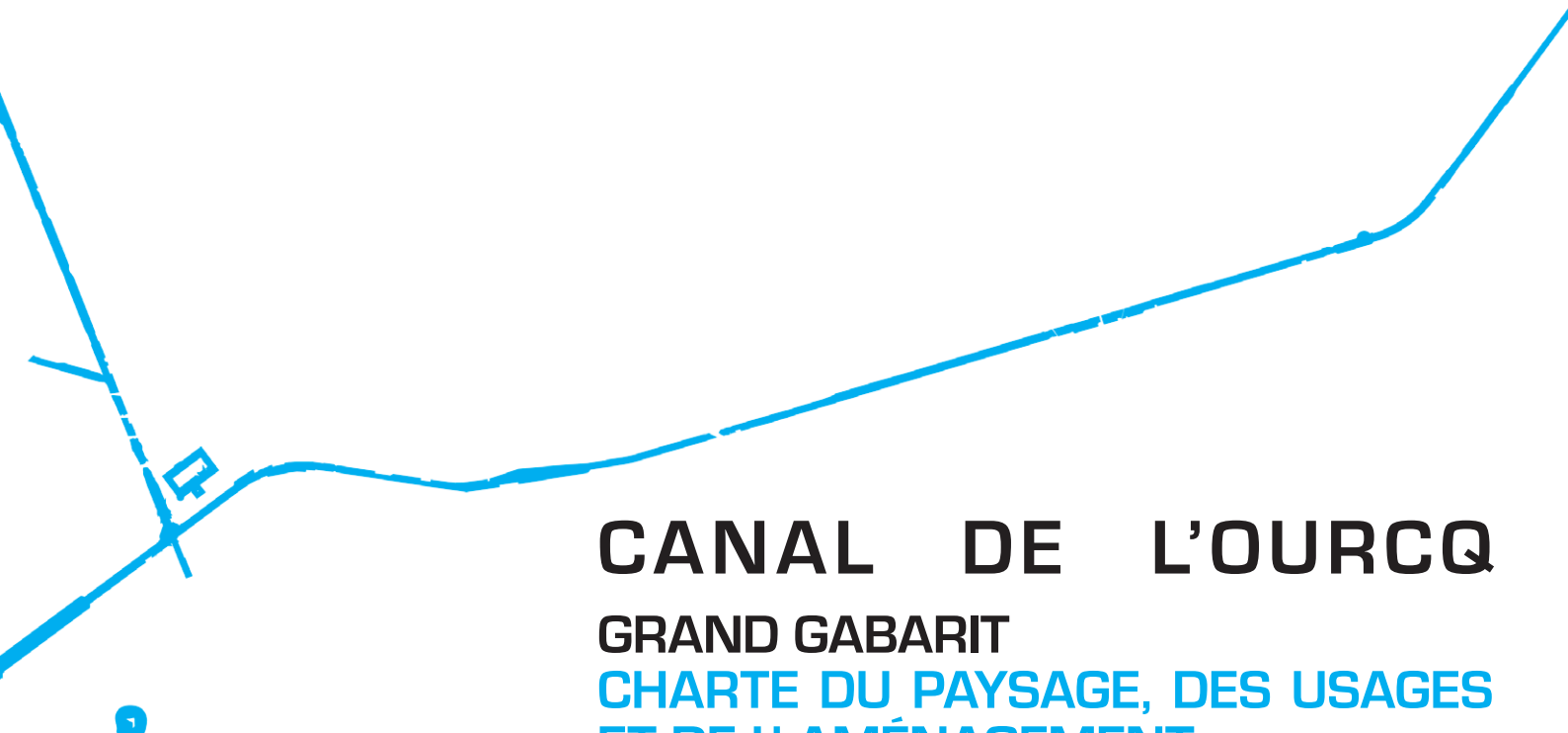
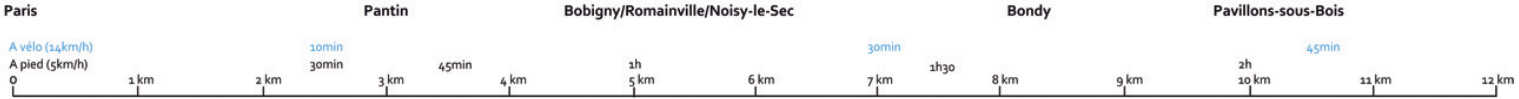




CANAL DE L'OURCQ

GRAND GABARIT

CHARTRE DU PAYSAGE, DES USAGES ET DE L'AMÉNAGEMENT



INTRODUCTION

Ce document est le résultat d'une réflexion collective qui s'est appuyée sur le travail mené dans le cadre de l'Alliance de l'Ourcq en mouvement, et sur les très nombreux travaux et études déjà réalisés par Est Ensemble, la Ville de Paris, le conseil général de la Seine Saint-Denis, et l'Apur.

Des ateliers se sont tenus avec les collaborateurs d'Est ensemble, du Conseil Général du 93, de la mairie de Paris et de l'ensemble des collectivités, avec également les acteurs de l'aménagement (aménageurs, promoteurs, architectes et paysagistes) et les acteurs économiques et culturels. Un séminaire a notamment eu lieu avec les élus pour discuter du contenu de la Charte du canal de l'Ourcq à grand gabarit.

Le canal de l'Ourcq s'étend du bassin de la Villette à Paris, jusque Mareuil sur Ourcq dans l'Oise sur 100 km. Dans sa partie « grand gabarit » qui s'étend de Paris aux Pavillons-sous-Bois sur 11 km, la Plaine de l'Ourcq connaît une transformation urbaine sans précédent qui va s'intensifier en cohérence avec les objectifs du SDRIF, l'arrivée de nouvelles gares, la requalification de l'ex-RN3, et le CDT d'Est-Ensemble qui en fait un lieu d'engagement de la « **fabrique du Grand Paris** ». Plus de 60% des terrains riverains accueillent des projets d'aménagement et, on assiste à l'évolution des usages le long du canal. À l'horizon 2020-2030, les abords du canal de l'Ourcq seront redessinés sur la majorité de son linéaire.

Dans ce contexte, l'ensemble des collectivités concernées par ce territoire ont souhaité se doter d'une charte du paysage, des usages et de l'aménagement du canal de l'Ourcq dans sa partie «grand gabarit», lors de la conférence de l'alliance « l'Ourcq en mouvement », de juin 2013. Cette charte est réalisée en co-production entre Est-Ensemble, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, la Ville de Paris en lien avec les communes de Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy et les Pavillons-sous-Bois. La problématisation et représentation du socle commun ainsi que l'animation du comité de pilotage ont été confiées à l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). Il est souhaité que cette démarche soit par la suite prolongée sur le petit gabarit pour mettre en cohérence la réflexion relative au paysage et aux usages sur l'ensemble de l'ouvrage et ainsi de veiller à la complémentarité avec la dynamique initiée autour de l'Ourcq en mouvement.

La Charte est conçue comme un outil pour la construction d'un projet commun sur le canal.

Elle propose à la fois :

- **la définition d'un fil directeur** nécessaire à la construction du contenu du projet d'ensemble
- **un cadre de dialogue entre l'ensemble des acteurs**, une méthode de travail en commun, un espace de mutualisation des réflexions avec une mise en réseau des porteurs de projets et des initiatives et pour une plus grande ambition des interventions.

Ce nouveau cadre permet de poser des objectifs communs qui sont le socle d'un projet d'ensemble ; il propose de réinterroger les règles en vigueur au sein des instances partenaires, la question de leur compatibilité, de leur cohérence, de leur pertinence au regard d'un projet d'ensemble qui tienne compte à la fois des échelles de projets et de l'échelle du grand paysage. Il s'agit bien de permettre aux différents acteurs publics et privés d'intervenir de façon coordonnée.

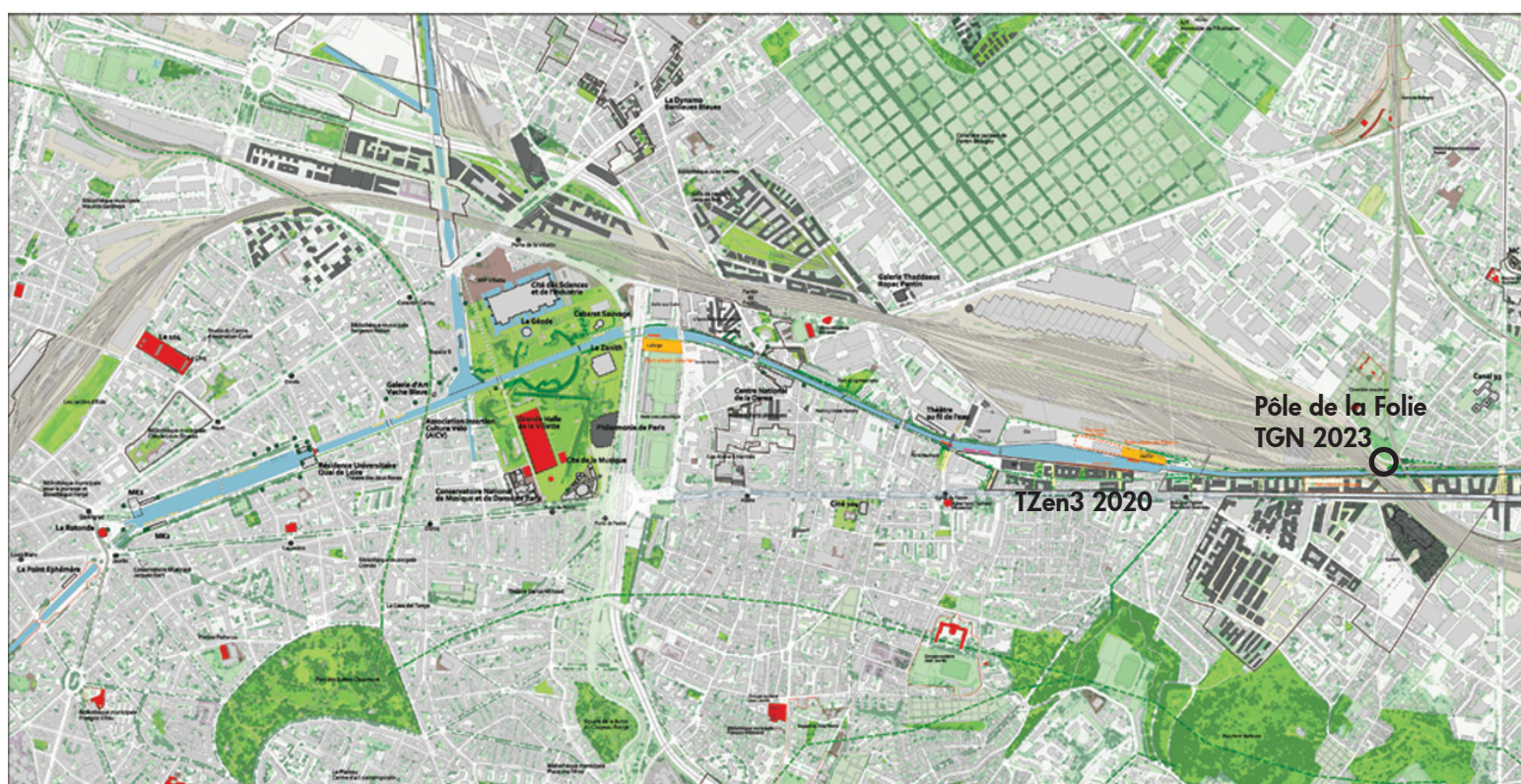
La charte comprend quatre volets:

- **une vision commune des « identités » du canal**
- **des objectifs** pour l'aménagement intégrant plusieurs temporalités, court, moyen et long terme ;
- **une vision prospective intégrant des actions** territorialisées prenant appui sur les dynamiques locales engagées et d'autres nouvelles,
- **l'organisation d'une « gouvernance » partagée autour du canal et les initiatives spécifiques propres à chaque collectivité.**

Les actions figurant dans la charte contribueront ainsi à faire percevoir le territoire RN3/Canal et plus largement la plaine de l'Ourcq comme un site majeur et significatif pour la construction de la métropole.

UN LIEU D'ENGAGEMENT DE LA « FABRIQUE DU GRAND PARIS »

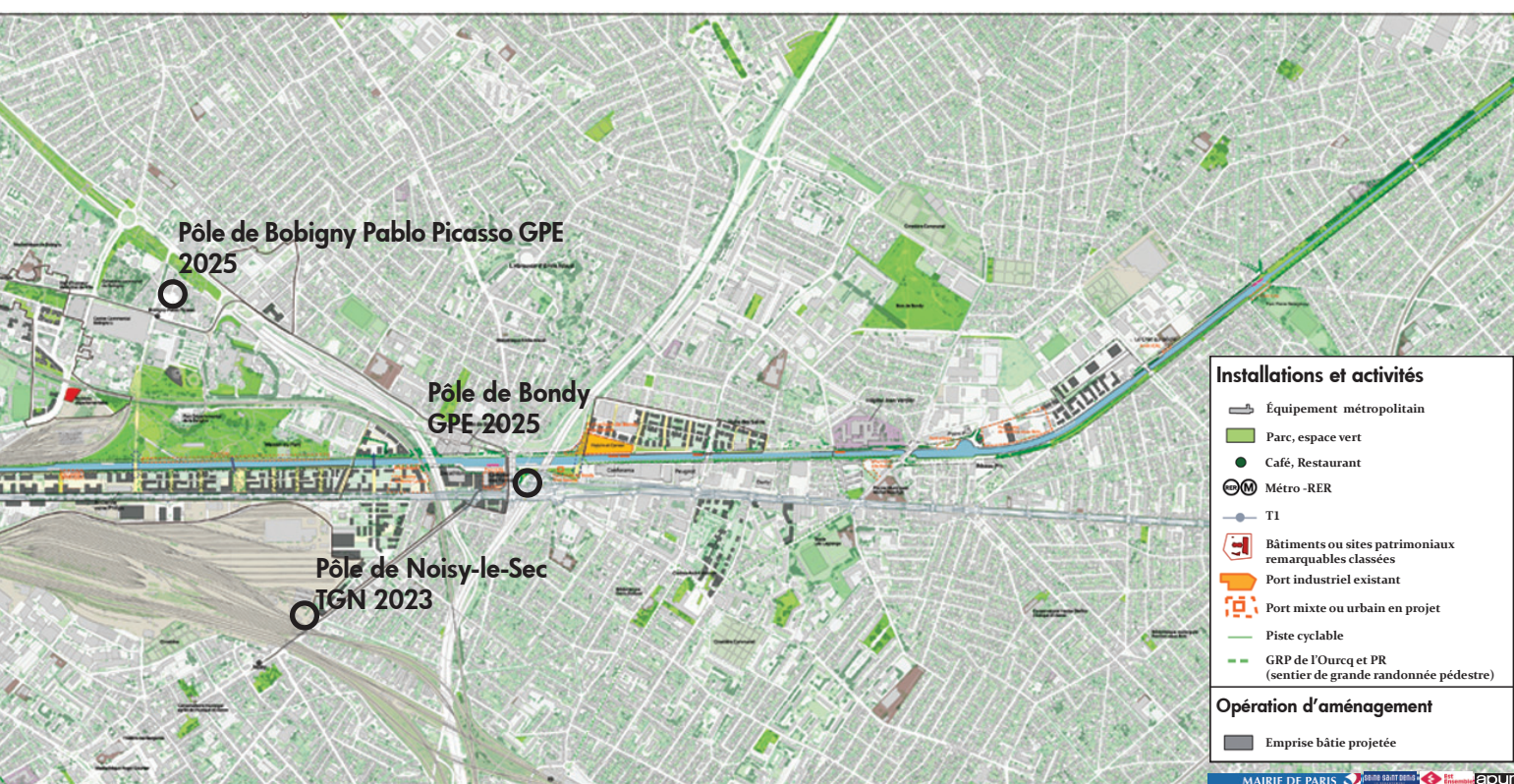
Travailler, habiter au bord du canal



A vélo (14km/h) A pied (5km/h)

0 500 m 10 minutes 5 minutes 10 minutes 30 minutes 45 minutes 1 heure 6 km

1 km 2 km 3 km 4 km 5 km



30 minutes 1 heure 30 minutes 2 heures 45 minutes

7 km 8 km 9 km 10 km 11 km 12 km

SOMMAIRE

A. LE CANAL : UN TERRITOIRE, DES IDENTITÉS MULTIPLES

B. TROIS GRANDS OBJECTIFS PARTAGÉS

1. Révéler les identités métropolitaines du territoire de l'Ourcq

- Inscrire le canal dans le grand paysage de la métropole et développer une trame verte et bleue portée par l'exemplarité dans les projets urbains
- Identifier le canal comme un site d'expérimentation urbaine, une démarche originale de préfiguration des opérations d'aménagement et un grand projet événementiel

2. Développer l'accessibilité au canal

- Transformer le canal en un espace public métropolitain accessible et connecté aux territoires des communes
- Franchir le canal

3. Redynamiser l'activité économique et renouveler l'attractivité

- Développer une diversité des usages pérennes : économiques, portuaires, culturels et sportifs
- Créer une action culturelle et sportive temporaire majeure
- Créer un parcours, des rythmes et des polarités

C. UNE VISION PROSPECTIVE INTÉGRANT DES ACTIONS TERRITORIALISÉES

- Le canal de l'Ourcq visible dans le grand paysage de la métropole
- Le canal comme site exemplaire pour la trame verte et bleue
- Un canal accessible et connecté
- Des ponts et passerelles créées et des ouvrages existants valorisés
- Un canal attractif par des usages pérennes diversifiés : portuaires, économiques, culturels, touristiques et sportifs
- Un événement majeur culturel et sportif à l'échelle du grand territoire
- Un parcours, des rythmes et des polarités

D. DES INITIATIVES DÉFINIES DANS UN CADRE COLLECTIF ET UNE « GOUVERNANCE » PARTAGÉE

Annexes

- Caractéristiques du tissu économique et culturel
- Les projets urbains engagés - la « Fabrique du Grand Paris »
- Cartographies du territoire

A/ LE CANAL : UN TERRITOIRE, DES IDENTITÉS MULTIPLES

Du fait de la diversité de ses usages, des séquences urbaines spécifiques qui le constituent, de sa longueur, 11 km de Stalingrad à la limite entre le grand et le petit gabarit, l'identité du canal est à la fois très forte et multiple.

UNE IDENTITÉ DÉFINIE PAR L'OUVRAGE ET LA PRÉSENCE DE L'EAU

Ouvrage d'art créé au début XIX^{ème} pour alimenter Paris en eau potable, le canal de l'Ourcq véhicule aujourd'hui une identité forte liée tout simplement au plan d'eau, à la force de son tracé et à sa fonction d'espace de circulation fluviale, en particulier sur sa partie grand gabarit. Sur ce tronçon, exempt d'écluses, et permettant le trafic commercial, plus de 500 000 tonnes de marchandises circulent chaque année, constitué à plus de 90% par des matériaux de construction (sables et graviers) et de produits de démolition (évacuation de chantiers).

Le plan d'eau du canal accueille également quelques bases nautiques, bateaux touristiques ou de plaisance. Il génère une ambiance de calme, qui appelle à l'apaisement et au voyage.

UNE IDENTITÉ LIÉE AU GRAND PAYSAGE, UN ESPACE OUVERT, CALME ET RARE

Situé au cœur de territoires urbains denses, et traversé par des infrastructures de transport lourdes (voies ferrées et autoroutes), le canal est un espace structurant majeur dans le cœur de la métropole. Il offre des perspectives lointaines paysagères et précieuses uniques au nord-est de la capitale, une zone d'aération et de « silence » liée à l'absence de circulation routière.

UN ESPACE DE PROMENADE, DE LOISIRS ET D'EXPRESSION CULTURELLE ET SPORTIVES

Depuis sa création, et son élargissement à la fin du XIX^e siècle entre Paris et Les Pavillons-sous-Bois afin de permettre une plus grande navigabilité, les rives du canal ont été des lieux privilégiés pour l'implantation d'activités industrielles et de stockage. Elles ont parallèlement été appropriées par la population et les riverains pour des pratiques de loisirs (pêche, guinguettes, sports...) et de promenade. Cette dimension constitue aujourd'hui encore une part de son identité. Le canal est considéré comme une source de plaisir.

Les usages sur l'eau et sur les berges du canal se sont diversifiés, de nature sportive, culturelle et artistique d'ordre institutionnelle encadrée (base nautique, performances estivales, croisières touristiques, cyclotourisme, balades urbaines...) ou bien d'ordre plus spontanée (graphs).

Cette présence forte du sport et de l'expression culturelle le long du canal constitue aujourd'hui un marqueur important d'identité.

UN LIEU DE PATRIMOINE ET DE MÉMOIRE, LIÉ AU TISSU INDUSTRIEL ET ÉCONOMIQUE

La forte implantation de sites industriels et d'activités portuaires aux abords du canal ont forgé une identité paysagère spécifique à la section grand gabarit. Ce passé industriel a nourri, au fil du temps et selon les acteurs, des « imaginaires » du canal. Après la désindustrialisation amorcée dans les années 1970, des immeubles ont été reconvertis, certains en bureaux (Grands Moulins de Pantin), d'autres, en équipements culturels (Grande Halle de la Villette, Centre National de la Danse, Théâtre au fil de l'eau, et plus récemment en logements (meubles F. Louis). Ses usagers vivent et considère le canal et le tissu économique comme un bien précieux, une mémoire singulière du lieu qu'il faut préserver tout en diversifiant les activités économiques.

Les ports industriels déjà présents contribuent d'ailleurs à la vie du site. L'activité portuaire est un spectacle en soi, à mettre en valeur depuis les berges.

LE CANAL EST UN SITE D'APAISEMENT, DE GRAND PAYSAGE, CALME, OÙ LE SPORT, LA CULTURE, LES LOISIRS ET LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SONT DES MARQUEURS D'IDENTITÉS.

L'OURCQ ACTIF, L'OURCQ PAYSAGE ...

Un territoire, des identités multiples



Port industriel



L'activité portuaire est un spectacle qui peut être mis en valeur.

Bondy

Pavillons S/ Bois



B/ TROIS GRANDS OBJECTIFS PARTAGÉS

1. RÉVÉLER LES IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES DU TERRITOIRE

Inscrire le canal dans le grand paysage de la métropole

Lieu de tous les enjeux qui concentre de nombreuses envies, le canal est un lieu de construction de l'identité métropolitaine et un des axes majeurs du paysage de la métropole. Il relie Paris aux territoires peu denses puis ruraux à l'est. Il fait paysage par son tracé, sa planéité, sa linéarité, marquée par ses grands alignements d'arbres qu'il égrène sur l'ensemble du territoire et aussi par le «vide» qu'il représente dans le tissu urbain.

La lisibilité du canal dans le paysage de la métropole tient aujourd'hui sans doute aux continuités des grands arbres d'alignement qui créent des repères paysagers de loin, depuis les coteaux de Romainville.

Les plantations jouent un rôle de signal paysagé à grande échelle, au même titre que les alignements d'arbres sur les routes, qui signalent la présence de l'infrastructure dans le territoire, peuvent jouer le rôle de repères pour marquer les événements paysagers traversés : ponts, croisement, point de vue et lieux singuliers.

À l'occasion des projets urbains sur la plaine de l'Ourcq, d'autres systèmes de repères devraient se mettre aussi en place comme quelques bâtiments repères visibles de loin, depuis les grandes infrastructures routières, depuis les voies ferrées, et depuis les grands belvédères de la métropole comme le coteau de Romainville. Cela pourrait ainsi contribuer à la lisibilité et l'attractivité des futures polarités autour de la gare du Grand Paris du Pont de Bondy ou de la tangentielle à La Folie.

A l'inverse, depuis le canal on peut découvrir le paysage de la métropole, quelques repères bâtis des villes qu'il serait pertinent de maintenir. Les reconversions de sites industriels offrent de bons exemples de réutilisations réussies d'éléments saillants dans la dynamique métropolitaine. Le canal offre en effet une lecture particulière et des points de vues remarquables sur les paysages qu'il traverse et leurs grands repères tels que la tour du fort d'Aubervilliers, les grands ensembles de Bobigny ou la planéité et l'ouverture des grandes emprises ferroviaires. Enfin, les ponts et les passerelles existantes et futures pourront constituer un système de repères tout au long du parcours à valoriser

Développer une trame verte et bleue portée par l'exemplarité dans les projets urbains

Le canal de l'Ourcq est tout d'abord reconnu au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) comme l'un des principaux corridors alluviaux en contexte urbain à restaurer pour qu'il puisse jouer pleinement son rôle de corridor multifonctionnel combinant des milieux aquatiques, des formations herbacées et des continuités boisées, contribuant à toutes les sous-trames écologiques.

