



Elaboration de la charte de développement durable du projet des Docks de Saint-Ouen

*

Compte-rendu de la réunion du Pôle Citoyen du 11 février 2009 sur le thème de la mobilité durable dans les Docks

Note de lecture :

Ce document constitue le compte-rendu de la réunion du Pôle citoyen sur le thème de la mobilité qui s'est tenue le 11 février 2009 à la Maison des projets de Saint-Ouen. Il se présente sous la forme d'une synthèse des points de vue sur les différents thèmes débattus, des questions, des recommandations et des approfondissements que les membres du Pôle citoyen ont pointés comme nécessaires.



PARTICIPANTS :

Audoniens :

Mme Claudie Potier	Mme Elvire Larcher
M. Bruno Vassal	M. Benjamin Demarge
Mme Denise Bourdier	M. Jean-Yves Marsouin
M. Mohamed Eddoukali	M. Lepouder
Mme Anne-Marie Dutranois	Mme Odette Geoffre
Mme Valerie Bernard	Mme Taous Hallalou
Mme Marie Colombo	M. Alain Le Baron
M. Maurice Marigault	Mme Isabelle De Kochko
M. Gabriel Chassaing	Mme Aracela Guilvarel
M. Eric Pereira-Silva	M. Laurent Vall

Elu(e)s et conseiller municipal de la ville de Saint-Ouen :

M. Paul Planque, premier adjoint au Maire à l'Urbanisme et aux Finances
Mme Morgane Garnier, adjointe au Maire chargée de l'Environnement
Mme Dominique Garcia Durocher

Services de la ville de Saint-Ouen :

Mme Helene Streiff (Département Développement Urbain)
Mme Nathalie Dreyer-Garde (Service Urbanisme/Habitat)
Mme Nora Miri (Service Aménagement)

Maison des Projets de Saint-Ouen :

M. Patrick Darre
Mme Martine Ibbou
Mme Laura Carini

SODEDAT 93 / SEQUANO Aménagement :

Représentantes :

Mme Monique Prim, directrice du projet des Docks
Mme Bertille Bourdellon, chargée de mission
Prestataires :
M. Yan Le Gal (Thème : Déplacement et Stationnement)
M. Gilles Vrain (Thème : Développement Durable et animation de la réunion)
Mme Julie Beuve (Thème : Développement Durable et rédaction du compte-rendu)



RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROGRAMME DES RENCONTRES DU PÔLE CITOYEN

Les élus de la Ville de Saint-Ouen souhaitent que les membres du Pôle Citoyen contribuent activement à l'élaboration de la Charte de développement durable du quartier des Docks. Cette charte exprimera les valeurs, les objectifs de développement durable de l'aménagement du quartier et les méthodes nécessaires à la réussite du projet des Docks de Saint-Ouen. Les responsabilités et engagements des acteurs concernés pourront être précisés. Articulée avec le schéma d'aménagement, la Charte est complémentaire du Plan local d'urbanisme qui en décline les ambitions dans une de ses parties : le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et lui donne un cadre légal dans son règlement.

Dans le cadre de la construction de la charte de développement durable, deux rencontres thématiques du Pôle Citoyen ont déjà été tenues :

- 9 octobre 2008 : Les Mixités
- 10 décembre 2008 : Quel charte pour quel éco-quartier ?

La rencontre du jour a pour thème la mobilité durable.

Chaque réunion se déroulera en 3 temps, en alternance avec des moments de débats entre les participants :

- un temps d'introduction du thème de la séance,
- un temps de présentation des réflexions sur le projet,
- un temps de conclusion.

Des comptes-rendus de séances seront systématiquement rédigés de façon à capitaliser les réflexions.

RAPPEL DU DÉROULEMENT DE LA REUNION

La réunion s'est déroulée en trois temps :

1. Présentation d'une définition des mots et des enjeux de la mobilité durable : mobilité, déplacement et transport
2. Présentation des propositions formulées pour mettre en œuvre la mobilité durable au sein des Docks de Saint-Ouen (étude réalisée par le bureau d'études Yan le Gal Consultants) et débat avec le Pôle citoyen
3. Présentation des 3 hypothèses étudiées par SODEDAT 93 / SEQUANO AMÉNAGEMENT pour le traitement de la RD1 et d'une proposition de Mme Denise Bourdier, membre du pôle citoyen et débat



QUELLE MOBILITÉ AU SEIN DE L'ÉCO-QUARTIER DES DOCKS DE SAINT-OUEN ?

