apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Le Canal de l'Ourcq, contribution pour un paysage partagé

MAI 2012

© ph.guignard@air-images.net – Le canal à Bondy au carrefour A3 – A86

Ce document s'inscrit dans la suite de l'étude du canal de l'Ourcq de Paris à Sevran (12 km environ, 8 communes), menée de 2008 à 2009, étude en trois volets et une note de synthèse de 4 pages.
L'Apur a souhaité compléter ces travaux par une contribution plus particulièrement orientée autour des enjeux de paysage, enjeux considérés comme majeurs pour tous mais qui restent à construire et à partager.

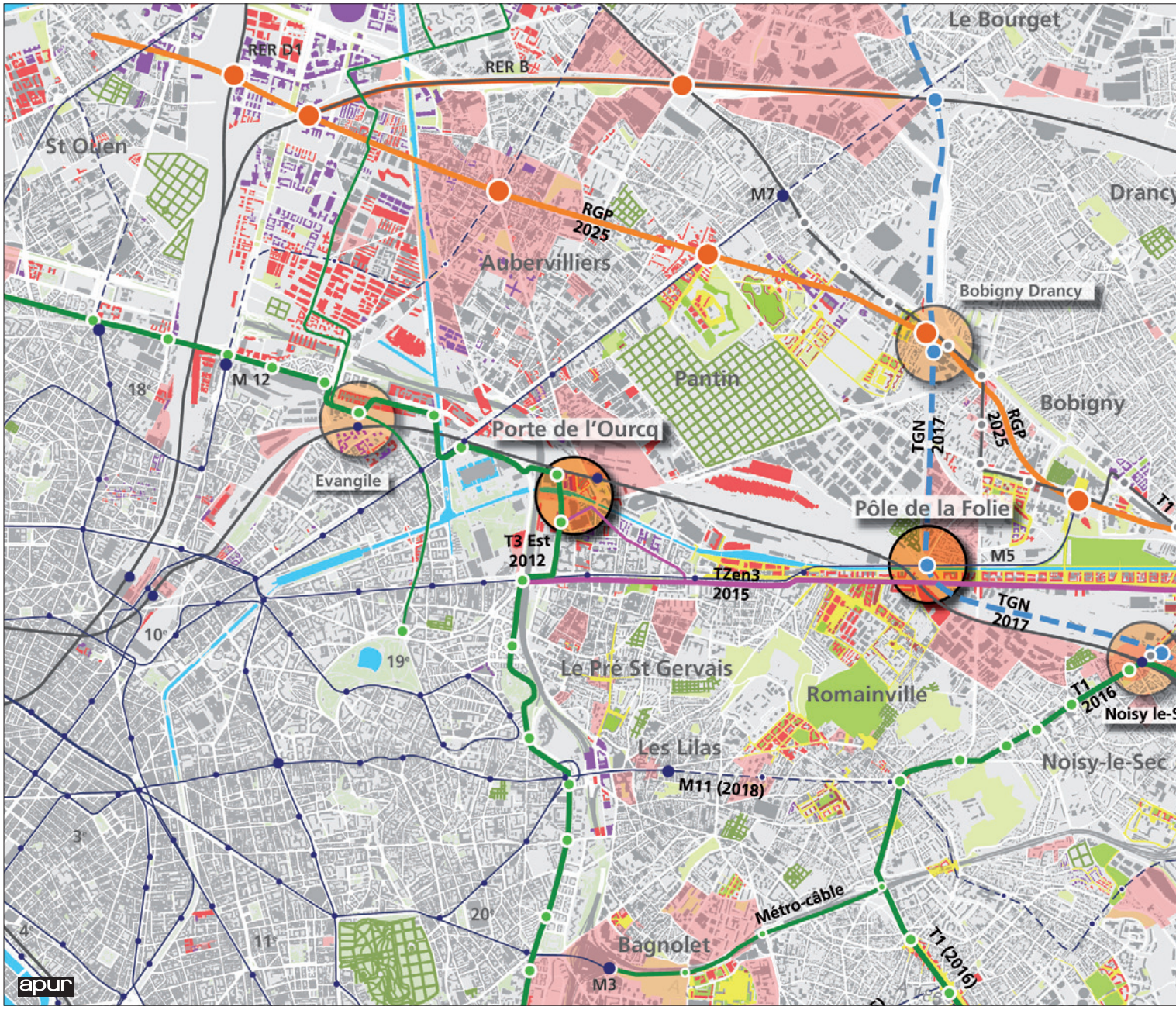
Dans un contexte marqué par des volontés d'intercommunalité et de fortes mutations urbaines, il s'agit de définir de nouvelles relations entre le domaine public fluvial, les terrains privés et les espaces publics communaux riverains afin de permettre le « retournement » vers le canal des territoires qui le bordent et d'élaborer un paysage et une configuration des berges conformes à tous ses usages (fret, loisirs, déplacements, ressource en eau) au cœur de nouveaux quartiers d'activité et d'habitation.
Ce document est une contribution pour aider à dégager une vision partagée du paysage du canal en intégrant les projets en cours de chacune des communes, afin qu'à l'avenir le canal contribue plus fortement à l'identité des territoires qu'il traverse.
Ces orientations s'appuient sur les paysages, les usages et les enjeux environnementaux comme vecteurs de cohérence des projets à l'échelle métropolitaine qui est celle du territoire du Canal.

Le canal, un espace majeur en transformation au cœur de la métropole

Le réseau des canaux de Paris (Saint-Martin, Saint-Denis et Ourcq) a été conçu au début du XIXe siècle comme un ouvrage d'adduction d'eau et une voie navigable de 130 km à travers Paris et ses environs. Le canal de l'Ourcq, long de 97 km, alimente l'ensemble du réseau, traverse 43 communes, 5 départements et 2 régions (Ile-de-France et Picardie).

Le canal de l'Ourcq est un espace métropolitain majeur.

Il parcourt la Seine-Saint-Denis d'est en ouest et permet toujours l'approvisionnement en eau brute et le transport des marchandises, par un mode plus « durable » que la route. Il favorise les modes de déplacements « doux » et relie de grands parcs et jardins de Paris à Sevran.
Autrefois espace industriel, il est aujourd'hui au cœur de territoires en devenir. 50 % des emprises riveraines de la section à grand gabarit sont en mutation. Ces projets vont façonner un nouveau paysage, introduire de nouvelles centralités et potentiellement, créer un espace de désenclavement, de desserte et de valorisation des territoires riverains.
Les principales opérations d'aménagement engagées se juxtaposent sur 4 km de long en rive sud, de Pantin à Noisy-le-Sec : la ZAC du Port de Pantin, la ZAC Eco-Cité à Bobigny, la ZAC des Territoires de l'Ourcq à Noisy-le-Sec et la ZAC Ecoquartier du canal à Bondy. Ces opérations représentent **3 000 logements** et environ **187 000 m² de SHON d'activité.**
Trois ports industriels existants à Paris, Pantin et Bondy vont être maintenus –un quatrième sera construit à Bondy – car ils sont indispensables pour assurer l'appui logistique du canal en particulier pour les matériaux de constructions et la gestion des déchets.



Les projets de transports en commun vont créer 3 pôles majeurs le long du canal de l'Ourcq…

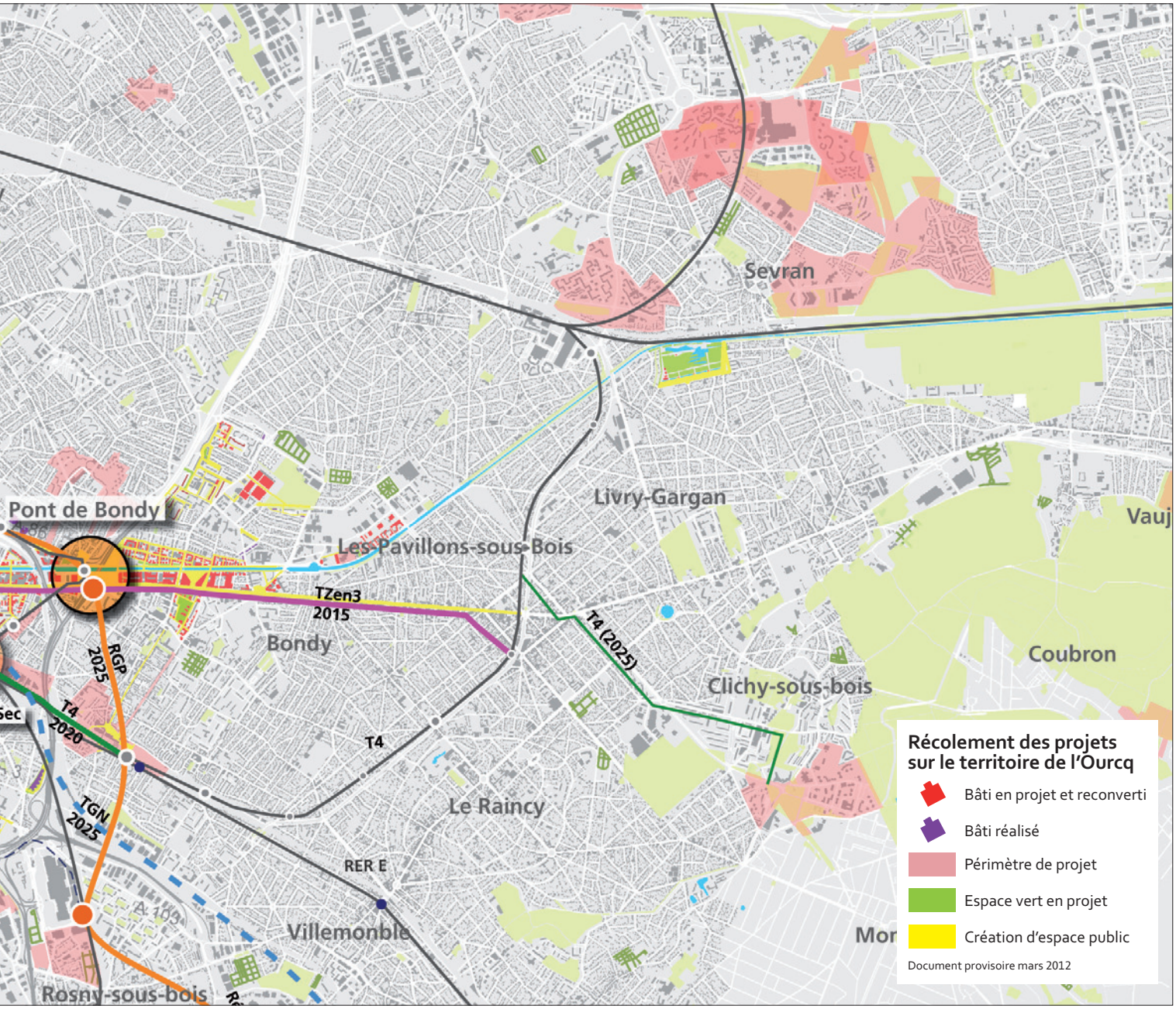
Aujourd'hui, de Paris à Sevran, l'accès aux abords du Canal de l'Ourcq par les transports en commun s'effectue par 3 gares des lignes E et B du RER et 3 stations de la ligne 5 du métro. Les projets à venir comprennent une amélioration de la desserte sur 3 sites majeurs : **la porte de l'Ourcq** située au croisement du canal et du viaduc du Boulevard périphérique (mise en service du Tramway des Maréchaux T3 en 2012), **le pôle de la Folie** à proximité du pont ferroviaire du faisceau Est (Tangentielle Nord interconnectée à la ligne 5) et **le pont de Bondy** près du diffuseur des autoroutes A3 et A86 (réseau complémentaire du Grand Paris).