La constitution d'une continuité écologique et paysagère, induit de développer diverses formes d'échanges entre l'eau, les berges et la ville.

Le canal peut aussi devenir un lieu d'expérimentation, et de pédagogie, pour imaginer une nouvelle manière de lier fonctions urbaines et biodiversité. Et à court terme, les projets sont l'occasion de créer des lieux de biodiversité innovants, en travaillant avec les friches.

L'espace ferroviaire inaccessible pourrait ainsi devenir avec une gestion adaptée, un milieu plus favorable à la biodiversité. Les friches, les espaces ferroviaires viendraient ainsi épaissir le corridor écologique et faciliter son insertion dans le milieu urbain. A ce sujet, le canal est également identifié comme un tronçon à fort potentiel dans le projet départemental de Chemin des Parcs visant à relier les parcs et espaces de nature par une liaison éco-paysagère, agréable au promeneur et favorable à la biodiversité.

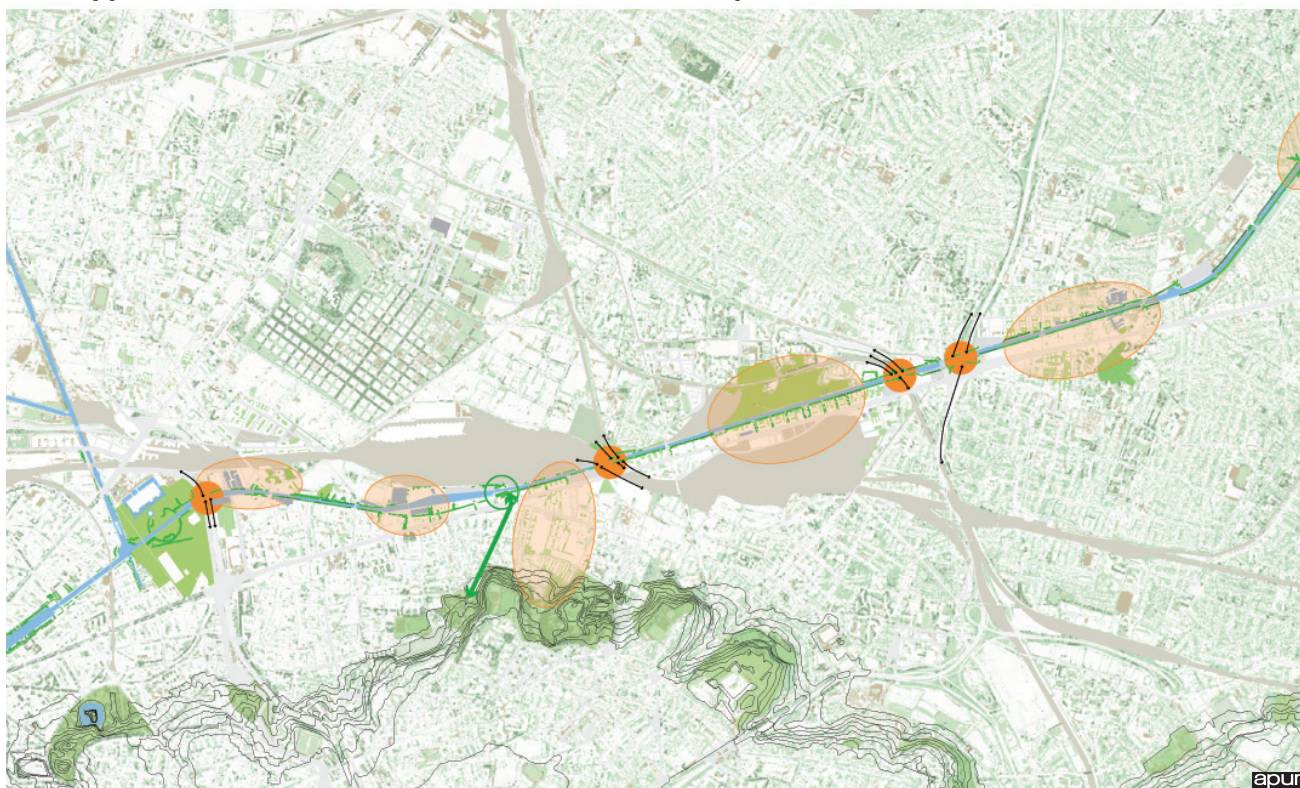
L'eau qui est un des éléments fondateurs de l'identité du canal doit devenir un élément de structuration des projets d'aménagement. La conception des ZAC et des bâtiments construits pourrait ainsi intégrer une mise en valeur systématique du cycle de l'eau et une expérimentation de la gestion de la ressource en eau.

Identifier le canal comme un site d'expérimentation urbaine, une démarche originale de préfiguration de projets urbains innovant et un grand projet événementiel

Le canal de l'Ourcq est associé à l'esprit de liberté, de spontanéité des usages, d'hétérogénéité des lieux, de singularité dans un espace métropolitain qui apparaît trop souvent uniforme. C'est pourquoi, il est proposé de laisser place à quelque projets innovant qui soient pensés dans la légèreté, la réversibilité, l'évolutivité. La charte est l'occasion de donner

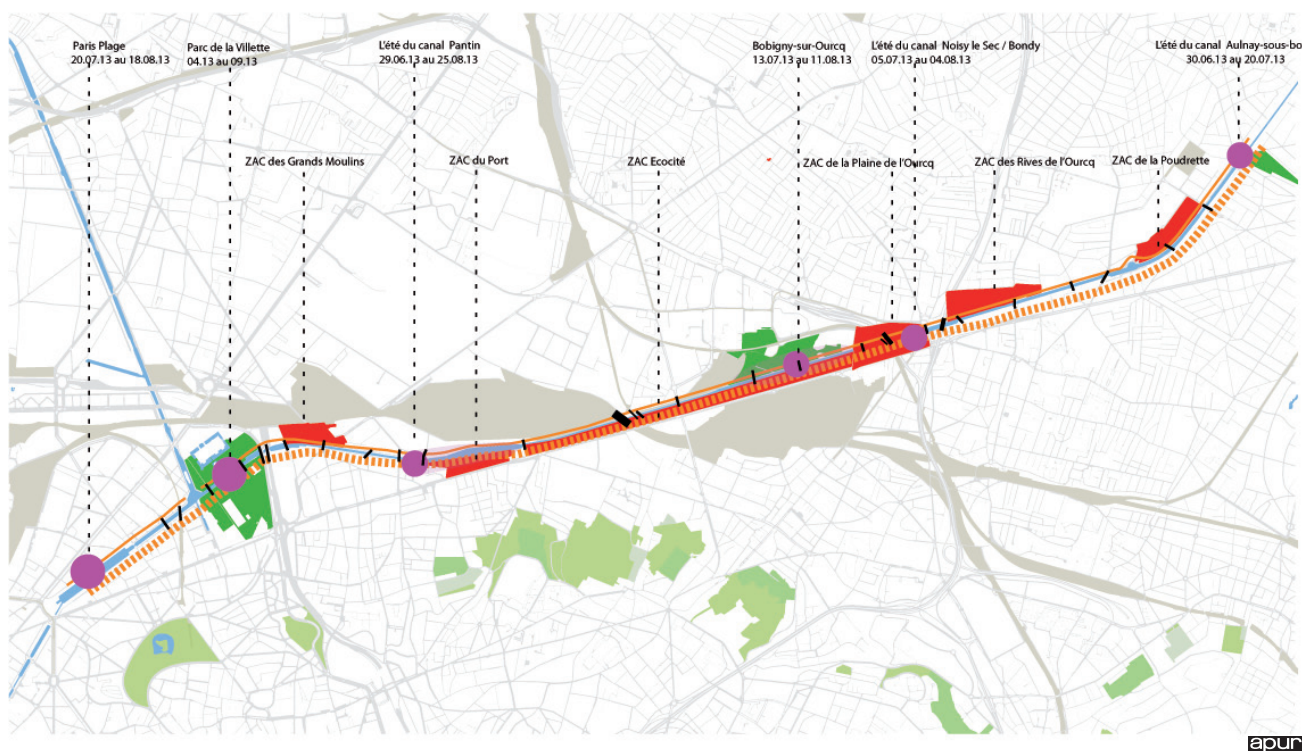
RÉVÉLER LES IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES DU TERRITOIRE

Inscrire le canal dans le grand paysage de la métropole
Développer la Trame Verte et Bleue dans un souci d'exemplarité



Identifier le canal comme un site d'expérimentation urbaine

Un grand projet événementiel, une action majeure culturelle et sportive
Des actions de préfiguration des opérations d'aménagement



place à cet espace de liberté en libérant les imaginaires plus particulièrement en bord du canal, prenant appui par exemple sur le droit à l'expérimentation et les usages temporaires.

La manière dont les aménagements sont mis en œuvre devra permettre des appropriations multiples. Ils permettraient ainsi des programmations évolutives, des changements de contenu et d'usages. Les aménagements le long du canal ne doivent pas en faire un lieu trop normé, trop uniforme mais devraient préserver un degré de spontanéité et de liberté.

L'utilisation du droit à l'expérimentation pourrait ainsi se traduire par des usages temporaires liés à la fois :

- à un grand événement sur les 11 km, la création d'une action culturelle et sportive majeure amplifiant les initiatives existantes;
- à des actions de préfiguration des programmes prévues à terme dans les ZAC, réalisées dans des temporalités courtes.

L'idée de laisser une place à l'éphémère, à la culture artistique plus spontanée est aussi proposée par la création de lieux spécifiques, des aménagements peu marqués qui permettent des appropriations multiples.

Les actions de préfiguration pourraient être expérimentées, en accord avec les usages actuels et les éléments de programme futurs. Portées par des acteurs présents sur le territoire, faisant appel aussi à des partenariats et des financements privés, ces actions pourraient venir renforcer les usages actuels tout en anticipant l'avenir, permettant ainsi leur plus grande acceptation par l'ensemble des utilisateurs.

2. DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ AU CANAL

Transformer le canal en un espace public métropolitain, accessible et connecté aux territoires des communes

Le canal est aujourd'hui « un arrière de la ville » disposant d'assez peu d'accès. Rendre le canal accessible et le considérer comme un espace public est un enjeu majeur.

Pour cela, le canal devra devenir un élément structurant des quartiers, un lieu connecté aux réseaux d'espaces publics existants et futurs des communes qu'il traverse. Pour faciliter son accessibilité, l'aménagement des voies transversales, des traverses publiques est essentiel. D'ici 2030, de nombreuses traverses publiques et privées permettront d'améliorer l'accessibilité au canal sous réserve bien sûr de l'absence de clôture et grille dans la mesure du possible. La connexion du canal avec la RN3, requalifiée et support d'un bus à haut niveau de service, est un enjeu essentiel, de même que son intégration dans les polarités existantes et futures (centre-ville de Pantin, La Folie, Pont de Bondy, centre-ville de Bobigny).

Cette approche du canal comme un grand espace public métropolitain pose la question de son entretien, de son éclairage, de son niveau d'équipements, du type de mobilier urbain. L'objectif d'aménager et de concevoir le canal comme un espace public est aussi à comprendre comme un moyen de l'ouvrir à davantage d'appropriations citoyennes.

Franchir le canal

Aujourd'hui, les ponts et passerelles sont peu nombreux limitant les connexions des quartiers situés rive droite et rive gauche. Au regard des différents projets, six autres franchissements devraient voir le jour d'ici 2020.

Ils forment des enjeux majeurs de liaisons qui viendront compléter les deux nouveaux franchissements récemment réalisés : la passerelle du tramway T3 et la passerelle de la Bergère qui est actuellement en chantier. La passerelle Anatole France aux Pavillons-sous-Bois ouvrira au dernier trimestre 2014.

Ces franchissements sont essentiels pour trouver des liens et faire de la couture entre les quartiers. Ils pourraient aussi être des repères futurs du territoire de l'Ourcq.

Enfin, l'accessibilité du canal depuis les grands pôles de transport est essentiel ; les futures gares (TGN, RGPE) seront autant d'éléments majeurs de ces évolutions ainsi qu'à plus court terme l'arrivée du TZEN3.

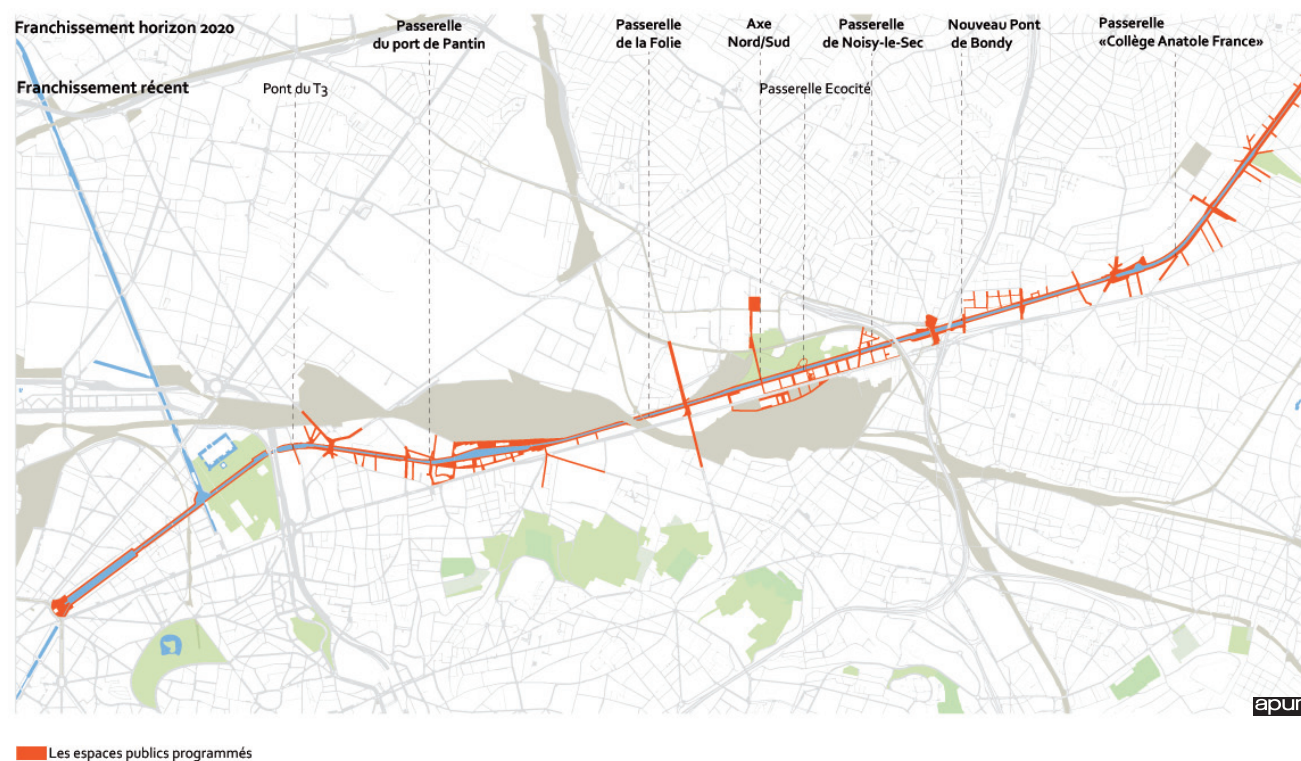
DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ AU CANAL

Transformer le canal en un espace public métropolitain accessible et connecté Franchir le canal

L'accessibilité au canal, aujourd'hui



L'accessibilité au canal, demain



3. REDYNAMISER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET RENOUVELER L'ATTRACTIVITÉ

Développer une diversité des usages pérennes : économiques, portuaires, culturels et sportifs...

L'ambition est d'arriver à concilier différents usages des activités industrielles, économiques, culturelles, artistiques, résidentielles, commerciales et de loisirs, évitant le plus possible des appropriations uniques. Il est proposé de trouver le moyen de faire co-exister dans le temps et l'espace les usages: **faire cohabiter « le canal portuaire, économique » et « le canal loisirs », résidentiel.**

Plus de 60% du linéaire des berges sont en mutation. Environ 680 000 m² de logements sont envisagés dans le secteur à l'horizon 2030 soit environ 8 000 nouveaux logements auxquels s'ajoutent 470 000 m² de bureaux, 336 000 m² d'activités et 168 000 m² de commerces.

Le canal est un axe le long duquel sont implantés des activités économiques (commerces, ateliers du métro, du TGV Est, futur éco-parc de Bobigny...) qui doivent être maintenues tout en améliorant leur rapport au site.

Le développement des potentialités commerciales et de la logistique sont à valoriser en lien avec les acteurs économiques, par exemple avec l'installation de rez-de-chaussée commerciaux réservés à des activités ouvertes au niveau des polarités mais aussi de show-rooms par exemple coté canal pour les entreprises, et d'espaces de berges partagées pour la logistique.

Le canal doit aussi allier une qualité résidentielle et être un élément lié à la nature, et la détente. On doit pouvoir s'y promener, y faire du sport, y développer des activités artistiques, y voir des bateaux naviguant et à quai...

Au vu de l'étroitesse du canal et de ses berges, les porteurs de projets doivent avoir conscience que l'on ne pourra pas tout faire, en même temps, d'où l'idée d'une organisation de mixités spatiales et temporelles.

Il faut prendre en compte les rythmes de la ville, des saisons. Certains acteurs économiques utilisateurs du fret fluvial le disent, pour certaines activités 2h par jour suffisent pour livrer, ce qui permet le reste du temps d'attribuer l'espace à d'autres activités.

La charte offre un cadre pour coordonner l'ensemble avec des temporalités cohérentes.

Créer un parcours, des rythmes, et des polarités

Le canal dans sa partie grand gabarit, de la place de Stalingrad aux Pavillons-sous-Bois, s'étend sur 11 km ce qui équivaut à la traversée de la Seine dans Paris. 11 km ne se pratiquent pas quotidiennement, d'où l'importance de la réalisation de séquences calées sur un parcours et des rythmes, avec des moments calmes et des polarités plus intenses.

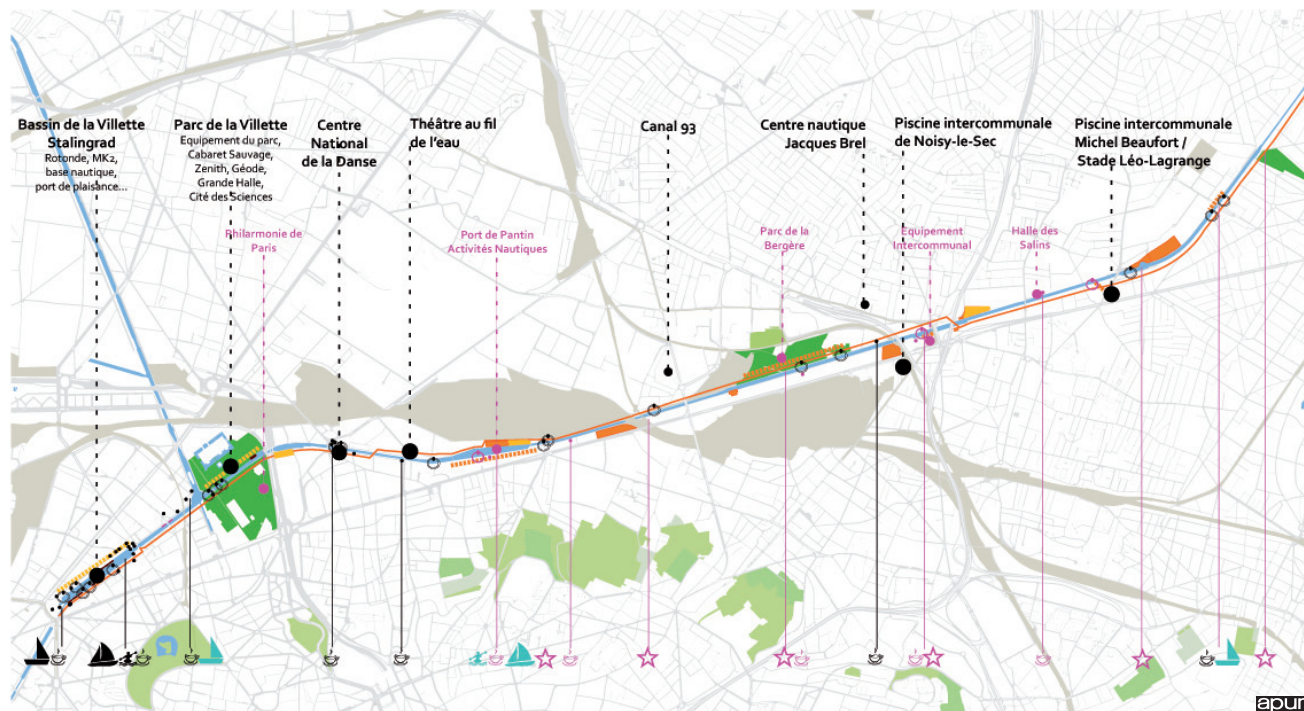
Certaines de ces polarités sont déjà là et sont à renforcer et d'autres sont à inventer en lien avec les projets urbains futurs qui sont des vecteurs de développement.

Ces polarités, lieux singuliers, devront faire l'objet d'une attention plus soutenue en termes de programmation: port de Pantin, parc de la Bergère, la Folie, le pont de Bondy. Des éléments patrimoniaux sont à valoriser, des programmations particulières plus ambitieuses à redéfinir en lien avec les opérations d'aménagement mais aussi avec les villes dans la profondeur des territoires.

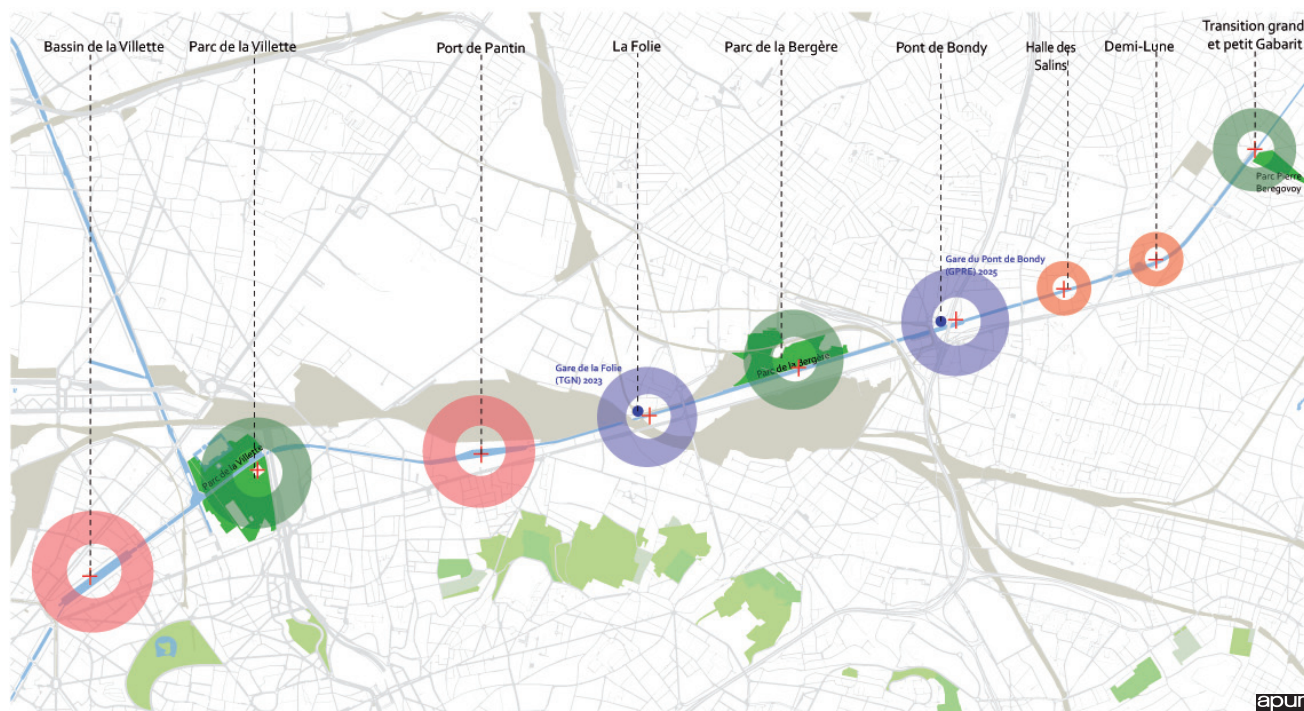
Des lieux de transition pourraient ainsi être réservés à la nature, au calme, aux autres activités présentes le long du canal (industries mais aussi secteurs plus résidentiels,...). Il s'agit de fonctionner dans un double système: pôles actifs, liaisons « paisibles » connectés au territoire.

