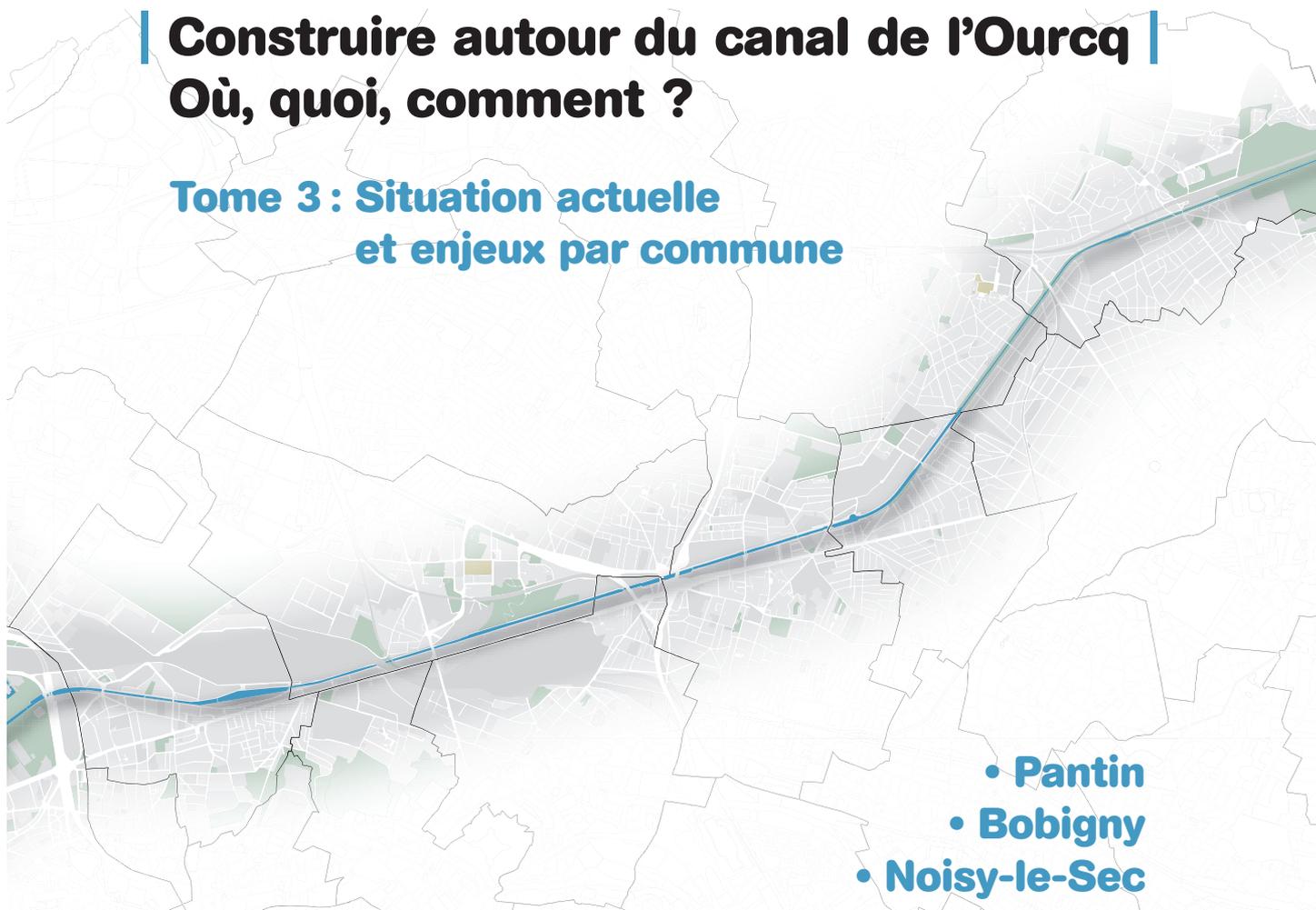




# **Construire autour du canal de l'Ourcq | Où, quoi, comment ?**

## **Tome 3 : Situation actuelle et enjeux par commune**



- **Pantin**
- **Bobigny**
- **Noisy-le-Sec**
- **Bondy**
- **Pavillons-sous-Bois**
- **Aulnay-sous-Bois**
- **Sevran**



# | Sommaire |

## **Construire autour du canal de l'Ourcq Où, quoi, comment ?**

### **Tome 3 : Situation actuelle et enjeux par commune**

#### **3 1 Pantin**

- 4 Situation actuelle
- 13 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 17 Les enjeux

#### **23 2 Bobigny**

- 24 Situation actuelle
- 32 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 34 Les enjeux

#### **43 3 Noisy-le-Sec**

- 44 Situation actuelle
- 52 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 54 Les enjeux

#### **59 4 Bondy**

- 60 Situation actuelle
- 65 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 68 Les enjeux

#### **75 5 Pavillons-sous-Bois**

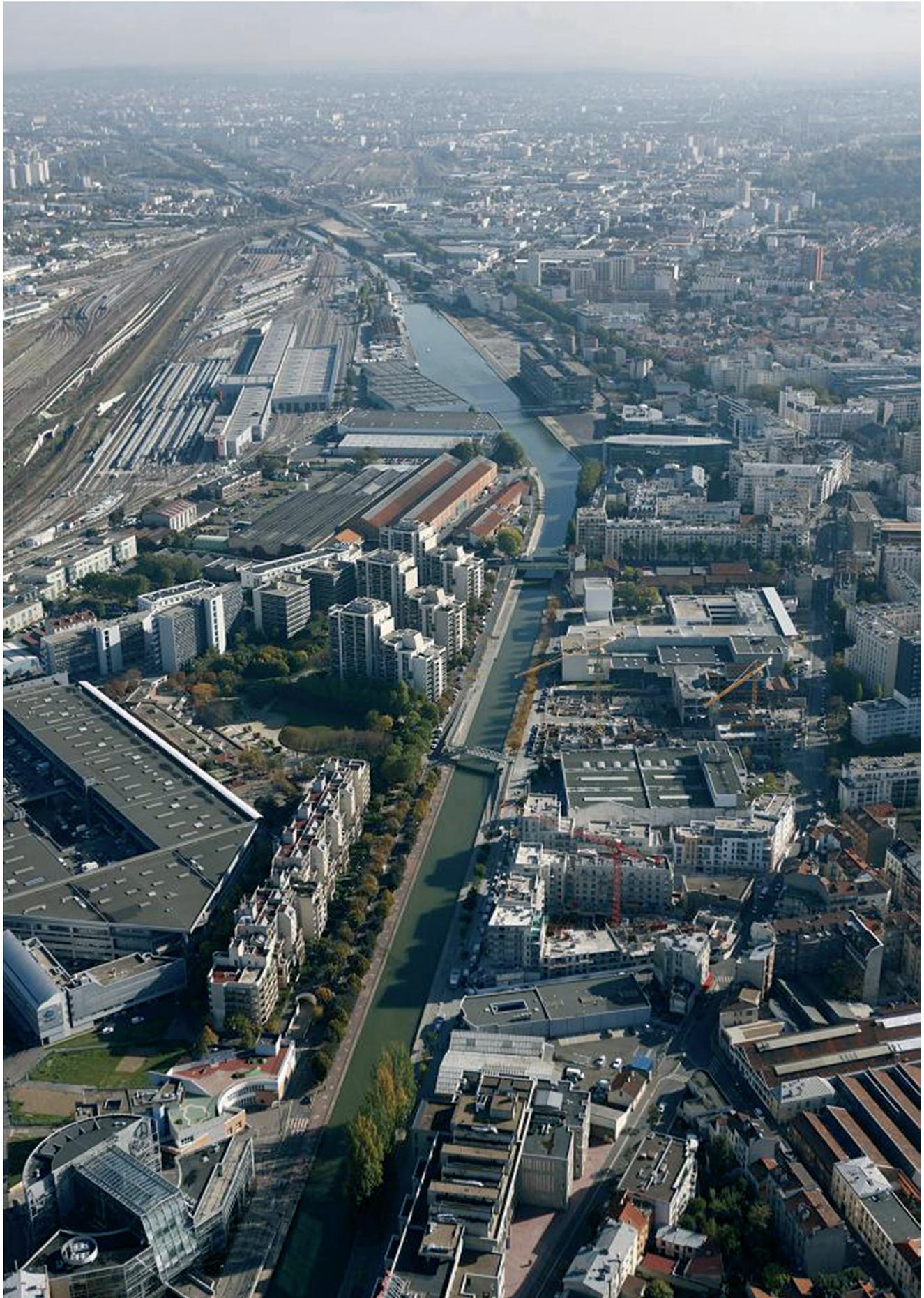
- 76 Situation actuelle
- 83 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 85 Les enjeux

#### **91 6 Aulnay-sous-Bois**

- 92 Situation actuelle
- 97 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 99 Les enjeux

#### **103 7 Sevran**

- 104 Situation actuelle
- 110 La place du canal dans la politique urbaine de la commune
- 113 Les enjeux



© ph.guignard@air-images.net

# PANTIN

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

## Fiche synthétique

### Maire

Bertrand KERN

### Superficie

501 hectares

### Population

- 1999 : 50 092 hab.
- 2005 : 52 900 hab.

### PLU

Approuvé en juillet 2006, dernière modification 7 octobre 2008

### Linéaire du canal

2 030 mètres

### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

- 3 ponts routiers
- 1 passerelle pour circulations douces

### Nombre de franchissements sans lien avec le canal

1 ouvrage technique

### Nombre de voies transversales

- Rive droite : 6
- Rive gauche : 5

### Fonctions actuelles le long du canal

- Logements
- Équipements (Mairie, école, lycée)
- Activités industrielles et portuaires (centrale à béton)
- Culture (CND, théâtre)

### Projets en cours

- ZAC des Grands Moulins
- ZAC du Port
- 2 opérations privées de logements (en voie d'achèvement)
- Tramway T3

### Projets à venir

- Création d'un nouveau franchissement pour circulation douce
- Modifications de deux des franchissements routiers existants (pont de la Mairie, rue Raymond Queneau)
- Piste cyclable : dédoublement sur les deux rives du canal et modification du tracé

# 1. Situation actuelle

## Trois séquences paysagères

Le canal de l'Ourcq, sur une distance de 2 km, coupe Pantin d'est en ouest en son centre, entre le réseau ferré de l'est et la RN3. Il passe au pied de la Mairie, séparant ainsi le quartier des Quatre-Chemins au Nord du quartier de l'Eglise, centre ancien du Village, constitué le long de la RN3. S'il représente une coupure peu franchissable (jusqu'à un km entre deux franchissements), il est bordé de logements dans sa partie centrale, et de terrains anciennement industriels majoritairement en friche ou en reconversion à l'est.

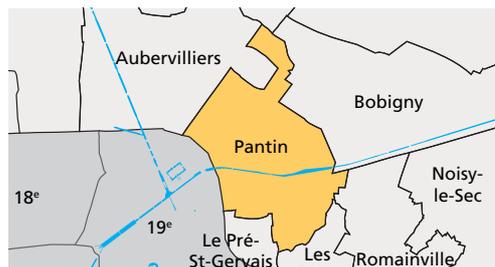
À travers Pantin, le tracé du canal avec une double inflexion, présente trois séquences distinctes. A l'ouest, la première séquence S.4 au contact de Paris est dominée par le tracé aérien du Boulevard Périphérique et les silhouettes des bâtiments du parc de la Villette et des Grands Moulins de Pantin.

Au centre ville la deuxième séquence S.5 est très urbaine, le canal y est longé de voies publiques circulées et bordées d'immeubles d'habitation et d'équipements développant des façades principales avec vues sur le canal. Cette séquence est délimitée à l'ouest par le pont de la Mairie, entouré d'équipements majeurs, et à l'est par le pont Délizy.

À l'est, la troisième séquence S.6 est celle du bassin de Pantin, très minérale, au gabarit large permettant le retournement des péniches, où les secteurs en mutations sont très prégnants dans le paysage avec le bâtiment remarquable des anciens Magasins Généraux de la Chambre de Commerce de Paris, situé dans la perspective des Grands Moulins. Les fonds des parcelles riveraines accessibles par la RN3, offrent principalement des murs aveugles sur le canal.

### Séquence S.4: La coupure du Boulevard Périphérique

La première séquence, à l'ouest, commence à



Paris au niveau du futur pont réservé au tramway situé au droit du port Serrurier et s'arrête au pont de la Mairie (coupe 1). Cette séquence de transition longue de 300 mètres environ, se caractérise par un paysage singulier lié à la coupure du Boulevard Périphérique et à l'émergence des bâtiments des Grands Moulins. Cette séquence présente deux rives aux configurations nettement différentes.

La rive sud, couverte par la zone UA et le secteur UAb (zone urbaine mixte) est en grande partie occupée par des programmes d'activité susceptibles de muter, notamment sur les parcelles limitrophes de Paris. La berge sud, au document graphique du PLU est figurée en blanc au même titre que l'espace public communal.

Les berges, de largeurs variables, s'élargissent de 6,5 mètres à 24 mètres au droit du pont de la Mairie où s'élèvent six peupliers et une vingtaine d'arbres plantés plus récemment.

La rive nord, couverte également par la zone UA, fait l'objet d'opérations d'aménagement déjà en-



1 Séquence minérale du bassin de Pantin



2 Séquence urbaine en aval du pont de la Mairie, depuis les Grands Moulins

gagées. Elle présente quelques parcelles susceptibles d'évoluer, notamment à l'extrémité sud-est de l'îlot triangulaire délimité par la rue Danton et l'avenue Edouard Vaillant. La berge nord, comme le plan d'eau, est couverte par la zone N (Naturelle). La berge nord, d'une largeur constante de 6 mètres, est minérale à l'exception d'une quinzaine d'arbres situés à proximité du Boulevard Périphérique dans Paris.

### Séquence S.5: les quartiers denses de Pantin

La deuxième séquence, située entre le pont de la mairie et l'inflexion du tracé du canal au droit des rues du canal en rive sud et du Cheval-Blanc en rive nord s'étend sur une longueur de 850 mètres environ. Cette séquence urbaine peut se décomposer en deux secteurs: le premier entre les ponts de la Mairie et Délizy, et le second à l'est du pont Délizy jusqu'à la rue du Canal. Le pont Délizy, très massif, constitue une ponctuation importante dans cette séquence.

Le premier secteur présente une configuration symétrique des deux berges, de 7 mètres de large chacune, doublées et desservies par deux voies publiques communales, chacune de 8 mètres de large (coupe 2). Les deux quais de l'Aisne et de l'Ourcq, agrémentés de plantations d'alignement, ont fait l'objet d'aménagement sur l'ensemble des berges. Les rives, délimitées par deux voies publiques, sont couvertes par la zone UA et occupées par des immeubles d'habitation collective et des équipements publics. Les constructions s'implantent à l'alignement de la rue du Quai de l'Ourcq et en retrait de 3 mètres de la rue du Quai de l'Aisne à l'exception du Centre National de la Danse. Elles s'élèvent à une hauteur plafond de 20 mètres avec une hauteur verticale des façades de 16,50 mètres.

Le deuxième secteur présente deux rives aux configurations différentes. La rive sud, couverte par la zone UA, est occupée par des immeubles d'habitation de 4 à 7 niveaux implantés en retrait du Domaine Public Fluvial. La berge sud, large de 10 mètres, accueille sur une distance de 60 mètres une voie reliant le quai de l'Aisne à la rue

Lakanal. La rive nord, couverte par la zone UI, est occupée par des bâtiments d'activité s'élevant sur trois niveaux. La berge nord, large de 9 à 10,50 mètres a été aménagée pour recevoir une piste cyclable délimitée par une rangée d'arbres.

### Séquence S.6: Le Bassin de Pantin

La troisième séquence, à l'est, débute au droit de la rue du Canal et s'étend jusqu'au pont H.Boyer (rue Queneau) située à proximité du carrefour des limites communales avec Bobigny et Noisy-le-Sec. Cette séquence, longue de 850 mètres s'articule autour du bassin du port de Pantin où le plan d'eau s'élargit progressivement de 16 à 70 mètres (coupe 3).

Les vastes emprises minérales des rives, antérieurement occupées par des bâtiments d'activité, font l'objet de projets d'aménagement susceptibles d'être engagés à court terme.

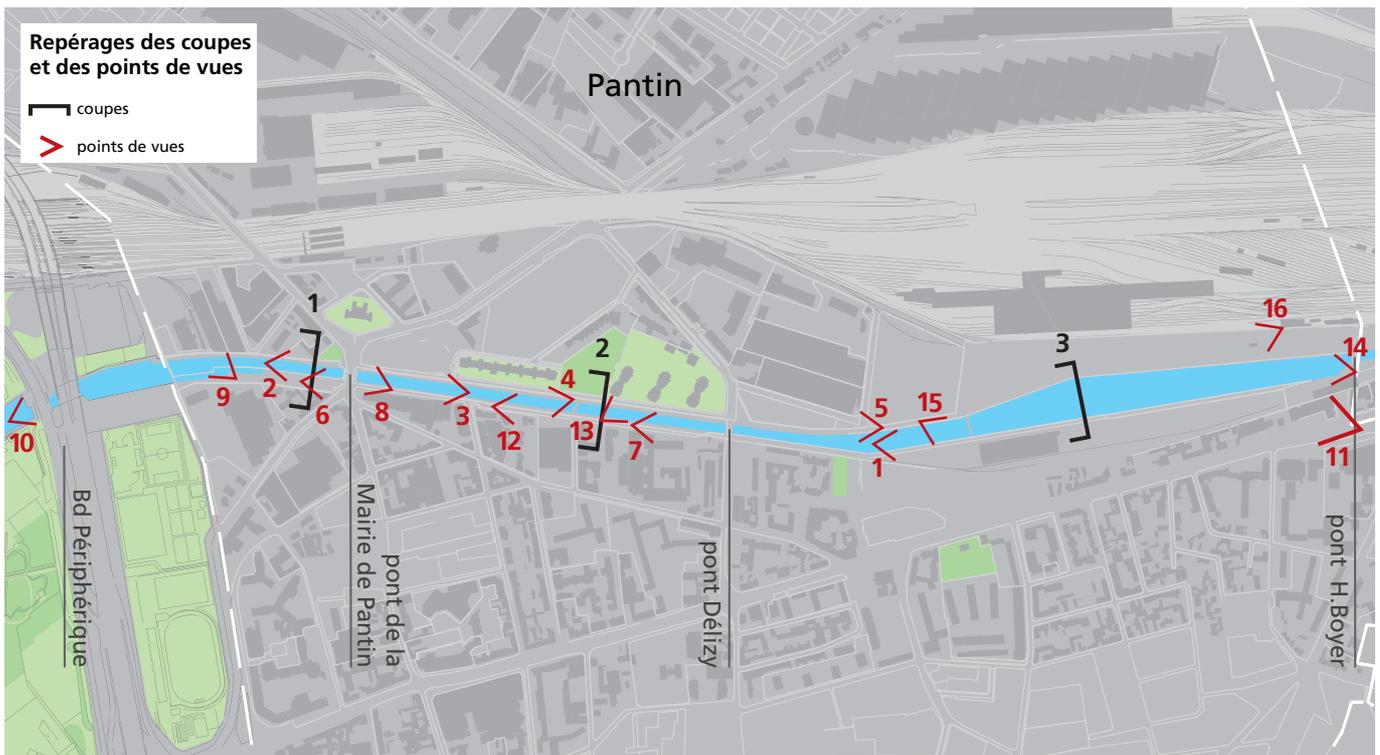
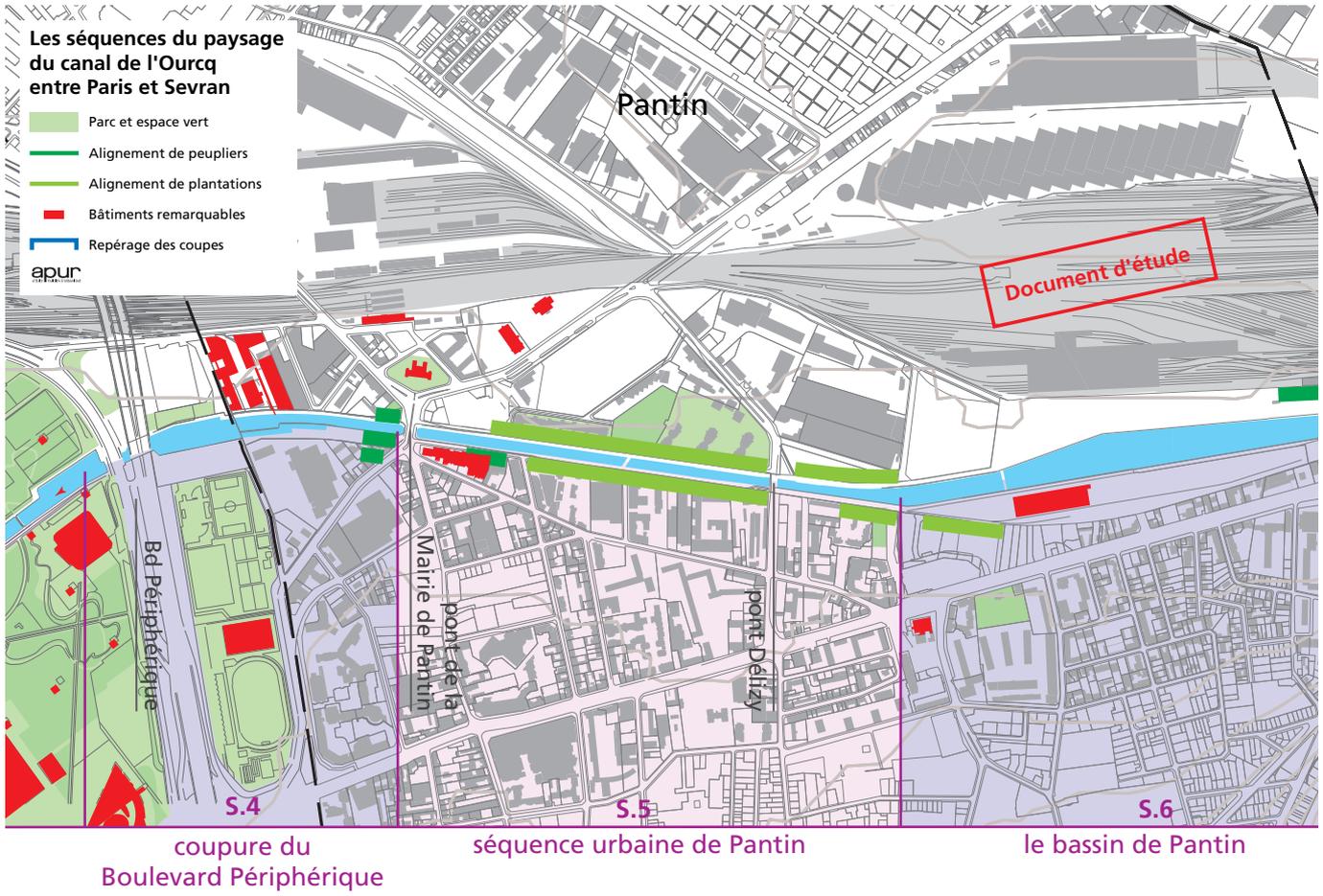
La rive sud est dominée par le bâtiment remarquable de la CCIP, long de 150 mètres et culminant à 30 mètres, situé dans la perspective des Grands Moulins. Le bâtiment de la CCIP, actuellement inoccupé, est en attente d'une nouvelle affectation. La berge au droit du bâtiment présente une largeur de 13 mètres. En arrière plan, la plupart des fonds des parcelles riveraines distribuées par la RN3 située à proximité présentent des murs aveugles.

Les droits à construire en rive sud, couverte par la zone UA, sont précisés par une bande E constructible figurée au document graphique du PLU et implantée à 11 mètres du bord de l'eau (7,80 mètres de servitude de halage + 3,20 mètres de servitude non aedificandi). La hauteur plafond autorisée culmine à 21 mètres.

La rive nord est en partie occupée par des bâtiments d'activité de faible hauteur, 8 mètres environ, et implantés à 11 mètres du bord de l'eau. En limite nord, les emprises ferroviaires permettent des vues perspectives lointaines. La rive nord est couverte par la zone UI où les futures constructions peuvent culminer à une hauteur plafond de 24 mètres.

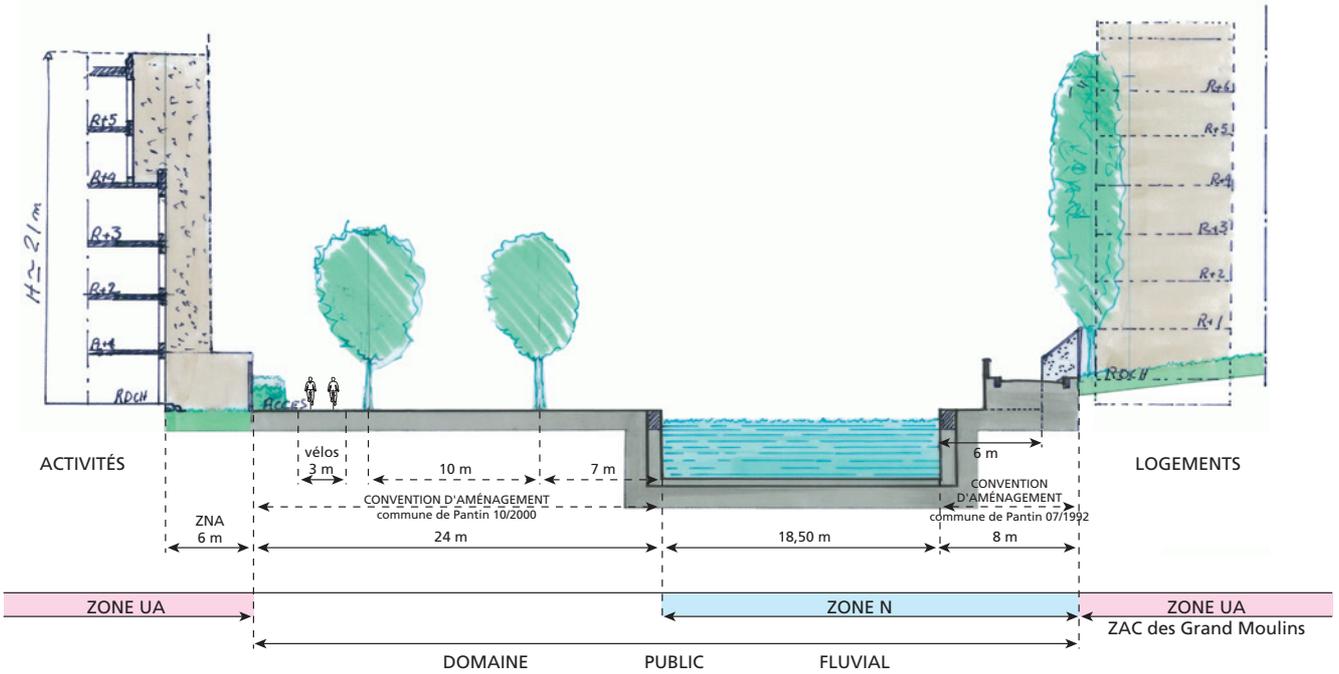


3 Séquence urbaine en amont du pont de la Mairie, depuis le Pont Délizy

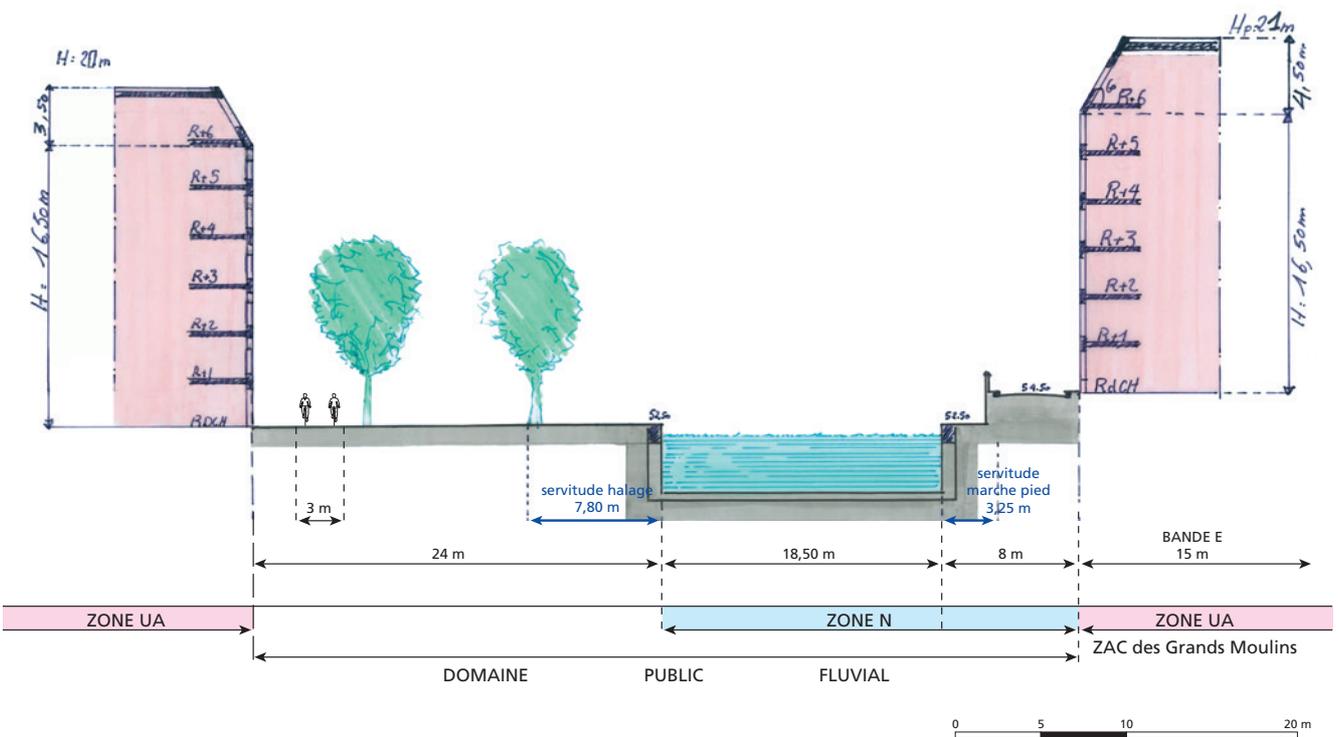


# Coupe 1 : En aval du pont de la mairie - Pantin

État actuel

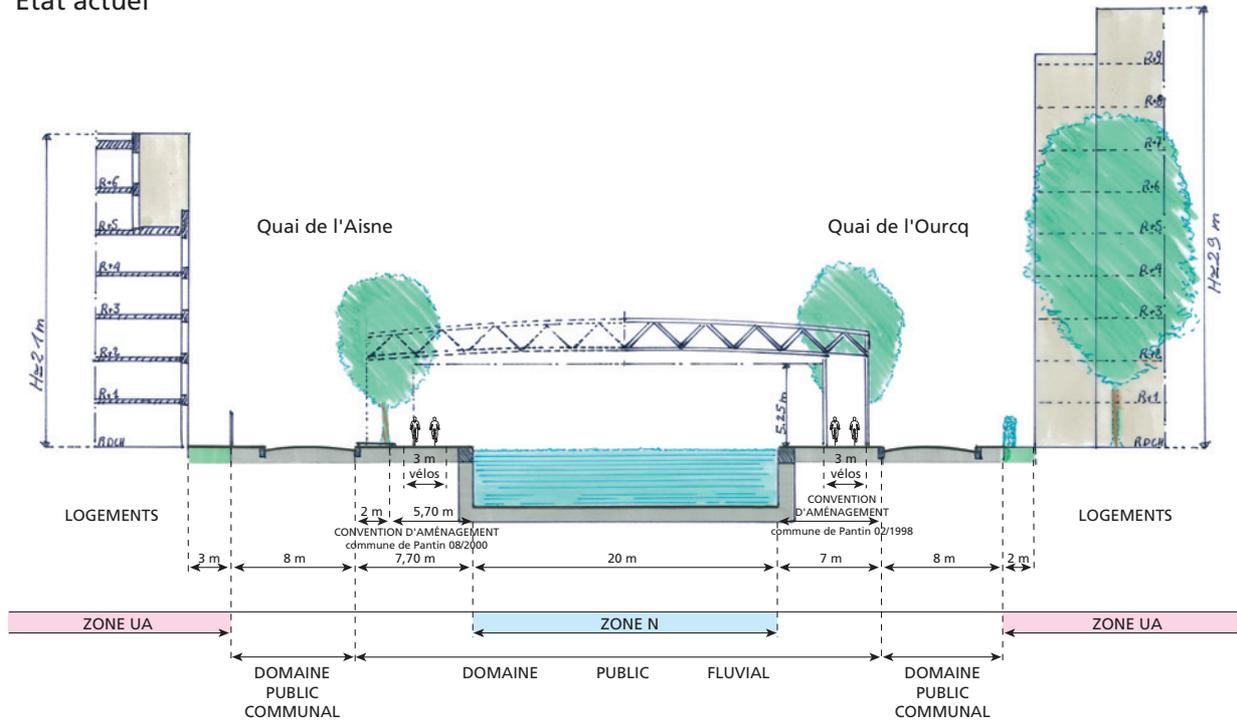


Possibilités de construire : PLU

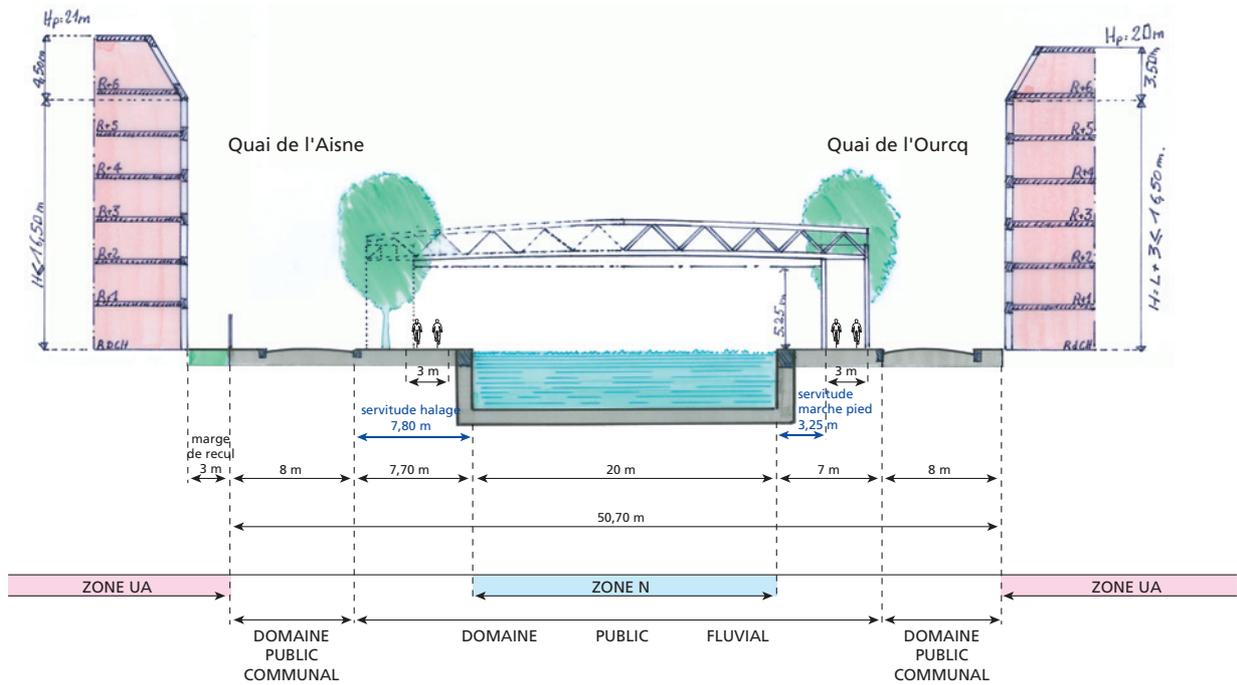


## Coupe 2 : Quai de l'Aisne, quai de l'Ourcq - Pantin

État actuel

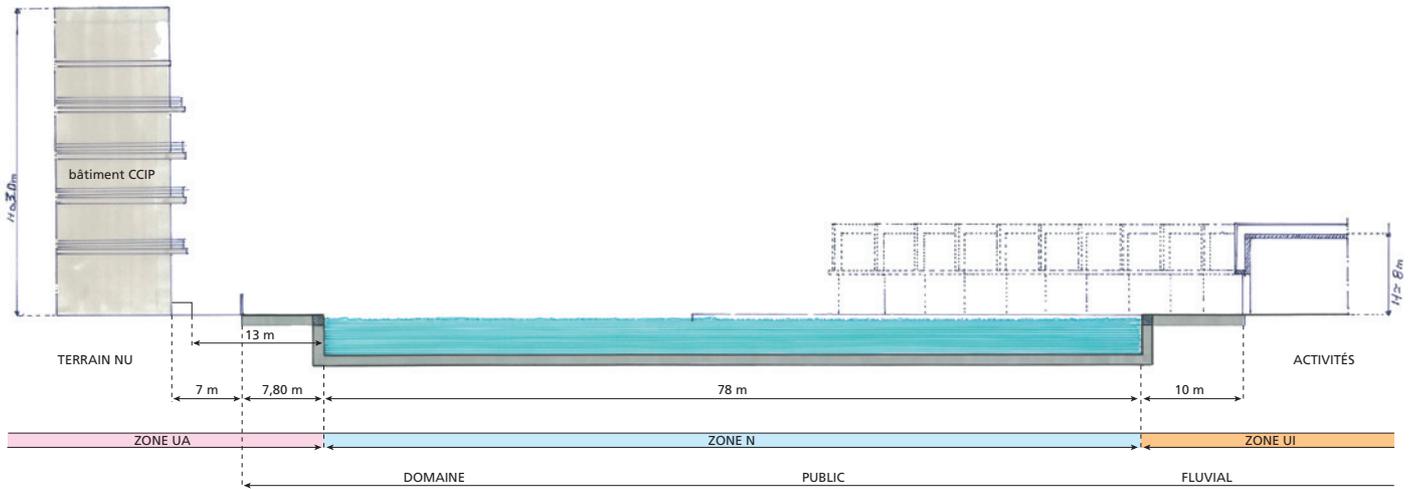


Possibilités de construire : PLU

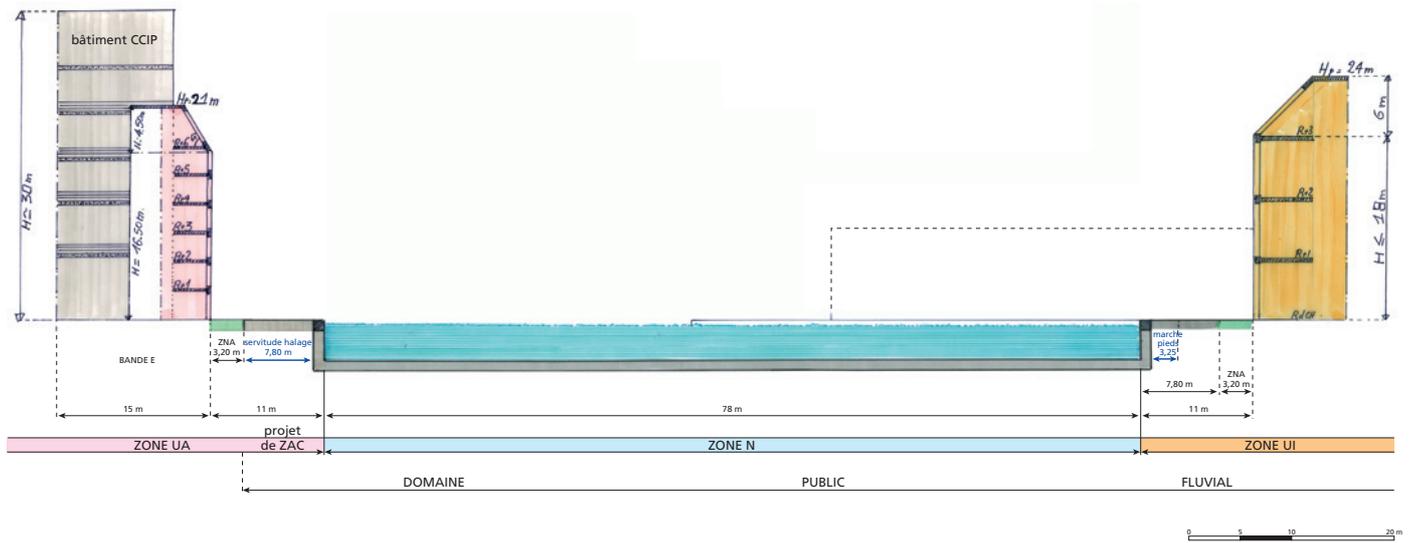


### Coupe 3 : Port - Pantin

#### État actuel



#### Possibilités de construire : PLU



## Les berges du canal : gestion, accessibilité, franchissement

### Gestion et aménagement

Les berges font l'objet de cinq conventions de gestion et d'aménagement signées entre 1992 et 2000 par le Service des Canaux et la Ville de Pantin. A celles-ci s'ajoute la convention pour la piste cyclable signée avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis en 2007.

Les aménagements récents accompagnent souvent le tracé de la piste cyclable, ce qui explique qu'ils sont en grande partie financés par le département. En ce qui concerne l'entretien, le mur de quai dépend du service des canaux, la piste cyclable du département et les aménagements des berges sont entretenus par la commune.

Les aménagements existants sur l'espace public ont été faits dans le prolongement des projets réalisés sur les autres voies communales. Ils présentent des séquences hétérogènes sur les berges et ne contribuent pas à mettre en valeur la grande échelle du canal. Les aménagements récemment réalisés sur le quai de l'Aisne empiètent sur la servitude de halage d'une largeur de 7,80 mètres, figurée au PLU Il est à noter que les aménagements les plus récents se font discrets et jouent avec l'histoire du canal (pavé scié).