…et plusieurs gares à proximité.

A partir de 2015, la ligne T-Zen 3 (Bus à Haut Niveau de Service) sur l'ex RN3 reliera ces sites. **Le pôle de Noisy-le-Sec** va se développer avec les prolongements des tramwaysT4 (Bondy/Noisy-le Sec) et T1 (Noisy-le Sec/Val-de-Fontenay) et avec l'ouverture de la Tangentielle Nord. Prévu à l'horizon 2020, le prolongement à l'ouest de la ligne du RER E viendra compléter la desserte.
Dans ce réseau de transports en commun, le canal de l'Ourcq est lui-même vecteur de déplacements avec les navettes reliant le Bassin de la Villette à Aulnay-sous-Bois lors de « l'été du canal» de mi-juin à fin août .

L'ouverture de la ville sur le canal est un enjeu majeur.

Cet enjeu est partagé par toutes les collectivités concernées. Son caractère unitaire et singulier et le rôle de lien de cette infrastructure fluviale sont fondamentaux. Une nouvelle forme de ville va se fabriquer là. Les projets urbains et les projets de transports, posent déjà les jalons de ce développement et d'une nouvelle intensité urbaine.
Ils conduisent à s'interroger sur **la capacité du canal à devenir un grand espace public fédérateur,** porteur d'une identité d'échelle métropolitaine et d'une multitude d'usages, parfois conflictuels. Aussi, la nouvelle urbanité du canal doit-elle intégrer, dans sa conception, une façon originale et pérenne d'implanter les différentes activités, anciennes et nouvelles, qui le bordent.



Le grand paysage du canal est fragile. Il tend à s'effacer et à se morceler.

Une structure végétale linéaire altérée

La répétition, la hauteur et la silhouette des peupliers en alignement sur la berge sud, dans un paysage à dominante horizontale, donnent au canal une dimension territoriale et le rendent perceptible depuis la corniche des forts.
La tempête de 1999 et les aménagements successifs des berges ont compromis cette qualité du grand paysage. Aujourd'hui les peupliers existants posent question : ils sont souvent en mauvais état, cassants, allergogènes et peu pérennes, leurs racines dégradent les berges... Par ailleurs, la trame végétale des emprises riveraines est peu fournie et rarement reliée aux berges. La question de la pérennité du paysage actuel du canal, de sa qualité et de son caractère est posée. **La nécessité du renouvellement de son paysage est d'actualité**.

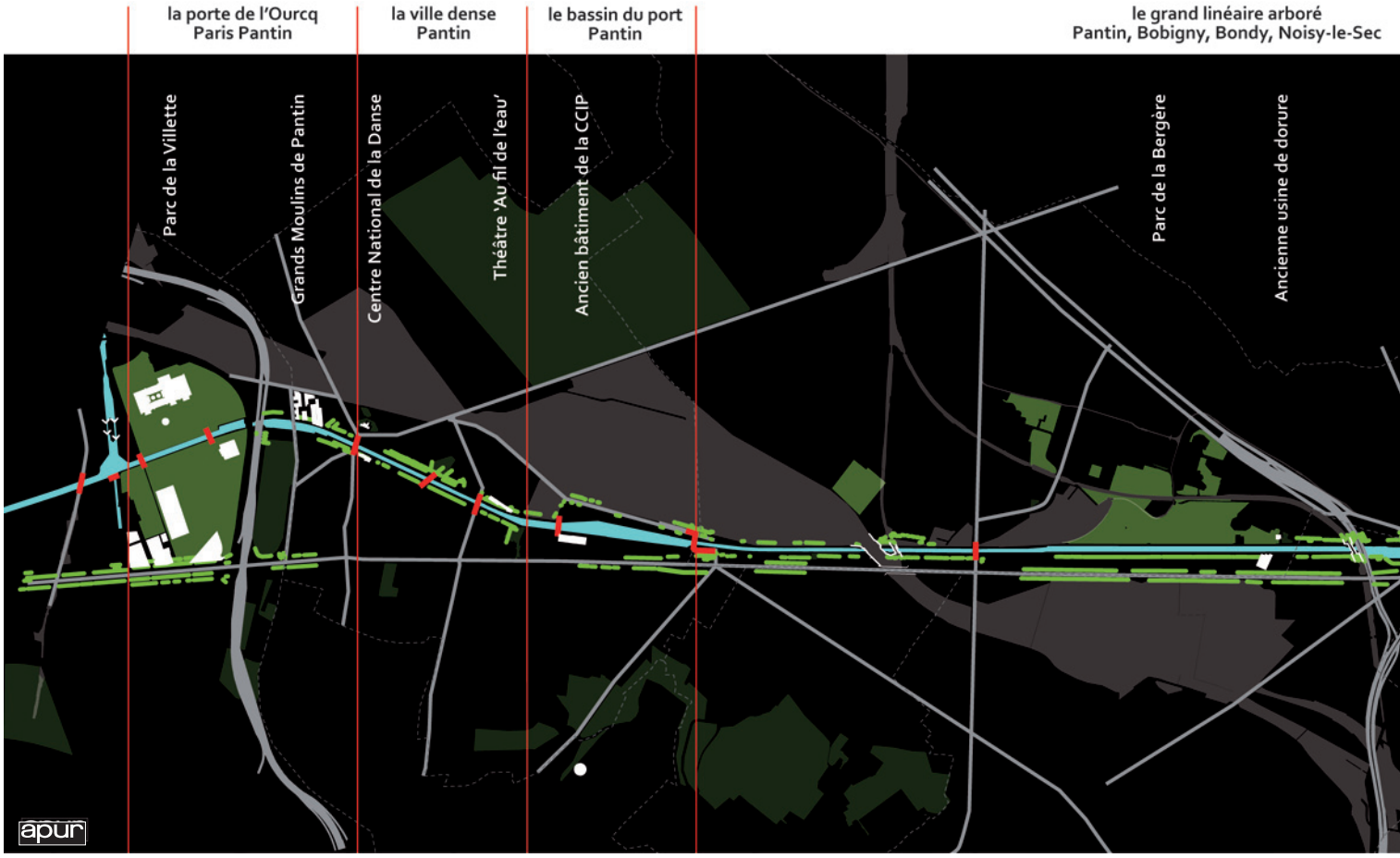
Des berges modifiées par des aménagements locaux, plus fragmentées, et disparates

En section courante, la configuration des berges présente une partition en bandes parallèles au bord à quai qui accentue la dimension linéaire de l'ouvrage d'art. L'arrivée de nouveaux usages et notamment de la piste cyclable, mais aussi d'espaces verts de proximité, a conduit à fragmenter les espaces de berges en les spécialisant.

Un nombre limité d'ouvrages de franchissement et de rampes d'accès aux berges

Depuis sa création, le canal est une infrastructure franchie par des ouvrages qui n'échangent pas systématiquement avec les berges. Le gabarit de ces ouvrages, nécessaire au passage des péniches, oblige à les raccorder au réseau des rues loin de la berge, contribuant à isoler les parcours sur les quais des autres parcours urbains.
Entre les ponts Délizy et de Bondy, distants de 4 km, le faible nombre de ponts rend difficile la traversée du canal et l'accès aux berges. Plusieurs emprises du canal apparaissent enclavées et les cheminements entravés par les infrastructures routières et ferroviaires.

Les collectivités concernées regroupées au sein d'un GIP (Pantin , Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Bondy) travaillent à l'élaboration d'une charte d'orientations paysagères du canal de l'Ourcq pour garantir une cohérence des aménagements des berges.



L'espace du canal est isolé des quartiers riverains et bordé de murs aveugles

Le canal est loin des quartiers riverains. L'enclavement des berges est, la plupart du temps, lié au statut foncier particulier du domaine public fluvial (DPF) qui est conçu comme un espace autonome qui fonctionne dans une relation exclusive avec la voie d'eau sans échange autre que technique avec les voies publiques communales. N'appartenant pas à ce réseau des voies (domaine public communal de voirie), les berges en sont séparées partout à l'exception de certains secteurs à Pantin et à Sevran où le canal est bordé, comme à Paris, par des voies publiques communales.

Le paysage du canal est ainsi marqué par les murs aveugles des fonds de parcelles riveraines, seuls les parcs de la Villette et de la Bergère regardent et sont accessibles depuis le canal, intègrant les berges dans leur espace et leurs pratiques.

Des lieux singuliers, infrastructures et bâtiments remarquables, ont forgé l'identité du canal

Les grandes séquences du canal sont ponctuées de lieux singuliers.

Les ports sont caractérisés par l'élargissement du Domaine Public Fluvial et des berges minérales.

La concentration des infrastructures ferroviaires et routières crée aussi des espaces et des paysages remarquables.

Enfin, plusieurs bâtiments et traces de l'histoire urbaine contribuent au marquage du paysage : **les Grands Moulins de Pantin, l'ancien bâtiment de la CCIP, la Maison du parc de la Bergère, l'école Pasteur, l'hôpital J. Verdier, le bâtiment de la Colonie de la Villette,** le mur limitant la berge nord sur 1 km de long d'Aulnay-sous-Bois à Sevran.

