

A photograph of a person fishing in a pond. The person is standing on a grassy bank, holding a fishing rod. The pond is surrounded by dense green trees and reeds. In the background, a white building with a red roof is visible through the trees. The sky is clear and blue.

# PROJET URBAIN D'EST-ENSEMBLE PARC DES HAUTEURS

**RECOMMANDATIONS POUR UN URBANISME SPORTIF INCLUSIF**

Document réalisé par le CDOS 93 - AVRIL 2016

Réalisation et rédaction de l'étude : Martin Citarella

Directeur de la publication : Erich Batailly - Responsable de la rédaction : Gilbert Havel

Mise en page : Laetitia Lejeau



## SOMMAIRE

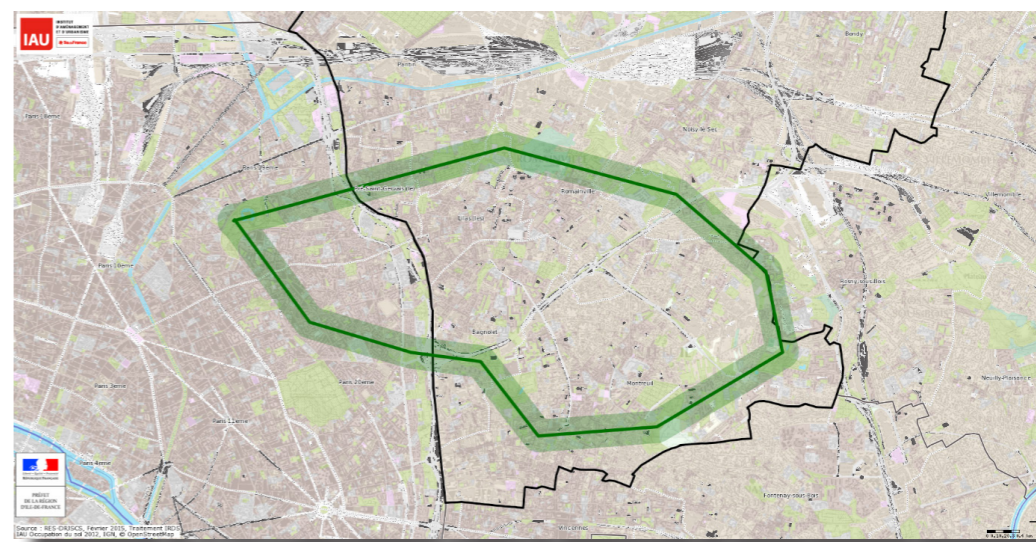
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>LE PARC DES HAUTEURS : UNE CONTINUITÉ À CRÉER .....</b>	<b>7</b>
<b>UN TRAVAIL SUR PLUSIEURS PISTES.....</b>	<b>7</b>
<i>Un chapelet qui mérite d'être complété .....</i>	<i>7</i>
<i>Tracé, variantes et liaisons internes .....</i>	<i>7</i>
<b>VENIR AU PARC, QUITTER LE PARC, TRAVERSER LE PARC... .....</b>	<b>9</b>
<i>Le parc, un élément à faire percevoir dans toute l'agglomération.....</i>	<i>9</i>
<i>Parcours connexes .....</i>	<i>10</i>
<i>Le lien nécessaire avec les transports en commun .....</i>	<i>11</i>
<b>LA LOGIQUE DE PARC/KOUR .....</b>	<b>13</b>
<b>RELANCER LES MOBILITÉS DOUCES.....</b>	<b>13</b>
<i>Sécurisation des parcours .....</i>	<i>13</i>
<i>Des actions spécifiques pour le vélo .....</i>	<i>13</i>
<b>LES LIGNES ET LES POINTS : QUELS TYPES DE CHEMINEMENTS .....</b>	<b>14</b>
<b>ET QUELS TYPES D'ANIMATIONS PONCTUELLES ?.....</b>	<b>14</b>
<i>Variation des chemins en variant les méthodes .....</i>	<i>14</i>
<i>Stations sportives mixtes .....</i>	<i>16</i>
<b>LES INSTALLATIONS STRUCTURANTES .....</b>	<b>19</b>
<b>TRAITEMENT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES .....</b>	<b>19</b>
<i>Les alentours .....</i>	<i>19</i>
<i>La connexion .....</i>	<i>20</i>
<b>IMAGINER DE NOUVELLES STRUCTURES .....</b>	<b>20</b>
<i>Le nécessaire recensement direct des besoins .....</i>	<i>20</i>
<i>Une originalité bienvenue, pour créer une destination .....</i>	<i>20</i>
<b>ELÉMENTS DE CONCLUSION.....</b>	<b>23</b>



## INTRODUCTION

Est Ensemble entreprend de réaliser son projet urbain devant, selon toute probabilité, préfigurer son Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). Le Comité départemental olympique et sportif de Seine-Saint-Denis (CDOS 93), souhaite exprimer des suggestions et des propositions pour abonder les documents de planification et souligner les enjeux liés au sport et à l'activité physique. Nos premières activités concernent le projet de Parc des hauteurs. L'objectif est ici assez simple : nous entendons commencer à définir une forme urbaine qui, à notre avis, renforcera significativement les possibilités d'épanouissement sportif des habitants et des visiteurs.

Le mot sport doit, ici, être pris au sens très large. Pour plus de simplicité nous associerons ce vocable à toute activité physique ayant pour objectif premier ou second la dépense d'énergie volontaire (dans ce cadre, les déplacements domicile-travail volontairement effectués à vélos sont considérés comme du sport).