Sur la base des propositions formulées par Yan Le Gal et d'un débat avec le Pôle citoyen

La mobilité au sein des Docks doit s'organiser d'abord à partir du piéton

Objet du débat

Les préconisations internationales et nationales en terme de lutte contre changement climatique et de protection de l'atmosphère, la législation française (loi sur l'Air, loi Solidarité et Renouvellement Urbain, etc.) ainsi que les documents de cadrage locaux tel que le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France visent à faciliter les déplacements et les mobilités des personnes tout en diminuant la part de la route et de la voiture individuelle dans les déplacements.

De l'excès de l'utilisation de la voiture individuelle découlent des nuisances : pollution de l'air, bruit, pression sur le stationnement en ville, accidents, etc. qu'il s'agira de minimiser au sein du secteur des Docks.

Pour organiser cette mobilité durable il est essentiel de repartir du piéton / habitant et d'inverser le sens des priorités :

- 1) le piéton,
- 2) le cycliste,
- 3) les transports en commun
- 4) et la voiture, dans une démarche consensuelle qui permette de répondre à la diversité des besoins en mobilité.

Cette réorganisation de la mobilité doit s'accompagner d'une réflexion particulière sur l'agencement urbain de proximité. La diversité des fonctions au sein des Docks, la proximité logements – emplois – services – commerces, et la volonté d'équilibrer l'habitat et l'emploi doivent permettre de réduire les temps de déplacements quotidiens et inciter les pratiques de mobilité douce.

Ces grands objectifs et cette hiérarchie des priorités accordée aux différents mode de transport sont partagés par l'ensemble des membres du Pôle citoyen.

Point à préciser :

- Quand le système de vélib' sera t'il disponible à Saint-Ouen ?

Informations complémentaires :

Il est à noter que, selon l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), la part des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre atteint aujourd'hui 26% et l'évolution technologique des véhicules ne contrebalance pas l'augmentation majeure des déplacements et des nuisances qui en découlent.

*Selon les travaux de Yan Le Gal, une réflexion approfondie sur l'agencement urbain de proximité peut permettre de réduire jusqu'à 40% les déplacements en voiture.
Les déplacements à pieds représentent 36% des déplacements quotidiens en région parisienne (2nd mode) et 56% à Paris intra-muros. Les déplacements à pieds constituent donc une part importante des déplacements que l'on peut améliorer dans les Docks par rapport à la situation actuelle*

Le maillage liaisons douces (piéton, cycle) - transport en commun doit être solide, et l'offre en transport diversifiée

Objet du débat

La mobilité durable au sein des Docks doit s'appuyer sur un réseau de liaisons et de transports en commun aux coutures douces : la communication entre les différents modes de transport doit être naturelle, l'inter-modalité facile, y compris en terme de billetterie.

L'armature actuelle en transport en commun lourds autour des Docks est essentiellement radiale en direction de Paris (ligne 13 du métro et RER C). Les projets à l'étude tendront à améliorer la desserte du secteur en venant compléter l'armature par des liaisons tangentiels (prolongement de la ligne 14 du métro, réalisation de la ligne Arc Express, mise en place d'une navette fluviale entre la Défense et Saint-Denis).

Les stations Mairie et Gare de Saint-Ouen sont amenées à se renforcer et devenir des pôles majeurs de mobilité. Il est à noter qu'en tout point du secteur, on se situe à moins de 15 minutes à pieds de l'un de ces pôles.

Le travail mené en partenariat avec la RATP permet de proposer un maillage de lignes de bus implanté sur les voiries principales des Docks en complémentarité avec l'armature existante et à venir. Plus que des arrêts, les stations de bus doivent devenir des pôles intermédiaires de mobilité (composés par exemple de stations vélib', autolib' ou de covoiturage, de parkings deux-roues, de points information, etc.). Il faut les localiser aux nœuds / carrefours clés. Un maillage doux intermédiaire à l'échelle des quartiers viendrait le compléter.

