosiers-les Puces) ;
- d'une maison de retraite « Saint Vincent de Paul » géré par l'association « Le Moulin Vert » qui compte 50 places (située dans le quartier du Vieux-Saint-Ouen). Depuis 2004, un accueil temporaire pour les personnes âgées a été créé ;
- un Service de Soins Infirmiers à Domicile pour Personnes Agées (SSIPDA) (rue Raspail dans le quartier Garibaldi) ;

La population de plus de 60 ans est en croissance régulière sur Saint-Ouen, 6.600 en 1999 pour 39.990 habitants, 7.500 en 2007 pour 43.300 habitants (la prévision INSSEE 2025 est de 12.500 personnes de plus de 60 ans pour 52.000 habitants).

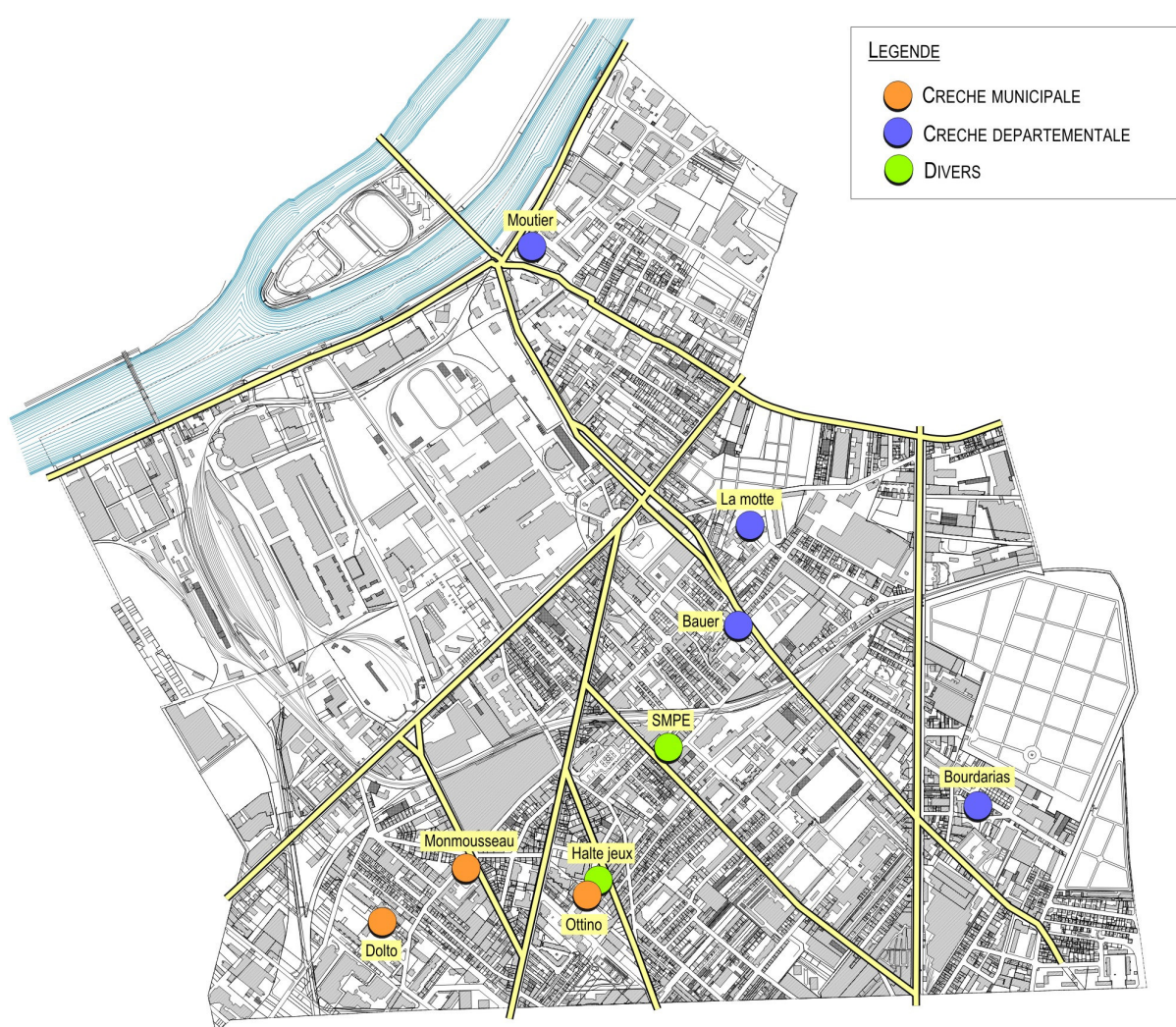
La ville est engagée dans la réalisation d'un parcours résidentiel pour personnes âgées sur le territoire communal. La notion essentielle étant de pouvoir offrir au moment choisi, la meilleure solution pour la personne âgée en fonction de ses désirs, de son niveau de dépendance, en étroite collaboration avec les aidants familiaux et les aidants professionnels potentiels de terrain. C'est pourquoi la politique de la ville s'articule autour de trois maillons :

- le premier maillon de ce parcours est le maintien à domicile, dans les meilleures conditions de sécurité physique et sanitaire possibles ;

- le deuxième maillon est la réhabilitation des logements foyers afin de mieux accueillir les personnes âgées qui le désirent, avec modernisation et sécurisation des locaux, par la mise en place d'une présence physique 24h/24 et 365 jours par an ;
- le troisième maillon est celui des EHPAD. Actuellement la liste d'attente des établissements existants et les besoins recensés après les évaluations faites par le Comité Local d'Information et de Coordination en gérontologie, font ressortir les besoins non couverts en établissement admis à l'aide sociale de 160 à 200 places, en comptabilisant les accueils définitifs, les accueils en hôpital de jour et les accueils temporaires.

Prévoir la réalisation d'un tel équipement (EHPAD) devient une urgence. Anticiper son implantation suppose de réserver l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.

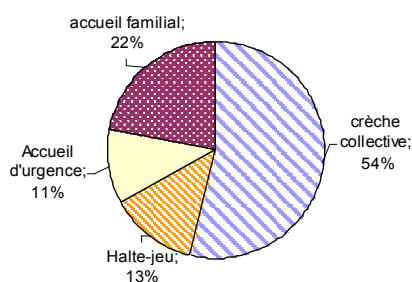
➤ LES STRUCTURES DE LA PETITE ENFANCE



Type d'accueil	Structures	Nom	Capacité d'accueil en 2006	quartier
Accueil régulier	3 crèches gérées par la Ville	- Monmousseau	-50	- Pasteur-Zola
		- Françoise Dolto	- 60	- Pasteur-Zola
		- Ottino	- 60	- Garibaldi
Accueil régulier	4 crèches gérées par le conseil général	- Bauer	- 35	- Centre Ville
		- Le Motte	- 50	- Centre Ville
		- Bourdarias	- 35	- Debain-Michelet
		- Moutier	- 55	- Vieux Saint-Ouen
Total : 7 crèches		345 places		
Accueil régulier familial	1 Relais Assistantes Maternelles (RAM)		115 assistantes maternelles agréées pour un minimum de 230 places	Dont : - Pasteur-Zola (52pl.) - Centre Ville (50pl.) - Debain (44pl.)
Accueil occasionnel	Accueil d'urgence au sein de la crèche Dolto	Les Lucioles	20 places (durée maxi : 3 mois + 3mois) soit 40pl./an	Pasteur-Zola
	Halte-jeu	La Galipette		Garibaldi
Ateliers	1 atelier d'éveil culturel, 1 atelier de sensibilisation à la langue française pour 0/3 ans			Pasteur-Zola

En 2006, 702 enfants audoniens étaient accueillis dans les équipements de petite enfance (soit 39%), dont plus de la moitié en crèche municipale (372 enfants) et un quart en accueil temporaire (168 enfants).

MODE D'ACCUEIL DES ENFANTS DE MOINS DE 3 ANS EN 2006



Source : Rapport EPPS, Direction Petite Enfance, 2006

Durant l'année 2005, les 345 places offertes en accueil régulier représentaient 61% des demandes. Cette capacité d'accueil collectif, complétée par l'accueil familial, semble assez satisfaisante. Toutefois la question des demandes non satisfaites reste posée face à l'arrivée de nouveaux jeunes ménages au sein de la ville.

Cette offre est par ailleurs inégalement répartie. Les quartiers Pasteurs Zola, Garibaldi sont bien dotés en équipements « petite enfance » ainsi que le quartier Debain qui a vu s'ouvrir un nouvel espace enfants, rue Eugène-Berthoud, au dernier semestre 2008. Le quartier du Centre-ville ayant fait l'objet de nombreuses rénovations depuis 2004 ne répond qu'à la moitié des demandes. Enfin, le quartier Rosiers-Les Puces et celui de Victor Hugo, en plein développement, ne présente pas de structure d'accueil de la petite enfance.

CAPACITÉ D'ACCUEIL « PETITE ENFANCE » SELON LES QUARTIERS EN 2005

	Accueil régulier				Accueil occasionnel		
	Besoins	Offre d'accueil crèche	Offre d'accueil familial	Réponse en %	Besoins	Offre d'accueil	Réponse en %
Rosiers-Les Puces	114	0	26	23%	23%	136	
Centre Ville	273	85	50	49%	224	20	2%
Debain-Michelet*	154	35	44	51%	154		
Vieux Saint-Ouen	116	55	18	63%	107		
Garibaldi	96	60	24	88%	112		
Pasteur Zola	176	110	52	92%	200		
Victor Hugo	10	0	12	120%	6		

* Ouverture d'une crèche de 120 places, rue Eugène Berthoud, 2^{ème} semestre 2008

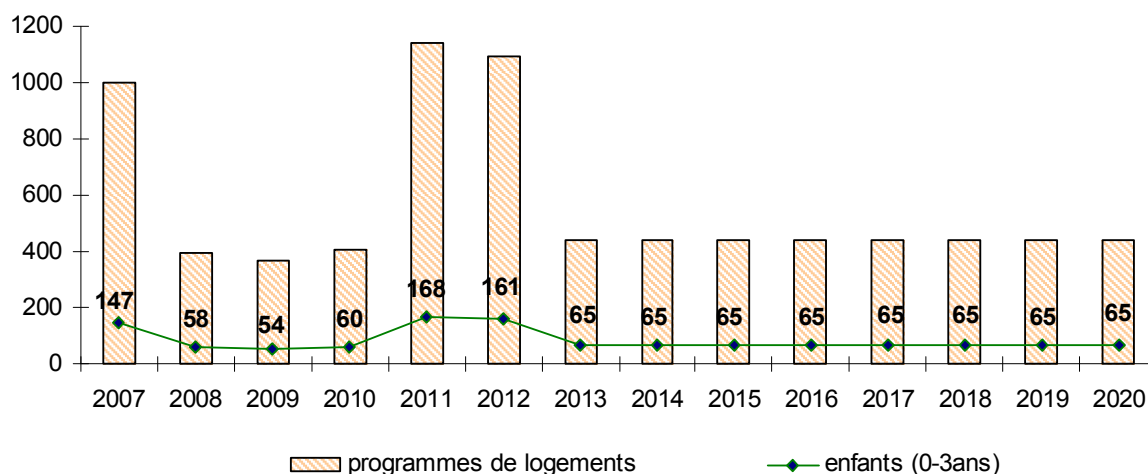
Source : Techné Cité, 2005

De plus, l'accueil occasionnel, ne répond qu'à 2% de la demande. La halte jeux « La Galipette » accueille chaque mois environ 90 enfants (à l'heure ou à la journée) et 20 places sont dédiées à l'accueil d'urgence et d'insertion au sein de la structure « Les lucioles ». Cette situation pose le problème de la garde d'un enfant pour les parents en recherche d'emploi ou en situation de réinsertion professionnelle.

L'accueil des futurs enfants de moins de trois ans correspond à une demande de plus en plus présente sur la ville. Si les capacités d'accueil restent relativement satisfaisantes, les conditions de cet accueil devraient pouvoir être adaptées aux situations familiales, professionnelles et aux modes de vie qui évoluent pour prendre en compte des temps de garde adaptés. En effet, selon une enquête réalisée en 2005¹ « l'adaptation à la flexibilité des heures et des jours » est la troisième revendication des parents après la création de structures d'accueil et l'augmentation de la capacité d'accueil.

Les socles des nouvelles constructions (dans les Docks en particulier), les crèches d'entreprises ainsi que l'accueil familial (en y adaptant des locaux spécifiques), pourraient être des alternatives à l'offre publique qui sera nécessaire dans les années à venir.

EVOLUTION DES BESOINS ATTENDUS
EN FONCTIONS DES LOGEMENTS EN COURS OU PROGRAMMES EN 2008



Source : études d'impact ZAC des Docks2, Partenaires Développement, 2007

Entre 2007 et 2010 la ville de Saint-Ouen aura vu son parc de logements augmenter d'environ 2 000 logements, soit une arrivée estimée de 319 enfants de 0 à 3 ans, correspondant à 80 enfants environ en moyenne par an.

A plus long terme, selon les opérations d'aménagement en cours, la ville pourrait voir son parc de logements augmenter de plus de 5 700 unités à l'horizon 2020. Cette évolution induirait, 859 enfants environ soit 85 enfants supplémentaires par an en moyenne.

¹ Diagnostic petite enfance, réalisé par Techné Cité, retour de 223 questionnaires sur les 676 ventilés.

² Le ratio pris en compte est 0,18 enfants par logements (50% des T2 et hors T1).

➤ LES STRUCTURES POUR LES JEUNES

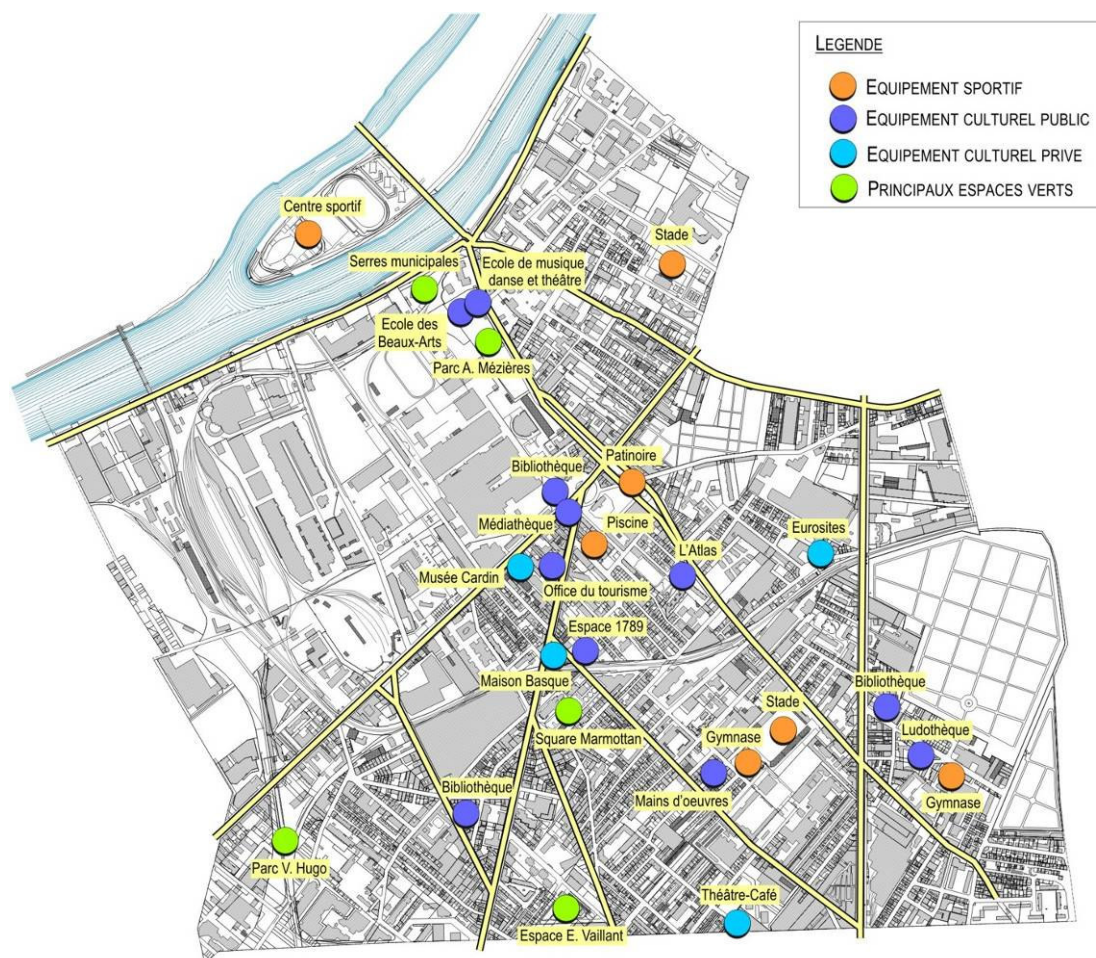
La commune propose de nombreuses actions en direction des jeunes :

- **l'atelier Cap'J** (42, avenue Gabriel Péri) proposé par le Service Jeunesse, est destiné aux 13-25 ans et propose de nombreux stages ainsi que des activités culturelles et sportives (vidéo, danse, multimedia,...) ;
- dix **Centres de loisirs maternels** qui accueillent les enfants de 3-6 ans, le mercredi et pendant les vacances scolaires (en ½ journée, journée et sans réservation préalable) au sein des équipements scolaires. Leur fréquentation était en hausse de 2002 à 2005, pour atteindre une moyenne journalière de 341 enfants (soit 18% des enfants scolarisés à Saint-Ouen pour l'année 2005-2006);
- Cinq **Espaces enfants**. Ces centres de loisirs sans hébergement (CLSH) accueillent les enfants âgés de 6 à 12 ans, selon les mêmes modalités horaires que les CLSH maternels. En 2005-2006, cet accueil-loisirs représentait 320 enfants par jour en moyenne soit 13% des enfants audoniens scolarisés, de cette classe d'âge. Malgré l'augmentation du nombre de ces structures (la ville n'en comptait que 2 en 2000), certains locaux sont parfois exiguës ou peu adaptés. C'est le cas de l'espace Vallès en particulier.
- un **Office Vacances Loisirs** (6, place de la République) proposant notamment des séjours et activités durant les vacances scolaires.

La commune a également créé « **Initiatives Jeunes** » (42, avenue Gabriel Péri), lieu d'accueil destiné à accompagner les jeunes dans les domaines de la formation, de l'emploi, du logement, de la santé et des loisirs.

6.4 LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET SPORTIFS

LA REPARTITION DES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS



➤ LES EQUIPEMENTS CULTURELS

Selon une étude menée dans le cadre des « Rencontres pour la culture à Saint-Ouen », 87% des personnes interrogées se disent satisfaites des équipements culturels et 78% pensent que la vie culturelle donne une bonne image de la ville.

La commune de Saint-Ouen offre un ensemble d'équipements culturels variés comprenant :

- *Des bibliothèques* : la bibliothèque – discothèque municipale (10, place de la République); la bibliothèque de quartier Glarner (43, avenue du Capitaine-Glarner) et la bibliothèque de quartier Lucie Aubrac (13/15, rue Eugène Berthoud). Par ailleurs, la commune envisage la création d'une ludothèque (lieu d'éveil et de loisirs pour les plus petits) et une médiathèque est en cours de construction place de la République.