*Le Parc des hauteurs (PDH), à cheval entre Est-Ensemble et Paris*

*Est Ensemble entend planifier une continuité verte, par une mise en réseau des parcs, le long des coteaux du plateau s'étendant du quartier parisien de Belleville aux abords de Rosny-sous-Bois. Les travaux du CDOS 93 se concentreront, dans un premier temps, sur la partie séquano-dionysienne du projet.*

*Dans cet écrit, nous précisons tout d'abord certains points liés au tracé du PDH et, essentiellement à l'impérative nécessité de constituer des cheminements doux entre les différents espaces verts. Une fois ce travail achevé, nous nous pencherons sur les petits équipements et les aménagements à réaliser le long des cheminements et dans les espaces verts. En dernière partie, la question des installations sportives structurantes à construire ou à valoriser sera évoquée.*

Le propos développé restera volontairement généraliste et s'attachera à donner des grandes orientations quant aux directions que pourra prendre l'urbanisme de demain. Un tel niveau d'analyse nous semble pertinent alors qu'Est Ensemble élabore un projet urbain. Une fois ces grandes lignes établies, le CDOS 93 est évidemment disposé à aller plus loin et à fournir, dans l'intérêt du mouvement sportif, des analyses sectorielles et une assistance plus opérationnelle au Territoire d'Est Ensemble.



## LE PARC DES HAUTEURS : UNE CONTINUITÉ À CRÉER

### UN TRAVAIL SUR PLUSIEURS PISTES

Le Parc des hauteurs n'a pas, aujourd'hui, d'existence concrète. Il s'agit donc de brosser un rapide portrait de cet espace morcelé en identifiant le cheminement principal et les voies secondaires qui pourraient y être associées. Il est d'ailleurs essentiel d'insister sur les liaisons entre le parc en ses alentours.

#### *Un chapelet qui mérite d'être complété*

Le PDH s'étendra prioritairement sur la corniche longeant le plateau de Romainville. Cet espace est, aujourd'hui, composite. Il comprend, en plus des parcs existants, des espaces verts fermés au public, des installations militaires, des zones habitées et des voies de communications marquées par la présence de l'automobile.

Il est évident que, si le paysage urbain ne connaît aucun changement, le PDH ne pourra pas devenir une réalité. Une éventuelle promenade le long de la corniche peut être matérialisée assez rapidement, par une signalétique inspirée de la randonnée pédestre. Toutefois, il paraît compliqué de penser que la simple création, par signalétique, d'un itinéraire reliant les espaces verts existants soit suffisante pour matérialiser un parc et répondre, ainsi, aux attentes d'Est Ensembles ou du mouvement sportif.

Le CDOS 93 est favorable à la mise en place d'un cheminement clair et identifié, permettant de relier les composantes du PDH. Dans la mesure du possible, cette infrastructure gagnerait à être en site propre. Elle devra afficher une identité visuelle propre et être facilement reconnaissable. Il est à noter que, pour constituer l'armature du PDH, le travail au sujet des connexions est, sans aucun doute, le plus important. En effet, des espaces verts significatifs et quelques friches existent déjà. Réaliser le Parc des hauteurs ne doit pas, fondamentalement, passer par une création massive ex nihilo d'espaces verts. L'identité visuelle devra transparaître au-delà du PDH. Les accès au PDH depuis des points stratégiques de l'agglomération devront être significativement travaillés. Une réflexion sur le mobilier urbain et la végétalisation partielle est à entamer. Nous verrons, plus tard, qu'elle peut servir la cause sportive.

Nous ne souhaitons pas la création d'un grand espace strictement délimité, mais plutôt d'une épine dorsale verte autour de laquelle pourront venir se greffer différentes fonctionnalités et activités. Ainsi, le PDH devra être configuré afin que les habitants puissent l'utiliser pour des motifs récréatifs comme pour des motifs utilitaires. Si l'on veut, par exemple, constituer un chemin de circulations douces le long de la corniche il faudra veiller à ce que ce dernier puisse, en plus de sa fonction récréative, être considéré comme un axe de transport quotidien.

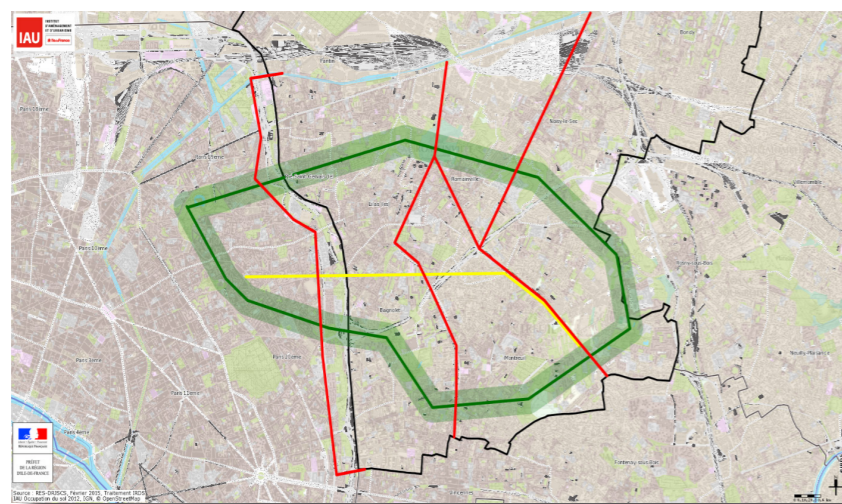
#### *Tracé, variantes et liaisons internes*

A l'image du projet original d'Est Ensemble, nous souhaitons que la corniche du plateau de Romainville soit l'axe majeur du PDH. Toutefois, nous ne pouvons pas nous limiter à cette préconisation. Si l'objectif final est de créer un espace largement fréquenté, il est évident que plusieurs types de parcours doivent être imaginés. Certains s'adresseront à des personnes en bonne ou excellente forme et d'autres à des personnes plus éloignées de l'activité physique.