4 Quai de l'Ourcq, convention d'aménagement 1990



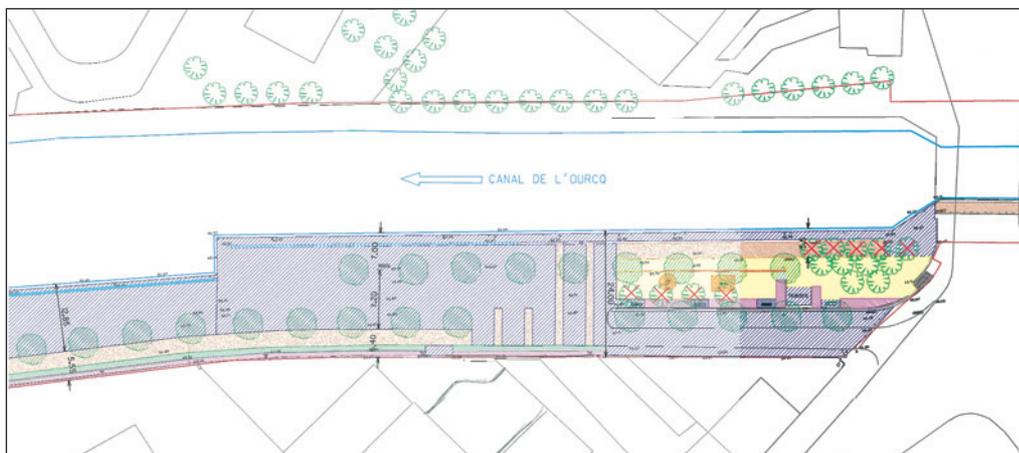
5 Convention avec le CG93, 2007



6 Convention d'aménagement, berge sud, 2000



7 Quai de l'Aisne, convention d'aménagement 1995



Aménagement de la berge sud au droit du Pont de la Mairie par la ville de Pantin

### Franchissements

Le canal se franchit à Pantin par trois ponts routiers et une passerelle pour les modes doux. Il subsiste un ouvrage technique au niveau du port qui n'est pas accessible aux piétons. Un nouveau franchissement, qui accueillera le tramway Est et les circulations douces, sera construit à la limite avec Paris. Il devrait être livré pour 2012. La commune souhaite créer un autre franchissement dont l'emplacement n'est pas encore défini, en liaison avec la station de métro Église de Pantin. La possibilité de modifier le franchissement routier en limite Est de la commune (pont H.Boyer) est envisagée par la commune de Pantin dans le but de renforcer la desserte des zones d'activités. Le franchissement serait alors sur la commune de Bobigny et permettrait de délester le centre ville de Pantin en créant un itinéraire par le chemin latéral aux voies ferrées.

Selon les services des canaux, le pont de la Mairie serait également à requalifier pour le mettre en conformité avec le gabarit préconisé sur le canal (tirant d'air actuel de 4,70 mètres au lieu de 5,25 mètres).

### Accès

Sur la moitié du linéaire du canal à Pantin, principalement entre le Pont de la Mairie et le Pont Délizy, deux voies publiques longent et dédoublent les quais de l'Ourcq et de l'Aisne, permettant l'accès principal aux bâtiments riverains et à leurs parkings souterrains (logements et équipements). Les accès à ces voies sont relativement nombreux, tant depuis des voies perpendiculaires que par des descentes depuis les ponts.

À l'inverse, la desserte au niveau du bassin est faible, compte tenu du passé industriel du site. En rive droite les voies contournent le bassin ou se retournent avant d'atteindre la berge en impasse sur le canal en un même point, et des accès sont possibles depuis le chemin latéral, au niveau des entrepôts. En rive gauche, les voies transversales



8 Pont de la Mairie

venant de la RN3 se terminent en impasse sur le domaine public fluvial.

### Accessibilité en transports en commun

Le canal à Pantin bénéficie d'une très bonne desserte, de manière générale, à l'exception de certains secteurs en rive nord peu accessibles en raison du faible nombre de franchissements.

En rive droite, le RER E dessert la mairie de Pantin, à 150 mètres à vol d'oiseau du canal.

En rive gauche, les stations Eglise de Pantin et Bobigny Pantin Raymond Queneau de la ligne 5 du métro sont situées à proximité immédiate du bassin de Pantin.

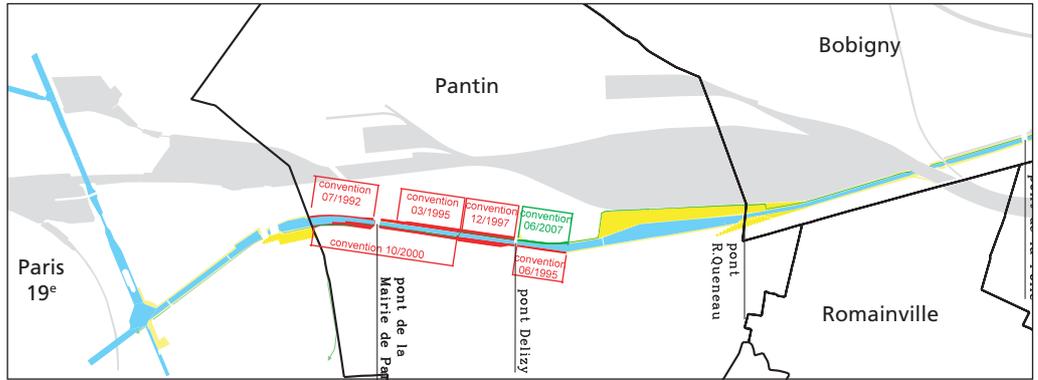
Le tramway T3 devrait bientôt renforcer cette offre au niveau des Grands Moulins.

Cette bonne desserte est complétée par une offre de quatre lignes de bus qui desservent les secteurs entre le pont de la Mairie et le Pont Délizy, complétés par plusieurs lignes sur la RN3 en amont de l'Église de Pantin qui est aussi une gare routière.

Enfin, au court de l'été 2008 dans le cadre « l'été du canal » a été mise en place à titre expérimental le week end une navette fluviale reliant le bassin de la Villette au pont de Bondy qui dessert Pantin au niveau du Mail Charles de Gaulle. Cette opération a eu un grand succès et pourrait être renforcée dès l'été prochain.

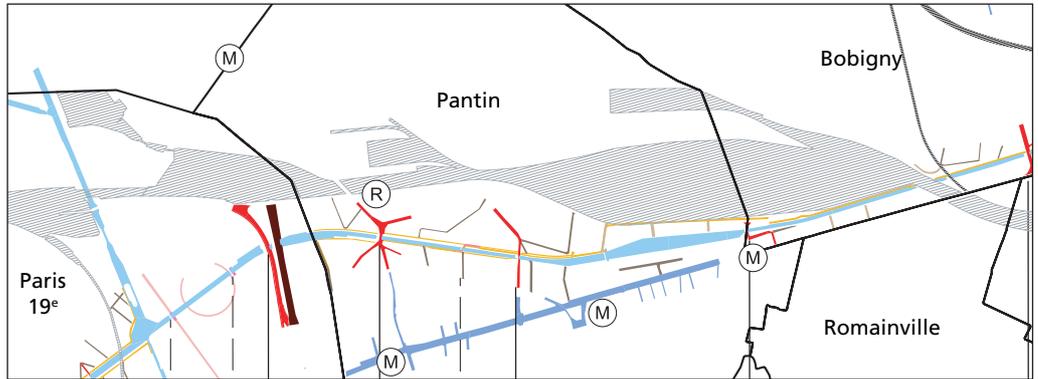
### Conventions de gestion des Berges

- Gestion**
- domaine public Fluvial (VP)
  - piste cyclable (VP)
  - piste cyclable (CG93\*)
  - aménagement communal
  - voie communale
- \* aménagement piste cyclable:  
 convention VP/départ Seine St Denis  
 1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
 2ème phase 12/1978 (Paris - Pavillons sous Bois)



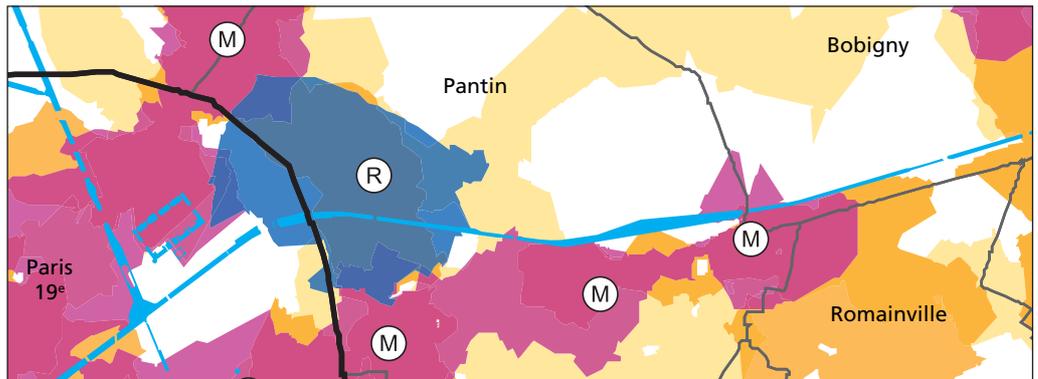
### Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

- Franchissements**
- pont autoroutier
  - pont routier
  - passerelle modes doux
  - pont et emprises ferroviaires
  - pont technique
- Accès**
- voie publique au bord du canal
  - accès routier
  - accès piéton
  - accès informel
  - centralité



### Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

- Type de transport**
- RER
  - métro et tramway (+orlyval)
  - bus mobiliens
  - bus non mobiliens



## 2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune

Pantin souhaite tourner et ouvrir plus la ville vers le canal de l'Ourcq considéré comme un élément structurant et fédérateur de son paysage urbain. Le canal doit être amené à jouer un rôle fédérateur des fonctions et des usages de la ville. Les principaux enjeux identifiés dans le PLU de Pantin sont :

- Retourner la ville vers le canal, en mettant en place, dans la bande de tissus industriels compris entre la RN3 et le canal, un tissu urbain nouveau, plus complexe, prenant en compte le canal, en mettant en place de nouvelles centralités ;
- Réduire l'enclavement et la coupure dus au canal en recherchant de nouveaux franchissements.

Ces dernières années, plusieurs projets de Pantin ont pris place sur ses berges : les rives du canal ont été progressivement animées grâce à l'aménagement de cheminements continus pour les circulations douces, et à l'installation d'équipements d'envergure. Sur le plan culturel, les équipements du parc de la Villette ont trouvé un écho de l'autre côté du périphérique avec l'ouverture de Centre National de la Danse, amplifié à terme par la création de l'Ecole Nationale de Musique et de Danse, Théâtre au Fil de l'Eau.

D'autres grands projets se développent le long du canal. L'arrivée du tramway T3 doit permettre d'aménager une porte de l'Ourcq qui connecte Paris et Pantin par le canal. Les Grands Moulins de Pantin sont actuellement en chantier pour créer 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux accompagnés de la construction de logements. Les bureaux seront livrés en 2009. La ZAC du Port, située au sud du bassin de Pantin, a été créée en 2006. Le projet est encore à l'étude.

### Des règles de constructions destinées à évoluer

Depuis son approbation en 1981, le POS de Pantin a été modifié plusieurs fois jusqu'à l'élaboration et l'approbation du PLU en 2006. En 2008, une modification du PLU a permis d'adapter quelques mesures réglementaires en particuliers celles relatives aux emplacements réservés.

La rive sud du Bassin de Pantin, inscrite de le périmètre de la ZAC du port de Pantin est couverte par la zone UA dont la vocation est de jouer un rôle de centre ville avec ses axes majeurs. Les objectifs urbains assignés à la zone sont de quatre ordres :

- Renforcer la centralité et la densité,
- Favoriser une réelle mixité des fonctions urbaines et développer l'habitat et l'activité,
- Développer la mixité sociale de l'habitat
- Préserver les formes urbaines et le patrimoine qui les accompagne en répare les blessures tout en s'inscrivant dans les expressions architecturales contemporaines raisonnées.

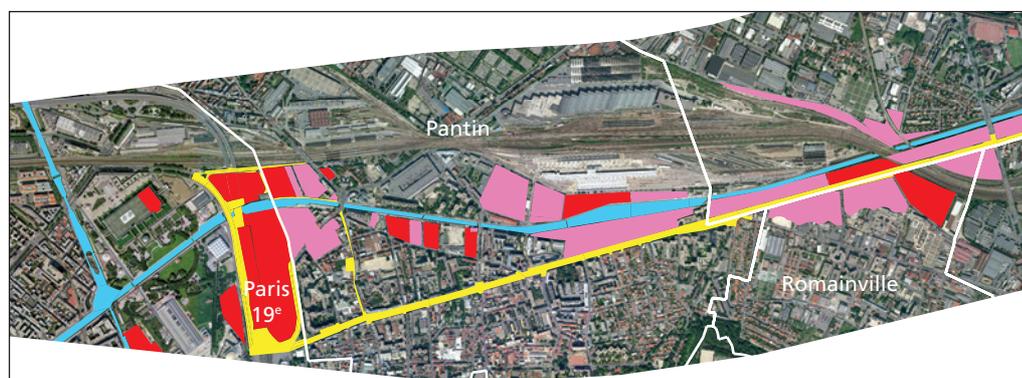
En première analyse<sup>1</sup>, ces objectifs correspondent avec ceux envisagés pour l'opération du port de Pantin.

### Des projets de part et d'autre du canal

Plusieurs ZAC sont d'ores et déjà opérationnelles et des périmètres d'études ont été créés sur plus d'un tiers du territoire communal, notamment sur les anciens sites portuaires du canal de l'Ourcq cédées par la Ville de Paris.

La rive nord du Port de Pantin pourrait confirmer et renouveler sa vocation industrielle, en s'appuyant sur la récente mise en service du Technicentre TGV Est Européen. Le réaménagement des rives du Canal se poursuivra sur toute la rive sud, par la construction (en cours) de deux programmes de logements en accession quai de l'Aisne, sur les sites anciennement occupés par la société Villeroy et Boch et la manufacture Louis, et par la construction de la nouvelle école du Centre, à proximité du lycée Félix Faure en cours de reconstruction.

<sup>1</sup> Sur la Z.A.C. du bassin de Pantin, l'absence de documents précis rendus publics ne permettent pas à l'APUR d'évaluer la nécessité d'envisager une modification du P.L.U.



#### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude

## La transformation des Grands Moulins et la création de la Porte de l'Ourcq

La ZAC des Grands Moulins va accueillir 62 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 7 700 m<sup>2</sup> de logements et 1 600 m<sup>2</sup> de commerces.

Le projet sur les Grands Moulins des architectes Reichen et Robert prévoit l'aménagement de 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux tout en valorisant les éléments majeurs de cet ensemble patrimonial. Le site doit accueillir dès 2009 les 3 500 salariés d'une filiale du groupe BNP Paribas. Dès 2009, les espaces publics seront réaménagés entre la gare de Pantin et les Grands Moulins, pour les rendre plus agréables pour les piétons.

À plus long terme, la transformation des Grands Moulins s'inscrit dans un projet d'ensemble qui intègre :

- Le déménagement de la société ELIS aujourd'hui installée à proximité immédiate des Grands Moulins vers le Port,
- L'arrivée du tramway T3 dit des « Maréchaux Est » en 2012, à proximité de la gare de Pantin, ce qui offre également de nouvelles perspectives de correspondances pour tout l'Est francilien,
- La transformation de la gare de Pantin en pôle d'échange multimodal RER/Tram/Bus,
- L'aménagement de la Porte de l'Ourcq comme espace public majeur. Actuellement le passage

entre les deux villes, en bordure du canal, se fait en passant sous les ouvrages du boulevard Sérurier et du boulevard périphérique en longeant des culées de ponts et des piles par un passage étroit. La requalification et l'élargissement de ce passage ainsi qu'un aménagement de la halle aux cuirs, du port Sérurier et des terrains Ladoumègue à proximité créeront une nouvelle porte entre Paris et Pantin, et une nouvelle entrée majeure au Parc de la Villette.

Parallèlement à l'aménagement de ce site majeur, l'atelier Seura Mangin a été nommé architecte coordinateur de la ZAC des Grands Moulins. Les études urbaines sont en cours sur le reste du périmètre de la ZAC, incluant la parcelle triangulaire attenante au pont de la Mairie, bordant la rampe conduisant à la rive nord.

Les espaces publics devant la gare ont été réaménagés et le quai et la rue du Débarcadère vont l'être prochainement (Agence française du paysage).

## La ZAC du Port

Le bassin de Pantin est à l'inflexion du tracé du canal, à la limite de l'urbanisation dense. Par sa largeur (près de 70 mètres) et par sa localisation à proximité de Paris, c'est un site remarquable. Sur la rive sud du bassin, la ZAC du port est à l'étude. Cette opération d'aménagement devrait comprendre 23 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités, 50 700 m<sup>2</sup> de logements et 3 500 m<sup>2</sup> de commerces.

Ce terrain de 8 ha a besoin de s'appuyer sur d'autres quartiers existants. Il a été fait le choix de le raccrocher à la RN3 et au Petit Pantin.

La ZAC a été créée en 2006. Le projet intègre selon les premiers éléments de réflexion :

- La reconversion du bâtiment de la CCIP en programme mixte ; l'occupation du rez-de-chaussée doit contribuer à l'animation du site,
- L'aménagement des espaces publics de nature à renforcer et valoriser les bords du Canal, avec notamment la création d'un « parvis » à l'ouest du bâtiment de la CCIP, en relation avec la centralité historique et commerciale de l'Église de Pantin,

- Une réflexion sur la création d'équipements culturels (conservatoire municipal) et d'équipements de quartiers (école maternelle) dans la ZAC ou à ses abords,
- La construction d'environ 300 logements en bord de Canal, et d'environ 150 à 200 logements entre RN3 et Canal de l'Ourcq,
- La création d'activités de loisirs liés à la navigation (à l'étude),
- La recherche d'une meilleure insertion urbaine des bâtiments du service des canaux en relation avec les futurs aménagements de la ZAC qui marqueront le seuil de l'opération au niveau du pont Raymond Queneau.

La configuration envisagée intégrerait l'alternance d'emprises bâties et libres, garantissant une porosité vers la RN3. La berge serait totalement dévolue à la promenade et aux loisirs.

Le contrat de cession de ce terrain par la Ville de Paris stipule qu'au DPF de 7,80 m s'ajoute une bande non aedificandi de 3 mètres, ce qui implique de laisser une bande de 11 mètres libre de toute construction en bord à quai.



9 Le chantier de réhabilitation des Grands Moulins



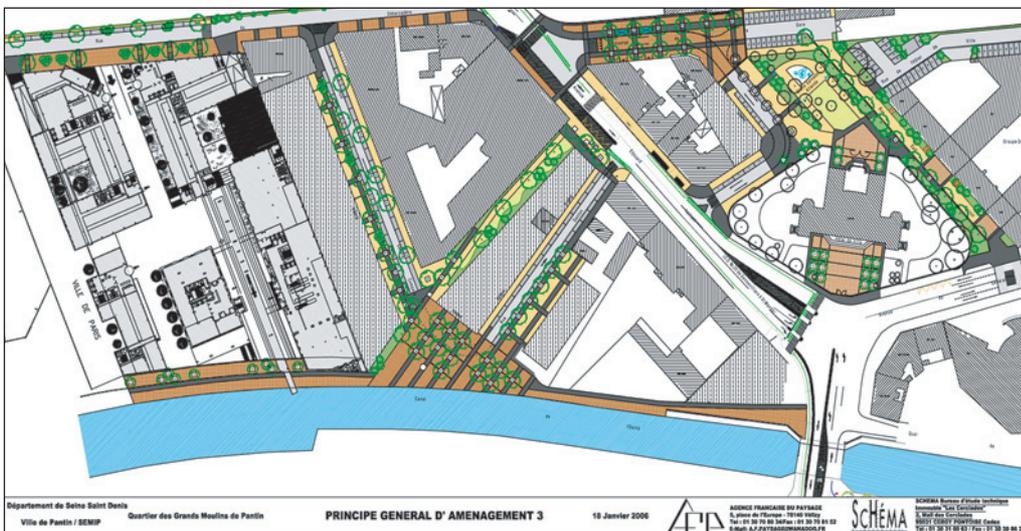
Le projet de réhabilitation des Grands Moulins depuis la berge sud, © Reichen et Robert architectes



10 Porte de l'Ourcq aujourd'hui



Projet de porte de l'Ourcq, APUR



Plan masse de la ZAC des Grands Moulins



11 Le site du bassin du Port de Pantin, été 2008 © ph.guignard@air-images.net

## Tableau récapitulatif des projets

Site / opération	Bureaux / Activités en m <sup>2</sup>	Logements / Activités en m <sup>2</sup>	Nombre de logements	Activités	Commerces	Équipements	Total constructible
Zac du Port (estimation non définitive)	23 000	50 700	450 à 600 logts		3 500		77 200m <sup>2</sup>
Zac des Grands Moulins (SEMIP)	62 000	7 700	90 logts		1 600		71 300m <sup>2</sup>
Zac du Centre Ville (SEMIP)	28 000	30 000	390 logts	20 000	2 100	Parking public 250 places	60 100m <sup>2</sup>
Ilot est			211 logts + 10 logts réhabilités			Jardin public 3500 m <sup>2</sup>	
Ilot nord			170 logts			Relais petite enfance	
Ilot sud				20 000			
Marché Magenta (Europe Équipement SDIP)	11 000					Marché	
Zac villette - Quatre Chemins (SEMIP)		18 000	200 logts, dont 90 reconstruits		6 600 dont 4 000 neufs	Maison de l'artisanat Halte jeux	22 000
Opération ICADE – CAPRI 37-39 rue Victor Hugo			241 logts, dont 57 logts sociaux				SHOB : 28 462 m <sup>2</sup> SHON : 14 914 m <sup>2</sup>
Opération MEUNIER 29-33 rue Victor Hugo			247 logts, dont 63 logts sociaux		Commerces en RDC		SHOB : 33 535,30 m <sup>2</sup> SHON : 18 747,79 m <sup>2</sup>

### 3. Les enjeux

À Pantin, le linéaire des berges du canal et des constructions qui l'accompagne est déjà depuis longtemps « tourné » vers celui-ci. Comme à Paris, des voies publiques longent le DPF permettant d'ouvrir des vues et des accès, d'offrir des gabarits-enveloppe permettant une certaine densité. Le paysage ainsi constitué est cohérent. Ainsi, les constructions élevées le long des deux quais de l'Aisne et de l'Ourcq en bordure des berges, s'inscrivant dans un dispositif juxtaposant le DPF au domaine public communal qui mérite d'être reproduit.



12 Quai de l'Aisne



13 Quai de l'Ourcq

Le PLU de Pantin, par l'adoption du même zonage pour l'ensemble du linéaire du canal, avec une zone de centre-ville (UA), même dans les lieux où ce paysage est moins constitué et en cours de transformation, témoigne clairement de la volonté de la Ville de Pantin de continuer de se « tourner » vers le canal.

#### Clarifier la question des droits de vue vers le canal

Pour opérer ce « retournement » vers le canal évoqué ci-dessus la ville de Pantin a mis en place des dispositifs règlementaires qui sont spécifiques à son PLU, conduisant à une ouverture de « vue » directement à l'alignement de la limite séparative du DPF. Cette mesure est contestée par les services de la Ville de Paris.

Il est important de poursuivre très rapidement la clarification du droit applicable en limite de DPF. Cette clarification pourra se référer aux dispositions en vigueur le long de 6 000 km de voies navigables en France gérées par VNF.

Ce débat juridique est incarné sur la petite parcelle triangulaire, d'environ 600 m<sup>2</sup>, à l'angle du canal et de la place de la mairie. La Ville de Pantin souhaite construire cette parcelle et ouvrir des vues directes sur le DPF, alors que les services de la Ville de Paris mettent en avant le droit de propriété de la Ville de Paris. D'un point de vue payager, cette construction est intéressante.

#### Un projet ambitieux autour du bassin de Pantin

Le bassin de Pantin qui marque une inflexion dans le tracé du canal, forme une ponctuation entre des rives de la ville dense à l'ouest et la grande séquence de 5 km, à l'est caractérisée par les plantations d'alignement des peupliers en rive sud et sur les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy.

Ce site présente un caractère minéral en contraste avec les autres séquences paysagères du canal qu'il convient de mettre en valeur. La singularité de ce lieu ne doit pas être gommée dans un aménagement standard. L'absence de végétation dégage des perspectives remarquables qui doivent être prises en compte : au sud vers la corniche du fort de Romainville, au nord au-delà des emprises ferroviaires et du cimetière parisien de Pantin, à l'ouest vers les Grands Moulins.

Destiné à évoluer, le site du bassin de Pantin doit être appréhendé dans sa globalité tout en tenant compte des spécificités de chaque rive qui se distinguent par leur contexte urbain, leur configuration, leur occupation et leur statut réglementaire et domanial.

### En rive sud, la ZAC du Port

Ce lieu remarquable nécessite un traitement exceptionnel<sup>2</sup>.

- Sa localisation à moins de 200 m du métro et du centre historique de Pantin, induit une certaine recherche de densité. La perméabilité entre l'avenue Jean Lolive (RN3) et le bassin sera l'un des gages du succès de ce lieu. À ce titre, le réseau des impasses existantes entre le canal et la RN3 peut être prolongé et ouvert, impliquant de ce fait une implantation discontinue des bâtiments projetés le long de la berge.
- Le bâtiment conservé de la CCIP mérite une programmation rendant ce lieu attractif. Deux familles de projets existent : une rénovation lourde liée à un grand équipement public ou une rénovation plus simple qui permette de livrer rapidement un lieu qui deviendra le symbole du renouveau de ce quartier. Ce nouveau lieu doit aussi se penser comme s'inscrivant dans la chaîne des grands édifices le long du canal (Géode, Cité des Sciences, Centre National de la Danse, etc.)
- D'un point de vue architectural, le bâtiment de la CCIP atteignant 30 m de hauteur devrait susciter un dialogue avec ses futurs bâtiments voisins qui soit plus riche qu'une simple volumétrie homogène. Aux Pays-Bas, de nombreux exemples montrent des juxtapositions réussies entre

des édifices historiques et contemporains.

- Du point de vue des plantations, à l'inverse d'autres séquences sur le canal, il n'est peut-être pas souhaitable d'implanter des arbres ou des plantations le long de la voie d'eau mais rénover simplement les sols du port (pavés, rails, plaque de ciment). La berge mérite un traitement unitaire bien qu'elle appartienne à deux propriétaires différents (DPF de la Ville de Paris et autre). De plus, ce traitement doit se faire en synergie et de manière complémentaire avec ceux envisagés sur la RN3, notamment en ce qui concerne les pistes cyclables.

### En rive nord, une zone d'activité en devenir

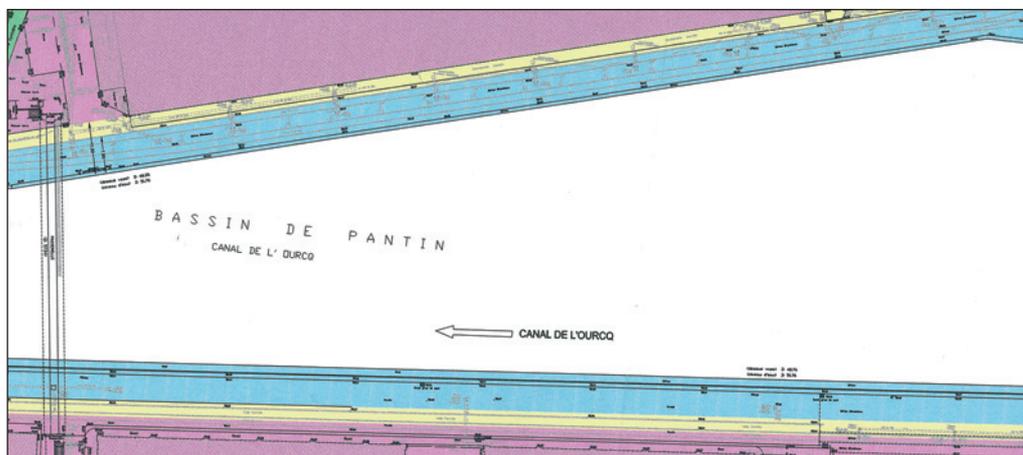
Une réflexion d'ensemble sur la rive nord du port



14 Bassin de Pantin

### Servitude sur les berges du bassin de Pantin

- domaine public fluvial chemin de halage
- zone non aedificandi



Servitude sur les berges du bassin de Pantin



15 Le bâtiment de la CCIP sur le bassin de Pantin

<sup>2</sup> L'absence de documents précis rendus publics ne permettent à l'Apur d'analyser précisément ce projet. Le propos reste général.

de Pantin, enclavée entre le faisceau ferroviaire et le canal, doit se faire en parallèle avec celle sur la rive sud.

À l'instar de la réflexion architecturale qui est menée sur la rive sud, il semble indispensable que l'ensemble des rives du bassin de Pantin, puissent faire l'objet d'une réflexion sur la morphologie bâtie ne cherchant pas à rendre les rives symétriques et homogènes, mais visant une pondération des masses équilibrée mais contrastée. Cette dissymétrie annonce celle de la longue séquence linéaire de 5km à l'est.



16 La piste cyclable le long des emprises ferroviaires

Le relogement d'Elis sur une parcelle vendue par la Ville de Paris permet de conserver de l'activité industrielle sur ce site. Il est indispensable que les projets sur ce site se réalisent en concertation entre Paris et Pantin. Il serait souhaitable que les projets contribuent à développer une activité sur le plan d'eau, qu'elle soit liée à du fret ou à des loisirs.

ser et desservir les berges entre les Grands Moulins et le parc de La Villette. En rive sud, à proximité du port Serrurier, il serait souhaitable d'envisager un élargissement ponctuel de la berge sud là où elle ne mesure que 6,5 mètres de large. La rectification du tracé de la berge permettrait d'offrir une berge plus confortable et de régulariser son tracé.

Des projets ont déjà été évoqués comme une base de canoë kayak, l'extension de l'école de conduite fluviale, le relogement de l'association contraste, une fondation d'art contemporain, la rénovation de la centrale à béton, etc.

Une réflexion sur l'ensemble du mobilier urbain pourrait être lancée notamment en site urbain dense, en partenariat avec le service des canaux. Les aménagements des quais de l'Aisne et de l'Ourcq réalisés en phases successives entre 1992 et 2008, présentent en effet des disparités du mobilier urbain qu'il conviendrait d'unifier.

Sur la rive nord, la piste cyclable est déviée en limite des emprises ferroviaires dans un cheminement complexe et pas très agréable. Cet aménagement nécessite des améliorations. On pourrait aussi imaginer que la berge du canal accueille la piste cyclable en dehors des heures de fonctionnement des activités implantées sur ses rives, ou de façon plus permanente en fonction des aménagements possibles.

Plusieurs projets de franchissements font l'objet de réflexion :

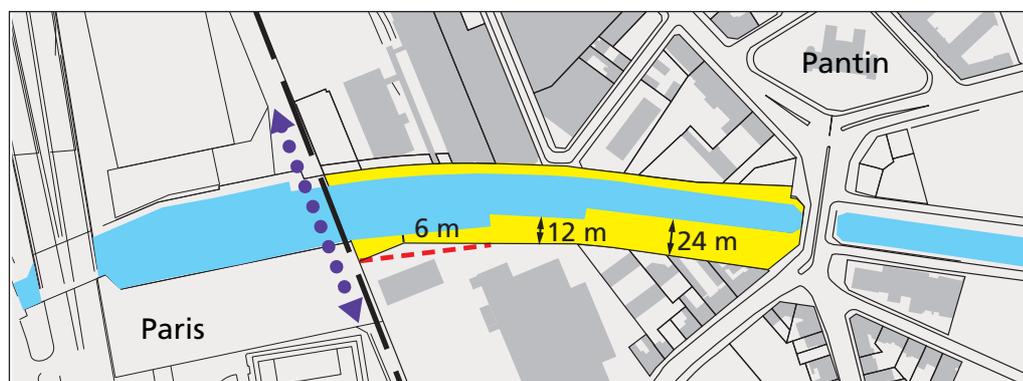
- Reconstruction du pont de la Mairie envisagé par le service des Canaux de la Ville de Paris,
- Nouvelle passerelle au niveau du bassin de Pantin, pour relier le technicentre du TGV Est au métro Église de Pantin,
- Élargissement éventuel ou reconstruction en limite de Bobigny du pont H. Boyer envisagé par les services de la Ville de Pantin.

### Aménagement des berges et franchissements

Les berges font l'objet de nombreux projets à Pantin.

Ces projets non financés pour l'instant posent tous la question du tirant d'air de 5,25 m préconisé par le service des canaux qui est contraignant en milieu urbain avec largeurs de quais fixes.

En limite de Paris, le nouveau pont et la nouvelle station du tramway vont fortement valori-



Principe d'élargissement ponctuel de la berge sud

- berge à rectifier
- futur pont du tramway

## Annexe

### Analyse des principales dispositions réglementaires

Dans Pantin, deux territoires de projet représentent des enjeux importants pour l'aménagement futur des rives du canal.

Le premier territoire situé en rive droite, à l'ouest du pont de la Mairie, est inclus dans la ZAC des Grands Moulins (coupe n°1).

Le deuxième territoire, à l'est de Pantin, est la ZAC du port située en rive gauche (coupe n°3).

#### Zones réglementaires du PLU

L'ensemble du plan d'eau du canal est couvert par la zone N ainsi qu'une partie de la rive droite pour les quais situés entre le pont de la Mairie et la ville de Paris. La ville de Pantin est la seule commune traversée par le canal à grand gabarit à couvrir le plan d'eau et les berges par une zone spécifique.

À l'est du pont Délizy, la rive droite est couverte par la zone UI et la rive gauche par la zone UA.

Dans la partie centrale, entre les ponts Délizy et de la Mairie, les quartiers riverains du canal sont couverts par la zone UA.

À l'ouest, entre le pont de la Mairie et la rue du Général Compans, les rives sont en zone UA et au delà jusqu'à Paris en zone UAb.

#### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol

##### L'implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées et emprises publiques (art. 6)

En règle générale, les constructions à édifier doivent être implantées à l'alignement actuel ou futur de la voie. En zone UI, les constructions peuvent également s'implanter en retrait de 5 mètres minimum par rapport à l'alignement actuel ou futur (cf. coupe n°3).

Des dispositions particulières sont prescrites en bords du canal ; En rive gauche, le long du quai de l'Aisne, entre le pont Délizy et la rue Etienne Marcel, les bâtiments en voie d'achèvement ont respecté une marge de reculement de 3m (cf. coupe n°2).

En zone UA, l'emprise au sol des constructions (art. 9) est précisée par l'instauration de bande E définie au document graphique le long du canal de l'Ourcq. En rive gauche, dans l'ancien port de Pantin, la bande E s'implante au droit du chemin de halage (cf. coupe n°3). En rive droite, dans l'îlot triangulaire délimité par l'avenue Edouard Vaillant, la rue Danton et le canal là où la bande E s'implante au droit du quai et de la rampe reliant le pont de la Mairie (cf. coupe n°1). L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée dans la bande E, elles peuvent s'implanter en bordure du domaine public fluvial.

##### La hauteur maximale des constructions (art. 10)

Dans les deux zones réglementaires définies aux abords du canal, les hauteurs verticales des façades doivent être égales ou inférieures à 16,50 m en zone UA et 18 m en zone UI.

En zone UA, pour les façades sur voie, les constructions à édifier doivent s'inscrire à l'intérieur d'un gabarit enveloppe défini par :

- Une verticale d'une hauteur 16,50 mètres,
- Une oblique de pente 2/1 limitée par une horizontale située à 3,50 m de la verticale, définissant une hauteur plafond située à 20 m (cf. coupe n°2, quai de l'Ourcq).

Des dispositions particulières sont prescrites le long du quai de l'Aisne et pour les bâtiments implantés dans la bande E figurant au document graphique qui doivent s'inscrire dans le gabarit enveloppe suivant :

- Une verticale de 16,50 m de haut
- Une oblique de 2/1 limitée par une horizontale située à 4,50 m de la verticale, définissant une hauteur plafond située à 21 m (cf. coupes 1, 2, 3).

En zone UI, les constructions à édifier doivent s'inscrire dans le gabarit enveloppe suivant :

- Une verticale d'une hauteur H 18 mètres,
- D'une oblique de pente 1/1 (45°) limitée par une horizontale située à 6 m de la verticale, soit une hauteur plafond située à 24 m (cf. coupe 3).

##### L'aspect extérieur des constructions (art. 11)

L'aspect extérieur des constructions à édifier en bordure du canal n'est pas assujéti à des mesures réglementaires spécifiques.

Les clôtures, dans les deux zones UA et UI, ne peuvent excéder deux mètres de hauteur et doivent être pourvues d'un soubassement de 40 cm minimum, surmonté d'une grille ou d'une haie excepté pour des besoins particuliers (mise en sécurité du site).

##### Les espaces libres et plantations (art. 13)

En zone UA, la superficie des espaces libres doit représenter 70 % au moins de la superficie des espaces libres situés au-delà de la bande E pour les parcelles dont la profondeur est supérieure à 20 m. Les plantations existantes doivent être maintenues. Un arbre de haute tige doit être planté pour 100 m<sup>2</sup> d'espace non bâti.

En zone UI, la superficie des espaces libres doit représenter 20 % au moins de la superficie de l'unité foncière.

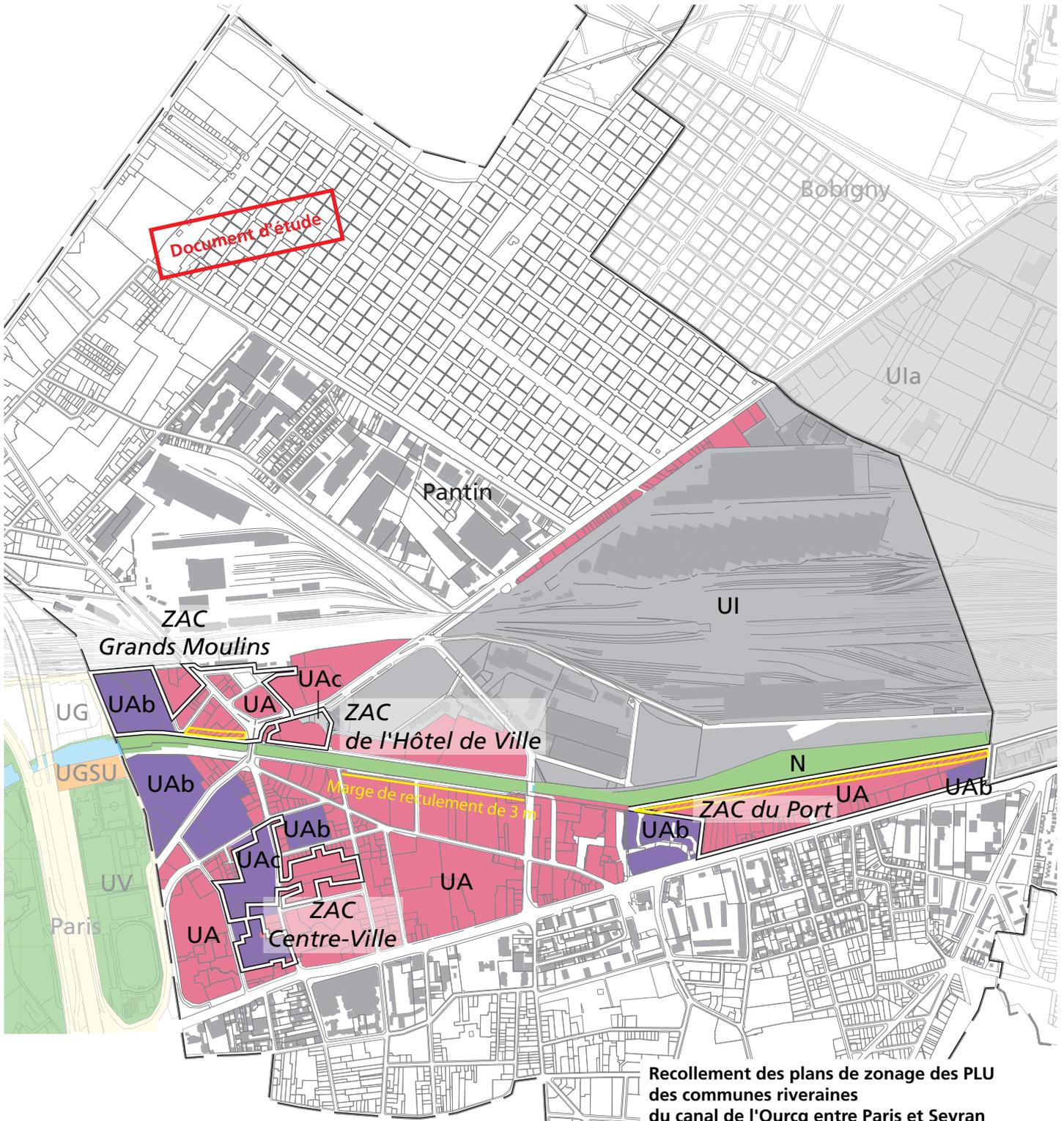
Les plantations existantes doivent être maintenues. Un arbre de haute tige doit être planté pour 200 m<sup>2</sup> d'espace non bâti.

##### Possibilités maximales d'occupation du sol (section 3)

##### Coeff. d'occupation du sol (COS) (art. 14)

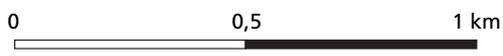
En zone UA, il n'est pas fixé de règle.

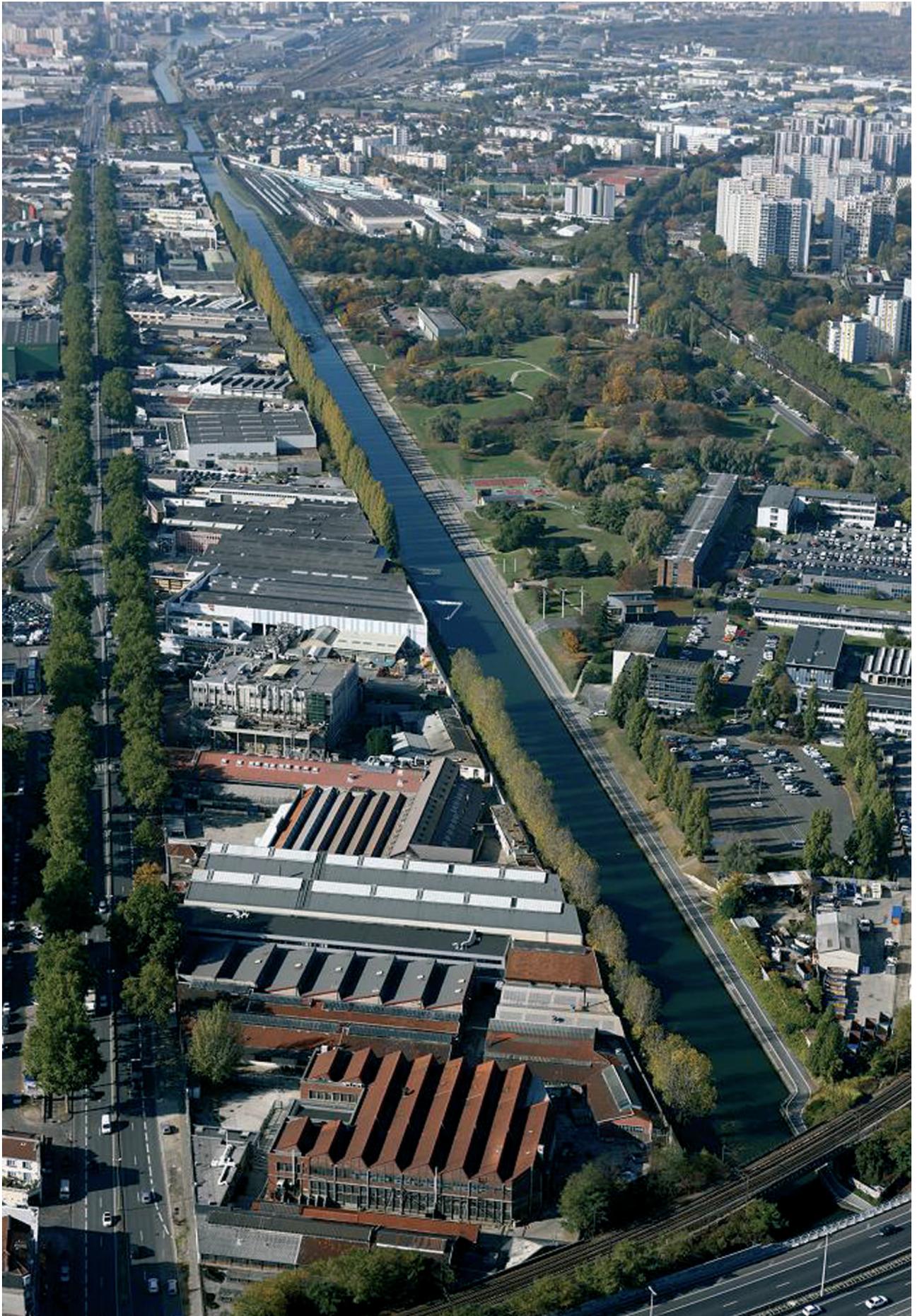
En zone UI, le COS (dissuasif) est de 0,15 pour les constructions à usage de commerce et de 0,3 pour les constructions à usage d'entrepôt ou d'hébergement hôtelier.