- *Le château de Saint-Ouen* (12, rue Albert Dhalenne) qui abrite notamment l'École Municipale des Beaux Arts ; le Conservatoire Municipal de Musique, d'Art dramatique et de Danse ; le Musée d'Histoire Locale. Celui comprend notamment plus de 1000 œuvres et objets ainsi que des salles d'expositions temporaires au service des associations de Saint-Ouen ;
- *l'Atlas* (7, rue de l'Union) qui constitue un centre de culture scientifique ouvert à tous. A travers diverses actions telles que des stages, des expositions, des séminaires,..., l'atlas permet de mieux appréhender les enjeux des sciences et techniques dans la vie quotidienne ;
- *L'Espace 1789* (24, rue Alexandre Bachelet) qui propose, grâce à ses deux salles polyvalentes, une programmation culturelle variée (cinéma, théâtre, expositions, concerts).
- *Mains d'œuvres* : équipement polyvalent ouvert en 2001 dédié à la création et à l'expérimentation. C'est essentiellement à travers un dispositif de résidences offertes aux artistes de toutes disciplines (musique, arts visuels et numériques, danse, théâtre...) que ce lieu contribue au rayonnement de Saint-Ouen.

L'ATLAS



CHÂTEAU DE SAINT-OUEN



➤ LES EQUIPEMENTS SPORTIFS

La commune offre un bon taux d'équipements sportifs, bien répartis sur le territoire audonien :

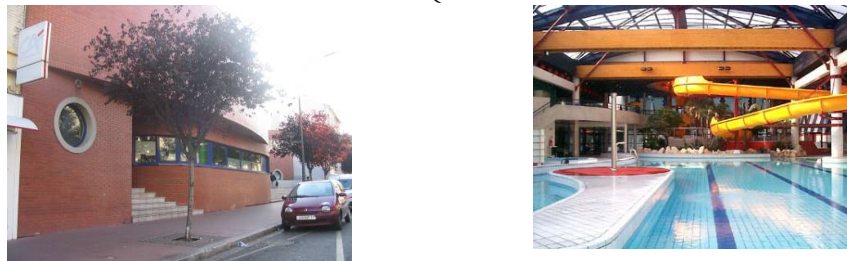
- un pôle d'activités sportives important dans le Centre-Ville. Les quartiers du Vieux Saint-Ouen et Rosiers-Les Pucés comprennent par ailleurs un centre sportif,
- en revanche les quartiers Victor Hugo et Pasteur-Zola sont par contre démunis en équipements sportifs, alors que le parc résidentiel va augmenter rapidement, à l'horizon 2010.

Une des spécificités de l'offre audonienne tient à la présence d'équipements sportifs extérieurs (les stades et plateaux sportifs) en libre accès.

Type d'équipement	Nom	Quartier
Espace nautique	A. Delaune	Centre Ville
Centre sportif	Ile des Vannes	Ile Saint-Denis
Salle de sport	Soubise	Vieux-Saint-Ouen
	Péri-Vaillant	Garibaldi
	Payret	Pasteur Zola
Complexe sportif	Stade Bauer	Rosiers-Les Puces
	Pablo Neruda	Vieux-Saint-Ouen
	Joliot-Curie	Rosiers-Les Puces
Gymnase	Ex-Pompier	Rosiers et centre-ville
	L'Alliance	Centre Ville
	Tommie Smith	Debain
Patinoire	Rue Bauer	Centre Ville
Stade	Biron	Debain
	Ampère	Rosiers-Les puces
Terrains de proximité	Préau Ecole Bachelet	Centre Ville
	Stade et Préau Ecole Michelet	Debain
	Arago	Pasteur Zola
	Espace Vaillant	Garibaldi
	Pasteur	Pasteur
	Michelet	Michelet
	Boute en train	

La ville s'est également dotée de quelques équipements structurants dont le rayonnement dépasse l'échelle communale, tels que le centre sportif de l'île de Vannes, l'Espace nautique A. Delaune, ou la patinoire.

L'ESPACE NAUTIQUE A. DELAUNE



A ces équipements, il convient d'ajouter le stade Bauer qui accueillait l'équipe du Red-Star. Le Red Star fait partie du patrimoine de Saint-Ouen depuis un siècle, il est un élément d'identité et d'image de la ville qui rayonne bien au-delà de son territoire. Son éventuel retour au stade Bauer nécessiterait une restructuration de l'équipement, voire son déplacement. .

Les équipements de la commune sont ouverts aux résidents comme aux pratiquants extérieurs. Ainsi, 42% des licenciés sportifs de Saint-Ouen ne résident pas sur la commune.

Les équipements sportifs datent pour l'essentiel du début des années 70 et nécessitent donc des investissements réguliers pour assurer leur bon fonctionnement et s'adapter aux nouvelles pratiques.

Trois équipements ont été construits depuis 2000 : Le gymnase Tommie Smith, le terrain synthétique Joliot Curie et **l'Espace Nautique Auguste Delaune**.

Ce nouvel espace nautique de type sports-loisirs permet de faire cohabiter, dans de bonnes conditions, différentes catégories d'usagers : les clubs sportifs, les associations, les scolaires, le grand public qui apprécie le côté loisir, les jeunes qui apprécient le côté ludique. Cet espace est composé d'un centre de remise en forme très complet, d'une cafétéria, de surfaces de plages conséquentes (intérieures et extérieures) pour la détente, d'un local « nursery », d'un espace beauté, d'une boutique, d'un local vidéo/bibliothèque, d'un bassin sportif, de bassins de loisirs spacieux, d'un toboggan, de spas, de bains bouillonnants et de douches publiques.

La fréquentation de ces équipements est variable en fonction du type d'équipement et fluctue beaucoup en fonction des horaires d'ouverture :

- La Nef et les salles sportives de l'île des Vannes (à la pointe sud de l'île de Saint-Denis) sont sous-utilisées, surtout en journée.
- Les terrains engazonnés du Centre sportif Pablo Neruda sont en revanche sur-utilisés, notamment en soirée, par des associations et/ou des entreprises dont les demandes ne peuvent pas toujours être satisfaites.

La commune dispose également d'un Office Municipal des Sports (42, avenue Gabriel Péri) et de Centre Medico-Sportif (CMS Barbusse, CMS Michelet, CMS Saint-Deis).

LA NEF ET LE CENTRE SPORTIF DE L'ÎLE DES VANNES



LA PATINOIRE



LE STADE BAUER



SYNTHESE

La ville dispose d'une bonne couverture en matière d'équipements collectifs, tant dans leur répartition géographique que dans leur capacité d'accueil.

En effet, la commune de Saint-Ouen est bien pourvue en terme d'équipements scolaires, sociaux, culturels et sportifs, avec notamment la présence de quelques équipements structurants dont le rayonnement dépasse l'échelle communale.

Toutefois, au vu des projets de création de logements et d'emplois sur la commune, dans les années à venir, il est nécessaire de mener une réflexion prospective, pour anticiper les besoins en équipements et services :

- pour répondre à de nouveaux besoins qui émergent, notamment, culturels et de loisirs ;
- pour développer la capacité d'accueil de certains équipements au regard d'un nouvel apport de population lié à la réalisation d'opérations comportant des programmes de logements ainsi qu'à l'augmentation du nombre de salariés.

A ce titre, il y a lieu de prévoir, d'une part de nouveaux équipements, et, d'autre part la restructuration d'équipements in situ.

En matière de nouveaux équipements les besoins recensés concernent principalement la petite enfance, le scolaire (maternelle – primaire).

S'agissant des équipements existants et plus particulièrement des grands sites répartis sur la ville dans lesquels sont implantés des équipements, il est nécessaire de prévoir les mesures pour permettre, en tant que de besoin, leur redéploiement.

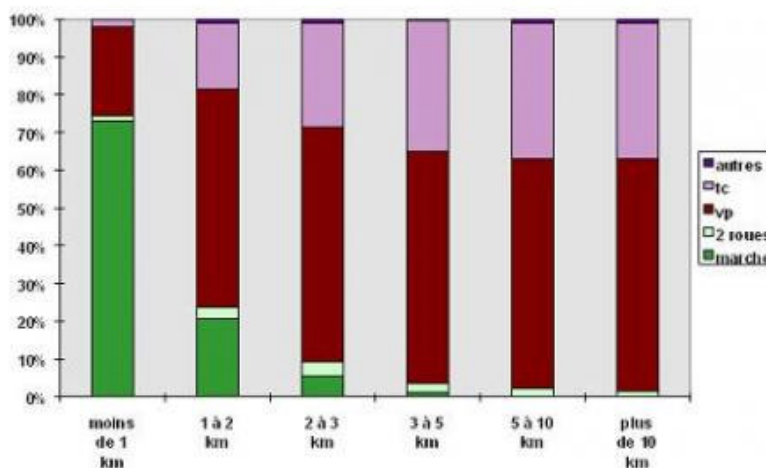
VII – LES DÉPLACEMENTS

Données de cadrage

Le diagnostic francilien établi en 2000¹ a mis en évidence un ensemble de tendances préoccupantes observées depuis plusieurs décennies :

- la croissance irrésistible de l'usage de l'automobile, corrélée à un allongement des trajets et à la forte augmentation des déplacements de périphérie à périphérie,
- la stagnation de la part de marché des transports en commun dans les déplacements,
- le net recul de la pratique des modes doux (marche, vélo) pour les déplacements courts,
- la suprématie écrasante du mode routier pour le transport de marchandises.

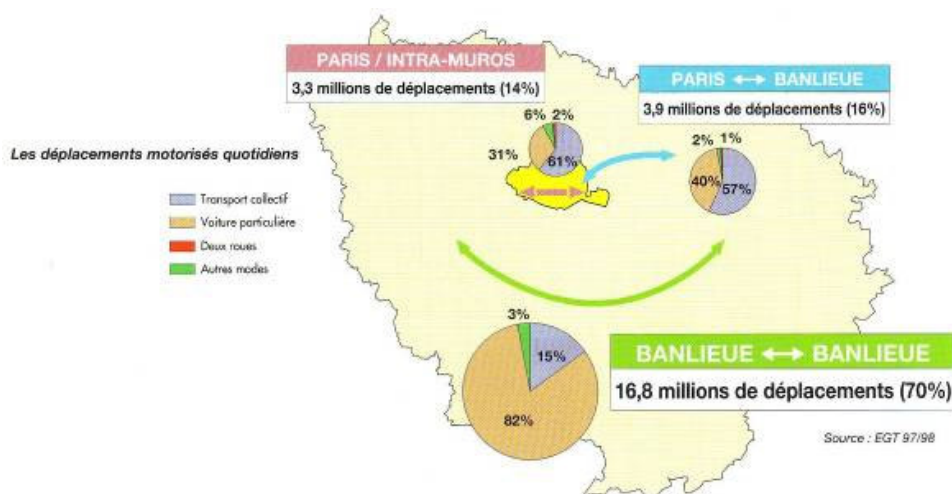
PART DES DIFFÉRENTS MODES DANS LES DÉPLACEMENTS DES FRANCILIENS EN 1997, EN FONCTION DES DISTANCES PARCOURUES
(SOURCE DREIF, ENQUÊTE GLOBALE DES TRANSPORTS).



Selon le diagnostic fait préalablement à l'élaboration du PDUI, les franciliens effectuent, chaque jour, 33 millions de déplacements :

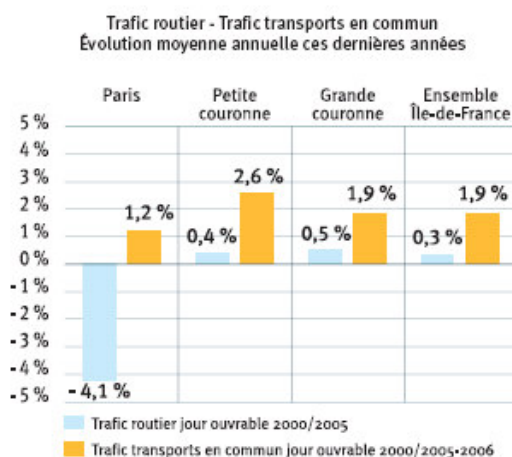
- 11 millions en marche à pied ;
- 22 millions dans un mode mécanisé dont :
 - 65% en voiture particulière (5,1 millions d'heures passées par jour) ;
 - 30% en transports collectifs (5,2 millions d'heures passées par jour) ;
 - 5% en deux roues et taxis.

¹ Source STIF, syndicat des transports en ile de France



Les transports collectifs sont majoritaires dans les déplacements qui sont liés à Paris, alors que la voiture particulière est majoritaire pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Les évolutions récentes du trafic routier et du trafic transports en commun, tableau ci-dessous (source STIF, plaquette arc-express) montrent que si le trafic en transport en commun progresse plus fortement que le trafic routier, ce dernier ne régresse que sur Paris intramuros.



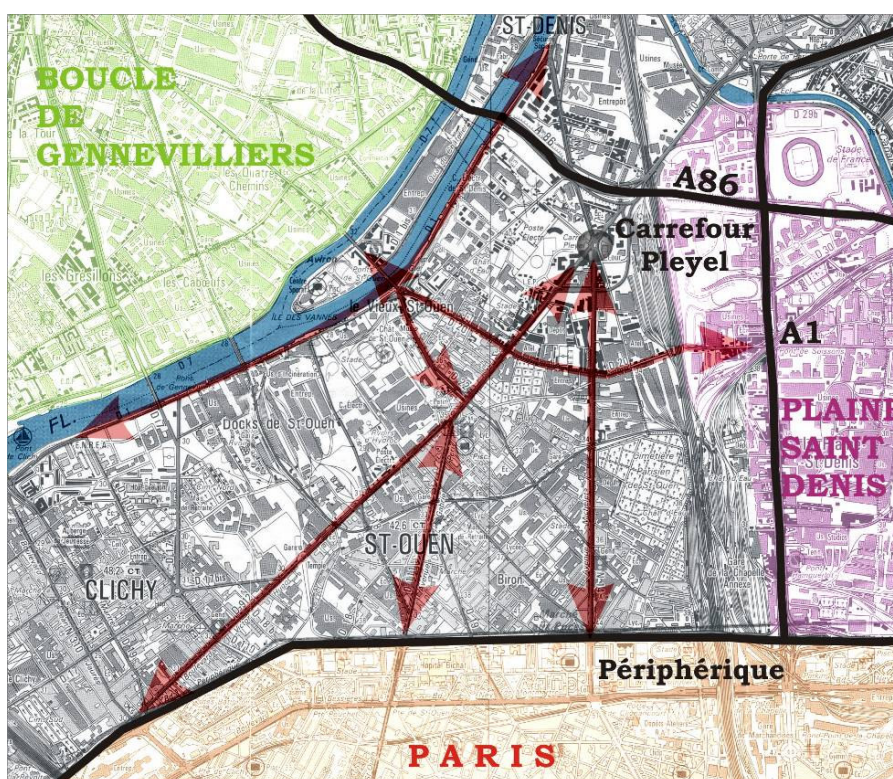
La part des voitures particulières dépend en premier lieu de l'éloignement entre le lieu d'habitation et Paris. D'autres facteurs vont néanmoins jouer sur le choix du mode de transport et notamment :

- la structure de l'urbanisation (localisation et densité des populations et des emplois, type d'habitat, ...)
- la structure de la population (composition des ménages) ;
- la qualité de desserte des réseaux de transports, notamment collectifs ;
- la disponibilité d'une place de stationnement à la destination.

Ces éléments permettent de comprendre la place de Saint-Ouen dans la politique des déplacements de l'agglomération parisienne et les enjeux pour mettre en œuvre localement les actions et les solutions visant à réduire la part de la voiture particulière dans les déplacements.

7.1-ORGANISATION GÉNÉRALE ET MAILLAGE DU RÉSEAU ROUTIER

La ville de Saint Ouen, située entre le boulevard périphérique au sud et l'A86 au nord, est un véritable nœud de communication. Sa frontière immédiate avec la ville de Paris et la commune de Saint Denis engendre de fortes retombées sur le trafic routier au sein de la commune.



Le réseau viaire de la ville offre une morphologie diversifiée. L'évolution de la ville a entraîné la constitution de divers types de voiries aux fonctions multiples. La ville regroupe ainsi des voiries de desserte et plusieurs grands axes de circulations.

Les six axes principaux de Saint-Ouen, qui apparaissent en rouge sur la carte suivante, canalisent l'essentiel du trafic et la quasi-totalité du trafic de transit.



Le réseau est principalement constitué de radiales qui rayonnent depuis Paris vers la banlieue Nord :

- **le boulevard Victor Hugo** (D912 puis D410 à partir de Saint-Denis), ancienne route Royale, puis route de la Révolte, reliant les villes royales de Saint-Denis et de Versailles, permettant aujourd'hui de rejoindre le carrefour Pleyel, l'A86 et Saint-Denis depuis la Porte de Clichy;



- les **avenues Michelet** (D111) et **Gabriel Péri** (D14) quasiment parallèles, issues de la Porte de Clignancourt et de la Porte de Saint-Ouen et rejoignant le Carrefour Pleyel et l'A86 ;



- les **quais de Seine** (RD1), aujourd'hui voie de transit très empruntée. Dans le cadre du projet d'aménagement des Docks, son traitement est prévu avec deux hypothèses de tracé plus ou moins éloigné des berges de Seine.. Cet aménagement a vocation à conserver une chaussée à 2 fois une voie et à traiter ses abords de façon à mettre en valeur les paysages de Seine et à sécuriser les circulations douces.



Deux voies transversales complètent ce réseau :

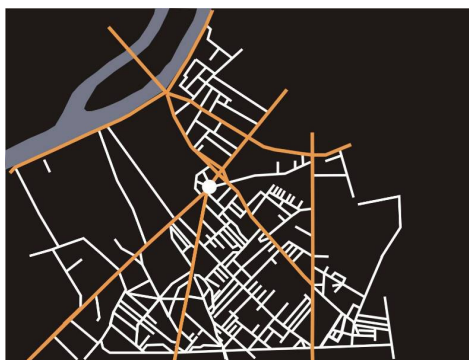
- la **rue Albert Dhalenne** (D22) qui relie le Pont de Saint-Ouen (et Gennevilliers) et les quais de Seine au centre ville et au boulevard Victor Hugo ;



- la **rue du Landy** (D20) qui relie, depuis le Pont de Saint-Ouen, le Vieux Saint-Ouen à la Plaine Saint-Denis et à l'A1. Cette voie est la seule à franchir le faisceau ferré de la gare du Nord.



Ce réseau d'axes de circulations majeures se compose essentiellement de voiries départementales, localisées en orange sur la carte suivante.



Les axes représentés en blanc sur cette carte constituent les voies de desserte au niveau local. Le maillage serré, situé entre le boulevard Victor Hugo et l'avenue Michelet, est marqué par la prépondérance des impasses, voies sans issues qui desservent principalement des quartiers résidentiels. Ce type d'organisation du réseau secondaire permet à ces quartiers de préserver leur calme par une limitation des accès aux résidents.