Ainsi, il peut être intéressant de prévoir une boucle sans dénivelé important. Cela semble aller de soi sur le versant nord du territoire de projet, mais semble plus complexe au Sud. A Montreuil et à Bagnolet, la corniche ne suit plus un tracé régulier. Un vallon significatif est présent dans le secteur de la mairie de Montreuil. Nous préconisons la création de deux variantes, la première privilégiant une boucle régulière et faisant fi du dénivelé, l'autre restant sur la partie supérieure du plateau, et constituant une dérivation « facile » du circuit du PDH.

L'un des axes possibles pour envisager la déviation évoquée dans le paragraphe précédent est (en totalité ou partiellement) celui constitué par la A 186 et ses prolongements méridionaux. Cet axe doit être, à terme, requalifié. Il est évident que, pour en faire l'un des axes du PDH un effort significatif devra y être consenti dans un but de développer de petits espaces verts mais aussi de couloirs dévolus aux circulations douces. Notons, au passage, la proximité de l'actuelle A186 avec la future piscine écologique de Montreuil. Si cette dernière venait à se trouver à la croisée des variantes « facile » et « difficile » de la boucle du PDH, on obtiendrait un espace stratégique, à même de constituer une centralité sportive, à la croisée d'activités organisées et inorganisées. Il est toutefois préférable de rappeler que la création d'une centralité sportive complète nécessite une réflexion plus étendue que la simple constitution d'un « carrefour des variantes ».

Cette utilisation de l'A186 ne doit pas être un cas isolé. Il paraît rigoureusement nécessaire de créer plusieurs liaisons Nord-Sud coupant le plateau de Romainville. Il est nécessaire que ces liaisons soient clairement identifiées et puissent permettre une traversée pédestre et cycliste rapide du territoire. Leur vocation peut être principalement utilitaire. Il ne s'agit pas d'en faire des trajets « concurrents » du trajet majeur, mais plutôt des raccourcis et des voies capables de compléter un réseau cyclable pour l'ensemble du plateau. Cela n'empêche pas d'émailler ces voies de structures à vocation sportive, même si certains équipements structurants gagnent à être situés le long du PDH proprement dit, pour d'évidentes raisons de cohérence.



Parc des hauteurs, variante et traverses : vue d'ensemble

*La carte représente de façon approximative l'ossature du PDH, qui devra être matérialisée par un cheminement doux continu et ses alentours (en vert). Une variante (en jaune) permet de réaliser une boucle moins sensible au dénivelé. Son tracé approximatif devra passer par l'espace actuellement occupé par l'A186 et terminer dans Paris.*

*Les tracés rouges constituent des lignes directrices approximatives pour des passages transversaux à créer ou renforcer entre le Sud d'Est Ensemble et le Canal de l'Ourcq. Le plus à l'Ouest consiste en la simple inscription des réseaux cyclables parisiens existants dans le PDH. Les autres trajets ont pour extrémités des lieux phares du territoire (Mairie de Montreuil, future piscine écologique, la Corniche des forts, le Pont de Bondy...).*

### VENIR AU PARC, QUITTER LE PARC, TRAVERSER LE PARC...

Il s'agit ici de définir quelques suggestions pour intégrer le parc à son territoire. Il nous semble intéressant de valoriser un travail paysager et urbanistique pour rendre très lisibles les cheminements qui mènent vers le parc. Ces cheminements peuvent également être utilisés pour créer de véritables parcours connexes, adaptés à plusieurs niveaux. D'une certaine façon, la présente section viendra étayer des principes généraux présentés plus haut.

#### *Le parc, un élément à faire percevoir dans toute l'agglomération.*

Comme cela a été dit en première partie, il est essentiel de faciliter la lisibilité des parcours qui constitueront l'ossature du PDH. Dans ce cas, la signalétique constitue un élément particulièrement important. Lors de la participation du CDOS à des travaux d'aménagement dans le quartier Floréal-Saussaie-Courtille (Saint-Denis), nous avons pu voir l'importance d'une double signalisation distance-temps. Il s'agit d'un élément important, surtout pour les personnes peu habituées à l'activité physique. La simple indication du kilométrage peut, en effet, se révéler décourageante. De plus, si l'on sort du cadre strictement sportif et si l'on veut prendre à compte des déplacements pédestres ou cyclistes utilitaires, le temps est une mesure bien plus intéressante que la distance.

Pour que le PDH soit véritablement intégré à l'agglomération, il est essentiel d'éviter que la ville lui tourne le dos. Ce cas peut s'observer à Romainville, au droit de la cité Gagarine.