Un grand paysage à conforter et à réinventer

Renforcer la grande échelle de la structure végétale pour garantir la cohérence du territoire traversé

Élément structurant du paysage, **les alignements d'arbres sont à compléter et étendre pour affirmer la continuité du tracé linéaire du canal,** donner une cohérence paysagère aux rives destinées à accueillir des programmes et des architectures diverses. En même temps, l'interruption ponctuelle de ces alignements et des choix d'essences différentes pourront aussi contribuer à signaler les lieux singuliers (franchissements, espaces publics majeurs, ports...).
Les peupliers, courants sur la berge sud du grand gabarit, pourraient être remplacés par des essences à port fastigié et à grand développement (peuplier d'Italie, chêne pédonculé ou platane fastigié) sur l'ensemble du canal à grand gabarit. **Ces plantations systématiques sont destinées à maintenir les grandes lignes de perspective d'ensemble** quelle que soit la largeur du canal et des berges et la nature des aménagements prévus dans les projets de Pantin à Sevran.
En section courante du canal à petit gabarit, avant le parc de la Poudrerie, les alignements en simple ou double rangées pourraient être prolongés par des arbres d'essences similaires sur les deux berges.

« Épaissir » la présence végétale en étendant les plantations au cœur des quartiers voisins

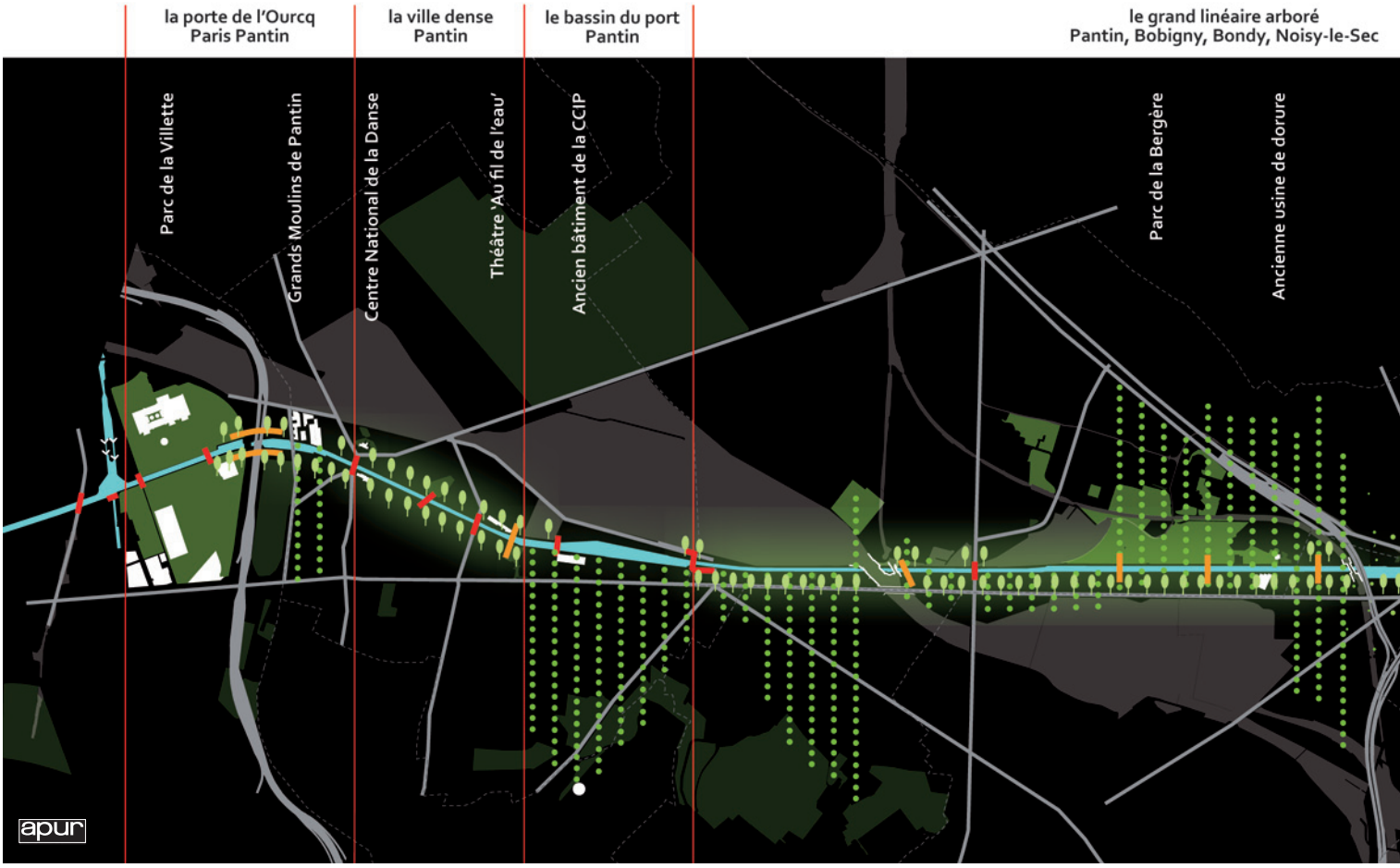
Mais constituer une structure végétale d'une qualité et d'une importance suffisante pour modifier le paysage du canal et son inscription dans la grande dimension du territoire suppose de ne pas se contenter d'agir sur la berge. Il faut trouver **des continuités de la trame végétale en profondeur,** en plantant systématiquement les voies publiques transversales et les emprises libres riveraines, actuelles ou à créer, publiques ou privées (jardins publics et privés, haies et clôtures végétales...), pour épaissir la trame végétale autour du plan d'eau.

Renforcer la configuration linéaire des berges pour renforcer l'identité du paysage

Élément de continuité du paysage et des usages, la configuration linéaire des berges en section courante du grand gabarit devrait être maintenue. À partir du bord à quai, les aménagements pourraient respecter la partition suivante : **une bordure de couronnement, une bande circulable, minérale ou non, destinée aux interventions, aux cheminements piétons et / ou cycles et une emprise gazonnée ou non jusqu'à la limite du DPF.** Un traitement des berges favorisant la relation avec l'eau pourrait être envisagé pour des lieux singuliers : espaces publics ou parcs urbains ouverts sur les berges.

Multiplier les ouvrages de franchissement et les relier aux berges

Dans le cadre des projets en cours, en bordure du canal à grand gabarit, **sept ouvrages de franchissements**



sont projetés. Ils constituent un enjeu qui dépasse l'intérêt local.

Les nouveaux ouvrages seront un facteur d'identité. Leur conception mériterait d'être resituée dans le cadre d'un projet global, de relever d'un budget métropolitain voire européen. Sans être identiques, ils pourraient avoir des caractéristiques communes : transparence, légèreté, qualité et simplicité de mise en œuvre. Surtout, ils devraient garantir des qualités d'usages : **accessibilité à l'ouvrage et aux berges, gabarits pour le chemin de service sous ouvrage sur le quai.**

Sur quatre ouvrages de franchissement existants, des améliorations sont aussi à prévoir pour rétablir les liaisons avec les berges : le viaduc du boulevard Serrurier et les ponts de Bondy, d'Aulnay et de La Forêt.

La berge du canal doit devenir un lieu public pour que les quartiers riverains ouvrent sur le canal.

La berge du canal doit être considérée comme un espace public qui aide au désenclavement des territoires riverains. **Permettre d'ouvrir des façades avec vues et accès sur le canal, disposer d'adresses pour favoriser la vie quotidienne, installer des commerces et mutualiser les voiries de service et de desserte locale – engins du service des canaux, accès pompiers, livraisons… doit être un objectif partagé.** Pour cela, des voies publiques communales doivent pouvoir être créées sur un territoire qui est aujourdhui le domaine public fluvial ou en limite de celui-ci.

De plus, les voies projetées dans les opérations d'aménagement, doivent pouvoir être conçues en totale continuité avec les berges du canal.

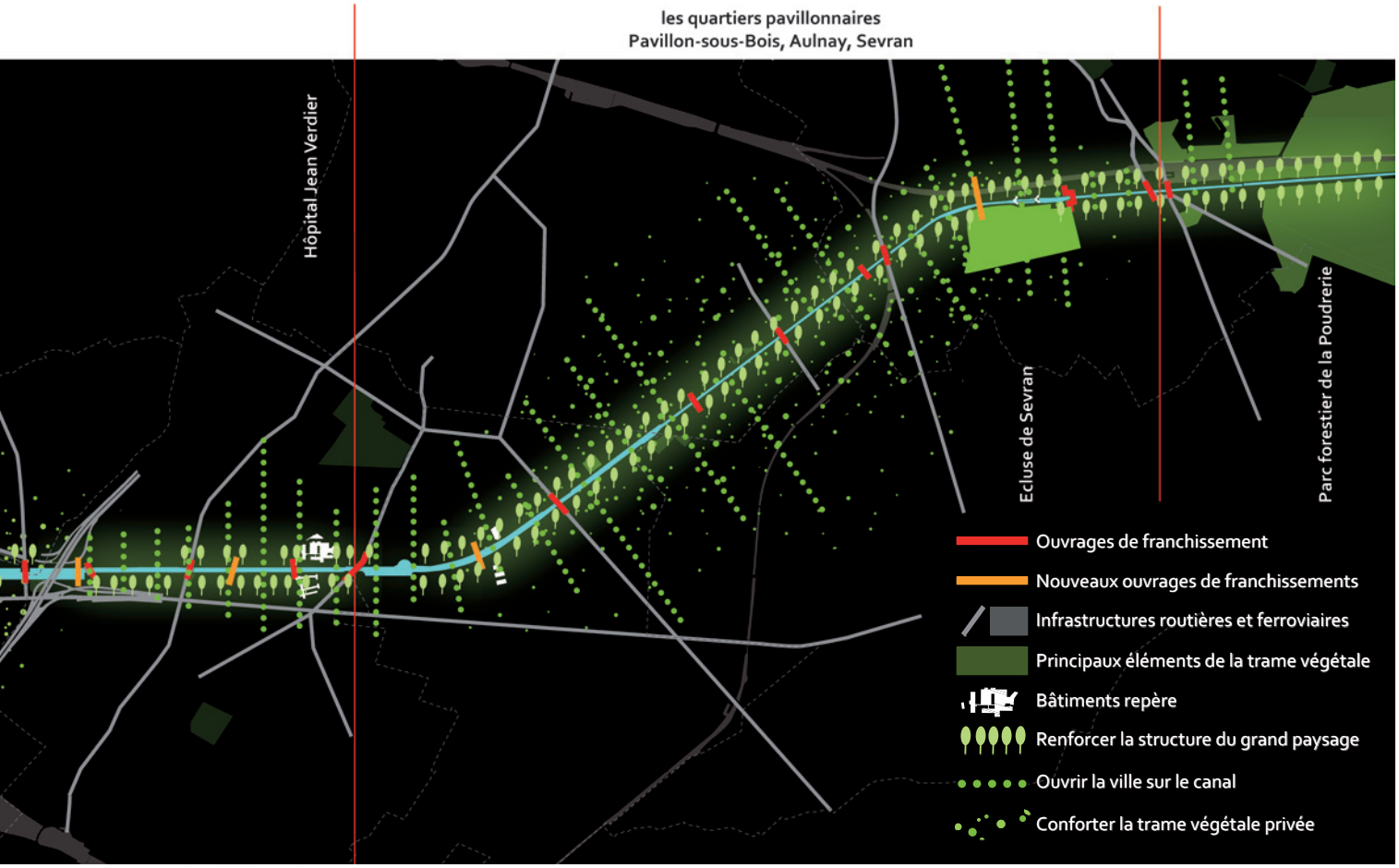
Enfin, des actions complémentaires doivent être étudiées pour accroître l'accessibilité et la visibilité du canal par l'ouverture des impasses existantes qui butent sur les berges, par la possibilité de créer des accès dans les clôtures privées riveraines, par la requalification des dénivelés entre les berges et les espaces communaux voisins.