Le maillage du réseau viaire de Saint Ouen favorise les déplacements nord/sud. En revanche, les déplacements est/ouest s'effectuent difficilement, par des parcours en baionnettes. Ces contraintes sont renforcées par des phénomènes de coupure urbaine. Le site des Docks constitue aujourd'hui une césure entre Seine et ville, qui est destiné à disparaître dans le cadre de l'aménagement du site et la création d'un maillage de voies redessiné et hiérarchisé afin de répondre aux nouvelles fonctions du quartier et relier la ville à la Seine.

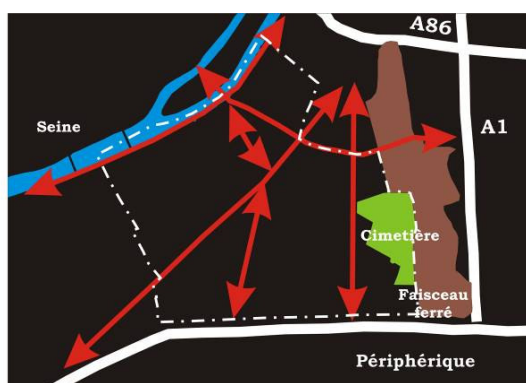
Trois grandes infrastructures de communication entraînent des phénomènes de coupure urbaine à Saint Ouen :

- la Seine qui crée des conditions de rassemblement du trafic routier au point de localisation des ponts.
- Les grandes infrastructures routières : le boulevard périphérique ainsi que les autoroutes A86 et A1
- le cimetière parisien à l'est du territoire audonien.



Bien qu'elles soient identifiées en tant que coupures urbaines, la diversité des infrastructures de communication traduit la desserte multimodale de St Ouen. En effet, outre un réseau routier structuré, les infrastructures ferroviaires ainsi que la voie fluviale concourent à une desserte diversifiée de la ville.

LE CIMETIÈRE, LE FLEUVE ET LE FAISCEAU FERRÉ : DES « OBSTACLES » AUX FLUX TRANSVERSAUX



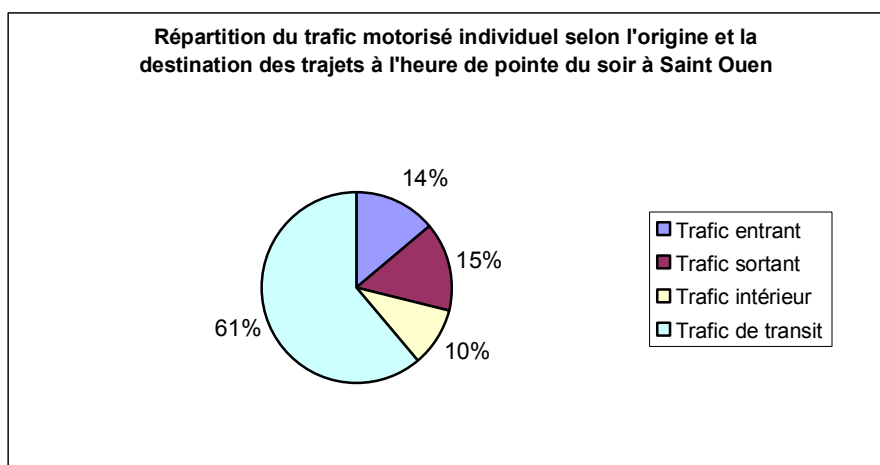
Outre le projet de réaménager la RD1 (cf.ci-dessus), le département prévoit de poursuivre l'aménagement du boulevard de contournement à l'ouest de la ville, en limite de la commune de Clichy. Il s'agit de poursuivre, vers le nord, l'aménagement de la voie réalisée dans le cadre de la ZAC Victor Hugo qui débouche sur la porte Pouchet. La chaussée de cette voie est de 2 fois 1 voie.

La commune travaille en liaison étroite avec le département afin que la conception et la réalisation de la RD1 et du boulevard urbain de contournement permettent leur intégration à l'urbanisation actuelle et future en évitant les effets de coupures.

7.2-TRAFIC ROUTIER ET DÉPLACEMENTS

La ville de Saint Ouen compte environ 46 000 habitants et environ 33 000 emplois. La forte imbrication de l'habitat et des activités génère de multiples flux: des flux internes, des flux entrants et sortants auxquels il faut ajouter les flux de transit.

Le diagramme suivant, réalisé en 2000, permet de mesurer l'ampleur des flux de transit dans la commune de Saint Ouen ce qui entraîne une saturation du réseau viaire ayant des répercussions directes sur les conditions de circulation interne.



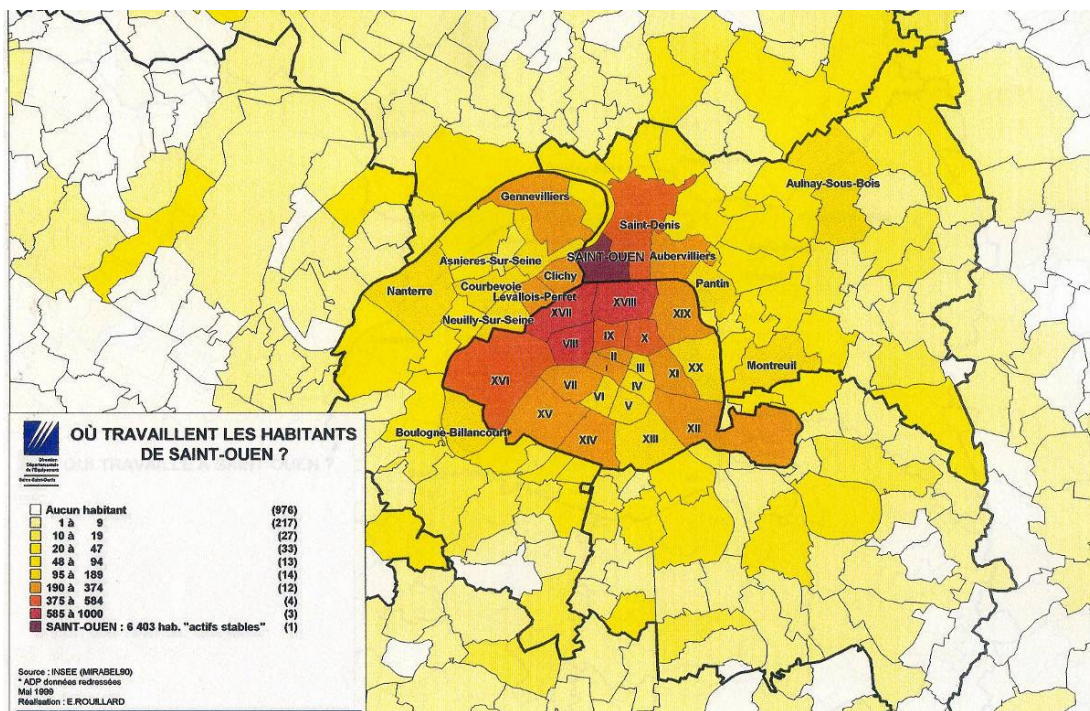
Source : Plan de circulations douces de la ville de Saint Ouen, 2000

- Les flux de trafic entrant, sortant et intérieur

Le trafic au sein de la commune de Saint Ouen s'explique en partie par les migrations pendulaires. En 1999, les trois quarts des actifs audoniens travaillent hors de la commune. Ainsi, environ 12000 actifs quittent la commune pour aller travailler. Bien que la majorité de ces personnes utilisent les transports en commun (59,4%), il existe néanmoins un flux d'environ 5 000 personnes qui utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail.

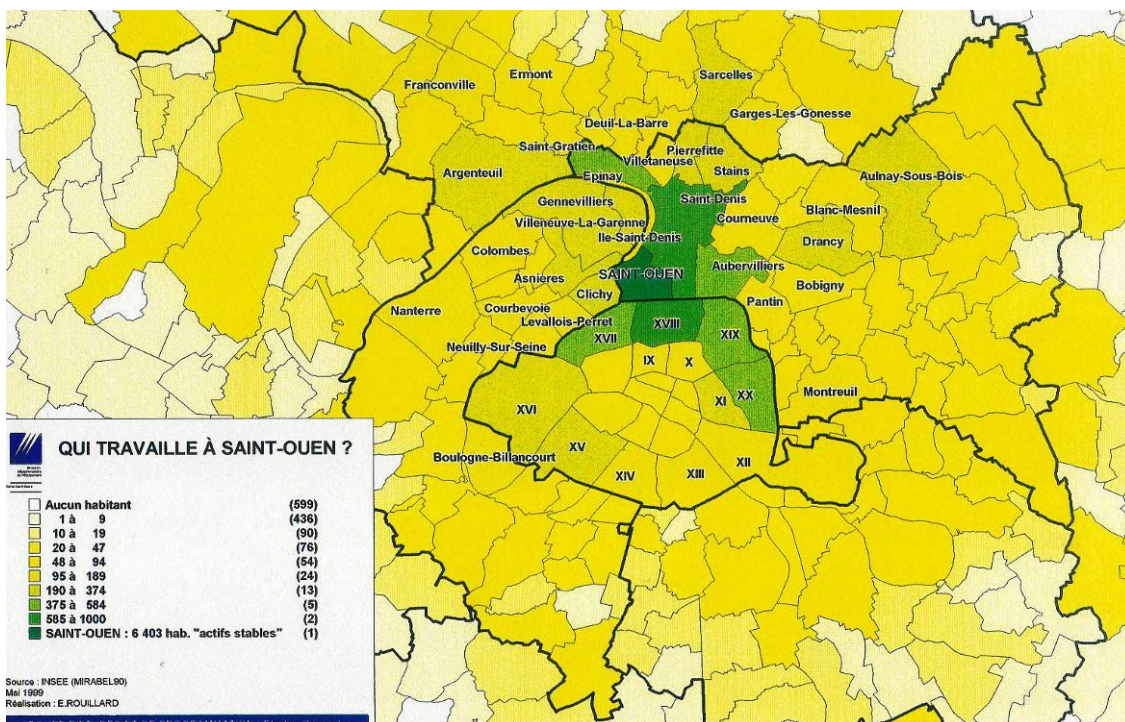
Le trafic lié aux migrations pendulaires est engendré également par les actifs non-résidents à Saint Ouen mais qui viennent y travailler. En effet, la commune attire environ 22 740 personnes provenant des communes limitrophes.

Les cartes suivantes, établies en 1999, permettent de localiser les communes où vont travailler les habitants de Saint Ouen (carte 1) et les communes d'où viennent les personnes travaillant à Saint Ouen (carte 2). On remarque une répartition des migrations domicile-travail le long de l'axe nord-sud.



Cette carte permet de voir que les habitants de Saint Ouen travaillent principalement dans Paris intra-muros. Ceci peut s'expliquer par la bonne desserte de Saint Ouen en transports publics, permettant de rejoindre rapidement le cœur de la capitale.

La carte suivante, quant à elle, permet de comprendre qui vient travailler à Saint Ouen. Les liaisons banlieues- banlieues sont plus soulignées ainsi que les liaisons avec le nord de Paris.



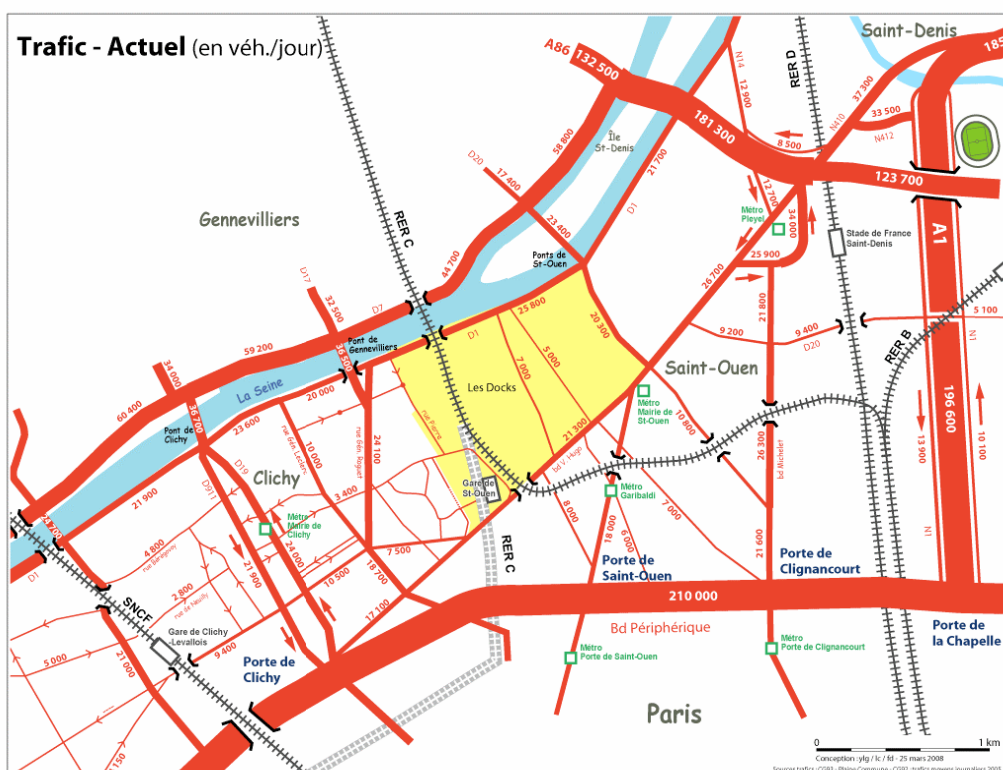
D'autres types de déplacements engendrent des flux de circulations internes, entrants et sortants à Saint Ouen. En effet, si les déplacements domicile-travail sont impliqués dans les flux de circulations majoritaires, il convient de mettre en avant également les flux liés aux loisirs. Il faut ainsi prendre en compte les flux de circulation générés par les Pucés de Saint Ouen. En effet, avec 4 millions de visiteurs par an, les Pucés, le plus grand marché d'antiquités du monde, génèrent des flux de circulation conséquents qui ne sont pas sans retombées sur la gestion du stationnement.

- Les flux du trafic de transit

Le trafic de transit à Saint Ouen représente globalement les 2/3 du trafic total. Cette proportion s'explique principalement par une carence des infrastructures routières au niveau régional. En effet, l'absence de connexion autoroutière entre l'autoroute A1 et l'autoroute A86 rend le transit par Saint Ouen obligatoire pour les échanges entre le boulevard périphérique et la banlieue nord-ouest de Paris. La carte suivante permet de localiser le nœud de communication audonien, avec la présence de diverses infrastructures de transport générant des flux de transit.

Le flux de transit de transport de marchandises, majoritaire sur les axes de circulation départementaux, est un élément majeur pour expliquer les forts niveaux de saturations des voies. Il serait donc nécessaire de réfléchir à des moyens d'allègement de ce trafic en reportant, par exemple, ces flux sur d'autres modes de transport, comme le ferroviaire ou le fluvial que nous développerons dans la partie suivante.

La charge de trafic sur Saint-Ouen se répartit de la manière suivante :



Source : Etudes préalables ZAC des Docks, Yan Le Gal Consultants et Sareco, Ingénierie du déplacement-2008

Voies les plus chargées : 14 000 à 24 000 véhicules/jour	avenue Michelet, quais de Seine, Bd Jaurès, Bd Hugo, rue Albert Dhalenne, avenue Gabriel Péri et rue du Dr Bauer
Sur toutes les autres voies : inférieur à 10 000 véhicules/jour	l'avenue du Capitaine Glarner, rue du Landy, rue Ardoin, rue des Rosiers, rue Arago, rue Schmidt, rue des Poissonniers, rue des Bateliers

Pour les poids lourds, la répartition des charges les plus importantes se fait de la manière suivante :

Rue Landy	16%
Rue Dhalenne	14%
Avenue Gabriel Péri	13.4%
Quai de Seine	12.2%
Boulevard Victor Hugo	10.8%
Avenue Michelet	10.4%

Source : Diagnostic de l'étude Plan de Déplacement Local, 2003

De ce trafic découlent les difficultés suivantes :

- une charge de trafic sur l'avenue Gabriel Péri (notamment en poids lourds) qui la prive de son caractère urbain alors qu'il s'agit de l'avenue centrale de la ville, avec des commerces, des services, des résidents ;
- l'encombrement des rues dû en partie à l'effet conjugué de la circulation en double sens dans certaines voies et du stationnement licite et illicite des véhicules ;
- des nuisances perturbant la vie locale des quartiers (bruit, pollution, saturation,...). En particulier dans le secteur des Docks où les approvisionnements de la CPCU et de la TIRU génèrent des circulations importantes de poids lourds ;
- notons l'absence de fluidité aux portes de Clignancourt, Montmartre et de Saint Ouen pour l'ensemble des modes de déplacement, ces problèmes de franchissement s'accroissant les jours de Puces.

7.3-L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

L'offre de stationnement à Saint Ouen s'organise autour de plusieurs parkings publics en ouvrages et de places de stationnement latérales le long des rues.

L'offre de stationnement le long des voies est peu réglementée et relativement limitée (17 places par hectare).

Les 4 parkings publics offrent plus de 1100 places :

- parking de la patinoire,
- le parking marie Curie,
- le parking Eugène Berthoud
- le parking Jules Vallès.

Les taux d'occupation de ces parkings est très satisfaisant puisqu'il se situe entre 90% et 100% (visiteurs et abonnés). La commune souhaite améliorer la sécurité de ces parkings. Ainsi, un service de gardiennage/et/ou de vidéosurveillance a été mis en place dans chacun des parkings souterrains.

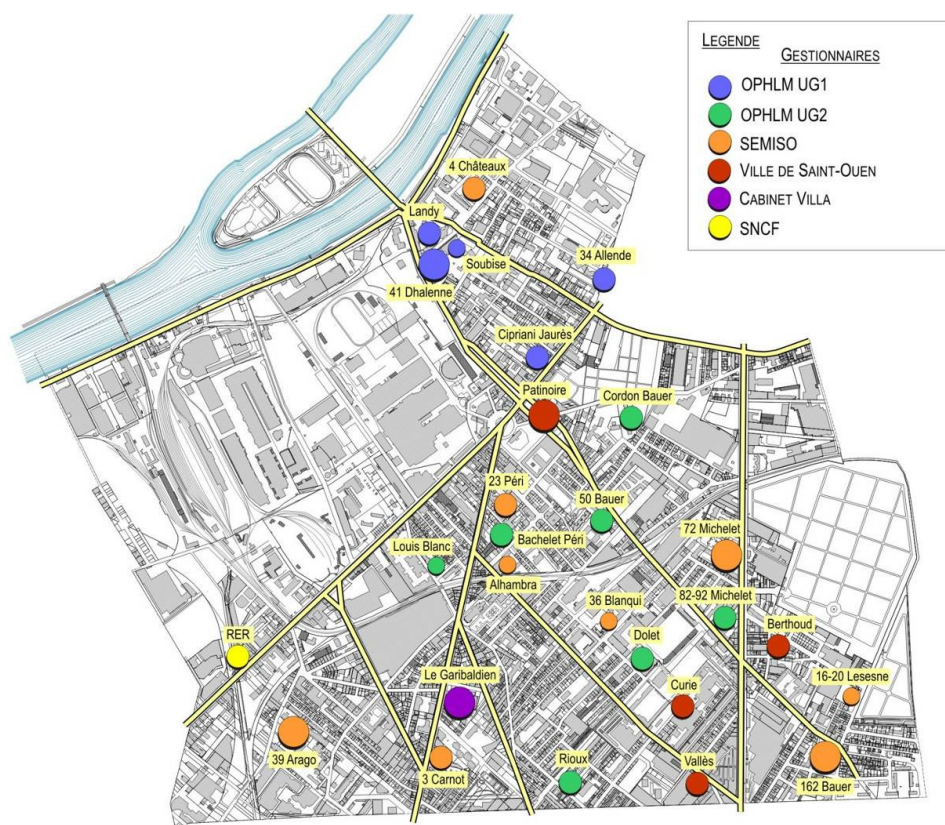
Parc de stationnement	Fonctionnement	Niveau de remplissage
Patinoire : 750 places	Passage et résidentiel	706 abonnés
Marie Curie : 195 places	Passage pour le marché aux puces + dérogation d'abonnement	Fonctionne à plein
Eugène Berthoud : 115 places	Résidentiel	97 abonnés
Jules Vallès : 37 places	Réservés aux puciers (ouvert JVSDL)	Fonctionne à plein

La ville de Saint Ouen dispose en outre d'une offre de stationnement en parkings privés relativement importante. Le tableau suivant totalise l'offre de stationnement dans les parkings privés et publics de Saint Ouen. Les parkings publics étant quasi saturés, ce tableau permet de mettre en avant la sous-utilisation relative des parcs de stationnement privés.