Rue Vassou, Romainville (image Google)

*La communication entre la cité Gagarine (à gauche) et le parc de la Corniche des forts est possible mais peu évidente. Il n'existe aucun cheminement lisible depuis les immeubles vers l'espace vert existant. La succession de la route, d'une pelouse relativement banale, de buissons et d'un parking crée un véritable effet de coupure. Même si, dans les faits, on ne peut pas parler de mur de Berlin ou frontière intercoréenne, il suffit d'un coup d'œil pour percevoir cette séparation entre l'espace bâti et l'espace vert.*

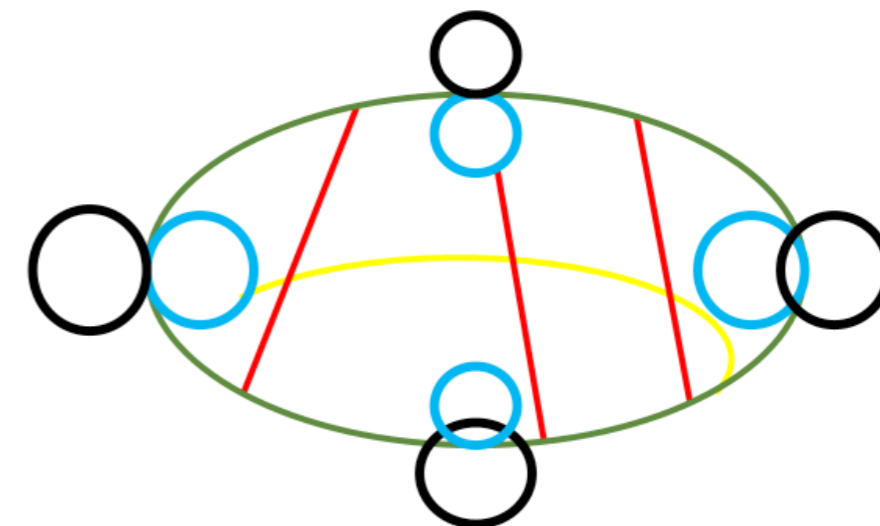
De façon très concrète il s'agit de traiter les coupures urbaines par des interventions relativement simples (création d'un cheminement lisible, d'un passage piéton reprenant l'identité visuelle du PDH, ralentisseurs...). Il faut également réfléchir à prolonger lesdits cheminements vers des secteurs n'ayant pas de vue directe sur le parc. Cela permettra de faire « ressentir » concrètement le PDH dans toute l'agglomération. Il s'agit de sélectionner certains axes et de faire en sorte que leur aspect visuel comme leur équipement permette leur identification en tant que chemins menant au parc ou venant du parc. Ces « tentacules de verdure » peuvent apparaître cosmétiques mais répondent, en réalité, à un véritable enjeu. Lors d'un travail réalisé à Bobigny<sup>1</sup>, nous avons pu nous rendre compte que le Parc de la Bergère était relativement méconnu et peu fréquenté par les habitants de la ville. Suite à nos échanges avec des responsables communaux et départementaux, nous avons constaté que la séparation physique entre le parc et la ville, créée par un talus et une voie ferrée, était l'un des facteurs du désintérêt de la population.

### Parcours connexes

Créer des connexions concrètes et lisibles entre le parc et la ville peut être accompagné d'une logique sportive affirmée. Il est tout à fait possible que les connecteurs réalisés soient intégrés à des parcours sportifs urbains comprenant des éléments intérieurs comme extérieurs au PDH. S'il est en effet indiqué que l'axe structurant du parc, le long de la corniche, puisse être identifié comme un parcours d'activité physique et de loisir, il ne peut constituer une offre unique, car il peut constituer un itinéraire trop long et inadapté au temps disponible et aux exigences de certains publics.

Face à ce constat, on peut aisément s'inspirer du travail mené par la Ville de Romainville. Cette commune élabore, en partenariat avec le CDOS 93, deux parcours sportifs urbains au départ de la mairie. Le premier, aisé, sera une promenade en centre-ville. Le second profite du dénivelé et offrira un cheminement descendant et remontant du plateau. Les deux parcours seront, chacun, ponctué d'un ou deux espaces de fitness et de musculation en plein-air. La généralisation d'un tel système autour du PDH contribuerait fortement à sa connexion aux espaces urbains et à la création d'un véritable écosystème ville-parc, beaucoup plus pertinent qu'un parc urbain classique, au vu du contexte général.

En matière de lien entre le PDH et l'agglomération dans sa totalité, ces parcours connexes présentent un intérêt non négligeable. Dans le cas des parcours exploitant les coteaux, on peut aisément utiliser l'attrait sportif pour inciter les habitants de la plaine de l'Ourcq à se rendre sur le plateau et inversement. C'est aussi à travers ces parcours qu'une liaison avec le canal de l'Ourcq peut être envisagée. La réalisation de parcours sportifs urbains peut être l'occasion de redéfinir la totalité des aménagements présents. Cela peut être l'occasion de requalifier et embellir les voies qui font le lien entre le Plateau et la Plaine de l'Ourcq.



*Si l'on devait, schématiquement résumer l'aspect indiqué pour le futur PDH, on pourrait utiliser l'image du collier de fleurs. Autour d'une ossature principale, représentée par les espaces verts existants et des liaisons douces, peuvent se développer des boucles sportives de niveau facile (sur le Plateau, en bleu) ou plus difficile (sur les coteaux, en noir).*

*En jaune est représentée la variante à faible dénivelé évoquée plus haut. L'idée des axes transversaux est exprimée par les lignes rouges. Il s'agit, ici, d'une construction purement schématique. Le croquis de ce que pourrait être la future réalité est à retrouver dans la carte page.*

### Le lien nécessaire avec les transports en commun

Les principaux pôles de transports en commun (on pensera, par exemple, aux stations de la ligne 11 présentes et futures) nécessitent un accès clair au parc : la réflexion sur les cheminements doux doit être étendue à la liaison physique entre les gares et le parc.