Dans le cadre de la programmation des voiries, il convient de réserver des emplacements spécifiques pour le fonctionnement quotidien des lignes de bus (local pour les chauffeurs, terminus).

Recommandations des membres du Pôle citoyen :

- Interagir avec l'existant et intégrer la présence de terminus de bus notamment au niveau du carrefour Pleyel (ces terminus pourraient répondre aux besoins locaux)
- La problématique du développement des transports par voie fluviale est une bonne chose lorsque l'on parle de mobilité durable. Il faut aussi la développer en fonction des besoins réels des usagers et penser son accès.

- Réfléchir à la diversification de l'offre en transport au cœur des Docks : piéton, vélos, bus, auto-partage (plutôt que autolib'), métro pour atteindre tous les points du secteur et sans oublier la connexion avec les autres territoires.

Points à approfondir :

- Dans le cas d'une mise en place de l'auto-partage ou d'autolib' au sein des Docks, il sera nécessaire d'étudier en amont les conditions de réalisation et le système de gestion à mettre en place, etc.
- Les véhicules utilisés pour mettre en place l'autolib' ou l'auto-partage pourraient-ils être électriques et alimentés par l'énergie issue de l'activité du SYCTOM ou de la CPCU ?

Informations complémentaires :

Une voie supplémentaire, traversant le secteur d'est en ouest, relira la place de la République au boulevard urbain Clichy Saint-Ouen.

La proposition de maillage doux tient compte du Schéma des Itinéraires Cyclables réalisé par le Conseil général de Seine-Saint-Denis qui retient plusieurs itinéraires à proximité des Docks : les berges de Seine au niveau de la RD1 (itinéraire des lignes d'eau), les boulevards Victor Hugo et Gabriel Péri (itinéraire des pénétrantes), le pont de Saint-Ouen et la rue Landy au travers du Vieux Saint-Ouen (itinéraire de la petite couronne).

Les voiries principales doivent être réappropriées par les habitants et la place de la voiture maîtrisée

Objet du débat

La requalification des voies principales (RD1, av. Dhalenne, bd Victor Hugo, bd urbain Clichy-Saint-Ouen, rue Ardouin) permettra le rétablissement des continuités urbaines et paysagères de la ville vers la Seine, la réappropriation de l'espace public (voies et berges) pour tous les usages (promenade, etc.) et le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement de manière pacifiée.

Le plan de circulations des voiries principales, intégrées à l'existant, traduira concrètement la stratégie d'inversion des priorités (le piéton > le cycliste > les transports en commun > la voiture) :

- les traversées piétonnes, implantées à intervalle régulier, seront protégées et feront l'objet d'un traitement différencié,
- les trottoirs seront plantés et sécurisés,
- une bande cyclable sera aménagée de part et d'autre de la chaussée,
- des couloirs de bus seront plutôt aménagés en entrée de carrefour là où ils sont nécessaires,

- les carrefours seront évasés, l'utilisation des feux tricolores sera limitée à la fluidification du trafic de transport en commun, des ronds-points seront aménagés aux carrefours clés (rôle de ralentisseur)
- l'emprise de la voie sera réduite à 2x1 voie de façon à limiter le dépassement et gagner de la place sur l'espace public en faveur du piéton.

Sur des voies principales apaisées, la fluidité des trafics sera garantie, les déplacements du piéton et du vélo seront possibles et sécurisés. Par exemple, la traversée à pieds de la RD1 pourra se faire en deux temps grâce à un refuge en milieu de voirie et le traitement qualitatif de la voirie incitera les véhicules à rouler moins vite.

Les mailles de rues entre les voies principales seront en zone 30 et en double sens pour les vélos. L'ensemble du secteur devient cyclable.

Les propositions formulées concernant la requalification des voiries et la fluidification des circulations font consensus au sein du Pôle citoyen. Le principe de rue pacifiée est particulièrement approuvé.