REDYNAMISER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET RENOUVELER L'ATTRACTIVITÉ

Développer une diversité des usages pérennes : économiques, portuaires, culturels et sportifs.



Créer un parcours, des rythmes, des polarités



- Des futures gares
- Des intensités urbaines
- Des grands parcs

C/ UNE VISION PROSPECTIVE INTÉGRANT DES ACTIONS TERRITORIALISÉES

Les plans qui suivent déclinent les objectifs présentés précédemment en actions territorialisées pour intégrer de façon cohérente et coordonnée les dynamiques existantes, et d'autres nouvelles, locales et globales, à définir.

1 . LE CANAL DE L'OURCQ VISIBLE DANS LE GRAND PAYSAGE DE LA MÉTROPOLE

Pour travailler la lisibilité du canal dans le paysage de la métropole, trois types d'actions sont proposés :

- **Renforcer les continuités de grands arbres d'alignement pour créer des repères paysagers vus de loin**

Les plantations jouent un rôle de signal paysagé à grande échelle, qui signalent la présence de l'infrastructure dans le territoire, et sur le tracé, informent de la présence de ponts, de croisement et de lieux singuliers. Ce système de plantation a fortement été dégradé par un ensemble d'interventions ponctuelles faisant primer les considérations locales sur l'échelle territoriale du canal. Le renforcement des plantations en alignement avec des grands arbres redonnerait une visibilité au canal conformément au guide de gestion, suivi et aménagement des canaux de Paris.

- **Accompagner les polarités futures par des repères bâtis**

À l'occasion des projets urbains sur la plaine de l'Ourcq, quelques bâtiments repères qui ont forgé l'identité du canal pourraient être valorisés comme les magasins généraux de Pantin, la halle des Salins... et d'autres repères bâtis contemporains pourraient être construits. Visibles de loin, depuis les grandes infrastructures routières (A3, A86), depuis les voies ferrées du territoire, et depuis les grands belvédères de la métropole (comme le coteau de Romainville), ces bâtiments repères permettraient d'identifier le canal. Cela pourrait ainsi renforcer les futures polarités autour de la gare du Grand Paris du Pont de Bondy ou de la tangentielle à La Folie.

Aux abords même du canal, dans une certaine épaisseur urbaine, d'autres éléments bâtis participent à l'histoire de la voie d'eau, mettant en avant ses interactions avec le territoire environnant ou marquant simplement le paysage de leur empreinte. L'identification de ces éléments permettrait d'accompagner les projets urbains d'une dimension patrimoniale et de singulariser ses opérations.

- **Maintenir des vues depuis le canal vers le grand paysage, les coteaux et les repères bâtis du territoire**

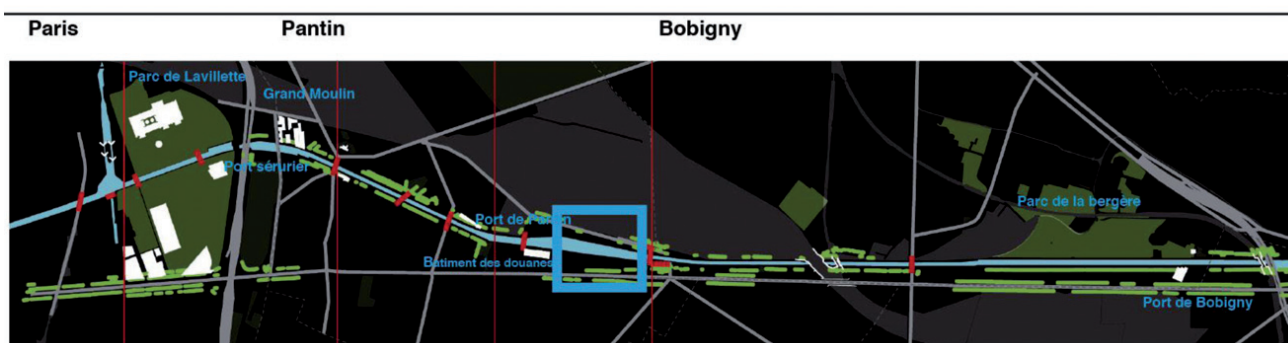
La question posée par la densification urbaine est aussi de voir comment, au travers des constructions qui vont se mettre au bord du canal, le grand paysage est préservé. Par exemple, comment la forme des tissus urbains préservera des vues remarquables du paysage comme les coteaux de Romainville, la tour hertzienne du fort de Romainville, les tours du centre de Bobigny, la tour de l'Illustration ou la planéité et l'ouverture des grandes emprises ferroviaires. Les projets de ZAC, tels qu'ils sont prévus aujourd'hui, présentent des ouvertures, mais font par endroits masque sur le grand paysage. Le maintien de la visibilité depuis le canal, le ménagement des vues, des repères, des signaux est évoqué. La valorisation des relations de co-visibilité avec des éléments de patrimoine le long du canal et à proximité pourrait être l'occasion d'un bénéfice mutuel, remplaçant chacun dans un maillage plus vaste et plus riche.



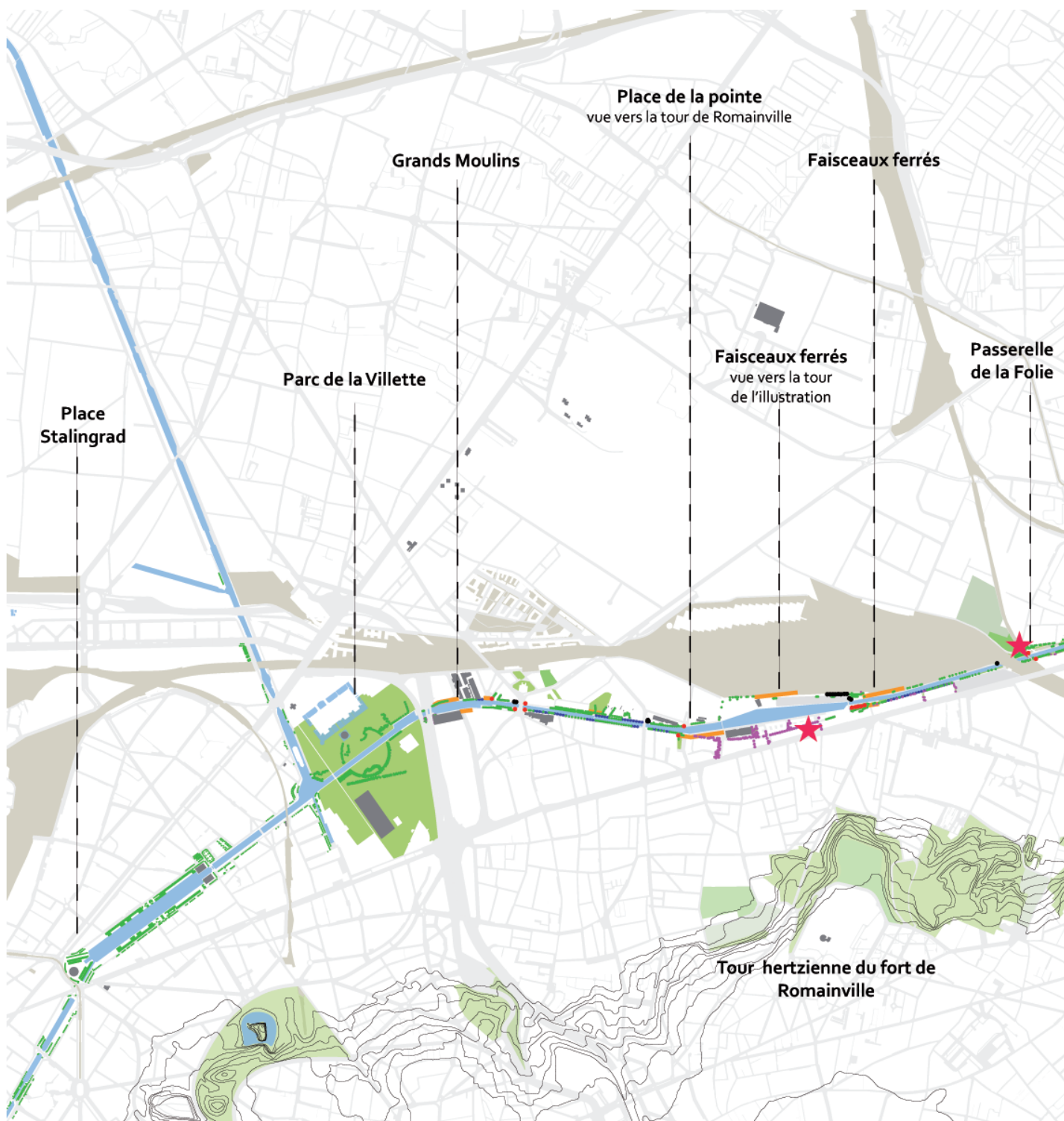
Des vues depuis le canal vers le grand paysage à préserver ?

Les éléments du grand paysage remarquable
comme repère urbain

Signifier les éléments remarquables du paysage



INSCRIRE LE CANAL DANS LE GRAND PAYSAGE : LISIBILITÉ ET REPÈRES

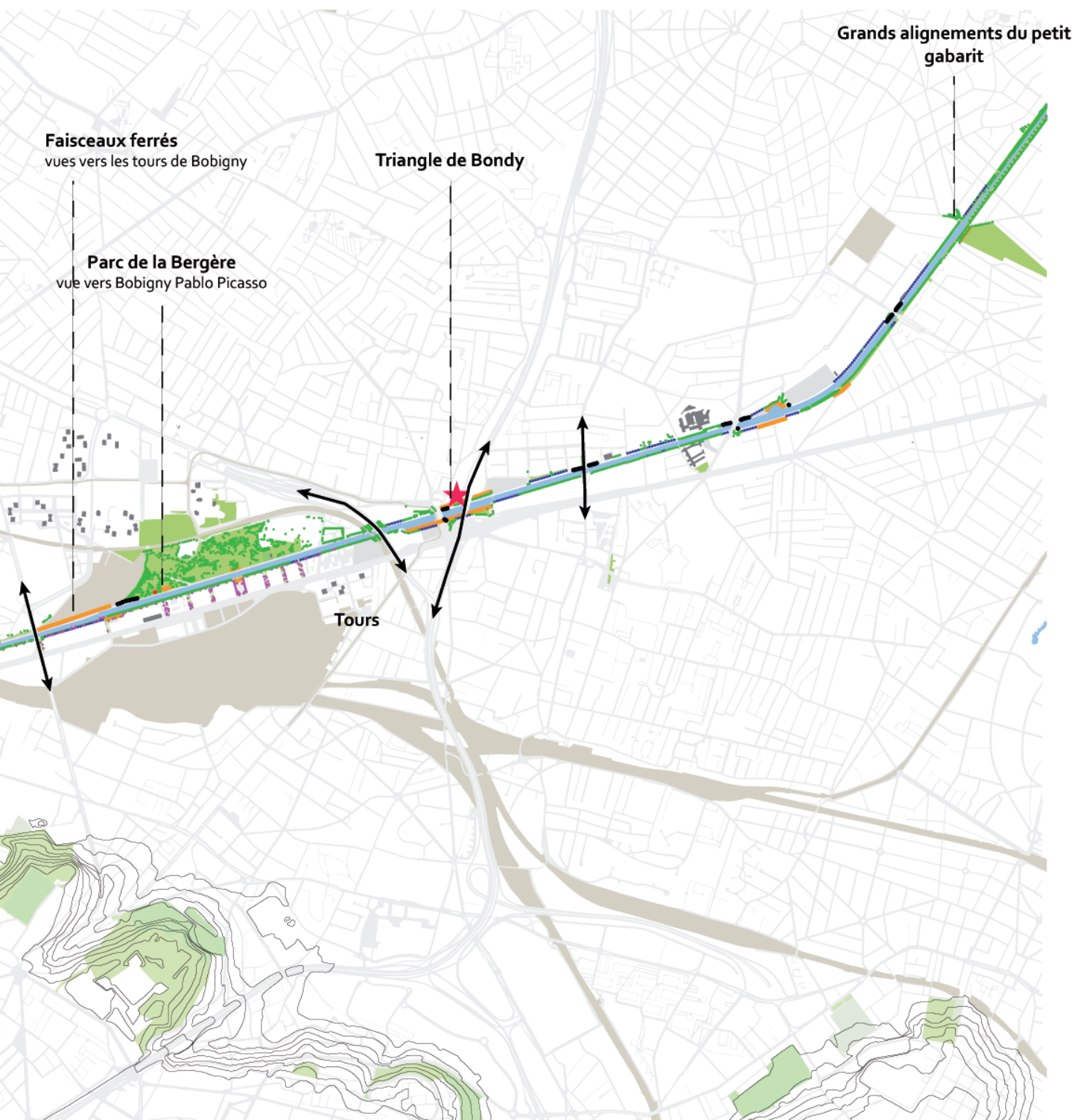


A - Rendre le canal visible dans le paysage

- réaliser les plantations prévues dans les ZAC
- renforcer les plantations des grands arbres (localisation à définir)
- ★ créer de grands repères bâtis

B - Rendre le grand paysage lisible depuis le canal

- valoriser les vues vers les bâtiments repérés existants
- conforter les ouvertures et les respirations visuelles
- étudier les plantations de quelques arbres repères au bord du canal (localisation à définir)



- faisceaux ferrés et routier
- espaces verts public
- plantations d'alignements existantes
- arbres repère existants
- grandes infrastructures - ouvrages

2. LE CANAL COMME SITE EXEMPLAIRE POUR LA TRAME VERTE ET BLEUE

Un travail commun sur l'eau et la végétation permettra de développer la biodiversité et les continuités écologiques.

Connecter les grands supports de continuité écologique et améliorer la fonctionnalité écologique actuelle du canal

Liaison d'intérêt écologique inscrite au SRCE, le canal et la liaison vers la Corniche des Forts.

Le canal de l'Ourcq est reconnu au SRCE comme l'un des principaux corridors alluviaux en contexte urbain à restaurer. Il existe une biodiversité spécifique à préserver, mais pour aller plus loin, il convient de se poser la question des mesures à prendre dans les projets urbains à venir.

Le SRCE a mis en avant également une liaison reconnue pour son intérêt écologique en milieu urbain prenant son accroche au droit de la rue Raymond Queneau, rejoignant la corniche des forts et l'ensemble du maillage de la butte de Romainville. Cette liaison entre le canal et la Corniche des Forts est à ce titre à regarder notamment avec la ZAC Ecocité mais aussi avec la ZAC de l'Horloge.

À l'échelle départementale, ces enjeux sont confirmés et déclinés dans le cadre du Chemin des Parcs qui propose au sud du canal de l'Ourcq une connexion vers la Corniche des Forts et au nord vers le parc départemental de l'Île Saint-Denis et le parc départemental Georges Valbon, via les berges du Canal Saint Martin et de la Seine.

Connectivité écologique avec les grandes infrastructures ferrées et autoroutières

Le canal de l'Ourcq croise la Ceinture verte de Paris autour du périphérique, les faisceaux ferrés de la gare de l'Est, de la grande ceinture ferroviaire et les réseaux autoroutiers A3 et A86.

La proposition consiste à travailler avec les gestionnaires des faisceaux pour valoriser les bordures d'infrastructures ferrées et routières, travailler les clôtures, valoriser la présence de végétation spontanée, de biodiversité ordinaire, dans une sorte de parc ferroviaire. Ces lieux non accessibles à la promenade peuvent constituer des supports favorables au développement d'une faune et d'une flore différente de celles présentes sur l'espace public.

Un travail pourrait ainsi s'engager avec les gestionnaires des faisceaux ferroviaires pour utiliser l'espace des faisceaux comme milieu favorable à la biodiversité, travailler par exemple les clôtures, les traversées, la présence d'une végétation plus spontanée, une sorte de « parc ferroviaire ».

Secteurs d'enjeux spécifiques pour la TVB

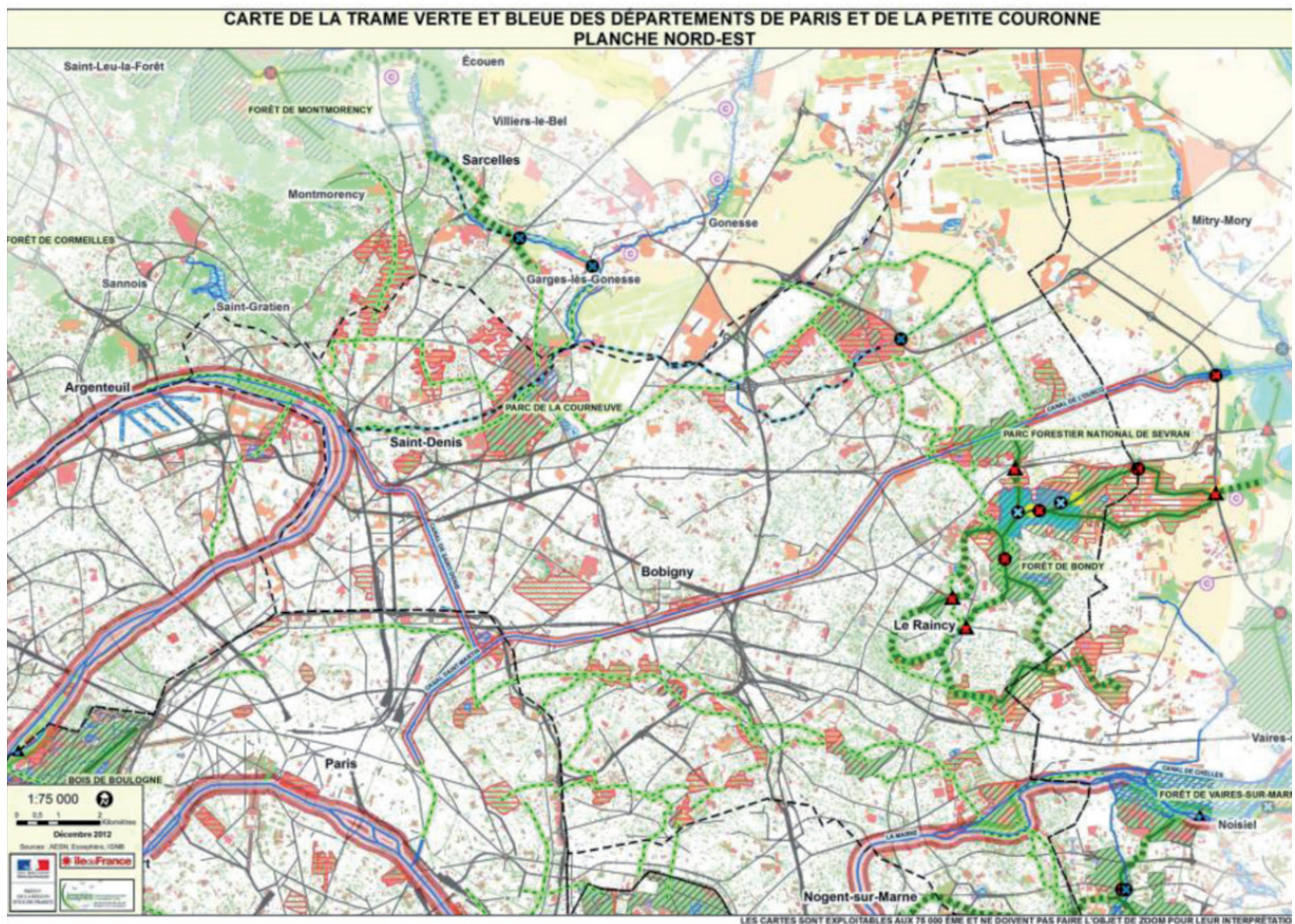
La trame verte n'est pas entendue dans une continuité linéaire monotone le long du canal et uniquement sur ses berges, mais plutôt dans une vision d'ensemble, comme une succession de « ponctuations vertes » au sein des territoires, et qui donneraient du rythme, de la respiration aux rives du canal avec des langages différents, sans aucune volonté de créer « un parc canal ».

Le canal viendrait structurer le maillage vert du territoire RN3/Canal, reliant de grands parcs de la métropole : La Villette, La Bergère et sur le petit gabarit La Poudrerie, mais diffusant également la nature dans les territoires traversés.

Le long du canal, de nombreux secteurs présentent une concentration d'éléments de nature, en lien avec les projets d'aménagement en cours, pouvant participer à la réalisation de corridors en pas japonais en profondeur dans le territoire. Cinq secteurs ont ainsi été relevés : le secteur de la Mairie de Pantin, en lien avec la ZAC de l'Ecoquartier de la gare de Pantin ; le secteur de la ZAC de l'Horloge en lien avec la Corniche des Forts en complément de la liaison écologique inscrite au SRCE ; le secteur du parc de la Bergère rénové, en lien avec la ZAC Ecocité et le faisceau ferré au sud ; le secteur de la ZAC les Rives de l'Ourcq à Bondy, reliant l'Hôpital Jean Verdier et le secteur du PRU du quartier De Lattre de Tassigny ; et enfin, le secteur de transition avec le petit gabarit, en lien avec le Stade Pierre Bérégovoy.

Ces secteurs présentent des enjeux de fonctionnalité des corridors, liés à la qualité des sols et à leur porosité, à la qualité et à la diversité des habitats, et enfin à la qualité des essences installées.

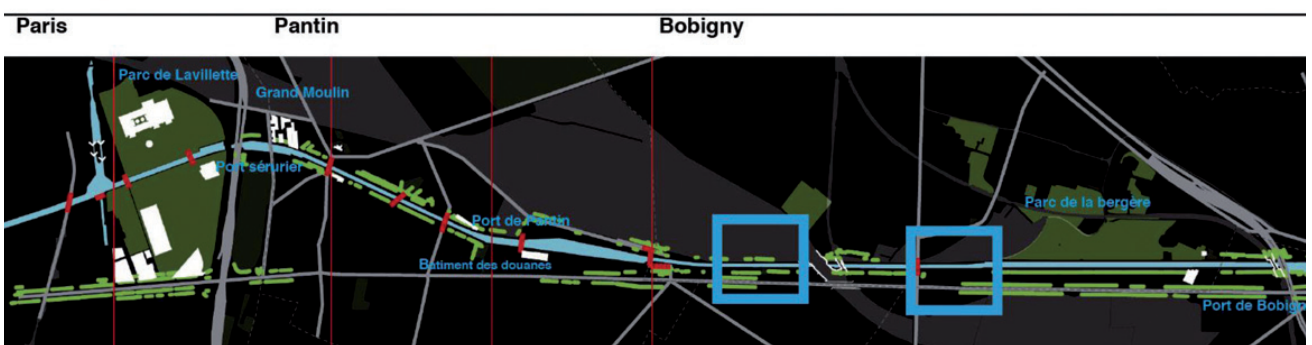
Un couloir écologique inscrit au SRCE Une biodiversité spécifique à préserver



Les faisceaux ferrés RATP/SNCF/RFF : des corridors écologiques de demain?



Quel rapport entre les faisceaux ferrés, le canal, et les quartiers?



L'eau sous toutes ses formes

L'eau est un des éléments fondateurs de l'identité du canal. À la fois vecteur de développement économique, source d'un imaginaire riche et élément de développement de la biodiversité et de lutte contre le réchauffement climatique, l'eau pourrait devenir un élément structurant de tous les projets. Les quartiers qui bordent le canal, pourraient être exemplaires et spécifiques dans le rapport à l'eau sous toutes ses formes.

L'eau, élément de structuration des projets d'aménagement, plus de milieux humides...

La conception des ZAC et des bâtiments construits pourrait ainsi intégrer une mise en valeur systématique du cycle de l'eau et une expérimentation de la gestion de la ressource en eau. La ZAC Ecocité à Bobigny intègre déjà l'eau par exemple dans leurs orientations d'aménagement. Ces initiatives pourraient être renforcées et étendues aux autres territoires afin de favoriser la création de trames d'eau liées au canal (dispositifs de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert comme les noues, les fontaines, les zones humides).

Les utilisations sont variées comme la création de nouvelles darses, de cycles d'échanges hydrauliques.

L'eau comme ressource, développer les prises et rejets d'eau dans le canal

Le rôle du canal de l'Ourcq est aujourd'hui encore 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 un contexte où les densités de population sont amenées à croître fortement, les réflexions liées à l'eau, ses bienfaits, son atout pour lutter contre les îlots de chaleur urbain, son caractère ludique... doivent pouvoir être intégrées dans les projets d'aménagement. Son eau pourrait servir à l'arrosage des espaces plantés à proximité, voire à alimenter à plus grande échelle un réseau d'eau. Pour mémoire, 50 000 m³/jour peuvent être exploités, de l'écluse de Sevran au bassin de la Villette, sans impacter le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage.