Renforcer le rôle et l'impact des lieux singuliers et des bâtiments remarquables facteurs d'identité

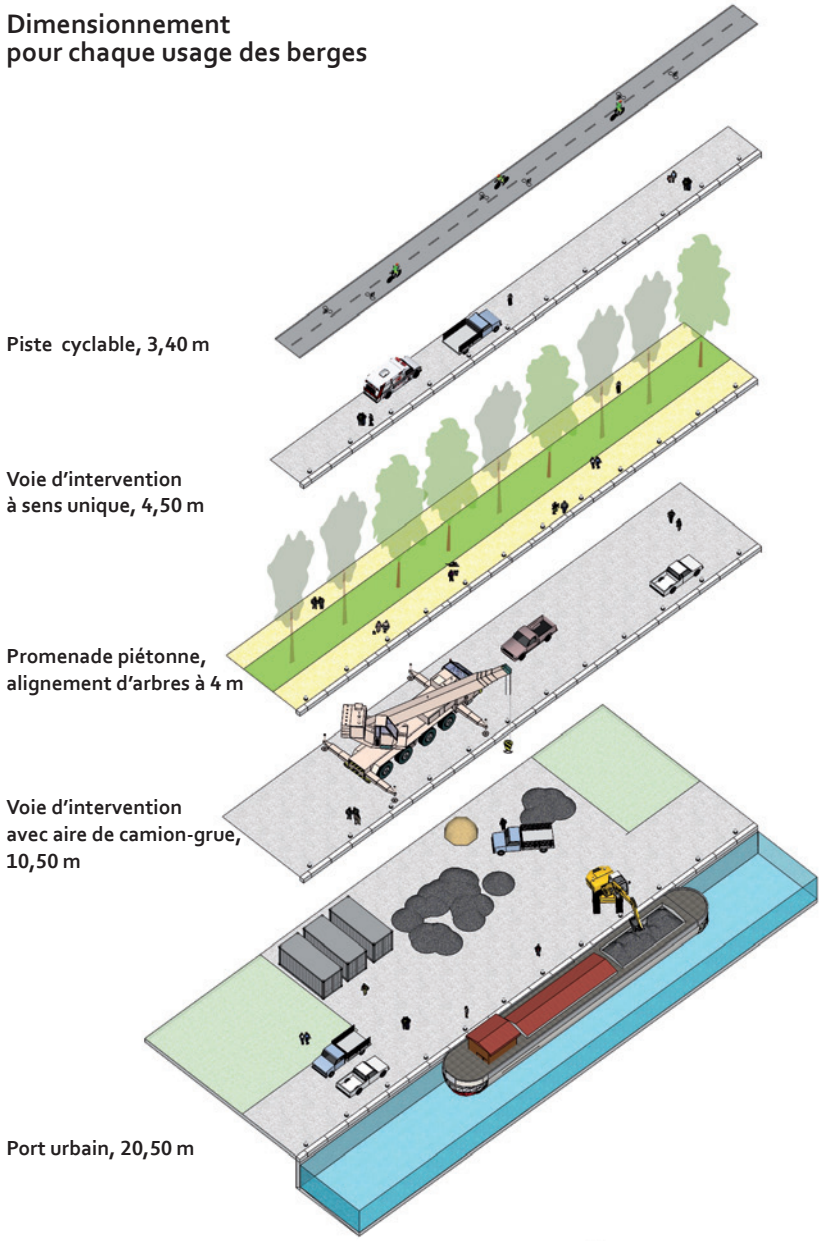
Les ports participent de l'identité du canal, de son paysage et de sa vie. La rénovation du port Serrurier, intégré dans l'environnement, dont les ouvrages techniques ont été redessinés, montre qu'il est possible de concevoir un paysage renouvelé et qualifiant des ports. La « Porte de l'Ourcq », le « pôle de la Folie », le « diffuseur A3-A86 », traversés par les infrastructures, sont autant de points singuliers et difficiles qui doivent être mieux intégrés au paysage du canal et à ses pratiques. Ce sont autant de lieux de projet où le paysage est à apprivoiser, où les infrastructures sont à considérer comme des monuments exceptionnels.

Enfin, le patrimoine bâti, essentiellement industriel, mérite d'être reconsidéré et exploité à l'image des grands moulins de Pantin qui renforcent l'identité et la visibilité du canal et redynamisent la vie locale.

Au sein des projets, des bâtiments nouveaux devraient ponctuer le paysage du canal et renforcer son attractivité et sa visibilité.



Dimensionnement pour chaque usage des berges



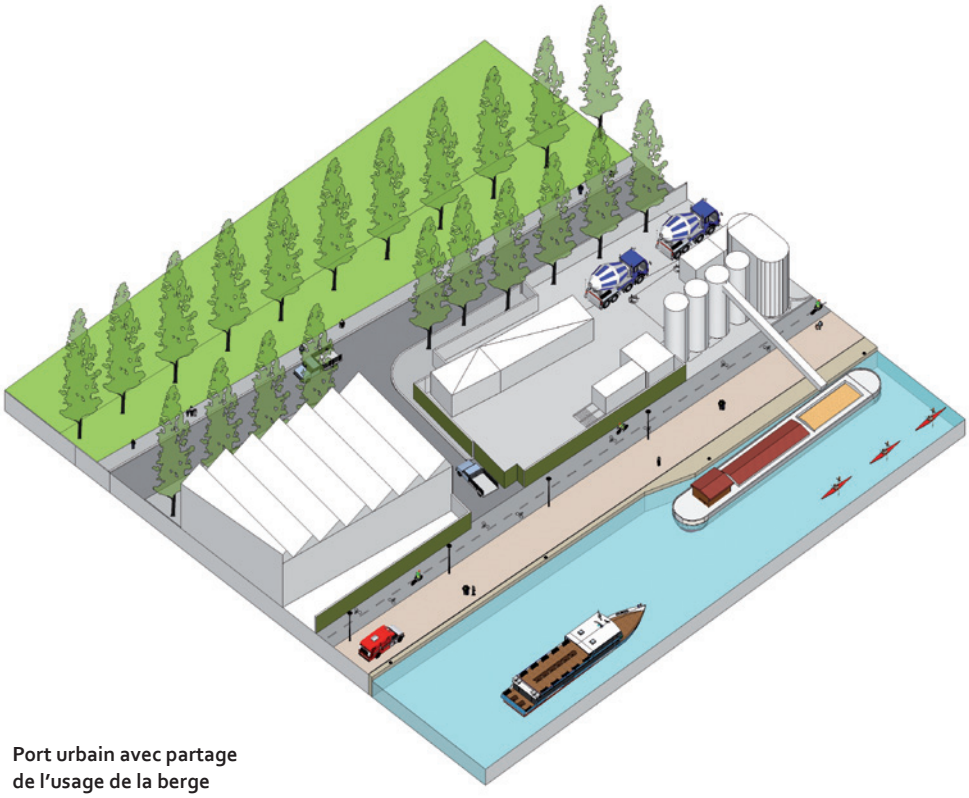
Consolider les usages existants et initier de nouveaux usages ; partager l'espace

Les fonctions traditionnelles du canal doivent être valorisées et partagées. La réappropriation des berges générera des usages qui devront cohabiter. L'ensemble des activités liées à l'eau, ayant fait l'objet d'une étude, ne sont abordées ici que pour leur impact dans l'aménagement des berges.

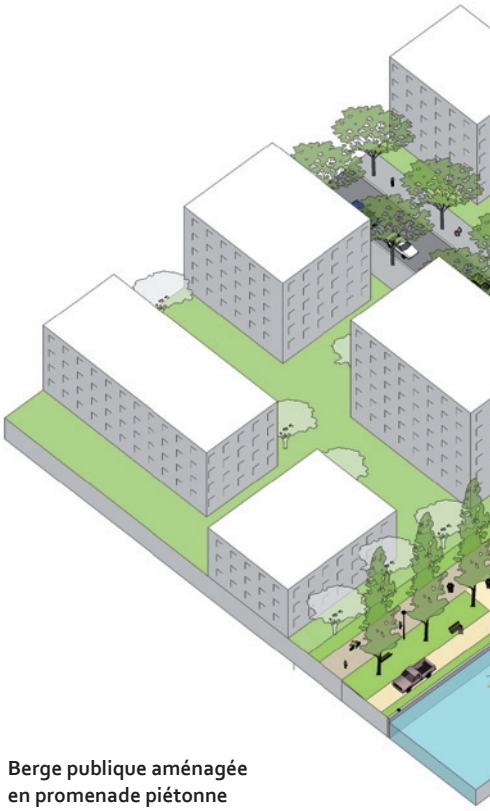
Des berges où doivent pouvoir coexister des usages différents

Les berges, un espace public partagé :
Voie d'eau artificielle, le canal de l'Ourcq à grand gabarit nécessite réparations et entretien. Une bande d'intervention de 7.80 à 11 m en section courante permet l'accès au bord de l'eau des engins de secours et d'entretien. Cet espace, libre d'installations pérennes, est en grande partie réservé aux circulations douces et à la détente.
La continuité de ces usages contribue à l'unité du canal, c'est pourquoi, au regard de la faible largeur des berges à aménager, **il importe de privilégier le partage de l'espace en conciliant les différents usages.**

La création d'une voie publique, attenante au domaine public fluvial, est un objectif sur l'ensemble du linéaire du canal ; elle doit contribuer à accroitre la largeur de berge et à favoriser le développement d'une vie locale renforcée.
Les aménagements de cet espace public nécessitent un traitement et une gestion globale qui préservent le caractère naturel et fluvial des berges. Les éléments hérités, pavés, lisse d'amarrage, points d'eau et d'électricité, bords à quai... témoins de l'histoire du site, devraient être enrichis et orienter les choix d'aména-



Port urbain avec partage de l'usage de la berge



Berge publique aménagée en promenade piétonne

gements vers des solutions simples, pérennes et d'un coût d'entretien limité.
Le choix du mobilier urbain, les bancs et particulièrement l'éclairage, gagnerait à être davantage unifié et concerté afin de contribuer à la création d'une ambiance parc urbain.

