

SYNTHESE DE LA REUNION ATELIER PARC ET BERGES
Mercredi 14 Janvier 2009

Présents : 20 habitants
Elus : M. Planque, Mme Garcia Durocher
Plusieurs techniciens de la ville et Aménageur

Thème : renouer avec le fleuve

Présentation : Mme H. Saudecerre

La présentation d'H.Saudecerre est interrompue par une intervenante qui reproche un parti pris : celui de la pacification de la voie RD1 plutôt que d'autres solutions telles : enfouissement ou viaduc par exemple.

« Les audoniens nombreux qui se sont prononcés dans le cadre de la concertation souhaitent une continuité du parc vers les berges, que cette voie ne constitue pas un obstacle !... »

REPONSE : Il y a plusieurs manières d'aborder la question de « l'obstacle et de son franchissement », d'autre part il ne s'agit pas là de l'unique problème. Le fleuve est une continuité qui noue son rapport aux territoires en plusieurs séquences, y compris même dans le cadre du linéaire ville. On ne peut considérer le parc en lui-même en ignorant le reste (les berges face aux autres quartiers ou aux autres secteurs de la ZAC).

M. Planque explique que la RD1, comme l'ensemble des autres voies qui encadrent le quadrilatère que constitue le territoire des Docks est une voie départementale. La ville de Saint-Ouen est obligée de composer avec cette réalité et les choses ne sont pas si simples avec les services départementaux (référence à un courrier reçu par la ville). Différentes conceptions s'affrontent. La ville de Saint-Ouen a fait le choix de s'adjoindre les conseils d'un cabinet qui a expérimenté des solutions qualifiées de révolutionnaires. Il est proposé de faire appel à ses éclairages lorsque l'on abordera ensemble la problématique déplacements.

De toute façon, la ville a pour habitude et pratique de tenir compte de ses voisines, de ce qui se passe en amont et en aval (référence au comité d'axe Victor Hugo et aux rapports avec Clichy).

Sur ce point des questions sont posées sur les prévisions en direction de Saint-Denis (perspective projet Besson) la prise en compte des projets sur l'île Saint-Denis etc...

REPONSE : La ville ne maîtrise pas toutes les données, il y a des incertitudes et même des inconnues, mais sur ce plan le département qui a autorité sur cette voie s'efforce bien sûr d'intégrer tous les éléments prévisibles. Noter qu'à partir du pont de Saint-Ouen en direction de Saint-Denis on est dans une autre séquence, « *contrainte par le coteau...* »

Une question revient avec insistance :

- Si l'on fait le choix d'aménager la voie on se fragilise sur les négociations à venir avec le département...
- ✓ Il est objecté que le problème aujourd'hui est moins celui des partenariats avec le département que d'avoir une réflexion commune qui s'efforce de prendre en compte toutes les données du problème. Le souhaitable, les contraintes, y compris financières, les possibles et de dégager la meilleure proposition possible qui sera de toute façon un compromis. **Il s'agit d'élaborer entre nous quelque chose que l'on défendra ensemble ...**

Des questions sont posées sur les enjeux financiers et certaines interventions revendiquent que l'on n'aborde pas en premier lieu la question financière.

- Qui paye ?

REPONSE : Normalement, il s'agit du département, mais demandera sans doute une participation financière de la ville, dans le cadre de la ZAC.

- Un financement des aménagements RD1 est-il prévu dans le cadre de la Z.A.C. ?

REPONSE : Les aménagements de cette voirie sont du ressort du département. La Z.A.C. finance les voiries de desserte intérieure et de liaisons locales. La RD1 est une voie de transit départementale et interdépartementale.

La discussion se développe autour de deux points de vue sur la manière d'appréhender cette voie au droit du parc.

Certains prônent comme solution l'enfouissement ou le passage en tranchée comme meilleur moyen d'éradiquer l'obstacle perçu par la présence de cette voie. Son aménagement, sa « pacification » n'étant pas perçue par eux de nature à effacer « l'obstacle ». Des inquiétudes se manifestent (bouchons aux heures de forte fréquentation, gestion du carrefour du pont etc...)

D'autres avançant que le problème ne saurait être résolu par la « disparition de la voie » mais par sa maîtrise. Réfléchir en termes d'adaptabilité dans le temps en poussant la réflexion sur les usages et leur évolution. Ainsi, outre le coût élevé d'un

ouvrage (dessus ou dessous) qui n'est pas à négliger, ces solutions ne sont pas jugées écologiques sont, peu ou pas propices aux circulations douces (pistes cyclables, aménagements tram ou bus en site propre etc...). En plus ils génèrent des vitesses qui les rendent infranchissables loin en amont et en aval. Les exemples ne sont pas rares où de tels équipements sont remis en question et démolis...

D'autres questions font débat qui ne tiennent pas à l'ordre du jour mais au fonctionnement de l'atelier (méthodes et objectifs).

- « On est bombardé d'informations et on ne discute pas réellement des solutions concrètes propres à ce territoire ! » ...
- Toutes les hypothèses ne sont pas envisagées, pourquoi ces démonstrations puisqu'il doit y avoir un concours ?

REPONSE : On ne s'engage pas dans un concours sans savoir où l'on veut aller, l'engagement **est de travailler ensemble à l'élaboration d'un programme**. Le travail de recherche et présentation a pour but de montrer une palette large de ce qui se fait, pas forcément de ce que l'on retiendra. Une telle élaboration nécessite la prise en compte d'un ensemble d'éléments, y compris financiers, ce qui n'exclut pas d'envisager des hypothèses comme celles avancées, mais la règle du jeu ne doit pas être d'imposer son point de vue. On se doit de réfléchir dans le sens de l'intérêt général !...

Est rappelée avec insistance l'enquête qui a rassemblé près de 700 avis Audoniens qui ont exprimé leur souhait de continuité dans l'aménagement du parc.

REPONSE : Cette enquête constitue un élément important de la concertation que nous devons prendre en compte, on pourrait d'ailleurs la joindre en annexe au programme dans le cadre de l'appel d'offre ?

Mais pour autant 700 personnes ne sont pas toute la population qui est représentée par les élus et toutes les questions n'ont peut être pas été posées dans le cadre de l'enquête.

On peut aussi faire le constat que si le traitement et le positionnement de la RD1 sont des questions essentielles, d'autres comme le traitement des berges et de ses aménagements n'ont pas été abordées alors qu'elles font aussi partie de l'ordre du jour qu'on s'était fixé pour aujourd'hui.

La discussion ensuite se prolonge sur divers sujets qui concernent les Docks mais pas à l'ordre du jour de l'atelier...

Il est réclamé de s'arrêter sur des décisions et regretté que les comptes-rendus des deux dernières réunions qui avaient acté un certain nombre de choses n'ait pas encore été adressées aux membres du pôle. Il est proposé d'avoir les éléments pour communiquer entre membres du pôle.

Propositions/décisions

- Les éléments présentés aujourd'hui et les comptes-rendus seront rapidement envoyés.
- A une prochaine réunion de l'atelier sera présentée une documentation sur des exemples d'ouvrages (trémies, etc...) avec le maximum d'informations sur leur « fonctionnement », le coût etc... et nous avons un échange autour de : avantages/ inconvénients.
- Lors d'un prochain pôle, sera exposée une cartographie représentant les moyens de déplacement actuels et les projets dans le secteur, en termes de transports en commun et de circulations douces.
- La collectivité ne peut communiquer des éléments ou autre information concernant des personnes qui les lui ont confiés de façon confidentielle.
(Respect de la loi informatique et libertés.)