Le canal pourrait être exemplaire sur ce point : collecter les eaux de pluies, les gérer en surface, stocker, infiltrer, rejeter dans le canal, utiliser l'eau de pluie et l'eau du canal pour l'arrosage, favoriser les échanges entre les milieux terrestre et aquatique, favoriser la perméabilité des sols et la création de zones humides...

Les actions locales en faveur de l'écologie.

Des plantations sont déjà prévues dans les projets urbains, par exemple dans la ZAC Ecocité et ZAC du Port de Pantin qui prévoient de planter notamment les traversées qui relient la RN3 et le canal.

Mais on pourrait aller plus loin sur l'ensemble du territoire concernant la plantation d'arbres et la préservation de sols perméables.

La proposition est aussi de limiter au minimum la présence de mur et de clôture et lorsque leur présence est indispensable du fait du nivellement et de l'aménagement des rampes, des habitats pourraient y être développés.

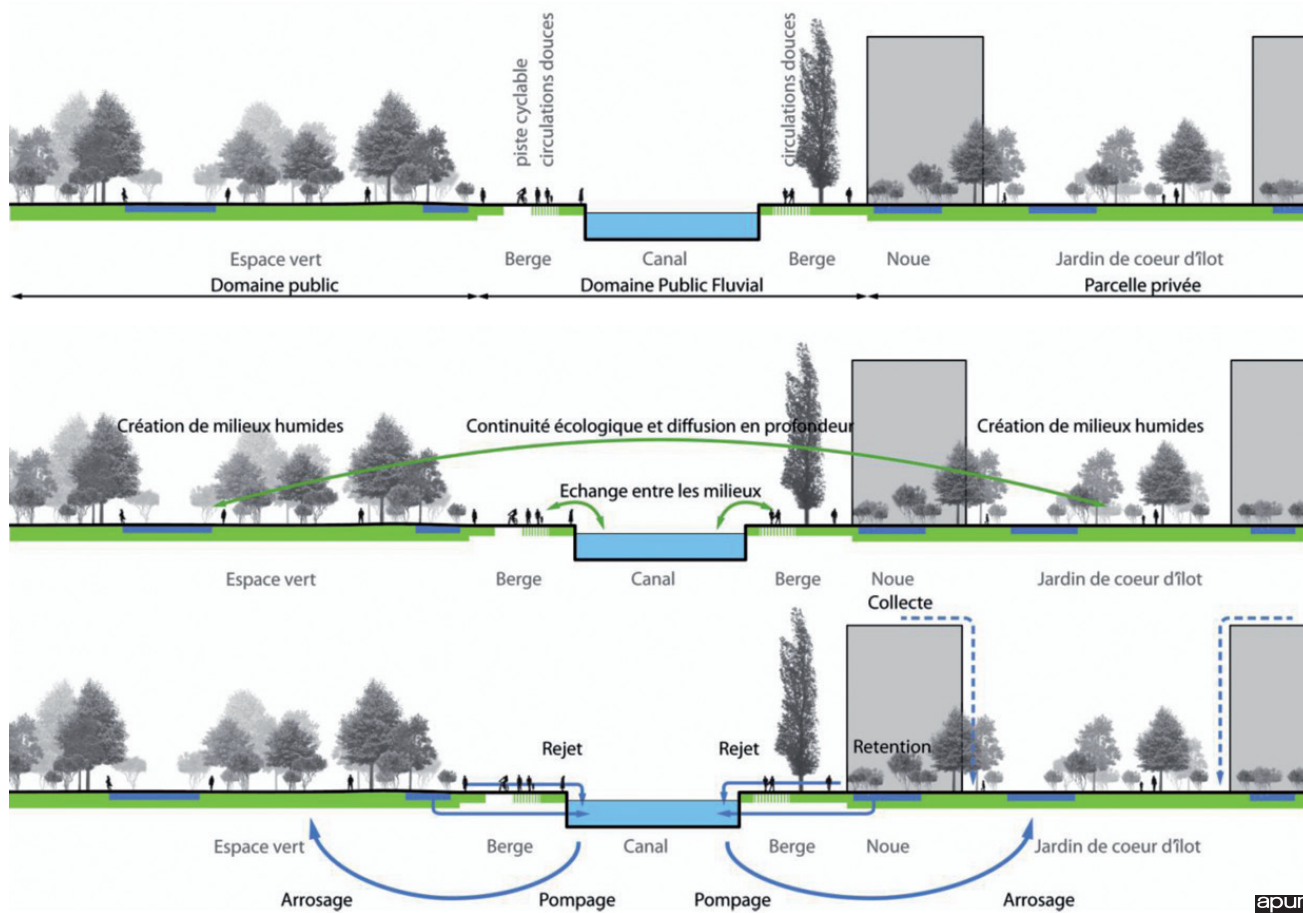
Parallèlement au développement de la végétation dans les espaces publics, le renforcement de la biodiversité est à encourager et généraliser dans les espaces verts riverains.

Et enfin, le passage d'une gestion intensive à une gestion écologique différenciée ne peut être que bénéfique à la qualité de l'eau du canal et plus généralement à la biodiversité de la plaine.

LA TRAME VERTE ET BLEUE, ÉLÉMENT DE STRUCTURATION DES PROJETS URBAINS

La ville au bord de l'eau, quel partage de la ressource?

un contexte favorable pour une approche bioclimatique, nivellement, ruissellement



IDENTIFIER LE CANAL COMME UN SITE EXEMPLAIRE POUR LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA MÉTROPOLE



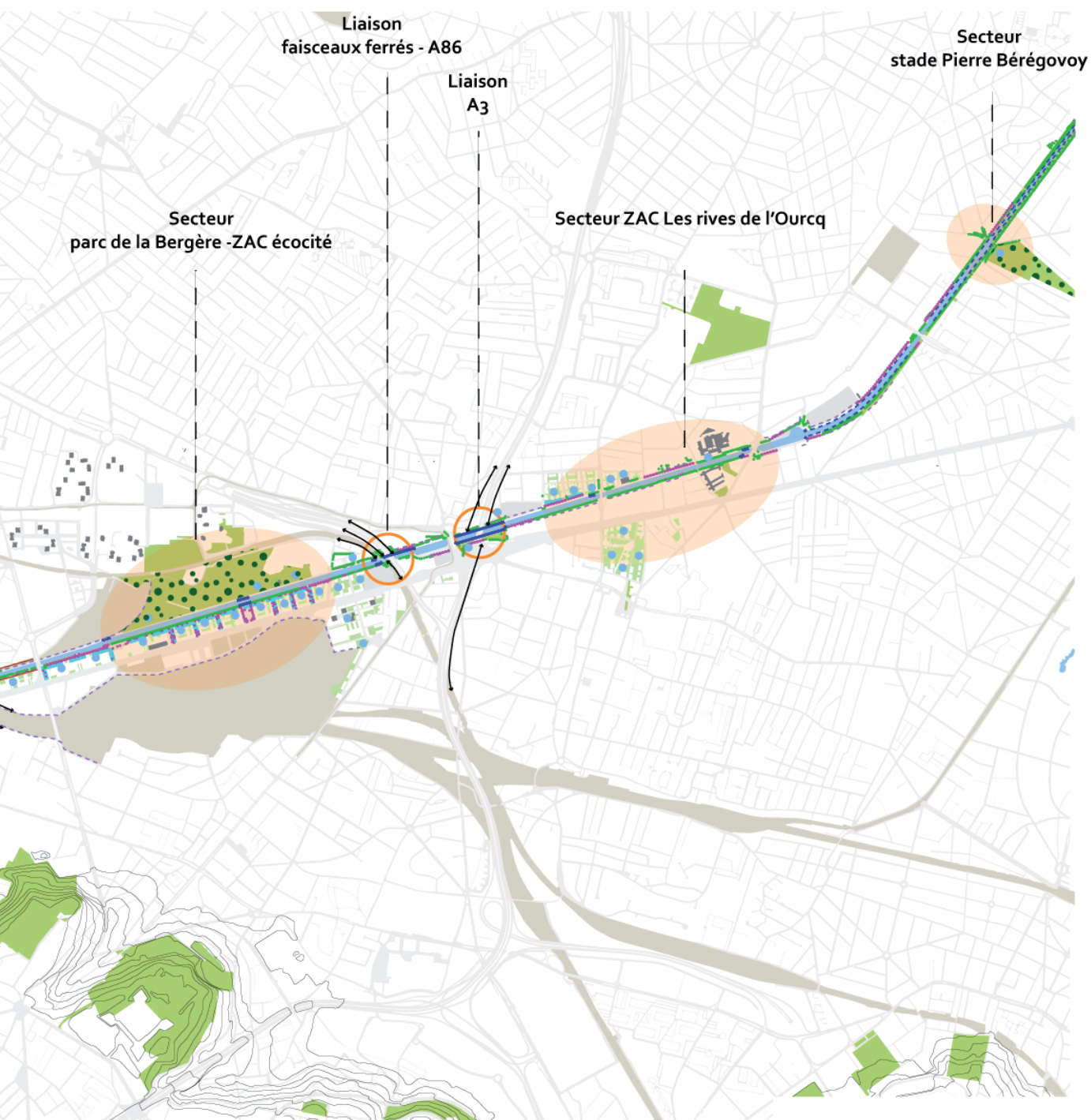
A - Connecter les grands supports de continuité écologique

-  Liaison d'intérêt écologique inscrite au SRCE
-  Connectivité écologique avec les grandes infrastructures ferrées et autoroutières
-  Secteurs d'enjeux spécifiques pour la TVB

B - L'eau sous toutes ses formes

l'eau, élément de structuration des projets d'aménagement

-  milieux humides à développer
-  dispositif de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert à encourager
-  l'eau comme ressource, développer les prises et rejets d'eau dans le canal
-  berges à aménager pour favoriser les échanges entre les milieux



C - Les actions locales en faveur de l'écologie

- Renforcer les plantations d'alignements, la strate arbustive et la strate herbacée
- Adapter les clôtures pour permettre le passage de la petite faune (localisation à définir)
- Développer des habitats sur les grands murs
- Renforcer la biodiversité des espaces verts rivaux

- bâtiments repérés
- faisceaux ferrés
- espaces verts public
- espaces verts privé
- plantations d'alignements

apur

3. UN CANAL ACCESSIBLE ET CONNECTÉ

Créer de nouveaux espaces publics

Les projets urbains dans le secteur de la plaine et notamment ceux bordant le canal sont indiscutablement une opportunité pour développer des nouveaux accès au canal. Les plans de recollement des projets montrent ainsi la création de nombreuses traverses publiques transversales indispensables, notamment depuis la RN3 et les arrêts de transport (métro et arrêt de bus existant et à venir TZEN3).

Plus globalement, l'ouverture également de quelques accès privés sur le canal est aussi souhaitable avec une absence de clôtures et de grille et une ouverture diurne dans la mesure du possible.

Requalifier les espaces publics existants

Parallèlement aux travaux de créations de nouveaux espaces publics, des améliorations sur les espaces publics existants sont indispensables.

En premier lieu, la requalification de la RN3 en lien avec l'arrivée du TZEN prévu en 2017, devrait permettre de constituer une grande avenue métropolitaine structurant l'ensemble de la plaine et amorcer ainsi un changement d'image, en lien avec la construction des nouveaux quartiers, dont le territoire a besoin.

D'échelle plus locale, quelques impasses et nouveaux accès pourraient déboucher sur le canal plus directement moyennant quelques aménagements communaux et mieux connecter les quartiers (par exemple quartier Victor Hugo et cimetière musulman à Bobigny).

Assurer les continuités de promenade

Les berges sont un axe de mobilités actives, structurant et accueillant pour les piétons et les cyclistes le long du canal de l'Ourcq. Le principe d'avoir une piste cyclable bidirectionnelle continue s'alternant d'une rive à l'autre garantit la qualité de l'itinéraire cyclable européen (Euro vélo route Paris, Strasbourg, Prague, La Flandre) et aussi métropolitain. Pour autant, la vitesse des cyclistes doit continuer à être compatible avec l'esprit d'un espace partagé de promenade.

Chaque rive du canal devra aussi être accessible aux promeneurs de façon continue ce qui nécessite des aménagements adaptés au niveau des ports prévus au Schéma Directeur des Implantations Portuaires du Canal de l'Ourcq. 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 idéalement ou selon des temporalités à définir (week-end à minima), est un objectif à atteindre.

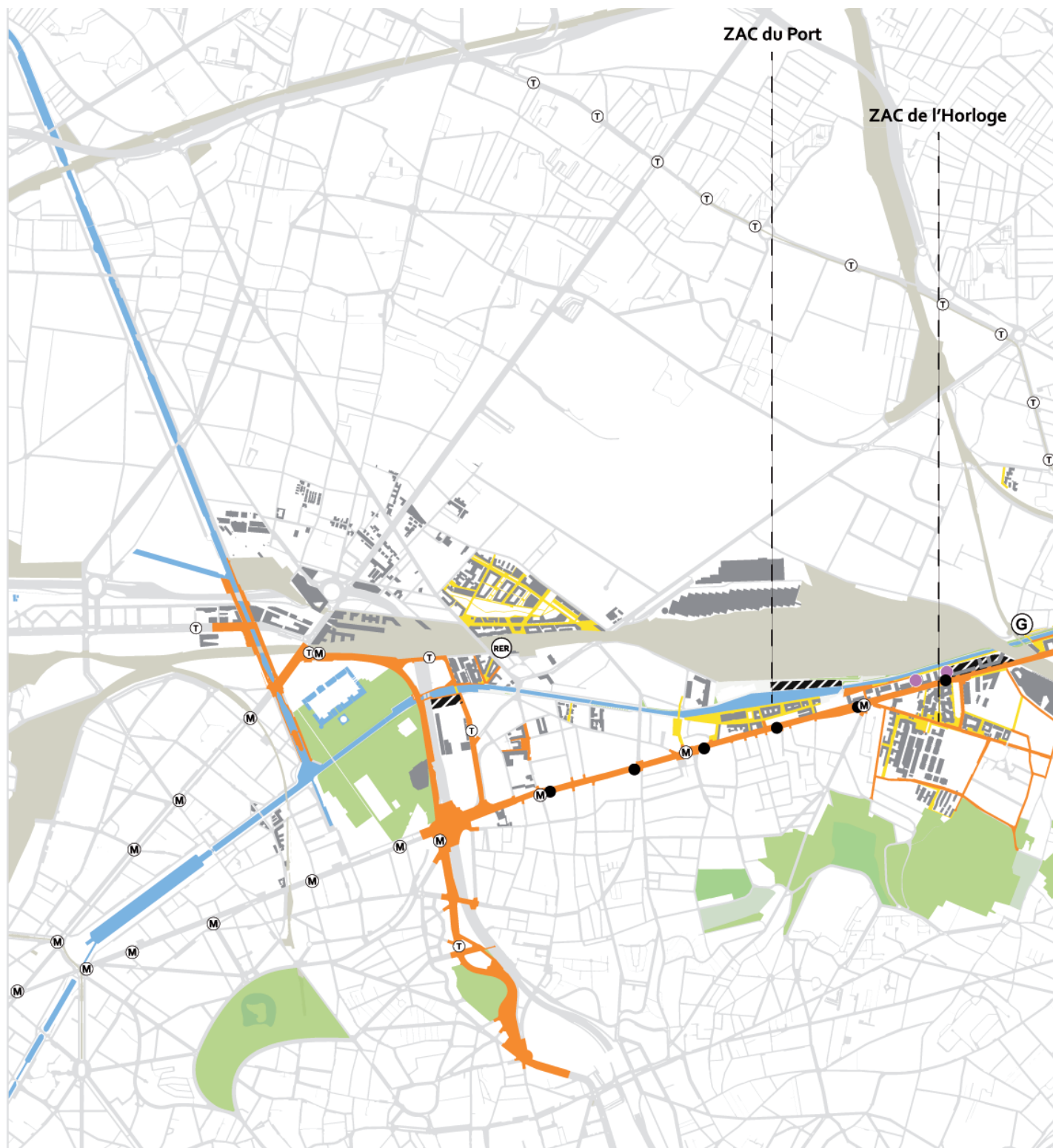
La rénovation du port Sérurier qui préserve la continuité des cheminements sur les berges en continu ou encore les modalités d'usage partagé sur le port de Tolbiac en bord de Seine servent de référence. Les discussions sont donc à poursuivre sur les ports existants et futurs :

- Au port de Pantin un dispositif est étudié par Holcim en lien avec la Ville de Paris et Est Ensemble afin de permettre une cohabitation permanente avec les circulations douces;
- Toujours au port de Pantin, la Ville de Paris étudie un port à sec en temps partagé avec des horaires limités en rive droite et une réflexion sera engagée en rive gauche à échéance des réalisations urbaines pour étudier une continuité au niveau de la base vie du canal;
- Au pont de la Folie aval, l'aménagement du port de fret en lien avec le Sycotom devra également intégrer ce principe de temps partagé ce qui rend d'ailleurs indispensable la réalisation du nouveau franchissement sur le canal au pont de la Folie, celui-ci étant par ailleurs nécessaire à l'interconnexion entre la Tangentielle et le TZEN 3;
- Au pont de la Folie amont, les réflexions du port public devront conduire à une cohérence des horaires en s'appuyant sur les initiatives des opérateurs comme Point P étudiant actuellement des livraisons matinale sur une durée très limitée;
- À Noisy-le-Sec, la réalisation du port public devra être discutée avec le futur aménageur;
- À Bondy, Holcim et Cemex ont prévu un réaménagement de ses installations avec une continuité uniquement le week-end.

Connecter le canal



RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ AU CANAL

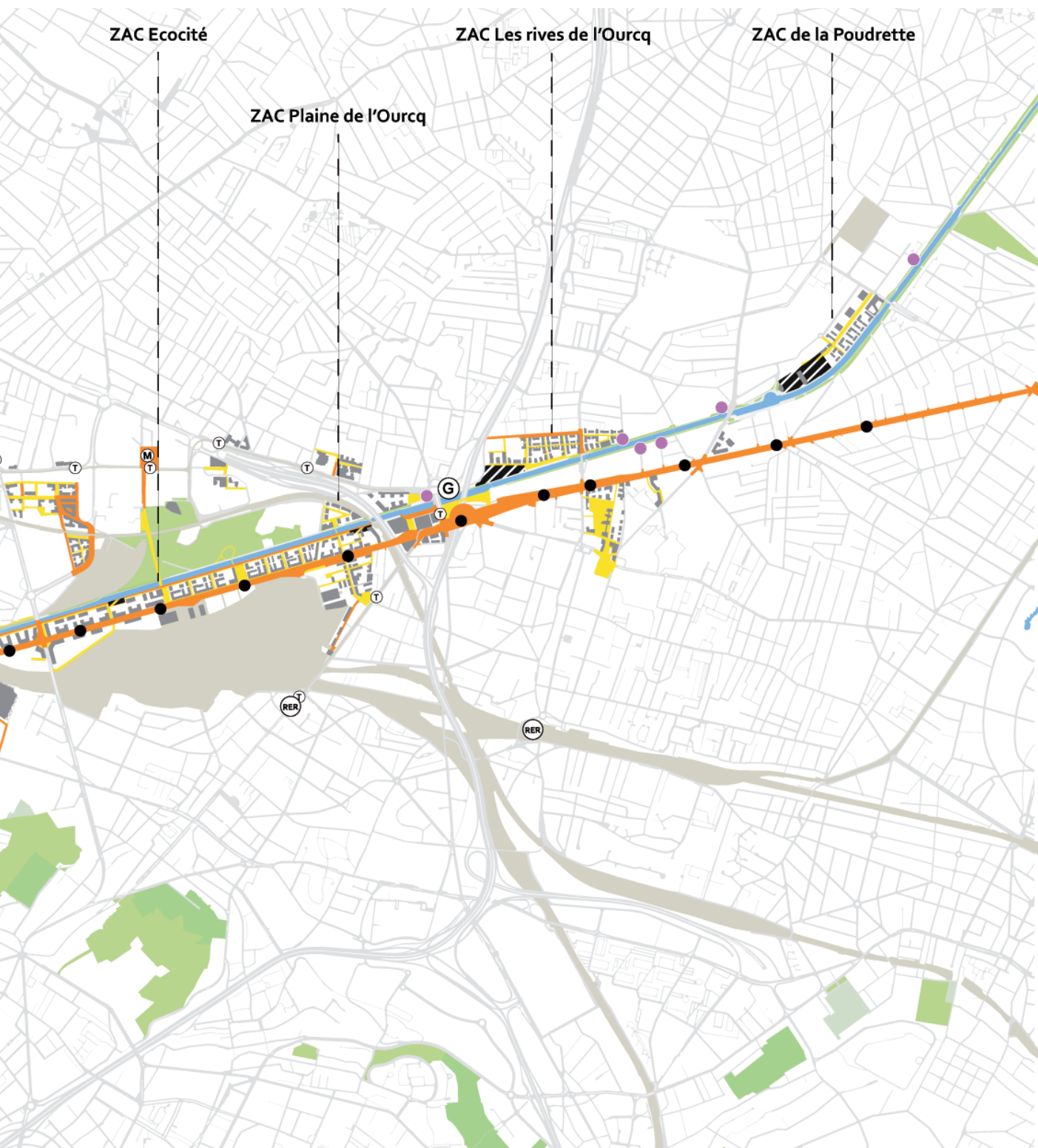


A - Créer de nouveaux espaces publics

- espaces publics créés
- ⓐ connection au réseau de transport futur

B - Requalifier les espaces publics existants

- espaces publics requalifiés
- connections au canal à améliorer
- ⓐ ⓑ connection aux réseaux de transports existants
- connection aux arrêts TZen3



**C - Assurer les continuités de promenade
au bord de l'eau**

 continuité permanente ou en temps partagé

4. DES PONTS ET PASSERELLES CRÉÉES ET DES OUVRAGES EXISTANTS VALORISÉS

Créer de nouveaux franchissements

Le faible nombre de ponts et passerelles rend difficile la traversée du canal d'une rive à l'autre et limite le nombre de connexions possibles entre le canal et les quartiers. C'est pourquoi, la création de nouveaux ouvrages est indispensable pour le développement urbain du secteur et l'attractivité du canal.

Deux passerelles ont ainsi été aménagées récemment : l'une liée au tramway T3 réalisée à Pantin une en construction reliant le parc de la Bergère à la ZAC Ecocité de Bobigny. L'arrivée de la passerelle de la Bergère permettra d'augmenter l'accessibilité des berges du canal depuis le centre de Bobigny et facilitera aussi la connexion de territoire compris entre la RN3 et le canal aujourd'hui isolé avec le centre de Bobigny.

La multiplication des franchissements du canal permettra de mailler l'espace public et d'améliorer son accessibilité.

De nombreux projets sont à l'étude :

- passerelle du port de Pantin;
 - passerelle de la Folie (en lien avec la gare TGN);
 - pont de Bobigny (axe nord-sud);
 - passerelle de Noisy-le-Sec;
 - nouveau pont de Bondy;
 - passerelle du Collège Anatole France aux Pavillons-sous-Bois.
- L'amélioration du maillage posera alors la question de la hiérarchisations des projets.

Rénover, entretenir, éclairer les ouvrages existants

Les ponts et passerelles existants sont des éléments repères du canal. Grâce à une valorisation de ce patrimoine (entretien, éclairages...) ils pourraient eux aussi participer à la mise en valeur et à la caractérisation du site dans son ensemble.

En utilisant les espaces généreux sous les piles de ponts et les culées déjà existantes et en exploitant les locaux, on pourrait trouver des points d'ancrage et développer des usages autour de ces franchissements.

Des actions assez simples comme nommer les ponts depuis les berges permettra de savoir où on est et de ne pas considérer que le canal est un lieu extraterritorial mais bien un espace public connecté au reste de la ville.

Certains passages sous pont sont très contraints (Pantin, Pont du RER E à Bobigny) avec des largeurs minimales. Ils devront faire l'objet d'un traitement permettant d'améliorer le confort des usagers.

Étudier l'évolution du gabarit des nouveaux ouvrages au-delà du pont de la Folie

Le canal est une infrastructure franchie par des ouvrages qui n'échangent pas systématiquement avec les berges. Le gabarit des nouveaux ouvrages, imposé par la réglementation actuelle de la navigation pour le passage de grandes péniches, oblige à les raccorder au réseau des rues loin de la berge, contribuant à isoler les parcours sur les berges des autres parcours urbains, à contraindre fortement l'aménagement des espaces publics sur lesquels débouchent ces ouvrages.