**Recollement des plans de zonage des PLU des communes riveraines du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran**

- UA Zone urbaine centrale avec mixité des fonctions habitat, commerces, services, équipements
- UAbc Maintien d'activités dans les tissus denses
- UI Zone à dominante activité et industrie
- N Zone d'espaces naturels ou boisés remarquables
- Bande E (15 m de largeur)
- Marge de reculement (3 m)
- Périmètre de ZAC





© ph.guignard@air-images.net

## BOBIGNY

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

### Fiche synthétique

#### Maire

Catherine PEYGE

#### Superficie

677 hectares

#### Population

- 1999 : 44 079 hab.
- 2005 : 46 600 hab.

#### POS

Dernière modification du POS lancée en juillet 2009, approuvée pour fin 2009, lancement prochain du PLU

#### Linéaire du canal

2939 mètres

#### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

1 pont routier

#### Nombre de franchissements sans lien avec le canal

2 ponts ferroviaires

#### Nombre de voies transversales

- Rive droite : 4
- Rive gauche : 2

#### Fonctions actuelles le long du canal

- Parc, espace vert
- Activités commerciales
- Activités industrielles, friches
- Infrastructures de transport

#### Projets en cours

- ZAC Ecocité
- Port de fret urbain
- Gare de la Folie : pôle d'échange tangentielle - métro

#### Projets à venir

- Réalisation d'un transport en commun en site propre sur la RN3 (projet de SDRIF, phase 1)
- Rénovation de la RN3 en boulevard urbain
- Requalification du parc de la Bergère

# 1. Situation actuelle

## Deux séquences paysagères

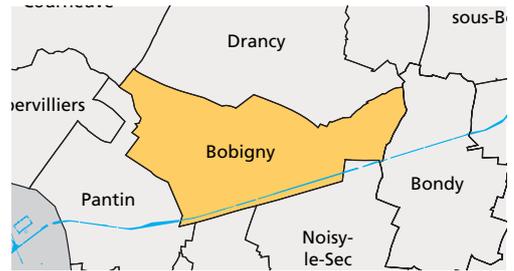
Bien qu'il traverse la commune sur près de 3 km, le canal situé au sud de la commune, à l'écart du centre de la ville, est un territoire de périphérie de part le faible nombre de franchissements et d'accès. Cet isolement se double d'une coupure forte avec la ville limitrophe de Noisy-le-Sec située au sud des terrains en friche qui bordent la RN3. Le rapport au canal se caractérise aujourd'hui par l'absence de liaisons physique et visuelle.

Un paysage linéaire, ouvert sur de grandes perspectives

À Bobigny, du pont Hyppolite Boyer jusqu'à l'extrémité est du parc de la Bergère, le tracé rectiligne du canal sur une longueur de 2800 mètres peut se décomposer en deux séquences paysagères distinctes : la première S.7 est marquée par la présence des infrastructures ferroviaires et des industries, la deuxième S.8 est constituée par la grande perspective du Parc de la Bergère.

Chaque séquence propose un contraste important entre les deux rives. La rive nord est en grande partie occupée par de vastes emprises libres de construction : à l'est les infrastructures ferroviaires et à l'ouest le parc de la Bergère. La rive sud se présente sous la forme d'une bande de terrains comprise entre le « Canal et la Nationale 3 » qui s'élargit progressivement d'ouest en est passant de 50 à 100 mètres vers l'est. Cette bande présente une occupation hétérogène de locaux d'activité, commerciaux, d'entreposage, de terrains vacants et peu d'habitations.

**La séquence, (S.7) ferroviaire et industrielle,** à l'ouest, s'étend sur une distance de 1300 mètres entre le pont Hyppolite Boyer (rue Queneau) et celui de la Folie. Cette séquence peut se décomposer en deux secteurs : le premier entre le pont Hyppolite Boyer et celui du faisceau ferroviaire



de Paris à Strasbourg et le second vers l'est jusqu'au pont de la Folie.

Le premier secteur avec une rive sud en pente douce entre le pont H.Boyer et le pont ferroviaire, distants de 900 mètres, se distingue par une topographie particulière.

La rive nord est un plateau occupé par de vastes emprises ferroviaires : gare de triage, zone de fret, faisceau ferroviaire de l'est. Un bâtiment d'atelier de maintenance datant du début du XX<sup>e</sup> siècle s'élève d'une dizaine de mètres à proximité du canal. La berge nord, minérale, d'une largeur de 7,80 mètres en section courante est délimitée par une clôture grillagée ménageant des échappées visuelles vers le nord, au delà des emprises ferroviaires.

La rive sud s'élève progressivement au dessus de la berge et la surplombe de 5 mètres au niveau du pont ferroviaire. Entre la rue Queneau et l'impasse Bréant, distantes de 400 mètres, la rive est occupée par cinq bâtiments d'activité et une dizaine de parcelles occupées par des maisons individuelles desservies par l'impasse Alphonse Muller et l'avenue de Metz (RN3). À l'est de l'impasse Bréant, les emprises actuellement en friche destinées à recevoir le projet du port urbain de fret, sont délimitées par une rampe de 250 mètres de long supportant une voie ferrée implantée parallèlement au canal. La berge d'une largeur de 6 mètres en section courante se réduit à 4 mètres au droit de la rampe. L'emprise du domaine public fluvial reste pourtant constante et englobe la voie ferrée.



1 S.7 Séquence ferroviaire et industrielle



2 S.8 Grande perspective du Parc de la Bergère

Le caractère minéral des rives est pondéré par des plantations alignées parallèlement au canal. Un premier ensemble aux abords du pont Hyppolite Boyer, accessible par des rampes soutenues par des talus plantés d'une trentaine de peupliers en rive nord et d'une vingtaine d'arbres d'essences variées en rive sud. Un deuxième ensemble, entre les impasses A. Muller et Bréant, une vingtaine d'arbres de haute tige sont alignés, sur la parcelle du bâtiment Baktor, sur 150 mètres de long.

Le second secteur avec une configuration en tranchée du canal (coupe 4), entre les ponts ferroviaires et le pont de la Folie, distants de 400 mètres, se caractérise par des rives en surplomb de 5 mètres environ, de part et d'autre du canal. La rive nord accueille un quartier d'habitation individuelle. Ce quartier est séparé du canal par la voie ferrée de la ligne 5 du métro situé au niveau de la berge, large de 11,50 mètres environ, où une piste cyclable bidirectionnelle est délimitée par une emprise gazonnée continue et ponctuée d'un bosquet de cinq arbres.

La rive sud s'étend jusqu'à l'avenue de Metz (RN3)/rue de Paris (à Bobigny) sur une profondeur de 70 mètres. Elle est en grande partie occupée par des vastes ateliers industriels de l'ancienne entreprise MBK. Actuellement vides, ces bâtiments hauts d'une dizaine de mètres développent sur plus de 200 mètres de linéaire des façades aveugles en surplomb du canal.

La berge sud, d'une largeur variant de 9 à 11 mètres, est accessible par un chemin en terre battue large de 5 mètres situé au bord de l'eau et délimité par un talus arboré de forte pente, épaulé par endroit par un mur de soutènement. Le talus est couvert par une bâche synthétique empêchant la végétation de se développer.

**La séquence (S.8) de la grande perspective du parc de la Bergère** (coupe 5) s'étend, sur une distance de 1500 mètres entre le pont de la Folie et l'extrémité est du parc de la Bergère. Cette séquence qui se prolonge à l'est sur une partie de

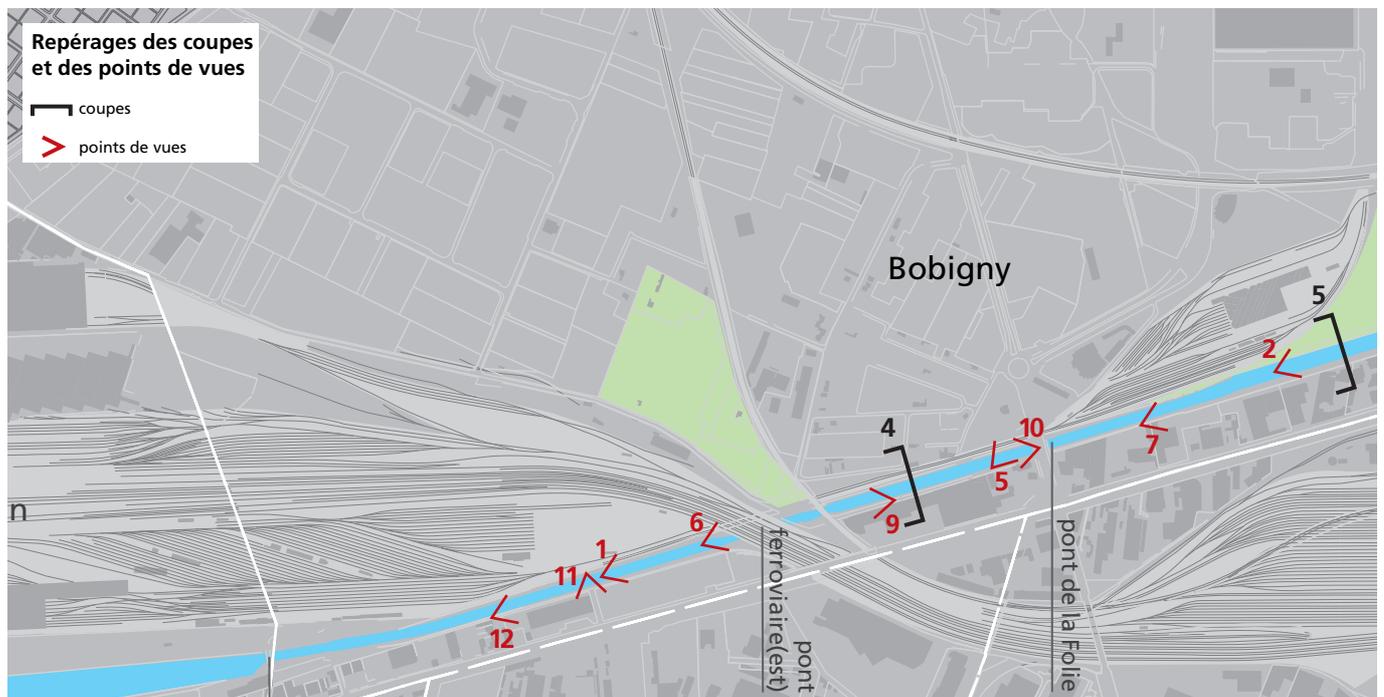
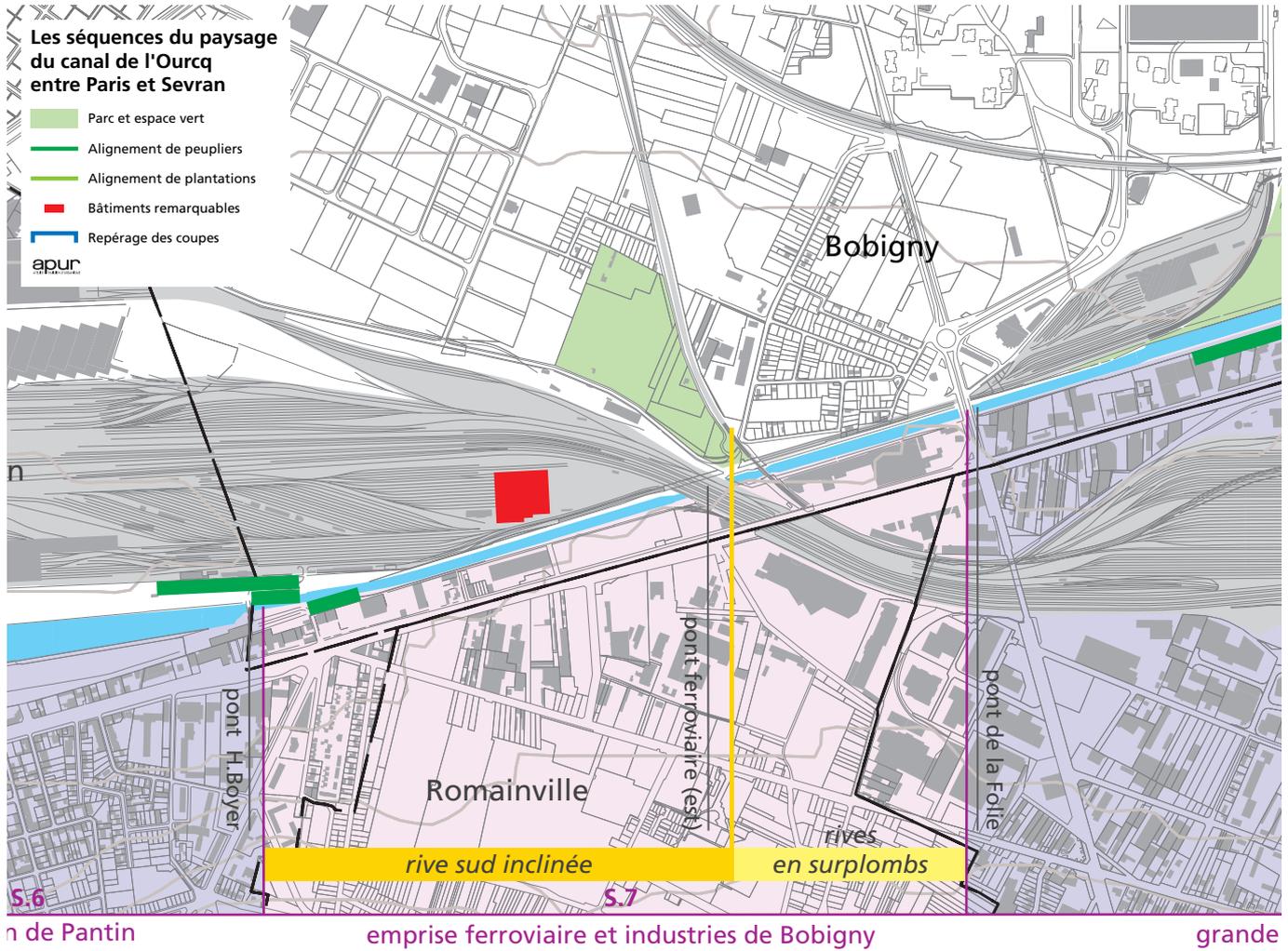
la commune de Noisy-le-Sec se caractérise par les grandes perspectives ouvertes sur le parc et dans l'axe du canal. Ce paysage présente des compositions spatiales et végétales contrastées entre les deux rives. En rive nord, la profondeur de l'espace vert paysager aux talus engazonnés et arborés fait face en rive sud à une rangée continue de peupliers alignés sur la berge qui est un élément d'identification du paysage du canal, puisqu'elle se prolonge dans les séquences suivantes, plus à l'est (Bondy, Pavillons sous Bois, ...).

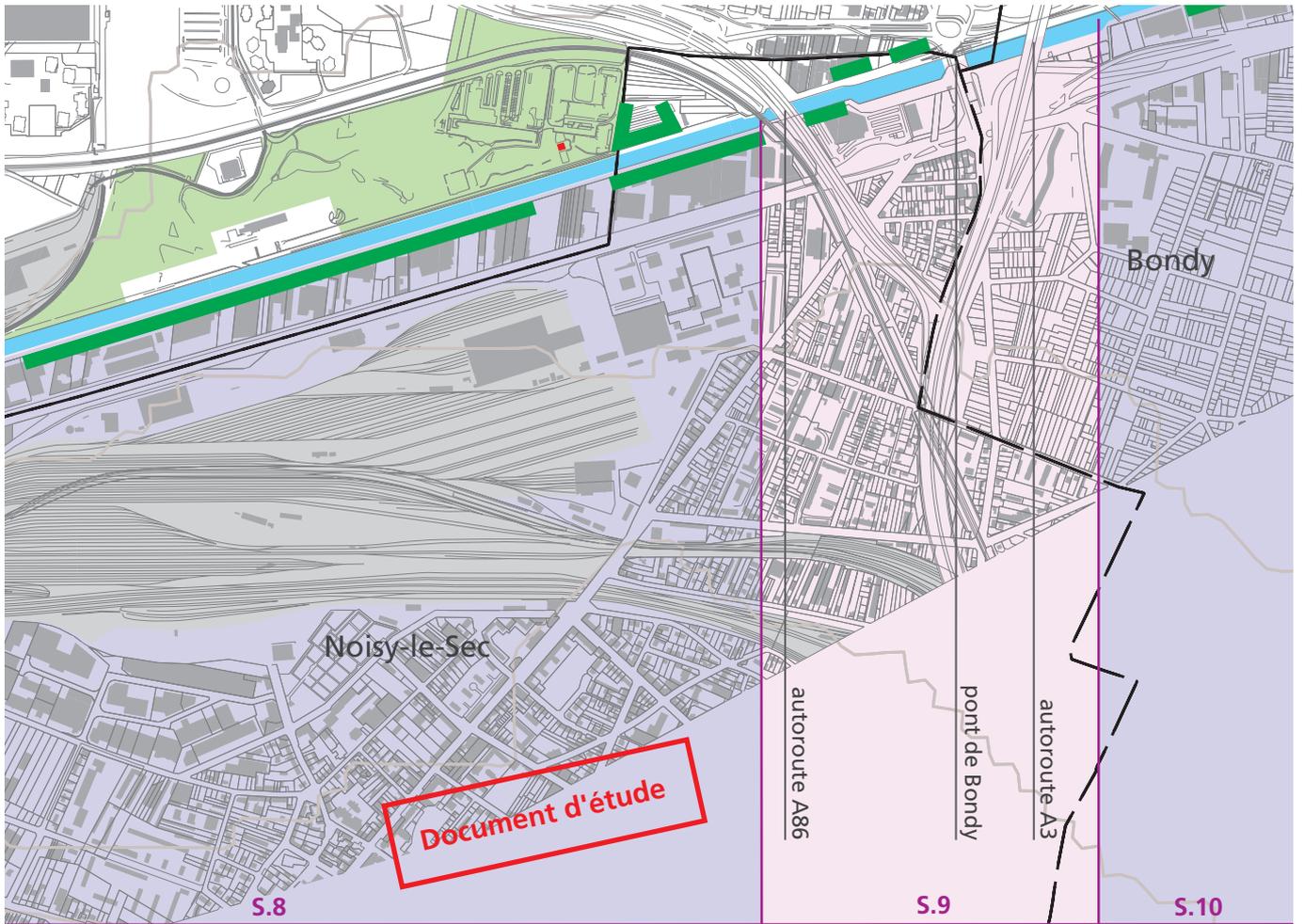
La rive nord occupée par le plateau ferroviaire distribuant les ateliers de maintenance de la RATP et le parc de la Bergère, offre d'importantes échappées visuelles.

La berge nord, entre le pont de la Folie et le parc, est délimitée par la ligne 5 du métro sur une distance de 500 mètres jusqu'au parc de la Bergère. Ce parc présente un linéaire de 1000 mètres ouvert sur la berge, sans clôture. La berge de 10 mètres de large environ est éclairée par des candélabres de grande dimension.

La rive sud, bande régulière de plain-pied avec la berge s'élargit progressivement de 80 à 100 mètres. Desservie par la rue de Paris (RN3), une trentaine de parcelles de dimensions inégales et disposées en biais sont occupées par des bâtiments industriels.

La berge sud, dans sa section courante, présente une largeur de 11 mètres avec une rangée de peupliers plantés en alignement à 5 mètres du bord de l'eau et espacés de 5 mètres les uns des autres. Sur un linéaire de 150 mètres, les parcelles riveraines se sont étendues provisoirement sur le DPF entraînant une réduction de la largeur de la berge de 4 mètres.

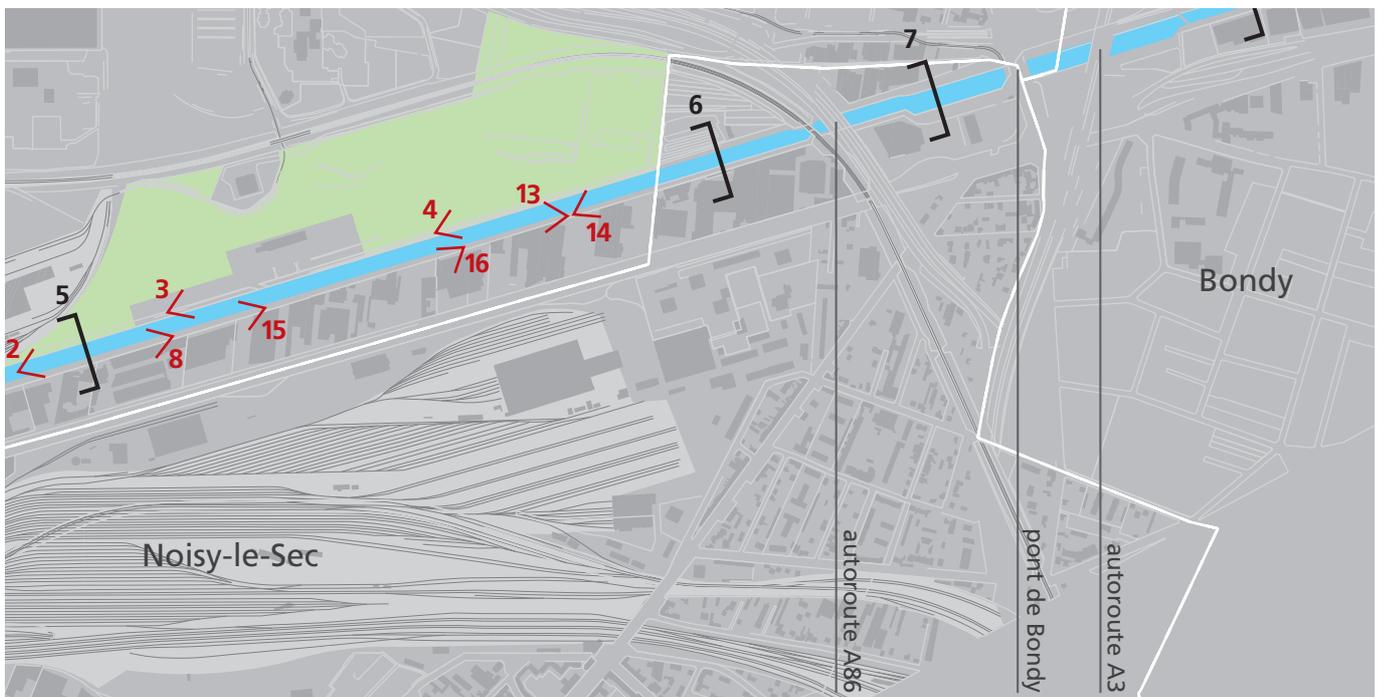




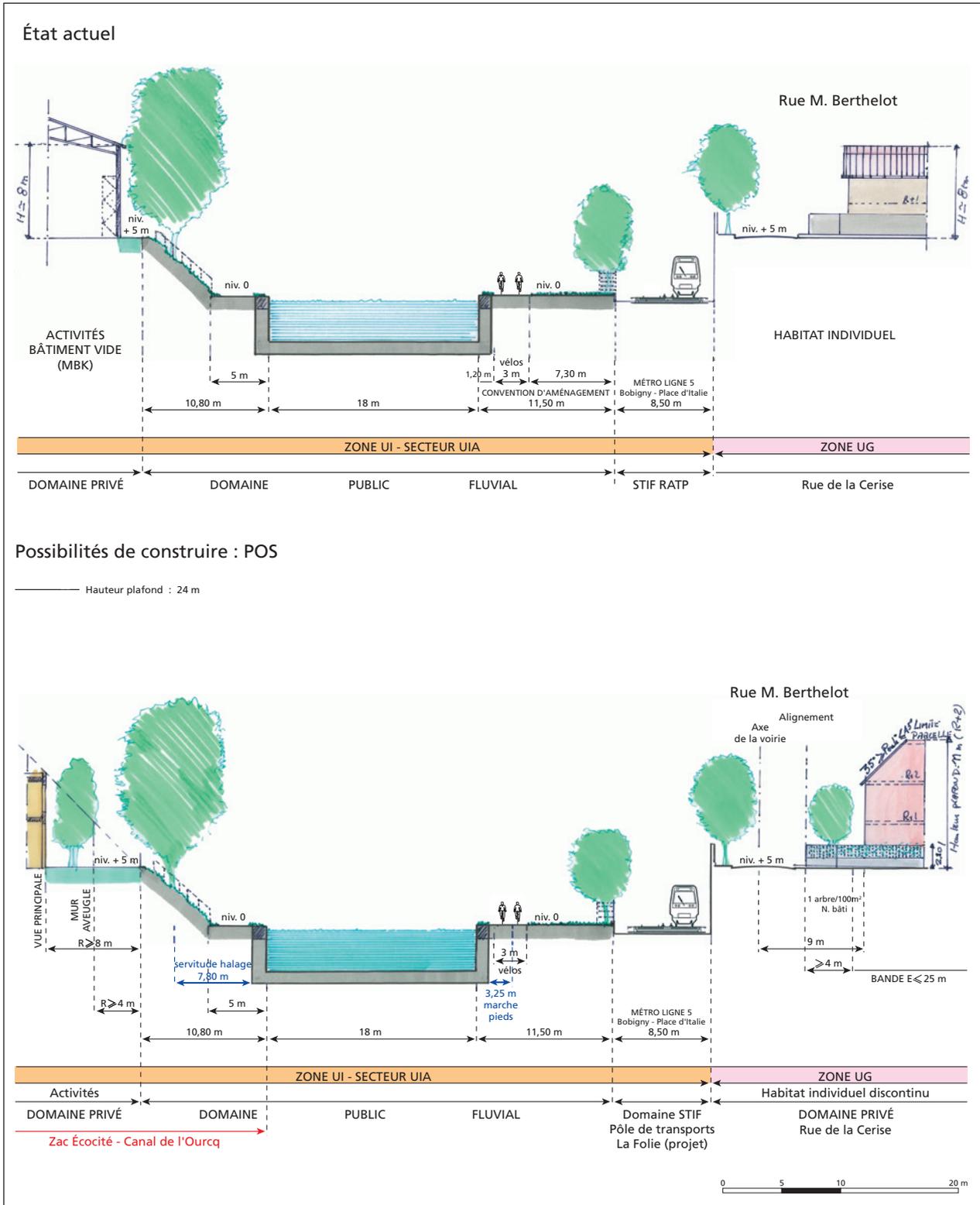
grande perspective du parc de la Bergère

noeud routier  
du pont de Bondy

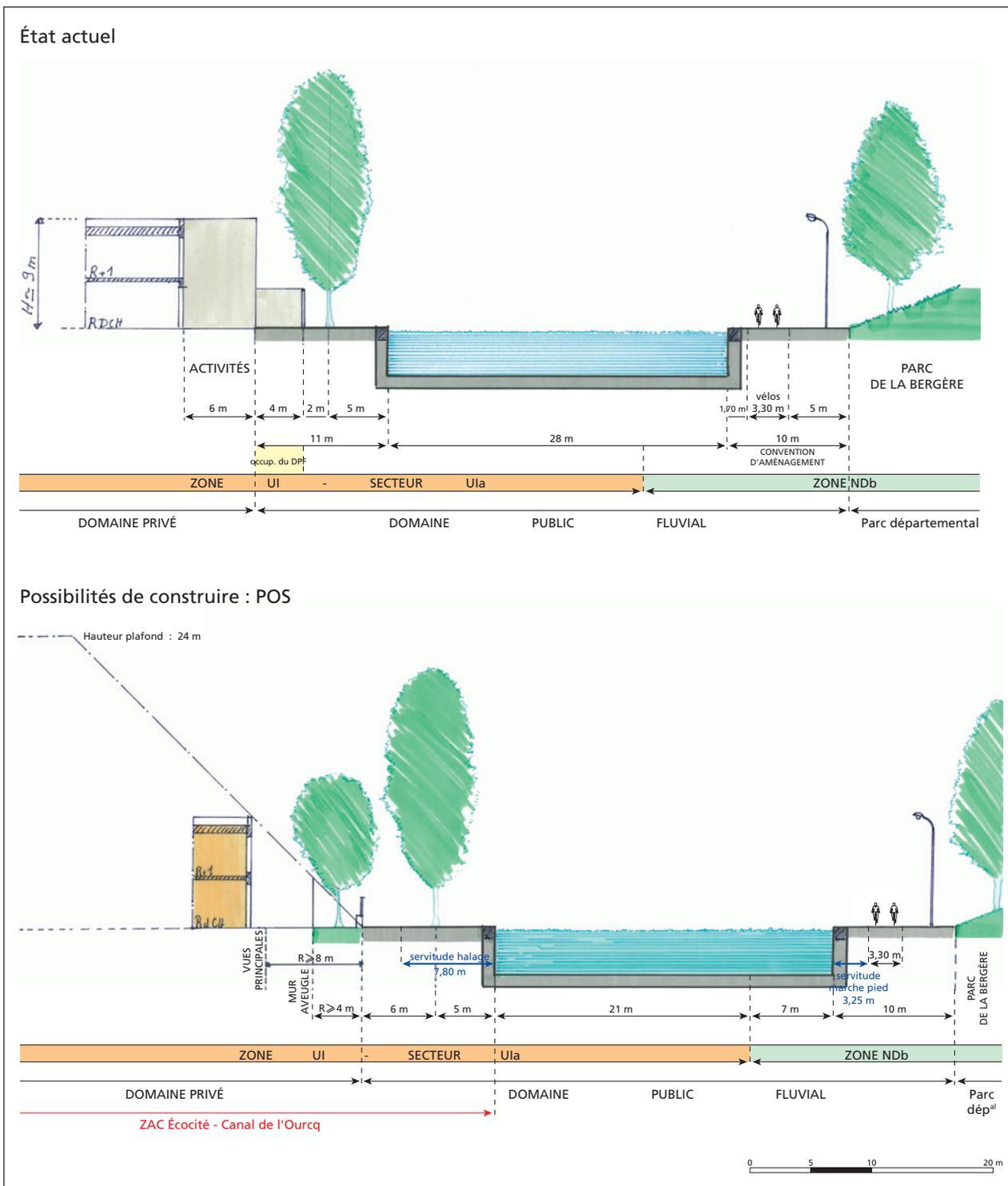
séquence  
industrielle et  
commerciale  
de Bondy



## Coupe 4 : Canal de l'Ourcq, La Folie - Bobigny



### Coupe 5 : Au droit du parc de La Bergère - Bobigny



## Les berges du canal : gestion, accessibilité, franchissement

### Gestion et aménagement

Les berges font l'objet d'une convention de gestion et d'aménagement signées par le Service des Canaux de la Ville de Paris et le Département de Seine-Saint-Denis sur la berge nord. Le CG 93 gère l'aménagement de la piste cyclable et des abords du parc de la Bergère. La berge sud est entretenue et aménagée par les services des canaux.

La berge nord est aménagée pour recevoir une piste cyclable, bidirectionnelle de 3 mètres de large implantée à 1,50 mètre du bord de l'eau. La berge sud engazonnée est plantée d'un alignement de peupliers.



3 Piste cyclable au droit du parc de la Bergère



4 Piste cyclable au droit de la cité administrative

### Franchissements

Un seul pont permet le franchissement du canal à Bobigny pour le public, le Pont de la Folie. Il n'est pas possible de descendre du pont sur les berges en rive nord en raison de l'infrastructure du métro. Deux ponts ferroviaires supportant le faisceau Est le franchissent à l'ouest de la commune et créent un double rétrécissement des berges et du plan d'eau.

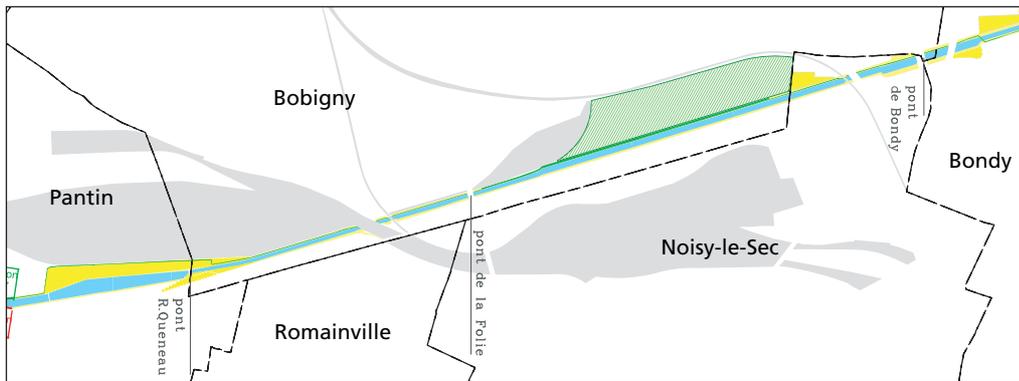
La ville prévoit la création de quatre nouveaux franchissements dont deux sont programmés dans le cadre de la ZAC ECOCITE (deux passerelles pour les modes doux et deux franchissements lourds pour les véhicules).



5 Le pont de la Folie



6 Les ponts ferroviaires

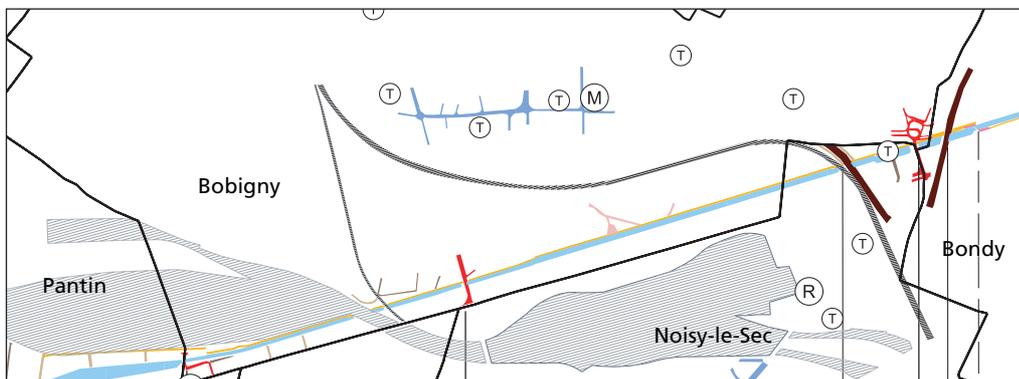


### Conventions de gestion des Berges

#### Gestion

- domaine public Fluvial (VP)
- piste cyclable (VP)
- piste cyclable (CG93 \*)
- aménagement communal
- voie communale

\* aménagement piste cyclable:  
convention VP/départ Seine St Denis  
1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
2ème phase 12/1978 (Paris - Pavillons sous Bois)



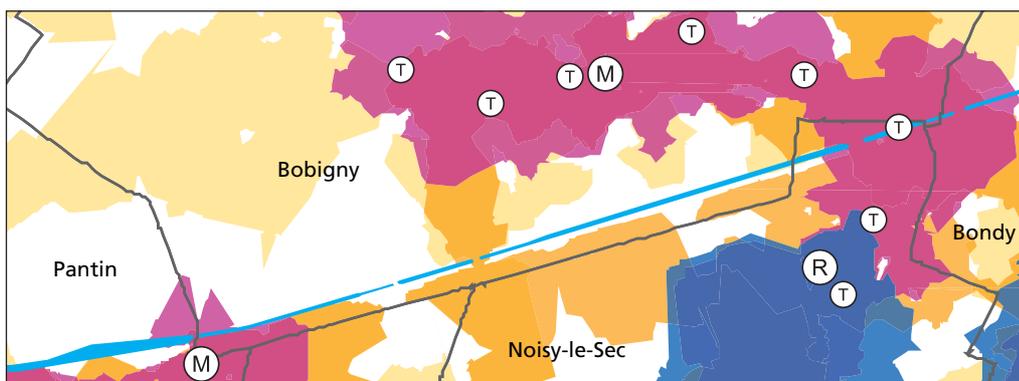
### Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

#### Franchissements

- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont et emprises ferroviaires
- pont technique

#### Accès

- voie publique au bord du canal
- accès routier
- accès piéton
- accès informel
- centralité



### Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

#### Type de transport

- RER
- métro et tramway (+orlyval)
- bus mobiliens
- bus non mobiliens

#### Accès

L'accessibilité au canal à Bobigny est particulièrement contrainte. L'accès principal se fait par des rampes depuis le Pont de la Folie. Pour les modes doux, l'accès est possible en rive nord par le Parc de la Bergère. En aval, plusieurs rues finissent en impasse sur la trémie de métro qui barre l'accès au canal.

Depuis la RN3, aucun passage ne permet d'accéder directement au canal.

#### Accessibilité en transports en commun

Le canal est très enclavé à Bobigny, pourtant plusieurs transports en commun desservent correctement ses abords. Les stations Bobigny Pantin Raymond Queneau et Bobigny Pablo Picasso de la ligne 5 du métro sont situées relativement à proximité du canal (500 mètres). À Bobigny, quatre arrêts du tramway T1 sont proches du canal. De

nombreux bus desservent la gare routière de Bobigny Pablo Picasso, pour emprunter les grands axes du secteur. Si le secteur est bien desservi, l'absence d'arrêts rend le canal inaccessible.

Enfin, cet été, le Comité Départemental du Tourisme a mis en place une navette fluviale reliant le bassin de la Villette au pont de Bondy qui dessert Bobigny au niveau du parc de la Bergère qui a accueilli près de 14 000 passagers. La pérennisation de cette halte fluviale est envisagée dans le projet Feder.

Le projet de pôle intermodal de la Folie, offrant une connexion entre la ligne 5 du métro et la Tangentielle Nord au niveau du canal, renforcerait considérablement la desserte du canal tout en nécessitant de nouveaux accès. Un projet de TCSP sur la RN3 renforcera également la desserte du canal depuis la rive sud.

## 2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune

La commune a le projet de se réappropriier les berges du canal de l'Ourcq pour le raccorder au reste de la ville. En ce sens, la commune organise depuis l'été 2005 des animations liées au canal « Bobigny-sur-Ourcq ». Pendant plusieurs semaines, de nombreuses manifestations culturelles sont proposées ainsi qu'une palette d'activités sur les berges du canal aménagées pour l'évènement.

De plus, la commune ambitionne de faire naître un nouveau quartier en face du parc de la Bergère avec des activités, des logements, des commerces, une école, des espaces publics sur la sur la totalité du territoire Balbynien en rive sud du canal et une rénovation des abords de la RN3. Ce quartier agréable à vivre constituera un pôle de développement économique durable et un gisement d'emploi avec le souhait d'attirer les entreprises travaillant dans le secteur de l'environnement, répondant aux normes de haute qualité environnementale. Dans la ZAC, en plus de logements, sont attendus les services du Conseil Général, des entreprises et un port de fret.

### Des règles de construction destinées à évoluer

Le POS de la commune de Bobigny a été révisé et modifié à plusieurs reprises depuis son approbation en 1981. L'élaboration du PLU est en projet et deux révisions simplifiées sont en cours d'élaboration concernant pour l'une, le projet ECOCITE, et pour l'autre, l'implantation du CBNBP dans le parc de la Bergère.

En rive sud, inscrit dans le périmètre de la ZAC « Eco cité-Canal de l'Ourcq », l'ensemble de la bande « Canal — Nationale 3 » couverte par la zone UIa, zone industrielle de fait, est destinée à évoluer. Dans le dossier de la création de la ZAC ECO CITE, présenté en juillet 2007, il est précisé : « le règlement actuel ne correspond pas à l'évolution de ce secteur vers une mixité des fonctions. Une adaptation du zonage et du règlement applicables, devra être mise en œuvre,... » Pour satisfaire aux objectifs multiples de la ZAC et évaluer l'ampleur de la procédure à engager : modification ou révision du POS/PLU et il convient d'examiner les principales dispositions réglementaires de la zone UIa susceptibles d'être modifiées.

En rive nord, situé entre le pont ferroviaire et le pont de la Folie, où le canal présente une configuration en tranchée, le quartier résidentiel, en dehors du périmètre de la ZAC, est couvert par la zone UG vouée à l'habitat individuel discontinu et aux activités artisanales et commerciales d'accompagnement. Compte tenu du projet du pôle multimodal de la Folie, envisagé à proximité qui améliorera sensiblement la desserte, la densification du secteur peut être reconsidérée.

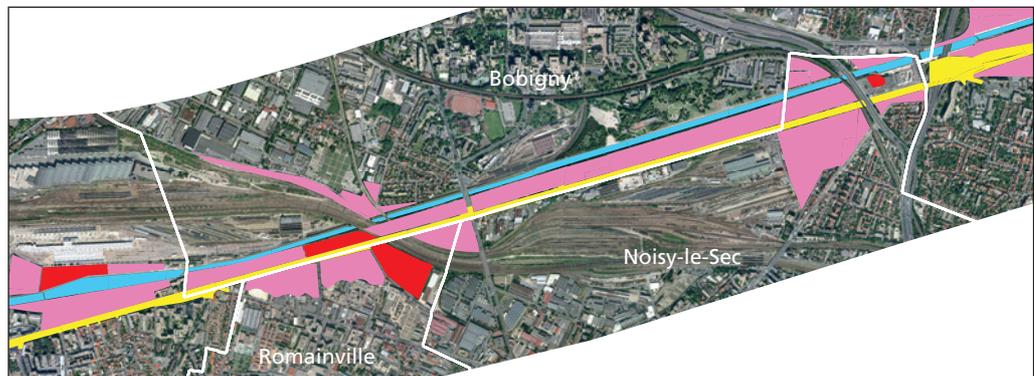
L'aménagement d'une partie du parc de la Bergère induit par le projet de l'axe nord sud peut nécessiter une éventuelle reconfiguration des zones UT et NDb et de la servitude définissant l'espace boisé classé qui couvre l'espace vert.