Le Plateau de Romainville sera, à l'avenir, marqué par le prolongement de la ligne 11 du métro. Les nouvelles stations seront des composantes essentielles de la desserte du PDH. Elles pourront, à ce titre, constituer des éléments stratégiques importants. Il est particulièrement souhaitable que, à l'intérieur même de ces stations, on puisse être informé sur le PDH et les activités qui s'y déroulent. Des campagnes d'affichage provisoires ou permanentes sont donc à envisager.

Les stations peuvent aussi devenir des supports pour le PDH. Certaines stations pourraient, en effet, abriter des lieux de conciergerie ou de consigne, destinés, par exemple à entreposer de manière provisoire, les affaires personnelles des personnes souhaitant effectuer une séance sportive (course ou fitness) dans le PDH. On peut aussi imaginer que ces stations deviennent des lieux d'implantation de garages à vélo sécurisés et/ou de points proposant des vélos en libre-service. On ne peut nier que de telles initiatives seraient profitables à un développement des circulations douces en général.

Il est absolument essentiel que les futures stations de la ligne 11 (ainsi que tout autre nœud de transport significatif) soient incluses dans le système de « ressenti » du PDH. Les cheminements qui connecteront ces lieux au PDH proprement dit devront, à notre sens, faire partie du réseau de chemins connectant les cœurs de ville au PDH. Cela devra être matérialisé par leur identité visuelle. Rien ne s'oppose à ce que les stations de transports en commun soient aussi intégrées aux parcours sportifs urbains et que des agrès viennent à être installés dans leur immédiate proximité.

## LA LOGIQUE DE PARC/KOUR

<sup>1</sup> Bobigny, vision sportive d'urbanisme, CDOS 93, avril 2015



## (équipement des cheminements et des espaces verts)

### RELANCER LES MOBILITÉS DOUCES

Le Parc des hauteurs peut devenir un élément moteur pour accroître très concrètement les possibilités de mobilités douces sur le territoire. Il est donc souhaitable d'en faire un espace le plus séparé possible de la circulation automobile. La promotion des circulations douces doit s'accompagner d'une prise en compte attentive du vélo dans la planification des cheminements mais aussi des zones résidentielles attenantes au parc.

#### *Sécurisation des parcours*

Le Parc des hauteurs, s'il doit devenir un espace innovant complètement intégré au tissu urbain, ne doit pas, pour autant, être privé d'un esprit de continuité. Cette continuité passe, à notre sens par la constitution, le long de l'ossature principale du PDH, d'une double piste (piétons-vélos) en site propre. Cette piste devra être compatible avec le concept de couloir de qualité, existant au Danemark et en Finlande. Il s'agit, très concrètement, d'une piste cyclable en site propre, systématiquement prioritaire aux intersections avec les voies dévolues à la circulation classique.

Nous ne sommes pas, aujourd'hui, en mesure de dessiner de façon précise le tracé que pourrait emprunter cette piste structurante. Il nous semble pertinent d'envisager une étude de terrain précise concernant ce sujet. Il nous semble également pertinent que ce type de structure puisse être mise en place lors de la requalification du secteur de la A186 et dans ses prolongements Nord et Sud.

Pour ce qui est des autres cheminements évoqués dans ce document, il paraît pertinent de préconiser une analyse au cas par cas, à prévoir une fois le projet urbain consolidé. Toutefois, le long des axes directement intéressés par un parcours sportif et/ou un « tentacule de verdure », la mise en place systématique d'une limitation de la vitesse automobile à 30 km/h paraît indispensable. Si l'on souhaite que le PDH puisse être massivement fréquenté, il est nécessaire de garantir une sécurisation globale des voies piétonnes et cyclistes y conduisant. Dans cette configuration, la création de contre-sens vélo est également souhaitable.

Pour ce qui est des circulations pédestres, et dans un objectif d'appropriation de l'espace par le piéton, un travail sur la création de zones de rencontre à proximité des principales entrées ou lieux d'intérêt du PDH est à mener. L'objectif, encore une fois, est de fluidifier les relations entre les espaces bâtis et le cœur du PDH. Il s'agit, ici, de faire en sorte que les transitions entre la ville et le parc proprement dit apparaissent toujours invitantes, notamment pour les piétons.

#### *Des actions spécifiques pour le vélo*

Promouvoir les circulations douces ne passe pas que par la question des voiries. Cela est particulièrement vrai pour le vélo. Le lecteur doit, ici, comprendre que le développement du vélo nécessite la mise en place de plusieurs dispositifs, en matière d'aménagement comme de société. De nombreuses questions peuvent être soulevées : elles gravitent autour de deux axes majeurs : le stationnement et l'entretien.

Dans un secteur urbain à forte densité de population, la question du stockage des vélos est un

enjeu essentiel. Lorsque la place se fait rare, il paraît assez compliqué de mettre en place des stationnements privés individuels ou familiaux. Si l'on ajoute à cela le risque de vol inhérent au stationnement extérieur, on augmente les barrières à la pratique. Lors de notre présence à Saint-Denis, nous avons pu constater que de nombreuses personnes possédaient un vélo mais n'en faisaient pas. L'engin était le plus souvent stocké dans les appartements et les personnes considéraient qu'il était relativement difficile de l'extraire de leur logis (notamment en cas d'ascenseur déficient).