La maîtrise du stationnement doit être un critère majeur d'une politique de mobilité durable

Objet du débat

Le Plan Local d'Urbanisme fixe les règles de stationnement dans le respect des préconisations du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France. Dans ce cadre, le plafonnement du nombre de places de stationnement en fonction de l'usage du sol n'est pas possible, seule la fixation de norme planché est envisageable.

La norme actuelle, qui avait déjà fait l'objet d'un débat lors de la dernière révision du PLU en 2004, tient compte du contexte particulier de Saint-Ouen. L'habitat ancien très largement construit avant 1949 ne dispose pas de parking et la desserte en transport en commun est à améliorer.

Le débat sur l'abaissement a été relancé avec la mise en révision du PLU. La volonté politique de la municipalité est à un abaissement progressif de la norme. Il est proposé que cela se traduise, dans un premier temps, par :

- un abaissement pour le logement de 1 à 0,7 places par logement construit,
- un maintien de la norme actuelle pour les bureaux (aucune norme pour les bureaux situé dans un rayon de 300m autour d'une station de TC et une place pour 150m² de surface créée lorsque le terrain n'est pas dans un rayon de 300m).

Cet abaissement de la norme s'appliquera à l'ensemble de la ville en cas d'approbation du nouveau PLU, fin 2009. Il s'agira :

- d'expérimenter la mise en place d'une norme moyenne permettant à une majorité de foyers, qui ne peuvent pas faire autrement (emploi, santé, etc.) ou ne le souhaitent pas, de disposer d'une place de stationnement pour parquer leur véhicule personnel à domicile ;
- d'inciter les opérateurs à être économes en stationnement et à privilégier les mutualisations d'usage.

La politique de stationnement doit être en cohérence avec cette ambition et permettre d'accompagner les changements de mentalités nécessaires. Des réflexions sont en cours : notamment concernant la localisation des emplacements de parkings de proximité, mutualisés, au sein des Docks, les conditions de création de parkings – services (points de location / partage de véhicule, etc.) en lien avec les points de mobilité précédemment évoqués, ... C'est avec une politique de mobilité ambitieuse et suivie, avec l'amélioration de la desserte en bus, avec le prolongement de la ligne 14 du métro, avec la mise en œuvre de la navette fluviale que la question d'un nouvel abaissement de la norme de stationnement pourra se poser.

Recommandations des membres du Pôle citoyen :

- Penser la cohabitation entre les différentes fonctions des Docks avec finesse : attention à certaines entreprises, à certaines activités professionnelles ou catégories de personnes qui ne peuvent se passer d'un véhicule personnel
- Accompagner les changements de comportements des habitants volontaires par la mise en place de mesures d'usage, tels que des déposes-minute pour les personnes à mobilité réduite, pour le chargement / déchargement de choses lourdes ou volumineuses, les livraisons des courses, etc.
- Prendre exemple sur les expériences de mutualisation de parking existantes dans certains quartiers de Paris

Points à approfondir :

- Comment éviter, dans l'attente de l'approbation du PLU et de la mise en application de la nouvelle norme planché, de se retrouver dans des situations incohérentes (obligation de construction d'une place de parking supplémentaire alors que le besoin n'est pas là) lors de demandes de permis de construire pour l'extension de logement ?
- Au sein du quartier Vauban à Fribourg, l'ensemble des lieux de stationnement étaient à l'origine prévus à proximité des logements mais il a été laissé au choix des habitants (signature d'une charte) de construire ou non leur parking. Les espaces laissés libres sont reconvertis en espaces verts mutualisés. La démarche n'est pas figée, une

évolution dans le temps est possible. Par ailleurs, un parking en silo est situé en bordure du site. Pourquoi ne pas réfléchir à une telle solution au sein des Docks ?

Informations complémentaires :

Les contraintes géologiques du secteur des Docks (faible profondeur de la nappe phréatique) rend difficile et très coûteux la construction de plus d'un niveau de parking en sous-sol. L'incitation à la mutualisation de l'usage des places de stationnement est une solution particulièrement intéressante dans le cas des Docks. Les besoins des habitants, des employés, des visiteurs, etc. sont mis en partage, ce qui permet d'améliorer le taux d'utilisation des places de stationnement. Le nombre de places construites est ainsi réduit (jusqu'à 35% à 40% de places en moins selon les hypothèses étudiées) et le prix des logements diminué d'autant (économie d'espace et économie financière liés à l'acquisition du foncier).