### Des projets déterminants par l'importance du linéaire à aménager

La ZAC « Eco cité-Canal de l'Ourcq » va amener de grandes modifications du paysage sur 2,9 km de la rive sud.

#### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude



### Port urbain de fret

Des études ont démontré la viabilité économique d'un port urbain de fret sur le canal de l'Ourcq dans le cadre d'un projet associant le projet du SYCTOM (évacuation des encombrants et des déchets de l'usine de Romainville), un hôtel d'acti-

vités (13 500 m<sup>2</sup>) lié au canal et un équipement portuaire (portique pour la manutention de containers) public et ouvert aux opérateurs économiques du secteur. Il est intégré dans le projet de ZAC.

### ZAC Ecocité canal de l'Ourcq

La ZAC Ecocité – Canal de l'Ourcq englobe l'ensemble des terrains situés sur le territoire de Bobigny entre le Canal de l'Ourcq et la RN3. Ce territoire étroit (70 à 95 mètres de large) s'étend sur 20,7 ha. Il jouxte les communes de Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec. Le site est aujourd'hui principalement dédié aux activités économiques à l'exception de petites poches d'habitat. On note par ailleurs la présence de plusieurs friches importantes et l'absence d'équipement dans le secteur.

Le programme de la ZAC<sup>1</sup> prévoit de créer environ 250 000 m<sup>2</sup> répartis ainsi :

- 73 300 m<sup>2</sup> de SHON de logements (soit environ 1000 logements dont 30 % de logements sociaux)
- 150 000 m<sup>2</sup> de SHON d'activités (bureaux, locaux d'activités mixtes, hôtels d'activités, commerces...).
- 7500 m<sup>2</sup> d'équipement public correspondant à un groupe scolaire et à un centre de loisirs.
- au moins 20 000 m<sup>2</sup> d'espaces publics et la réalisation de passerelles.

Cette ZAC doit conforter la vocation économique du site en accueillant des activités issues de la filière environnementale, non génératrices de nui-

sances ; créer de la mixité urbaine en intégrant des logements et des équipements de proximité et des services associés et optimiser les infrastructures de transports en commun existantes et en projet, en particulier le futur pôle d'échanges de la Folie (Tangentielle et ligne 5 du métro). Cette ZAC ambitionne de valoriser les atouts paysagers du site à travers la requalification de l'entrée de ville et la reconquête des berges du canal, dont la visibilité devra être améliorée.

La ZAC s'inscrit dans une démarche développement durable affirmée, avec en particulier le développement du fret fluvial urbain. La ZAC devrait comprendre également un parc d'activités liées à « l'Écoparc » (25 000 m<sup>2</sup>) ainsi que des bureaux pour accueillir le Département de Seine-Saint-Denis (25 000 m<sup>2</sup>).

Dans ce secteur trois opérations d'aménagement se jouxtent : ZAC de l'horloge à Romainville, ZAC Ecocité à Bobigny et ZAC Territoire de l'Ourcq à Noisy. Certains projets concernent plusieurs ZAC comme l'usine de méthanisation à Romainville en lien avec le port de Bobigny, ou le pôle multimodal au niveau de la Tangentielle nord qui pose la question de son accessibilité.

### Pôle multimodal de la Folie

Le département de la Seine-Saint-Denis, réfléchit à la reconfiguration du Parc notamment en raison de la démolition programmée de la cité administrative temporaire, située à l'est du parc. Ce réaménagement vise à améliorer ses accès, à développer sa fréquentation et à mieux valoriser son potentiel en rapport avec le canal. Le Département de la Seine-Saint-Denis a aussi exprimé le souhait d'accueillir les locaux du Conservatoire Botanique National sur son territoire (CBNBP), compte-tenu de l'enjeu majeur de développement durable que ce projet constitue. Les réflexions menées en concertation avec le CBNBP ont souligné les nombreux atouts d'une telle localisation : offre d'une si-

tuation au cœur de l'agglomération parisienne, bien desservie en transports en commun et à proximité d'un centre urbain dynamique appelé à se développer davantage, notamment avec la mise en oeuvre de la ZAC Ecocité, de l'autre côté du canal de l'Ourcq, avec laquelle le parc, et au-delà même, le centre-ville, seront mis en relation lors de la réalisation du projet d'axe nord/sud, à usage de liaison douce et bus exclusivement. Par ailleurs, le projet de Conservatoire Botanique National s'intègre harmonieusement dans le cadre urbain et paysager du Parc de la Bergère. Cependant, la décision relative à la localisation du CBNBP n'a pas encore été prise.

### Reconfiguration du parc de la Bergère

Le département de la Seine-Saint-Denis, réfléchit à la reconfiguration du Parc notamment à cause de la démolition programmée de la cité administrative temporaire, située à l'est du parc. Ce ré-

aménagement vise à améliorer ses accès et à développer sa fréquentation et à mieux valoriser son potentiel en rapport avec le canal.

### Projet FEDER (projet européen)

Les quatre communes de Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy ont été sélectionnées dans le cadre du fond d'aide européen Feder sur la base d'un projet visant le développement de la filière

santé, de la compétitivité et de l'innovation. Ce projet construit autour de la RN3 et du canal soutient des actions favorisant l'attractivité du site.

<sup>1</sup> ZAC Ecocité dossier de création juillet 2007, aménageur Sodedat 93, architecte coordinateur Devillers

### 3. Les enjeux

#### Enjeu paysager intercommunal

Dans le cadre de la ZAC « Écocité », il conviendrait de rechercher une cohérence avec les villes de Noisy-le-Sec (ZAC du Territoire de l'Ourcq) et Bondy car la rive sud est aujourd'hui une longue séquence cohérente linéaire (séquences S.7 à S.10), qu'il s'agit de préserver et de mettre en valeur à travers les projets à venir. Cette cohérence doit être recherchée tant dans l'aménagement de la berge que du front bâti en bordure de canal (implantation, volumétrie, aspect extérieur). Ceci est d'autant plus important qu'une grande partie du futur front bâti de la rive sud dans la séquence S.8 s'inscrit en fond de perspective des vues panoramiques depuis le parc en berge nord.

Cette harmonisation du travail d'aménagement des rives (et notamment de la rive sud) entre les villes de Bobigny, Bondy et Noisy-Le-Sec sera justifiée par la création du « GIP du Territoire de l'Ourcq » mis en place dans le cadre du projet FEDER et par l'APIEP, association de 9 communes en préfiguration d'une future intercommunalité.

#### Créer un espace public en bordure du canal

Il serait souhaitable d'ouvrir une voie Publique Communale à vocation piétonne, juxtaposée au Domaine Public Fluvial en continuité avec celle proposée par l'Apur en rive sud dans le cadre de la ZAC « Écocité » pour les raisons suivantes :

- Dégager un espace suffisant pour le développement des peupliers sans pénaliser l'éclairage naturel des futures façades,
- Agrandir l'espace des berges, voué à la promenade au bord de l'eau apte à recevoir divers usages (loisirs, détente,...), en mutualisant l'emprise des berges du DPF avec celle de la voie future du DPC. Rendre attractive les rives, en dynamisant la vie locale par la concession d'une partie des berges en liaison avec l'occupation des locaux à rez-de-chaussée : activités commerciales, de services culturelles, à l'instar des aménagements engagés le long du canal Saint-Denis.
- Les programmes seraient également valorisés par l'attribution d'une adresse sur le quai,
- Améliorer l'accès aux nouveaux programmes pour les usagers permettre l'accès des engins



7 Le développement actuel des peupliers en l'absence de façade riveraine



8 Les peupliers implantés à proximité des murs de clôture

*2 La voie communale adjacente à la berge sud étant piétonne, les accès au parking des futurs programmes s'effectueront par la rue de Paris (RN3) ou par les voies transversales à prévoir entre le canal et la RN3.*

de sécurité pour les façades, évitant les aires de retournement pour les engins de pompier en cœur d'îlot<sup>2</sup>,

- Favoriser l'implantation des constructions le long du canal avec la possibilité d'ouvrir sur la voie publique communale des vues et des accès à l'instar des quais de canaux et des quais de l'Ourcq et de l'Aisne à Pantin<sup>3</sup>. L'application de l'article 6 au lieu de l'article 7 permet d'être plus directif dans la constitution du paysage urbain le long du canal.

Pour pouvoir réaliser le projet Ecocité, le PLU de Bobigny devra être modifié pour :

- Permettre la réalisation de programmes de logement, d'équipements et de services,
- Permettre des constructions plus denses et plus hautes pour les mettre en correspondance avec l'échelle du site.

### Proposition de modifications réglementaires pour l'opération Eco cités

Valoriser l'aspect extérieur des façades des futures constructions et des clôtures (article 11). Actuellement, les façades secondaires orientées sur le canal présentent un traitement peu soigné.

### Densification des rives éventuelle liée à l'amélioration de l'accessibilité en transports en communs

- La rive sud du canal en limite de Pantin, à proximité immédiate de la station de métro Raymond Queneau (ligne 5), a le potentiel d'évoluer d'une situation d'espace « servant » (comportant des activités) à un espace urbain valorisé pouvant maintenir des activités (port de fret) et accueillir des équipements, des commerces, des activités tertiaires). Pour cela, il est nécessaire d'améliorer le paysage et le confort de la berge. A ce titre, une voie publique communale, entre la rue Raymond Queneau et l'impasse Bréant, permettra d'élargir le quai, d'y planter des constructions.

- À terme, il conviendrait de densifier la rive nord, situé entre le pont ferroviaire et le pont de la Folie, où le canal présente une configuration en tranchée, le quartier résidentiel, en dehors du périmètre de la ZAC, est couvert par la zone UG vouée à l'habitat individuel discontinu et aux activités artisanales et commerciales d'accompagnement. Compte tenu du projet du pôle multimodal de la Folie, envisagé à proximité qui améliorera sensiblement la desserte, la densification du secteur peut être accrue en modifiant les règles de la zone UG. Le COS actuel maximum de 0,6 pourrait être légèrement augmenté, sans remettre en cause l'homogénéité du quartier composé de lotissements anciens.

### Nouveaux franchissements et aménagement des berges

- Prévoir des emprises réservées sur les rives pour recevoir les appuis et les circulations verticales liées aux ouvrages de franchissement de manière à ne pas encombrer les cheminements existants sur les berges,
- Homogénéiser l'aspect du franchissement en prenant en compte le gabarit européen pour les nouveaux ouvrages.

### Propositions d'aménagement des rives par séquences



9 Ancienne usine MBK implantée en limite du DPF



10 Un quartier en surplomb de la ligne 5 du métro

<sup>3</sup> Le gabarit envisagé pourrait s'affranchir de la pente à 45° du POS en rigueur en autorisant les façades à s'élever verticalement jusqu'à la hauteur plafond, au droit de l'emprise constructible située en retrait des limites du DPF.

Sur la rive sud, les propositions de l'Apur pourraient se décliner la façon suivante :

Dans la séquence S.7, le premier secteur à l'ouest, à proximité du bassin de Pantin, bien desservi par la station de métro R. Queneau, constitue un accès important à la berge sud du canal.

La berge Sud à cet endroit constitue l'entrée de la grande promenade linéaire qui continue jusqu'à Pavillons-sous-Bois. Aujourd'hui elle reste peu empruntée à cause de sa faible largeur de 5 mètres environ, qui produit un effet d'étranglement après l'évasement du bassin de Pantin.



11 L'impasse Bréant condamnée



12 Ancienne voie ferrée et végétation dans le domaine privé

L'élargissement de la berge permet d'améliorer l'accès à cette promenade et d'ouvrir les trois voies communales, actuellement en impasse sur la DPF, dont l'impasse Bréant située au centre du secteur, qui peuvent assurer le contournement du futur port de fret pendant ses horaires de fonctionnement. La largeur cumulée de la berge, DPF et DPC, doit être d'au moins 7,80 mètres en conformité avec la servitude de halage figurée au PLU et au plus à une largeur suffisante pour planter une rangée de peupliers à 5 mètres du bord de l'eau sans gêner les futures façades.

La séquence S.7, entre le bassin de Pantin (séquence S.6) au caractère minéral et les alignements de peupliers face au parc de la Bergère (séquence S.8), doit voir sa trame végétale renforcée en réservant dans les parcelles riveraines des cours suffisamment dimensionnées pour accueillir des arbres.

Entre l'impasse Bréant et le pont ferroviaire, l'aménagement du port urbain de fret va entraîner une reconfiguration de la berge sur une distance de 250 mètres. La voie ferrée maintenue à une hauteur constante de 2,20 mètres au dessus

de la berge, dégage une bande de cheminement au bord de l'eau de 7.80 mètres conformément au PLU. Cette largeur se réduit à 5 mètres au droit du portique mobile de transbordement des containers.

Sur le second secteur (S.7), entre le pont ferroviaire et celui de la Folie.

En rive sud l'implantation d'une voie piétonne s'appuierait sur la configuration du canal en tranchée. Situé en haut du talus et attenant au DPF, l'espace linéaire dégagé par la voie propose des vues plongeantes vers le canal. Le désenclavement des berges serait assuré par des rampes et des escaliers à aménager sur le talus donnant accès à cette voie en « belvédère » conduisant au futur pôle multimodal de la Folie et au pont du même nom. Pour être empruntée par les engins de sécurité, la largeur de la voie doit être au moins de 5 mètres. La voie ainsi créée permettra également au front bâti de s'écarter des arbres de grande taille plantés sur le talus et sa configuration discontinue, contribuera à agrandir l'espace en tranchée du canal. Le talus devra faire



13 Future localisation de l'axe nord sud dans le parc de la Bergère

l'objet d'un aménagement paysager.

En rive nord, afin de relier le quartier résidentiel au canal, un ouvrage de franchissement pourrait être aménagé au-dessus de la ligne 5 du métro. La configuration du site et la largeur de 11 mètres de la berge située en contrebas de la rue de la Cerise, permet d'implanter des liaisons verticales sans compromettre la continuité des cheminements existants au bord de l'eau.

Dans la séquence S.8, la rangée de peupliers plantés sur la berge sud est un élément structurant le paysage du canal.

En rive sud, le nivellement horizontal et les dimensions de la rive, profonde de 80 mètres, et de la berge large de 11 mètres en section courante, favorise l'ouverture d'une voie piétonne juxtaposée au DPF. La création de la voie en bordure du canal permet de mieux desservir les équipements de proximité et les autres programmes prévus en vis à vis du parc. L'élargissement de l'espace de la berge est nécessaire pour préserver la rangée de peupliers et la prolonger vers l'ouest jusqu'au pont de la Folie et vers l'est, jusqu'à la limite communale de Noisy-le-Sec. Dans la séquence S.8, le prolongement du linéaire continu des peupliers, passant de 900 mètres à 1700 mètres, signale la présence du canal dans le paysage urbain, notamment depuis la RN3.

Pour que la valorisation des berges du canal ou la requalification de la RN3 puissent interagir plus fortement, et afin d'améliorer les liens entre la RN3 et les berges du canal, il est nécessaire de créer une trame plus riche d'espaces publics. Elle offrira des transparences visuelles entre le parc

de la Bergère et la Corniche des Forts.

En rive nord, hors ZAC, le projet de traversée de l'axe nord sud, reliant le centre ville à la rive sud du canal, améliorera l'accessibilité et la visibilité du parc de la Bergère. Ce futur ouvrage de franchissement doit présenter une silhouette qui ménage des échappées visuelles dans l'axe et perpendiculairement au canal. Le parc réaménagé, par le déplacement éventuel des locaux temporaires de la cité administrative, mériterait de faire l'objet d'une étude globale paysagère. Le mobilier urbain présent et à venir sur cette séquence devra être coordonné avec celui de l'ensemble de l'ouvrage à grand gabarit, qui doit être défini de manière concertée avec toutes les collectivités.



14 Berge sud : façade aveugle implantée en limite du DPF — Berge nord : façade ouverte implantée en recul du DPF



15 Façade aveugle implantée le long du DPF en berge sud



16 Façade avec vue implantée en retrait du DPF

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

Au sein de ce territoire, deux secteurs sont susceptibles d'accueillir des nouveaux ouvrages pour franchir le canal.

Le premier secteur est situé entre les ponts de la grande ceinture ferroviaire et de la Folie (coupe n°4).

Le deuxième secteur est situé en limite ouest du parc de la Bergère à proximité de la ligne 5 du métro (coupe n°5).

### Zones réglementaires du POS

Le canal et ses rives sont couverts par la zone UIa<sup>4</sup> à l'exception du parc de la Bergère inscrit en zone NDb<sup>5</sup> et UT et du quartier d'habitation situé à l'ouest du pont de la Folie couvert par la zone UG<sup>6</sup>. Composé de lotissements réguliers, ce quartier ne fait pas l'objet d'un projet d'aménagement.

Sur la rive gauche, inscrite en totalité dans la ZAC, le règlement actuellement en vigueur est celui de la zone UIa. Ce règlement ne correspond pas aux objectifs envisagés pour ce secteur destiné à accueillir une mixité de fonction. Une adaptation des mesures réglementaires définies au POS de Bobigny est nécessaire.

### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol

Cette partie du territoire de la commune, située entre le canal de l'Ourcq et la RN3, est actuellement classée en zone UIa et les règles qui s'y appliquent correspondent exclusivement à une zone d'activités économiques, intégralement et uniquement orientée vers la RN3, « tournant ainsi le dos » au centre ville, comme à tout le reste de la commune.

Ces règles d'urbanisme ne permettent pas la mise en œuvre des objectifs de la ville qui non seulement consistent à apporter une réelle mixité urbaine, en introduisant suffisamment de logements pour permettre une vie de quartier, mais aussi à maintenir et redévelopper des activités économiques.

Il s'agit bien de transformer ce secteur en « morceau de ville » doté d'espaces publics qualifiants et tourné vers le centre ville et les atouts paysagers que sont, notamment, le parc de la Bergère et le « grand paysage » du canal, et dans le respect des exigences qu'impose la gestion de ce dernier.

Dans ces perspectives, une révision simplifiée du POS vient d'être engagée et son approbation, en décembre 2009, fera considérablement évo-

luer la réglementation de ce secteur en matière de droit des sols.

### L'implantation des constructions par rapport aux voies publiques et emprises publiques (article 6)

En bordure du canal, le nu des façades de toute construction doit être édifié à 4 mètres au moins de l'alignement ou des limites des emprises (cf. coupes 4 et 5).

Au regard de l'article 7 définissant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, la marge de reculement est de 6 mètres si la façade est aveugle et de 8 mètres si la façade comporte des vues principales.

### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

Les constructions nouvelles ne pourront pas excéder une hauteur maximale de 24 mètres et pour les constructions à usage d'habitation la hauteur maximale sera de 11 mètres.

À l'article 6, le paragraphe <sup>6</sup>/<sub>3</sub> précise : « la dis-

tance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche, au niveau du sol, de la limite constructible opposée sera au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points » (cf. coupes 4 et 5).

### Aspect extérieur des constructions (art. 11)

Les clôtures seront constituées par des grilles, grillages ou tout autre dispositif à claire-voie, doublé ou non de haies vives.

La hauteur des clôtures ne pourra dépasser 2,10 mètres dont 0,90 mètres pour un mur bahut.

### Espaces libres et plantations (art. 13)

15 % au moins de la superficie totale de l'unité foncière doivent être plantés.

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

La marge de reculement et d'isolement prévue à l'article 6 devra être plantée.

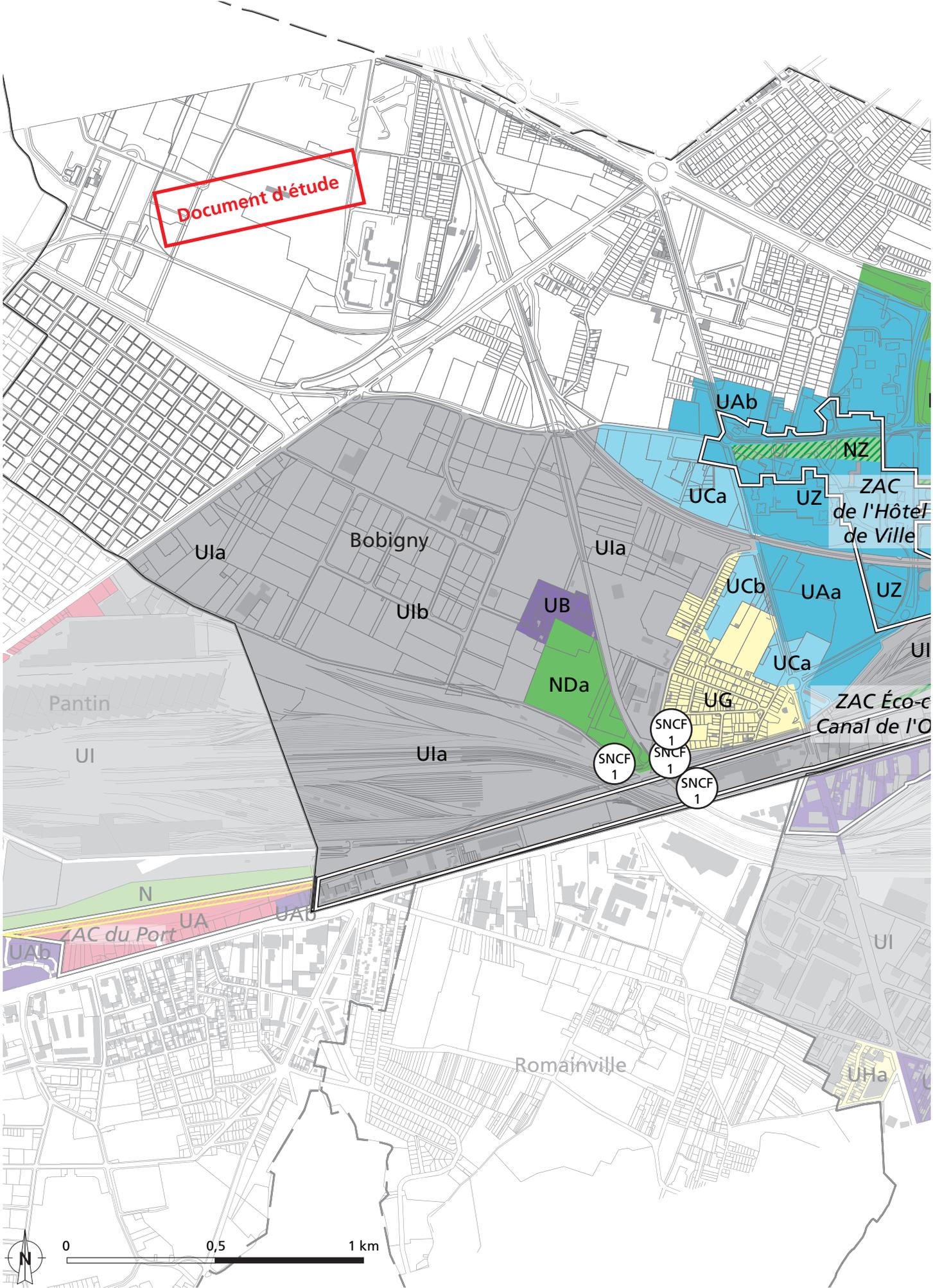
### Possibilités maximales d'occupation du sol

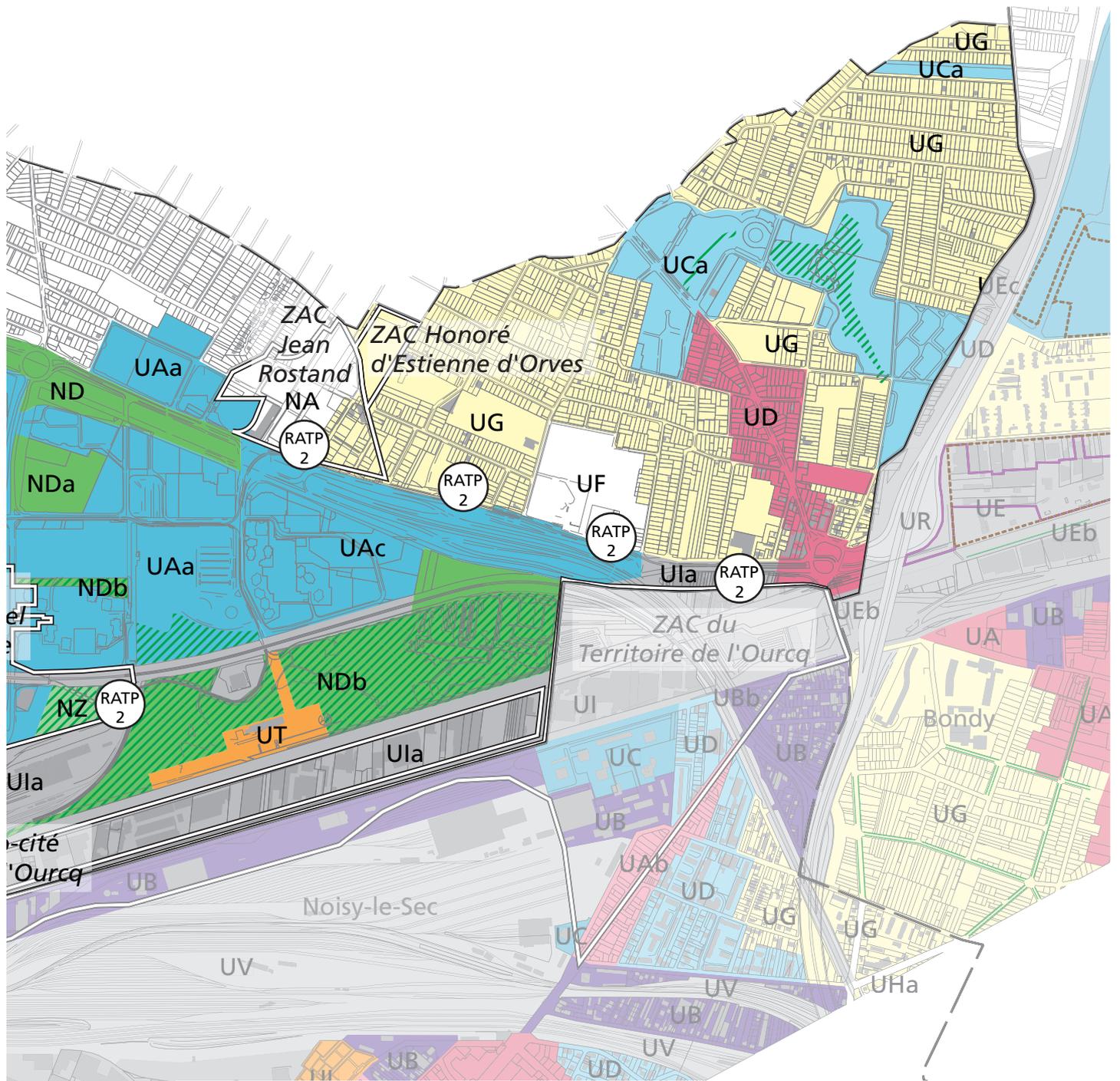
Le coefficient d'occupation du sol applicable dans l'ensemble de la zone est au maximum égal à 2. Pour les constructions à usage de commerce, bureaux, entrepôts le COS est de 1, pour l'habitation de 0,6.

*4 Zone UIa : zones d'activité économique dans laquelle s'intègrent des activités industrielles, d'entrepôts ou de bureaux. Le secteur UIa correspond aux zones industrielles de fait.*

*5 Zone NDb : zone naturelle*

*6 Zone UG : zone vouée à l'habitat individuel discontinu et des activités artisanales et commerciales d'accompagnement.*





**Recollement des plans de zonage des PLU  
des communes riveraines du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran**

<p><b>UD</b> Zone à densité moyenne comportant un habitat mixte accompagnés de commerces et de services de proximité Centre aggloméré à densité forte affectée à l'habitat, aux services, aux activités et aux équipements de centralité - Zones correspondant au périmètre de la ZAC de l'Hôtel de Ville</p> <p><b>UA-UZ</b> Zone d'habitat collectif de moyenne densité édifiée en ordre discontinu</p> <p><b>UCab</b> Zone d'habitat individuel discontinu, d'activités artisanales et commerciales d'accompagnement</p> <p><b>UG</b> Zone mixte d'habitat collectif ou individuel dense, locaux de bureaux, de services, d'activités tertiaires et d'équipement</p> <p><b>UF</b> Zone mixte à dominante activités incluant de l'habitat</p> <p><b>UB</b> Zone d'activités économiques - zone industrielle de fait - zone industrielle (ancienne ZAC des Vignes)</p> <p><b>Ulab</b></p>	<p><b>UT</b> Zone d'équipements culturels et de loisirs</p> <p><b>NDabc</b> Zone à protéger (espaces verts, terrains de sport, cimetières)</p> <p><b>NZ</b> Zone à protéger situées dans le périmètre de la ZAC de l'Hôtel de Ville</p> <p> Espace boisé classé</p> <p><b>NA</b> Zone d'urbanisation future</p> <p> Périmètre de zone d'aménagement concerté (ZAC)</p> <p> Numéro d'opération se rapportant à la liste des emplacements réservés</p> <p><b>apur</b> Association pour l'Urbanisme et le Développement</p>
--	---



© ph.guignard@air-images.net

## NOISY-LE-SEC

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

### Fiche synthétique

#### Maire

Alda PEREIRA-LEMAITRE

#### Superficie

504 hectares

#### Population

- 1999 : 37 312 hab.
- 2005 : 38 600 hab.

#### POS

Révisé en 2001, lancement prochain du PLU

#### Linéaire du canal

610 mètres

#### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

1 pont routier

#### Nombre de franchissements sans lien avec le canal

- 1 pont ferroviaire
- 1 pont autoroutier

#### Nombre de voies transversales (hors franchissement)

- Rive droite : 1
- Rive gauche : 1

#### Fonctions actuelles le long du canal

- Activités industrielles
- Infrastructures de transport

#### Projets en cours

ZAC Territoire de l'Ourcq

#### Projets à venir

- Pôle multimodal de Noisy-le-Sec
- Prolongement du tramway T1
- TCSP sur RN3
- Déplacement de la déchetterie avec Romainville

# 1. Situation actuelle

## Un site à la jonction de deux séquences paysagères

Le canal passe à Noisy-le-Sec dans sa périphérie nord-est, sur 700 mètres environ.

À l'est de la commune, la voie d'eau sépare un petit secteur industriel d'une dizaine d'hectares environ à l'extrémité nord de Noisy-le-Sec, le secteur d'activités de la Madeleine, d'une zone industrielle en rive sud, située entre le canal et la rue de Paris (RN3), le secteur Engelhard. Le paysage du canal ne forme pas une séquence spécifique car il est constitué par la jonction de deux séquences paysagères S.8 et S.9 qui s'étendent au-delà de la commune. À l'est du pont ferroviaire le canal traverse un secteur particulièrement contraint par les infrastructures autoroutières et ferroviaires qui caractérisent la séquence paysagère S.9 « le nœud routier du pont de Bondy ».

À l'est la limite communale est matérialisée par le pont de Bondy qui supporte le tramway T1.

**Un paysage partagé avec les communes riveraines.** Le paysage du canal est constitué par la jonction de deux séquences paysagères S.8 et S.9 en contact au niveau du pont ferroviaire de la grande ceinture et se divise en deux secteurs.

**Le premier secteur, à l'ouest, constitue l'extrémité est de la séquence S.8: la grande perspective du parc de la Bergère** (voir coupe 6) et elle présente la même configuration sur une longueur de 250 mètres.

En rive sud La zone d'activité Engelhard, profonde d'une centaine de mètres jusqu'à la RN3, est divisée en deux grandes parcelles occupées par des ateliers industriels d'une dizaine de mètres de hauteur. La berge, large de 10 mètres en



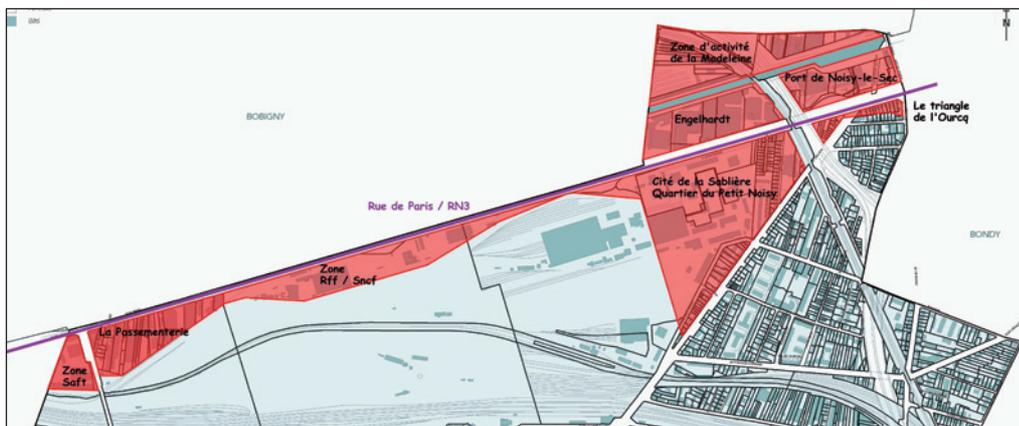
viron, accueille une rangée de peupliers plantée à 5 mètres du bord de l'eau et alignée sur celle existante à Bobigny.

En rive nord, la zone d'activité de la Madeleine ouest, enclavée au nord par les voies ferrées de la grande ceinture, est divisée en deux grandes emprises. La première, mitoyenne des voies ferrées, est occupée par des entrepôts à rez-de-chaussée. La deuxième, en surplomb de 3 mètres environ au dessus de la berge, est réservée au parking de la cité administrative mitoyenne située à Bobigny. Cette emprise libre de 7300 m<sup>2</sup> délimitée par des rangées de peupliers fait partie du domaine public fluvial. La berge, large de 7 mètres, est bordée au nord par le talus végétal du parking.

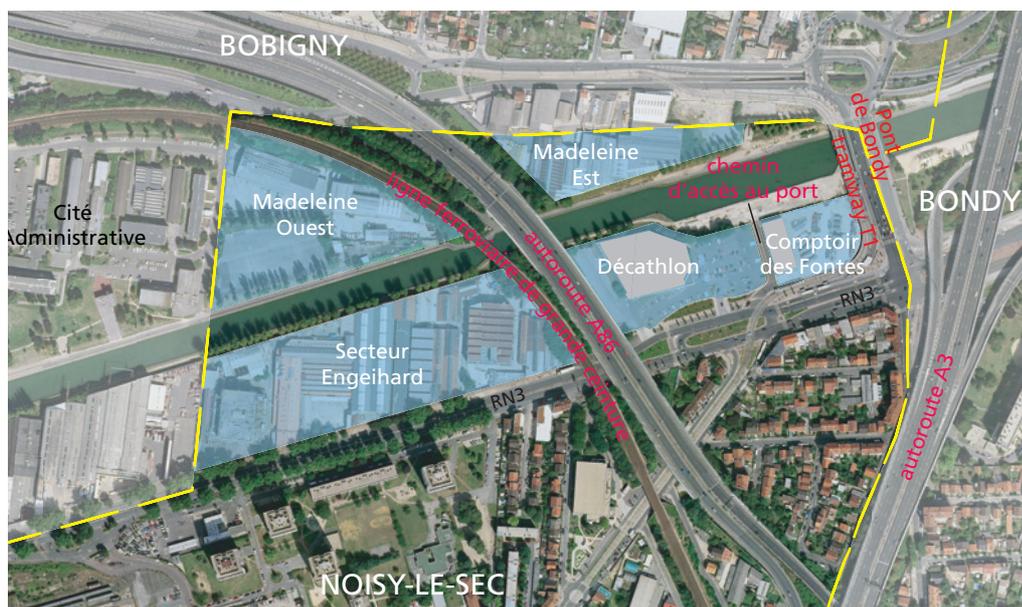
**Le second secteur, à l'est, constitue l'extrémité ouest de la séquence S.9: le nœud routier de Bondy** (voir coupe 7). Cette séquence, à l'est du pont ferroviaire, s'étend sur 450 mètres dont 350 mètres sur la commune de Noisy-le-Sec jusqu'au pont de Bondy. Le site est caractérisé par une concentration d'ouvrages de franchissement du canal: le pont de la grande ceinture ferroviaire, le viaduc de l'autoroute A86, le pont routier de Bondy élargi pour supporter le tramway T1 et le viaduc de l'autoroute A3, équipé de bretelles d'accès. La proximité, la configuration et la dimension des ouvrages ont un impact important sur les cheminements sur les berges qui sont pé-



1 Vue du port de Noisy-le-Sec



Noisy-le-Sec, ZAC de l'Ourcq (Ville de Noisy-le-Sec – service E et O source DGI)



Localisation des principaux secteurs proches du canal à Noisy-le-Sec

nalisés par les passages successifs sous les tabliers des ponts qui sont des espaces résiduels peu entretenus.

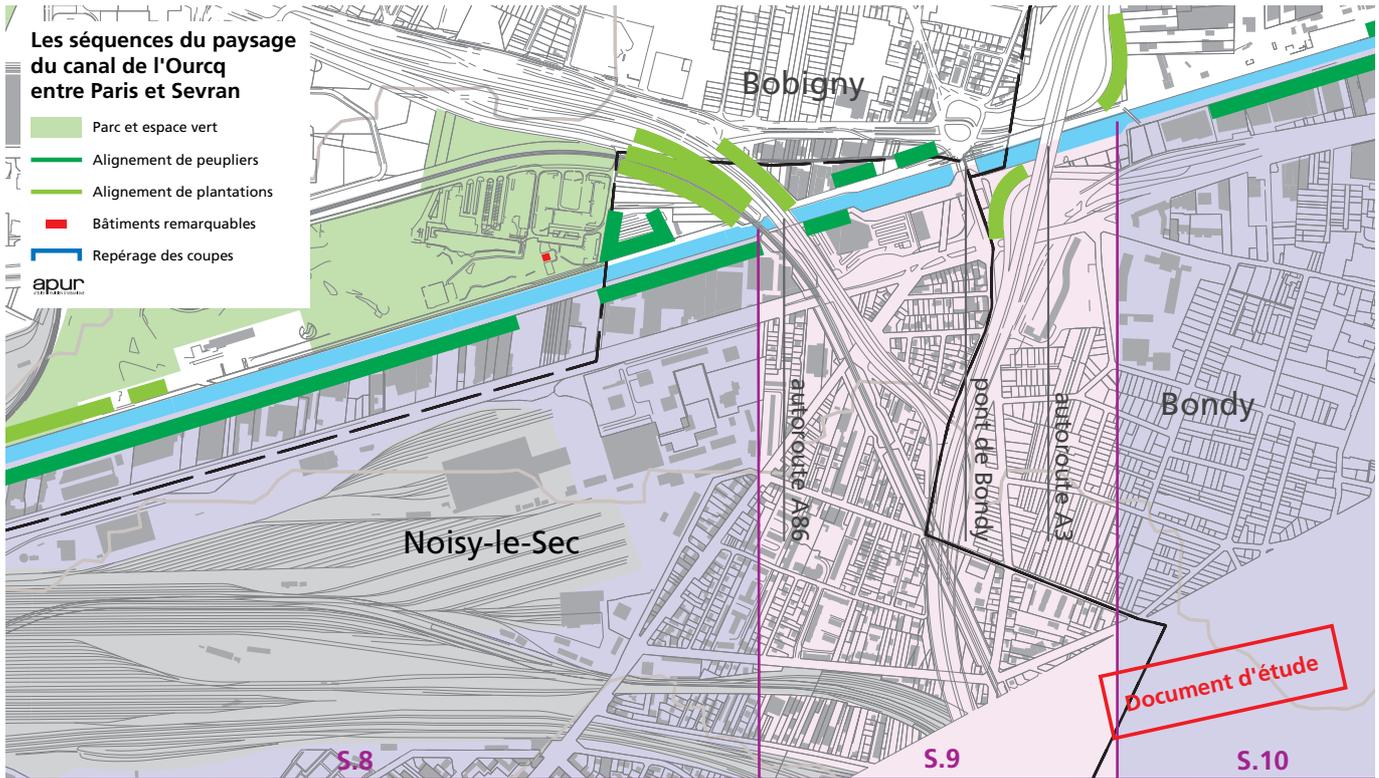
Le site présente des composantes spécifiques qui méritent d'être mises en valeur :

- Le plan d'eau s'élargit de 26 à 35 mètres sur une distance de 400 mètres de part et d'autre du pont de Bondy. Cet élargissement s'accompagne d'un agrandissement des quais qui passent de 12 à 17 mètres de large en berge nord et de 10 à 22 mètres de large en berge sud. Au droit des culées du pont de Bondy le bassin se rétrécit ponctuellement, pour permettre l'implantation d'un édifice technique d'une emprise de 200 m<sup>2</sup> en berge sud,
- Une trame végétale abondante s'est développée le long des voies ferrées et aux abords des bretelles d'accès de l'autoroute A3.

La rive sud est reliée à la rue de Paris (RN3) par le chemin d'accès au port d'une dizaine de mètres de large. Cette voie dessert une parcelle de 5500

mètres environ délimitée par la ligne du tramway et en partie occupée par le hangar du Comptoir Général des Fontes. À l'ouest de cette voie jusqu'au viaduc de l'autoroute A86, le terrain de 1,2 ha environ est occupé par le magasin Décathlon d'une emprise au sol de 3 800 m<sup>2</sup> et entouré par des parkings en plein air totalisant 210 places de stationnement.