C'est pourquoi, il est proposé en amont du pont ferroviaire de la Folie, d'étudier les conséquences d'un abaissement du gabarit. Le tirant d'air minimum actuellement exigé est de 5,25 m PHEN (Plus Hautes Eaux Navigables). Le tirant d'air à étudier pourrait être celui situé sous le pont ferroviaire de la folie, avec 4,26 m ce qui entraînerait un abaissement de près d'un mètre. Cette action permettrait de réduire les coûts des ouvrages et diminuerait les coupures générées par les pentes d'accès.

Dessous de pont, des espaces d'appropriation possible ?

Espace dégagé et traité qui permet une appropriation du dessous de l'ouvrage

Exploiter les culées de pont



Traitement des ouvrages remarquables, rénovation et éclairage

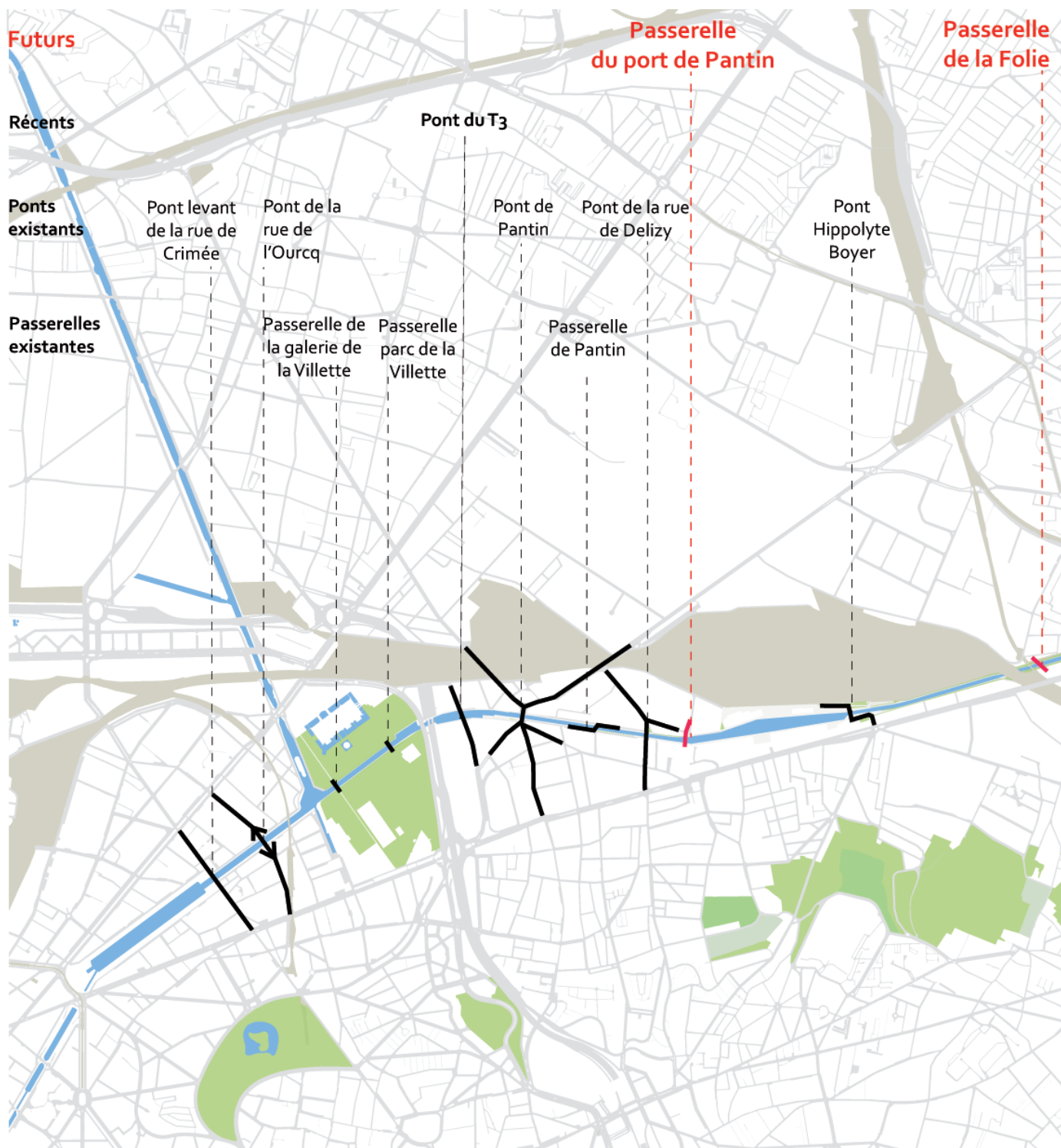


Les franchissements : des repères futurs ?

Utiliser les ponts et passerelles comme support d'information géo-localisé



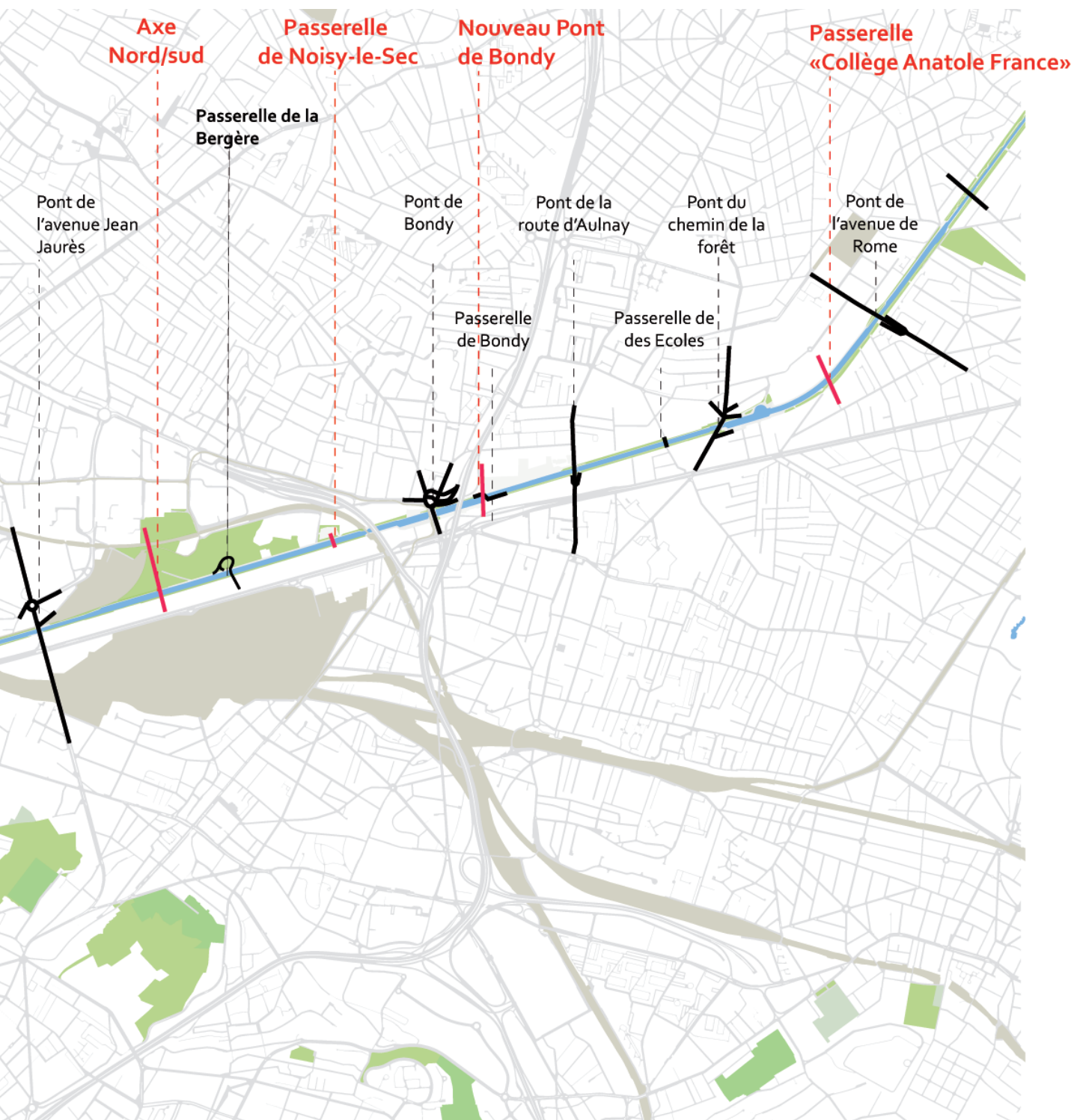
CONSTRUIRE ET VALORISER LES FRANCHISSEMENTS



A - Créer de nouveaux franchissements

B - Rénover, entretenir, éclairer les ouvrages existants.

- Nommer les ponts et les passerelles depuis les berges



C - Etudier l'évolution du gabarit des nouveaux ouvrages au-delà du pont de la Folie

5. UN CANAL ATTRACTIF GRÂCE À DES USAGES PÉRENNES DIVERSIFIÉS : PORTUAIRES, ÉCONOMIQUES, CULTURELS, TOURISTIQUES ET SPORTIFS

Les missions historiques du canal étaient l'adduction d'eau et la navigation qui représentent aujourd'hui encore un atout majeur auxquels s'ajoutent de nouvelles dimensions telles que l'aménagement de l'espace public, la valorisation de la biodiversité, le développement des loisirs et le renouveau économique.

Développer plus d'usages sur les berges

Les berges sont actuellement surtout un lieu de promenades; on passe à pied et à vélo et au final on s'y arrête peu. Les points d'ancrages sont peu nombreux et mériteraient de s'intensifier ce qui permettrait au canal de devenir un lieu de destination. La programmation pourrait :

- s'appuyer sur les lieux singuliers: le port de Pantin, le parc de la Bergère, la Folie, l'échangeur de Bondy et la nouvelle gare;
- approfondir les études opérationnelles pour la création d'équipements intercommunaux bordant le canal : à Noisy-Le-Sec, à Bondy dans la halle des Salins...
- valoriser en lien avec le canal les équipements existants comme le CND, le théâtre au fil de l'eau...
- étudier des services culturels mobiles à mutualiser (ateliers enfants, cinéma, bibliothèque, ...) dont la localisation et la nature est à étudier avec les villes;
- travailler le type d'habitat au bord du canal (logement spécifique, liberté architecturale, mode de production pour un « canal exemplaire »...);
- mieux intégrer les grandes emprises économiques existantes (ateliers de maintenances, grandes surfaces commerciales) et en projets garantissant des ouvertures au moins visuelles vers les berges du canal pour contribuer à la plus grande perméabilité et à la transformation du canal en espace public de la métropole.

Il s'agit aussi de :

- travailler sur une programmation des rez-de-chaussée: cafés, commerces, showrooms, lieux ouverts au public;
- inviter les industries à s'ouvrir au public : parcours visites proposés par certaines entreprises.

Quelques petits équipements installés sur l'espace public pourraient également favoriser tout simplement les pratiques sportives.

Développer plus d'usages sur l'eau

Développer les activités sur le plan d'eau concerne les sports de loisirs mais aussi le transport fluvial.

L'eau comme plaisir

Les pistes pour développer tous types de contact avec l'eau :

- la création d'activités nautiques régulières et encadrées (mini-voile, canoës, aviron) : aux ports de la Villette et de Pantin (appel à projet en 2014), et aux Pavillons-sous-Bois;
- le confortement de l'activité de pêche existante;
- l'amarrage de nouveaux bateaux qui sont des lieux de destination et aussi des lieux participant à la sécurité du canal. On notera également une nouvelle activité de loueurs de bateaux dès 2014 au bassin de la Villette;
- la baignade à titre prospectif sous réserve d'études complémentaires à mener.

L'amarrage de bateaux pourrait aussi prendre place au titre d'actions de préfigurations urbaines temporaires, et compléter ponctuellement les programmes existants comme des théâtres sur l'eau, des restaurants, commerces (marché sur l'eau, nouveaux types à inventer) tout en respectant les règles de la navigation. Pour cela, des nouvelles possibilités d'anneaux devraient être identifiées et l'espace public des berges équipé.

Une navigation fluviale renforcée

Le développement de la navigation concerne à la fois :

- le tourisme collectif (promenade, croisière) ;
- la plaisance (plaisance itinérante ou nautisme de proximité), un port sera ainsi aménagé au port de Pantin (40 anneaux);
- le transport de passagers régulier avec la consolidation de l'offre existante l'été du bassin de la Villette à Aulnay-sous-Bois (Été du canal). Ce service pourrait être renforcé en étudiant l'allongement du service en semaine pendant la période estivale et le week-end toute l'année. Cette navette fluviale pourrait devenir un transport collectif connecté à d'autres modes de déplacement.

Enfin, la création d'un port à sec au port de Pantin permettra d'offrir un service au sein même de la métropole d'entretien et stockage de bateaux.

Une activité portuaire plus intense et intégrée

La filière BTP déjà présente avec les centrales à béton existantes (Lafarge, Holcim, Cemex) pourrait voir son activité intensifiée avec les nombreux chantiers du secteur. Le transport fluvial devrait pouvoir intéresser les opérateurs des ZAC, tant pour l'acheminement des matériaux que pour l'évacuation des déblais et déchets de construction. Les filières pourraient se diversifier avec la filière « déchet » (le Syctom), la filière « distribution » et la livraison du dernier kilomètre.

Ces activités posent la question des dispositifs techniques à mettre en place pour intégrer une cohabitation avec la promenade au bord de l'eau. L'approfondissement des dispositifs est à regarder sur les ports prévus dans le SDIPL.

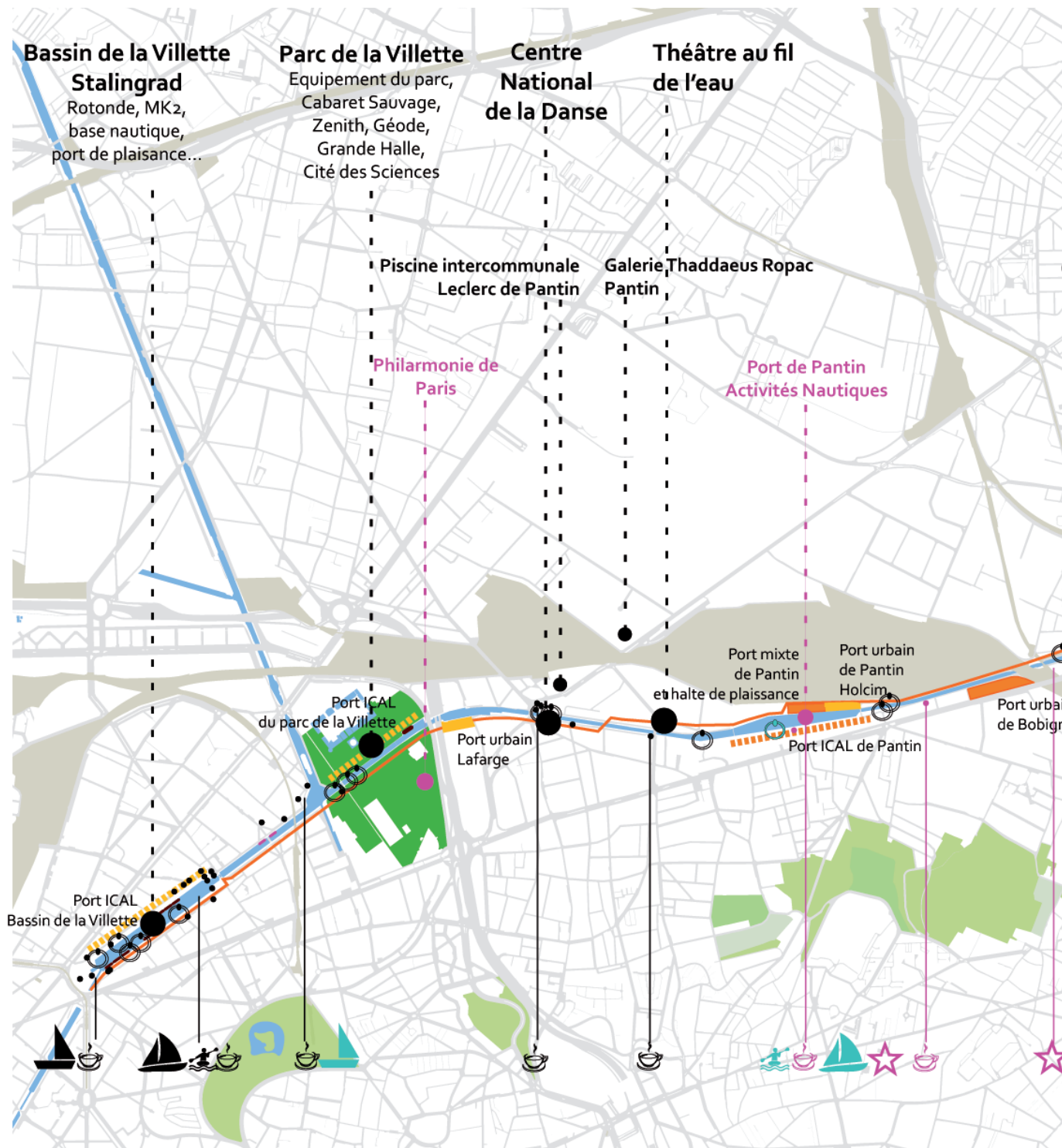
Plus d'usages sur les berges, un lieu de destination ?



Plus d'usages sur l'eau



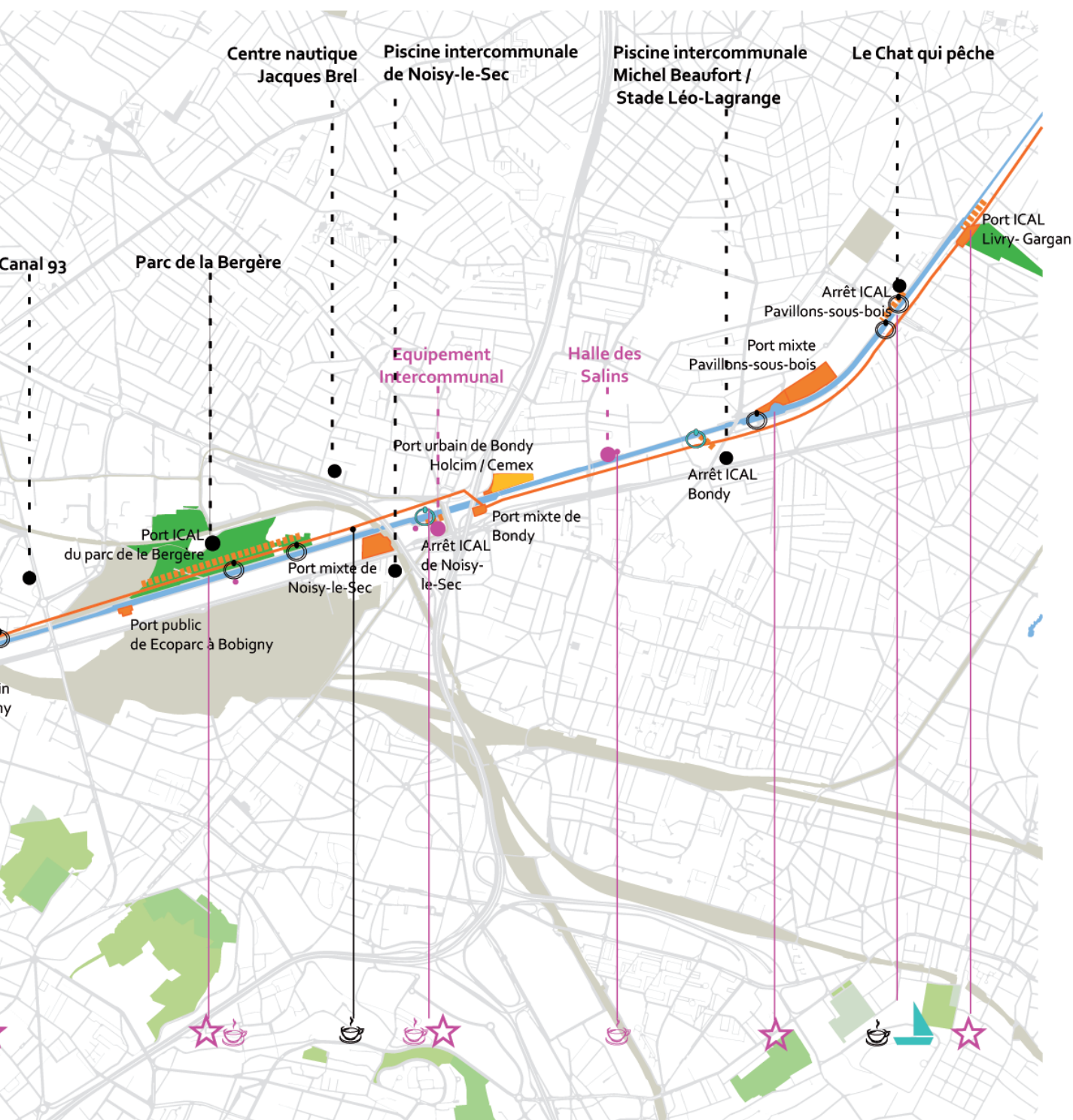
DÉVELOPPER LES USAGES PÉRENNES PORTUAIRES ÉCONOMIQUE, CULTURELS ET SPORTIFS



A - développer les usages sur les berges :

- logistique portuaire existante à pérenniser
- logistique portuaire à créer
- ▬▬▬ zone ICAAL existante à pérenniser
- ▬▬▬ zone ICAAL à créer
- ▬ aménagements cyclables / footing

- ☕ cafés/restaurants existants
- ☕ cafés/restaurants à créer (à localiser ?)
- ★ des services culturels mobiles à mutualiser (ateliers enfants, cinéma, bibliothèque, ...)
- équipement existant
- équipement futur



B - Développer les usages sur l'eau :

-  péniches existantes
-  péniches futures (à compléter)

-  arrêt public existant
-  arrêt public futur

-  loueur de bateau existant
-  loueur de bateau futur
-  port de plaisance existant
-  port de plaisance à créer
-  base nautique existante
-  base nautique à créer (à compléter)

6. UN PARCOURS, DES RYTHMES ET DES POLARITÉS

Le canal dans sa partie grand gabarit, de la place de Stalingrad aux Pavillons-sous-Bois, s'étend sur 11 km d'où l'importance de la réalisation de séquences avec des moments calmes et des polarités plus intenses.

Les polarités peuvent aider à se repérer le long du canal et à établir un parcours et des rythmes.

Trois types de polarités ont été identifiés qui sont liées :

- à des intensités urbaines comme le bassin de la Villette, le Port de Pantin et dans une moindre mesure, les polarités situées autour du nouveau quartier de la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois;
- aux pôles des futures gares ; il s'agit là de créer de nouvelles polarités au carrefour de la Folie et au pont de Bondy et améliorer les liens avec la Préfecture et le pôle Pablo Picasso;
- aux grands parcs, autour de la Villette, du parc de la Bergère et de la transition du canal passant du grand au petit gabarit qui sont aussi des endroits singuliers et qui annoncent la par de la Poudrerie.

Pour exister, chaque polarité a besoin d'un certain nombre d'éléments communs :

- une bonne accessibilité ce qui nécessite une proximité aux pôles de transport et la réalisation d'ouvrage de franchissement pouvant servir de repères;
- la présence d'un équipement intercommunal urbain ou paysager;
- la valorisation des bâtiments remarquables par des programmations adaptées;
- l'intensification programmatique régulière et temporaire.

Les questionnements vis à vis des projets pourront ainsi notamment porter autour des pôles de transport, la gare TGN à la Folie, la gare du Grand Paris au pont de Bondy : quelles densités, quelles formes bâties pour accompagner les nouveaux espaces publics ?

La question des rez-de-chaussée des bâtiments d'entreprises et des immeubles de logements se posent également au niveau des polarités : Comment ces parties, qui sont en contact direct avec le canal et certaines en contact direct avec la RN3, participent de l'animation de l'espace public? Comment peuvent-elles évoluer dans le temps ? Comment participeront-elles à l'animation et aux usages du canal ?