Secteur	Nombre de parkings	Taux d'occupation en journée
Vieux Saint Ouen	6	28%
Centre Ville	7	57%
Michelet Bauer	4	66%
Puces-Rosiers	1	57%
Debain	2	54%
Garibaldi	2	54%
Zola-Victor Hugo-Docks	2	72%

Source : Étude « sélection des parkings à mutualiser », Sareco, 2007

De l'examen de ces données, il résulte que **sur les 4000 places de stationnement existantes à Saint-Ouen dans des parkings en sous-sol (privés ou publics) environ 1200 places ne sont pas utilisées.**



Source : Etude « sélection des parkings à mutualiser », Sareco, 2007

Afin d'augmenter l'usage des parcs privés et publics de stationnement, il convient de prendre en compte les facteurs suivants :

- les tarifs de stationnement pour les courtes durées ainsi que pour les longues durées, dans les parkings publics sont beaucoup plus élevés que les tarifs de stationnement sur la voirie, ce qui explique une moindre fréquentation des parkings ;
- un manque de confort et de sécurité ;
- un manque de signalisation des parcs de stationnement et du nombre de places libres ;
- un manque d'incitation au stationnement des résidents dans ces parkings du fait d'une absence de tarif préférentiel de type abonnements ;
- la possibilité de stationner gratuitement sur la voirie de manière licite ou illicite.

Trois fonctions du stationnement peuvent être distinguées :

- le stationnement résidentiel,
- le stationnement des actifs aux lieux de travail,
- le stationnement lié à l'activité économique.

- Le stationnement résidentiel

Les conditions de stationnement résidentiel sont en bonne partie liées aux caractéristiques de l'habitat. Avec très peu d'habitat individuel et la moitié du parc de logements ayant plus d'un demi-siècle, antérieure au développement de l'automobile, une grande partie de la population audonienne ne dispose que de la rue pour le stationnement des véhicules particuliers.

Toutefois, ainsi que cela est exposé ci-dessus, une sous-utilisation des stationnements dans les ensembles de logements sociaux, montre l'inadéquation entre l'offre et les besoins réels.

En effet, il convient de rappeler que le taux de motorisation des foyers audoniens est de 0,57. C'est-à-dire que globalement 4 familles sur dix ne possèdent pas de voiture particulière.

- Le stationnement des actifs au lieu de travail

Il s'agit de stationnement de longue durée et quotidien. Cette offre de stationnement conditionne en partie l'utilisation de l'automobile. Des études ont montré qu'une offre assurée sur le lieu de travail était un puissant stimulateur pour l'utilisation de la voiture dans les migrations domicile-travail. La non-disponibilité d'une offre de stationnement au lieu de travail peut jouer sur 30 à 40% du recours à l'automobile.

La plupart des grands employeurs de Saint Ouen et ceux situés dans les parcs d'activité offrent du stationnement à leurs employés. En revanche, beaucoup d'emplois se situent dans des petites structures imbriquées dans le tissu urbain où l'offre de stationnement des salariés n'est pas assurée. Cette absence d'offre de stationnement aux salariés en centre-ville n'empêche cependant pas totalement l'utilisation de l'automobile. Ainsi, ce stationnement se reporte sur les voiries de centre.

- Le stationnement lié à l'activité économique

Il s'agit le plus souvent de besoins de courte durée. Ce type de stationnement doit faire face à une très forte demande à Saint-Ouen.

Tout d'abord, la circulation et le stationnement des marchandises font partie de l'activité urbaine. Les opérations de livraisons doivent pouvoir se réaliser dans des conditions de sécurité et de légalité. Il ressort, à Saint Ouen, un manque d'aires de livraison, ce qui a de fortes répercussions sur les conditions de stationnement. Les difficultés sont particulièrement présentes aux abords des Pucés.

Enfin, le stationnement sur rue de courte durée permet de répondre au besoin de la clientèle des commerces et des services.

Sur le fondement de ces constats, plusieurs pistes d'étude doivent être poursuivies :

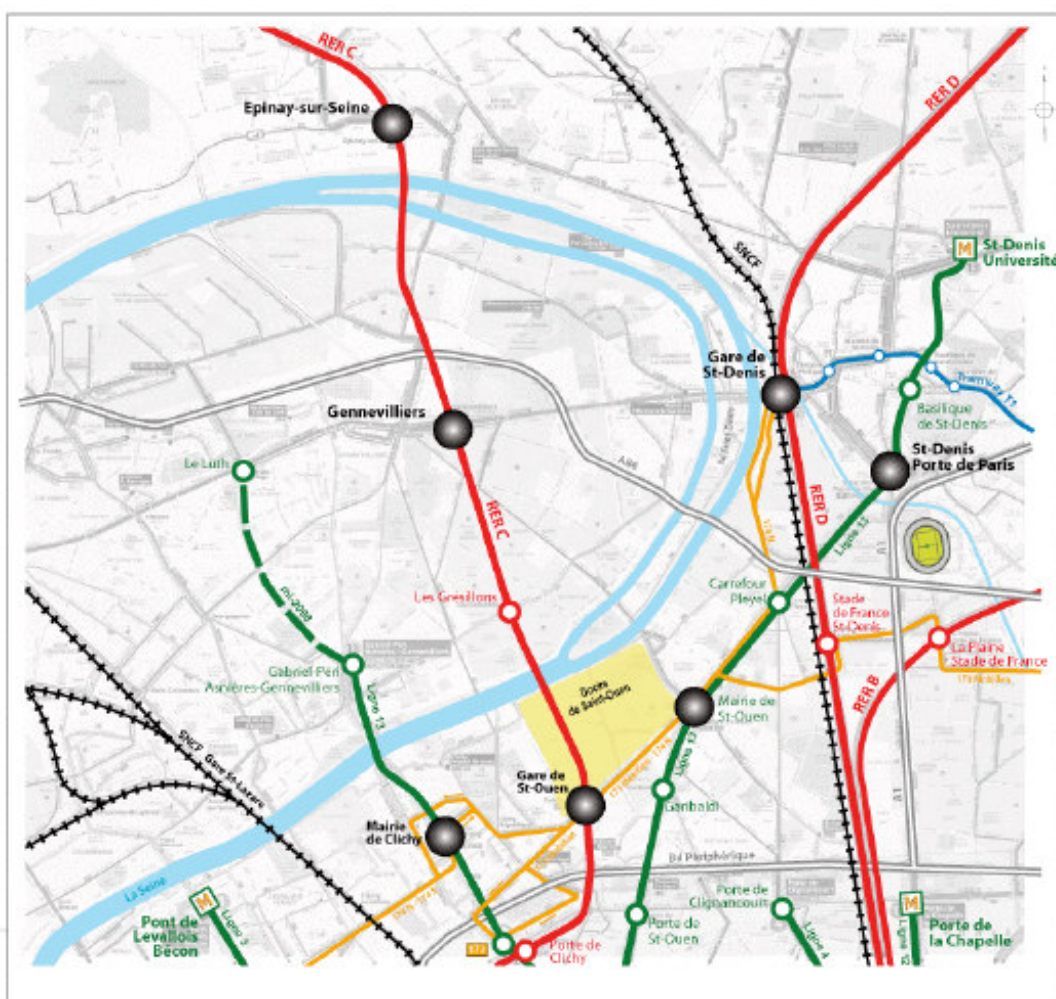
- La gestion du stationnement en surface et son contrôle : une étude est actuellement menée pour définir les actions nécessaires à une meilleure gestion des stationnements en surface. La mise en place de ces actions devra s'accompagner d'une surveillance pour éviter les stationnements illicites.
- la sécurisation des parkings souterrains : une optimisation des potentialités des places de stationnements souterrains passe nécessairement par des travaux visant à renforcer leur sécurisation.
- la mutualisation du stationnement : les besoins étant différenciés entre les différentes fonctions (habitat, activité, loisirs...), une utilisation partagée des stationnements peut être envisagée au lieu de multiplier la création de stationnements qui demeurent inutilisés. Cela suppose un travail avec les gestionnaires des résidences disposant de places de stationnement libres, avec les résidents et avec les constructeurs pour les opérations à venir.
- L'évolution de la norme de stationnement imposée : le règlement du PLU impose une norme de stationnement différenciée selon la destination de la construction (habitat, bureaux, activités...). La norme d'une place par logement apparaît trop forte au regard du nombre de places inutilisées dans la ville et du taux de motorisation.

7.4-LES TRANSPORTS EN COMMUN

La commune de Saint-Ouen bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, due en partie à sa proximité avec Paris. En effet, quasiment tous les modes de transports publics sont représentés : lignes de RER, métro et bus...

Pour ces raisons, les déplacements en transports en commun tiennent une place assez importante parmi les autres modes de transport.

En effet, près de la moitié des actifs audoniens utilisent les transports en commun pour aller travailler, contre seulement environ 20 % pour les déplacements en voiture particulière.



Source : Etude pré-opérationnelle ZAC des Docks, Yan Le Gal Consultants et Sareco, Ingénierie du déplacement

➤ Le RER

Saint-Ouen est desservie par la ligne C du RER, qui relie la commune notamment aux gares Saint-Michel, Notre-Dame et Austerlitz.

La gare RER C de Saint-Ouen, située à l'ouest au niveau du boulevard Victor Hugo, est desservie par les lignes de bus 173 et 174. Dans le cadre du développement du secteur ouest de Saint-Ouen (ZAC RER, ZAC Victor Hugo et ZAC des Docks), ce pôle est à renforcer afin de répondre, notamment, aux nombreuses activités qui se sont installées ou qui pourront s'y installer d'ici les prochaines années.

Les audoniens ont également la possibilité de se rendre à la gare du RER D « Stade de France » située dans la commune voisine de Saint-Denis.

Dans le cadre des différents projets de Saint-Ouen, il est prévu l'amélioration de la desserte par le RER pour la commune.

1. L'amélioration du fonctionnement de la ligne RER C est un enjeu pour la desserte de la ville. En effet, celle-ci souffre d'une sous-fréquentation au niveau de la commune, due à un taux de fréquence assez faible (1 train / 15 min), à des problèmes d'accessibilité et à un manque de sécurité et de confort de la gare. La création du comité de pôle doit permettre de requalifier la gare et ses abords.

2. L'amélioration de l'accès à la gare RER D « Stade de France » pour les audoniens représente un enjeu de desserte complémentaire à la ligne RER C et au métro. En effet, la ligne RER D offre une desserte plus attractive au niveau du réseau régional.

➤ Le métro

La commune est desservie par deux lignes de métro :

- la ligne 4 avec la station « Porte de Clignancourt ». Cette ligne dessert la Porte d'Orléans à la Porte de Clignancourt via la gare du Nord, la gare de l'Est et Châtelet.
- la ligne 13 avec les stations « Garibaldi » et « Mairie de Saint-Ouen » ainsi que celle de la « porte de Saint-Ouen », situé à Paris en limite de Saint-Ouen. Cette ligne dessert Châtillon-Montrouge à Saint-Denis via les gares Saint-Lazare, Invalides et Montparnasse. Sa desserte doit être améliorée par le doublement de la ligne.

La ligne 13 constitue l'une des lignes de métro les plus saturées. Les études liées à l'amélioration de son fonctionnement ont été inscrites dans le Grand Projet 5 « contribuer à l'accessibilité » du CPER 2007-2013. De plus, l'installation de portes palières, voté par le STIF, devrait permettre d'améliorer la régularité de la ligne.

Le prolongement de la ligne 14 de la gare Saint-Lazare jusqu'à la Station « mairie de Saint-ouen » permettrait de désengorger la ligne 13 actuellement très encombrée.

Ces projets devraient être complétés, à plus long terme, par le prolongement de la ligne 4 et la création du Métrophérique autour de Paris, avec le projet Arc Express. Si ces deux tracés doivent être précisés, la ligne 4 pourrait desservir la nord de Clignancourt jusqu' à Pleyel ou la Pont de Saint-Ouen et Arc Express intégrerait la station « Mairie de Saint-Ouen ».

Toutefois, malgré l'existence de ces projets, leurs délais de réalisation ne permettront pas de répondre totalement aux nouveaux besoins de Saint-Ouen d'ici les dix années à venir. Le renforcement d'un réseau de surface efficace devra se mettre en place afin de desservir en particulier le secteur des Docks, conditionnant également la vie de ces futurs quartiers.

L'amélioration de ce réseau est un enjeu important pour la ville, pouvant de plus contribuer à atteindre les objectifs du PDUJF, en réduisant la saturation du trafic automobile en zone dense.

➤ Le réseau de bus

La commune de Saint-Ouen bénéficie d'un réseau de bus relativement important.

Elle est desservie par les lignes suivantes :

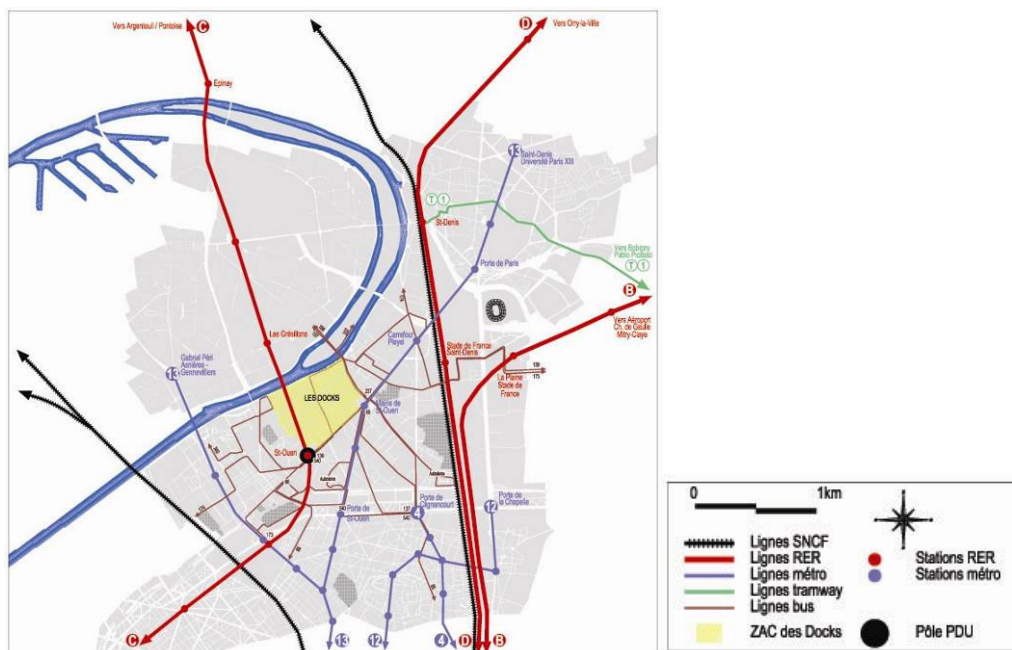
- n°85 : « *Mairie de Saint-Ouen* » (métro ligne 13) – *Paris « gare du Luxembourg »* (RER B),
- n°137 : « *Porte de Clignancourt* » (métro ligne 4) – *Villeneuve-la-Garenne « Z.I. Nord »*,
- n°139 : *Saint-Ouen RER C* – « *Porte de la Villette* » (métro ligne 7),
- n°166 : *Colombes « Audra »* - « *Porte de Clignancourt* » (métro ligne 4),
- n°173 : « *Porte de Clichy* » (ligne Mobilien) (métro ligne 13 et RER C) – *La Courneuve « 8 mai 1945 »* (métro ligne 7 et tramway T1),
- n°174 : *Puteaux « Grande Arche de la Défense »* (RER A, métro ligne 1, tramway T2) – *gare de Saint-Denis* (RER D, tramway T1) qui sera dédoublée.
- n°237 : « *Mairie de Saint-Ouen* » (métro ligne 13) – *Ile Saint-Denis « Parc Départemental Collège Sisley »* qu'il est prévue de prolonger pour desservir éventuellement les Docks et l'Ile Saint-Denis ;
- n°255 : « *Porte de Clignancourt* » (métro ligne 4)- *Stains « les Prévoyants »* ou *Garges-lès-Gonesse « Rond-Point de la Lutèce »*,
- n°340 : *Asnières « Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri »* (métro ligne 13) – *Saint-Ouen RER C* ou *Clichy « Hôpital Beaujon »*,
- n°540 : instaurée depuis décembre 2002, cette ligne dessert **la zone d'activités Victor Hugo**, et assure le maillage vers les stations « *Porte de Clichy* » (métro ligne 13 et RER C) et « *Porte de Saint-Ouen* » (métro ligne 13) aux heures de pointe. Il est prévu qu'elle soit remplacée par la ligne 341 qui aurait pour objet de desservir le quartier des Docks.
- une nouvelle ligne, la ligne n° 341, reliant « *Clichy à la porte de Clignancourt* » passant par l'arrêt du RER C à Saint-Ouen est prévue pour fin 2008, en remplacement de la ligne 540 (cf. ci-dessus).

Elle bénéficie également :

- d'une ligne interne à la commune, l'**Audonienne**, qui relie les quartiers Debain, Vieux Saint-Ouen et Payret-Zola en desservant les stations "mairie de Saint-Ouen" et "Garibaldi" de la ligne 13 du métro,
- du réseau de bus **Noctambus** (ligne D). Cette ligne qui relie Paris « Châtelet » à Pierrefitte-Stains, dessert la commune tous les jours de 0h30 à 5h30,

Des comités d'axe pour les lignes 173 et 174 examinent l'amélioration des performances (fréquence, rapidité, accessibilité,...) et le traitement des axes des bus dans leur ensemble (insertion dans leur environnement urbain).

LE RESEAU DE BUS À SAINT-OUEN



Le maillage du réseau de bus souffre toutefois de quelques carences :

- le réseau est souvent perturbé par un trafic très dense au niveau principalement de la Porte de Clignancourt, de l'avenue Michelet et de la rue des rosiers ;
- une desserte relativement faible entre la gare RER et les quartiers excentrés (notamment le nord du quartier des Docks), ainsi qu'entre Clignancourt et le secteur Pleyel à Saint-Denis.