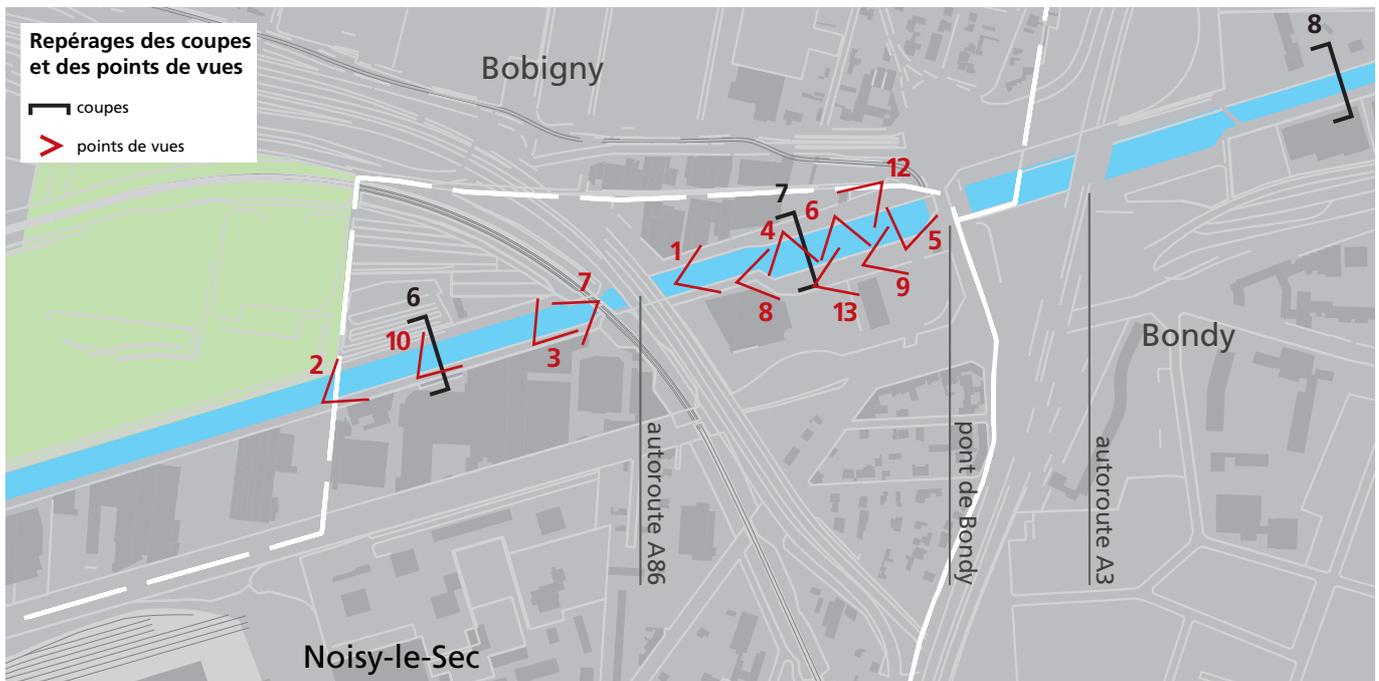
La rive nord, mitoyenne avec la commune de Bobigny au nord, accessible par une voie latérale à l'autoroute A86 à l'ouest, totalise une surface de 9 000 m<sup>2</sup>. Cette emprise de forme triangulaire est occupée en grande partie par des bâtiments industriels de l'entreprise « les tubes de Bobigny ». À proximité du pont de Bondy, une emprise libre de 1 000 m<sup>2</sup> environ faisant partie du Domaine Public Fluvial est agrémentée d'une trentaine d'arbres dont une dizaine de peupliers plantés, sur le talus de la rampe venant buter sur la station du tramway du pont de Bondy.



grande perspective du parc de la Bergère

noeud routier du pont de Bondy

séquence industrielle et commerciale de Bondy





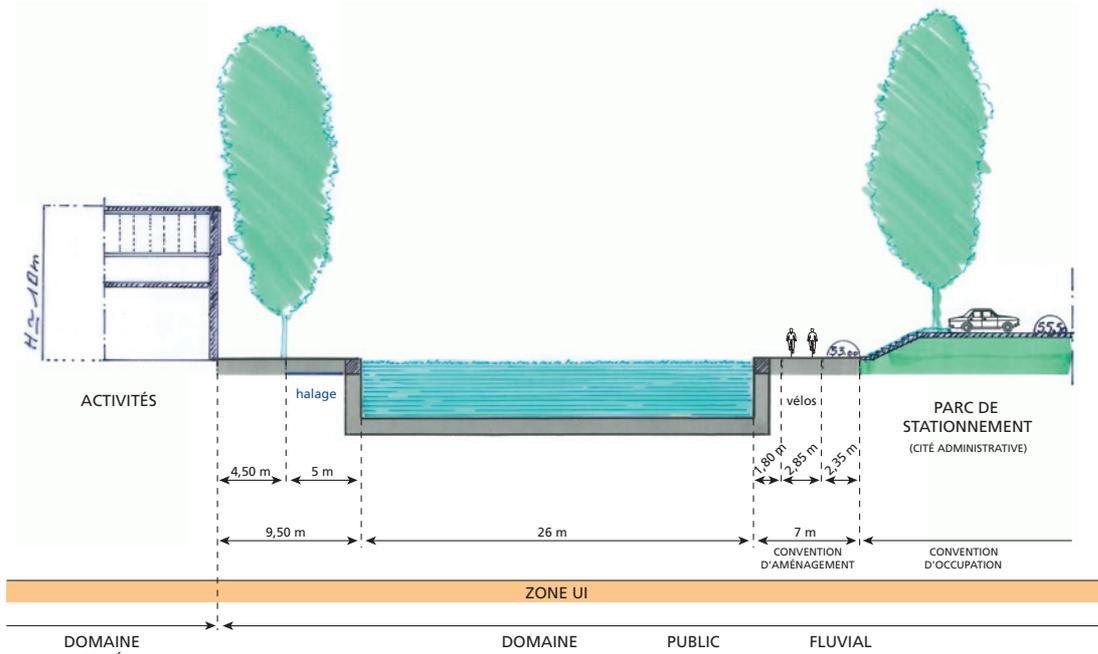
2 Extrémité Est de la séquence paysagère (S.8): la grande perspective du parc de la Bergère



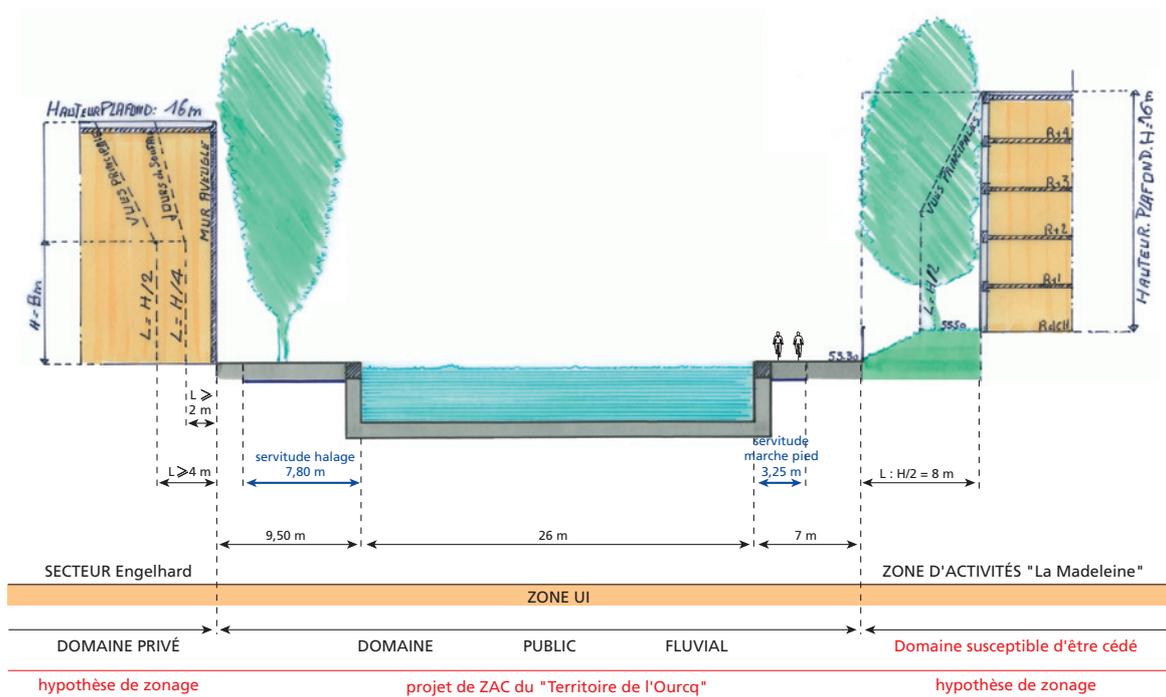
3 La séquence paysagère (S.9): le nœud routier du pont de Bondy

## Coupe 6 : Secteur Engelhard, La Madeleine - Noisy-le-Sec

État actuel



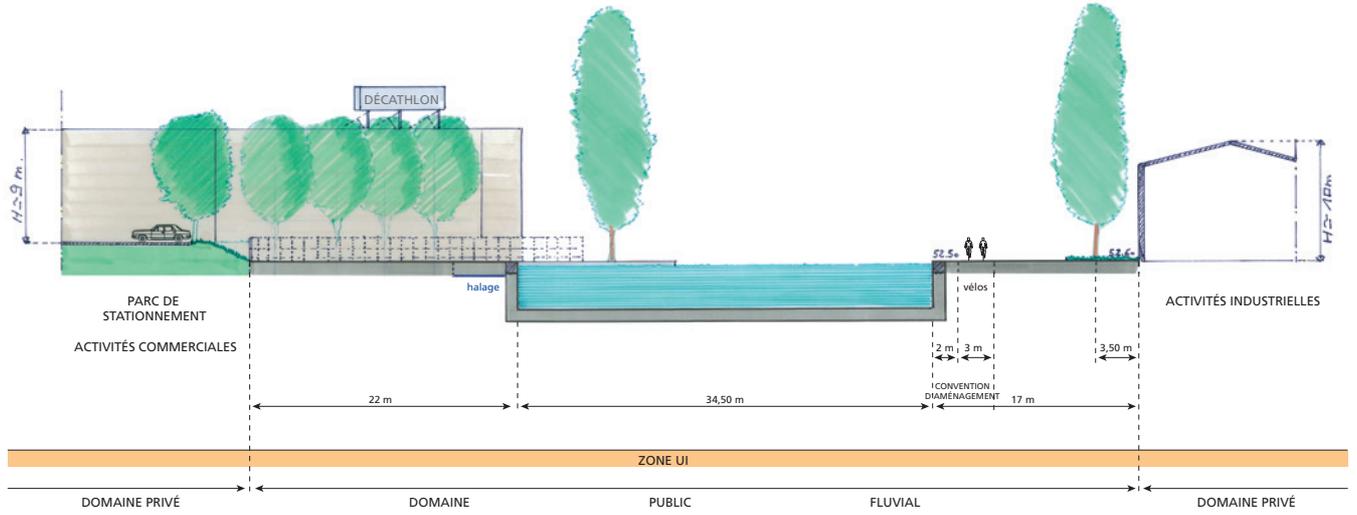
Possibilités de construire POS



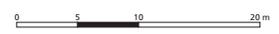
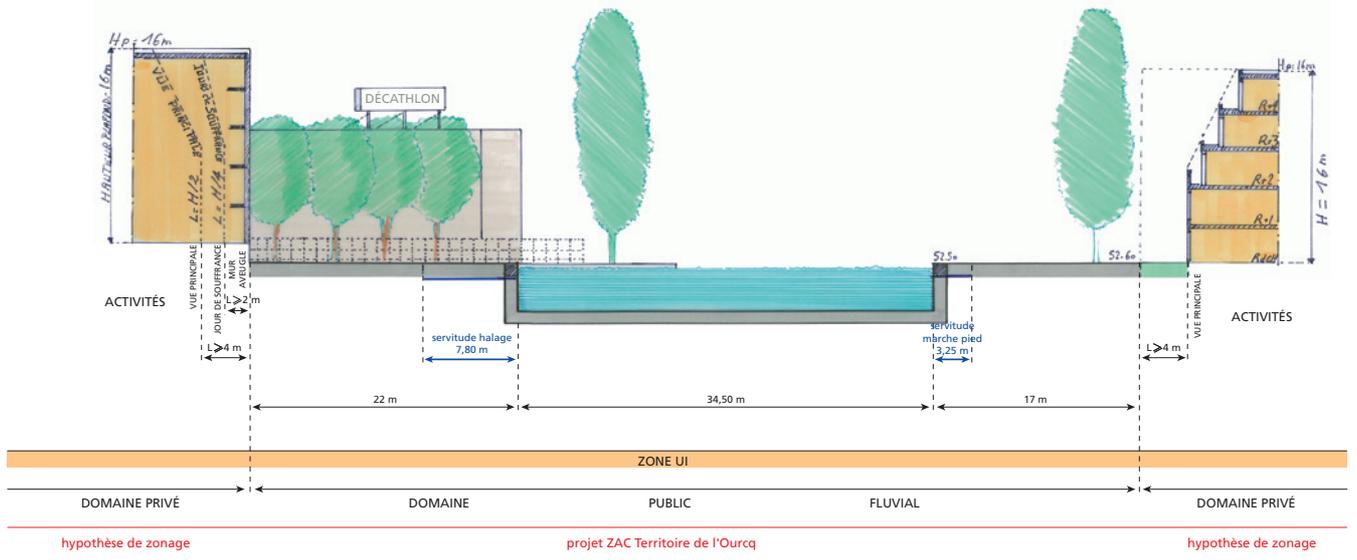
0 5 10 20 m

# Coupe 7 : Quartier du port - Noisy-le-Sec

## État actuel



## Possibilité de construire POS



## Les berges du canal : gestion, accessibilité, franchissement

### Gestion et aménagement

Les berges appartenant au Domaine Public Fluvial sont gérées par le Service des Canaux à l'exception de la rive nord pour laquelle la ville de Paris a signée avec le Conseil général de Seine-Saint-Denis une convention de gestion et d'aménagement de la piste cyclable.

En rive sud, une aire de déchargement en libre accès située au niveau du port de Bondy est accessible aux véhicules des particuliers et des entreprises, pour charger ou décharger des matériaux transitant par la voie d'eau.

Sur les deux rives, les espaces résiduels situés sous le viaduc du pont de l'A86 sont occupés par des gens du voyage malgré des dispositifs dissuasifs.

### Franchissements

Le seul franchissement accessible aux piétons et au trafic automobile local est le pont de Bondy, à la limite est de la commune. Les deux autres franchissements existants sur la commune sont un pont ferroviaire et le viaduc de l'autoroute A86 qui ne permettent pas d'échange avec les rives du canal.

Un projet de franchissement est à l'étude par la commune de Noisy-le-Sec pour désenclaver la zone d'activités de la Madeleine en rive nord.

### Accès

L'accessibilité au canal à Noisy-le-Sec est particulièrement restreinte. L'accès principal depuis la RN3 est assuré en rive sud par le « chemin d'accès au port » entre le magasin Décathlon et le comptoir des fontes. Pour les piétons, il était possible de descendre sur la berge nord depuis le pont de Bondy, mais cet accès a été supprimé avec l'implantation du tramway T1. Un accès informel depuis la rue de Paris (RN3) subsiste à tra-

vers le parking de surface du magasin Décathlon. La ville souhaite désenclaver les rives du canal : quatre accès supplémentaires sont à l'étude.

### Accessibilité en transports en commun

Le secteur est bien desservi en transport en commun, avec notamment trois arrêts du tramway T1 relativement proches du canal à Noisy-le-Sec, mais d'où il est délicat de rejoindre les berges. La station Bobigny Pablo Picasso de la ligne 5 du métro et la gare RER E de Noisy-le-Sec sont situées à proximité du canal. De nombreux bus circulent aux limites du secteur.

Dans le cadre de l'opération « l'été du canal » menée en 2008 par le CDT 93 et les services de la ville de Paris, a été mise en place à titre expérimental une navette fluviale reliant le bassin de la Villette au pont de Bondy, qui a accueilli près de 14 000 passagers. Au regard de son succès, cette opération pourrait être complétée par des activités nautiques.



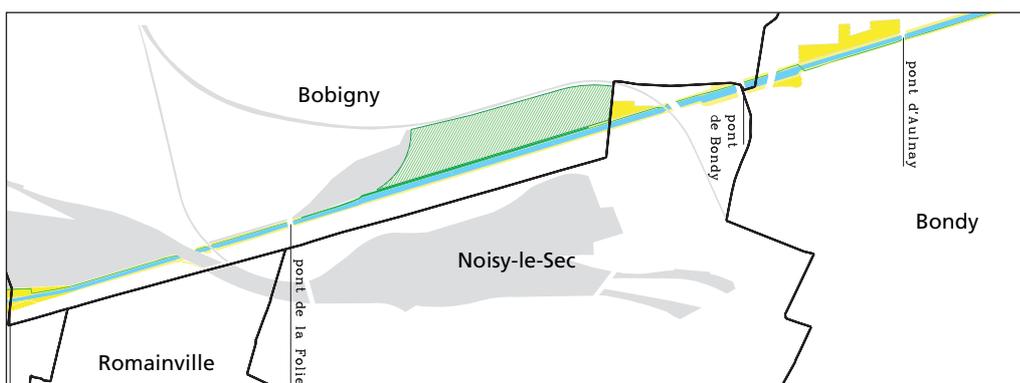
4 Accès depuis Décathlon



5 Ancienne rampe condamnée par le T1



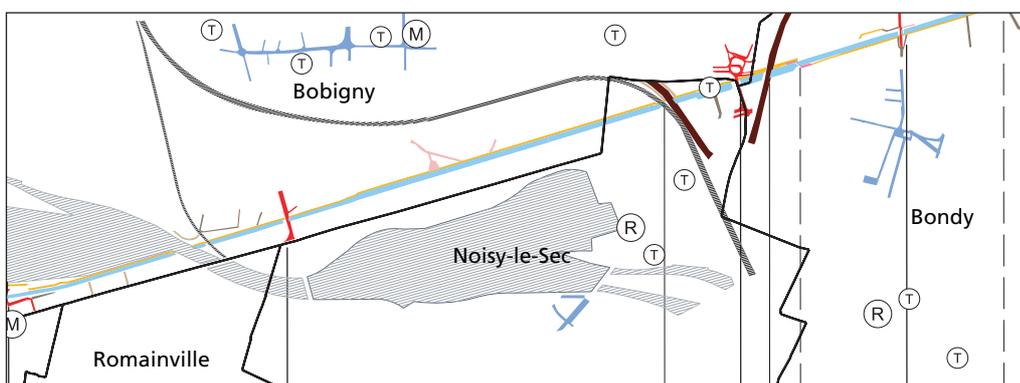
6 Voie d'accès au port de Bondy



**Conventions de gestion des Berges**

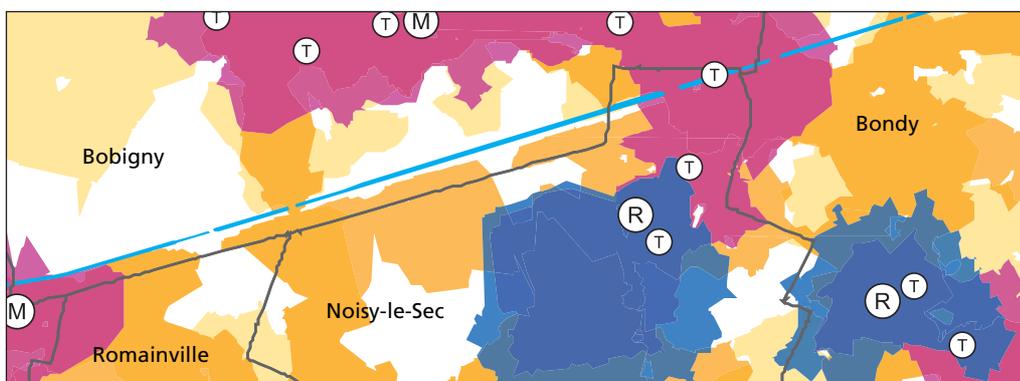
- Gestion**
- domaine public Fluvial (VP)
  - piste cyclable (VP)
  - piste cyclable (CG93\*)
  - aménagement communal
  - voie communale

\* aménagement piste cyclable: convention VP/départ Seine St Denis 1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour) 2ème phase 12/1976 (Paris - Pavillons sous Bois)



**Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq**

- Franchissements**
- pont autoroutier
  - pont routier
  - passerelle modes doux
  - pont et emprises ferroviaires
  - pont technique
- Accès**
- voie publique au bord du canal
  - accès routier
  - accès piéton
  - accès informel
  - centralité



**Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne**

- Type de transport**
- RER
  - métro et tramway (+orlyval)
  - bus mobiliens
  - bus non mobiliens

## 2. La place du canal dans la politique urbaine communale

La Ville de Noisy-le-Sec souhaite faire de l'axe Ourcq/RN3 une de ses centralités connexes. C'est à cette fin que la ZAC « Territoire de l'Ourcq » a été créée. C'est un des secteurs préférentiels de densification du SDRIF qui s'appuie sur une bonne desserte en transport en commun qui sera renforcée à l'avenir pour devenir exceptionnelle. La vocation économique est portée par un futur pôle intercommunal d'excellence pour l'émergence de filière innovante, notamment dans le domaine de l'environnement (projet FEDER). La ville souhaite valoriser la vocation naturelle du secteur par la préservation des espaces naturels et la création de liaisons vertes, désenclaver le site et procéder à un traitement des berges permettant la possibilité d'aménager des équipements de loisirs.

### Des règles de construction destinées à évoluer

Datant des années 1970, le Plan d'Occupation des Sols ne prescrit pas de règle spécifique aux abords du canal. Au POS, l'ensemble des rives du canal et du plan d'eau est couvert par la zone UI destinée à recevoir des activités économiques et des équipements collectifs. L'ensemble des rives du canal à Noisy-le-Sec est destiné à évoluer et en particulier, deux secteurs : en rive sud, le secteur Engelhard (coupe 6) délimité par le pont ferroviaire et la RN3, et en rive nord le secteur de la Madeleine, mitoyen avec la commune de Bobigny.

La ville de Noisy-le-Sec, dans le cadre de la ZAC « territoire de l'Ourcq », a lancé la démarche d'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Dans le cadre des premières réflexions entamées en 2007, la ville avait envisagé de modifier le POS et en particulier le zonage des secteurs Engelhard et de la Madeleine en zone UA secteur UAa qui couvre actuellement le territoire du centre ville situé de part et d'autre de la rue Jean Jaurès et qui accueille de l'habitat collectif dense, des activités, des commerces et des équipements collectifs.

Les dispositions réglementaires de la zone UA, relatives aux densités autorisées, COS de 3 maximum et de 2 pour l'habitat et les bureaux, sont

compatibles avec la volonté communale de développer un nouveau quartier associant des tissus urbains mixtes. Dans le secteur UAa, l'implantation des constructions en bordure des voies doit s'effectuer à l'alignement de fait (article 6) et l'implantation par rapport aux limites séparatives doit dégager une marge de recul au moins égale à 6 mètres pour les façades comportant des vues (article 7); cette marge de recul est de 4 mètres en zone UI. Les hauteurs plafond, prescrites de 16,50 mètres pour les immeubles de logement et de 21 mètres pour les bâtiments d'activité, sont plus importantes que celle autorisée en zone UI.

Compte tenu des objectifs de la ZAC visant à créer une nouvelle centralité à proximité du canal, et notamment en favorisant une mixité des fonctions, il convient d'envisager une modification des règles de la zone UI.

Néanmoins, concernant les questions réglementaires, la ville souhaite, dans la cadre de ses nouvelles réflexions, se laisser plus de possibilités.

### Des projets à vocation intercommunale<sup>1</sup>

Les deux secteurs inscrits dans les deux séquences S.8 et S.9 sont amenés à évoluer différemment. Sur le premier, à l'ouest, les projets d'aménagement concernent les deux rives. Sur le second, à l'est, le plan d'eau du canal va accueillir de nouveaux usages.

Le premier secteur, en rive sud, est desservi actuellement par la seule rue de Paris (RN3).

En rive nord sur les terrains de la zone d'activités de la Madeleine ouest, la ville de Noisy-le-Sec prévoit des aménagements visant à :

- Réaliser un quartier offrant une mixité des fonctions, sociale et intergénérationnelle,
- Réduire l'impact des infrastructures autoroutières et ferroviaires,
- Désenclaver le secteur en le reliant au centre-ville.

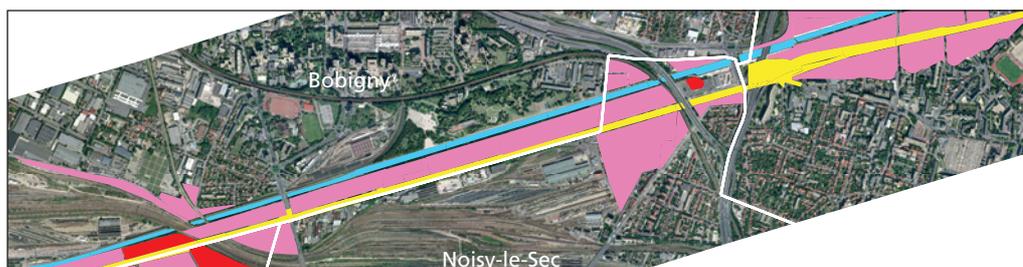
Sur le second secteur, à l'est du pont ferroviaire là où le plan d'eau s'élargit, la ville de Noisy-le-Sec étudie la possibilité d'implantation d'un centre nautique. Elle a sollicité le concours technique des services de la ville de Paris pour préciser la destination et la capacité de cet équipement qui pourrait être intercommunal.

*1 Au titre de l'intercommunalité il convient de signaler la démarche du CG de mettre en relation les différentes villes concernées par la mise en place d'un TCSP sur l'ex RN3 pour échanger autour de ce projet. D'autres projets font l'objet de procédures intercommunales :*

- Sur le secteur Saft – réflexion avec les Villes de Romainville et Bobigny avec l'arrivée de la gare de la Folie
- Sur le secteur central de la ZAC : réflexion sur les franchissements avec la Ville de Bobigny
- Sur le secteur du Pont de Bondy : réflexion entre les villes de Noisy et Romainville.

### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude





### La ZAC Territoire de l'Ourcq

Cette ZAC créée en 2007 porte sur la réalisation d'une opération d'aménagement située au nord de la Ville de Noisy-le-Sec sur une trentaine d'hectares, en vue de requalifier le secteur compris entre le canal et la voie ferrée dans une démarche HQE. Ce secteur, qui longe la RN3 et le Canal de l'Ourcq, est au cœur d'un axe de mutation à l'échelle départementale et a pour vocation de créer et de requalifier un quartier vivant et mixte où cohabitent logements activités économiques et équipements publics. Le programme prévisionnel de construction était d'environ 110 000 m<sup>2</sup> de SHON et la durée prévisionnelle de l'opération de 15 ans. Cette ZAC a été créée en novembre 2007.

Elle fait actuellement l'objet d'une nouvelle réflexion programmatique par la collectivité. Si les objectifs de cette importante opération d'aménagement restent inchangés, la municipalité souhaite reprendre le programme.

Cette « relecture » du projet d'aménagement vise avant tout à introduire davantage de densification par rapport au programme initial (la démarche adoptée par la Ville vise à définir les constructibilités de chaque sous-secteur puis à recalculer le programme en conséquence) et à intégrer

certaines évolutions indépendantes de la Ville (abandon du projet d'équipement para-médical).

Ainsi, la ville de Noisy-le-Sec vient de lancer à partir d'avril 2009, une mission d'études et de conseil juridique afin de définir des orientations d'aménagement permettant l'élaboration d'un projet et d'un programme de construction en vue d'un appel à candidature pour la concession de la ZAC.

Les grands axes du projet urbain et économique sont les suivants :

- Intensifier l'utilisation urbaine et économique de cet espace dans une logique de développement durable
- Revitaliser et diversifier l'activité économique d'un territoire fortement marqué par la désindustrialisation (départ de Saft et d'Engelhard/Metalor)
- Développer l'offre résidentielle et améliorer les quartiers d'habitat existants
- Requalifier l'espace urbain et en faire un levier pour la redynamisation du territoire
- Réduire les coupures urbaines et retisser des liens entre le canal de l'Ourcq, la RN3 et le centre-ville.

### Projet multimodal de Noisy-le-Sec

Le CPER prévoit dans le cadre de la mise en place de la Tangentielle Nord la création d'une nouvelle gare multimodale accueillant le RER E, la Tangentielle Nord, le tramway T1 prolongé, et éventuellement le prolongement du tram-train

Aulnay/Bondy. Inscrit au PDUIF, le pôle de Noisy-le-Sec comportera des aménagements locaux de rabattement (bus, vélo, piétonnier). La possibilité de création d'une ZAC autour de la future gare est en cours de réflexion.

### Projet FEDER (projet européen)

Les quatre communes de Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy ont été sélectionnées dans le cadre du fond d'aide européen Feder sur la base d'un projet visant le développement de la filière

santé, de la compétitivité et de l'innovation. Ce projet construit autour de la RN3 et du canal soutient des actions favorisant l'attractivité du site.

### 3. Les enjeux

#### Enjeu paysager intercommunal

Dans le cadre de la ZAC « Territoire de l'Ourcq », il est nécessaire de travailler en cohérence avec les villes de Bobigny (ZAC Ecocité) et de Bondy car la rive sud est aujourd'hui une longue séquence cohérente linéaire (séquences S.7 à S.10), grâce à la présence d'une longue rangée de peupliers. Il s'agit de les préserver et de compléter les arbres manquants.

Dans cette longue séquence de 5 km, entre le bassin de Pantin et le pont de la Forêt à Pavillons-sous-Bois, les rives à Noisy-le-Sec constituent une ponctuation particulière avec le projet de 2 ha d'espaces sportifs, et de l'élargissement du plan d'eau compris entre les infrastructures autoroutières (A86 et A3).

#### Un projet ambitieux, le centre nautique

Ce projet est actuellement à l'étude. Il sera nécessaire de coordonner ce projet avec la ville de Bondy qui se situe de l'autre côté de la limite communale à l'est du pont de Bondy.

L'ensemble des rives à cheval sur Noisy-le-Sec et Bondy pourrait bénéficier d'un projet paysager visant notamment à compléter la trame végétale aux abords des infrastructures actuelles (viaducs autoroutiers et bretelles d'accès) et à conserver le caractère du lieu, lié à l'ancien port : pavés de grès sur la berge sud, bittes d'amarrage, ... Afin de permettre une continuité plus forte des cheminements entre Noisy le Bondy, l'édicule technique sous le pont de Bondy, pourrait être relocalisé, sous réserve qu'il soit indépendant du tablier du pont et qu'il ne soit pas indispensable au fonctionnement du canal.

En berge nord, l'emprise libre de 1000 m<sup>2</sup> appartenant au DPF, accueillant une rampe actuellement en impasse sur le pont de Bondy, pourrait recevoir également une partie de la base de loisirs rendue facilement accessible depuis la station de tramway. Ce projet doit être coordonné avec celui du port urbain envisagé par la SODEDAT.

#### Réévaluer la programmation des terrains Engelhard et de la Madeleine ouest Terrains Engelhard

En fonction de l'état des sols, une programmation sera proposée en lien notamment avec la forte amélioration prévue de la desserte en transport en commun (prolongement de T1 et T4, tangentielle nord).

Si des constructions étaient envisagées en bord à canal pour du logement ou du bureau, il pourrait



7 Berge sud : une configuration identique à Bobigny et à Noisy-le-sec



8 Élargissement du plan d'eau au niveau du pont de Bondy



9 Ancienne pile du pont de Bondy transformée en édicule technique

être intéressant comme ce que l'Apur propose à Bobigny et à Bondy de créer une voie publique communale piétonne le long du domaine public fluvial, pour les raisons suivantes :

- Dégager un espace suffisant pour le développement des peupliers sans pénaliser l'éclairage naturel des futures façades,
- Agrandir l'espace des berges, voué à la promenade au bord de l'eau apte à recevoir divers usages (loisirs, détente...) en mutualisant l'emprise des berges du DPF avec celle de la voie future du DPC. Rendre attractives les rives, en dynamisant la vie locale par la concession d'une partie des berges en liaison avec l'occupation des locaux à rez-de-chaussée à l'instar des aménagements engagés le long du canal Saint-Denis
- Les programmes seraient également valorisés par l'attribution d'une adresse sur le quai,

- Améliorer l'accès aux nouveaux programmes pour les usagers permettre l'accès des engins de sécurité pour les façades, évitant les aires de retournement pour les engins de pompier en cœur d'îlot<sup>2</sup>,
- Favoriser l'implantation des constructions le long du canal avec la possibilité d'ouvrir sur la voie publique communale des vues et des accès à l'instar des quais de canaux et des quais de l'Ourcq et de l'Aisne à Pantin. L'application de l'article 6 au lieu de l'article 7 permet d'être plus directif dans la constitution du paysage urbain le long du canal.

### Terrain de la Madeleine ouest

L'aménagement du terrain de la Madeleine ouest occupé par le parking de la cité administrative dépend de la délocalisation ou non de la cité administrative située à Bobigny. Programmer des logements sur ce site enclavé sera réétudié dans le cadre de la nouvelle programmation de la ZAC « Territoire de l'Ourcq » à l'étude.

### Proposition de modifications réglementaires pour l'opération « Territoire de l'Ourcq »

La ville de Noisy-le-Sec, compte tenu des objectifs de la ZAC « territoire de l'Ourcq », visant à créer une nouvelle centralité à proximité du canal, doit opérer une modification de son PLU pour passer dans ce secteur (secteurs Engelhard et de la Madeleine) d'un zonage industriel (zone UI) à un zonage de centre ville (zone UA) qui permet de créer une zone mixte avec des logements, commerces et équipements et des formes urbaines plus denses.

Ces mesures pourraient être complétées par les dispositions suivantes :

- Préserver le paysage en maîtrisant l'impact des enseignes publicitaires, en évitant la prolifération des enseignes comme celle située sur le toit du magasin Décathlon (nécessité d'adapter la réglementation sur les enseignes actuelles en bordure de canal).
- Ajuster la hauteur plafond<sup>3</sup> des constructions actuellement fixée à 16 mètres dans la zone UI (article 10). La nouvelle hauteur plafond doit être également envisagée en tenant compte de celle retenue pour les constructions de la ZAC Écocité, qui est actuellement de 24 m.
- Améliorer l'aspect extérieur des façades et des clôtures des nouveaux bâtiments d'activité et d'autres susceptibles d'être maintenus et réhabilités (art. 11).
- Favoriser l'implantation de petites surfaces commerciales. Aujourd'hui, la création de surfaces commerciales est autorisée sous réserve qu'elle soit supérieure à 300 m<sup>2</sup> de SHON (article 1).

### Accessibilité et nouveaux franchissements

D'un point de vue général, l'accessibilité au canal doit être améliorée d'autant plus que des projets importants à Noisy s'ouvrent sur le canal (base de loisirs, complexe sportif) et que le canal est très bien desservi par les transports en commun (station de tramway sur le pont de Bondy).

L'accessibilité aux berges depuis la ville doit être renforcée, par exemple :

- sur la berge nord, la réouverture de la rampe actuellement en impasse sur le pont de Bondy où s'est implantée la station de tramway T1,
- en berge sud, l'implantation d'une nouvelle rampe au droit du pont de Bondy, longeant la parcelle du Comptoir Général des Tubes et des Fontes, permettrait de relier la station au quai du canal.

La ville de Noisy-le-Sec envisage la création d'une passerelle pour désenclaver la rive nord (site de la Madeleine-ouest), desservi aujourd'hui uniquement par le chemin latéral aux voies ferrées. Un projet de passerelle existe à environ 100 m sur Bobigny. Cette nouvelle liaison offrirait une nouvelle entrée à l'est du parc de la Bergère depuis la rive sud, depuis les terrains Engelhard. Il conviendrait de coordonner ces deux projets.

*2 La voie communale adjacente à la berge sud étant piétonne, les accès au parking des futurs programmes s'effectueront par la rue de Paris (RN3) ou par les voies transversales à prévoir entre le canal et la RN3.*

*3 Cette hauteur réglementaire, limitant à quatre étages la hauteur des immeubles de logement, rend difficile la possibilité de densifier le secteur et d'élever des constructions dans une volumétrie en correspondance à l'échelle du site.*



10 La Madeleine Ouest et parking de la cité administrative



11 Terrains Engelhard © ph.guignard@air-images.net

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

#### Zones réglementaires du POS

Le canal et ses rives sont traversés par la zone UV correspondant à la ligne de la grande ceinture ferroviaire et couverts par la zone UI. Cette zone reçoit des activités économiques à caractère industriel, tertiaire, de services, artisanal, commercial, d'entrepôts et des équipements collectifs.

#### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol en zone UI

##### Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées et emprises publiques (art. 6)

Aucune disposition réglementaire liée au canal ne figure dans cet article.

L'implantation des constructions en limite du domaine public fluvial, considéré comme une limite séparative, est définie par l'article 7.

##### Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (art. 7)

Les constructions s'implantent soit en limites séparatives latérales, soit en retrait.

Les façades implantées sur les limites séparatives seront sans ouverture.

Les façades implantées en retrait de l'une des limites séparatives devant respecter une marge d'isolement dont la longueur au droit de la limite sera au minimum égale à :

$L = h/2$  avec un minimum de 4 m si ces façades comportent des ouvertures,

$L = h/4$  avec un minimum de 2 m si ces façades ne comportent aucune ouverture à l'exception des jours de souffrance (cf. coupe n°6 et 7).

##### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

La hauteur des bâtiments principaux ne peut pas excéder 16 mètres à l'égout du toit.

La hauteur des bâtiments annexes ne peut pas excéder 3 mètres 50.

##### Aspect extérieur des constructions (art. 11)

Les clôtures sur les limites séparatives devront avoir une hauteur de 2,10 mètres maximales et les murs être enduits sur les deux faces.

##### Espaces libres et plantations (art. 13)

Il est obligatoire de traiter en espace végétalisé 10 % au moins de la superficie totale du terrain. Les projets de construction seront étudiés dans le sens de la conservation maximum des plantations existantes.

Il sera planté au moins un arbre de haute tige pour 100 m<sup>2</sup> de surface libre de toute construction en privilégiant la plantation d'espèces régionales et en particulier de noyers.

##### Possibilités maximales d'occupation du sol en zone UI

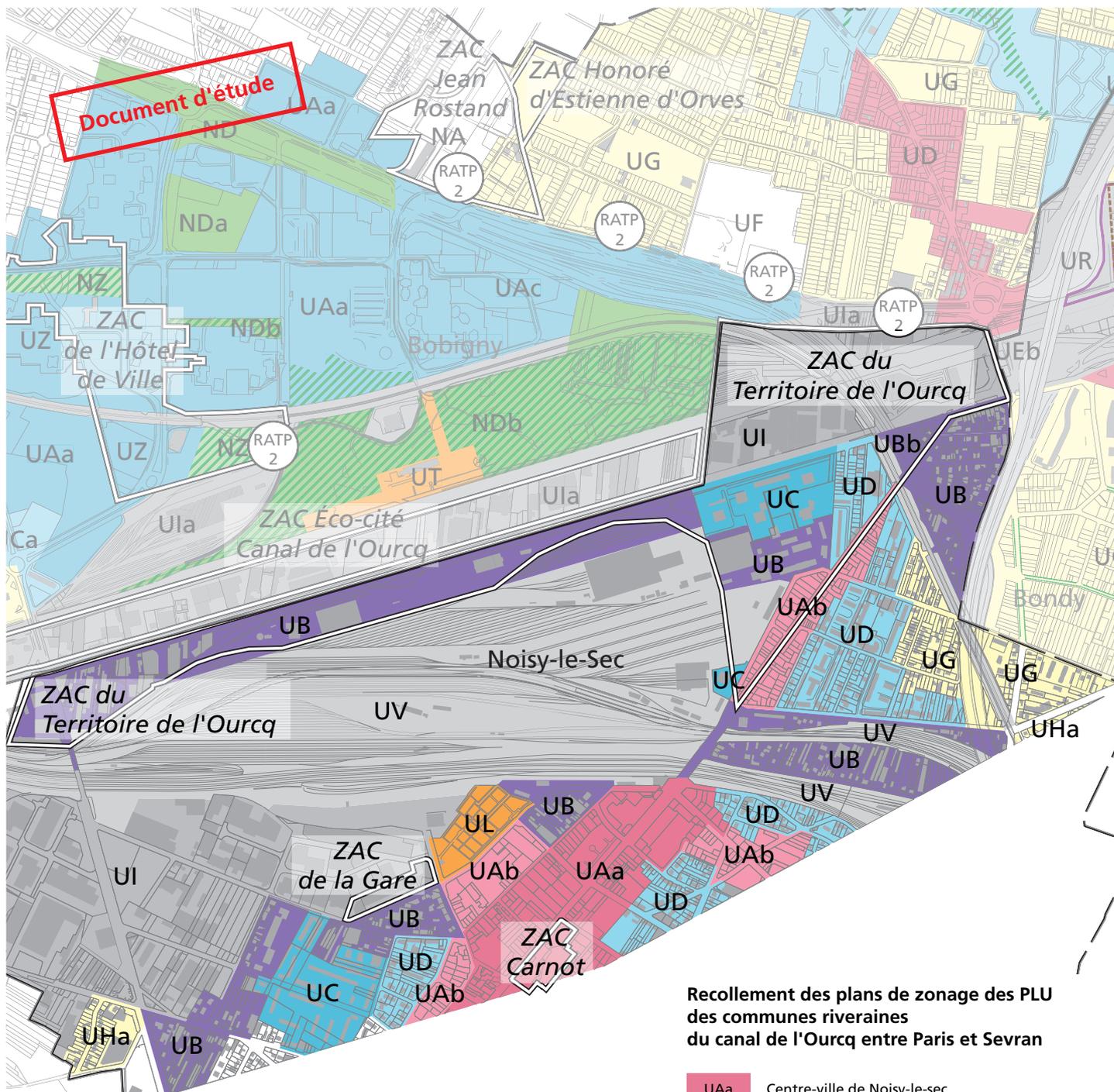
Le COS cumulé pour une propriété foncière ne peut excéder 2,4. Il est de 0,1 pour l'habitat et de 2,4 pour l'activité.



12 Enseigne publicitaire Décathlon

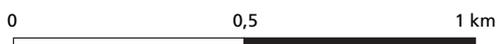


13 Possibilité d'accès depuis la station T1



**Recollement des plans de zonage des PLU des communes riveraines du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran**

- UAa Centre-ville de Noisy-le-sec
- UAb Extensions du centre-ville
- UC Ensembles d'habitats collectifs récents
- UD Tissu mixte à dominante résidentielle
- UG-UHa Habitat individuel dense - moyennement dense
- UBb Tissu mixte à dominante d'activités  
Présence de logements
- UI Zone d'activités
- UV Zone affectée à la fonction ferroviaire
- UL Zone d'équipement collectif
- Périmètre de ZAC



apur  
ALPES - ÎLE-DE-FRANCE - NORMANDIE



© ph.guignard@air-images.net

## BONDY

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

### Fiche synthétique

#### Maire

Gilbert ROGER

#### Superficie

547 hectares

#### Population

- 1999 : 46 826 hab.
- 2005 : 53 600 hab.