Port de Pantin : une polarité renforcée



© E.Samuel

ZAC Ecocité, la polarité autour du pôle de la Folie (gare TGN)



© C.Devillers

ZAC Ecocité, le pôle autour du parc de la Bergère



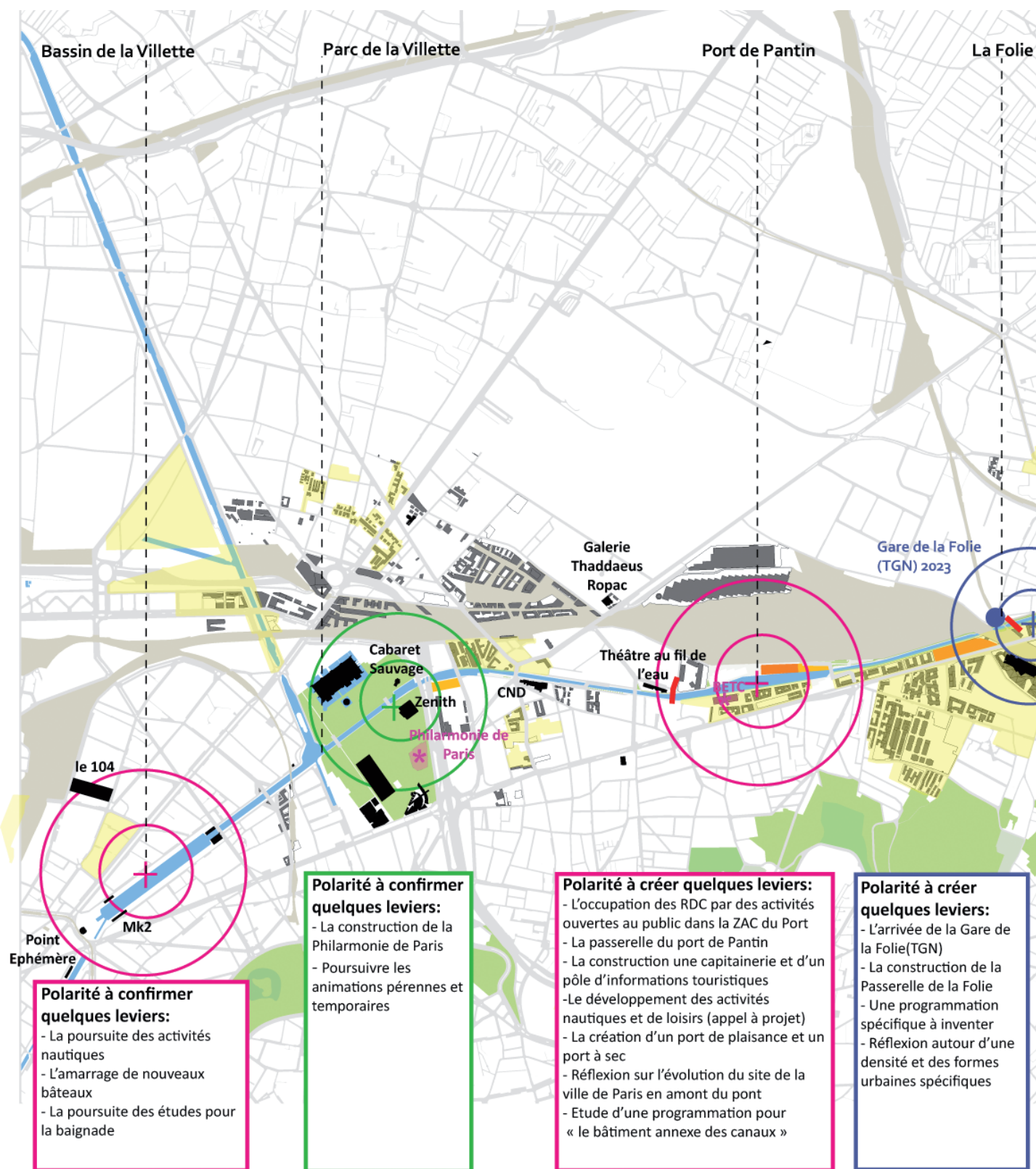
© C.Devillers

ZAC les Rives de l'Ourcq à Bondy



© A.Grumbach

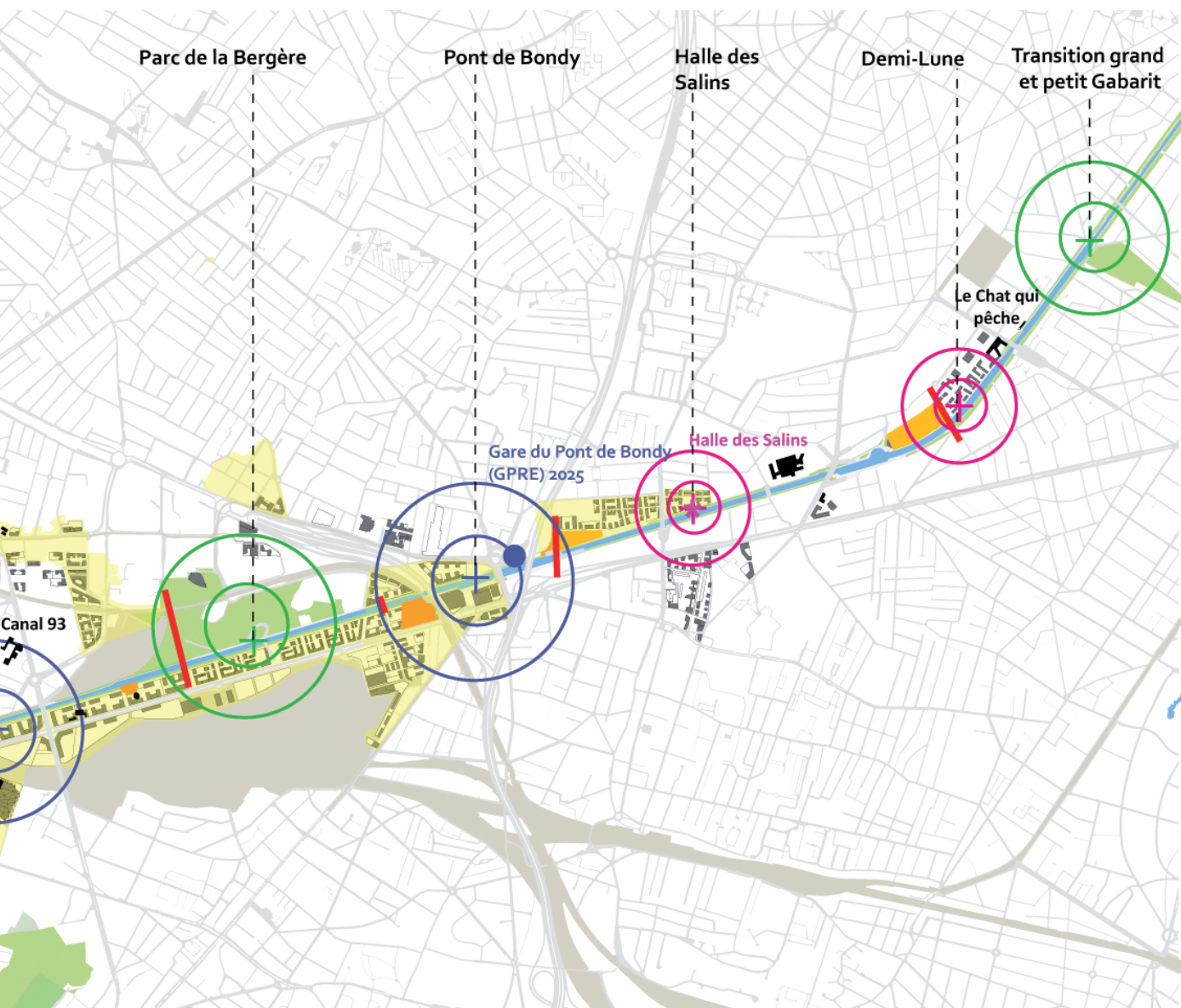
RENFORCER ET CRÉER DES POLARITÉS



- A- Des intensités urbaines**
B- Des grands parcs
C- Des quartiers de futures gares

- Equipements existants**
*** Equipements à venir**
— Pont et passerelle à venir

- Arrivée d'une nouvelle gare**
● La Folie et pont de Bondy
— Port urbain et port mixte existant
— Port urbain et port mixte à venir



Polarité à créer quelques leviers:

- La rénovation du parc de la Bergère
- Une programmation liée à la nature et aux loisirs
- La construction de l'Axe nord/sud
- Une préfiguration urbaine, une programmation à inventer en lien avec la passerelle écocité et la place.

Polarité à créer quelques leviers:

- La Gare du GPE Pont de Bondy
- L'ouverture de la Gare sur le canal (étude à poursuivre)
- L'Axe nord/sud et la passerelle de Noisy-le-Sec
- L'invention d'un repère une construction phare
- Un équipement incontournable à inventer
- L'ouverture des grands commerces sur le canal
- L'élaboration d'un programme pour la maison du pont de Bondy
- Une réflexion sur la densité et formes urbaines spécifiques

Polarités à créer quelques leviers:

- La passerelle «Collège Anatole France» à construire
- Une programmation liée à la nature et au plan d'eau
- La transformation de la halle des Salins en équipement intercommunal
- La mise en valeur de la 1/2 Lune
- L'Organisation des activités nautiques

Polarité à créer quelques leviers:

- Une programmation liée à la nature et au plan d'eau.

7. UN ÉVÉNEMENT MAJEUR CULTUREL, ET SPORTIF À L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE

Afin de faire exister le « site canal » tout de suite, dans des temporalités courtes, il est proposé un grand événement récurrent qui pourrait prendre la forme d'une biennale de l'Ourcq 2015, 2017 et 2019, associant les acteurs culturels et économiques du territoire, le CDT 93, les habitants, la jeunesse et qui renforcerait et donnerait plus de lisibilité aux actions locales et territoriales engagées.

« Canal Ourcq » poserait des jalons de la construction commune et serait le marqueur d'une identité réanimée. Il pourra être travaillé en lien avec les partenaires réunis dans le cadre des commissions « animation d'été » et « culture et patrimoine » de l'Ourcq en mouvement.

Ce dispositif pourrait s'inspirer d'une démarche IBA à la française avec une construction d'une identité qui se fonde sur la valorisation des dynamiques locales, et la construction de nouveaux repères. Il bénéficierait d'une large médiatisation à même de créer des dynamiques au profit de tous les projets de la Plaine de l'Ourcq.

Parmi les propositions concernant la création de ce grand trait d'union culturel, porteur d'identités, peuvent figurer trois principales pistes de réflexion :

Une action artistique, tout d'abord, peut valoriser de différentes manières la continuité du canal (invention plastique, intervention artistique sous les ponts, action artistique spécifique comme le Street art ...)

L'idée de la transition artistique est explorée, afin de montrer que l'art peut s'exprimer de façon éphémère et permettre de regarder autrement les sites. Il s'agit d'essayer de valoriser ce travail culturel qui est en train de se mettre en place sur ce territoire.

Une action ludique et sportive, ensuite, peut prendre appui sur l'initiative de l'été du canal pour créer une proposition plus importante sur l'ensemble du linéaire du canal grand gabarit. Les pistes consistent à enrichir les propositions d'activités, améliorer la qualité des installations et créer plus de lien entre les sites investis comme la possibilité de passer d'un site à l'autre en canoë avec un encadrement.

Il pourrait être ainsi étudié la proposition d'un parcours sportif urbain avec des agrès, d'une création d'une grande compétition annuelle, une sur terre et l'autre sur le plan d'eau pour tous public, d'une course de pédalo et d'un semi-marathon.

Ces actions ludiques et sportives sont à faire dialoguer avec ce qui est mis en place sur le canal à petit gabarit à Aulnay-sous-Bois, à Sevran et dans le parc de la Poudrerie notamment.

Des actions de préfiguration urbaine, enfin, en lien avec les projets d'aménagement, permettront la mise en place d'une démarche globale de préfiguration des changements urbains à venir portée par Est Ensemble et les aménageurs des ZAC. Pour chaque parcelle libérée de son activité, une action de préfiguration pourra être étudiée qui met en mouvement le site dès aujourd'hui en questionnant le programme futur.

Des actions artistiques qui créent de la continuité.

Inside Out - l'Ourcq mon Amour

Action artistique temporaire qui crée de la continuité

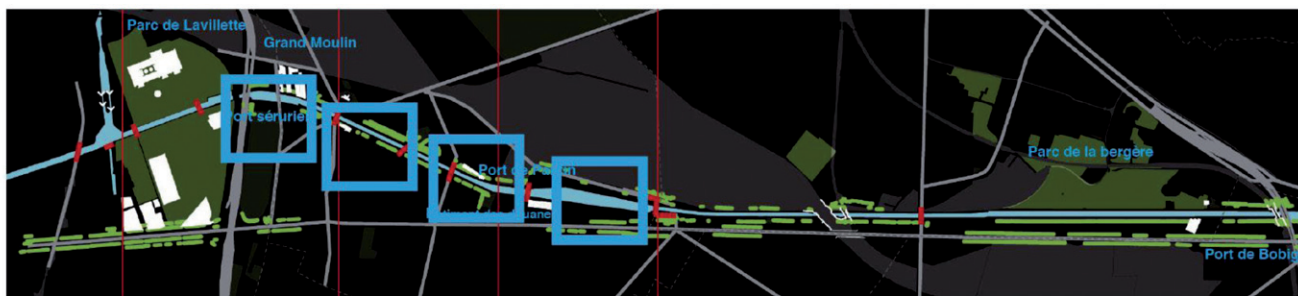
Action en rapport aux gents du territoire et à l'échelle de celui-ci



Paris

Pantin

Bobigny

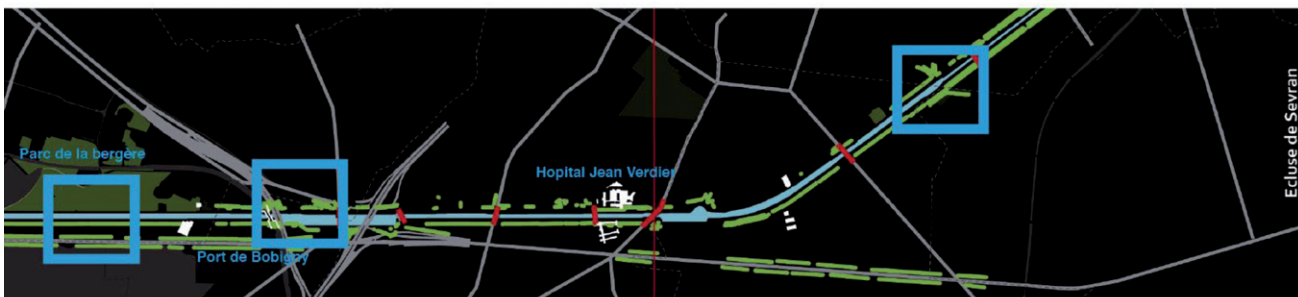


Animation ludique et sportive

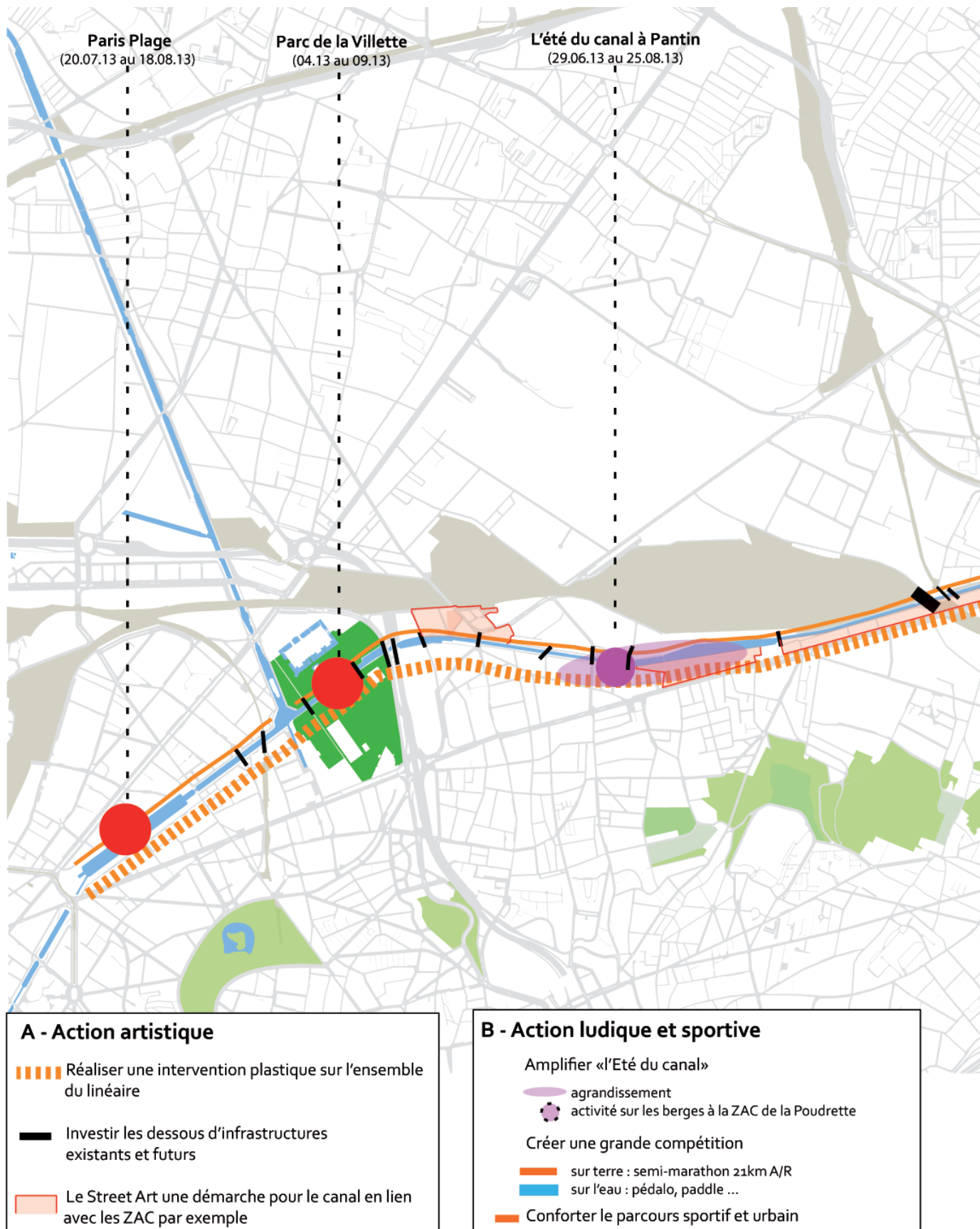


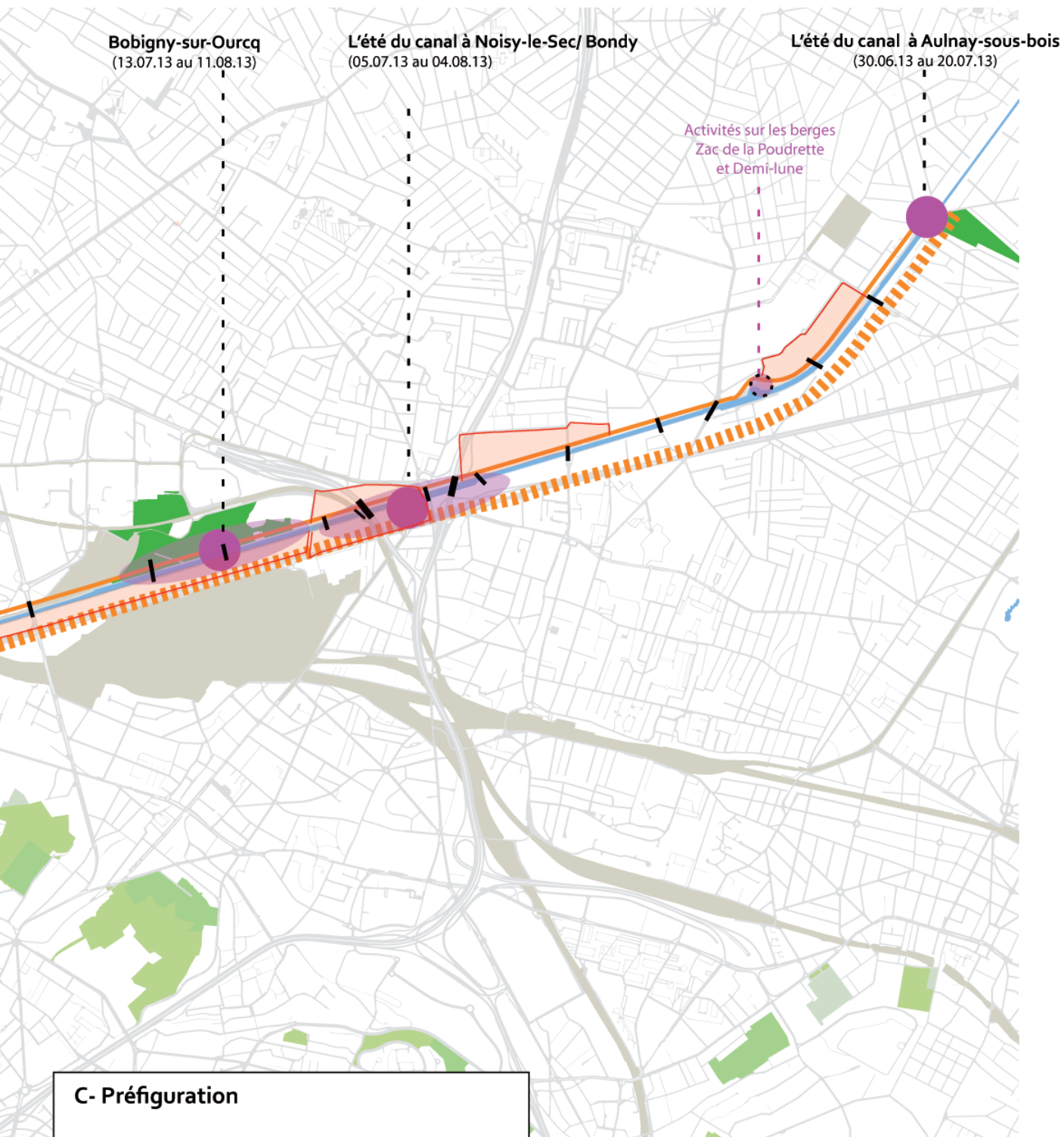
Bondy

Pavillons S/ Bois



CRÉER UNE ACTION CULTURELLE ET SPORTIVE TEMPORAIRE À L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE





C- Préfiguration

- Pour chaque parcelle qui se libère, créer une action de préfiguration qui met en avant le site tout en questionnant le programme futur.

ÉLÉMENTS DE COHÉRENCE

La reconnaissance d'une diversité paysagère

Le paysage du canal de l'Ourcq bénéficie d'une étonnante diversité paysagère tout au long de son parcours. Sur la seule section à grand gabarit, il traverse deux unités paysagères en formant cinq séquences distinctes (le parc de la Villette et ceinture verte; la ville dense de Pantin; le port de Pantin; le tracé rectiligne de Bobigny aux Pavillons-sous-Bois; et les berges jusqu'à Sevrans, bordées par un tissu pavillonnaire). Le canal s'inscrit dans un rapport au territoire parfois en tranchée, parfois en digue et à niveau, et à ceci s'ajoute une dissymétrie des berges et une série de lieux singuliers qui ponctuent le linéaire.

Cette grande complexité est perçue comme une grande richesse paysagère qu'elle apporte à cet espace.

Contrairement à d'autres chartes ou cahiers des prescriptions, il apparaît intéressant de ne pas créer d'uniformisation mais de conserver la possibilité de traiter les deux rives de façon dissymétrique par exemple et de conserver un choix de matériaux diversifiés (béton, pierre, pavés enherbés...) offrant une certaine liberté dans les choix d'aménagement. Ce choix peut permettre aussi l'invention d'une forme de sol qui varie avec le temps, et avec plus ou moins de végétation.

Toutefois, afin de maintenir une cohérence d'ensemble discrète, quelques composantes de sa cohérence sur l'ensemble du linéaire pourraient être définies et développées dans les aménagements. Parmi ces éléments ressortent : l'homogénéité du bord à quai, le mobilier fluvial (bollards, échelles...), la sobriété de l'écriture et les plantations d'alignement à grand développement. Le plan d'eau, la régularité du Domaine Public Fluvial assurent également la cohérence d'ensemble et les sols sont liés entre eux par le couronnement homogène du bord à quai, signe de l'ouvrage industriel et élément minimal récurrent sur l'ensemble du grand gabarit.