➤ Le maillage et les interconnexions

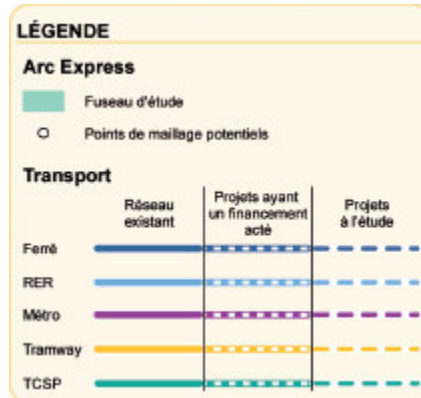
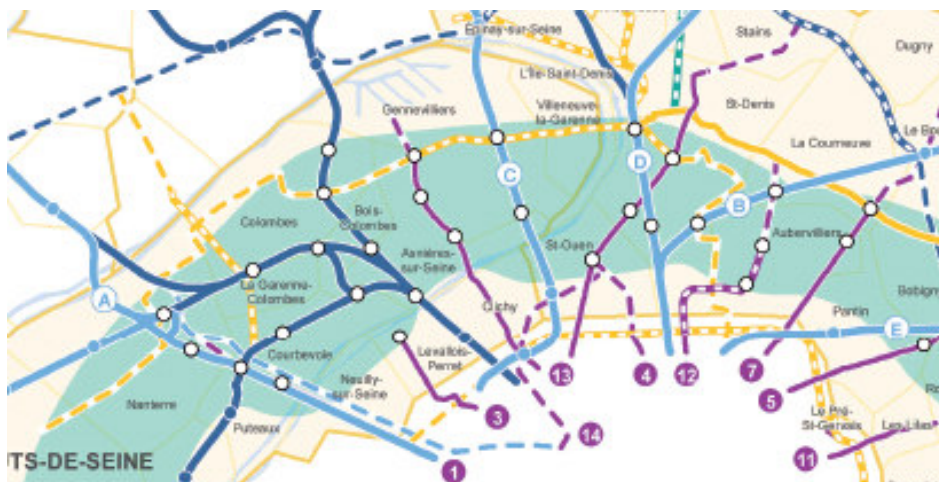
Les différents projets de création ou d'extension de lignes de transport en commun ont été listés ci-avant, toutefois, il ya lieu de souligner leur intérêt en terme d'interconnexion.

- prolongement de la ligne 14 de la gare Saint-Lazare à mairie de Saint-Ouen.

Ce projet permettrait de mieux desservir le secteur des Docks, notamment dans la mesure où une interconnexion avec le RER C pouvait être effectuée. ;

- le projet Arc-Express

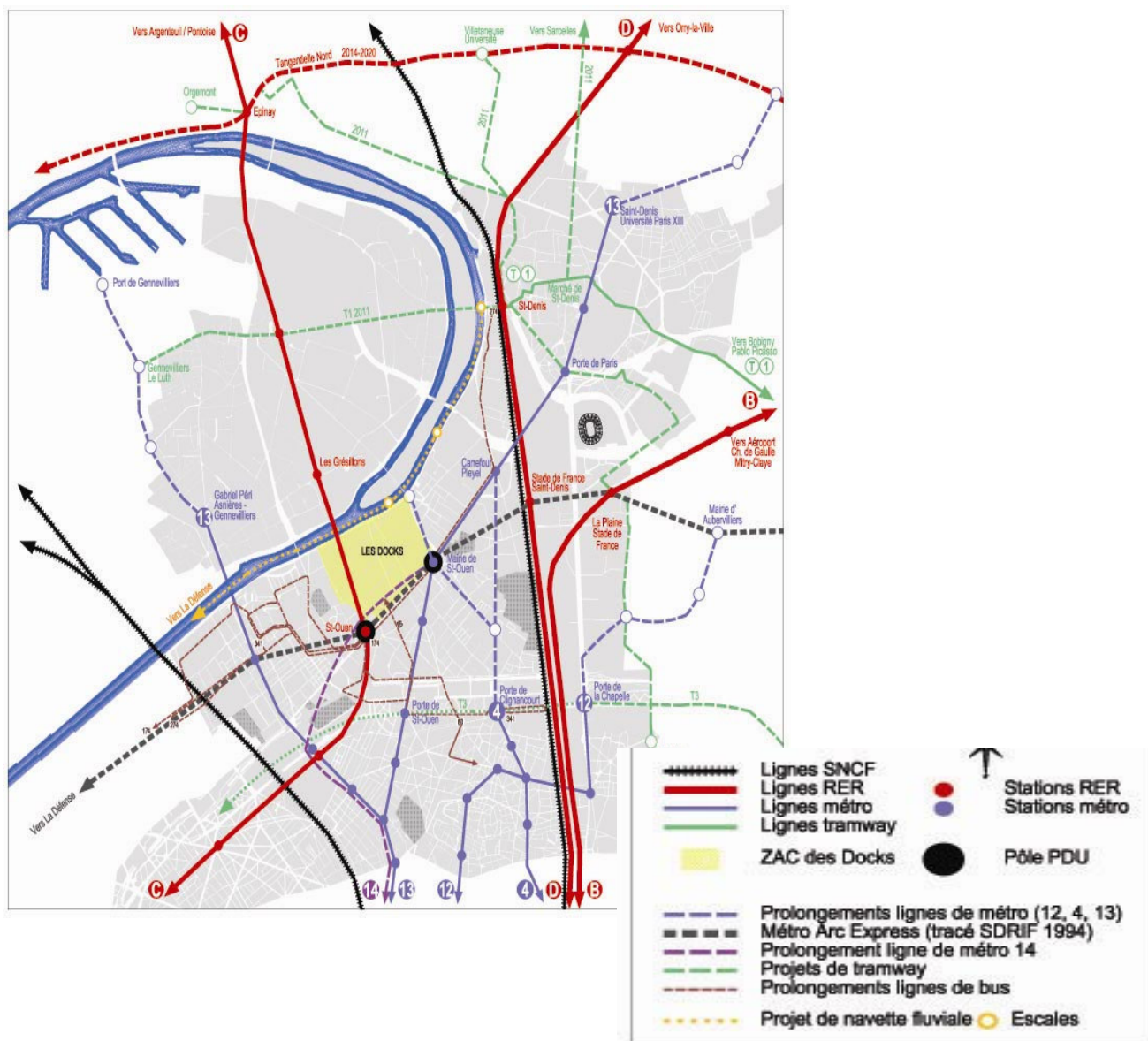
Arc Express est le projet de rocade autour de Paris porté par l'État, la Région Île-de-France et le STIF. Ce projet de lignes de métro automatique s'inscrit dans une nouvelle logique de transport reliant les banlieues entre elles, sans avoir à passer par Paris.



- La navette fluviale

Une ligne de bateaux bus est envisagée sur la Seine entre Saint-Denis et la Défense. Des arrêts au niveau du pont de Saint –Ouen et/ou au niveau du pont du RER peuvent être envisagés interconnexion avec d'autres modes de transport.

LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN



La mise en œuvre de ces projets lourds, le développement de l'urbanisation sur Saint-Ouen et particulièrement sur les Docks doit être accompagné d'un maillage de transports en commun de surface avec la création et le renforcement de lignes de bus. A ce titre, les nouveaux aménagements devront prévoir une interconnexion entre les arrêts de bus et les futures stations de vélib.

7.5 - LES CIRCULATIONS DOUCES À SAINT OUEN

Les circulations douces désignent les modes de déplacements non-motorisés, principalement la marche à pied et le vélo auxquels s'adjoint le roller.

Si la marche a un rayon de portée limitée qui réduit la fonction de ce mode au quartier d'habitation ou d'activités, le vélo, quatre fois plus rapide, peut jouer un rôle essentiel dans les déplacements urbains. D'autant que la moitié des déplacements effectués en voiture par les audoniens font moins de trois kilomètres.

Une étude réalisée en 2000 a permis l'élaboration d'un plan de circulations douces à Saint Ouen qui doit favoriser l'intégration des vélos dans les couloirs de bus. Selon les données de l'INSEE¹, la ville regroupe un fort taux de ménages sans voiture : 56%. Ce taux est quasiment identique à celui de Paris (57%). Cette proportion de ménages non-motorisés, utilisant les transports en commun est nécessairement plus sensible à une politique de circulation douce.

	Motorisation des ménages (part des ménages possédant au moins une voiture)	
	En 1999	En 2005
Saint-Ouen	48%	44%
Saint-Denis	53%	49%
Clichy	52%	49%
Paris	45%	43%
Paris 17 ^{ème} arrondissement	46%	45%

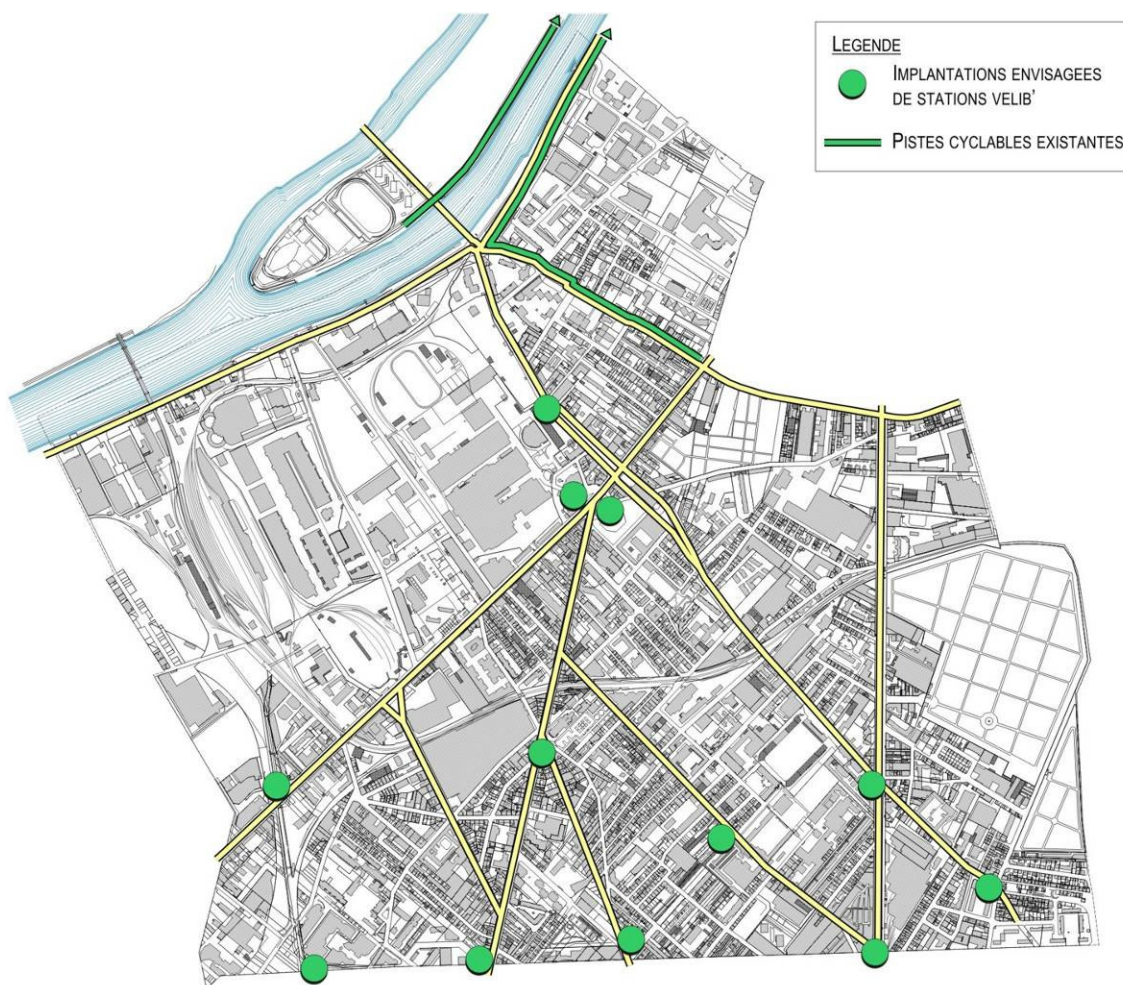
La densité urbaine, la mixité des fonctions habitat-activités-commerces et services à la personne et la superficie de Saint Ouen favorisent le développement de la marche et du vélo. En revanche, la forte densité d'emplois présents dans certains quartiers de Saint Ouen engendre un espace urbain prioritairement dévolu aux flux routiers. Cette caractéristique amène à devoir développer une politique sur le long terme pour rééquilibrer progressivement le partage de l'espace urbain et la répartition modale des déplacements en faveur des circulations douces qui restent peu développées sur Saint-Ouen.

¹ Enquêtes annuelles de recensement 2004-2006

La mise en place programmée des stations Vélib en première couronne va également participer au renforcement de l'utilisation du vélo. Les aménagements et l'agencement urbain en général (jusqu'au mobilier urbain) seront par ailleurs envisagés de façon à favoriser ces déplacements.

LES PISTES CYCLABLES ET LE PLAN DES INSTALLATIONS DE STATIONS VÉLIB'

PROGRAMMÉES POUR 2009



Source : Ville de Saint-Ouen et IAURIF, 2008

Saint Ouen s'est doté d'un plan de circulations douces, composé d'un schéma directeur et d'une politique d'accompagnement. Le schéma directeur présente l'ensemble des aménagements nécessaires pour assurer les meilleures conditions de sécurité, de commodité et d'attractivité aux déplacements doux. Les actions envisagées reposent sur un meilleur partage de la voirie.

Parallèlement, la ville envisage la création d'espaces dévolus majoritairement aux circulations piétonnes et aux circulations mixtes. Pour cela, une réflexion est engagée sur la création de secteurs semi-piétonniers et de secteurs en « zone 30 ».

Enfin, les opérations d'aménagement et en particulier le secteur des Docks sont conçues afin d'une part que le maillage des voies, qui doit être hiérarchisé selon les différentes fonctions de chaque voie, s'inscrive dans la continuité urbaine existante et d'autre part que le traitement des voies permette un partage sécurisé entre voitures, transports en commun, vélos et piétons.

En parallèle, le Conseil Général travaille à la mise en place d'un réseau de cheminements doux à travers deux documents de planification : le plan départemental d'itinéraires de promenades et randonnées (PDIPR) et le schéma départemental d'itinéraires cyclables.

En 2002, le Département a adopté le Schéma départemental des itinéraires cyclables avec pour objectif de passer de 60 km à 600 km d'aménagement dans 15 ans (200 km d'intérêt départemental complétés par 400 km d'intérêt communal). En 2006, 70 kilomètres de nouvelles pistes cyclables ont été réalisés sur le département de la Seine-Saint-Denis dont 51 kilomètres d'intérêt départemental et 19 de réseau complémentaire.

En mai 2007, le département a approuvé l'ébauche du plan départemental d'itinéraires de promenades et randonnées (PDIPR). Ce plan a vocation à protéger les chemins constituant un réseau d'itinéraires cohérent et homogène à l'échelle du département pour relier les quartiers et les milieux naturels. La ville s'inscrit dans cette démarche en proposant un itinéraire nommé « une balade en couleurs » qui reprend pour partie le parcours des bornes historiques déjà implantées sur la commune.

7.6 - LE TRAFIC DE MARCHANDISES : VOIES FERRÉES ET VOIES D'EAU

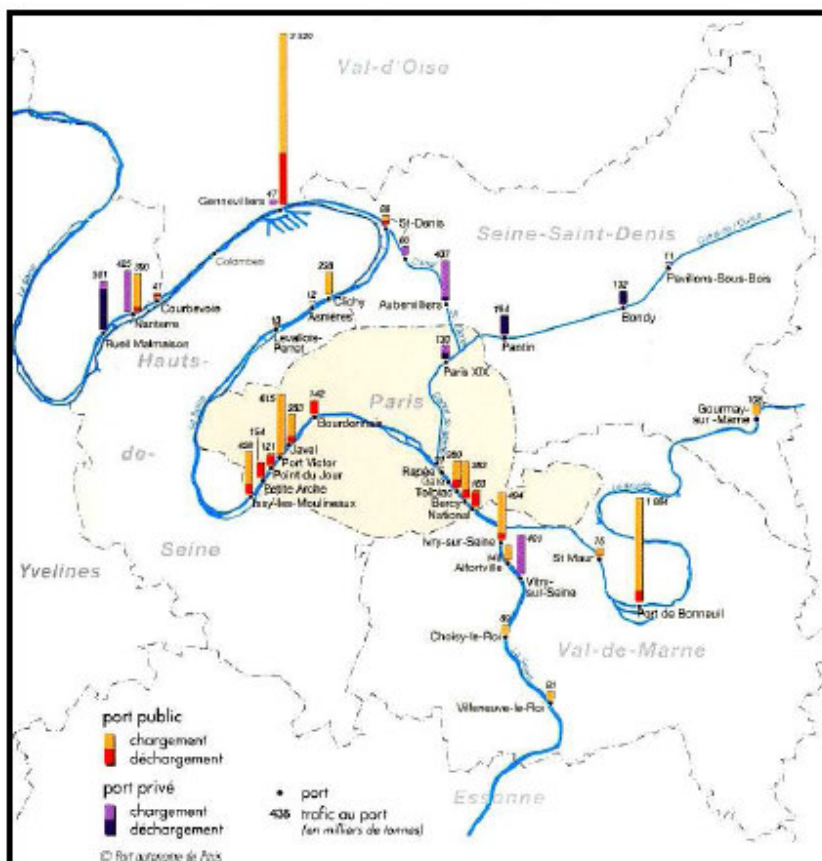
La ville de Saint Ouen regroupe sur son territoire ces deux modes de transports « alternatifs », ferroviaire et fluvial, permettant le transport de marchandises.

En effet, la ligne de chemin de fer qui traverse le territoire audonien d'est en ouest en reliant la gare Saint Lazare à Colombes, est aujourd'hui uniquement utilisée pour le fret. Elle représente donc un potentiel de transport de marchandise par voie ferrée intéressant et d'autant plus attrayant qu'elle est connectée au réseau fluvial de la Seine au niveau du secteur des Docks en particulier.

Aux franges du département de Seine Saint Denis se trouve le port autonome de Gennevilliers, géré par la structure nommée « Port Autonome de Paris » qui s'occupe de la gestion de tous les ports de la région Ile de France. Le port de Gennevilliers constitue la façade fluviale du département. En outre, comme le précise le PDUIF, il s'agit de « permettre aux transporteurs de développer les modes fer et voies d'eau d'acheminement des marchandises ». Ainsi, conçue à l'échelle régionale, une organisation logistique nouvelle, reposant sur un maillage de plate-formes inter-modales permettrait d'optimiser l'usage des différents modes d'acheminements et d'évacuation des marchandises.

Saint Ouen dispose de fortes potentialités au niveau de la gare des Docks. Toutefois, sur tout projet de liaisons inter-modales entre un transport fluvial et ferré à Saint-Ouen, la commune a toujours affirmé qu'un tel projet ne pourrait être envisagé que dans la mesure où il aurait une vocation très locale et pour finalité d'aboutir à une réelle baisse du trafic de poids lourds sur la commune, notamment dans les futurs quartiers des Docks.