#### POS

Révisé et approuvé le 18 décembre 2001, modifié le 27 novembre 2002, révisé par révision simplifiée le 27 avril 2006. Révision simplifiée prévue en novembre 2009.

#### Linéaire du canal

1538 mètres

#### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

- 3 ponts routiers
- 2 passerelles modes doux

#### Nombre de franchissements sans lien avec le canal

1 pont autoroutier

#### Nombre de voies transversales (hors franchissement)

- Rive droite : 4
- Rive gauche : 4

#### Fonctions actuelles le long du canal

- Activités portuaires
- Zones commerciales
- Équipements
- Activités industrielles

#### Projets en cours

- Réaménagement du port urbain de Bondy
- Etudes pré-opérationnelles du projet urbain sur territoire « Canal/ex RN3 ».
- Intégration du poste transformateur électrique dans un bâtiment à construire, intégré à l'environnement.

#### Projets à venir

Requalification de l'ex RN3 en boulevard urbain et intégration d'un TCSP

# 1. Situation actuelle

## Deux séquences paysagères

Le canal de l'Ourcq, sur une distance de 1,5 km sépare en deux le territoire de la commune selon une répartition d'environ  $\frac{1}{3}$  au nord et  $\frac{2}{3}$  au sud.

La coupure qu'il représente est doublée par celle créée par l'axe de l'avenue Gallieni (RN 3). Les limites communales sont matérialisées à l'ouest par le pont de Bondy et à l'est par le pont de la Forêt.

Deux séquences paysagères contrastées caractérisent le tracé rectiligne du canal. La première S.9, caractérisée par les infrastructures routières et ferroviaires, s'étend à l'ouest sur la commune de Noisy-le-Sec et la seconde S.10 où dominent les activités industrielles et commerciales, va jusqu'au pont de la Forêt aux Pavillons-sous-Bois.

**La séquence S.9 du nœud routier du pont de Bondy**, située de part et d'autre du pont de Bondy sur 600 mètres (dont la moitié sur la commune de Bondy) s'étend jusqu'à la passerelle piétonne et cyclable enjambant le canal à proximité du port de Bondy.

Elle est caractérisée par une concentration d'ouvrages de franchissement du canal : le pont de la grande ceinture ferroviaire, le viaduc de l'autoroute A86, le pont routier de Bondy élargi pour supporter le tramway T1 et le viaduc de l'autoroute A3, équipé de bretelles d'accès. La proximité, la configuration et la dimension des ouvrages ont un impact important sur les cheminements sur les berges qui sont pénalisés par les passages successifs sous les tabliers des ponts qui sont des espaces résiduels peu entretenus.

**Les deux rives** à Bondy sont occupées par les bretelles d'accès à l'autoroute A3 et présentent



une configuration particulière de talus plantés et engazonnés, inaccessibles car délimités par des voies rapides.

Au niveau du port de Bondy, le plan d'eau du canal s'élargit de 26 à 35 mètres sur une distance de 400 mètres, de part et d'autre du pont de Bondy. Cet élargissement s'accompagne d'un agrandissement des quais qui passent de 12 à 17 mètres de large en berge nord et de 10 à 22 mètres de large en berge sud.

**La séquence S.10, activités industrielles et commerciales de Bondy** (coupe 8) s'étend sur 1,3 km entre le port de Bondy en rive nord et le pont de la Forêt à l'est. Cette séquence ponctuée en son milieu par le pont d'Aulnay, présente un paysage contrasté entre les deux berges. Au nord, la berge minérale, à l'exception des peupliers devant le CHU Jean Verdier, fait face en berge sud à une rangée discontinue de peupliers alignés comme ceux de la séquence S.8, en vis à vis du parc de la Bergère, sur Bobigny.

**La rive sud**, délimitée au sud par l'avenue Gallieni (ex RN3), est un territoire en bande qui s'élargit progressivement de 60 à 150 mètres. D'ouest en est cette bande présente des occupations distinctes : d'une part sur 800 mètres jusqu'à l'avenue Marguerite, de grandes surfaces commerciales, des entrepôts et des parkings accessibles depuis l'avenue Gallieni présentent des façades aveugles en retrait du Domaine Public



1 Séquence portuaire et commerciale, à l'entrée de Bondy



2 Hôpital Jean-Verdier et groupe scolaire Pasteur

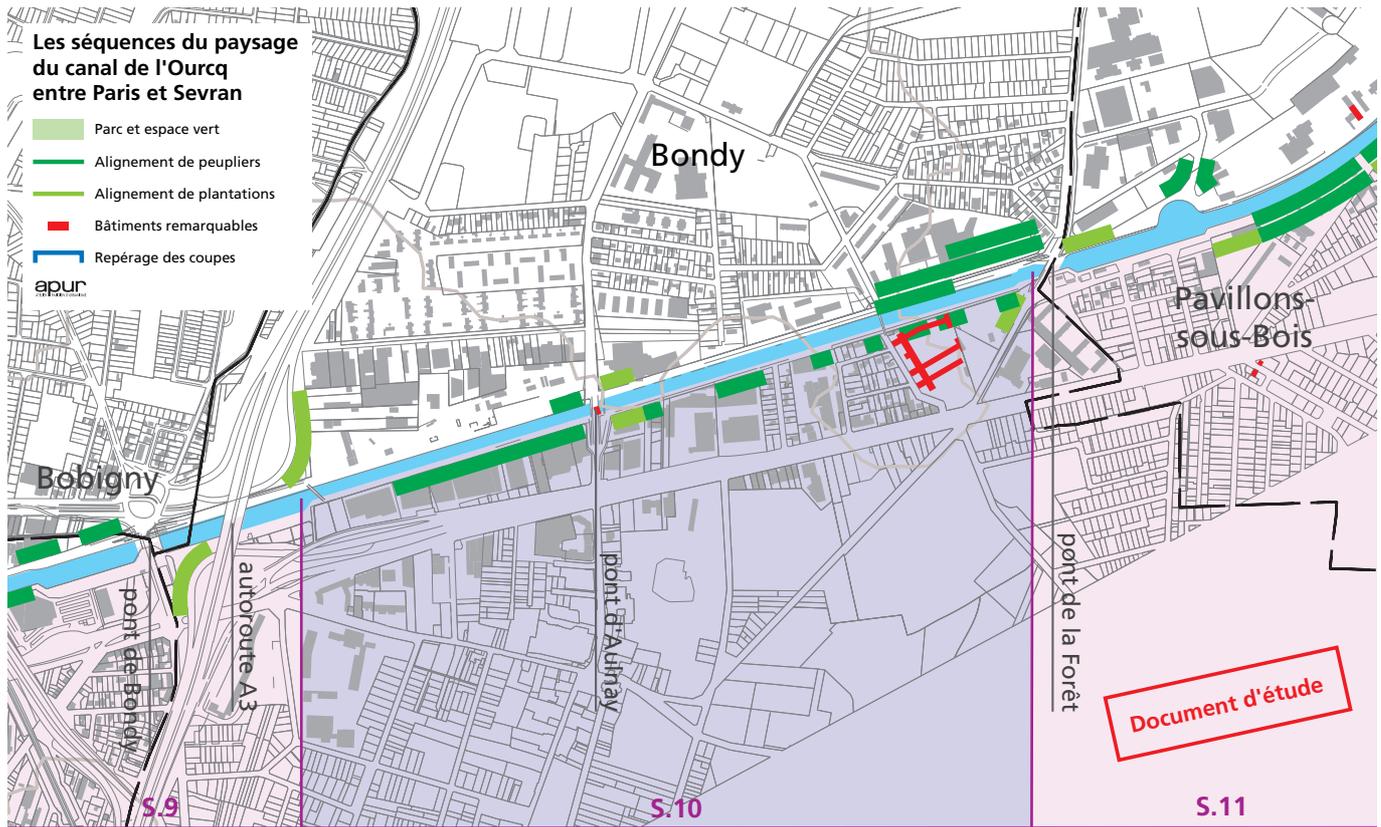
Fluvial. D'autre part, entre l'avenue Marguerite et la rue des Ecoles, une grande parcelle occupée par une entreprise sépare deux lotissements totalisant une soixantaine de maisons individuelles. À l'est de la rue des Ecoles, le groupe scolaire Pasteur représentatif des bâtiments édifiés sous la troisième République (édifice classé d'intérêt patrimonial au POS de Bondy) s'étend sur une parcelle d'environ un hectare.

La berge sud, de 10 à 11 mètres de large en section courante, est plantée d'une rangée discontinue de peupliers à 3 mètres des limites des parcelles mitoyennes au D.P.F. Sur ces parcelles les bâtiments, implantés en retrait, alignés sur une voie de service privée de 6 mètres de large parallèle au canal, ne gênent pas le développement des peupliers. Ceux-ci sont protégés au document graphique du POS.

**La rive nord** sur 500 mètres jusqu'au pont d'Aulnay est occupé par le port de Bondy où l'on trouve des activités liées à la production de béton et de matériaux pondéreux destinés à la construction. A l'arrière de ces emprises portuaires profondes d'environ 60 mètres le chemin latéral dessert la zone d'activités regroupant des entreprises très diverses : textiles, agro-alimentaires, BTP.... En rive nord du chemin latéral, le quartier résidentiel est séparé du canal par la zone d'activités et le port de Bondy. A l'est de l'avenue Mésarmes, sur 200 mètres de long jusqu'à la rue A. Groussier, les services annexes de l'hôpital Jean Verdier se répartissent dans cinq bâtiments. Puis, jusqu'à la limite avec les Pavillons-sous-Bois, le CHU Jean Verdier s'implante en retrait du D.P.F. sur un linéaire de 300 mètres. La volumétrie de l'hôpital, élevé sur six niveaux, émerge dans le paysage du canal.

La berge nord, à l'ouest du pont d'Aulnay, sur une distance de 500 mètres, est occupée par une

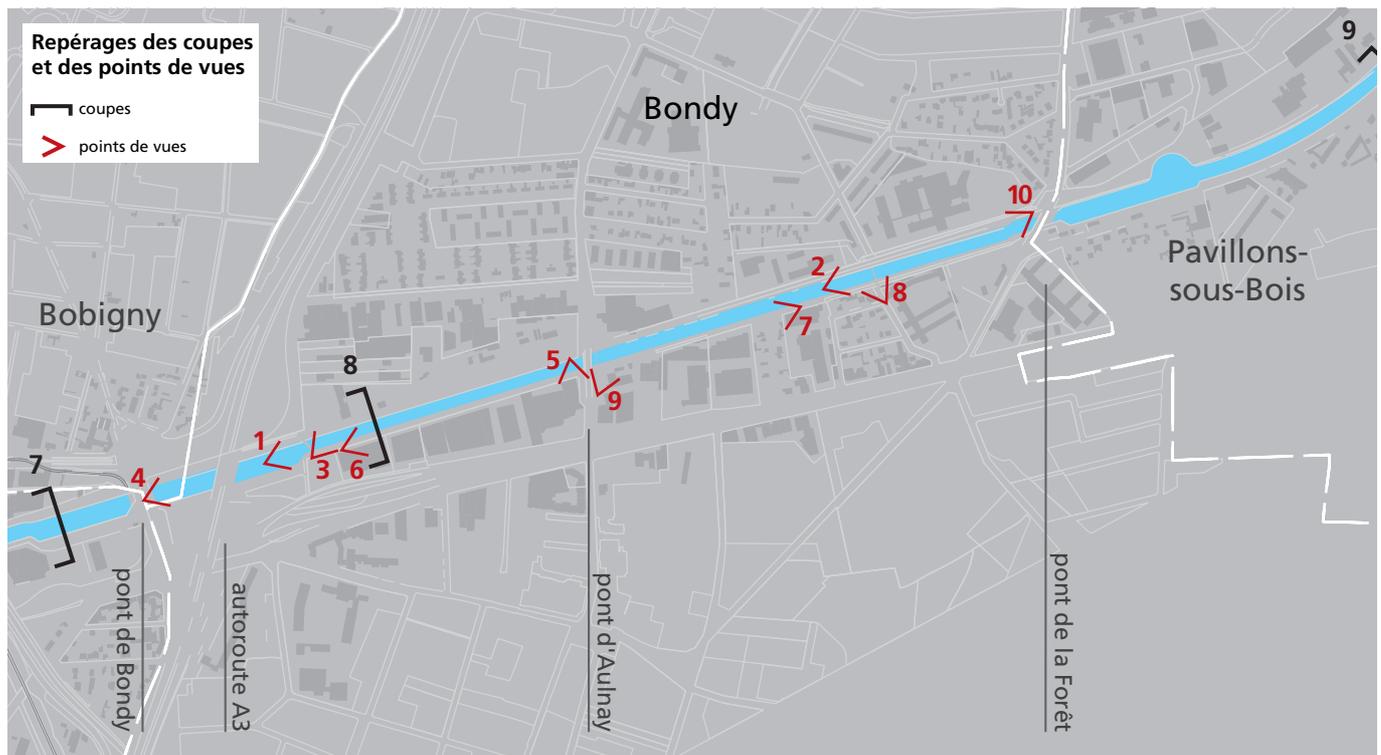
voie de service de 6 mètres de large, desservant le port de Bondy. Cette section minérale est empruntée, au quotidien par des engins de déchargement des péniches condamnant les cheminement des piétons. A l'est du pont d'Aulnay, la berge large de 12 mètres en section courante est couverte par une bande de gazon, qui, à proximité du pont de la Forêt, fait place à des pavés en grès et reste peu fréquentée.



noeud routier du pont de Bondy

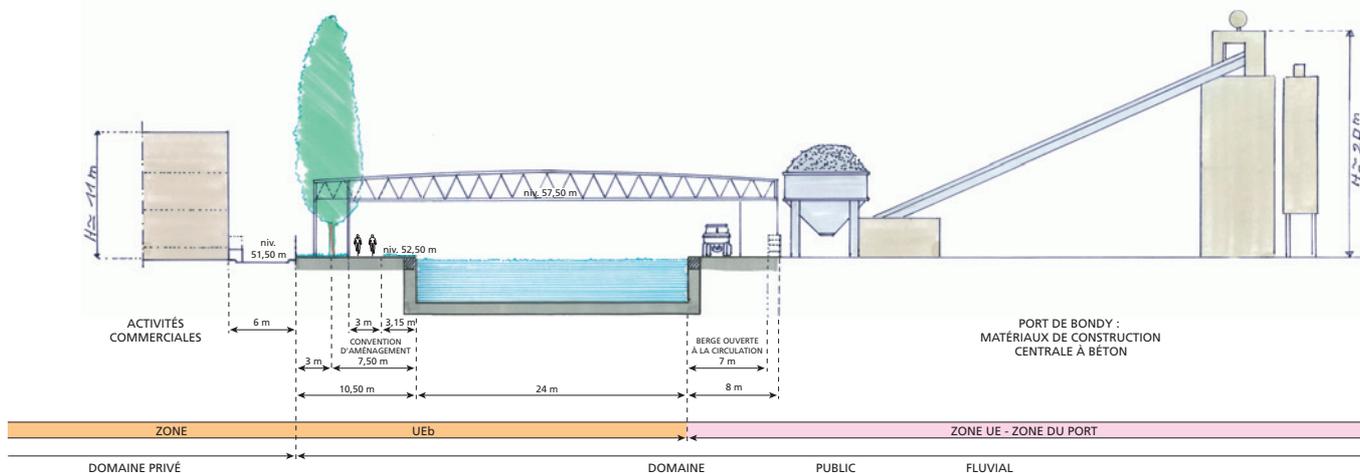
séquence industrielle et commerciale de Bondy

zone industrielle de la Poudrette et tissu pavillonnaire à Pavillons-sous-Bois

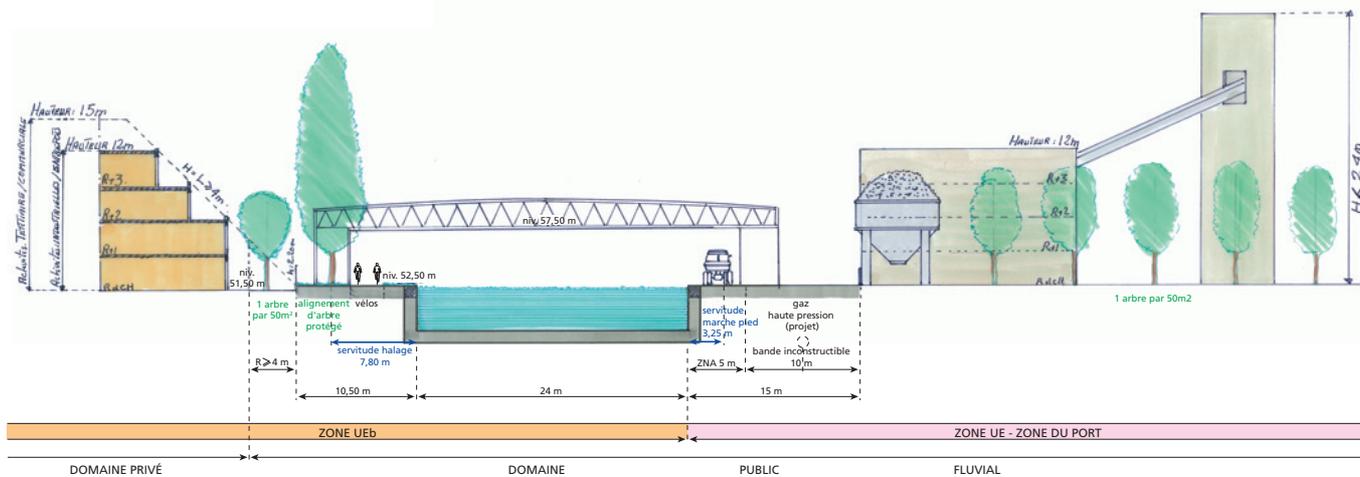


### Coupe 8 : Quartier du port - Bondy

#### État actuel



#### Possibilités de construire POS



Projet de révision simplifiée du POS



## Les berges du canal : gestion, accessibilité et franchissement

### Gestion de l'espace public

Il n'y a pas de convention de gestion des berges. Les berges sont gérées par le Service des Canaux. La Ville de Paris a signé avec le Conseil général de Seine-Saint-Denis une convention de gestion et d'aménagement pour la piste cyclable qui passe de la rive nord à la rive sud au niveau de la passerelle du Conforama.

### Franchissements

Le canal de l'Ourcq sépare en deux la commune, avec six points de franchissement :

- le pont de Bondy, ressenti comme une coupure urbaine, un point dur
- le pont de l'A3, ne permettant que des franchissements limités, grâce à l'échangeur à

l'entrée de ville

- la passerelle piétonnière à l'arrière du Conforama, assure la continuité de la piste cyclable installée sur le chemin de halage
- le pont d'Aulnay, principal trait d'union entre le nord et le sud de Bondy
- la passerelle piétonne en béton menant au CHU Jean-Verdier, qui assure un vrai rôle de liaison urbaine
- le pont de la Forêt, à la limite avec Pavillons-sous-Bois

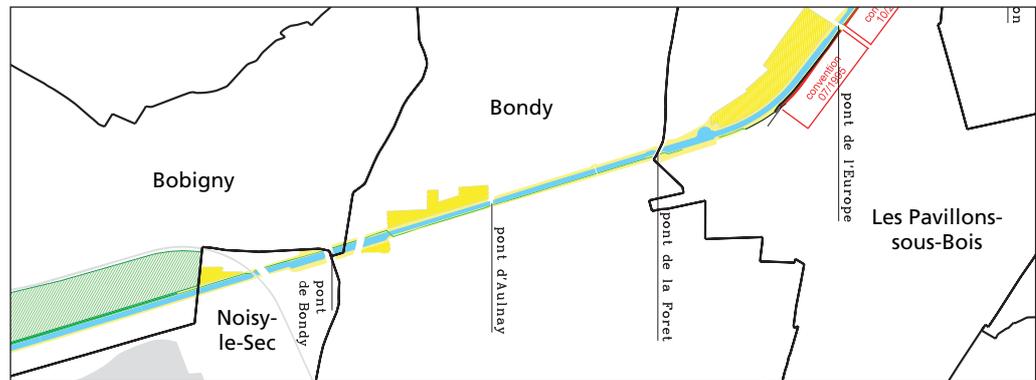
La commune a un projet de passerelle pour relier le centre ville au Palais des Sports par la rue Mésarmes.

### Accès

L'accessibilité aux berges est relativement faible. À l'ouest de la commune, les infrastructures de l'A3 et de l'ex RN3 contraignent fortement les ac-

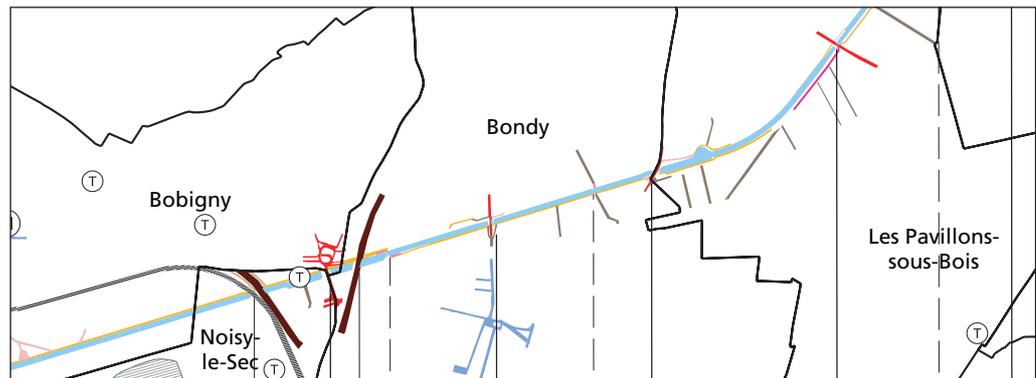
### Conventions de gestion des Berges

- Gestion**
- domaine public Fluvial (VP)
  - piste cyclable (VP)
  - piste cyclable (CG93\*)
  - aménagement communal
  - voie communale
- \* aménagement piste cyclable :  
convention VP/départ Seine St Denis  
1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
2ème phase 12/1978 (Paris - Pavillons sous Bois)



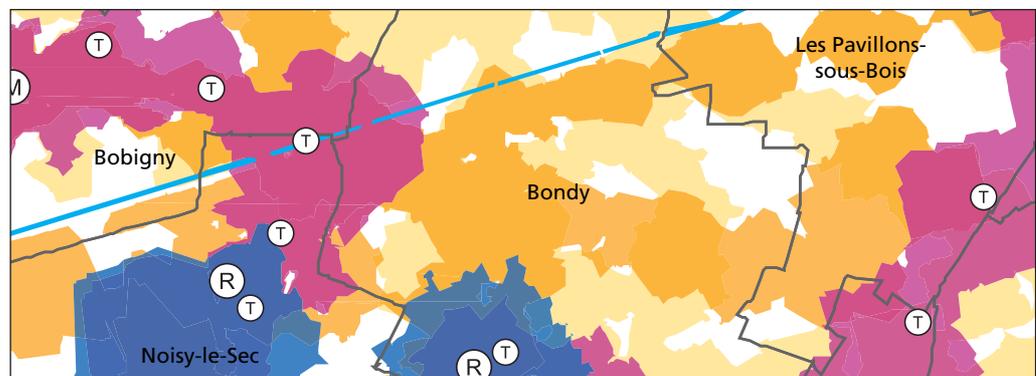
### Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

- Franchissements**
- pont autoroutier
  - pont routier
  - passerelle modes doux
  - pont et emprises ferroviaires
  - pont technique
- Accès**
- voie publique au bord du canal
  - accès routier
  - accès piéton
  - accès informel
  - centralité



### Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

- Type de transport**
- RER
  - métro et tramway (+orlyval)
  - bus mobiliers
  - bus non mobiliers



cès, tout comme les grandes surfaces commerciales, peu perméables. Les accès existants ne sont pas aménagés pour permettre un accès facile au canal (dénivelé, absence de cheminement). Le principal accès se fait au niveau du pont d'Aulnay où l'on peut descendre sur la berge par des rampes. Certaines sont cependant condamnées ou accaparées par du stationnement ventouse. Les rampes en impasse appartiennent au CG93.

Les cheminements piétons sont presque continus des deux côtés du canal sauf au niveau du port de Bondy, en rive droite, ce qui explique le transfert de la piste cyclable de la rive droite à la rive gauche.

### Accessibilité en transports en commun

Le canal à Bondy est assez mal desservi. Hormis le tramway T1 au niveau du Pont de Bondy, une demi-douzaine de lignes de bus emprunte les trois ponts existants et l'ex RN3.

Enfin, cet été a été mise en place à titre expérimental une navette fluviale reliant le bassin de la Villette au pont de Bondy qui a accueilli près de 14 000 passagers.

## 2. La place du canal dans la politique urbaine communale

Pour la ville de Bondy, il s'agit de transformer un « obstacle » en atout. Si le canal est un élément constitutif de l'identité de la commune, il est souvent considéré comme un corps étranger, voire un obstacle à franchir. La rencontre entre l'eau et l'urbain reste à créer.

Considérant que la présence du canal est une opportunité essentielle pour l'aménagement de son territoire, le conseil municipal a lancé en septembre 2007 la concertation préalable à la mise en œuvre du projet de requalification du site du

canal de l'Ourcq. L'éco-ZAC du Canal a été créée fin 2008. Au premier trimestre 2009, la ville de Bondy a organisé une consultation en vue de la désignation de l'aménageur de l'Eco-ZAC. Toutefois, cette consultation n'a pu aboutir, faute de réponse satisfaisante au regard des enjeux d'aménagements urbains du site.

Dans ce contexte la ville de Bondy a décidé de lancer une étude de pré-opérationnelle du projet urbain sur un secteur élargi comprenant abords du Canal de l'Ourcq et de l'ex RN3, intégrant les démarches en cours (éco quartier Delattre, Port Urbain de Bondy, BHNS sur l'ex RN3 notamment). La consultation en vue de cette étude sera lancée avant l'été 2009, l'objectif de la ville de Bondy étant de pouvoir relancer la concertation dans le courant du dernier trimestre 2009.

### Des règles de construction destinées à évoluer

En rive nord, la ville de Bondy prévoit, en accord avec la ville de Paris, une restructuration des activités du port de Bondy situé dans le DPF et une opération de requalification de la zone d'activité économique du chemin latéral.

Dans un premier temps, afin de permettre la réalisation du Port Urbain de Bondy suite à la consultation organisée par les Canaux de Paris - l'ouest du site dans une approche de développement durable, une révision simplifiée est nécessaire, afin d'autoriser les ICPE.

### Des projets valorisant les zones d'activités portuaires, économiques et commerciales

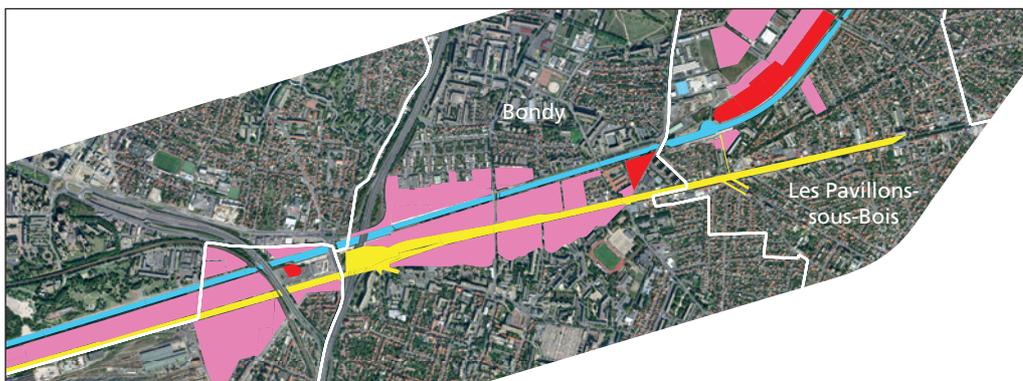
En rive sud, une réflexion sur les règles actuelles de la zone UEb, couvrant le territoire en bande occupé par des activités commerciales et industrielles, prendrait en compte la nouvelle possibilité pour les constructions de se tourner vers le canal et de l'utiliser comme voie d'approvisionnement des commerces.



3 Le port de Bondy en rive Nord

### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible  
d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude



## Réaménagement du Port de Bondy

La Ville de Paris a lancé une démarche de requalification du site du port urbain de Bondy. Le périmètre d'étude correspond aux emprises foncières propriétés de la Ville de Paris.

La Ville de Paris souhaite valoriser ses terrains en bordure de l'Ourcq et inscrire son projet dans la dynamique de revalorisation des berges du canal. La Ville de Bondy est associée étroitement aux réflexions, un projet global et cohérent de réappropriation des berges de l'Ourcq étant engagé avec le projet de ZAC notamment, dans une démarche environnementale forte.

La Ville de Paris programme, sur ses terrains, l'installation d'activités dans un rapport étroit

au canal et à l'eau. Tout l'enjeu du projet consiste à favoriser l'implantation d'activités compatibles avec le site et son environnement, dans un contexte urbain complexe, contraint par les infrastructures et en quête d'une nouvelle mixité et d'une meilleure appropriation sociale. Les terrains disponibles à terme pour l'implantation d'activités s'étendront sur environ 11 000m<sup>2</sup> et sur un linéaire de quai d'environ 190 mètres.

Les installations industrielles actuellement en place sur le site du port (production de béton prêt à l'emploi, recyclage et fourniture de matériaux de travaux publics) seront démolies.

Un appel à projet doit être publié pour l'aménagement des parcelles libres de toute construction.

## De multiples projets en rive sud

Le projet de TCSP sur l'ex RN3 est inscrit dans le contrat de plan Etat/Région (étude Grumbach) et nécessite la destruction de l'autopont, en vue de transformer en boulevard Urbain cet axe majeur. Les études en vue de l'insertion d'un bus à haut niveau de service sur l'ex RN3 ont été inscrites dans le PPI du CG 93. La fin des travaux est prévue pour fin 2010.

La commune souhaite que les îlots actuellement dédiés principalement aux commerces puissent

être accessibles depuis les berges, pour les piétons, et les cyclistes. Entre le canal et la RN3, il s'agit de créer un maillage interne, facilitant les accès. De plus, dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures portuaires et de loisirs sur le Canal de L'ourcq à Grand Gabarit, il a été demandé par la ville de Bondy au Conseil Général d'étudier les possibilités d'utilisation du canal pour approvisionner les enseignes commerciales qui pourraient l'envisager

## Enjeu de la liaison Nord-Sud

Au sud de l'ex RN3, la commune souhaite créer une coulée verte, pour ouvrir l'éco quartier Delattre vers le canal. Une passerelle pourrait connecter la rue des Mésarmes qui aboutit sur le palais des sports et créer un nouveau lien Nord Sud. Ce projet permettrait de contribuer au ren-

forcement des liens interquartiers.

Parallèlement, la commune s'est engagée dans une opération importante de rénovation urbaine des quartiers situés au nord du Canal, comportant des programmes de constructions diversifiés et la démolition de près de 957 logements.

### 3. Les enjeux

#### Enjeu paysager intercommunal

Dans la longue séquence linéaire de 5 km (séquences S7 à S10), la présence d'une longue rangée de peupliers nécessite un travail cohérent entre les villes de Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy. Les peupliers existant en berge sud sur Bondy sont protégés au PLU. Il convient de compléter l'alignement actuel discontinu. Cette cohérence doit être recherchée tant dans l'aménagement de la berge que dans l'évolution du front bâti en bordure de canal (implantation, volumétrie, aspect extérieur).

**Le projet de base de loisirs de Bondy est à coordonner à celui de Noisy-le-Sec** qui se situe de l'autre côté de la limite communale à l'ouest du pont de Bondy.

L'ensemble des rives aux abords des infrastructures actuelles (viaducs autoroutiers et bretelles d'accès), à cheval sur Noisy-le-Sec et Bondy, pourrait bénéficier d'un projet paysager visant à compléter la trame végétale et à conserver le caractère du lieu, lié à l'ancien port : pavés de grès sur la berge sud, bittes d'amarrage... À ce titre, l'édicule technique sous le pont de Bondy pourrait être relocalisé, sous réserve qu'il ne soit pas indispensable au fonctionnement du canal, afin de permettre la continuité des cheminements vers Noisy-le-Sec.

#### Proposition de modifications réglementaires pour le réaménagement du port urbain de Bondy

L'Apur a participé à l'élaboration du cahier des charges de l'appel à projets<sup>1</sup>, dont l'élaboration a été pilotée par le Service de canaux de la Ville de Paris avec une participation de la Ville de Bondy. L'Apur partage ses principales conclusions rappelées ci-dessous :

- Le port urbain doit permettre l'implantation d'activités de ce type comme les centrales à béton par exemple. Les articles 1 du PLU (occupation autorisée) et les articles concernant les règles morphologiques (articles de 6 à 13) devront être modifiés en conséquence.
- En parallèle, il est indispensable pour la conservation des activités en milieu urbain denses que celles-ci soient bien intégrées d'un point de vue paysager. À ce titre, il est important de ménager des transparences à travers les parcelles en bordure de canal dans le prolongement des voies projetées en direction du canal. Les règles définissant l'aspect extérieur des constructions (article 11), doivent aussi anticiper ainsi la démarche HQE, préconisée pour les futures installations portuaires. Les clô-

<sup>1</sup> L'appel à projet a été lancé en octobre 2008 et les esquisses remises en janvier 2009 permettront de sélectionner au moins trois concepteurs qui présenteront ultérieurement des projets plus détaillés.



4 Élargissement du plan d'eau au niveau du pont de Bondy

tures systématiquement transparentes seront traitées de manière homogène et pérenne. La mise en lumière doit être qualitative.

- Ces installations portuaires doivent aussi permettre la bonne cohabitation avec d'autres fonctions (collège, espace vert public) sur les parcelles riveraines et permettre l'accessibilité des promeneurs sur les berges. Il est donc important que le traitement du bord à quai, soit cohérent sur l'ensemble du linéaire entre les ponts de Bondy et d'Aulnay. Il devra tenir compte de l'aménagement prévu des berges du canal et de l'espace vert public prévu à l'est du périmètre de la future ZAC. Les quais seront accessibles à la promenade en dehors des heures de fonctionnement du port.

Compte tenu du décalage de phasage entre l'aménagement du port et le reste du site, la restructuration proposée pour le port de Bondy devra être mise en conformité avec les futurs documents d'urbanisme adoptés par la ville de Bondy.



Échangeur routier de l'autoroute A3

## Évolution maîtrisée de la rive sud

La rive sud, accueillant des activités commerciales (grandes surfaces) et industrielles, sans lien avec la voie d'eau mérite une réflexion aussi riche que celle engagée sur la rive nord. Ainsi, les règles encadrant les activités commerciales et industrielles pourraient être adaptées pour les mêmes raisons que pour celles évoquées en rive nord : retournement de la ville sur le canal, intégration des activités dans leur environnement, transparences visuelles et nouveaux accès entre la RN3 et le canal.

Pour répondre à cet objectif de retournement et d'ouverture de la ville vers le canal, le dispositif proposé par l'Apur sur Bobigny et éventuellement sur Noisy en rive sud pourrait aussi être appliqué sur Bondy. Il consiste en l'ouverture d'une voie publique communale avec accès restreint (engins de sécurité et livraisons) juxtaposée au Domaine Public Fluvial. Celle-ci permet de :

- Favoriser l'implantation et le renouvellement des constructions le long du canal avec la possibilité d'ouvrir sur la voie publique communale.

L'application de l'article 6 au lieu de l'article 7 permet d'être plus directif dans la constitution du paysage urbain le long du canal.

- Agrandir l'espace des berges, voué à la promenade au bord de l'eau apte à recevoir divers usages : loisirs, détente, terrasses de cafés, etc. ;
- dégager un espace suffisant pour le développement des peupliers sans pénaliser l'éclairage naturel des futures façades ;
- Valoriser les programmes par l'attribution d'une adresse sur le quai ;
- Améliorer l'accès pour les usagers et les engins de sécurité.

Cette voie pourrait prendre place sur la voie privée existante qui sert aujourd'hui de voie de livraison aux surfaces commerciales (entre la passerelle piétonne et le pont d'Aulnay) et elle se connecterait à l'est à l'ex RN3 en empruntant la rampe latérale accolée au pont d'Aulnay.

À l'est du pont d'Aulnay, l'implantation actuelle, en retrait du DPF des bâtiments d'activités, permet d'envisager le prolongement de cette voie



5 Rampe latérale du pont d'Aulnay



6 Voie privée de livraison

communale, jusqu'à l'avenue Marguerite, représentant la limite est de la zone d'activités. Cette partie moins valorisée de la zone d'activités pourrait largement profiter pour une éventuelle mutation de la valorisation offerte par une façade avec des ouvertures donnant directement sur le canal.

### **Aménagement des berges et nouveau franchissement**

D'un point de vue général, des aménagements légers peuvent permettre d'améliorer rapidement les accès vers les berges du canal.

En berge sud :

- Les deux rampes latérales au pont d'Aulnay, encombrées par du stationnement illicite pourraient être dégagées.
- L'avenue Marguerite et la rue des Ecoles, voies en impasses et closes par un mur ou une grille

pourraient donner accès aux piétons à la berge sud par des aménagements peu onéreux (rampe ou escalier).

En berge nord, la rampe adossée au pont de la Forêt, menant uniquement à l'hôpital Jean Verdier, doit également permettre l'accès à la berge en ménageant une ouverture dans le grillage délimitant le DPF.

La mise en place d'une passerelle pour relier le centre ville (rive sud) au Palais des Sports (rive nord) par l'avenue Mésarmes impliquerait de restructurer l'emprise commerciale Darty. Il est à noter que ce nouveau franchissement est à 200 m environ du pont d'Aulnay. Dans un premier temps, l'ouverture de l'avenue Mésarmes vers le canal pourrait être négociée avec le propriétaire (CHU Jean Verdier) de la parcelle entre la berge et cette voie.



7 Débouché de l'avenue Marguerite



8 Rue des Ecoles : accès à la passerelle



9 Rampe latérale au pont d'Aulnay — Accès au canal utilisé comme aire de stationnement



10 Rampe réservée à l'entrée principale de l'hôpital Jean Verdier, sans débouchés sur le canal

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

#### Zones réglementaires du POS

En rive droite, le port de Bondy est couvert par la zone UE affectée à l'accueil d'entreprises quelle qu'en soit l'activité; l'habitat en est exclu. Les emprises à l'est du port jusqu'au pont d'Aulnay et sur la rive gauche sont couverts par le secteur UEb destiné à l'accueil d'activités commerciales, de service ou à l'hôtellerie. Sont interdites, les constructions à destination industrielle ainsi que les constructions à destination d'entrepôt non liées à une activité commerciale de vente autorisée.

La ville de Bondy envisage d'engager, d'ici à la fin 2009, une révision simplifiée de son POS qui porte sur le secteur du Port Urbain de Bondy. Des dispositions spécifiques à la zone du port doivent être intégrées à la zone UE.

#### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol en zone UE

##### Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées et emprises publiques (art. 6)

En zone UE, les constructions doivent être édifiées avec un recul par rapport à l'alignement au moins égal à 4m. Cette prescription s'applique également aux constructions édifiées en bordure des voies privées. Dans ce cas, la limite de la voie privée est prise comme alignement (voir coupe 8 rive gauche). La distance horizontale entre tout point de la construction et le point le plus proche au niveau du sol de l'alignement opposé (ou de la limite constructible obligatoire) doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

Pour la zone du port, la règle suivante pourrait être envisagée: les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait des voies et emprises publiques, le retrait devant être égal à la moitié de la hauteur du bâtiment avec un minimum de 4mètres (voir coupe 8 rive droite).

##### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

La hauteur totale des constructions est limitée à 15 mètres, le nombre de niveaux est limité à 5 (R + 4). La hauteur totale des constructions à usage d'activités industrielles, artisanales et d'entrepôts est limitée à 12 mètres

Pour la zone du port, la hauteur suivante pourrait être proposée: 12 mètres de hauteur maximale pour les constructions à usage d'activités industrielles, artisanales et d'entrepôts. Cette hauteur

pourrait être portée à 24 mètres sur 10 % maximum de la superficie du terrain pour les constructions et installations d'usage industriel.

##### Aspect extérieur (art. 11)

Les clôtures sur la voie publique seront constituées:

- Soit d'un mur haut, lorsqu'il est le prolongement de la construction, réalisé en matériaux destinés à rester apparent ou recouvert d'un enduit,
- Soit d'une clôture ajourée sur toute sa hauteur et doublée d'une haie vive.

La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,20 mètres.

Pour le port, la règle suivante pourrait être proposée. L'aspect des clôtures doit garantir des transparences visuelles et la hauteur maximale est fixée à 2,20 mètres.

##### Espaces libres et plantations (art. 13)

Au moins 15 % de la superficie totale de l'unité foncière doivent être traités en pleine terre et plantés.

Les plantations existantes doivent être maintenues en bon état de conservation. Cependant, l'abattage d'arbre sera autorisé s'il est indispensable à l'implantation de la construction ou à l'établissement d'un accès. Tout arbre abattu doit être remplacé.

Les espaces plantés doivent comporter un minimum de:

- 1 arbre par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100 m<sup>2</sup>,
- 1 arbre par 50 m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100 m<sup>2</sup>.