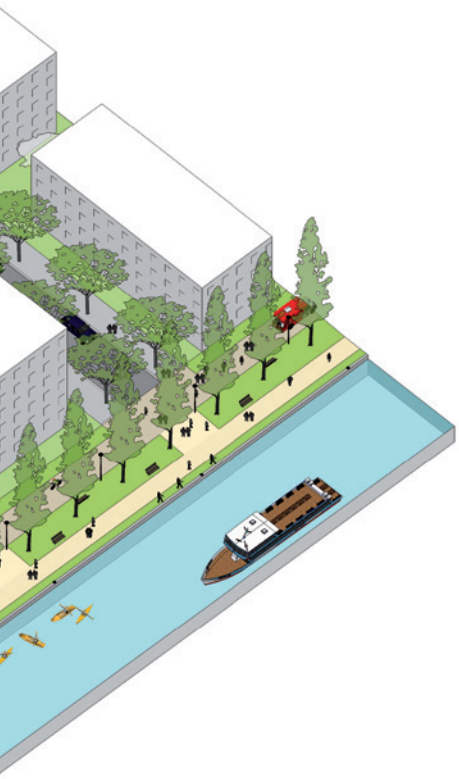
Dans les ports, l'usage de la berge est à partager
Les ports participent de l'identité du canal, de son paysage et de sa vie. Un usage partagé de la berge au droit des ports, continu ou selon des temporalités à définir (week-end, soir...), est un objectif à atteindre avec tous les usagers des ports. La rénovation du port Serrurier, qui préserve la continuité des cheminements sur les berges, ou encore les modalités d'usage partagé des berges de Seine à Tolbiac montrent que cela est possible et peuvent servir de référence.

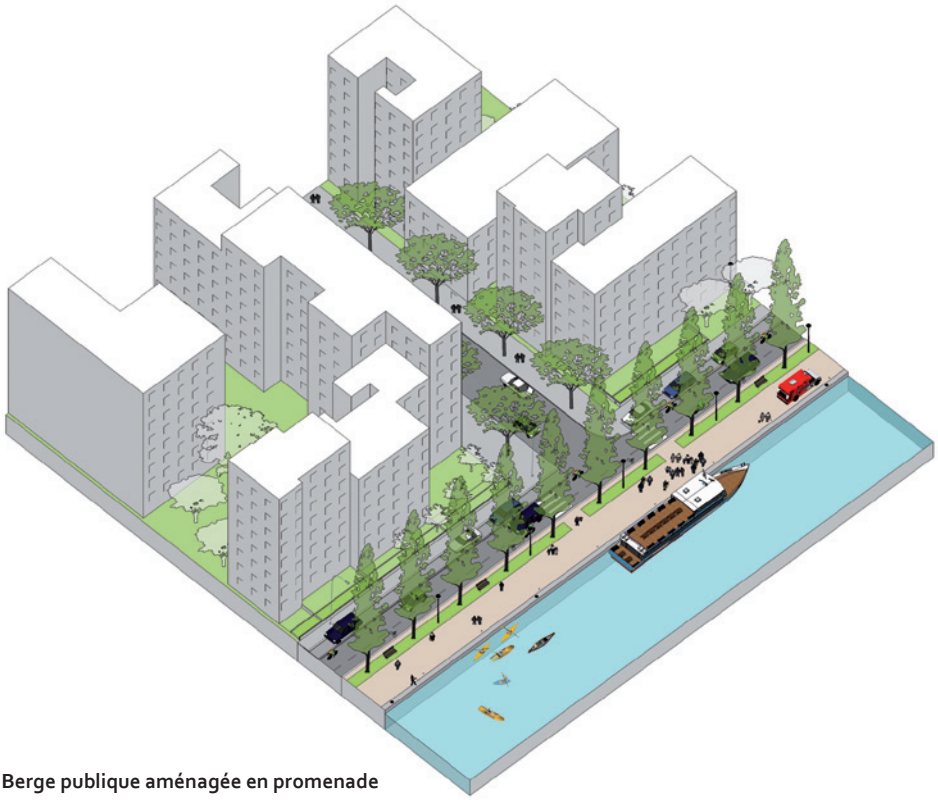
Le transport fluvial à développer
Le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Denis, à grand gabarit, représentent une alternative au transport routier pour les collectivités traversées.
Le transport des marchandises, limité aux matériaux de construction, devrait s'élargir à d'autres filières de logistiques urbaines, comme la filière déchets, voire à l'approvisionnement en denrées alimentaires (fruits et légumes). Pour cela, il est essentiel que les ports identifiés au schéma directeur des implantations portuaires et activités de loisirs (SDIPL)* s'intègrent dans leur environnement et contribuent au renforcement des mobilités pour tous les usagers.
En période estivale, le transport de passagers, du Bassin de la Villette aux Pavillons sous-bois, connait une progression de sa fréquentation. Cette navette fluviale, étendue sur des périodes plus longues, pourrait devenir un transport collectif connecté à d'autres modes de déplacement. L'existence d'un transport fluvial devrait favoriser la création d'un maillage de petits équipements et de nouveaux services urbains de proximité adaptés à la simplicité du canal et propices à une diversité d'usages.

Développer les activités touristiques et de loisirs
En plus des usages quotidiens de la piste cyclable, le canal de l'Ourcq offre des pratiques de proximité qui se limitent aujourd'hui à la promenade, la pêche et aux graphes...
Deux nouveaux ports de plaisances sont envisagés au SDIPL sur les bassins de Pantin et de Pavillons sous-bois. Ces haltes de plaisance s'inscrivent dans le réseau des canaux connectés à la Seine et peuvent favoriser un maillage d'escales à caractère touristique. L'arrivée de nouveaux résidents itinérants est susceptible de valoriser l'image des territoires en attente d'opérations urbaines.
La pratique du canoë-kayak limitée aujourd'hui aux bases du bassin de la Villette et de Sevran va se développer avec l'aménagement de deux nouvelles bases sur le bassin de Pantin et l'ancien port de Bondy. Après une révision du règlement de navigation et aménagements particuliers des berges, la pratique individuelle du canoë sur le petit gabarit pourrait aussi être autorisée.
Dans la continuité des manifestations, telles que Paris Plage, l'Eté du canal et le festival Hip Hop Dôme, les animations culturelles et l'organisation d'évènements exceptionnels doivent être encouragées et coordonnées en tenant compte des contraintes liées aux autres usages.

Réutiliser les édifices patrimoniaux
La possibilité de conserver et de réutiliser le patrimoine industriel du canal doit être étudié. Les caractéristiques architecturales (grands volumes, grandes portées, qualités de matériaux...) et la situation urbaine de ces ouvrages devraient orienter leur programmation et leur recyclage, évitant ainsi des coûts d'entretien prohibitifs qui conduisent souvent à leur démolition.

* Piloté par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis et mené par l'équipe Daquin-Ferrrière-Samarcande associée à Séquano, ce schéma directeur a fait l'objet, en janvier 2011, d'une déclaration d'intention signée par l'ensemble des acteurs concernés.





Berge publique aménagée en promenade avec voie publique attenante

Les séquences paysagères caractéristiques et leur mise en valeur

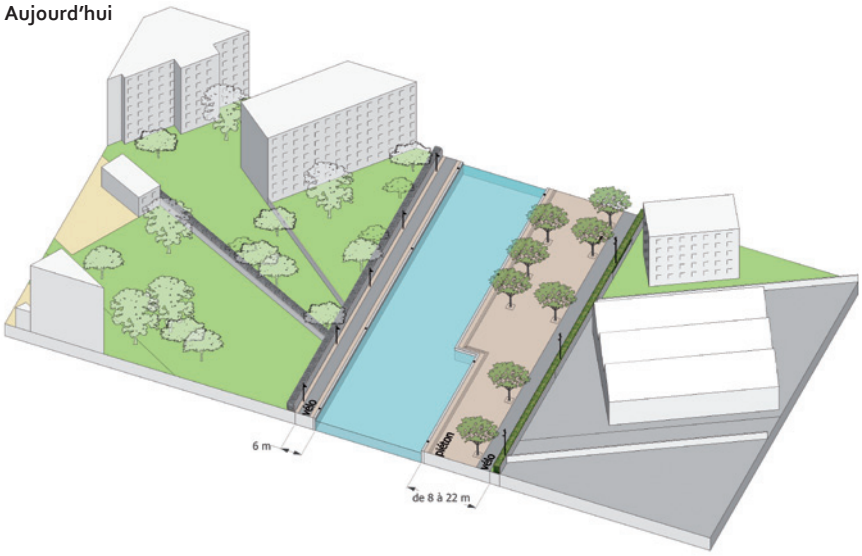
Au fil du temps, une grande diversité d'éléments ont constitué le paysage du canal : tracé des voies, découpage parcellaire, ouvrages de franchissement, édifices industriels, trame végétale, infrastructure fluviale. Ces traces successives, liées aux origines rurales des territoires et aux activités industrielles et portuaires forment un paysage sédimenté spécifique susceptible d'enrichir les mutations envisagées. Cinq séquences principales peuvent être identifiées :