La carte suivante permet de replacer Saint Ouen dans son contexte régional et de localiser les grands enjeux territoriaux qui étaient inscrit au Contrat de Plan Etat-Région / 2000-2006 source port autonome de Paris).



SYNTHESE

La ville de Saint Ouen, compte tenu de sa localisation, est un site de communication, regroupant sur son territoire des infrastructures de transport diversifiées.

Le territoire audonien est structuré par 6 grands axes départementaux et d'un maillage de voies secondaires, permettant une desserte industrielle, commerciale et résidentielle. Les grands axes de circulation de Saint Ouen se caractérisent par un trafic à la fois local mais également par un trafic de transit assez important, générant des retombées négatives sur les conditions de circulation, le stationnement et la saturation des voies. Des aménagements de la voirie départementale ainsi que les réflexions autour d'un équipement autoroutier de dimension régionale reliant les grands axes du nord de Paris offrent des perspectives de réduction du trafic dans la ville.

Le stationnement à Saint-Ouen se fait au sein de 4 parkings publics et principalement le long de la voirie. Les parkings publics sont largement utilisés et la voirie est saturée, en revanche, les parkings privés disposent d'importantes capacités de stationnement sous-utilisé (environ 1200 places). Il convient d'étudier une réponse adaptée aux besoins pouvant passer par la création de parkings mutualisés (en particulier au sein du secteur des Docks), par une sécurisation renforcée des parkings souterrains, par une gestion efficace du stationnement en surface et par une meilleure adaptation des normes de stationnement aux besoins réels.

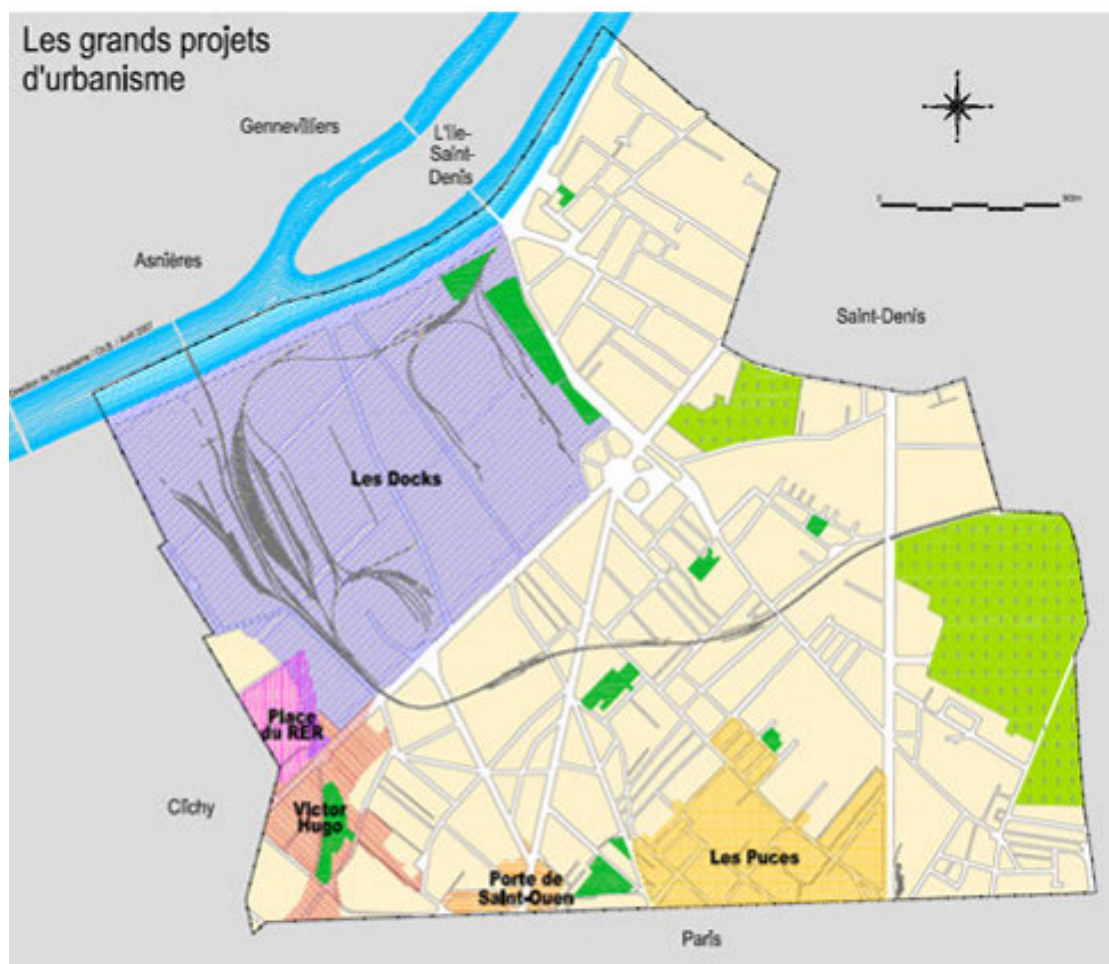
Saint-Ouen est bien desservi par les transports en commun. Disposant du métro, du RER, d'un réseau de bus intra et inter urbain, le réseau de transports collectifs permet à la majorité des audoniens de se déplacer puisque 56% des ménages ne sont pas motorisés. Cependant, les décisions relatives à la mise en œuvre des projets en matière de transport (prolongement de la ligne 14 et de la ligne 4, amélioration du fonctionnement de la ligne 13, Arc express...) doivent être prises rapidement pour accompagner les efforts fait par la ville en matière de création de logements.

Le réseau de bus offre un maillage relativement complet du territoire mais l'amélioration de la desserte des pôles de connexion et de la performance des lignes permettrait une augmentation de la fréquentation.

Le partage de la voirie entre tous les modes de circulation doit être respecté c'est pourquoi les aménagements des voiries doivent être conçus en ce sens. Saint Ouen offre les potentialités de création d'un réseau de pistes cyclables. De plus, la ville souhaite aménager des espaces plus tranquilles, à vocation semi-piétonnière ou à vitesse réduite.

La ville de Saint Ouen dispose également d'infrastructures de transport ferroviaire et d'une accessibilité par la voie d'eau. Ces caractéristiques lui offrent la perspective de la mise en place potentielle d'une navette fluviale voyageurs entre Saint-Denis et La Défense. Elles offrent également des potentialités pour développer des espaces multi-modaux permettant le transport de marchandises dès que de tels projets aient une vocation locale et qu'ils visent à réduire de façon significative le trafic routier, notamment dans le secteur des Docks.

VIII – LES PROJETS ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION



Source : Ville de Saint-Ouen, service Aménagement

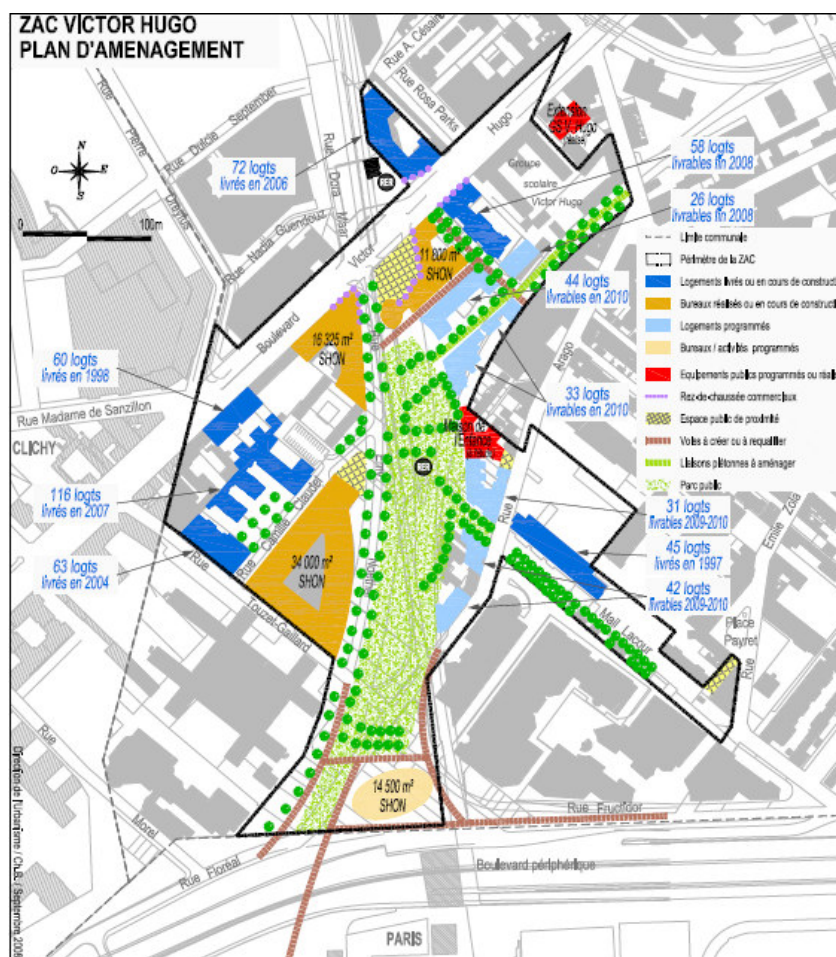
8.1 - LE SECTEUR OUEST DE SAINT-OUEN, LA RESTRUCTURATION DES ESPACES DELAISSÉS

➤ LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES SAINT-OUEN OUEST

Le périmètre d'études « Saint-Ouen Nord-Ouest », a été modifié en octobre 2004 afin de tenir compte des études préalables de l'aménagement du site des Docks. Le secteur ouest présente trois secteurs opérationnels : la ZAC Victor Hugo, la ZAC Place du RER et la ZAC des Docks créée en 2007. La ville a, dans ce cadre, engagé une réflexion concertée avec les différents propriétaires des grands terrains industriels.

Les trois Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) de ce secteur illustrent la volonté municipale de mettre en place un projet urbain dans la partie ouest de la commune. L'objectif de ces opérations d'aménagement est de créer des quartiers mixtes, vivants qui intègrent toutes les fonctions urbaines au lieu et place de friches urbaines ou industrielles et des emprises foncières acquises par l'Etat pour créer une voie autoroutière (l'ex A15).

➤ LA ZAC VICTOR HUGO



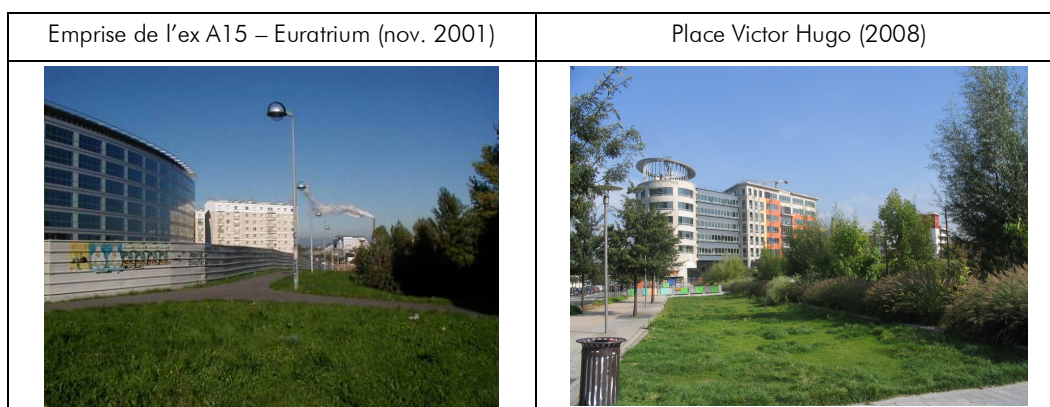
Source : service Aménagement Ville de Saint-Ouen

La ville a créé en 1992, une ZAC dont le périmètre s'étend de l'avenue V.Hugo au périphérique en intégrant les emprises de l'Etat destinées à l'ex A15 et restées en friche, afin de créer un quartier mixte logements/bureaux.

Les objectifs affichés par le PAZ, modifié en janvier 1999, étaient :

- la réparation de la coupure urbaine générée par les réserves foncières de l'A15 par la reconstitution d'un front bâti le long de l'avenue V.Hugo et la création d'un axe paysager de desserte locale ;

- la définition d'un programme diversifié, en relation avec le reste du quartier, de façon à promouvoir une véritable mixité habitat/activités économique (logements, commerces, activités et bureaux) ;
- la desserte du quartier par la restauration d'une trame viaire le reliant aux autres secteurs de la ville et aux villes voisines.



La réalisation de ce projet s'est déroulée en deux étapes, une première entre les années 1990 et une seconde dans les années 2000.

Pour la 2^{ème} phase de réalisation la municipalité a engagé une vaste concertation avec les habitants, le comité de quartier pour définir le mieux possible les réalisations à venir. L'aménagement a également été concerté avec les villes de Clichy et de Paris, avec le comité d'axe du boulevard Victor Hugo... Les orientations d'aménagement retenues pour achever la ZAC ont été traduites dans le PLU approuvé en 2004, dont les dispositions se sont substituées à celles du PAZ de 1999.

En 2007 :

Avait été réalisés :

- 360 logements diversifiés) ;
- deux immeubles e bureaux (50 000 m² de SHON) ;
- plusieurs terrains de sports en bordure du passage Lacour;
- le passage Lacour requalifié en mail planté et piéton ;
- la première tranche du parc urbain ;
- des voies de desserte locale (rues E.Noether et C. Claudel).

Etait en cours de réalisation :

- 12000 m² de bureaux ;
- 600 m² de commerces sur la place du RER
- de nouveaux bâtiments pour l'école Victor Hugo

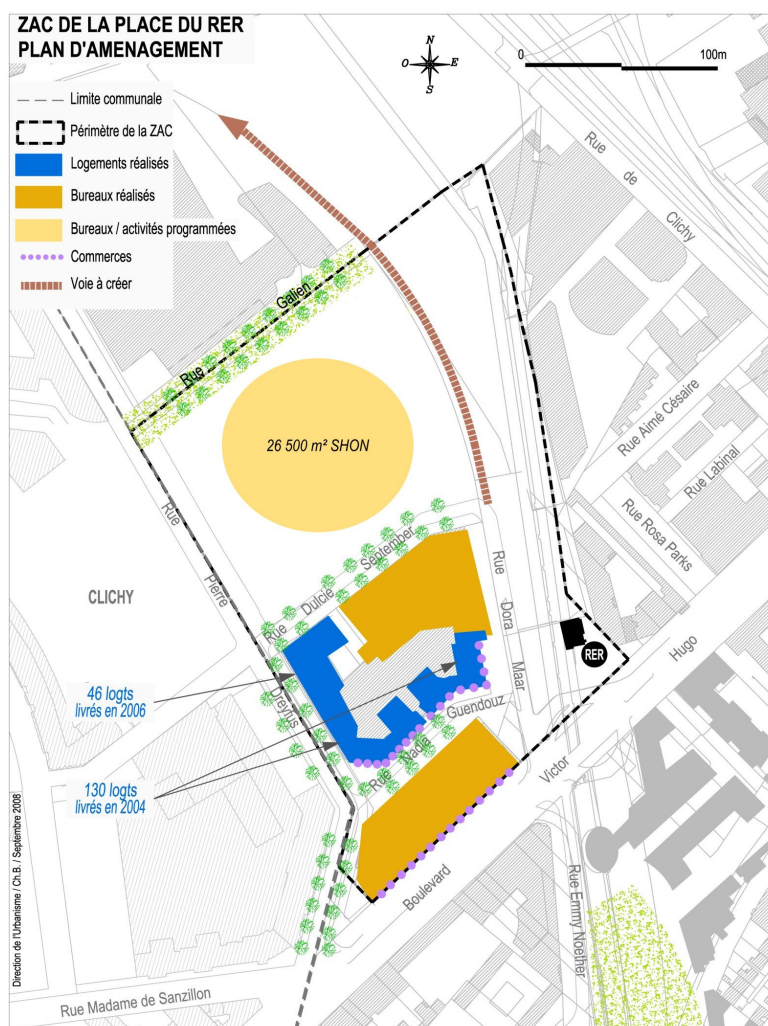
Etaient programmés :

- la requalification de l'accès au RER C ;
- une maison de l'enfance
- l'achèvement de l'aménagement du parc urbain
- 225 logements diversifiés
- 14 500 m² de bureaux

➤ LA ZAC PLACE DU RER

Cette ZAC est située en limite de Clichy, au nord du boulevard Victor Hugo, en vis-à-vis de la ZAC Victor Hugo, à proximité immédiate de la gare du RER C.

Son périmètre correspond à un ancien site industriel Renault et une partie de l'emprise de l'ex-A15, devenue l'emprise du boulevard de contournement, projet départemental.



Source : service Aménagement Ville de Saint-Ouen

Le projet a pour objectifs :

1. la requalification de l'entrée de ville ouest, avec l'amélioration de l'environnement de la station RER C ;
2. le rétablissement d'une véritable mixité dans le quartier grâce à un programme diversifié de logements, de commerces, de bureaux, d'activités ;
3. la restauration d'une trame de rues et d'avenues permettant de retrouver l'échelle de la ville et de ses quartiers ;
4. la création d'espaces plantés entre Paris et la Seine
5. la création d'un nouveau centre d'animation urbaine autour de la place Victor Hugo.

Cette ZAC, créée en 1998, est aménagée par la SARTI, filiale de Renault, propriétaire des terrains.

Son programme comprend :

- 15 000 m² de SHON de logements, dont 80 logements en accession à la propriété livrés en 2004, 50 logements locatifs privés livrés en 2004 et 46 logements sociaux livrés en 2006 ;
- 6 000m²de commerces : Darty y a implanté un magasin, Renault a installé son show-room et les magasins Leclerc ont ouvert un vaste espace « médias & culture » ;
- 35 000 m²d'activité et de bureaux qui accueillent notamment des immeubles de bureaux et le centre de recherche de l'Oréal ;
- des équipements publics :
- des voies plantées, aux trottoirs bien dimensionnés.

ZAC Place du RER 4^{ème} trimestre 2001

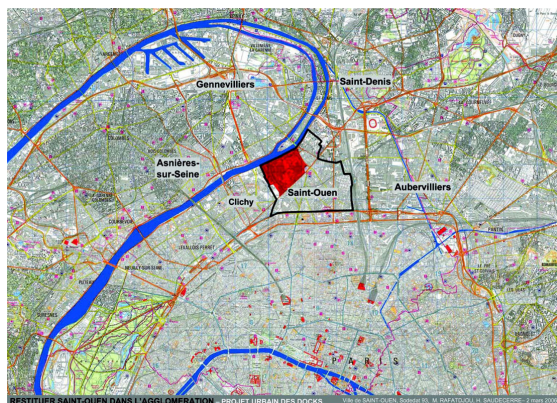


ZAC Place du RER (septembre 2008)



➤ LA ZAC DES DOCKS

La Ville de Saint-Ouen a engagé une vaste opération de renouvellement urbain sur le secteur des « Docks », berceau de l'activité industrielle de la ville, dès la fin du XIX^{ème} siècle..



Ce site est situé au nord ouest de la ville, à proximité immédiate du centre ville et en contrebas du quartier du Vieux-Saint-Ouen. Il est délimité à l'ouest par la limite communale avec Clichy-la-Garenne, au nord par le quai de Seine, à l'est par la rue Albert Dhalenne et au sud par le boulevard Victor Hugo.