Par ailleurs, des études montrent que l'éloignement relatif du parking constitue une incitation au moindre usage de la voiture.

LE TRAITEMENT DE LA RD1 EN DÉBAT

PROPOSITION ALTERNATIVE ÉLABORÉE PAR LES MEMBRES DU PÔLE CITOYEN¹ :

Il est proposé un traitement du RD1 qui réponde aux objectifs suivants :

- prendre en compte les souhaits des Audoniens formulés dans le cadre de la consultation citoyenne
- créer un grand parc qui va jusqu'à la Seine : des loisirs et activités multiples, des espaces de calme, etc.
- relier la ville et le fleuve : Saint-Ouen – une ville fluviale
- préserver le patrimoine
- tenir compte des critères du développement durable

Cette proposition alternative s'appuie sur les données de programmation du projet urbain, l'utilisation de la trame viaire existante et à créer, le principe d'organisation d'une voirie pacifiée (qui a comme résultante une circulation fluidifiée dans et autour des Docks, notamment carrefour du point de Saint-Ouen), une observation empirique du trafic et des premiers travaux et images présentées sur la RD1.

Elle se traduit concrètement par un contournement du parc urbain par une déviation de la RD1 et un report complet de la circulation sur les voies existantes (rue Ardouin et av. A Dhalenne) et à créer. La RD1 pacifiée devient ainsi la limite de l'urbanisation de la ville, le rempart. La rue Ardouin semble assez large pour supporter ce report et le trafic sur une avenue Dhalenne pacifiée ne sera que peu impacté. La rue des Bateliers devient uniquement cyclable et piétonne entre l'île des Vannes et le bd V Hugo. Un très grand parc fluvial est ainsi offert aux

¹ Un diaporama et un document ont été distribués en séance par Denise Bourdieu et l'association ACQSO

Audoniens. L'emprise de l'actuelle RD1 peut être reconverti en espace vert. Le bâtiment de l'usine Lesieur est préservé en partie / reconverti comme équipement public, préservant l'identité et la mémoire / l'inconscient collectif des Audoniens.

Cette proposition apparaît écologiquement intéressante et économiquement viable (pas de voirie à créer outre celle déjà prévue), la desserte de bus sur la RD1 se trouve rapproché de la ville mais le trafic intercommunal est reporté plus profondément dans la ville

Objet du débat :

Cette proposition alternative est un schéma radical, qui présente l'avantage de régler le problème d'accessibilité jusqu'à la Seine et de s'appuyer sur le potentiel patrimonial du site. Elle semble cohérente avec l'ambition du projet, et plus cohérente qu'un enfouissement de la RD1. En regard, des inconvénients potentiels sont à analyser plus finement :

- le report du trafic de la route départementale au sein du quartier puis sur une portion de la rue Dhalenne, sur laquelle la circulation est déjà problématique
- la fonction de déplacements inter-départementaux de la RD1 est interrogée et doit être étudié avec le département dans une vision régionale du rôle à terme de cette axe métropolitain des bords de Seine
- l'évolutivité de cette proposition, dans un scénario de diminution du trafic automobile la RD1 peut devenir un site privilégié pour le développement des transports en commun (quid de la rupture de liaison directe vers Saint-Denis ?)