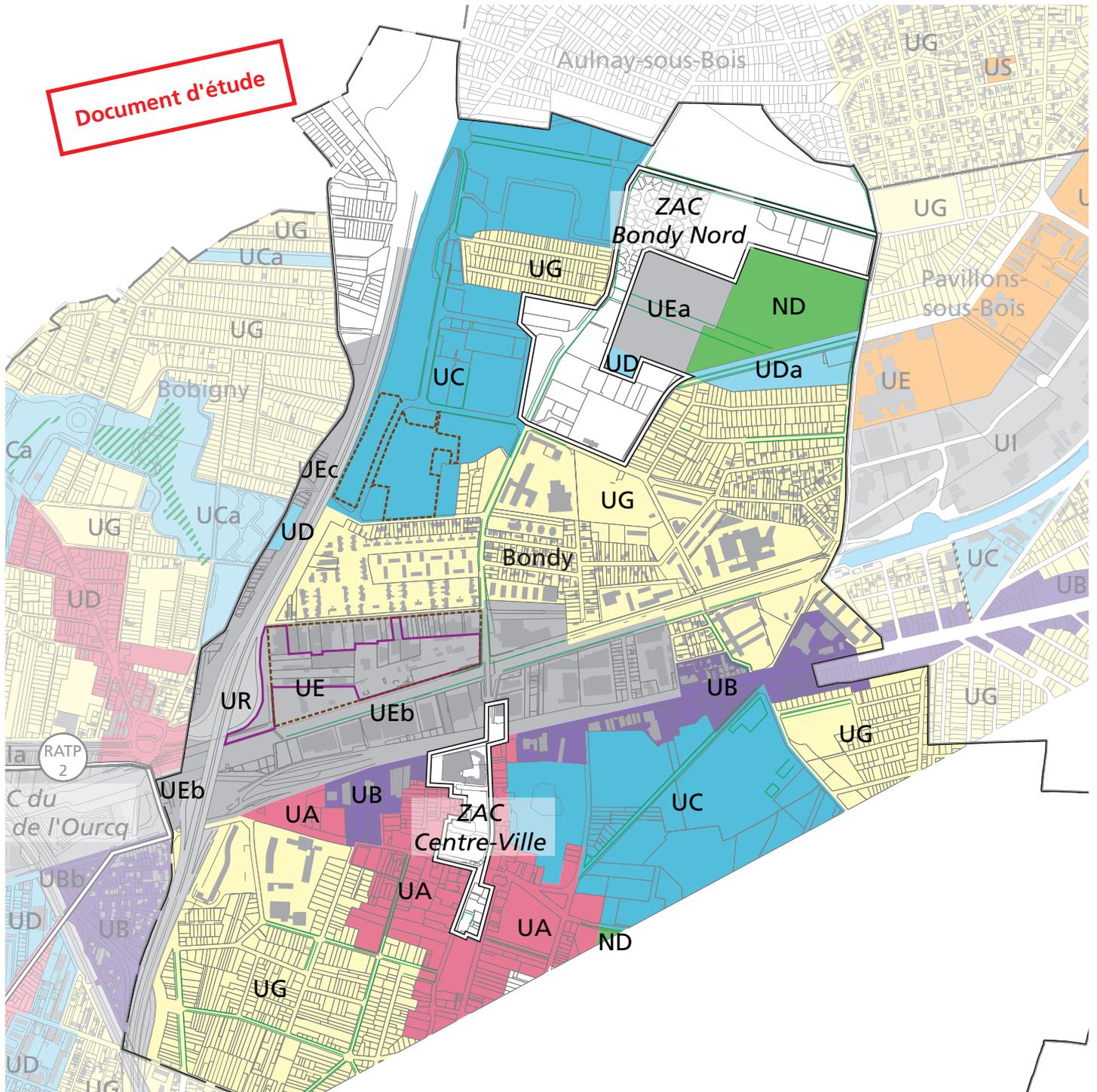
##### Plantations à préserver

Les arbres isolés ou plantations mentionnées au plan de zonage (document graphique) doivent être conservés au titre de la protection des paysages. Cette disposition s'applique à la rangée continue de peupliers en rive gauche et ceux situés de part et d'autre du pont d'Aulnay en rive droite.

##### Possibilités maximales d'occupation du sol

Le COS maximum de la zone est fixé à 2. En zone UEb, le COS est limité suivant la destination de la construction et est fixé à 2 pour le commerce et l'artisanat, à 1 pour les bureaux et services. Dans le cadre du projet de révision simplifiée de la zone UE, couvrant le port de Bondy, la suppression du COS pourrait être envisagée.

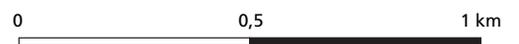
**Document d'étude**



**Recollement des plans de zonage des PLU  
des communes riveraines du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran**

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  UA   | Zone constituée d'un tissu urbain de type centre-ville affectée à l'habitat, aux équipements collectifs et aux activités commerciales        |  UR | Emprise autoroutière                        |
|  UC   | Zone d'habitation occupée par des ensembles d'habitat collectif dense  |  ND | Zone naturelle                              |
|  UDa  | Zone mixte affectée à l'habitat individuel et aux petits immeubles d'habitation collectifs   |     | Alignement planté à protéger                |
|  UG   | Zone affectée à l'habitat et aux équipements collectifs  |     | Périmètre d'étude                           |
|  UB   | Zone d'activités commerciales et de services liées à la route, incluant de l'habitat   |     | Périmètre d'impulsion (future ZAC du canal) |
|  UEbc | Zone d'activité économique :<br>- destinée à l'accueil d'activités commerciales, de service<br>- où la taille des établissements est limitée |     | Périmètre de ZAC                            |

apur  
URBANISME





© ph.guignard@air-images.net

## PAVILLONS-SOUS-BOIS

1. Situation actuelle
2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
3. Les enjeux

Annexe

### Fiche synthétique

#### Sénateur-Maire

Philippe DALLIER

#### Superficie

292 hectares

#### Population

- 1999 : 18 420 hab.
- 2008 : 21 498 hab. (chiffre pour la DGF 2009)

#### POS

Approuvé le 29/03/2001 et modifié par délibérations du Conseil Municipal en date du 30/05/2002 et du 29/03/2007

#### Linéaire du canal

1620 mètres

#### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

2 ponts routiers

#### Nombre de voies transversales (hors franchissement)

- Rive droite : 5
- Rive gauche : 9

#### Fonctions actuelles le long du canal

- Logements
- Équipements
- Activités industrielles

#### Projets en cours

- PRU de la Poudrette
- Réaménagement des activités portuaires sur les terrains appartenant à la Ville de Paris

## Situation actuelle

### Une séquence paysagère unique

Le canal de l'Ourcq sépare en deux sur une distance de 1.6 km le territoire de la commune avec au nord le secteur de la Poudrette et au sud les quartiers pavillonnaires et le centre ville.

Le canal de l'Ourcq et l'avenue Aristide Briand (ex RN3) constituent depuis la création de la commune en 1905, une double ligne de partage entre la zone nord, longtemps dévolue à de l'entrepôtage, et la zone sud, vouée à l'habitat traditionnel et aux activités urbaines.

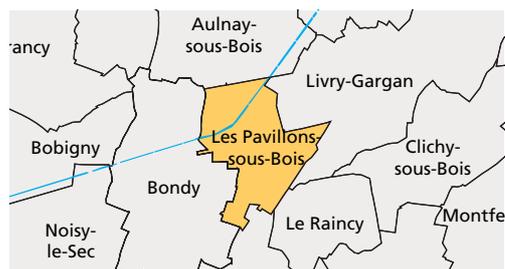
La section à grand gabarit du canal prend fin aux Pavillons-sous-Bois.

Aux Pavillons-sous-Bois, la séquence paysagère marquée par l'inflexion du tracé du canal se caractérise par la fin du grand linéaire rectiligne caractérisé par les plantations d'alignement des peupliers en rive sud. Cette séquence ouvre une transition progressive entre les rives urbanisées en direction de Paris, composées d'activités et de tissus résidentiels plus ou moins denses et les rives vers Sevran, composées des jardins privés des pavillons ouverts vers le canal et du parc forestier de la Poudrerie, qui annoncent les berges naturelles qui s'étirent au delà à l'est.

### Un paysage contrasté entre les deux rives

La séquence S.11 industrielle de la Poudrette et d'habitat pavillonnaire (coupes 9 et 10) couvre l'ensemble de la commune entre le pont de la Forêt à l'ouest et l'allée Thiesset à l'est, correspondant à la limite communale de Livry-Gargan, et présente un contraste fort entre les deux rives.

La rive nord, délimitée sur 750 mètres environ par le quai d'Amsterdam, entre l'allée de Madrid et le pont de L'Europe est occupée par la zone d'activités du port de la Poudrette faisant partie



du DPF. La zone portuaire, d'une emprise de 8,5 ha environ regroupe une dizaine de lots concédés à des entreprises de traitement et de vente de matériaux et de produits divers. Le bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette implanté en bordure du quai et occupé par l'association « contraste », proposant des activités nautiques est un élément intéressant dans le site : à l'inverse certaines entreprises par leur configuration et leur fonctionnement, ainsi que la présence de terrains vacants ou occupés sans titre, contribuent à dévaloriser le paysage. À l'est du pont de l'Europe, la rive est occupée par un pôle d'équipements publics, notamment la Maison des Services Publics Claude Érignac (annexe de la mairie), la salle omnisport Lino Ventura, un projet de collège et une zone d'habitat pavillonnaire (Clos Sainte-Anne).

À l'arrière de la zone portuaire, la zone industrielle de la Poudrette, principal secteur d'activités communal datant des années 1990, s'étend sur une quinzaine d'hectares et regroupe une quarantaine d'entreprises. Au nord de cette zone, jusqu'à l'avenue de Paris sur une profondeur de 140 mètres, le secteur de la Poudrette est occupé par la cité d'urgence de la Poudrette, reconstruite en 1976, le groupe scolaire Louise Michel datant de 1980 et un terrain de football municipal inutilisable depuis 2003 à cause de la pollution et déclassé par délibération du Conseil Municipal en 2008. En 2002, une Étude Détaillée des Risques (EDR), demandée par le Préfet, a ré-



1 Les Pavillons-sous-Bois depuis la demi-lune de retournement des péniches



2 Les Pavillons-sous-Bois vers Aulnay : en rive nord des activités, en rive sud des logements collectif et individuel

vélé un état de pollution important des sols du secteur de la Poudrette et de la cité Ste Anne.

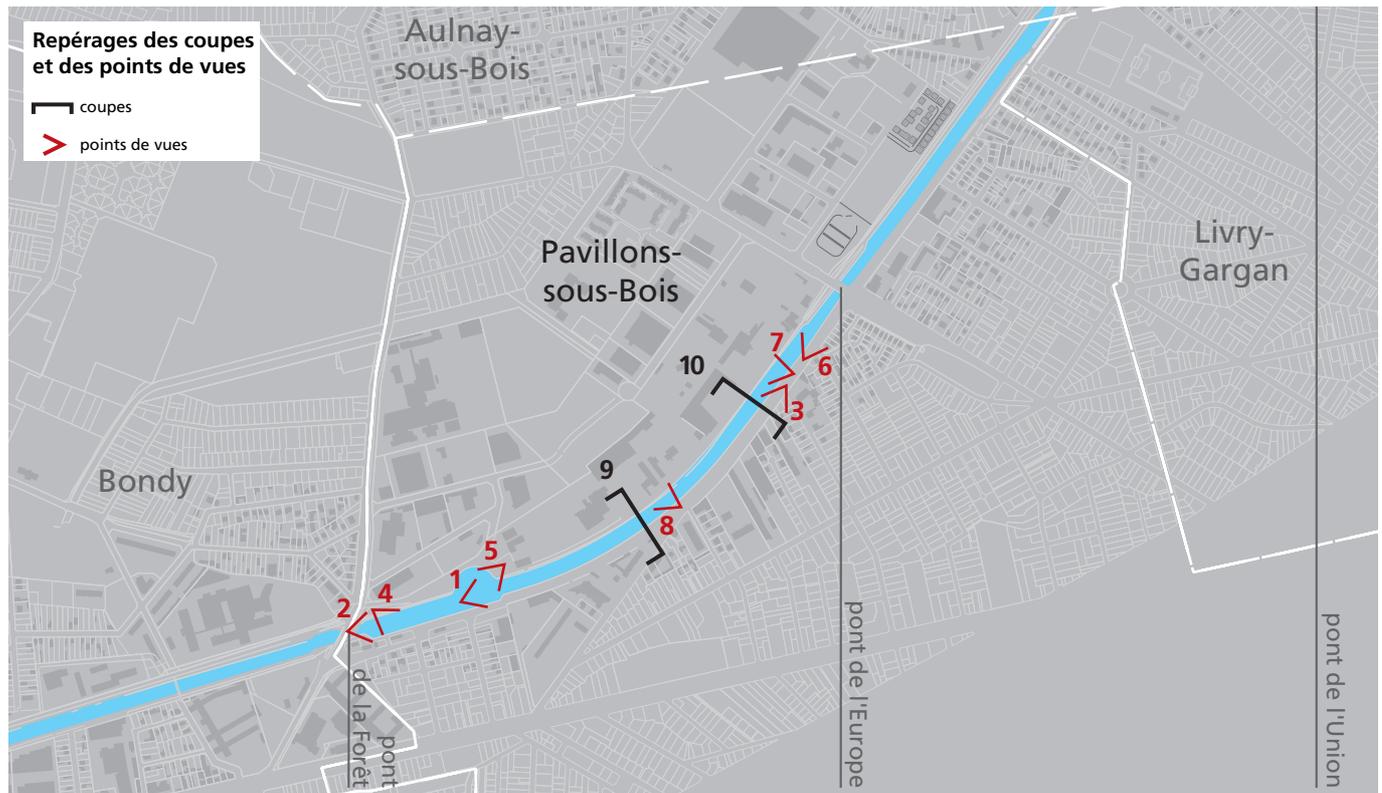
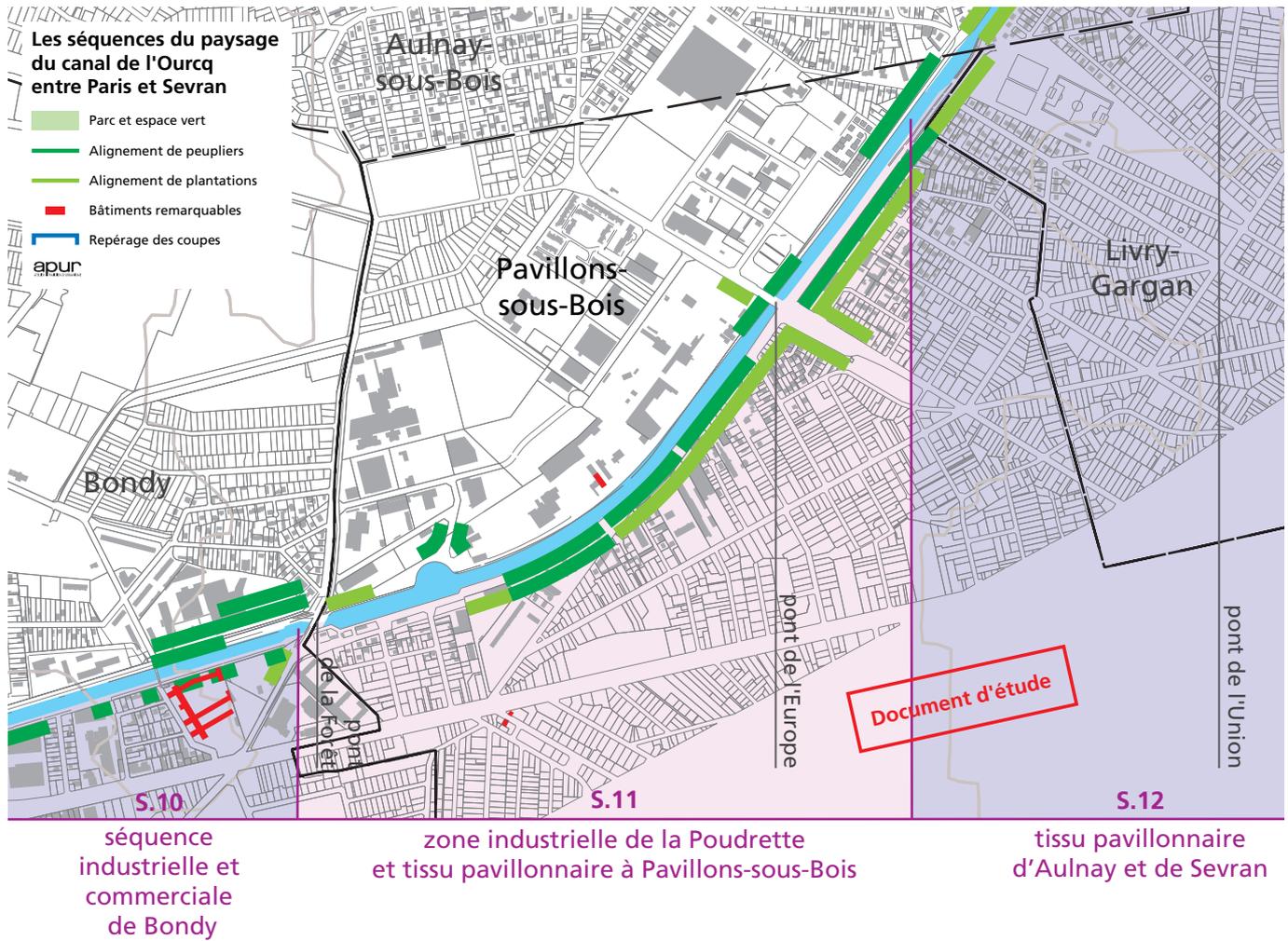
Le manque de commerces, le faible nombre d'équipements publics, la présence de vastes enclaves (cimetières, friches de l'EREA) et l'insuffisance de liaisons dans le réseau des voies de la zone industrielle et portuaire, isolent les habitants du secteur de la Poudrette du reste de la commune.

En berge nord, les quais d'Amsterdam et de Copenhague, d'une largeur de 10 mètres en section courante, sont en contrebas de 5 mètres en moyenne des allées d'Athènes, du Luxembourg et de Berlin et de l'avenue de Rome. Les quais présentent un caractère minéral à l'exception de trois ensembles plantés de peupliers : à l'ouest aux abords de l'allée de Madrid, au centre sur les talus des deux rampes perpendiculaires au pont de l'Europe et à l'est à partir de l'allée du Passeur.

La rive sud, du pont de la Forêt au pont de l'Europe est majoritairement occupée par de l'habitat pavillonnaire. Dans les deux îlots triangulaires délimités par l'avenue du Général Leclerc et les allées Vincent et du Canal, on trouve quelques immeubles de logements et une dizaine de parcelles mitoyennes aux berges occupées par des activités. Ces quartiers sont délimités au sud par l'avenue Aristide Briand (RN3), axe de circulation de transit. Le carrefour de la Fourche sur cette avenue, avec les deux pavillons des gardes réhabilités, situés à 200 mètres du canal, constitue l'accès principal à la partie sud de la commune par l'avenue Jean Jaurès. À l'est du pont de l'Europe, une série de lotissements pavillonnaires a remplacé récemment les activités industrielles préexistantes en bordure du canal, jusqu'à l'allée Thiesset.

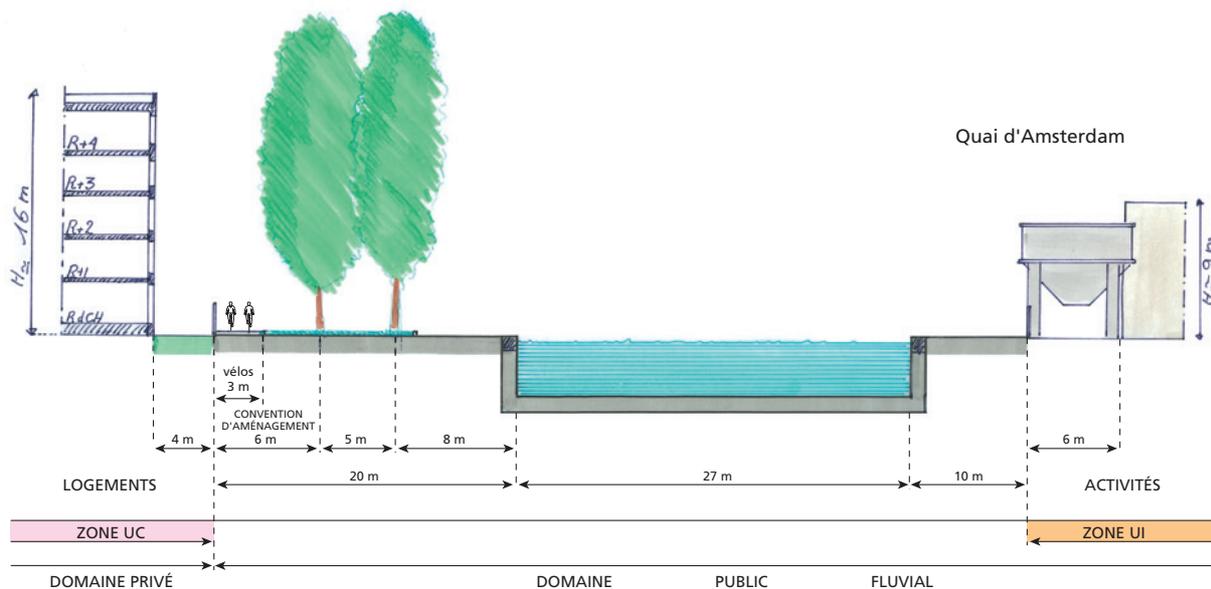
La berge sud, entre les deux ponts, large de 18 à 28 mètres, est partiellement concédée sur 200 mètres à des entreprises dont les hangars et les

aires de stockage de matériaux occupent la moitié de la berge, soit 14 mètres de large. De part et d'autre du pont de l'Europe, l'implantation des deux rampes latérales perpendiculairement au canal entraîne un élargissement de l'allée de Monthyon amplifiant les échappées visuelles. À l'est du pont de l'Europe, la berge est large de 15 mètres en section courante. Le caractère végétal de la berge est donné par des alignements de peupliers : double rangée dans la courbure du tracé sur 300 mètres de long et simple rangée replantée récemment à 6 mètres du bord de l'eau, à partir de l'avenue du Général Leclerc jusqu'à Livry-Gargan, sur 1 km. Ce linéaire végétal a été complété par des aménagements paysagers composés d'arbres isolés, de haies d'arbustes et de massifs en continuité avec les jardins des pavillons.

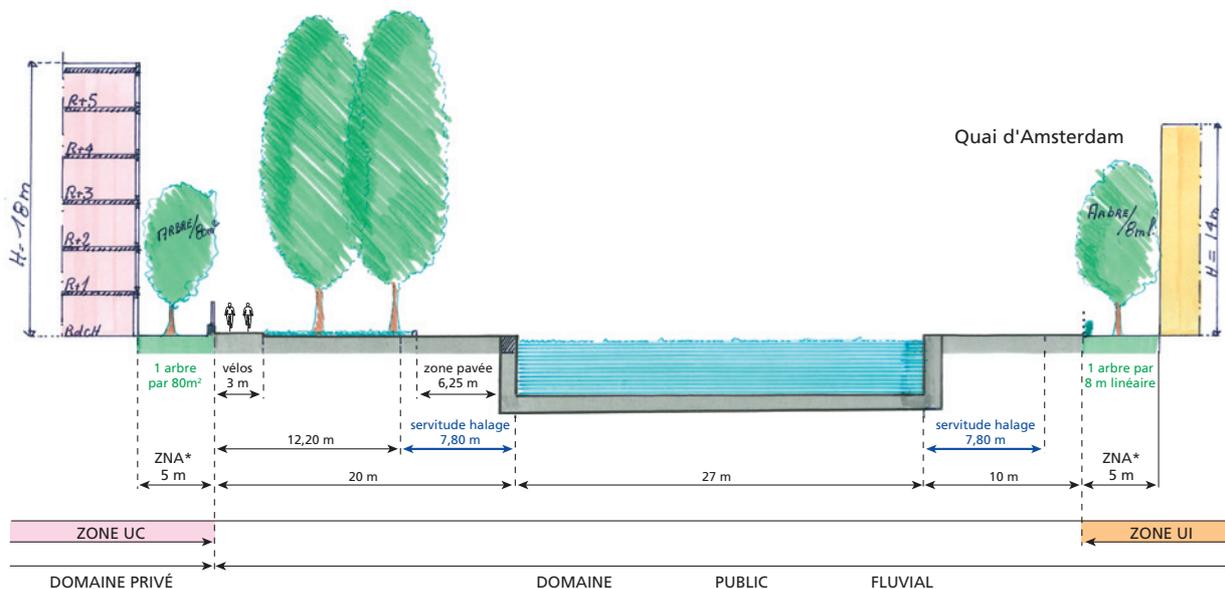


Coupe 9 : La Poudrette, av. du Général Leclerc - Pavillons-sous-Bois

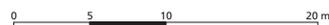
État actuel



Possibilités de construire POS

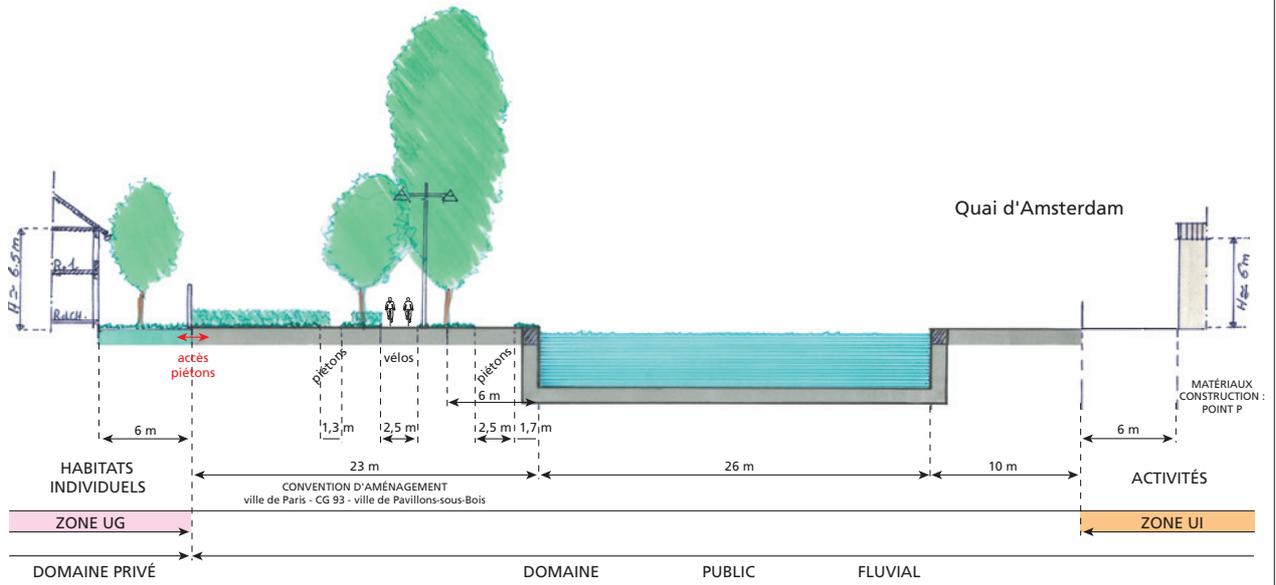


\*La zone Non-Aedificandi de 5m résulte de l'application du POS (article 6)

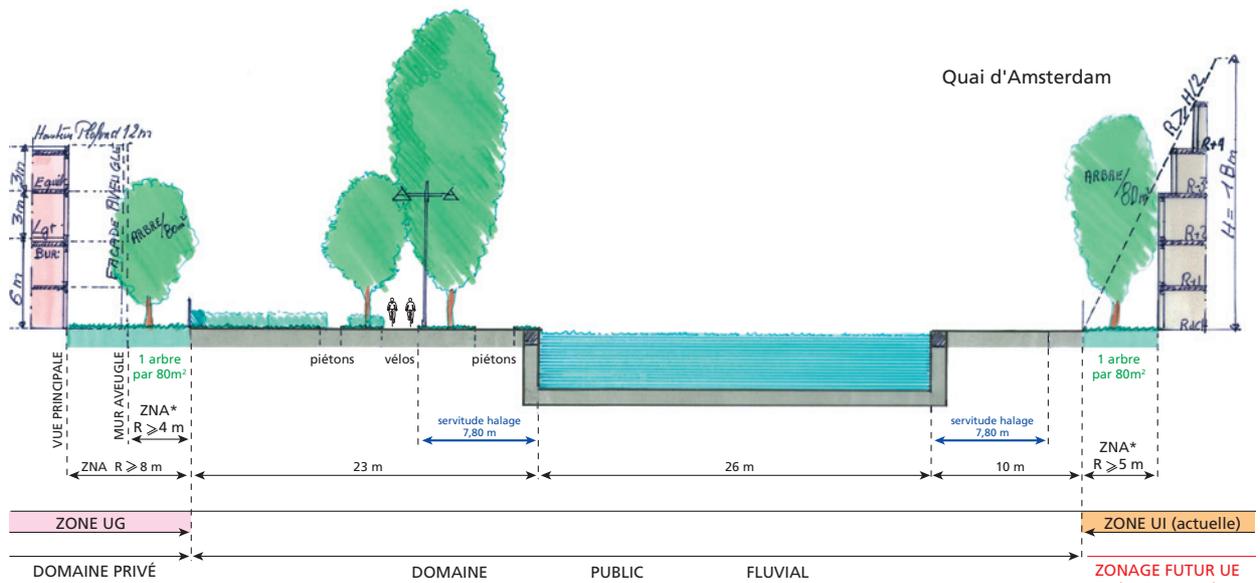


## Coupe 10 : La Poudrette, projet PRU quai d'Amsterdam - Pavillons-sous-Bois

État actuel



Possibilités de construire POS



\*La zone Non-Aedificandi de 5m résulte de l'application du POS (article 6)



## Les berges du canal : gestion, accessibilité et franchissement

### Gestion de l'espace public

La berge nord, large de 10 mètres, est entretenue et aménagée par le service des canaux. Elle est circulée entre le pont de l'Europe et l'emprise du Point P sur 500 mètres et entre la demie lune et le bâtiment de la Colonie de la Villette. Elle se caractérise par un revêtement en pavé de grès. Elle reste très minérale à l'exception de ses extrémités : la rampe d'accès au pont de l'Europe et la bordure de la demi-lune de retournement, agrémentée de peupliers.

La rive sud a fait l'objet de deux conventions de gestion et d'aménagement en 1995 et 2000 entre la ville de Paris et la commune des Pavillons-sous-Bois qui y a réalisé une promenade et des plantations. La sécurité y est assurée par un système de vidéosurveillance. Une petite partie des berges côté Bondy ne fait pas l'objet de convention de gestion et est entretenue par la Ville de Paris.

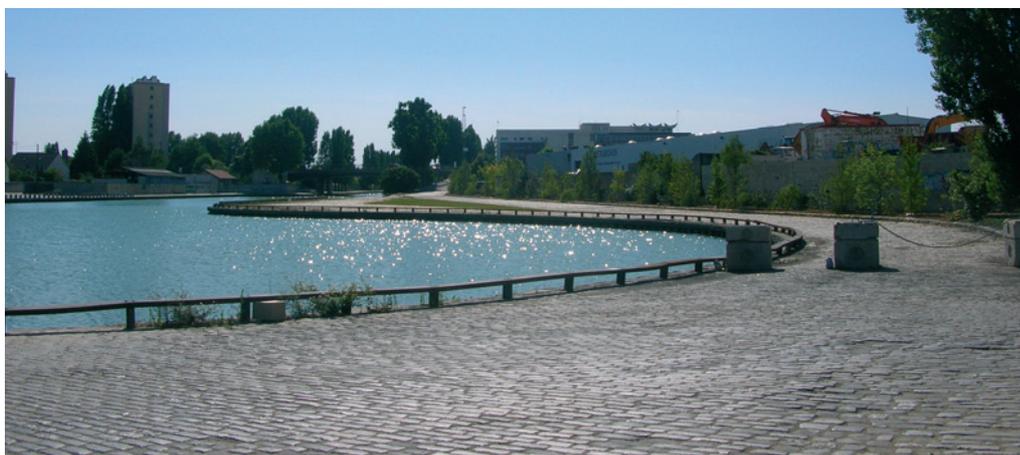
Par convention de 1977, le CG93 gère la piste cyclable, en rive sud. La piste cyclable et les plantations sont interrompues à l'est du pont de la Forêt par la présence de stockage de matériaux.



3 Aménagement paysager sur la berge sud



4 Interruption de la piste cyclable en berge sud



5 Les pavés autour de la demi-lune de retournement en berge sud

### Franchissements

La commune partage le Pont de la Forêt avec Bondy à l'ouest. Le franchissement principal des Pavillons est le pont de l'Europe, au centre de la commune. Les rampes attenantes au pont sont les accès majeurs aux berges du canal.

Les deux ponts sont distants de 1100 mètres environ. La commune souhaiterait un franchissement confortant les liaisons douces, à mi-distance permettant de relier les nouveaux quartiers en rive nord avec le centre ville. La question du financement non intégré au PRU, temporise le projet, pour autant la commune des Pavillons-sous-Bois



6 Pont de l'Europe

intégrera dans ses documents d'urbanisme l'emprise de ce nouveau franchissement et recherchera un nouveau partenariat financier pour la réalisation d'un tel ouvrage d'art.

Luxembourg) située en surplomb de 6 mètres au dessus du niveau du canal. Les parcelles occupées par des activités en bordure du canal sont desservies par la berge.

### Accès

Les berges sont bien accessibles en rive sud, à travers le tissu pavillonnaire. Neuf voies débouchent sur la promenade qui a été aménagée au bord du canal.

Côté rive nord, la zone d'activité de la Poudrette est moins perméable en raison du tissu d'activités sur cette rive : elle est desservie principalement par une voie parallèle au canal (Allée de

### Accessibilité en transports en commun

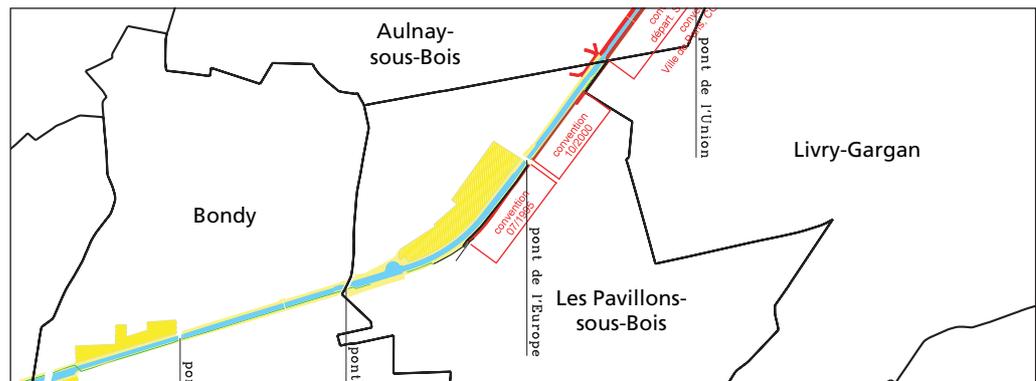
La desserte du secteur du canal se fait essentiellement en bus, avec deux lignes de bus qui franchissent chacun des deux ponts. L'arrêt du T4 Lycée Henri Sellier à Livry-Gargan n'est pas trop éloigné du secteur, tout comme le pôle de bus de la Fourche, sur la RN3.

Un projet de TCSP sur la RN3 est inscrit au CPER.

### Conventions de gestion des Berges

#### Gestion

- domaine public Fluvial (VP)
  - piste cyclable (VP)
  - piste cyclable (CG93\*)
  - aménagement communal
  - voie communale
- \* aménagement piste cyclable :  
convention VPI départ Seine St Denis  
1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
2ème phase 12/1978 (Paris - Pavillons sous Bois)



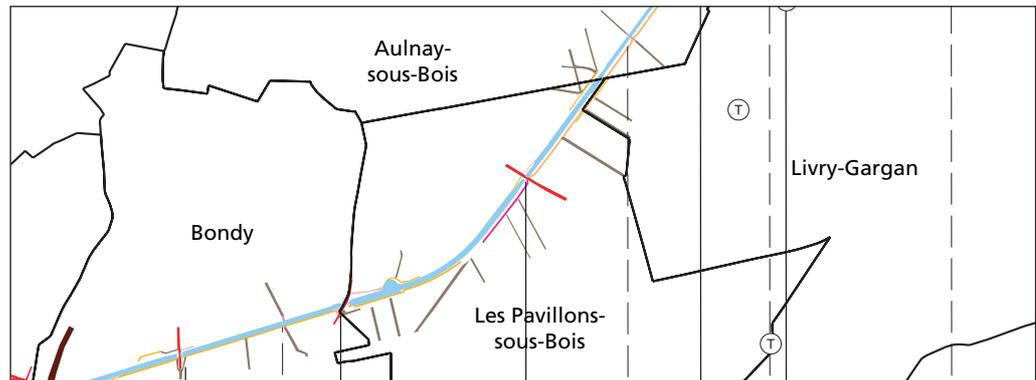
### Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

#### Franchissements

- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont et emprises ferroviaires
- pont technique

#### Accès

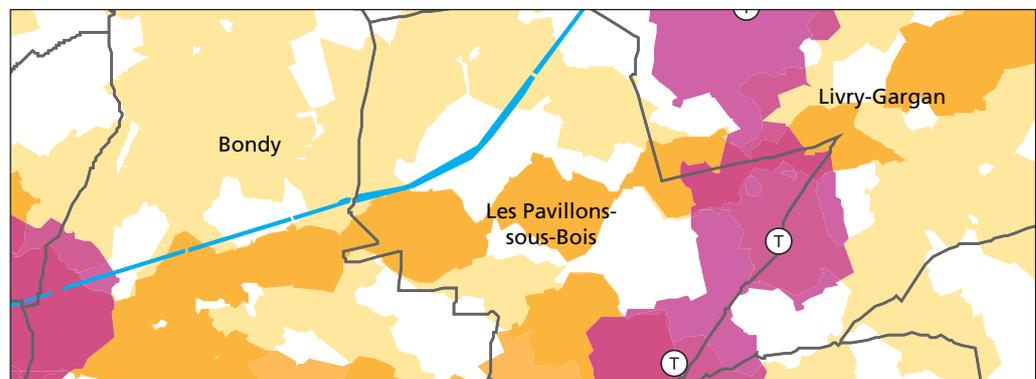
- voie publique au bord du canal
- accès routier
- accès piéton
- accès informel
- centralité



### Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

#### Type de transport

- RER
- métro et tramway (+orlyval)
- bus mobiliens
- bus non mobiliens



## 2. La place du canal dans la politique urbaine communale

Depuis 1999, la berge sud a été progressivement réaménagée par la commune et le CG 93 pour devenir le principal espace vert et lieux de loisirs de la ville. Depuis l'avenue du Général Leclerc, une promenade a été réalisée en complément de la piste cyclable sur les 2/3 de la berge sud en bordure des tissus pavillonnaires, les activités ayant progressivement disparu. La reconquête de la rive nord a été initiée par la commune à partir de 2000 avec l'aménagement d'un pôle d'équipements publics et d'une zone pavillonnaire à l'est du pont de l'Europe en bordure du quai de Copenhague. Cet aménagement a été complété par l'amélioration du réseau des voies de la zone industrielle de la Poudrette. La reconquête de la rive nord doit se poursuivre à l'ouest du pont de l'Europe, le long du quai d'Amsterdam, par l'aménagement sur une partie des emprises du DPF en cours d'acquisition par l'aménageur de la ville, la Sem Pact 93, pour réaliser dans le cadre d'une concession d'aménagement, la mise en œuvre du PRU qui prévoit un quartier mixte tant dans le fonctionnement que dans les populations accueillies. Ce projet demande au préalable une restructuration de la zone industrielle portuaire.

### Des règles de construction destinées à évoluer

Le POS des Pavillon-sous-Bois depuis son approbation en 1982 a été révisé et modifié à plusieurs reprises. En juin 2007, la dernière modification visait la zone UG couvrant les tissus pavillonnaires et portait sur des adaptations mineures des articles 5,7 et 12.

La rive nord est en partie couverte par la zone UE sans COS, destinée à l'habitat avec une vocation dominante d'accueil d'équipements publics et de services et par la zone UI destinée aux activités économiques notamment les établissements industriels, scientifiques techniques de santé et les bureaux, commerces et services avec un COS max



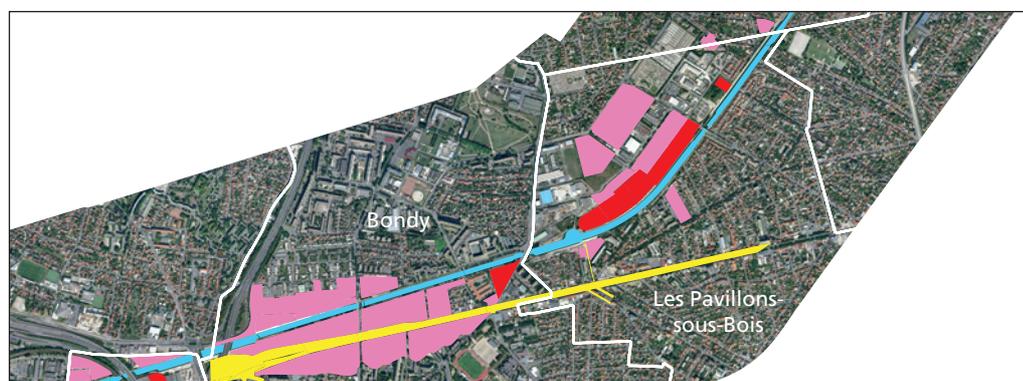
7 Activités le long du quai d'Amsterdam

de 1.5. Des dispositions règlementaires spécifiques existent en bordure du canal: d'une part la servitude de halage, large de 7,80 mètres, s'applique sur les deux rives à la différence des autres communes où elle ne figure qu'en rive sud; d'autre part le DPF étant considéré comme une parcelle du domaine privé, l'instruction des autorisations de construire en bordure du canal est soumise à l'article 7 (implantation des constructions par rapport aux limites séparatives).

Afin de réaliser le PRU, la commune envisage une nouvelle évolution de son document d'urbanisme opposable, et ce avant toute élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, qui pourrait notamment réglementer une constructibilité le long du canal de l'Ourcq reposant davantage sur un esprit de construction le long d'un domaine public ouvert à la circulation des piétons et non plus sur un esprit de construction le long d'une limite séparative.

Cette évolution du POS se traduirait essentiellement par une mutation du règlement-zonage, au détriment de la zone UI (à dominante d'activités), sur l'emprise du P.R.U. jusqu'au bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette, afin d'y admettre des occupations à vocation d'habitat.

La Sem Pact 93, comme aménageur, désignera un architecte urbaniste qui aura notamment comme mission d'élaborer un cahier des charges de prescriptions architecturales et paysagères, sa mission consistera également à as-



### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude

sister l'aménageur et la ville dans l'élaboration d'un nouveau document d'urbanisme pour l'îlot canal de l'Ourcq.

Cette évolution du POS opposable sera approuvée courant 2010.

Toutefois, il convient de souligner que la réalisation d'un nouveau groupe scolaire le long du canal de l'Ourcq peut avoir lieu en l'état actuel des dispositions du P.O.S.

Une livraison de cet équipement pourrait avoir lieu au deuxième semestre 2011.

### **Des projets de restructuration de la zone d'activités portuaires**

La rive nord, entre l'allée de Madrid et le Pont de l'Europe, va faire l'objet d'un aménagement important sur une emprise de 6 ha, associant deux opérations distinctes : la restructuration des activités portuaires et l'aménagement de l'îlot-canal.