Chronologie du projet :

Octobre 2004, le PLU est approuvé. Il prévoit dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) la nécessité de faire renaître les espaces délaissés et plus particulièrement celui des Docks. Toutefois, le renouvellement du site des Docks, s'il est prévu dans le projet urbain de la ville, sa concrétisation suppose des études préalables.

Octobre 2004, un périmètre d'étude est institué pour mettre, immédiatement, en œuvre les orientations définies dans le PADD et engager une réflexion globale sur le site des Docks.

Début 2005, l'entreprise TOTAL annonce la suppression progressive des cuves de stockage implantées sur les Docks et lève ainsi les servitudes grevant le site.

Février 2005, la Ville engage les études et la concertation préalable à la conception du projet, en mandatant la SODEDAT 93 pour piloter cette démarche. Une large concertation citoyenne est engagée, ainsi qu'une concertation avec les acteurs publics et privés (Etat, région, EPA Plaine de France, Ville de Paris, RFF, Nexity...)

Juin 2007, après plus de deux ans d'études et de concertation, un « schéma directeur » d'aménagement est élaboré pour le secteur des Docks. Sur le fondement de ce schéma, la Ville crée une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

Septembre 2007, la SODEDAT 93 est désignée par la Ville pour mettre en œuvre l'aménagement du secteur des Docks qui se réalisera progressivement sur une vingtaine d'années.

Février 2008, la révision du PLU est engagée dans l'objectif de traduire l'aménagement des Docks dans la règle d'urbanisme.

Durant l'année 2008, période d'élaboration de la révision du PLU, la concertation s'est poursuivie, ainsi que les études préalables dans tous les domaines. La Sodédatt93, qui s'est doté d'une AMO (assistance à maître d'ouvrage) développement durable, engage des études en matière d'environnement (pollution des sols, gestions de l'eau...) de déplacements et de stationnements, de logistiques urbaines. Le schéma directeur devient de plus en plus opérationnel et évolue en conséquence. Le groupement d'architectes et de paysagistes travaillent pour affiner ses orientations et préciser son contenu.

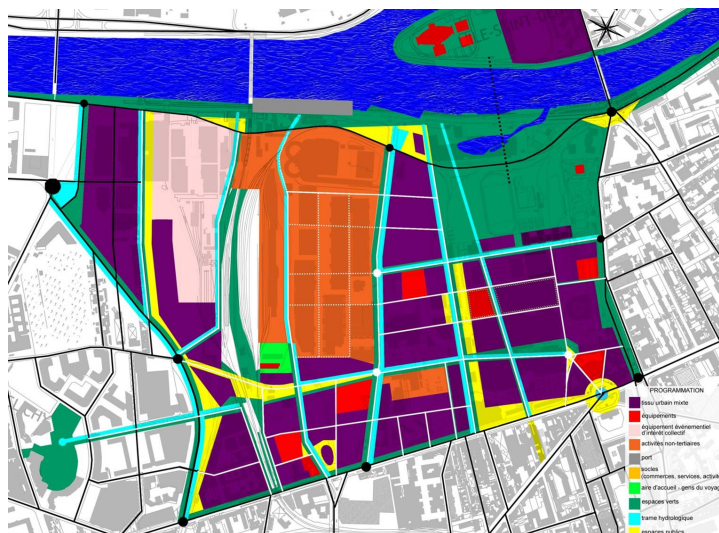
En 2008, sortent de terre les premières constructions de la ZAC en limite de la rue Dhalenne, au sud du parc Abel Mézières.

Le projet évoluera encore avec l'élaboration de la charte de développement durable applicable à la ZAC et avec l'avancée des études opérationnelles.

Les orientations du projet sont clairement définies :

- retrouver le Fleuve et redonner à St Ouen un caractère de ville fluviale ;
- construire un nouveau quartier, un quartier moderne et durable, dans la continuité et la singularité de la ville existante, sans rupture avec celle-ci... ;
- assurer les objectifs de mixité urbaine et de mixité sociale (40% de logement social) du projet de ville général de St Ouen ;
- réaliser un programme d'équipements publics de qualité répondant aux besoins du nouveau quartier et des quartiers existants ;
- programmer le projet urbain des Docks en termes d'exemplarité sur le plan du Développement Durable et des dispositifs environnementaux.

Sources : Ville de SAINT-OUEN, Sodédatt 93, M. RAFATDJOU, B. REICHEN, O.TARRASO, H. SAUDECKERRE, A.FERRER, T.SOUAMI, M.DESPORTES- JUIN 2008



Projet présenté par Makan Rafatdjou lors de la réunion publique du 23 octobre 2008



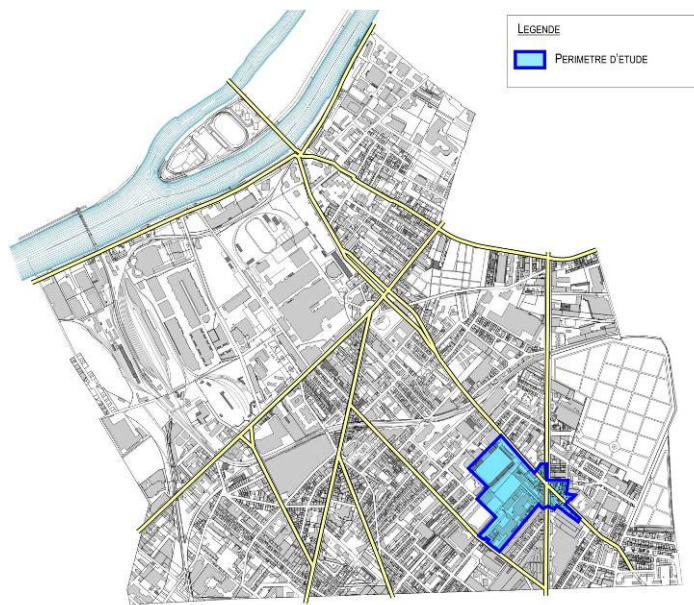
Dans ce cadre du programme proposé, à réaliser en moins de 20 ans, plus de 9 000 habitants seront accueillis et 10 000 emplois créés sur le site avec la création de 750 000 m² de SHON ; le réaménagement des Docks modifiera profondément le visage de Saint-Ouen et engage fortement son devenir. C'est pourquoi la ville de Saint-Ouen et la SOEDAT93 se sont attachées à inscrire le projet urbain et social dans la perspective d'un développement durable et solidaire, qui réponde à l'enjeu que représente pour Saint-Ouen la mutation de ce territoire.

L'aménagement de ce secteur devrait se réaliser selon trois étapes de 5 ans (2008-2013, 2014-2019, 2020-2025).

La première phase a pour objectif d'intégrer le projet dans les dispositions du PLU, l'élaboration de la Charte de développement durable, la livraison d'un parc de 12 hectares en bord de Seine, la livraison d'un 2^{ème} groupe scolaire sur le secteur des Docks et la mise en chantier de 1800 logements dont 40% de logements sociaux.

8.2 - LES OPÉRATIONS PUBLIQUES EN TISSU CONSTITUÉ

➤ LE PÉRIMÈTRE D'ETUDES CURIE-ROSIERS-MICHELET-BAUER



Une ZAC, située au sud-est de la commune à 300 mètres du périphérique, en bordure du quartier « Pucier » de la rue des Rosiers et de l'avenue Michelet, avait été créée le 25 janvier 1993. Son emprise englobait le site de l'ancienne usine Wonder, couvrant une superficie approximative de 3,5 hectares.

L'aménagement de cette ZAC a été différé, suite à la découverte d'une importante pollution des sols. Des études relatives aux moyens de dépollution à mettre en oeuvre se sont avérées nécessaires préalablement à la redéfinition des modalités d'aménagement de cet espace.

Cette ZAC a été supprimée par décision du Conseil Municipal le 19 janvier 2004.

Une réflexion est en cours, dans le cadre du Projet Urbain, sur la définition d'un nouveau projet intégrant, outre les parties constructibles (non polluées) du site Curie-Rosiers, le projet urbain des Pucés, le stade Bauer et le stade d'entraînement, la place de l'église, le traitement du carrefour Bauer / Michelet et les liaisons avec les quartiers voisins (Debain, centre-ville).

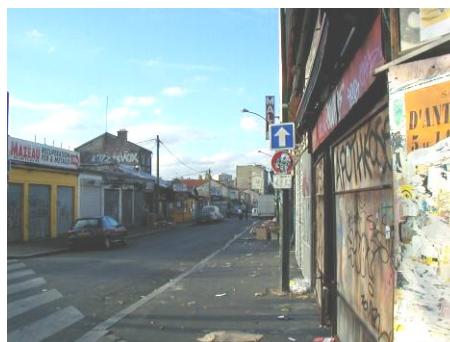
➤ LA ZPPAUP ET LE PROJET URBAIN DES PUCES

Installés sur les anciens glacis de la fortification de Thiers, les marchés aux Puces ont évolué durant le XX^{ème} siècle, passant des simples étalages des chiffonniers, à des marchés organisés entre les deux guerres, puis aux restructurations et reconstructions privées de marchés (Dauphine, Malassis, Cambô). Aujourd'hui Saint-Ouen accueille 11 marchés constitués couvrant près de 3 hectares de stands, 12 kilomètres de vitrines et environ 2 000 exposants.

Rue Fabre



Rue Vallès

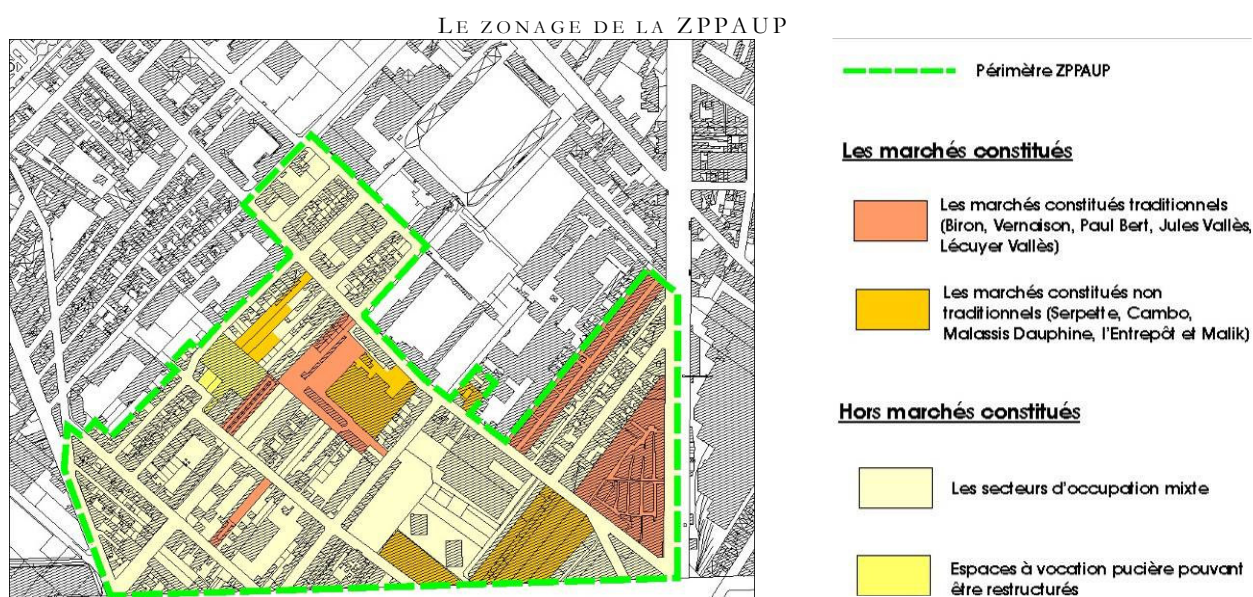


Cette forme de commerce est très dynamique, reconnue sur le plan culturel et patrimonial. Le succès considérable des marchés aux puces (plus de 4 millions de visiteurs par an) a soumis le secteur concerné à d'importantes pressions foncières, où la spontanéité des installations d'origine a fait place peu à peu à des tentatives d'organisation à la fois pour pérenniser les activités qui s'y déroulent mais aussi pour y assainir une situation jugée insatisfaisante en matière de sécurité et de salubrité. En effet, les conditions de fonctionnement et de sécurité n'étaient plus adaptées aux besoins des différents occupants et usagers.

Les élus de Saint-Ouen, en partenariat avec les services de l'Etat, conscients de la fragilité de ce territoire où toute intervention peut chasser définitivement tout ou partie de ses occupants, ont décidé par délibération en date du 18 décembre 1995 de mettre à l'étude une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) dans le secteur concerné par les marchés aux Puces. Elaboré en concertation avec des associations locales, notamment les puciers, ce document est aujourd'hui opérationnel puisque après avis favorable de la commission régionale du patrimoine et des sites, il a été approuvé par le conseil municipal, après enquête publique, et a fait l'objet d'un arrêté du préfet de région, le 16 août 2001.

L'emprise de la ZPPAUP recouvre deux secteurs, avec chacun des sous-secteurs, qui concernent deux entités homogènes :

- un secteur à dominante pucière (secteur 1) réparti entre marchés constitués traditionnels (sous-secteur 1A) et les marchés constitués non traditionnels (sous-secteur 1B) dont la vocation doit être conservée ;
- un secteur d'occupation mixte mêlant des lieux d'activités, de résidences ou en dehors des marchés, (secteur 2) avec les secteurs d'occupation mixte (sous-secteur 2A) et les secteurs à vocation pucière pouvant être restructurés (sous -secteur 2B).



- Pour les marchés constitués (secteur 1), les règles et recommandations tendent à maintenir leur image en permettant les adaptations nécessaires à l'évolution des pratiques de vente. Les voies de circulation doivent être maintenues dans leur emprise existante. En cas de disparition de stands, seules seront autorisées les reconstructions à l'identique ou les reconstructions conformes aux règles prévues dans l'arrêté.
- Dans les secteurs « hors marchés constitués » (secteur 2) les règles et recommandations permettent et garantissent le maintien de ces pratiques commerciales de type artisanal tout en assurant la protection des architectures à vocation d'habitat ainsi que l'implantation de constructions neuves. Ainsi seront favorisés : le maintien d'un tissu de petites constructions de faible hauteur et le maintien des bâtiments d'habitation cohérents et homogènes, en améliorant l'aspect des autres constructions, et l'insertion harmonieuse des constructions nouvelles.
- Dans le sous secteur 2B considéré comme mal ou sous utilisé, (espace compris entre les rues des Rosiers, Jules Vallès, des Bons Enfants et Louis Dain) une restructuration d'ensemble sera possible sur la base d'un projet urbain s'inscrivant dans la logique de traitement des secteurs puciers.

Parallèlement, la ville a défini, de manière concertée avec les habitants, les puciers et ses autres partenaires (Ville de Paris, Département de Seine Saint-Denis, Région Ile-de-France....) un projet urbain pour le quartier des Pucés.

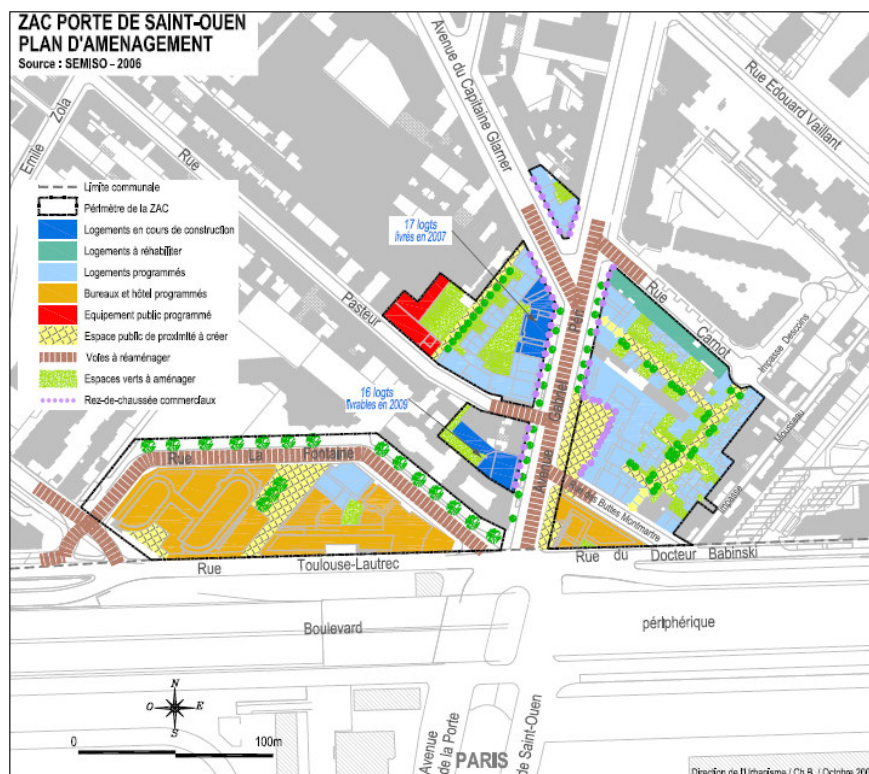
LE PROJET URBAIN DES PUCES : RÉPONDRE À TROIS AMBITIONS

3 AMBITIONS	8 DEFIS	20 OBJECTIFS	
Un quartier accessible et fonctionnel	Favoriser l'usage des transports en commun pour les visiteurs de masse	Améliorer l'accès direct par les transports en commun ----- Organiser une signalétique rationnelle et attrayante ----- Organiser la gestion des tours opérateurs	
	Rationaliser l'accès au site pour les professionnels	Améliorer les conditions de stationnement des puciers ----- Créer les conditions optimales pour l'activité logistique liée aux Pucés ----- Développer une offre de remise	
	Améliorer la fluidité de la circulation au sein du quartier	Organiser un nouveau schéma d'infrastructures	
Un quartier attrayant	Accroître l'offre de services aux visiteurs	Créer un office de tourisme et développer les produits touristiques ----- Développer une offre de services de proximité pour les touristes	
	Améliorer le cadre de vie des habitants	Améliorer les conditions de stationnement des habitants ----- Accroître l'offre commerciale au sein du quartier ----- Poursuivre les actions de réhabilitation et de résorption de l'insalubrité ----- Améliorer la propreté du quartier ----- Aménager et mettre en valeur les espaces publics	
		Sécuriser le quartier	Poursuivre les actions engagées dans le cadre du CLS
		Valoriser les possibilités de création d'activités économiques liées aux Pucés	Perspective d'un pôle de l'artisanat d'art ----- Perspective d'un pôle de formation ----- Perspective d'une salle des ventes
Un quartier en développement	Valoriser la dimension culturelle et touristique du quartier	Structurer et promouvoir une image culturelle des Pucés ----- Perspectives de structures d'accueil touristiques	

L'habitat est une dimension importante du projet urbain des Pucés. Les démarches de réhabilitation, de construction de logements diversifiés (sociaux, en accession, ateliers d'artistes, maisons de ville, résidences étudiantes ...), d'instauration d'un périmètre de restauration immobilière et de traitement de l'insalubrité, pourraient, à terme, aller jusqu'à des opérations de curetage urbain ou de restructuration urbaine.