Recommandations des membres du Pôle citoyen :

- Analyser / étudier de façon plus poussée cette proposition avec la même grille de critères que pour les autres hypothèses étudiées par SODEDAT 93 / SEQUANO AMÉNAGEMENT
- Comparer cette proposition avec celles étudiées
- Appliquer le principe de voirie pacifiée à l'ensemble des rues du secteur des Docks et le généraliser à l'ensemble des voiries de la ville

Points à approfondir :

- Le trafic et les enjeux de circulation liés à la RD1 sont-ils compatibles avec la proposition formulée ? Quels en sont les impacts réels ?
- Sur l'axe de la RD1, quelles sont les stratégies d'aménagement des autres communes voisines, du Conseil général ? quelles sont les ambitions, les objectifs partagés / qui diffèrent ? Il faut approfondir ces éléments pour bien analyser la proposition formulée.
- D'autres alternatives pourraient être étudiées :
 - a. Quelle faisabilité d'une mise en circulation en sens unique sur 2 voies distinctes : 1) vers la rue Dhalenne par la voie de contournement du parc,

- 2) vers Clichy le long d'une RD1 à l'emprise diminuée ou le long de la voie sur berge existante ?
- b. Quelle faisabilité d'une fermeture le dimanche de la RD1 dans son état actuel à l'image des voies sur berge à Paris ?

Informations complémentaires :

Il est précisé que la faible hauteur de l'arche du pont de Saint-Ouen au niveau de la voie sur berge ne permet pas le passage des camions. Par ailleurs, cette voie, aujourd'hui désaffectée, constitue un point bas sur la Seine qui paraît intéressant à valoriser pour des circulations douces et loisirs plus que pour des déplacements routiers.

TROIS HYPOTHÈSES À L'ÉTUDE PAR SODEDAT 93 / SEQUANO AMÉNAGEMENT:

Les grands objectifs du projet sont :

- Réaliser un parc, de préférence d'un seul tenant, pour une ouverture fin 2013 et réaliser certains aménagements le plus tôt possibles.
- Créer un parc répondant à l'ensemble des différents usages souhaités par les habitants à travers la concertation et permettant la gestion écologique des eaux pluviales et de leur dépollution
- Réaliser un aménagement des berges permettant la promenade, des activités de loisirs (animations, cafés, restaurants) et des activités liées au transport fluvial (aménagement portuaire au niveau du SYCTOM)
- Rétablir une continuité urbaine de la ville vers la Seine
- Réduire la circulation automobile et ses nuisances par des aménagements qui réduisent la vitesse, favorisent les modes doux et sécurisent les traversées piétonnes

Les contraintes liées au traitement de la RD1 :

- La RD1 est une voirie départementale qui doit assurer une continuité de circulation intercommunale et interdépartementale. Néanmoins une part importante des déplacements constatés sur la RD1 sont d'ordre local (moins de 2 km)
- La RD1 est support de nombreux réseaux (gaz, pipeline, assainissement) à vocation départementale et nationale. Le déplacement de ces réseaux sera nécessairement à la charge de la collectivité.
- Ni la Ville, ni l'aménageur ne sont maître d'ouvrage de l'aménagement de la RD1. On peut proposer et négocier des aménagements avec le Conseil Général. On ne peut pas l'imposer.
- A l'horizon 2013, le Conseil Général a programmé des crédits d'études pour la requalification de la RD1 mais pas de crédit pour les travaux.

Au regard de ces éléments et de la responsabilité de l'aménageur de proposer aux élus de la ville de Saint-Ouen des hypothèses techniquement et financièrement faisables et tenables dans le calendrier donné, 3 solutions ont été étudiées :

- L'enterrement de la RD1,
- Le dévoiement de la RD1,
- Le décalage de la RD1.

Après une première analyse comparée des avantages et inconvénients des 3 solutions en termes d'impacts urbains, environnementaux, techniques et de calendrier², la solution d'un enfouissement de la RD1 semble moins appropriée, les avantages d'un décalage par rapport à la Seine apparaissent potentiellement meilleurs.

Objet du débat

La solution d'un décalage de la RD1 et la proposition alternative formulée par le Pôle citoyen, présentent deux premiers avantages :

- la réalisation d'un grand parc d'un seul tenant peut se faire rapidement laissant le temps de la négociation avec les parties prenantes (Conseil général, etc.),
- la réappropriation et l'aménagement des berges de Seine (et du parc) en espaces d'activités diversifiées (promenade, loisirs, port, etc.) sont rendus possibles

Après échange d'information et débat, l'hypothèse de l'enterrement du RD1, compte tenu des objectifs partagés lié à la construction du Parc et aux contraintes qui pèsent sur sa réalisation, ne semble pas approprié.