Le principe de travailler avec l'existant, de valoriser le vocabulaire fluvial sobre, sans « sur-écriture esthétique »

L'une des grandes qualités du canal de l'Ourcq est la sobriété de l'écriture de ses aménagements, mélange subtil de son héritage industriel et de l'économie des moyens mis en œuvre ces dernières années. Cette base, qui pourrait sembler pauvre, est au contraire l'opportunité de réfléchir ensemble à la création d'un nouvel espace public qui porte à la fois ses valeurs propres, de calme, d'ouverture, de fluidité, et qui soit

également capable de laisser une place à la spontanéité, à l'éphémère, aux appropriations multiples et à la réversibilité des actions avec des aménagements peu marqués.

Travailler avec l'existant et le principe d'économie de moyens permettra de tirer profit des qualités préexistantes aux projets, sur le site, pour le transformer durablement, simplement et rapidement, et ainsi gérer la temporalité des projets et le coût des aménagements.

Il s'agirait de travailler chaque séquence comme une réponse à un territoire avec ses spécificités (un parc ferroviaire, etc.). La signalétique devrait ainsi être très simple comme l'ajout du nom de chaque pont visible depuis la berge sur chaque rive et apposé directement sur le pont.

Le traitement des sols participe à la lisibilité du canal. Aujourd'hui le canal est le support de palettes de sols variées liées aux différents aménagements et le risque de fragmentation, de disparité et de sur-écriture devient réel. Il y a néanmoins une réalité des sols le long du canal extrêmement intéressante qui marque l'identité de ce lieu et de son passé industriel et fluvial. A titre d'exemple le principe de réutiliser les pavés existants en les sciant comme cela est prévu dans la ZAC du port de Pantin mériterait ainsi d'être généralisé.

Le principe de porosités et d'ouvertures transversales maximales

Le canal est perçu comme un arriéré, un espace en limite, tenu en retrait, coincé entre des propriétés privées, des clôtures, des murs et des tags. Peu visible, difficilement accessible aujourd'hui, peu franchissable, il est méconnu, inconfortable et vécu globalement comme un lieu d'insécurité. Le canal manque d'épaisseur et de transversalité. Les murs devraient pouvoir s'ouvrir afin de créer de nouvelles perspectives, créer des échappatoires afin d'éviter l'effet tunnel, et les grilles réduites au maximum et être davantage ajourées....La transparence et la porosité sont d'ailleurs aussi à rechercher dans la végétation.

Enfin, l'ouverture et la création de vues sur les berges est à favoriser et à généraliser dans les constructions nouvelles.

Quelle porosité, quel traitement des clôtures? Les murs, une nécessité?

A l'image de certains exploitants, on peut imaginer que l'ouvrage de clôture devienne un exercice de style démontrant le métier de l'entreprise.

Une clôture support d'action artistique



Une clôture légère mais efficace, qui permet une continuité végétale



Travailler avec l'existant

Réutiliser les matériaux typiques des ouvrages du canal



D/ LES INITIATIVES DÉFINIES DANS UN CADRE COLLECTIF ET UNE « GOUVERNANCE » PARTAGÉE

La charte a permis de préciser et renforcer les objectifs et actions communes. Elle a également fait apparaître la volonté des villes et de l'ensemble des acteurs de la mutation de ce territoire de porter la réalité du « trait d'union ». C'est pourquoi, la charte comprend ce dernier chapitre consacré aux initiatives spécifiques de chacun pour contribuer à la concrétisation du « projet Canal » et pour amorcer la préfiguration d'une nouvelle gouvernance à construire, une mission Canal.

1. LES INITIATIVES GÉNÉRALES PAR ACTEUR

Actions à l'initiative de la Ville de Paris.

De manière générale, la Ville de Paris poursuivra le travail de dialogue engagé avec les collectivités bordant le canal de l'Ourcq et s'engage à :

- Favoriser le dialogue avec les collectivités et les aménageurs pour une utilisation de l'eau conformément au « Guide à l'usage des collectivités sur les prélèvements et rejets d'eau dans les canaux parisiens »;
- Étudier les conditions juridiques permettant, dans le strict cadre de la réhabilitation de bâtiments existants à vocation publique, l'ouverture de vues sur le canal sans redevance ni recul de façade;
- Réaliser un état de la domanialité du pont Boyer à Pantin;
- Étudier les conséquences de l'abaissement du tirant d'air exigé sur le canal en amont du pont ferroviaire de la Folie;
- Valoriser le canal comme élément structurant de l'activité touristique, en lien avec le Comité Départemental du Tourisme (poursuite et renforcement des navettes fluviales estivales, développement de l'offre de croisière sur le canal de Paris à la Seine-et-Marne...);
- Travailler avec les autres signataires de la charte à donner plus de rayonnement à l'Été du canal;
- Mettre en œuvre le guide de gestion écologique du canal de l'Ourcq.

Actions à l'initiative d'Est Ensemble en lien avec les villes

Dans le cadre des opérations d'aménagements, la Communauté d'Agglomération Est Ensemble en lien avec les communes concernées poursuivra son travail avec les aménageurs et maîtres d'œuvre des opérations en approfondissant les points suivants :

- L'ouverture des rues transversales publiques prévues dans les ZAC sur le canal afin d'améliorer son accessibilité, et dans la mesure du possible des ouvertures à travers les très grands îlots s'ouvrant sur le canal;

- La réduction au strict nécessaire des clôtures côté canal afin de permettre une porosité maximale depuis les parcelles et bâtiments en rives;
- La réalisation des rez-de-chaussée avec des activités ouvertes au public. Cette action nécessite des hauteurs de rez-de-chaussée plus hautes (à 4,5 m par exemple) et une programmation adaptée à étudier;
- Le développement de la création de trames d'eau, la création de zones humides, de noues, de fontaines...
- L'étude des techniques alternatives de maîtrise des eaux pluviales à la source dans un cadre partenarial pour permettre d'aménager l'espace public en intégrant l'eau comme un élément structurant géré à ciel ouvert;
- La réalisation du schéma de TVB de l'Agglomération;
- La mise en place d'un référentiel éco-quartier à l'échelle de l'Agglomération;
- L'accompagnement des acteurs de l'économie de la culture implantés autour du canal, en cohérence avec les actions du contrat de développement territorial (CDT), sur le fondement d'un travail d'état des lieux;
- La mise en œuvre des actions du CDT qui concernent « l'arc culturel » de Paris à Bondy : renforcement de l'offre culturelle et mise en réseau des équipements et des compétences;
- La déclinaison au niveau du canal de l'Ourcq de la charte territoriale de l'architecture et le patrimoine qui vise à l'instauration d'un dialogue entre patrimoine historique et aménagements contemporains;
- La mise en place d'un dialogue avec RFF afin de travailler les continuités écologiques des faisceaux ferrés connectés au canal;
- Les actions de préfiguration urbaine : pour les parcelles qui se libèrent et en attendant le projet définitif, étudier la création d'une action de préfiguration qui mette en avant le site en questionnant le programme futur;
- Enfin, la Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble mettra en place les conditions d'une coordination pour l'entretien des ponts, leur mise en valeur et l'éclairage en sous-face en lien avec les gestionnaires de ces ouvrages (CG93, collectivités locales, RFF et Etat).

Actions à l'initiative du CG93

Le Conseil Général de Seine Saint-Denis poursuivra le travail mené sur le canal de Paris à la Seine-et-Marne, en veillant à la complémentarité entre les travaux menés dans le cadre de l'alliance L'Ourcq en Mouvement et la mise en œuvre de la charte. Les engagements du Conseil Général sont notamment :

- Faire des berges un axe de mobilités actives, structurant et accueillant pour les piétons et les cyclistes, via la mise en œuvre du Plan Ourcq en Selle (qualité de la piste, accès, jalonnement...);

- Poursuivre la mise en œuvre du plan de signalisation élaboré en concertation avec les communes dans le cadre de la Commission signalétique de l'Ourcq en mouvement, incluant la dénomination des ponts et passerelles;
- Poursuivre le dialogue avec les acteurs économiques pour la mise en œuvre d'activités en lien avec la voie d'eau tout en assurant la continuité piétonne permanente ou en temps partagé (lancement d'une étude sur les opportunités fluviales pour le transport de déchets et matériaux de construction sur les canaux);
- Poursuivre le soutien au Comité Départemental du Tourisme, notamment dans la mise en œuvre de l'Été du canal, et dans la recherche de cohérence et de complémentarité entre les événements existants et à venir autour du canal dans le cadre de la commission technique Animation d'étés de l'alliance L'Ourcq en Mouvement;
- Contribuer à identifier et maintenir les sites et les éléments patrimoniaux structurants avec les autres partenaires et en lien avec la Commission Culture et Patrimoine de l'Ourcq en mouvement, par la réalisation notamment d'un repérage du patrimoine architectural, urbain et paysager;
- Poursuivre la dynamique engagée dans le cadre de la commission culture et patrimoine avec l'ensemble des partenaires pour favoriser l'émergence d'un arc culturel, artistique et patrimonial, de Paris à Seine-et-Marne. Deux ateliers prévus concernent directement le périmètre de la charte;
- Poursuivre et renforcer les actions d'éducation à l'environnement abordant la notion d'eau/trame verte et bleue notamment sur le parc de la Bergère;
- Promouvoir les partis-pris d'aménagement et de gestion du Chemin des parcs le long du canal;
- Étudier une plus grande ouverture du parc de la Bergère sur le canal, profiter de la ZAC pour créer une nouvelle entrée de parc au droit de la passerelle.

Actions relevant d'une initiative des villes

Les actions suivantes pourraient être menées à l'initiative des villes :

- Étudier les travaux nécessaires pour ouvrir et connecter quelques rues et impasses existantes sur le canal;
- Installer le mobilier de contrôle d'accès des véhicules aux berges en haut des rampes, afin de ne pas générer d'espaces en « cul-de-sac » servant de dépotoirs côté canal;
- Évaluer les travaux nécessaires à la rénovation des ouvrages sur les éléments dont elles ont la gestion;
- Étudier la mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts et espaces publics conformément au guide de gestion, suivi et aménagement des canaux parisiens issus de l'étude

- biodiversité menée sur les canaux;
- Supprimer les rejets illicites vers le canal conformément au SDAGE;
- Mettre en conformité les rejets licites vis-à-vis des règles définies dans le « Guide à l'usage des collectivités sur les prélèvements et rejets d'eau dans les canaux parisiens »;
- Poursuivre et amplifier les promenades urbaines réalisées par les villes, avec les offices du tourisme ou le CAUE par exemple;
- Promouvoir la voie d'eau comme voie de transport de marchandises et l'utilisation des quais publics;
- Pérenniser les implantations des ports au prévus dans le Schéma Directeur des Implantations Portuaires du Canal de l'Ourcq et développer les activités en lien avec la voie d'eau;
- Réaliser des diagnostics patrimoniaux dans le cadre des projets urbains pour identifier et préserver le patrimoine architectural et paysager du canal en lien avec Est Ensemble.

2. LES INITIATIVES PAR SÉQUENCE

À PARIS (de la place de Stalingrad au périphérique - 2,2 km)

Au Bassin de la Villette, la Ville de Paris :

- poursuivra les activités de la base nautique;
- poursuivra les études déterminant la possibilité d'une baignade;
- accueillera deux nouveaux bateaux au bassin de la Villette Nord: une péniche Librairie et une péniche Galerie en 2014;
- installera en 2014 deux nouveaux loueurs de bateaux de plaisance, l'un près de la place de Stalingrad avec des bateaux électriques, l'autre au rond-point des canaux.

Au parc de la Villette, elle étudiera en lien avec l'Établissement Public et la Ville de Pantin, une liaison piétonne améliorée sous l'ouvrage du périphérique.

À PANTIN (2 km)

La Ville de Pantin en lien avec la Ville de Paris et l'Établissement Public de la Villette réfléchira à améliorer la liaison entre Pantin et Paris.

Au Port de Pantin, **la Ville de Paris** lancera une Délégation de service public pour la gestion du port de Plaisance, un port à sec et la capitainerie et elle organisera un appel à projet pour des activités nautiques de loisirs sur le bassin. Le port de Plaisance comprendra 40 anneaux afin de permettre des activités nautiques suffisantes.

La Ville de Paris associera Est Ensemble et la Ville de Pantin

à la rédaction des cahiers des charges pour la DSP et l'appel à projet des activités nautiques.

La Ville de Paris veillera à assurer la bonne compatibilité d'usages sur le bassin du Port de Pantin, entre le fonctionnement du port à sec et la continuité piétonne : mise en place d'un fonctionnement en temps partagé.

Est Ensemble poursuivra les réflexions avec la Semip et les promoteurs pour développer des occupations des RDC par des activités ouverte au public au port de Pantin.

La Ville de Paris et la Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble avec le CG 93 s'engagent à assurer la compatibilité des activités portuaires avec la continuité des cheminements piétons et cyclables à Pantin pour la plateforme Holcim au nord : circonscrire le stationnement des camions à l'intérieur de l'enceinte de la centrale et interdire le stationnement sur le quai ; étudier la mise en place d'un portique/tunnel de protection de la piste cyclable et promenade qui permettrait une continuité permanente.

La Ville de Paris s'engage à mener une réflexion sur la continuité piétonne au niveau des ateliers de la Ville de Paris situés en amont du pont Boyer (Ateliers de maintenance du service des canaux, stationnement des bateaux nettoyeurs du canal, station-service pour les bateaux du service des canaux, mini-déchetterie...).

À BOBIGNY (3 km)

La Ville de Paris s'engage à étudier le lancement d'un appel à projet pour un usage de type guinguette ou de services dans la maison lui appartenant située aux abords du pont Boyer (en amont).

La Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble étudiera avec la Ville de Bobigny et la Sequano l'évolution du projet pour renforcer la polarité au niveau du pôle de la Folie intégrant un signal architectural.

Le CG 93 poursuivra l'étude de la rénovation du parc de la Bergère pour en faire un parc attractif, améliorer sa structure paysagère, son insertion urbaine et notamment son accessibilité depuis les quartiers existants et en projets, et l'ouverture sur le canal, sa valeur écologique, son lien avec le canal, sa programmation et ses équipements.

Est Ensemble s'engage à garantir dans le port public de l'Ecoparc garantissant une continuité piétonne en temps partagé et à accompagner ainsi des acteurs économiques dans leur évolution de matériel permettant une utilisation de la berge à des horaires définis.

Est Ensemble s'engage avec l'aménageur à mettre en oeuvre un port urbain garantissant une continuité piétonne permanente avec un dispositif technique adapté ou en temps partagé.

La Ville de Paris s'engage à assurer l'accessibilité de ces ports et des quais par voie fluviale.

À NOISY-LE-SEC (0,8 km)

Est Ensemble et la Ville de Noisy-Le-Sec en lien avec l'aménageurs engageront une étude urbaine au pôle de Bondy en lien avec l'arrivée de la gare de métro et intégrant la possibilité d'un signal architectural.

Au pont de Bondy, **Est Ensemble et la Ville de Noisy-le-Sec** engageront les études de programmation d'un équipement intercommunal comme par exemple la création d'un centre aquatique.

Est Ensemble poursuivra les discussions avec l'aménageur et la ville pour la réalisation d'un port mixte et assurer les moyens d'utilisation du quai public.

Est Ensemble, la Ville de Noisy-le-Sec et l'aménageur, étudieront les possibilités de favoriser la création des rez-de-chaussée commerciaux coté canal comme un café.

À BONDY (1,4 km)

Est Ensemble et la Ville de Bondy en lien avec la Ville de Noisy-le-Sec et l'aménageur, engageront une étude urbaine au pôle de Bondy en lien avec l'arrivée de la gare de métro et intégrant la possibilité d'un signal architectural.

Est Ensemble et les villes de Bondy et de Noisy-le-Sec, poursuivront les discussions pour une bonne connexion entre les berges du canal et la future gare du réseau Grand Paris en lien avec le STIF.

Est Ensemble et la Ville de Bondy travailleront avec les acteurs économiques des grands commerces pour leur permettre d'ouvrir des vues ou des activités sur le canal pour éviter l'effet arrière de la ville côté canal ou développer l'utilisation de la voie d'eau par le transport de leurs marchandises

Est Ensemble étudiera la possibilité avec **la Ville de Bondy** et l'aménageur de prévoir l'installation de quelques d'une activités ouvertes au public au rez-de-chaussée d'un immeuble de la ZAC.

La Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble et la Ville de Paris s'engagent à assurer la compatibilité des activités portuaires avec la continuité des cheminements piétons et cyclables au port urbain à Bondy, plateformes Cemex et Holcim en temps partagé.

La Ville de Paris et Est Ensemble s'organiseront pour lancer un appel à projet pour une programmation dans la maison du pont de Bondy en lien avec les activités de loisirs liées au canal.

Est Ensemble avec la Ville de Bondy poursuivra les études pour l'installation d'une programmation culturelle dans la halle des Salins requalifiée au sein de la ZAC des Rives de l'Ourcq de Bondy.

La Ville de Paris et la Ville de Bondy étudieront avec l'APHP, les dispositifs pour mieux ouvrir l'hôpital côté canal et traiter l'interface entre le canal et le parking/jardin de l'hôpital Jean Verdier.

À PAVILLONS-SOUS-BOIS (1,6 km)

La Ville de Paris en lien avec le CG 93 et la Ville de Pavillons-sous-Bois s'engage à étudier un port ICAL dont l'emplacement reste à définir.

Le CG 93 s'engage à réaliser une passerelle devant le nouveau collège Anatole France.

La ville des Pavillons-sous-Bois s'engage à assurer les moyens d'utilisation du quai public situés en aval du site Point P rive droite

3. UNE « GOUVERNANCE » PARTAGÉE AUTOUR DU CANAL

Les travaux menés avec l'ensemble des partenaires, la Communauté d'Agglomération Est Ensemble, le Conseil Général de Seine Saint-Denis, la Ville de Paris, les villes du canal Grand gabarit, les acteurs économiques et culturels ont montré la nécessité de la mise en place d'une coordination plus forte sous la forme d'une mission technique transversale « Ourcq » adossée à des objectifs partagés et des actions communes.

Il s'agit de porter les ambitions de la charte souhaitées par les élus avec deux leviers :

- La mise en œuvre d'un « trait d'union » entre les différents espaces composant les 11 km du canal Grand Gabarit, élément fédérateur nécessaire pour construire une vision partagée et initier un projet d'avenir concerté pour ce territoire.
- Un appui sur les projets urbains engagés afin de les questionner et les mettre au service des objectifs partagés, de les coordonner et de les mettre en valeur.

Afin d'atteindre ces objectifs, une réflexion sur les modalités de gouvernance devra être menée en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Dans cette perspective, l'année 2014 pourra servir de « préfiguration » et d'expérimentation.

L'organisation de cette période de préfiguration s'appuiera sur une mission technique « Ourcq » dont le rôle sera de coordonner le projet et d'émettre des propositions à l'attention des différents partenaires en matière de projets et de gouvernance. Elle reposera sur le principe de collaboration permanente de chefs de projets désignés par chacune des trois instances partenaires, Est Ensemble, le CG93, la Ville de Paris et sera ouverte aux DGS des villes et aux aménageurs.

En particulier, elle pourra faire des propositions visant à concrétiser le trait d'union entre les territoires en étudiant la possibilité d'organiser un événement majeur de type biennale

ou « IBA à la française ». Ce processus qui permet de porter des actions symboliques dans des temporalités courtes serait à même de faire de l'Ourcq un site significatif dans la construction de la métropole.

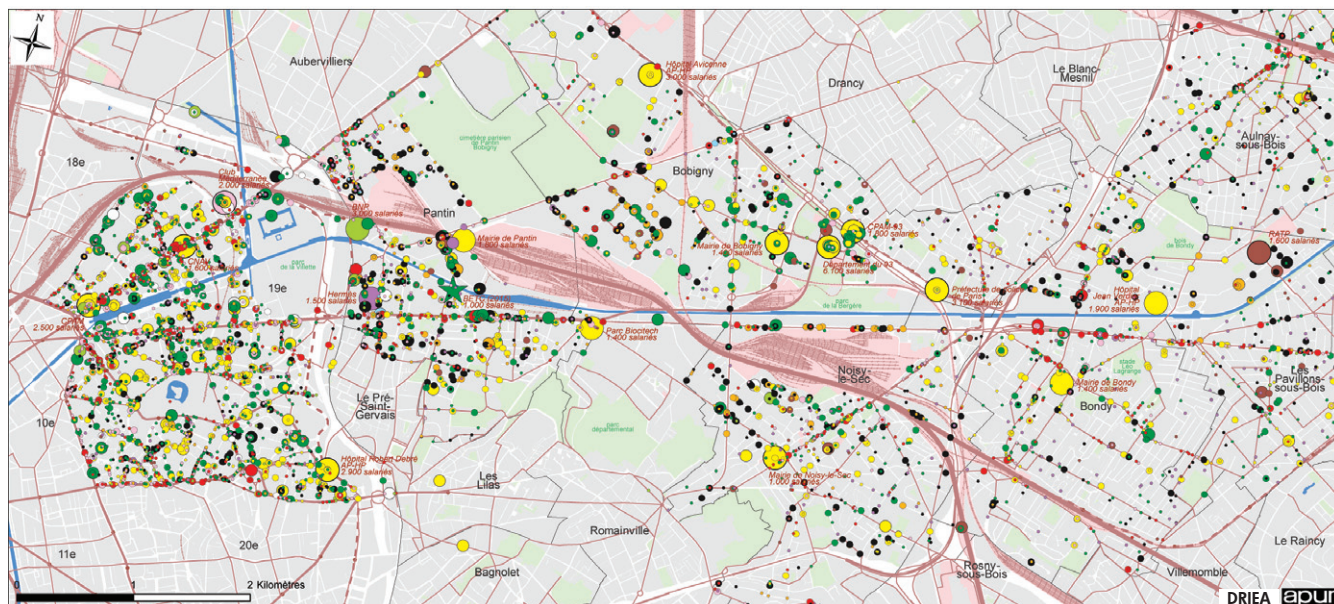
Durant cette phase de préfiguration, le « conseil politique » de cette mission, s'organisera lui aussi sur le principe du partenariat entre les différentes structures concernées selon les modalités suivantes :

- un comité de pilotage restreint réunissant autant que nécessaire les représentants élus du Conseil général de Seine-Saint-Denis, de la Ville de Paris, de la communauté d'agglomération Est Ensemble et des 9 villes qui la composent.
- une assemblée plénière se réunissant une à deux fois dans l'année, qui pourrait s'inscrire dans le fonctionnement de l'alliance de l'Ourcq, et serait l'occasion de faire le lien avec les collectivités du petit gabarit, et en particulier les villes d'Aulnay-sous-Bois, de Sevran, de Villepinte et de Tremblay-en-France et le Conseil Général de Seine-et-Marne.