La porte de l'Ourcq, du Parc de la Villette au pont de la Mairie de Pantin

La ville dense de Pantin

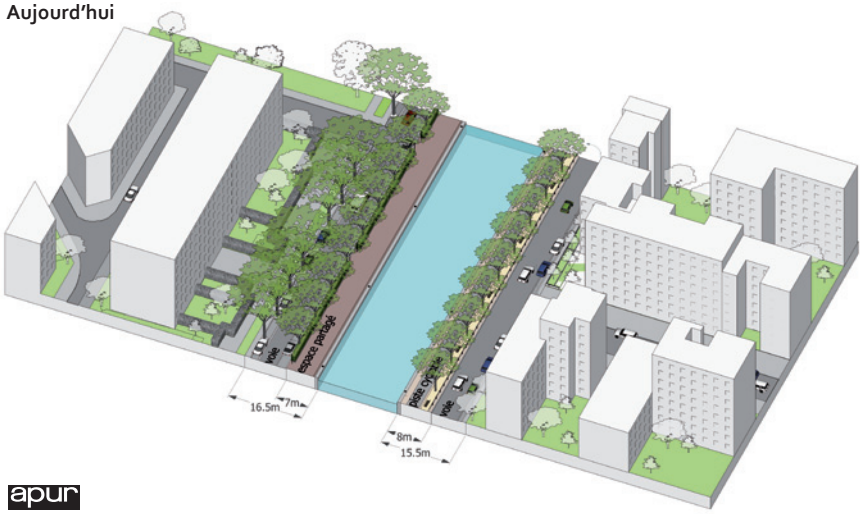
Le bassin du port de Pantin

Aujourd'hui



La porte de l'Ourcq, du Parc de la Villette au pont de la Mairie de Pantin (1 km) : Formée de berges dissymétriques – régulière et étroite au nord, irrégulière et plus large au sud – cette séquence est fortement contrastée de part et d'autre des boulevards des Maréchaux et du Périphérique du fait de la présence du parc de La Villette et des Moulins de Pantin et de la discontinuité de la trame végétale et du réseau des voies. Les plantations se limitent à quelques arbres sur la berge sud élargie aux abords du pont de la Mairie et sur la berge nord au droit de la Halle au Cuirs. Les sols, homogènes dans le parc (pavés de grès) sont plus hétérogènes à Pantin (béton, asphalte, pavés de granit). Les futures opérations d'aménagement et l'offre en transport en commun (station et pont du T3, RER Pantin) vont augmenter significativement la fréquentation de la berge nord où les cheminements sont déjà très pénalisés par la présence des piles des ouvrages routiers.

Aujourd'hui



La ville dense de Pantin (900 m) : du pont de la Mairie à la rue du Cheval-Blanc, le canal est longé par des voies publiques bordées d'habitations et d'équipements. Ils disposent de vues et d'adresses sur les quais de l'Ourcq et de l'Aisne eux-mêmes reliés au réseau des voies communales. Les plantations d'alignement de taille moyenne qui ont remplacés les peupliers ont réduit l'ampleur du paysage. Les différences de sols et de mobilier urbain entre les deux rives renforcent cette réduction d'échelle.

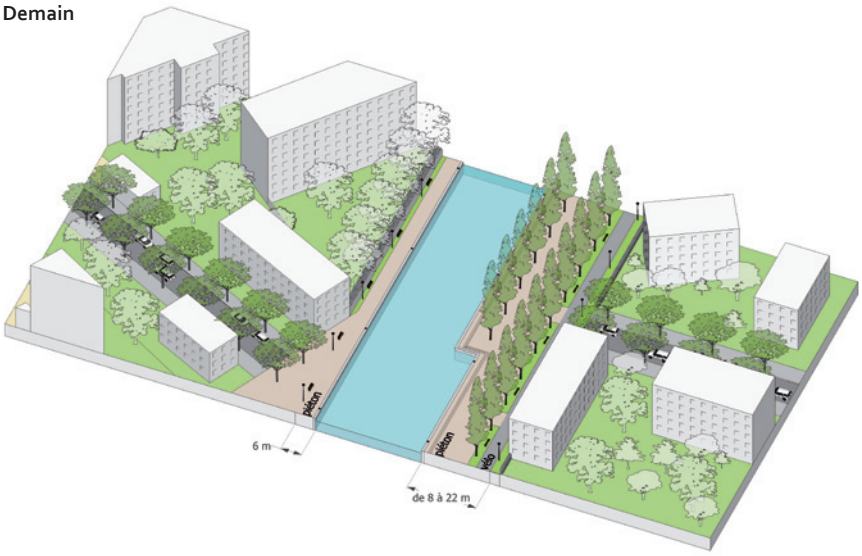
À partir des grandes caractéristiques des séquences paysagères, des orientations de principe pour l'aménagement posent les bases d'une nouvelle lisibilité de la structure territoriale du canal. L'objectif est de faire du canal et de ses berges un véritable espace public.

Le grand linéaire arboré.
Pantin, Noisy-le-Sec, Bobigny, Bondy

la traversée des quartiers pavillonnaires.
Les Pavillons-sous-Bois, Aulnay, Sevran

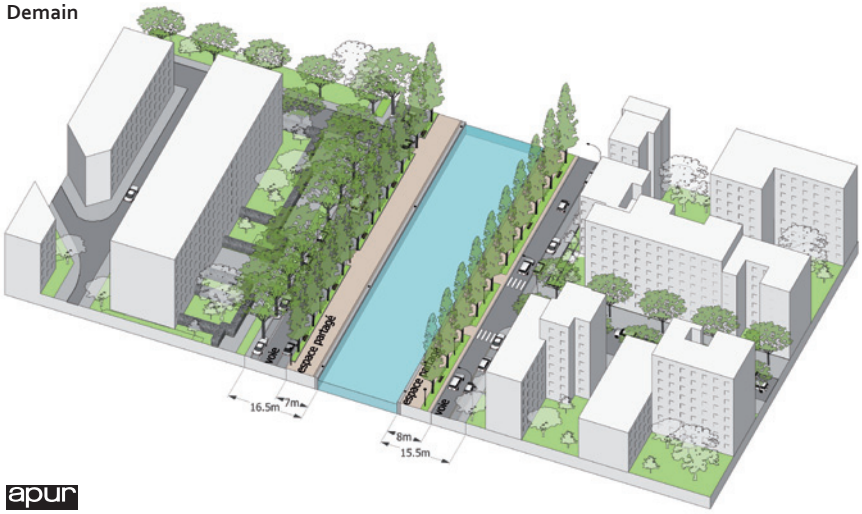
© ph.guignard@air-images.net

Demain



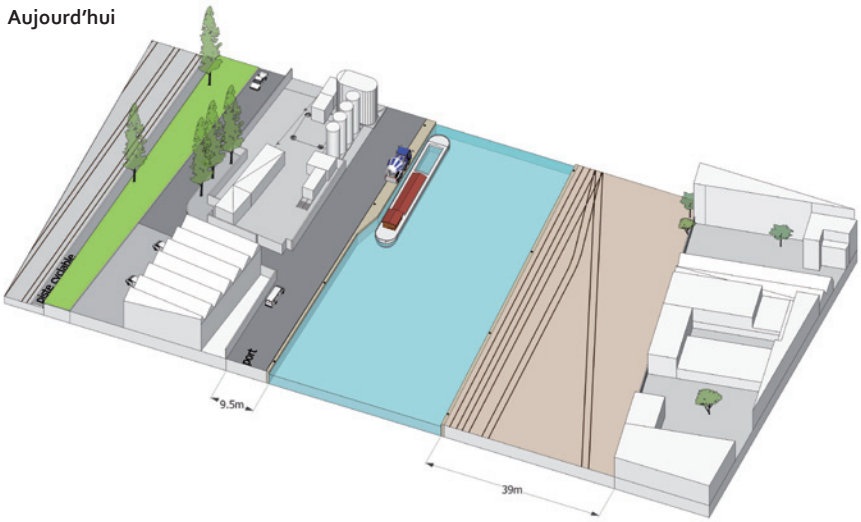
La porte de l'Ourcq, du Parc de la Villette au pont de la Mairie de Pantin : Pour répondre à la fréquentation importante du site, les berges devraient être régularisées et élargies. C'est le cas de la berge sud, à l'est de la nouvelle voie BH 19, et de la berge nord, en modifiant les piles du viaduc entre le pont du T3 et le parc.
Les plantations devraient être étendues sur les deux rives, notamment au droit de la Halle aux cuirs, et dans certains cas remplacées par des arbres de port fastigié, particulièrement du pont de la Mairie à la nouvelle voie BH19 en amont du Port Serrurier.
Pour les deux berges, il conviendrait d'unifier le mobilier urbain et le traitement des sols (pavés).
En berge nord, une rampe de mise à l'eau pourrait être implantée dans l'aire de retournement proche du viaduc.

Demain



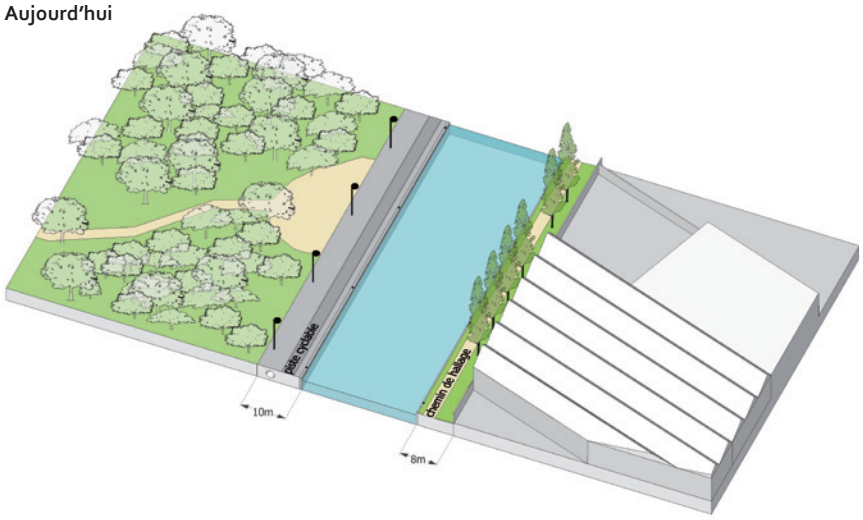
La ville dense de Pantin : Les cheminements piétons devraient être privilégiés sur les berges en reportant la piste cyclable sur les voies latérales. La lisibilité de l'ensemble pourrait être améliorée en supprimant les dispositifs de cloisonnement entre les berges et les voies latérales (charmille, garde-corps...)., en renforçant, au nord comme au sud, les alignements d'arbres à grand développement au port fastigié. À terme, le traitement des sols et le choix du mobilier mériteraient d'être unifiés.