➤ LA PORTE DE SAINT-OUEN

La Porte de Saint-Ouen est aujourd'hui un enjeu essentiel dans la volonté municipale de restructurer, requalifier et revitaliser les entrées de ville... Directement voisin du périphérique parisien, ce secteur offre une image urbaine négative. Ses habitations anciennes pour la plupart sont peu ou pas entretenues, les commerces ont périclité. Pourtant la Porte de Saint-Ouen est un secteur stratégique pour le développement de la commune : entrée de ville, limite départementale, aux portes de la capitale, elle s'offre à la vue de plusieurs milliers de passants transitant tous les jours entre Paris et sa périphérie.



Source : service Aménagement Ville de Saint-Ouen

La ville a engagé une réflexion sur le devenir de ce quartier dès le début des années 1990 avec la définition d'un « périmètre d'études Péri-Carnot » par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 1992.

En 1999, la commune lance un « concours d'idées », le projet de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach et son équipe a été retenu. Le projet a été, ensuite, redéfini par le cabinet d'architecte Makan Rafatjou.

Ce projet intègre la « singularité faubourienne » du secteur et les caractéristiques particulières.

Une ZAC a été créée par délibération du Conseil Municipal du 23 juin 2003, prenant acte du bilan positif de la concertation publique.

Le projet d'aménagement s'articule autour de cinq objectifs principaux :

1. restructurer et requalifier l'entrée de ville, très dégradée, de la Porte de Saint-Ouen;
2. améliorer la qualité de vie des habitants du quartier notamment en :
 - améliorant la qualité du bâti et le traitement des espaces publics ;
 - participant à la résorption de l'habitat insalubre ;
3. participer à la redynamisation des commerces de proximité, notamment en lien avec l'avenue Gabriel Péri;
4. continuer à favoriser l'implantation de bureaux et d'activités le long du périphérique.
5. travailler l'articulation avec Paris également, en recomposition urbaine, en collaborant étroitement avec la Ville de Paris.

8.3 - LES SECTEURS DE PROJETS EN LIMITE DE SAINT-OUEN

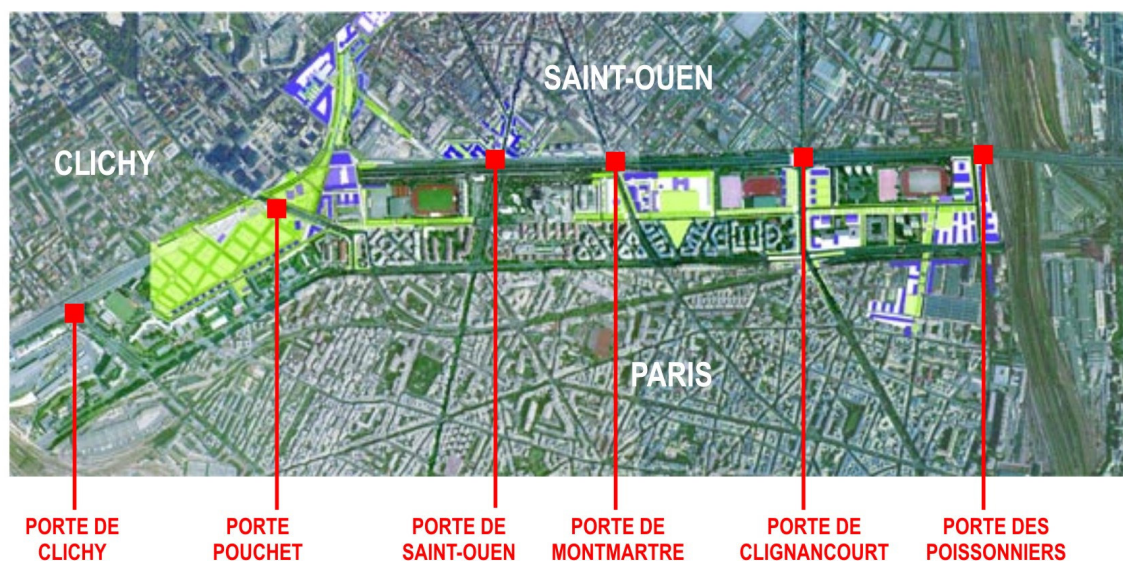
➤ L'OPÉRATION DE RENOUVELLEMENT URBAIN DES PORTES DE PARIS

La ville de Paris a lancé en septembre 2001, un programme de renouvellement urbain des territoires les plus déqualifiés de la Couronne parisienne, « grand projet de renouvellement urbain » (GPRU) qui concerne notamment les Portes Pouchet et Clignancourt.

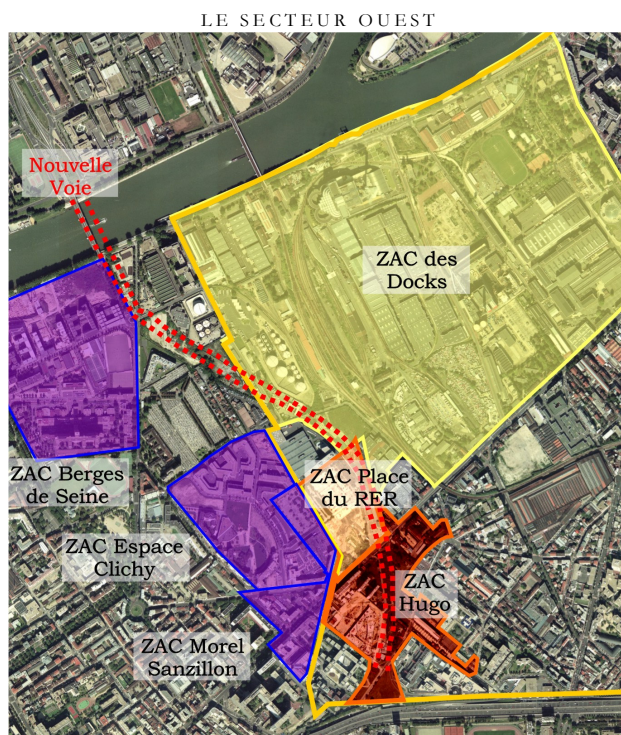
Il s'agit de mener des actions visant à améliorer les aspects de la vie quotidienne des quartiers concernés dans un cadre de solidarité avec les communes limitrophes.

Pour chacun des secteurs concernés bénéficie d'un projet global qui décrit, point par point, les actions programmées pour améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers du quartier.

Certaines actions sont en cours, elles concernent la vie quotidienne (propreté, actions sociales...), d'autres qui, nécessitent des opérations d'aménagement, sont encore à l'étude.



➤ LES AMÉNAGEMENTS EN COURS À CLICHY, EN LIMITE DE SAINT-OUEN¹



Source : SCURE 2008

Les projets urbains engagés par la Ville de Saint-Ouen dans l'ouest de la commune trouvent un écho sur le territoire limitrophe de la commune de Clichy où trois ZAC ont été créées :

- deux ZAC publiques (Berges de Seine et Morel-Sanzillon) ;
- et une ZAC privée (Espaces Clichy).

La ZAC Morel-Sanzillon

Le programme actuel de la ZAC prévoit, sur un terrain d'une superficie de 32.847 m² environ, une surface maximale de 82.000 m² SHON environ.

Une première phase opérationnelle, de 1995 à 2000, a vu les réalisations suivantes :

- sur l'îlot Renault : aménagement pour l'accueil d'un immeuble avec résidence étudiante (262 chambres), une surface commerciale LECLERC et des parkings, aménagement de la voirie intercommunale avec Saint-Ouen ;
- sur l'îlot Morel : construction de 132 logements sociaux et du siège de Sony France (11 500 m² SHON) et la réalisation de voies nouvelles (allées Marie Bréchet).

¹ Source rapport de présentation du PLU de Clichy

La seconde phase opérationnelle, de 2001 à 2008, est l'occasion des réalisations suivantes :

- Ilot Renault : construction d'un immeuble de bureaux de 4 500 m² "le Forum" ;
- Ilot Morel : réalisation de 2 programmes de logements (30 logements PLUS et de 10 logements très sociaux).

Actuellement, seul l'îlot Sanzillon n'a pas encore été aménagé, sa recomposition se distinguera par un jeu volumétrique et une écriture architecturale contemporaine.

La ZAC des Berges de Seine

Dès la fin 1988, la ville de Clichy a décidé dans son principe l'aménagement des secteurs nord de Clichy jouxtant la Seine, suite au départ de la société les Câbles de Lyon. La ZAC a été créée le 15 juillet 1992. Elle couvre une vingtaine d'hectares car elle englobe l'emprise de l'hôpital Beaujon.

Cette ZAC est pratiquement achevée avec :

- 1 491 logements livrés dont 57 % de logements sociaux
- 62 000 m² de SHON de bureaux
- 20 000 m² de SHON d'activités
- 5 550 m² de SHON de commerces

Seul l'immeuble Onyx est en cours de construction.

La ZAC Espace Clichy

La ZAC a été créée en 1987. Elle couvre une superficie de 11 hectares et se situe à l'emplacement des anciens terrains Citroën libérés en 1990.

La quasi totalité de l'aménagement est réalisé à ce jour, hormis 3 lots à vocation d'activités dont la surface est d'environ 12 500 m², représentant 23 200 m² de SHON.

Aujourd'hui, les enjeux concernant ces 3 lots sont en cours d'étude au regard des évolutions urbaines du quartier, afin de vérifier la pertinence des orientations du programme de la ZAC.

Au total, 620 logements ont été construits (541 logements sociaux et 79 logements en accession).

Cette ZAC comprend 32 642 m² de bureaux, 59 621 m² d'activités et 6 206 m² de commerces.

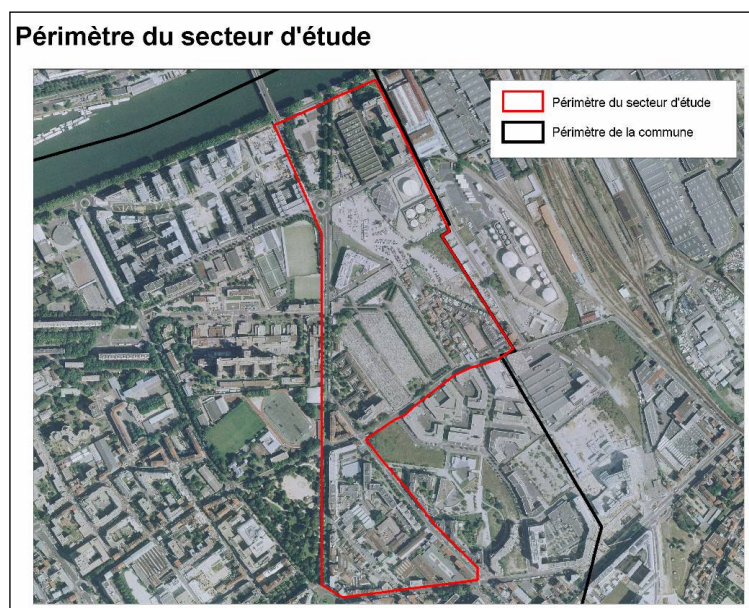
En outre, la ville de Clichy a institué en 2006 un périmètre d'étude « Nord-Est » dit « Total ».

En bordure de Seine, au débouché du Pont de Gennevilliers, situé entre le nouveau quartier Berges de Seine et la limite de la commune de St Ouen, le secteur Nord-Est de la ville est marqué par la présence de friches.

Ce territoire comprend les dernières emprises non aménagées ou ne faisant pas encore l'objet d'un projet d'aménagement sur le territoire communal. En outre, son étendue et sa situation géographique privilégiée en font un espace porteur de fortes potentialités, au cœur enjeux communaux et intercommunaux.

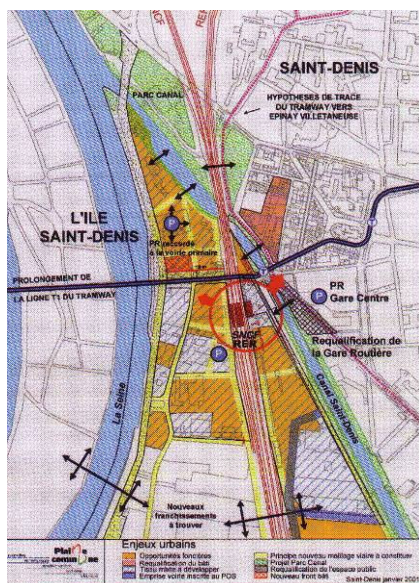
Ces études ont été lancées afin de déterminer la faisabilité et les conditions du réaménagement de ce secteur.

Sur la base de ces principes, les études récemment conduites ont dégagé de premières grandes orientations en matière d'aménagement. Ces dernières serviront de pistes pour les réflexions à mener dans la perspective de la définition d'un projet d'aménagement du secteur.



➤ LE PROJET LANDY-PLEYEL

La communauté d'agglomération de Plaine Commune comprenant Saint-Denis, Epinay-sur-Seine, Villetaneuse, Aubervilliers, Pierrefitte, Stains et l'Île Saint-Denis a lancé plusieurs projets susceptibles d'avoir un impact sur Saint-Ouen.



Ainsi, une étude sur le projet urbain de la gare de Saint-Denis a été lancée en partenariat avec la SNCF, la RATP et l'Université.

L'objectif est de desservir un nœud de circulation assez complexe, accueillant 60 000 voyageurs par jour. La trame viaire, aujourd'hui défailtante, sera repensée. La gare sera réaménagée, une nouvelle entrée sera créée afin de la « retourner » vers le sud.

Au projet de redéveloppement du pôle intermodal s'ajoute une réflexion sur le devenir des friches alentours. Il s'agit de créer, sur une cinquantaine d'hectares, un nouveau quartier mixte (accueillant des bureaux, des équipements et jusqu'à 60 000 m² de SHON de logements).

En outre, la mutation du quartier Pleyel qui est engagée s'appuie sur :

- l'implantation par EDF de son siège social et de sa direction de la production et des transports ;
- un projet de requalification de la trame viaire. Plaine Commune souhaite mieux structurer le système viaire de la Plaine en réalisant un ouvrage permettant le franchissement des voies SNCF et en le reliant à Saint-Ouen par une voie nouvelle en direction de la Seine ;
- l'étude pour la création d'un échangeur avec l'A86. Plaine Commune envisage de substituer aux bretelles directionnelles traditionnelles un système de ronds-points dans ce quartier directement limitrophe de Saint-Ouen ;
- Le projet d'aménagement de « Cité européenne du cinéma » d'Europa Corp, société de production présidée par Luc Besson. Implanté sur les terrains de l'ancienne centrale thermique EDF à Saint-Denis.



DR - La centrale EDF en cours de démolition

Jean-François Péneau/DR - Perspective d'ensemble du projet



Source : site de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune [consulté sept.2008]

D'un montant de 130 millions d'euros ce projet prévoit la réhabilitation de l'une des deux centrales EDF désaffectées, datant de 1933, l'aménagement sur 6,5 hectares de neuf plateaux de tournage, d'ateliers de décors, de costumes et de techniques liées aux métiers du cinéma et 30 000m² de bureaux pouvant d'accueillir des sociétés de production. Une dizaine de restaurants, des espaces verts, une crèche d'entreprise et un parking de 500 places compléteront ce programme.

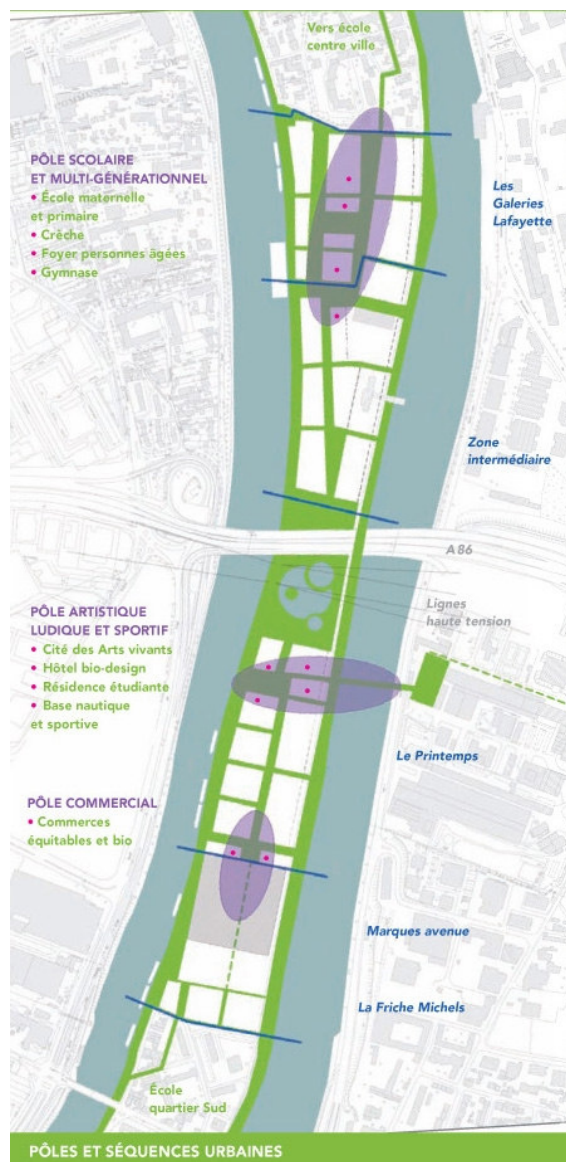
Les travaux de la Cité du cinéma doivent débuter à l'été 2008 pour une ouverture prévue en 2010.

A terme, l'aménagement d'un parc de loisirs autour du cinéma pourrait être envisagé.

Des accès simplifiés, un environnement sécurisé et des possibilités de stationnement seront étudiés dans le cadre de ce projet et participeront à la mutation du quartier Pleyel.

➤ LE PROJET D'ÉCOQUARTIER FLUVIAL À L'ÎLE SAINT-DENIS

La communauté d'Agglomération de Plaine Commune, a engagé un projet d'éco-quartier fluvial au cœur de l'île Saint-Denis. Cette opération, réalisée dans le cadre d'une ZAC, doit permettre la reconversion, entre les deux bras de la Seine, de 22 hectares correspondant principalement aux sites d'entrepôts du Printemps (7,7 hectares) et des Galeries Lafayette (5 hectares).



Ces deux emprises, mutables rapidement ont vocation à accueillir un millier de logements, 40 000 m² d'activités, 3 000 m² de commerces et prévoit la réalisation d'équipements d'usages locaux nécessaires au fonctionnement de ce quartier (espaces publics, crèche, école, cité des arts vivants localisée face au projet de la cité du cinéma Besson à Saint-Denis...) ainsi que des équipements d'intérêt régional : comme un parc de loisirs nautiques et l'aménagement des berges de Seine.

Ce projet devra répondre aux objectifs d'un quartier durable : il intégrera pour cela un traitement alternatif des eaux et des déchets. Plus spécifiquement il s'agira de créer un éco-quartier, sans voiture et au sein duquel la haute performance énergétique des constructions sera privilégiée (environ 50% réalisé sur les objectifs « Efficacité énergétique » et 20% des logements générateur d'énergie).

Afin de désenclaver ce quartier sans voiture, une passerelle sera réalisée jusqu'au quartier Pleyel à Saint-Denis.

Source : Brigitte PHILIPPON - Jean KALT
Architectes Urbanistes ; Laurence
SCHLUMBERGER-GUEDJ Architecte
Programmiste ; Florence MERCIER Paysagiste ;
Heinrich THIELMANN Consultant Développement
Durable.