ANNEXES

CARACTÉRISTIQUES DU TISSU ÉCONOMIQUE ET CULTUREL AUX ABORDS DU CANAL DE L'OURCQ

Caractéristiques du tissu économique aux abords du canal de l'Ourcq



Type de secteur d'activités

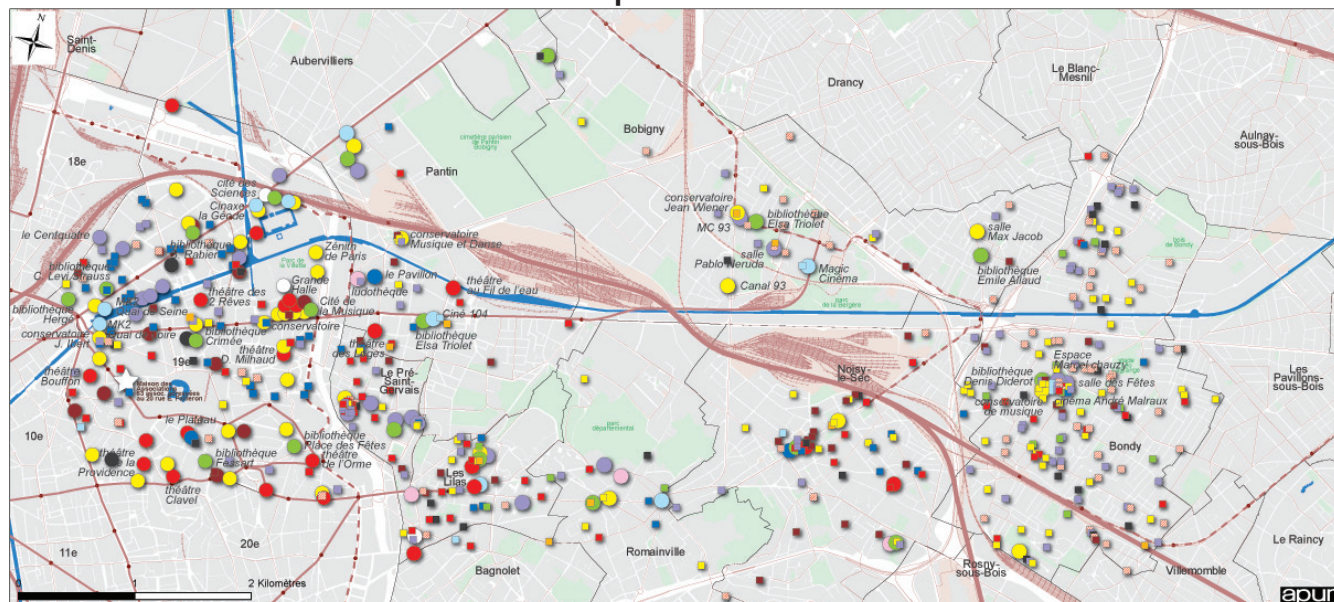
- industrie
- entrepôt
- transport
- artisanat
- hôtel, café, restaurant

- commerce détail
- commerce gros
- service, tertiaire
- activité financière
- local administratif en lien à des activités non tertiaires
- administration publique, éducation recherche, santé, action sociale

Nombre d'emplois

- plus de 1.000
- de 100 à 999
- de 10 à 99
- moins de 10
- ☆ projet

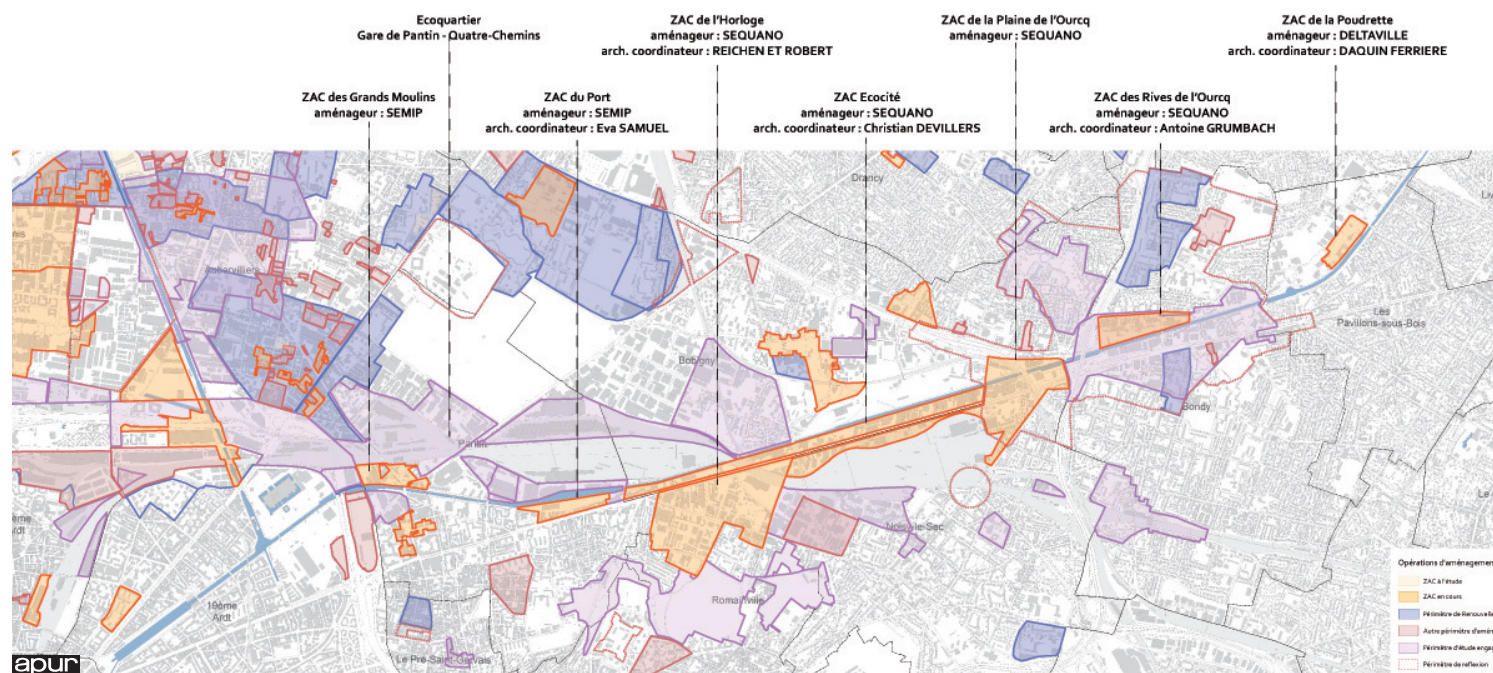
L'offre culturelle aux abords du canal de l'Ourcq



- promotion et diffusion des cultures communautaires
- musique
- chant
- cinéma
- danse
- spectacle vivant
- photo, multimédia, audiovisuel

- lecture, écriture, poésie
- ludothèque
- musée
- animation culturelle pluridisciplinaire
- équipement culturel public ou privé
- siège d'association culturelle ou de compagnie de production artistique

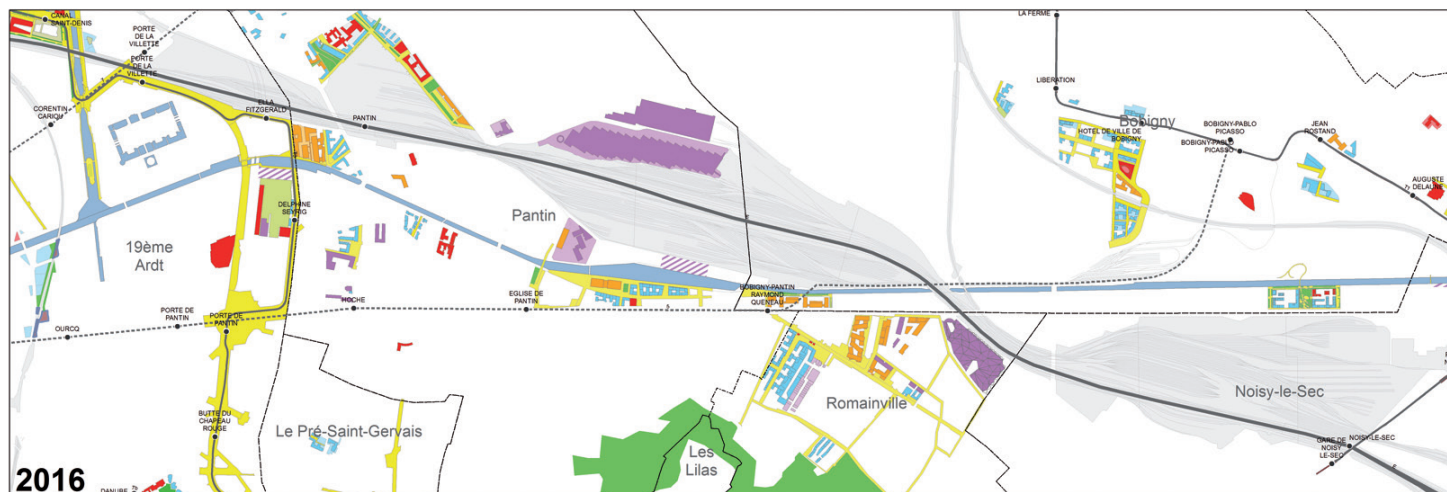
LES PROJETS URBAINS ENGAGÉS - LA « FABRIQUE DU GRAND PARIS »



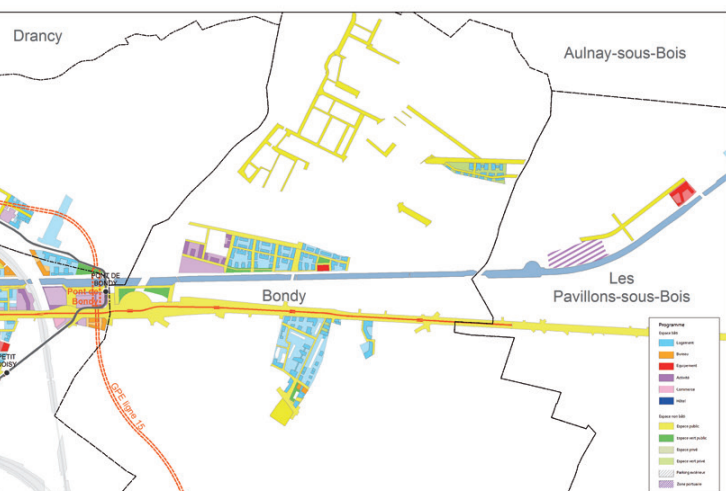
ANNEXES

LES PROJETS URBAINS ENGAGÉS - LA « FABRIQUE DU GRAND PARIS »

Un projet avec plusieurs temporalités ...



Plan de récolement des opérations autour de l'ex-RN3 et du Canal de l'Ourcq - Est Ensemble - Juin 2013

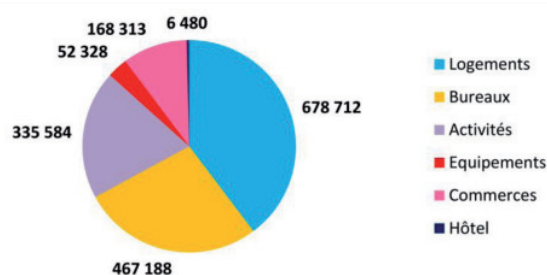


N 1:8 005 0 100 200 400 600 800 1 000 Mètres

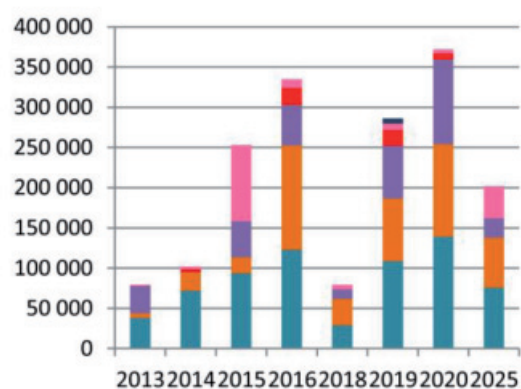
Un programme mixte ambitieux

Année	Logements	Bureaux	Activités	Equipements	Commerces	Hôtel	Total	Cumul
2013	37 851	6 000	33 991	0	1 400	0	79 242	79 242
2014	72 012	23 000	0	3 600	3 457	0	102 069	181 311
2015	93 545	20 000	45 000	0	94 653	0	253 198	434 509
2016	122 890	130 000	50 000	21 000	11 070	0	334 960	769 469
2018	28 800	33 000	12 000	0	5 470	0	79 270	848 739
2019	108 740	78 000	65 224	19 628	8 010	6 480	286 082	1 134 821
2020	139 172	115 000	105 009	8 100	4 821	0	372 102	1 506 923
2025	75 702	62 188	24 360	0	39 432	0	201 682	1 708 605
	678 712	467 188	335 584	52 328	168 313	6 480	1 708 605	

Répartition par programme total 2013-2025



Phasage des opérations

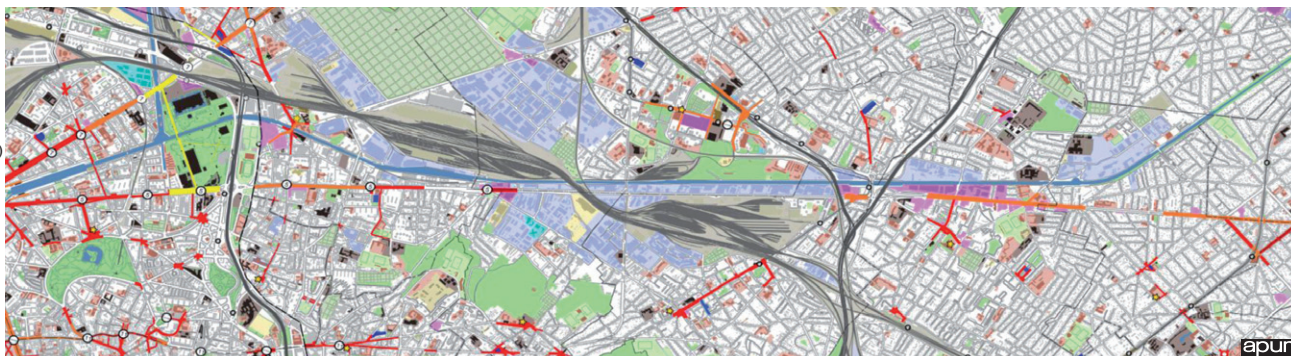


ANNEXES

CARTOGRAPHIES DU TERRITOIRE

Un canal, aujourd'hui à l'écart des axes de centralités, encore «déconnecté» des territoires traversés

- Centralités**
- locale
 - mixte
 - globale
- Équipements**
- local (de proximité)
 - global (métropolitain)
- Grandes emprises**
- zone d'activité économique et/ou industrielle

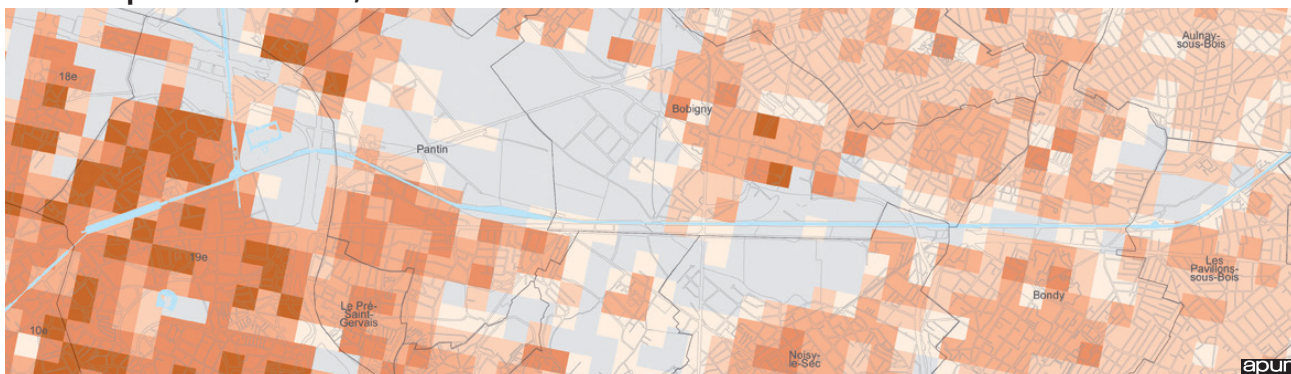


Un canal peu habité à Paris, Pantin et aux Pavillons-Sous-Bois

Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 500
- de 250 à 500
- de 100 à 250
- de 50 à 100
- moins de 50

les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris

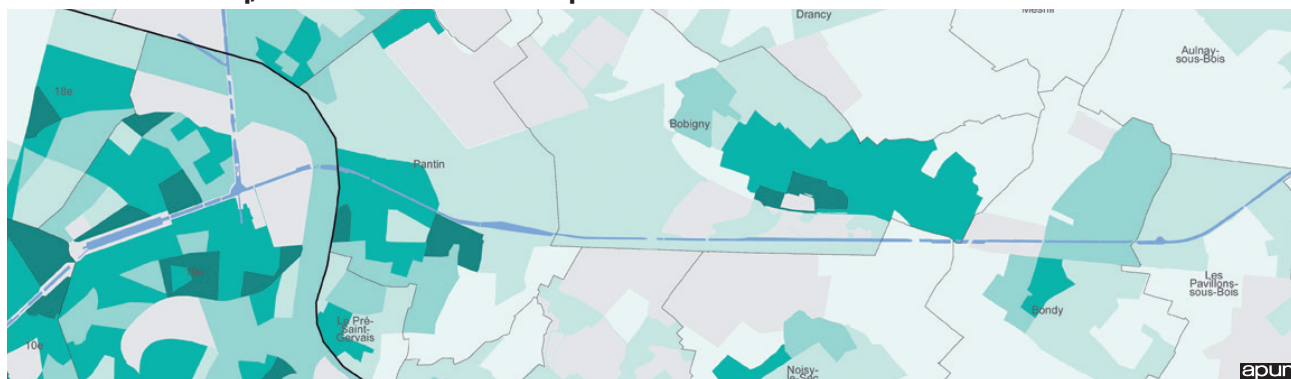


Le canal de l'Ourcq, un territoire très «actif» ponctuellement

Nombre d'emplois à l'hectare

- plus de 300
- de 100 à 300
- de 50 à 100
- de 20 à 50
- moins de 20

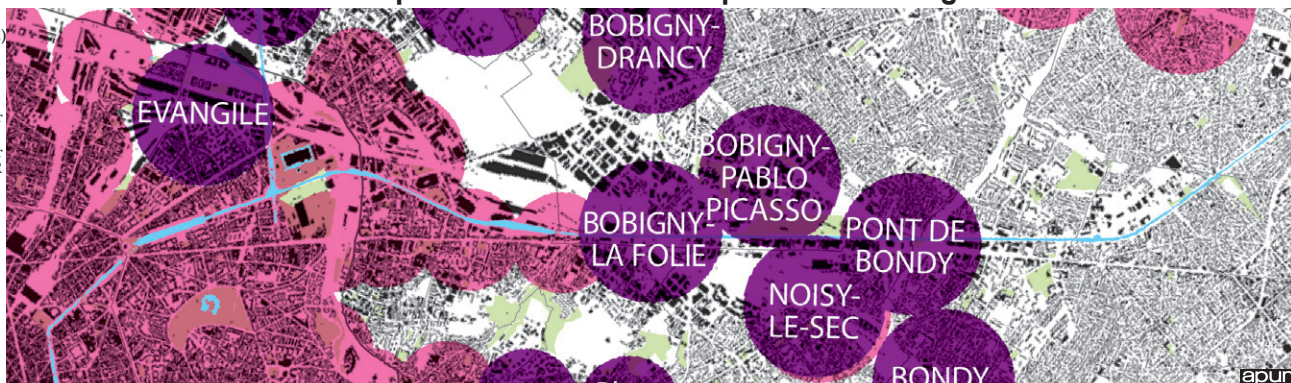
les emprises des principaux espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris



L'accessibilité au canal en transport en commun renforcée par les nouvelles gares du métro et le TZEN3

Métro-RER-Transilien
Grand Paris Express (GPE)

- gare existante
- gare en projet
- desserte à 500 m autour des stations de métro
- desserte à 700 m autour des gares du GPE, RER ou Transilien



Une trame Verte et Bleue assez peu connectée



Hauteurs de la végétation

en mètres :
 ■ moins de 1
 ■ de 1 à 10
 ■ Plus de 10

■ sols perméables

source : APUR
 Photo proche infrarouge - MNE-
 MNT . 2012. © InterAtlas

Un paysage marqué par une alternance de plein et de vide



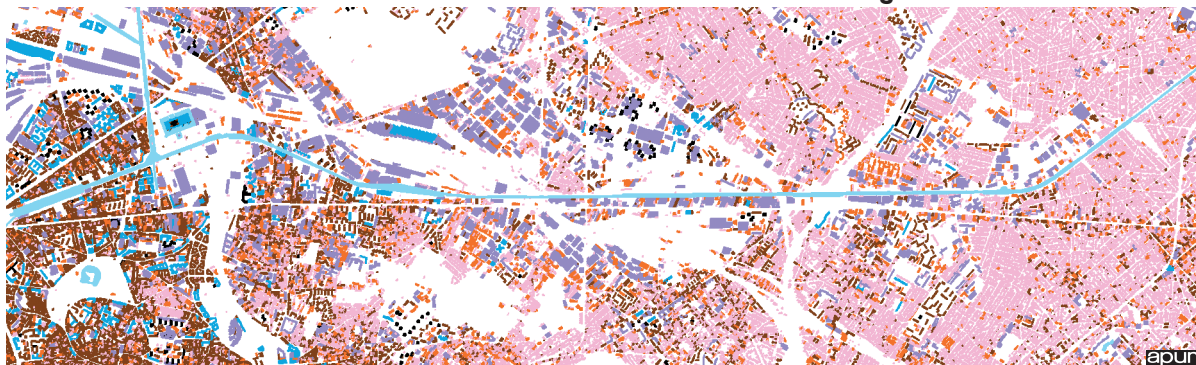
Les bâtiments et la végétation

en mètres :
 ■ moins de 1
 ■ de 1 à 10
 ■ Plus de 10

■ bâtiments

source : APUR
 Photo proche infrarouge - MNE-
 MNT . 2012. © InterAtlas

Côté Pantin, un paysage urbain constitué et au delà un paysage ouvert sur de grands bâtiments d'activités



Morphologie des bâtiments

types de bâtiments :
 ■ emprise bâtie de 3 à 190 m² hauteur inférieure à 10 m
 ■ emprise bâtie de 190 à 1000 m² hauteur inférieure à 10 m
 ■ emprise bâtie inférieure 1000 m² hauteur de 10 à 37 m
 ■ emprise bâtie supérieure 1000 m² hauteur inférieure à 20 m
 ■ emprise bâtie supérieure 1000 m² hauteur de 20 à 37 m
 ■ hauteur supérieure à 37 m

source : APUR
 MNE, MNT . 2012. © InterAtlas

Un grand paysage marqué par la plaine de l'Ourcq et la corniche des Forts et quelques batiments repères



Les hauteurs des bâtiments cumulées à celles du relief Les grandes infrastructures

hauteurs des bâtiments et du relief en mètres :
 ■ moins de 70
 ■ de 70 à 78
 ■ de 78 à 97
 ■ Plus de 97
 ■ grandes infrastructures routières

source : APUR
 Photo proche infrarouge - MNE-
 MNT . 2012. © InterAtlas

LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ AUX ATELIERS

Pour Est Ensemble :

Stéphane Le Ho
Annie Crubille
Ludivine Carlier
Guillaume Clédière
Béatrice Delmas
Alice Denechaud
Magali Gorce
Patricia Ingelbercht
Bastien Merot
Hélène Planque
Anne Rieth De Jonghe
Pauline Robert
Marie Rodière
Nathalie Verdeille
Nicolas Viennot

Pour les villes :

Denis Bernard, Bondy
Jean-Louis Heno, DGS Pantin
Agathe Heudier, Bobigny
Jean-Christophe Julie, Bondy
Justine Loizeau, Bobigny
Aurélien Morin, Noisy-le-Sec
Didier Ostre, DGS bondy
Helvise Sauvage, DGS Bobigny
Lucia Seixas, Bondy
Jean-Pierre Serra, Bondy
Laura Rosseman, Romainville
Michel Viault, DGS Noisy-le-Sec
Pierre Vionnet, Bobigny
...

Pour le Conseil Général du 93 :

Brigitte Abel
Juliette Arrighi
Estelle Beauchemin
Jean-Marie Deyherassary
Antoine Furio
Pierre Gaconnet
Thierry Godin
Armand Gosme
Charles-Edouard Leroy
Marthe Mouradian
Marie-Christine Premartin
Ronan Quillien
Daphné Sendros-Pons
Gaëlle Stotzenbach
Adrien Theis

Pour la Ville de Paris :

Hélène Chartier, Cabinet Pierre Mansat
Emilie Rioust, Cabinet Anne Le Strat
Céline Terrier-Laurens, Cabinet du Maire de Paris
Marie-Christine Amable, DPMC
Didier Bertrand
Pierre Chedal-Anglay, DPMC
Suzanne Balle-Gourdon, Observatoire Parisien de l'eau
Anne-Laure Béraud, Service des Canaux
Camille Danré-Lamelot, Service des Canaux
Patrick Pocry, Service des Canaux

Les autres acteurs :

Malika Aliane, Théâtre au fil de l'eau
Stéphanie Bridoux, Etablissement Public la Villette
Thierry Brosse, Association Contraste
Christophe Charpentier, Chanel
Christophe Cuni , Agence Grumbach
Michel Daniel, Point P
Olivier Danziger, BNP
Christian Devillers
Vincent Furer, Nexity
Pierre Godin, Vert chez vous (fret fluvial)
Antoine Grumbach
Jérémy Harnie Coussau, Sequano
Eugénie Lefebvre ,BETC
Patrick Leguillou, Semip
Antoine Musard, Agence Reichen et Robert
Claire Poinot, BE Biotope
Daniel Orantin, CDT Eté du Canal
Jacqueline Osty
Astrid Poulain, Sequano
Jean-Pierre Richard, BETC
Eva Samuel
David Thoury, Decathlon
Marion Vanel, Agence Christian Devillers
Fabien Van Moorleghem, Holcim
Damien Villeneuve, Semip
Marilyne Werner, Canauxrama

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Barbara Chabbal, Jean-Christophe Choblet, Amélie Noury, Patricia Pelloux et Yann-Fanch Vauléon

Sous la direction de : Patricia Pelloux

Maquette : Apur

Photos : Apur / Apur - David Boureau

www.apur.org