Aujourd'hui



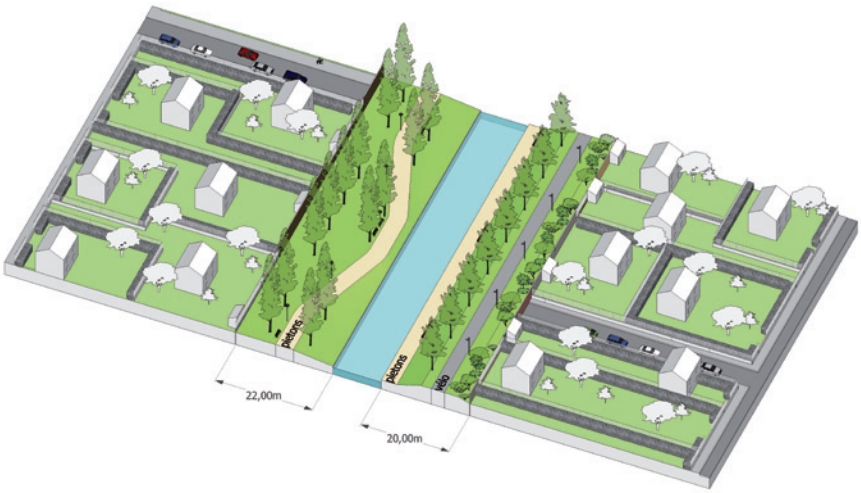
Le bassin du port de Pantin (800 m) : de la rue du Cheval-Blanc au pont H. Boyer, le site est surtout marqué par l'élargissement du plan d'eau et le caractère minéral des berges (pavés en grés au sud, dalle de béton et asphalte au nord). Les vues sont largement dégagées vers la corniche des forts et les emprises ferroviaires. Ainsi la rive nord est isolée du fait de la présence des entrepôts et d'une centrale à béton qui forment des enclaves qui ont conduit à détourner la piste cyclable loin de la berge.

Aujourd'hui



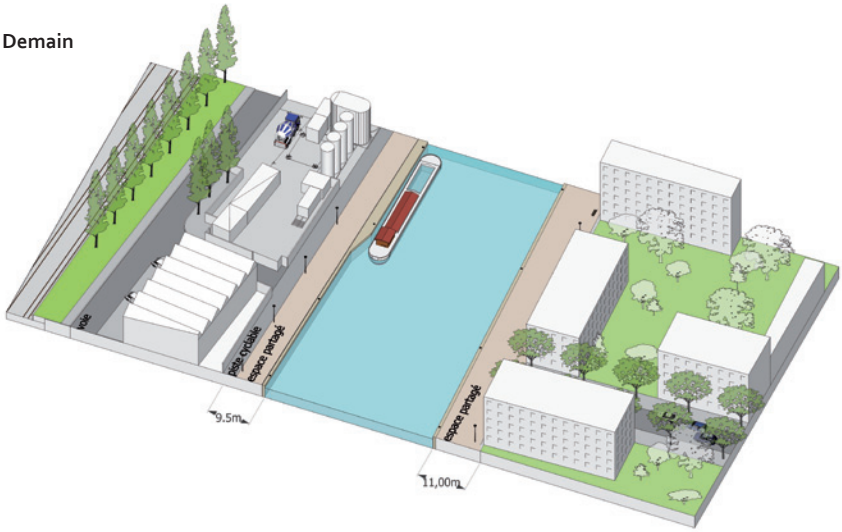
Le grand linéaire arboré (5 km), rectiligne du port de Pantin aux Pavillons-sous-Bois, est bordé au nord par les voies ferrées et le parc de la Bergère qui ouvrent des vues lointaines. La berge sud, plus difficilement accessible, est marquée par un alignement discontinu de peupliers et délimitée par des talus et des murs aveugles parfois intéressants (clôtures taguées, usines du secteur Engelhart). Le traitement des berges est contrasté et conditionne les usages. Au nord, de Pantin au pont de Bondy, l'asphalte de la piste cyclable domine ; à l'est du pont d'Aulnay, succède le gazon. En berge sud, du pont de la Folie au pont de Bondy, la terre battue et la végétation spontanée accompagnent la promenade ponctuée, au port de Bondy, de pavés en grés. Lors de l'Été du canal, la berge nord accueille des manifestations estivales.

Aujourd'hui



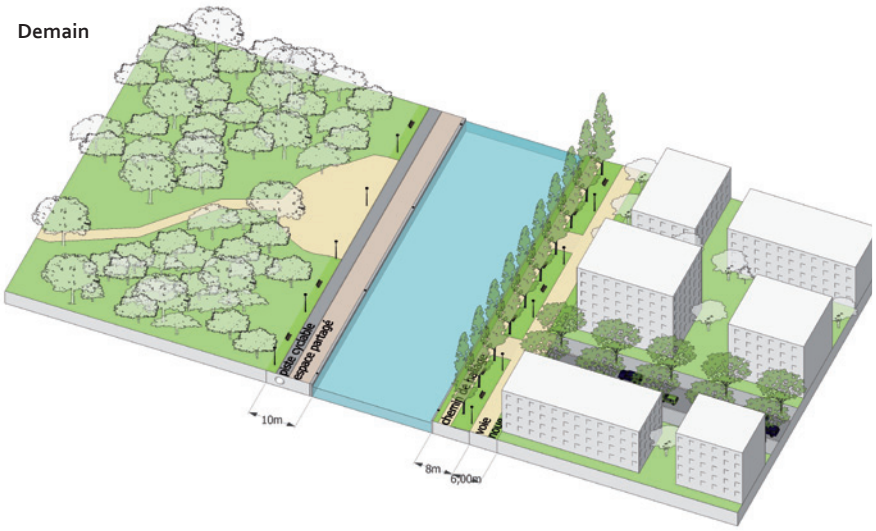
La traversée des quartiers pavillonnaires (4,5 km), du pont de la Forêt aux Pavillons-sous-Bois au pont de Sevran, marque le passage au petit gabarit. La séquence se caractérise par un élargissement des berges agrémentées d'une végétation abondante complétée par celle des jardins privés. Le traitement des rives est contrasté. La berge nord, pratiquement plane, est aménagée en jardins de proximité. Au sud, les usages sont spécialisés entre un bord à canal dédié à la promenade et un sommet de talus réservé à la piste cyclable. L'hétérogénéité du mobilier urbain entre les deux rives et la diversité des sols (asphalte, gazon, terre battue, enrochements, pavés en grès) altèrent la cohérence du paysage.

Demain



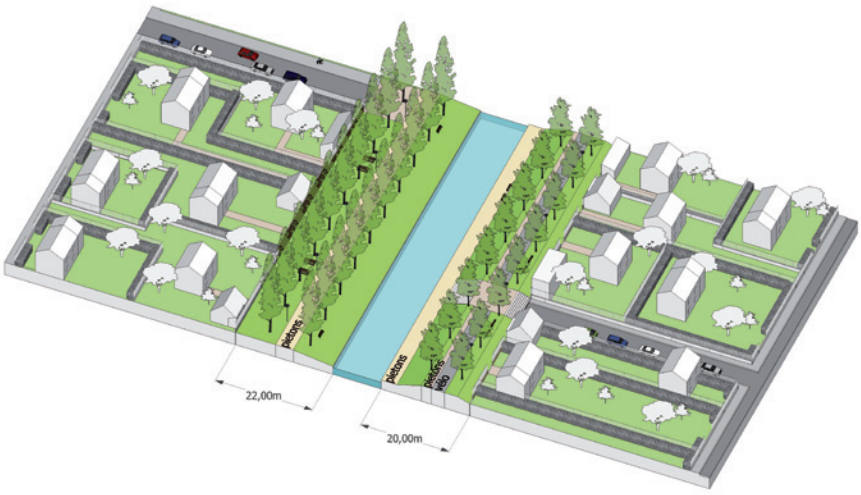
Le bassin du port de Pantin : Il est important de préserver le caractère minéral du bassin et d'améliorer son accessibilité. La berge sud permet de ménager un large cheminement en bord à quai et de valoriser les vestiges du passé industriel du port (pavés en grés, rails, passerelle...). En berge nord, la rue du chemin latéral devrait être prolongée jusqu'au pont H. Boyer par une voie attenante aux emprises ferroviaires. Une restructuration des activités portuaires devrait permettre un usage partagé de la berge qui intègre une continuité de cheminement piétonnier. Dans le même esprit, un report de la piste cyclable sur le quai mérite d'être étudiée.
Les plantations pourraient être limitées aux voies transversales et à l'extrémité est du site, où les rampes d'accès au pont H. Boyer pourraient être plantées d'arbres de port fastigié en continuité des peupliers existants. Les nouvelles constructions font face au canal.

Demain



Le grand linéaire arboré : Les berges pourraient être élargies par la création d'une voie publique attenante au DPF et son accessibilité améliorée par l'ouverture d'une série d'espaces publics transversaux.
Les alignements existants de peupliers devraient être préservés et complétés par de nouvelles plantations de port fastigié, espacées de 7 m au maximum. De même, les caractéristiques des sols de la berge sud devraient être respectées : terre battue et végétation spontanée en pieds d'arbres, pavés de grés au port de Bondy.
En berge nord, la perméabilité de la piste cyclable et la plantation des sols devraient être favorisées. Les clôtures devraient être supprimées au droit des équipements (hôpital J. Verdier...) et servir de support à une végétation basse le long des emprises ferroviaires.
Les nouvelles constructions font face au canal.

Demain



La traversée des quartiers pavillonnaires : Les aménagements paysagers doivent renforcer la dimension linéaire du canal en complétant et prolongeant, sur les deux berges, les alignements de peupliers par des arbres de port fastigié. Le mobilier urbain devrait être implanté dans la bande délimitée par la rangée de plantations et les limites des parcelles riveraines.
L'accès au canal devrait être fortement amélioré en ouvrant les impasses perpendiculaires aux berges, et en adoucissant les dénivelés. La cohérence paysagère des limites mitoyennes des berges devrait conduire à favoriser les transparences en autorisant des accès aux parcelles privés depuis les berges et en incitant à un traitement végétal des clôtures. La transformation du tissu pavillonnaire pourrait aussi aider au dessin et à l'ouverture des façades des pavillons vers le canal.

Une ressource environnementale
Le canal et ses berges : contribuent aux continuités écologiques au cœur de l'agglomération

Le canal partage son eau

Le rôle majeur du canal de l'Ourcq reste lié à l'approvisionnement en eau de la Ville de Paris (potable à l'origine, non potable aujourd'hui), à la navigation, à la logistique et aux loisirs. Ces caractéristiques nécessitant une parfaite maîtrise des volumes et de la qualité de l'eau, les prélèvements et rejets d'eau dans le canal ont donc historiquement été interdits, hors autorisations exceptionnelles.