Il nous paraît donc censé que, sur le territoire d'Est Ensemble, et plus particulièrement dans les secteurs directement concernés par le PDH, des dispositions soient prises pour renforcer les capacités en stationnement sécurisé public et privé des vélos. La sensibilisation des aménageurs et promoteurs publics et privés paraît indispensable sur cette question. Le CDOS 93 est prêt à participer à une telle opération et à convaincre le maximum d'acteurs possibles à rejoindre le mouvement.

Il faut aussi noter que le vélo est un outil d'animation très intéressant pour la vie du PDH proprement dite. Dans un ou plusieurs points, ce dernier pourrait accueillir des Maisons du vélos, c'est-à-dire des espaces où il serait possible de gonfler ses roues ou d'emprunter du matériel pour des petites réparations ou encore rencontrer des clubs cyclistes ou des associations pour apprendre ou réapprendre à faire du vélo. Une telle structure peut être accompagnée d'espaces culturels et/ou de restauration.

### LES LIGNES ET LES POINTS : QUELS TYPES DE CHEMINEMENTS ET QUELS TYPES D'ANIMATIONS PONCTUELLES ?

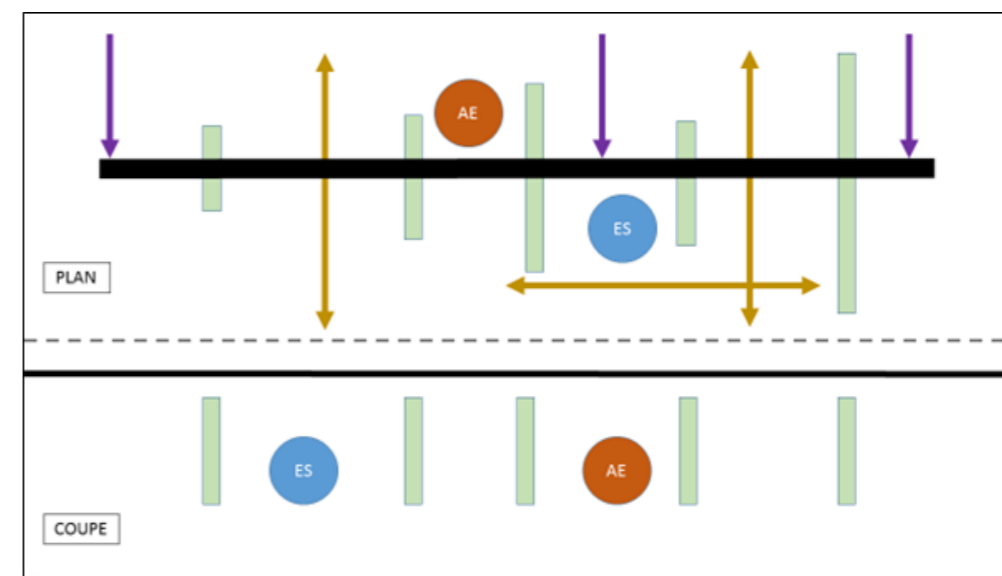
Pour ce qui est des chemins, la variété doit devenir l'une des forces du Parc des hauteurs. Tout d'abord, elle permet de s'adapter à un environnement contraint. De plus, elle peut constituer un atout d'attractivité. Pour ce qui est des installations sportives qui ponctueront le parcours, il est nécessaire de veiller à leur capacité à accueillir des publics diversifiés.

#### *Varier les chemins en variant les méthodes*

Nous avons vu que le PDH devait proposer une certaine continuité et une certaine identité visuelle. Cela ne signifie pas pour autant, que le parcours structurant ou les parcours connexes aient à traverser un environnement uniforme. La forme même de ce parcours pourra être amenée à varier. Si l'on considère qu'une piste piétons-vélos en site propre doit naître, il faut être conscient que sa continuité, devra, parfois, être assurée par des infrastructures architecturalement ambitieuses. Sera-t-il possible de traverser une zone de carrière ou un espace nécessitant la protection de certaines espèces naturelles ? Une fortification, même déclassée pourra-t-elle toujours être traversée ? Le secteur des Murs à Pêche a-t-il vocation à voir son aménagement original remodelé pour faire passer une voirie, fût-elle douce ?

La réponse à ces questions passera, peut-être par une surélévation de certaines portions de piste, à l'image de ce qui est fait à Singapour, dans la zone des Southern Ridges<sup>2</sup>. La Cité-Etat asiatique y a, réalisé un grand parcours piéton au-dessus d'un secteur forestier. Elle permet une

déambulation originale où l'on peut profiter du paysage en réduisant l'impact humain sur les zones naturelles. Bien qu'une telle structure ne soit pas opportune pour l'ensemble du PDH, elle peut inspirer des aménagements intéressants et innovants.