Pour poursuivre la réflexion SODEDAT 93 / SEQUANO AMÉNAGEMENT s'engage à étudier les propositions et propose, à moyen terme (après la création du parc et de la nouvelle voirie prévue au sud du parc), de procéder au test, dans la progressivité et en lien avec les parties prenantes, de la proposition citoyenne : fermeture le dimanche de la RD1, puis suivant un bilan, en semaine.

Recommandations des membres du Pôle citoyen :

- Communiquer et échanger sur les résultats des études approfondies des hypothèses et propositions formulées

QUESTIONS / RECOMMANDATIONS DIVERSES

- Droit de suite pour les propositions alternatives formulées par des membres du Pôle citoyen

² Un document a été distribué en séance par SODEDAT 93/ SEQUANO Aménagement



Les propositions alternatives formulées portaient sur plusieurs points dont une partie seulement a été présentée lors de cette réunion sur la mobilité. Il est convenu que d'autres éléments soient présentés lors de la prochaine réunion de l'Atelier parc et berges (conservation d'éléments remarquables du patrimoine, renaissance d'une activité portuaire, aménagement du parc, etc.).

- Ordres du jour, documents et comptes-rendus

Afin de préparer au mieux ses contributions, le Pôle citoyen souhaite :

- que soit plus clairement explicité l'ordre du jour de chacune des réunions (Atelier parc et berges et Pôle citoyen),
- que les documents cartographiques et images soient transmis en amont dans un format lisible de tous.

Les remarques et amendements à faire apparaître au dernier compte-rendu du Pôle citoyen (thème éco-quartier) seront envoyés par mail par les participants dès que possible.

A l'issue d'un temps de débat, il est finalement arrêté de conserver des comptes-rendus synthétisant les contenus des apports et des débats communs plutôt qu'un verbatim de la parole de chaque membre du Pôle citoyen. Les comptes-rendus des réunions de l'atelier parc et berges seront dans l'avenir rédigés dans cet esprit.

Une transmission par courriel, pour les membres qui disposent d'une adresse mail, des documents et comptes-rendus permettrait une économie substantielle de papier et irait dans le sens du développement durable.

Il est par ailleurs précisé que, par soucis de transparence et afin de faciliter la diffusion des informations, les documents et comptes-rendus sont téléchargeables directement sur le site de la ville de Saint-Ouen.

- Communication entre membres du Pôle citoyen

Certains membres ont émis le souhait de pouvoir plus facilement travailler ensemble et communiquer en amont des différentes réunions.

Il serait alors utile d'annexer au compte-rendu la liste exhaustive des participants et intervenants aux réunions.

- Santé publique et pollution

Une note rédigée par l'Association citoyenne pour la qualité de vie à Saint-Ouen (ACQSO) intitulée « *Docks de Saint-Ouen : quelle(s) pollution(s) ?* » est remise en fin de réunion.



Plusieurs questions y sont formulées en réaction aux communiqués fournis ou études en projet sur ces questions dans l'attente de réponses et éclaircissements.

Il est précisé qu'une réunion spéciale du bureau municipal s'est tenue dernièrement sur le thème de la santé et de la pollution sur les Docks. Des informations plus précises pourront prochainement être transmises. Par ailleurs, une réunion publique va être programmée sur ce sujet.

DOCUMENTS ANNEXÉS :

- Documents de préparation de la réunion diffusés en amont :
 - o Compte-rendu de la réunion précédente du Pôle citoyen sur le thème de l'éco-quartier
 - o Plusieurs plans du projet réalisés par SODEDAT 93 / SEQUANO AMÉNAGEMENT
- Documents distribués et projetés en séance :
 - o Diaporama de présentation
 - o Proposition pour le schéma directeur d'aménagement : le parc et les berges sans RD1 (Denise Bourdier – association ACQSO, 11-02-2009)
 - o Etude des hypothèses de modification de la RD1 pour la création du Parc : objectifs, contraintes et analyse comparée des solutions (SODEDAT 93 / SEQUANO Aménagement, 11-02-2009)