Cependant, en raison de l'évolution des idées sur la place de l'eau dans la ville, des sollicitations croissantes des collectivités riveraines du canal et de la volonté métropolitaine de la municipalité parisienne, la Ville de Paris a redéfini les conditions d'usage de cette ressource. Réalisé en 2011, le « Guide à l'usage des collectivités sur les prélèvements et rejets d'eau dans les canaux parisiens » est un document cadre qui expose les nouvelles conditions juridiques, techniques et financières pour autoriser les prélèvements ou rejets d'eau dans ses canaux.

Cette approche peut contribuer à faire de l'eau sous toutes ses formes un élément majeur de la ville demain. Dans un contexte où les densités de population sont amenées à croitre fortement, les réflexions liées à l'eau, ses bienfaits (rafraichissement…), son caractère ludique, sa gestion… doivent pouvoir être intégrées dans les projets d'aménagement.

Le rôle bioclimatique du canal : lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain

Le canal et les territoires qui le bordent possèdent des atouts qu'il est essentiel d'exploiter pour lutter contre les ilots de chaleur urbains. Comme espace libre majeur, le canal de l'Ourcq permet une libre circulation du vent qui contribue à la dispersion du rayonnement infrarouge responsable du réchauffement. L'eau et les plantations renforcent cette configuration et contribuent à modifier le climat local.

Différentes études ont prouvé qu'une augmentation de 10 % de la surface plantée réduit la température de 1 °C dans un rayon de 100 mètres et qu'en présence d'un fleuve, un abaissement de la température de l'air de 6 à 7 °C (à une hauteur de 1,75 m) est mesurable jusqu'à 100 m de la berge. Le canal peut donc être considéré comme un « dispositif de climatisation naturelle » efficace. Son eau pourrait servir à l'arrosage des emprises plantées à proximité, voire à alimenter à plus grande échelle un réseau d'eau installé dans les galeries visitables des égouts. Pour mémoire, 50 000 m^3/jour peuvent être exploités, de l'écluse de Sevran au bassin de la Villette, sans impacter le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage.

La reconstitution des alignements d'arbres et la préservation de sols perméables le long du canal peuvent favoriser le rafraichissement de différentes manières :

- les arbres apportent de l'ombre sur les façades, ce qui permet de réduire de 40 à 50 % l'utilisation d'énergie pour la climatisation,
- l'évapotranspiration des végétaux favorise le refroidissement de l'air ambiant,
- le processus de photosynthèse réalisé par les feuilles agit comme un filtre à polluant,
- les sols perméables favorisent l'évaporation, donc le rafraîchissement.

Encourager la création de trames d'eau dans la ville

Le parc de la Plage Verte (reconversion du site Kodak à Sevran), la ZAC Eco cité à Bobigny et l'Ilot canal aux Pavillons-sous-Bois, intègrent déjà l'eau dans leurs orientations d'aménagement. Ces initiatives devraient être étendues aux autres territoires en mutation afin de favoriser la création de trames d'eau liées au canal (noues, fontaines, de zones humides…).

Les techniques alternatives de maîtrise des eaux pluviales à la source permettent d'aménager l'espace public en intégrant l'eau comme un élément structurant géré à ciel ouvert. Le cycle de l'eau est ainsi rendu visible et compréhensible pour les usagers (pontons, passerelles…).

Un travail partenarial engagé pour l'aménagement de la ZAC Eco cité a conduit à retenir quelques grands principes qui pourraient servir de référence : **les eaux de ruissellement dites « propres » (eaux de toitures et des emprises non circulées) seront envoyées dans le canal avec un débit contrôlé**, après transit dans une noue de récupération et de filtration des eaux.

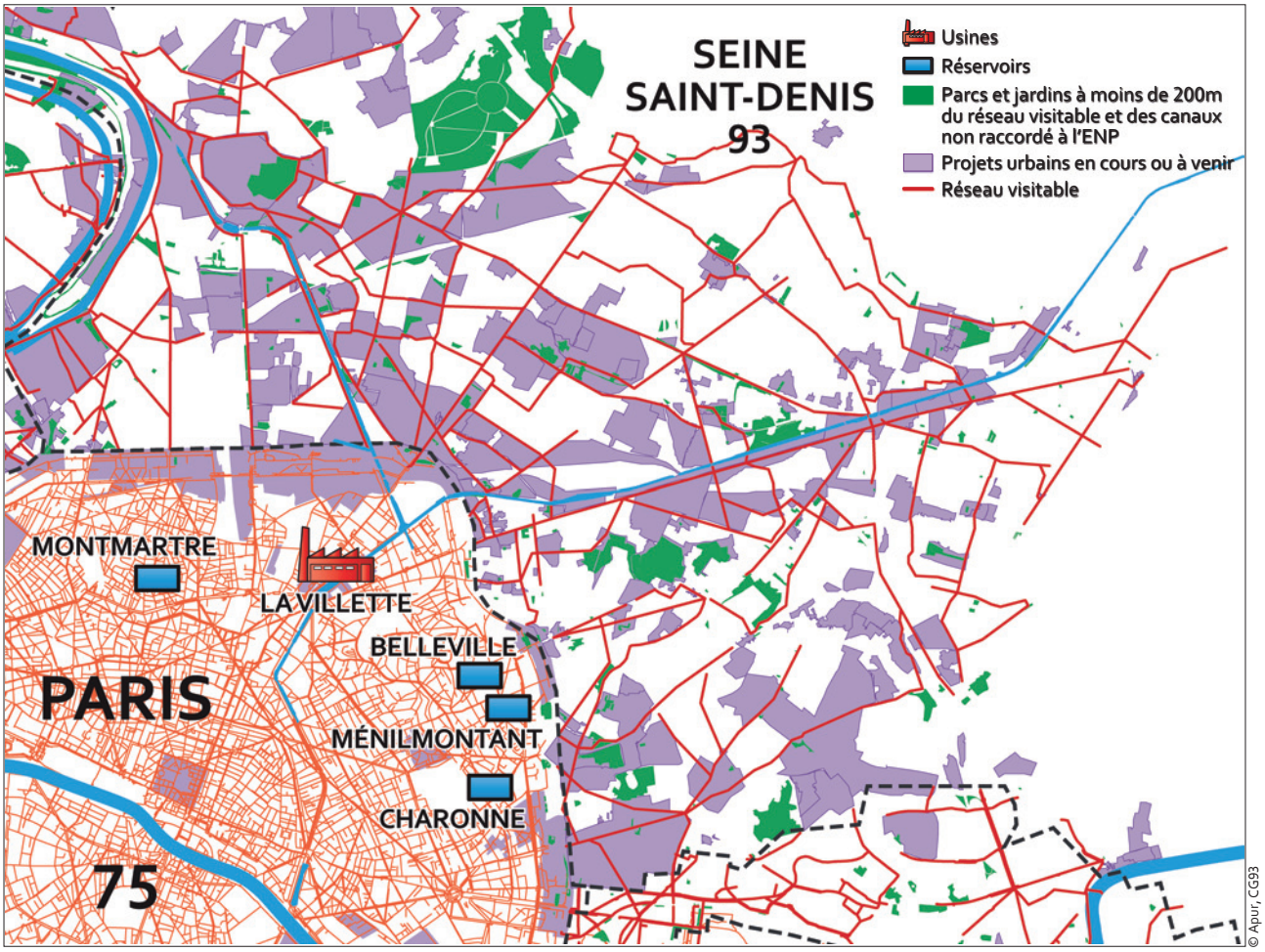
L'eau et la végétation au service de la biodiversité et des continuités écologiques

Inscrit au SDRIF comme un corridor écologique, les canaux parisiens font l'objet depuis 2010 d'une étude visant à favoriser leur restauration écologique et le développement de la bio-diversité. Menée en partenariat avec la Région Ile-de-France et l'Agence de l'eau et en concertation avec les collectivités concernés, elle doit conduire à des préconisations d'aménagement en 2012.

Sans préjuger des résultats de cette étude, il importe de :

- **favoriser les échanges entre les milieux terrestre et aquatique,**
- **diversifier les strates de végétation,**
- **favoriser la perméabilité des sols et la création de zones humides.**

Ces orientations peuvent être compatibles avec un renforcement des usages des berges et le respect des grandes caractéristiques paysagères : linéarité des murs à quai, plantés ou non, rampes d'accès aux berges et surtout à l'eau…



© Apur, CG93

La trame d'eau dans la ville : réseau hydraulique, réseau d'assainissement souterrain, visitable et réservoirs

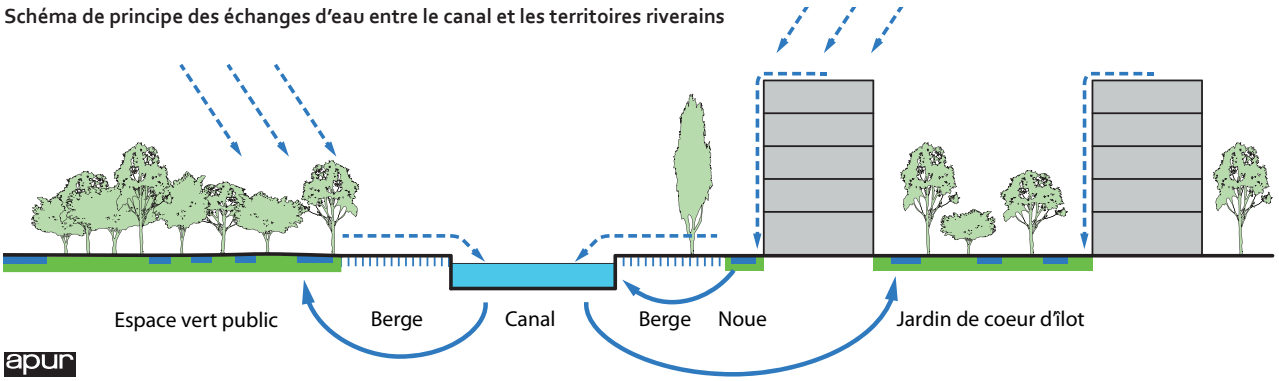
© Apur

Les rampes de mise à l'eau permettent les échanges entre milieux aquatiques et terrestres… (rampe du port des Pavillons-sous-Bois)

© Apur

…les emmarchements aussi (emmarchements quai Castello à Venise)

Schéma de principe des échanges d'eau entre le canal et les territoires riverains



apur

© ph.guignard@air-images.net – Le canal aux Pavillons-sous-Bois

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Frédéric Bertrand, François L'Henaff, Yann-Fanch Vauléon
Sous la direction de : Christiane Blancot
Cartographie et maquette : Apur
www.apur.org