*Murs à pêches (Montreuil) : labyrinthe urbain et passerelle*

*Actuellement insatisfaite de l'occupation du secteur dit des Murs à pêches, la puissance publique pourrait, sous certaines conditions, se porter acquéreur de certains terrains qui y sont situés. Aujourd'hui, les Murs à pêche sont un secteur à l'urbanisme peu défini, présentent un caractère labyrinthique et formé par une succession de terrains clos par des murs relativement hauts : pourquoi ne pas profiter de cette configuration pour créer des espaces récréatifs originaux, exploitant cette relative anarchie urbanistique ?*

*Ainsi il pourrait y être établi un parc-labyrinthe entre les différents murs (en vert pâle) Les circulations au niveau du sol (flèches or) seraient possibles dans plusieurs directions. Des équipements sportifs (ES) ou autres (AE) pourraient être installés entre certains murs. L'axe principal du PDH pourrait, lui, être matérialisé par une passerelle (ligne noire) ouverte aux vélos et aux piétons. Cela permettrait d'éviter un croisement direct de flux piétonniers très lents (flânerie dans le labyrinthe) avec des circulations plus rapide (simple traversée de l'espace). Des accès à cette passerelle (en violet) seraient configurés.*

*Il est évident que les lignes ci-dessus constituent des suggestions et que l'opération de réalisation pourrait s'avérer difficile. Toutefois, elle pourrait se révéler pertinente dans certains secteurs des Murs à pêches et redonner une identité à un quartier qui est, aujourd'hui, un entre-deux urbain.*

Les cheminements piétons peuvent aussi servir de support à des activités originales et bénéfiques. Pourquoi ne pas imaginer, à l'intérieur des zones les plus vertes, des espaces de type « Barfussweg », c'est-à-dire des sentiers à suivre pieds-nus. Ces chemins comportent généralement une variété de sols à parcourir sur une distance relativement brève. On peut avoir à marcher sur du verre poli, puis Ils permettent à l'utilisateur de redécouvrir et renforcer ses capacités sensorielles, tout en prenant part à une activité nouvelle. Selon des experts du vieillissement, ce type de parcours convient, par exemple, à des personnes âgées, pour récupérer de l'équilibre. Utile pour certains, ludique pour d'autres, le Barfussweg peut se révéler un bon outil pour mettre en place des activités intergénérationnelles.

<sup>2</sup> <http://www.yoursingapore.com/see-do-singapore/nature-wildlife/parks-gardens/the-southern-ridges.html>



Burjussweg u Weissbuchi, Autriche

### Stations sportives mixtes

La création, dans le PDH comme dans ses espaces connexes de stations sportives à usage libre est un point important, déjà évoqué plus haut. L'intégration de ce type de stations (centrées généralement sur le fitness et la musculation) n'est pas forcément liée à la construction de parcours au sens classique. Le parcours peut être un itinéraire de promenade comportant une ou deux stations qui, elles, présentent plusieurs agrès. Un tel agencement permet de desservir différents publics avec une même installation. Le parcours sportif classique ne semble pas à même de répondre à des attentes nouvelles, liées, par exemple, au street-workout<sup>3</sup> et à d'autres formes de fitness ou de musculation. Si certains restent attachés à l'idée d'itinérance, d'autres préfèrent pratiquer dans des « salles de sport » à ciel ouvert. Il nous semble qu'associer un parcours balisé et un nombre réduit de stations permet de créer un ensemble d'équipements adéquat pour satisfaire les différentes attentes décrites plus haut.

Satisfaire des attentes différentes passe aussi par un choix attentif des agrès choisis pour les stations. De manière générale, il existe deux grandes catégories de machines sportives de plein air : les équipements de fitness et les équipements de musculation. Les premiers conviennent généralement à tous publics alors que les seconds ont souvent une connotation plus liée à la performance. Il nous semble bon que ces deux catégories puissent être mélangées lors de la construction des stations qui émailleront le PDH.

## LES INSTALLATIONS STRUCTURANTES

3 Le CDOS 93 dispose d'éléments plus précis à ce sujet.








## (création ou mise en valeur de structures sportives conséquentes)

### TRAITEMENT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Lorsqu'elles sont dans l'immédiate proximité du Parc des hauteurs, les infrastructures sportives existantes gagnent à être complètement ouvertes au parc et au réseau viaire qui lui est associé. La connexion entre le Parc et des infrastructures plus lointaines doit être envisagée.

#### *Les alentours*

Il est important que les infrastructures situées à proximité du Parc des hauteurs puissent devenir de véritables pôles sportifs ouverts à tous. Il faut donc réfléchir à l'installation, dans leur immédiate proximité, d'équipements peu coûteux, permettant une pratique non encadrée. Cette configuration permet de s'orienter vers des installations sportives progressives, où tous les sportifs (des individuels inorganisés jusqu'aux compétiteurs) ont leur place.

Priorité clubs/scolaires	Priorité collectif inorganisé	Priorité individuel inorganisé
Gymnase	City stade couvert-non clos	Parvis et machines fitness/musculation
		

*Schéma explicatif : l'installation sportive progressive (exemple fictif)*

Largement inspiré d'un concept défini dans le Schéma de cohérence des équipements sportifs de Seine-Saint-Denis (SCOTES)<sup>4</sup>, le complexe sportif progressif est un concept assez simple. Il consiste à regrouper au sein d'un même espace différentes fonctionnalités sportives intérieures et/ou couvertes et/ou extérieures. L'objectif est ici de créer des pôles vivants fréquentés par des publics diversifiés et dont personne ne se sent exclu, ce qui peut parfois être le cas lorsque une installation est réservée aux clubs ou lorsque des clubs sont contraints de céder des créneaux d'entraînement pour permettre une pratique libre.

#### *La connexion*

<sup>4</sup> <https://www.seine-saint-denis.fr/Le-SCOTES-pour-des-amenagements.html>

A l'image de ce qui a été préconisé pour les stations de métro des voies claires et précises peuvent être aménagées entre les installations sportives du plateau de Romainville, ou de la Plaine de l'Ourcq, et le Parc des hauteurs. Il s'agit de faire en sorte que le tracé du PDH ou les connecteurs qui y sont associés desservent les principales infrastructures ou, à défaut, que ces dernières soient situées dans des zones à circulation apaisées et intégrées à la signalétique piétons-vélos.

