

## Ville de Saint-Ouen - SEQUANO Aménagement

présenté aux Assises  
de la mobilité 2015

Défi  Action 1.1 – Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture

### 1 DESCRIPTION DU PROJET

La Ville de Saint-Ouen a décidé d'engager un vaste projet d'aménagement sur le secteur des Docks et a désigné Séquano Aménagement comme concessionnaire de cette opération en 2007. Ce secteur occupe une centaine d'hectares, soit le quart du territoire communal, en bord de Seine, à proximité immédiate du centre-ville et de la limite communale de Clichy-la-Garenne.

Le programme prévoit en moins de 20 ans, l'accueil de plus de 10 000 habitants et de 10 000 emplois sur le site. Le réaménagement des Docks modifiera profondément le visage de Saint-Ouen et engage fortement son devenir. La ville de Saint-Ouen et Séquano Aménagement se sont attachés à inscrire le projet urbain et social dans la perspective d'un développement durable et solidaire.



#### Les objectifs

Quatre axes stratégiques de développement durable pour l'écoquartier des Docks ont été définis en lien avec l'ambition de la Ville de Saint-Ouen :

- La solidarité à l'échelle métropolitaine et de la Ville par la production de logements (4 000) et d'emplois (10 000) et le maintien de fonctions métropolitaines au cœur du projet (pôle énergie) ;
- Une identité fondée sur l'histoire, la mixité et la diversité par une programmation mixte à l'échelle des secteurs d'aménagement et des îlots ;
- La contribution à la lutte contre le réchauffement climatique, notamment par la mise en place d'une stratégie de mobilité durable : désenclavement du quartier par le développement d'un réseau viaire attractif, parkings publics mutualisés, quartiers à vitesse réduite ;

- Une conception participative par la mise en place d'ateliers de concertation, d'ateliers de conception (avec promoteurs et architectes) ainsi que des comités de pilotage interinstitutionnels (projet soutenu par la Région Île-de-France au titre des Nouveaux Quartiers Urbains et par l'Etat au titre des écoquartiers).

La conception de l'écoquartier inclut depuis le démarrage de l'opération plusieurs objectifs liés à la mobilité :

- Lutter contre les nuisances en réduisant la place de la voiture
- L'accessibilité dans l'espace public
- La priorité donnée aux circulations douces
- L'irrigation du nouveau quartier par l'infrastructure de transports en commun
- L'introduction de services liés à la mobilité

La traduction dans le projet de ces différents objectifs se traduit à plusieurs échelles.

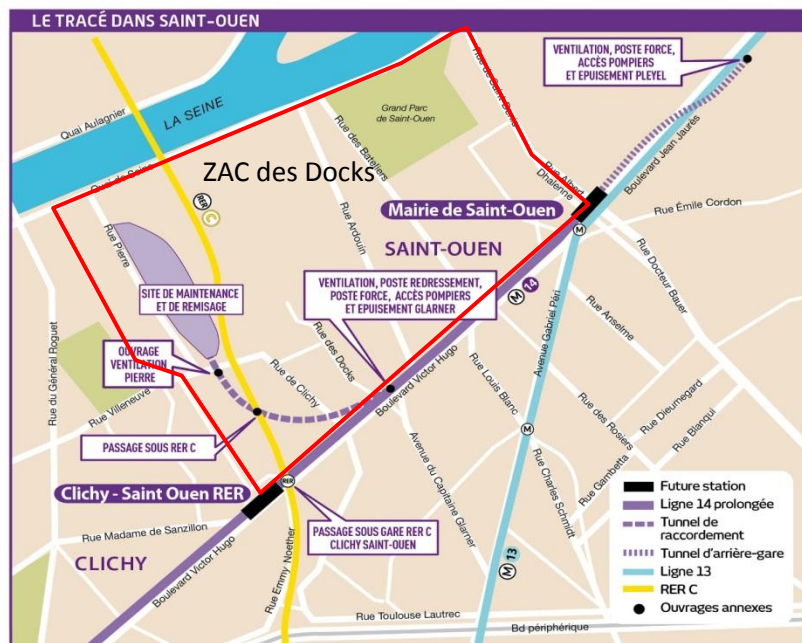
Dans l'espace public tout d'abord, les voies sont hiérarchisées et chaque typologie de voie présente ses caractéristiques propres : voies de desserte, voies en plateau en zone 30, voies partagées ou voies piétonnes sont articulées de manière à garantir l'accès au quartier en évitant le trafic de transit et en garantissant une tranquillité aux riverains. Leur statut a été pensé dès la définition du plan masse de la ZAC afin de leur donner un gabarit cohérent. Le plan de circulation est pensé pour maintenir la circulation de transit sur les axes structurants et empêcher les phénomènes de shunt. Des dispositifs de contrôle d'accès sont prévus dans certaines voies pour limiter l'accès aux seuls riverains ou visiteurs du quartier.

La place de la voiture sera aussi maîtrisée par la création de parkings publics mutualisés dimensionnés sur des principes d'alternance de l'usage entre les salariés et les habitants du quartier. Les taux de motorisation retenus sont calqués sur ceux d'une zone urbaine dense bien desservie par les transports en commun. Ce choix doit permettre de limiter sensiblement l'espace dédié à la voiture. La création de parkings en ouvrage doit également permettre de limiter le stationnement dans l'espace public et de privilégier les fonctions urbaines nécessaires dans le cœur du quartier : dépose-minutes, livraisons...

La création de services urbains alternatifs comme la collecte pneumatique des ordures ménagères contribue à une réduction du trafic de poids lourds dans le quartier.

La création d'un pôle mobilité regroupant stationnement public, bus, Autolib, Velib et un lieu de services vient compléter le dispositif encourageant l'utilisation de transports en communs.

Enfin, le développement des transports en commun, notamment la ligne 14, constitue un levier essentiel de développement du secteur. En parallèle de ce projet d'ampleur régional, un travail de concertation a été mené par la ville et l'aménageur dans l'optique de développer un réseau de transport de proximité.



## 2 LES ACTEURS DU PROJET

La diversité des objectifs conduit Séquano Aménagement à rencontrer de nombreux acteurs locaux. Tout d'abord les services de la municipalité et de la communauté d'agglomération de Plaine Commune qui prendront en charge l'exploitation de l'espace public mais également la gestion des parkings publics mutualisés.

Ensuite, les services du département, gestionnaire des axes majeurs encadrant la ZAC et sur lesquels débouchent l'ensemble des voies du quartier.

Egalement, le STIF et la RATP dans le cadre de l'extension de lignes de bus et du repositionnement des arrêts dans le quartier.

Le budget d'aménagement de la ZAC dans son ensemble s'élève à 650 millions d'euros, dont environ 110 millions dédiés à l'aménagement de l'espace public. La commune, la Région Île-de-France et l'Etat participent au financement de l'opération dans son ensemble.

## 3 VIE ET SUITES DU PROJET

2 équipements phares de la ZAC ont été livrés en 2013, à savoir le Grand Parc l'École à énergie 0, accompagnés par un bâtiment de 17 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 opérations de logement. La première phase de la ZAC est en cours d'achèvement et verra arriver 1 500 familles dans le quartier du parc dans le courant de l'été 2015.

Le calendrier prévisionnel de la ZAC prévoit un développement jusqu'en 2025.

## 4 CONTACT

Séquano Aménagement, M. Frédéric Lemerre, Chef de Projets

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à nous contacter à [pduif@stif.info](mailto:pduif@stif.info)