### **IMAGINER DE NOUVELLES STRUCTURES**

Donner une connotation sportive au PDH doit permettre, à notre sens, de réinterroger l'ensemble de l'offre sportive dans le secteur du Plateau. Ainsi, il pourrait être prévu, à l'intérieur même du PDH ou dans son immédiate proximité de bâtir de nouveaux équipements sportifs. Cette idée est justifiée par deux éléments importants. Tout d'abord, à l'image de la Seine-Saint-Denis, il existe un sous-équipement significatif à Est Ensemble. La question de la soutenabilité de cette situation est posée lorsque l'on sait que les prévisions s'accordent pour anticiper une augmentation de la population. De plus, dans la mesure où Est Ensemble souhaite faire du PDH une destination métropolitaine, l'apport d'équipements sportifs conséquents et originaux paraît être le bienvenu.

#### *Le nécessaire recensement direct des besoins*

La conception de nouvelles structures sportives passe nécessairement par une concertation élargie avec le mouvement sportif local. Il est nécessaire d'en recueillir les besoins pour envisager une programmation d'équipements. Le présent document s'attache principalement à la question d'une forme urbaine globalement utile au développement sportif. Nous ne pouvons pas, dans ce type de document, donner une synthèse effective des besoins des associations sportives. Cela n'est possible que par la concertation élargie. Le CDOS 93 est disponible pour animer cette concertation, qui gagnera à être inscrite dans tous les processus d'urbanisme du territoire.

#### *Une originalité bienvenue, pour créer une destination*

Le Parc des hauteurs gagnerait à devenir le lieu d'un équipement atypique, capable de se révéler structurant pour le territoire, mais aussi à un niveau départemental et régional. Proposer une installation précise avant d'avoir consulté le mouvement sportif concerné n'est pas pleinement cohérent, dans le cadre de notre démarche. Toutefois, à titre d'exemple, nous pouvons suggérer le développement d'un complexe de VTT urbain, exploitant les coteaux et les dénivelés. La mise en œuvre d'un tel projet ne pourra, bien sûr, s'effectuer, qu'après la consultation des acteurs sportifs.

Le choix du VTT n'est pas complètement le fruit du hasard. Il s'agit d'une discipline relativement populaire et qui a besoin du dénivelé pour s'épanouir. Aujourd'hui, en Seine-Saint-Denis, cette pratique reste confidentielle ou freinée dans son développement. Il n'est, par exemple, pas facile pour un professeur d'EPS de la proposer lors de ses cours ou des activités de l'Union Nationale du Sport Scolaire (UNSS). Deux difficultés principales surgissent : le manque de moyens pour acquérir, entretenir et stocker des vélos, mais aussi, tout simplement, l'absence d'espaces dédiés et suffisamment sécurisés.

Dans la mesure où l'espace reste plutôt contraint et que l'on vise une forte fréquentation pour le

PDH, il semble pertinent de séparer une telle infrastructure VTT des autres circulations cyclistes ou piétonnes présentes. En référence à l'exemple de Singapour déjà évoqué, on peut imaginer un système de passerelles permettant d'éviter des croisements directs entre les différents flux.

Pour ce qui est du fonctionnement, il paraît intéressant d'envisager une symbiose entre cet équipement et une future maison du vélo, ainsi qu'entre les clubs locaux et les scolaires. De plus, une telle démarche viendrait couronner l'effort pour le développement des circulations douces et, l'on espère, encore plus populariser la pratique du vélo. Ajoutons aussi qu'un tel équipement, de par son unicité, aurait de fortes chances de devenir un lieu d'attractivité métropolitain voire régional.

## **ELÉMENTS DE CONCLUSION**



L'ensemble des préconisations présentées ci-dessus doit aussi prendre en compte un contexte plus vaste. Ainsi, il nous semble important, dans l'intérêt du développement de l'itinérance sportive en Seine-Saint-Denis, qu'un lien substantiel soit fait entre le PDH et le projet de Chemin des Parcs5, porté par le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Pour ce qui est du PDH et de ses structures connexes, le CDOS 93 souhaite, maintenant mettre ses préconisations à l'épreuve du terrain. Il est important, pour nous, de pouvoir procéder à des essais de pré-programmation sur des secteurs plus précis, en partenariat avec les institutions publiques et le mouvement sportif local, pour vérifier la pertinence de nos suggestions et lancer la phase préparatoire à la réalisation effective du PDH. A ce sujet, analyser les enjeux liés à l'ouverture et au transfert de propriété ou d'usage de certains terrains militaires paraît une piste à creuser.

Volontairement, nos analyses ont plutôt ciblé la partie séquano-dionysienne du PDH. Il nous semble maintenant logique de présenter ce document et les suites qu'il peut engendrer à des acteurs franciliens et parisiens. La Région, le Comité régional olympique et sportif d'Ile de France, la Ville de Paris et le Comité départemental olympique et sportif de Paris nous paraissent devoir être sollicités.



Document réalisé par le CDOS 93 - AVRIL 2016

Réalisation et rédaction de l'étude : Martin Citarella

Directeur de la publication : Erich Batailly - Responsable de la rédaction : Gilbert Havel

Mise en page : Laetitia Lejeau



**CDOS**

**SEINE  
SAINT-DENIS**

**CDOS**

**SEINE  
SAINT-DENIS**

développement  
durable