*1 Les emprises du DPF de la ville de Paris, en cours d'acquisition par la Ville des Pavillons-sous-Bois, situées à 7,80 mètres du bord de l'eau le long du quai d'Amsterdam, sont grevées d'une servitude non aedificandi de 3,20 mètres. Cela laisse un espace libre de toute construction de 11m depuis le bord à quai.*

*Au P.O.S., les dispositions réglementaires de l'article 6 de la zone UE imposent un retrait des constructions de 5m par rapport aux voies et emprises publiques. Le P.O.S. prévoit donc une emprise libre de toute construction de 12,80m depuis le bord du quai.*

*Dans le cadre de l'adaptation de la règle sur l'îlot canal, le document retiendrait l'hypothèse d'une zone libre de toute construction de 11 mètres d'épaisseur depuis le bord à quai du canal soit 7,80 mètres correspondant au chemin de halage et une zone non aedificandi de 3,20 mètres.*

*Au document graphique du POS une servitude liée à la présence de la canalisation de gaz haute pression génère de part et d'autre une zone non aedificandi de 5 mètres. Il faudra vérifier la position exacte de cette canalisation.*

### **Projet de renouvellement urbain de la Poudrette et de l'îlot-canal**

Le domaine de la Poudrette, propriété de la ville de Paris a servi à partir de 1826 jusqu'au début de 20ème siècle à recevoir les contenants des fosses d'assainissement où ils étaient transformés par décantation. Le site a ensuite accueilli une décharge puis a été affecté à la TIRU (traitement industriel des résidus urbains) entre 1940 et 1960 sur une quinzaine d'hectares.

Sur l'emprise de la TIRU une cité d'urgence a été construite en 1955 composée de 82 logements dont 52 pavillons et 30 logements en collectif, un terrain de sport et une école ainsi que le cimetière communal en 1954. Cette zone est jouxtée par la cité Sainte-Anne, ancienne cité de transit appartenant à France Habitation.

Suite à la confirmation en 2002 de pollution des sols importante dans la zone de la Poudrette (no-

tamment en métaux lourds), la commune des Pavillons-sous-Bois a élaboré des projets pour remédier à ce problème de santé publique en délocalisant les logements et les infrastructures scolaires au bord du canal (hors site historique de la TIRU), et réaménager ce secteur dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine (PRU). Ce projet fait l'opération d'une convention ANRU en ce qui concerne les logements, l'école et la rénovation du bâtiment de la Colonie. La réalisation d'une possible passerelle n'est pas incluse compte tenu du dysfonctionnement rencontré quant à son financement. Il ne s'agit que d'un report, le principe d'existence d'un tel équipement n'étant pas en soit mis en cause. La ville de Paris a donné son accord et un protocole de cession du foncier est en cours de rédaction.

### **La reconstruction de l'école**

La commune en première phase souhaite prioritairement reconstruire l'école au bord du canal sur des terrains appartenant à la Ville de Paris, en site assaini, juste avant le pont de l'Europe. Cette

école de 16 classes nécessite un terrain de 10 000 m<sup>2</sup> compte tenu de la création de la nouvelle voirie desservant cet équipement.

### **La reconstitution de l'offre de logements sur l'îlot canal**

La démolition et la reconstruction de l'offre de logement hors site est une nécessité pour les deux cités compte tenu du contexte environnemental. Les 24 000 m<sup>2</sup> situés entre l'école et le bâtiment de la Colonie de la Villette seront aménagés afin de recevoir une partie de l'offre de relogement et les équipements. Le projet prévoit de construire 250 logements (64 individuels et 186 collectifs)

dont 127 logements sociaux, principalement dans des immeubles R + 3. Cette opération comprend également des espaces verts, des voies de circulation et une maison des associations dans le bâtiment de la Villette. Le maire de Paris<sup>1</sup> s'est engagé dans le cadre d'un protocole de vente à venir à céder ces terrains d'une emprise de 4 hectares environ à la commune de Pavillons.

### **Restructuration de la zone industrielle portuaire de la Poudrette**

Afin de libérer les terrains nécessaires au projet de l'ANRU, il est également projeté de réduire et de restructurer les activités présentes. Ces activités seront pour certaines relocalisées dans l'emprise située entre la Colonie et la demi-lune de retournement, sur près de deux hectares. Cette restructuration conduit à une nouvelle définition du cahier des charges d'occupation des terrains et de desserte des activités, qualifiant le site et respectant la proximité future de la zone d'habi-

tat. Ainsi le magasin Point P a souhaité occuper l'extrémité ouest de l'emprise Ville de Paris, au bord de la demi-lune pour une meilleure visibilité commerciale depuis le pont de la Forêt. Le projet de Point P s'est élaboré en concertation entre Paris et les Pavillons-sous-Bois, en tenant compte des contraintes du site (topographie, définition d'une façade en relation avec le paysage du canal, traitement des abords). L'Apur a mené ce travail de cohérence paysagère en 2008.

### 3. Les enjeux

Aux Pavillons-sous-Bois, la séquence paysagère (S.11) marquée par l'inflexion du tracé du canal, crée une transition entre la grande séquence de 5 km, caractérisée par les plantations d'alignement des peupliers en rive sud et un paysage de plus en plus dense, sur les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy; et une séquence pavillonnaire d'Aulnay-sous-Bois et Sevran.

Pour remédier à l'isolement de la cité de La Poudrette en rive nord et aux questions de pollution des sols, la réalisation du PRU de la Poudrette sur une emprise de 4 ha, à l'ouest du pont de l'Europe, va faire l'objet d'un aménagement important, cette mise en œuvre s'associant aux projets de la ville de Paris de restructuration des activités portuaires

Ainsi de façon concomitante, nous assisterons d'une part à l'aménagement de « l'îlot-canal par la ville des Pavillons-sous-Bois et d'autre part à la mise en valeur par la ville de Paris du terrain de 2 ha s'étendant depuis le bâtiment de la Villette jusqu'à la demi-lune en permettant à des activités pérennes et intégrées au paysage de s'installer. Pour mener à bien ces opérations situées sur le DPF de la Ville de Paris, une opération concertée est menée depuis 2002 entre les Villes des Pavillons-sous-Bois et de Paris.

#### L'aménagement de « l'îlot canal »

L'aménagement de « l'îlot canal », permettant le relogement des logements de la cité de la Poudrette, la réalisation d'un groupe scolaire et d'un équipement dans le bâtiment de la Colonie de La Villette, est conditionné par le relogement des activités en présence dans le port de Pavillons sur l'ouest du port.

Concernant le paysage depuis la rive du canal, il pourrait être plus valorisant pour le PRU de pouvoir ouvrir des accès piétons et des vues directement vers le canal, depuis les programmes de logements prévus.

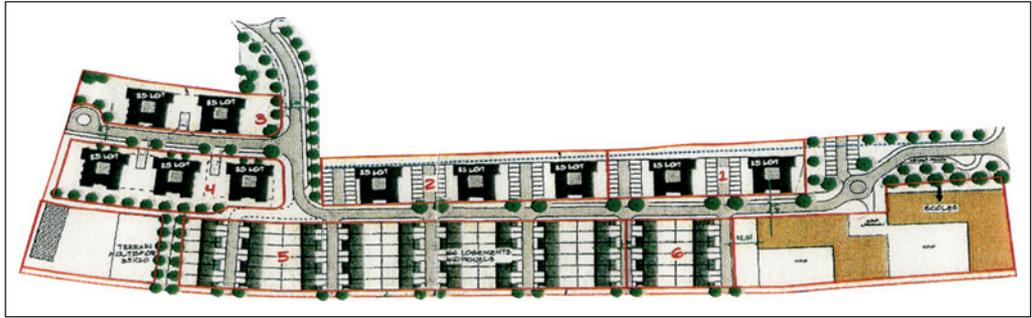
Pour ce faire, il est nécessaire d'ouvrir une voie publique communale piétonne en limite du DPF.



8 Le bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette



Projet de Renouveau Urbain de la Poudrette, Restructuration des activités en rive nord



Évaluation de la capacité du projet de l'îlot Canal (Agence Tribel)

Cette dernière peut prendre la place de la bande NA de 3,20 qui figure au protocole foncier négocié avec la Ville de Paris. Cette nouvelle voie permettra de :

- Maîtriser la cohérence architecturale des façades en rive du canal par l'application des mesures réglementaires de l'article 6 du POS (implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques) aux futures constructions implantées en bordure d'une voie publique
- Agrandir l'espace libre actuel, voué à la promenade au bord de l'eau, en mutualisant l'emprise des berges du DPF avec celle de la voie future du DPC susceptible de recevoir divers usages (loisirs, détente)
- Améliorer l'accès aux nouveaux programmes pour les usagers et les engins de sécurité par la nouvelle voie piétonne communale adjacente à la berge nord. Les accès aux parkings et les livraisons s'effectueront par la voie nouvelle parallèle au canal reliée aux voies transversales à

prévoir.

Le bâtiment de la colonie de la Villette restauré permettra d'assurer une transition vers la zone d'activité restructurée à l'ouest.

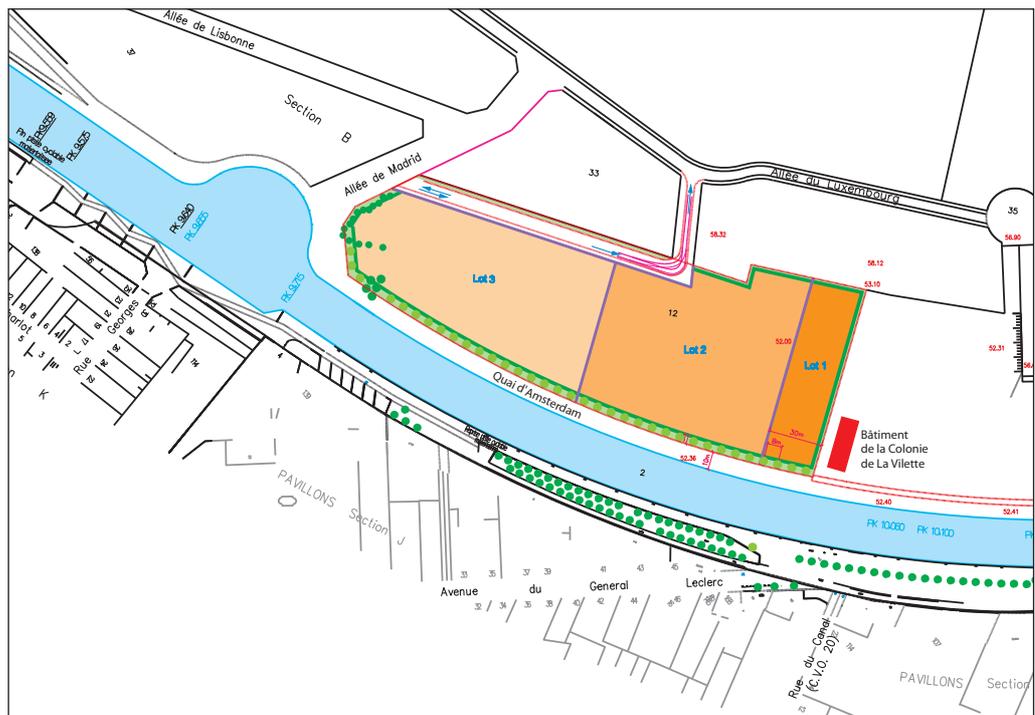
La partie arrière de « l'îlot canal », qui n'est pas comprise dans le PRU, mais dont le fonctionnement avec la voie d'eau est compromis, devra faire l'objet d'un aménagement cohérent entre l'opération de logements et d'équipements et la zone industrielle de la Poudrette plus au nord de l'allée du Luxembourg.

### La restructuration des activités portuaires

Les recommandations indiquées ci-dessous sont le résultat du travail mené par l'Apur en 2008, pour la réimplantation des activités portuaires sur l'ouest du site. Ce travail a été piloté par les Villes des Pavillons-sous-Bois et de Paris. Le projet de relogement concerté de Point P a permis de tester ces préconisations avec l'entreprise.

#### Restructuration des activités

- canal de l'Ourcq
  - emprise aménageable
  - limite lot
- #### Végétation
- arbres existants
  - arbres prescrits par le POS/PLU
  - haie vive et épaisse
- #### Recul
- zone NA (non ædificandi) prescrite par le POS/PLU
  - lot



Restructuration des activités : proposition de découpage des lots (Service des Canaux — Apur)

Les installations portuaires doivent permettre une cohabitation avec les autres fonctions (mairie annexe, collège, logements, salle omnisports associations...), prévues sur les parcelles riveraines à l'est :

- La desserte des emprises portuaires ne doit pas interférer sur celle des futurs programmes de logements. Une voie de desserte à l'arrière des emprises portuaires éviterait que des engins empruntent le quai comme cela se passe aujourd'hui.
- A l'est de la zone industrielle restructurée, la parcelle mitoyenne avec celle du bâtiment de la Colonie, destinée à recevoir des associations dédiées à l'éducation, aux sports et aux loisirs en lien si possible avec la voie d'eau, assurera une transition entre les programmes des deux opérations. Elle pourrait être desservie par la voie nouvelle prévue dans l'aménagement de l'îlot-canal.
- Les activités présentes sur le site doivent utiliser de manière préférentielle la voie d'eau. Dans le cadre des négociations, Point P s'est engagé à se faire livrer une partie de ses marchandises par le canal.

D'un point de vue réglementaire, l'étude du déplacement de Point P a proposé les adaptations réglementaires de la zone UI suivantes :

- Pour intégrer les installations industrielles dans le paysage du canal il est important de ménager des transparences à travers les parcelles mitoyennes des berges (article 13).
- Dans la zone UI, il doit être précisé que les constructions s'implanteront à l'alignement de la bande non aedificandi.
- Le canal n'étant pas une zone commerciale mais un espace de détente et de loisirs valorisé, les bâtiments devront présenter un traitement soigné des toitures. Il est demandé que les couleurs criardes soient proscrites (blanc, rouge, bleu, etc.) sur l'ensemble des façades au profit de couleurs plus sourdes attirant moins le regard. Les clôtures seront systématiquement transparentes, traitées de manière homogène et pérenne et s'implanteront de manière à valoriser les plantations imposées dans les marges de recul définies à l'article 6 (article 11).
- Les enseignes des bâtiments devront être intégrées aux façades et aux installations. (règlement de la publicité et des enseignes).

D'autre part, il a été convenu qu'il serait plus intéressant d'un point de vue paysager que la zone NA demandée le long des berges du canal pour le secteur allant du bâtiment de la Vilette à la demi-lune ne soit pas incluse dans les parcelles concédées du DPF (Point P par exemple). Cela implique

donc que la haie vive demandée par le POS soit positionnée entre la bande NA et la parcelle concédée et non pas entre la zone NA et la berge. Cette disposition permet de :

- Offrir une berge plus large (incluant la zone NA)
- Garantir que les plantations demandées au POS soient intégrées à l'espace de la berge
- Assurer la cohérence et la qualité de leur entretien par le service gestionnaire de la berge et non pas de chaque affectataire.

### **Aménagement des berges et nouveau franchissement**

D'un point de vue général, les deux berges nécessitent un projet d'aménagement venant compléter ceux déjà réalisés et visant à les intégrer dans les grandes séquences paysagères. Il devra tenir compte de la mixité de l'occupation des rives.

Il est important de compléter les alignements de peupliers existants qui soulignent l'inflexion du tracé du canal.

Les aménagements de la berge nord, entre les ponts de la Forêt et de l'Europe, devront encourager l'accès aux promeneurs, tout en permettant le déchargement des marchandises depuis le canal. En rive sud, la continuité de la piste cyclable doit être réalisée en tenant compte de l'activité du port. Un projet de passerelle de franchissement, au droit de l'avenue du Général Leclerc en rive sud et à l'est du bâtiment de la Colonie en rive nord est envisagé pour mieux relier « l'îlot canal » au centre ville. Il est important de souligner que l'ANRU n'a pas pris en charge cet ouvrage dont le financement est lourd à assumer pour la collectivité locale. L'ouvrage, s'il se réalise, devra ménager les cheminements de berges, par un travail spécifique sur ses rampes et appuis. En ce sens, il est intéressant de réserver la place pour l'emprise d'un tel ouvrage d'art (notamment les rampes) dans les plans d'aménagement de l'opération « îlot canal »

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

En rive droite, les emprises situées entre le quai d'Amsterdam et l'allée du Luxembourg sont amenées à évoluer. La restructuration des activités actuelles doit permettre l'aménagement d'un nouveau quartier élaboré dans le cadre de l'ANRU (voir coupes 9 et 10).

### Zones réglementaires du POS

La rive gauche est en grande partie couverte par la zone UG dans laquelle le caractère dominant est l'habitat individuel de type pavillonnaire.

À l'ouest du pont de l'Europe, la rive droite est couverte par la zone UI destinée à recevoir des activités économiques. Une partie de cette zone, comprise entre le pont de l'Europe et le bâtiment de la colonie de la Villette doit évoluer en terme de réglementation afin de permettre la mise en œuvre d'un programme d'habitation.

### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol en zone UG et UI

#### Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées et emprises publiques (art. 6)

En zone UG, des dispositions spéciales de protection des abords du canal de l'Ourcq et de ses emprises adjacentes précisent : un recul minimum de 8 mètres par rapport à l'emprise des berges du canal de l'Ourcq sera imposé pour toute nouvelle construction. En présence de murs aveugles, un recul minimum de 4 mètres sera imposé par rapport à l'emprise des berges du canal.

En zone UI, un recul de 5 mètres sera imposé à toute nouvelle construction située le long du chemin de halage du canal. La servitude liée au chemin de halage est fixée à 7,80 mètres de large et figure au plan des servitudes sur les deux rives<sup>1</sup>.

En zone UE, le nu des façades de toute construction doit être édifiée en recul par rapport à l'alignement des voies publiques existantes, à modifier ou à créer. Cette marge de recul ne pourra être inférieure à 5 mètres.

#### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

En zone UG, la hauteur maximale autorisée des constructions est de 6 mètres mesurés au faîtage pour les constructions à usage de commerces, de services, de bureaux et d'artisanat (R + 1 ou 2 niveaux) 9 mètres pour les constructions d'habitation (R + 2 ou 3 niveaux) et de 12 mètres pour les équipements collectifs (R + 3 ou 4 niveaux).

En zone UI, la hauteur maximale autorisée des constructions est de 14 mètres mesurés au faîtage (voir coupe 9).

En zone UE, la hauteur maximale autorisée des

constructions est de 18 mètres (6 niveaux) mesurés au faîtage (voir coupe 10).

#### Aspect extérieur (art. 11)

Dans les trois zones, les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec celle-ci.

En zone UG, des dispositions spéciales sont prescrites pour les clôtures le long du canal de l'Ourcq : les clôtures situées le long de l'emprise publique des berges du canal devront être constituées par un muret d'une hauteur de 0,5 mètres surmonté de grilles ou de tout autre dispositif ajouré et devront obligatoirement être doublées de haies vives. La hauteur des clôtures le long du canal est fixée à 2,10 mètres.

En zone UI, les clôtures le long du chemin de halage du canal de l'Ourcq seront constituées par un grillage à malles rigides vert, obligatoirement doublé de haies vives épaisses, d'une hauteur comprise entre 2 mètres et 2,60 mètres maximum.

En zone UE, les clôtures situées le long de l'emprise publique des berges du canal devront respecter les mêmes dispositions réglementaires de la zone UG.

#### Espaces libres et plantations (art. 13)

En zone UG, 40 % au minimum de la surface totale de l'unité foncière évaluée après déduction de l'emprise dédiée aux stationnements et à leur accès, doit être traité en espaces verts plantés en pleine terre. Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Les espaces plantés doivent comporter un minimum de :

- 1 arbre par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure ou égale à 50 m<sup>2</sup>,
- 1 arbre par 80 m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 50 m<sup>2</sup>

En zone UI, à l'exception des constructions correspondant à des établissements hôteliers, de soins ou à usage d'équipements collectifs, aucun pourcentage d'espaces vert minimum n'est demandé en dehors de la disposition relative à la marge de recul engazonnée et plantée définie à l'article 6. Cette marge de recul sera obligatoirement plantée à raison d'1 arbre tous les 8 mètres. En zone UE, les espaces verts doivent représenter 20 % de la superficie totale de l'unité foncière et doivent être plantés à raison de :

- 1 arbre par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure ou égale à 50 m<sup>2</sup>,
- 1 arbre par 80 m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 50 m<sup>2</sup>

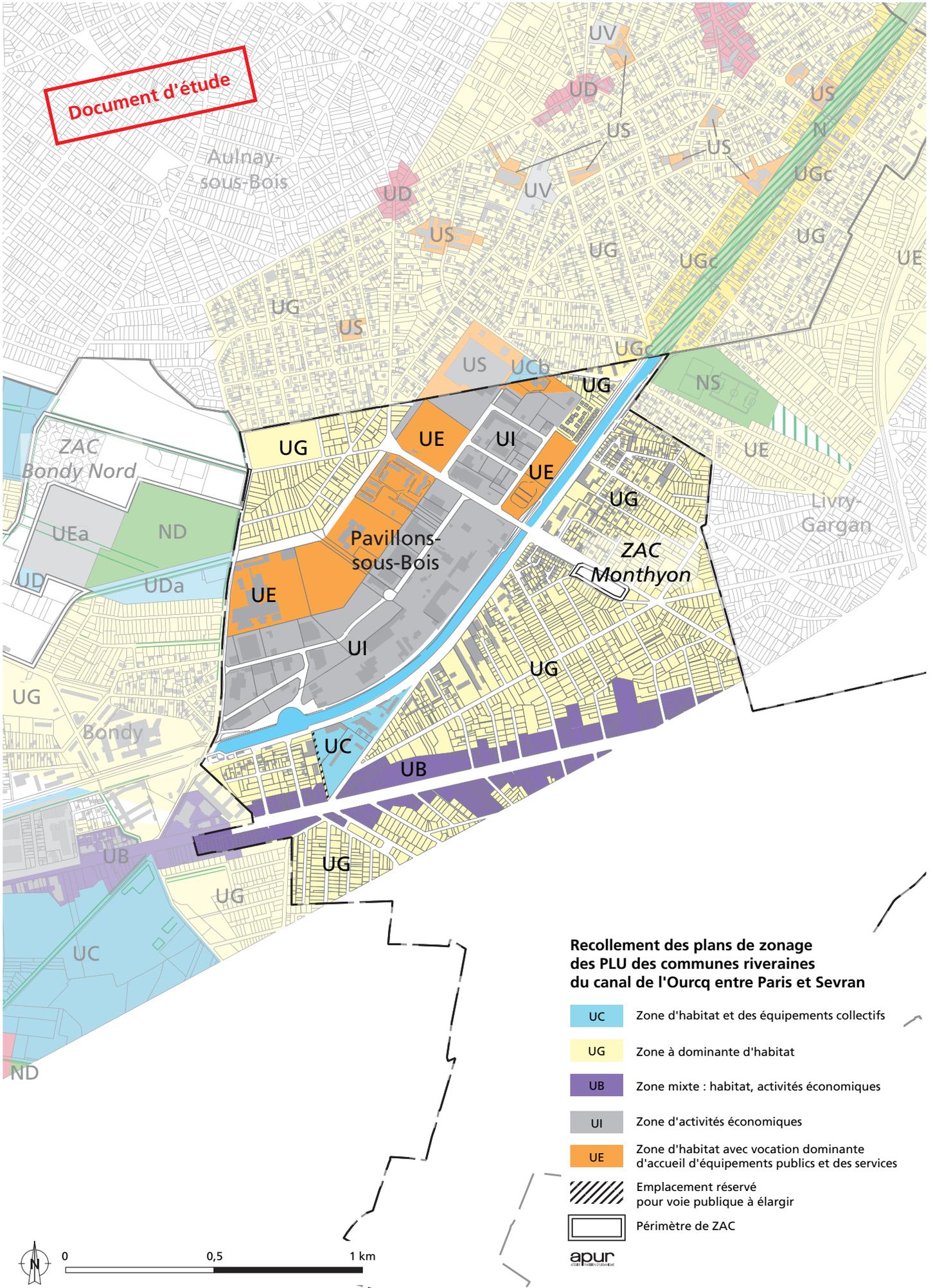
#### Possibilités maximales d'occupation du sol (section 3)

En zone UG, le COS est au maximum égal à 0,6.

En zone UI, le COS est au maximum égal à 1,5.

En zone UE, le COS n'est pas réglementé.

<sup>1</sup> En rive droite, dans le secteur situé à l'ouest du bâtiment de la colonie de la Villette, la largeur du chemin de halage pourrait être portée à 10 mètres dégagant une emprise inconstructible en bordure de l'eau de 15 mètres (coupe 9).





© ph.guignard@air-images.net

## AULNAY-SOUS-BOIS

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

### Fiche synthétique

#### Maire

Gérard SEGURA

#### Superficie

1620 hectares

#### Population

- 1999 : 80 021 hab.
- 2005 : 81200 hab. soit +0,3 %/an

#### PLU

Approuvé en janvier 2008

#### Linéaire du canal

1080 mètres

#### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

- 1 pont routier
- 1 passerelle modes doux

#### Nombre de voies transversales (hors franchissement)

- Rive droite : 3
- Rive gauche : 3

#### Fonctions actuelles le long du canal

Logements

#### Projets en cours

Aménagement des berges du canal de l'Ourcq

# 1. Situation actuelle

## Une seule séquence paysagère

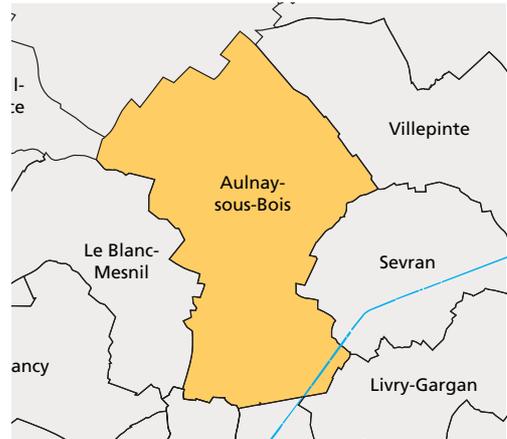
Le canal de l'Ourcq traverse sur 1,1 km la commune d'Aulnay-sous-Bois, au travers d'une zone pavillonnaire dans sa périphérie sud-est, située à 200 mètres environ de la commune de Livry-Gargan.

Le changement de gabarit du canal correspond au passage, d'un environnement urbain avec des infrastructures et des emprises industrielles portuaires à un cadre végétal avec des berges plantées et des rives ouvertes sur le canal à travers des jardins pavillonnaires.

**Une séquence paysagère unique (S.12)** en commun avec Sevrans s'étend sur 2,8 km jusqu'au pont de Sevrans, caractérisée par un habitat pavillonnaire sur les deux rives, couvre l'ensemble de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Avec le passage du grand au petit gabarit, le plan d'eau du canal se réduit de moitié, passant de 24 à 12 mètres de large. L'ouvrage d'une largeur constante, les berges s'élargissent 20 mètres. A la symétrie du plan s'oppose une topographie dissymétrique. Le tracé rectiligne et le nivellement horizontal de l'ouvrage mettent en évidence le relief du site : la rive nord reste de plain-pied avec le réseau des voies en contrebas. La rive sud s'élève progressivement pour surplomber le canal de trois mètres environ au niveau du pont de l'Union.

**Les berges ont été aménagées comme un jardin linéaire.** Sur la berge nord, un cheminement piéton serpente au milieu d'une double rangée de peupliers, agrémentés d'aménagements ponctuels dédiés aux loisirs (pontons, terrains de boules, rampes de mise à l'eau, etc.). Pour donner un aspect convivial au canal, le linéaire de la berge nord a été modifié par plusieurs évidements avec enrochement et plantation de végétaux aquatiques. Un certain nombre de peupliers ont été abattus et de nouvelles essences introduites à l'ouest de la passerelle du jardin perdu.



En berge sud les rangées d'alignement de peupliers ont fait place à des plantations d'arbres et de conifères d'essences variées. Les berges ont aménagées en espaces verts de proximité : par la création de placettes de repos par un reprofilage ponctuel du talus et l'installation de mobilier urbain. Des plantations au droit des limites parcelaires permettent de masquer l'hétérogénéité des clôtures. Un parking arboré est prévu pour répondre à l'attraction du site rénové. L'aménagement des deux rives s'interrompt en limite de Sevrans. La nouvelle municipalité de Sevrans a le désir de poursuivre les aménagements de manière cohérente sur les deux berges.



1 Berge sud : placettes de repos



2 Le canal à Aulnay-sous-Bois vu depuis le grand gabarit



3 Le canal à Aulnay-sous-Bois vers Pavillons-sous-Bois depuis la passerelle du jardin perdu



4 Interruption des aménagements des berges en limite avec Sevrans



5 Le canal à Aulnay-sous-Bois vers Sevrans depuis le Pont de l'Union

## Les berges du canal : gestion, accessibilité et franchissement

### Gestion de l'espace public

La Mairie d'Aulnay-sous-Bois bénéficiait d'une convention avec la Mairie de Paris datant de 1977, l'autorisant à aménager un espace vert, en rive droite du canal de l'Ourcq, dans la traversée de la commune, et lui confiant l'entretien de cette partie de la berge. La rive gauche était gérée par le CG93 au titre de la piste cyclable avec l'obligation pour le département d'entretenir, en plus de la piste cyclable, la totalité de la berge, plantations et chemin de halage compris. En 2007, la Ville d'Aulnay-sous-Bois a obtenu la gestion des deux berges par le biais d'une convention tripartite avec le département et la Ville de Paris.

L'entretien de la rive gauche était réalisé par le département dans des conditions peu satisfaisantes au regard du désir d'Aulnay-sous-Bois d'en faire un espace de détente, en particulier pour les plantations, mises en sécurité après la tempête (au prix d'un abattage important) et non reconstituées depuis. Cette situation conduisait, en un même lieu, à une différence d'entretien flagrante de part et d'autre du canal, entre ce que réalisaient le CG93 et la ville d'Aulnay-sous-Bois.

L'aménagement et l'entretien de la piste cyclable reste à la charge du Département.

Aulnay-sous-Bois est la seule ville qui a la maîtrise de l'aménagement de ses deux berges.

### Franchissements

Un seul pont routier permet le franchissement du canal à Aulnay-sous-Bois, le Pont de l'Union. La passerelle du jardin perdu, en bois, permet un deuxième passage pour les modes doux entre la rue Armand Carrel et l'avenue de la Croix Gauthier.

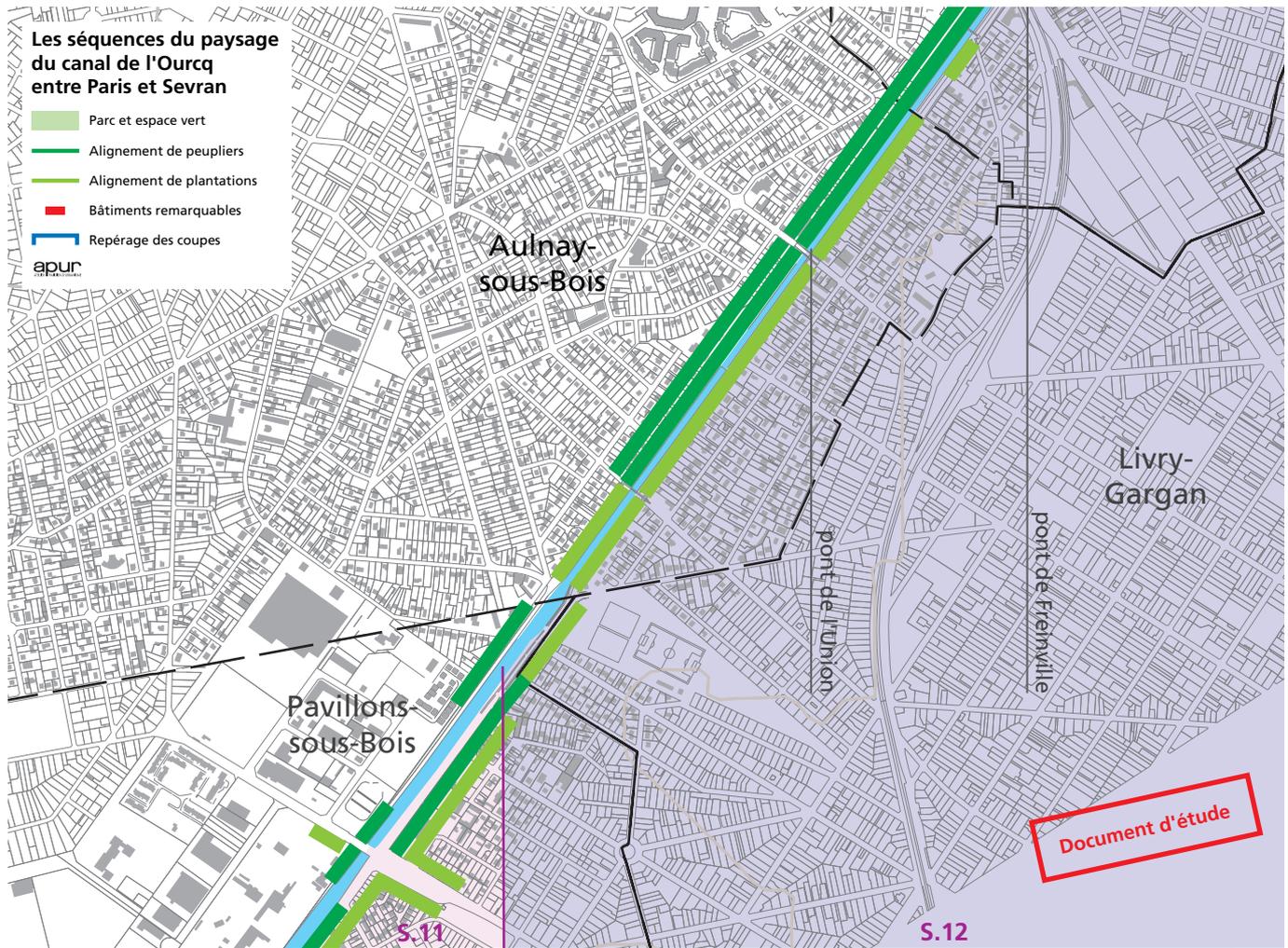
Il n'y a pas de projet de franchissement supplémentaire à ce jour.



6 Pont de l'Union

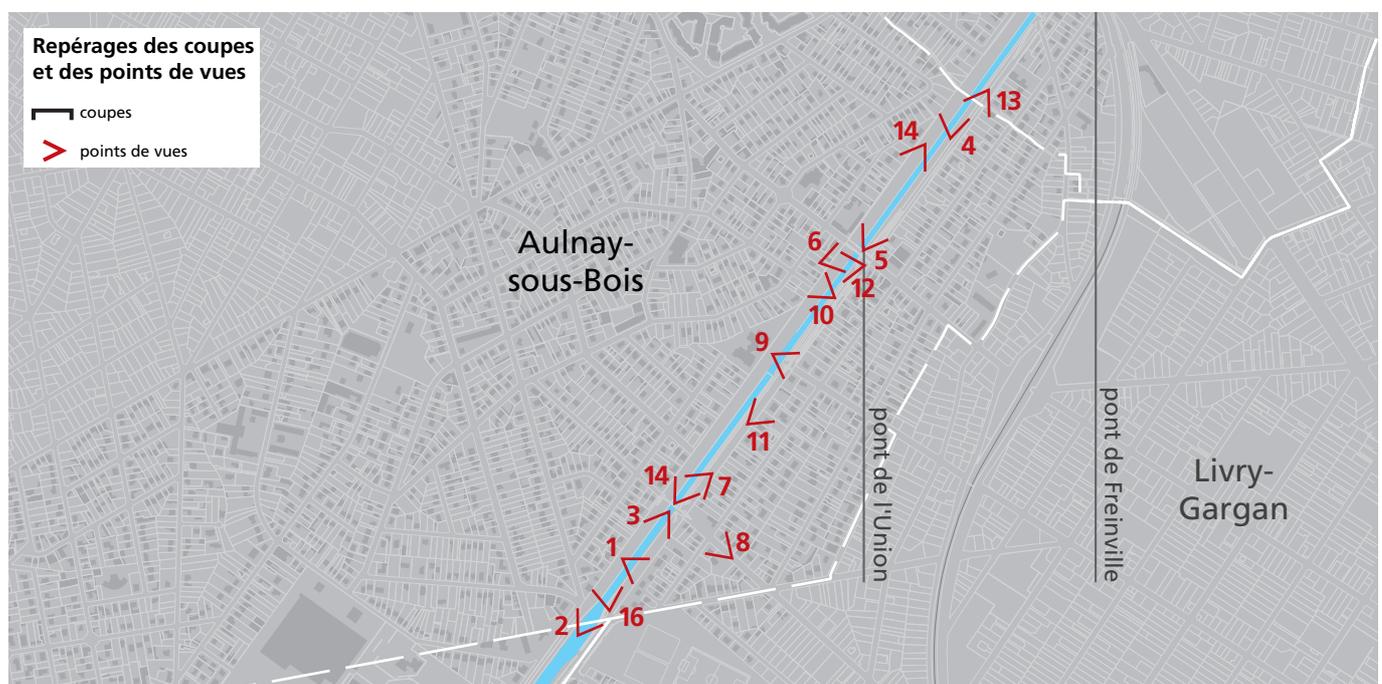


7 Passerelle du jardin perdu



ZI de la Poudrette et tissu pavillonnaire à Pavillons-sous-Bois

tissu pavillonnaire d'Aulnay et de Sevan



### Accès

En dehors des rues menant aux ponts qui permettent également de descendre sur la berge par des rampes et un escalier, on compte trois voies d'accès en rive droite et deux en rive gauche. Il est à noter que deux rues en rive droite buttent en impasse sur un mur longeant le DPF et ne permettent pas l'accès au canal. Au débouché de quelques voies, particulièrement en rive gauche, un travail de nivellement facilite l'accès au canal et à la piste cyclable.

Il faut également noter un grand nombre d'accès piétons sur le DPF depuis certaines parcelles riveraines par des portes cavalières donnant sur les jardins. En rive droite, le DPF est délimité en grande partie par un mur continu de hauteur constante, qui s'interrompt au niveau du foyer des Cerises.

### Accessibilité en transports en commun

Le secteur du canal à Aulnay-sous-Bois est desservi essentiellement par deux lignes de bus. Cette faible desserte est complétée par deux arrêts du T4 à Livry-Gargan et à Sevran, situés à moins de 200 mètres du canal.



8 Insertion de la passerelle et accès au canal



9 Continuité du nivellement entre la berge et une voie latérale



10 Voie sans accès au canal : l'avenue des Prévoyants



11 Berge sud : plantations devant les murs de clôture



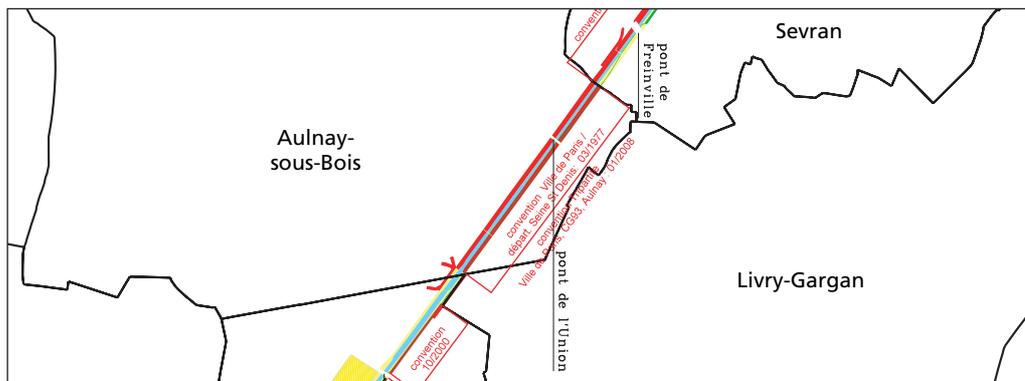
12 Mur uniforme limitant le DPF en berge nord

## Conventions de gestion des Berges

### Gestion

- domaine public Fluvial (VP)
- piste cyclable (VP)
- piste cyclable (CG93 \*)
- aménagement communal
- voie communale

\* aménagement piste cyclable:  
 convention VP/départ Seine St Denis  
 1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
 2ème phase 12/1976 (Paris - Pavillons sous Bois)



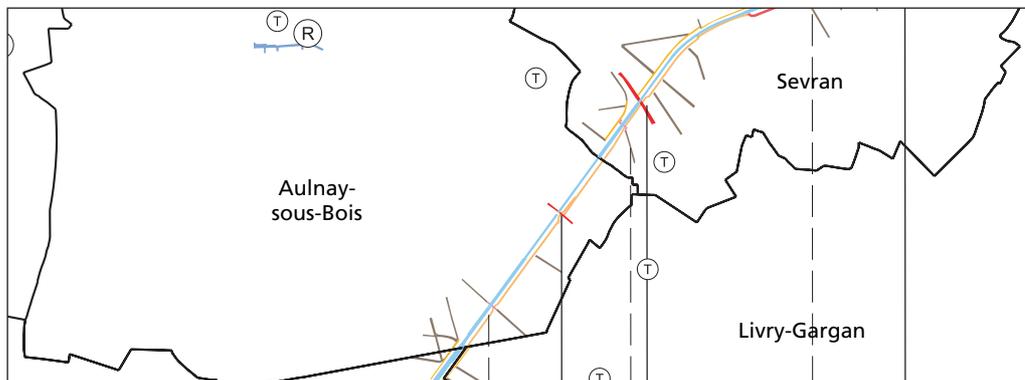
## Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq

### Franchissements

- pont autoroutier
- pont routier
- passerelle modes doux
- pont et emprises ferroviaires
- pont technique

### Accès

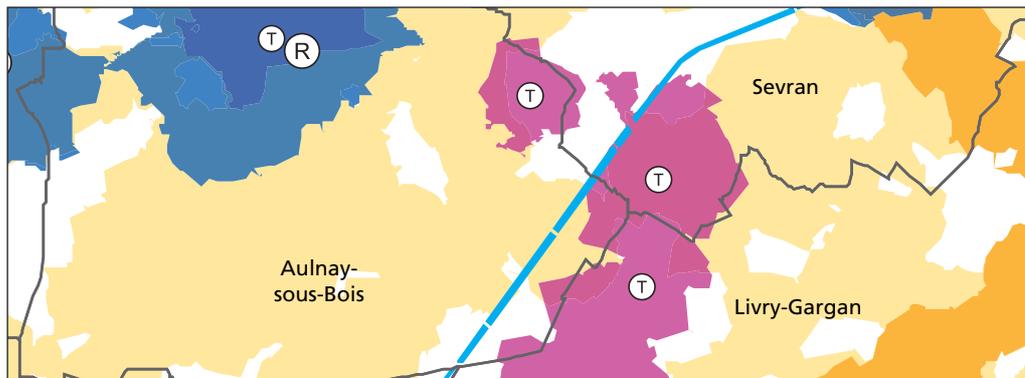
- voie publique au bord du canal
- accès routier
- accès piéton
- accès informel
- centralité



## Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne

### Type de transport

- RER
- métro et tramway (+orlyval)
- bus mobiliens
- bus non mobiliens



## 2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune

Par sa localisation en périphérie du « Cœur de ville » et en tissu pavillonnaire constitué, les parcelles riveraines du canal à Aulnay-sous-Bois ne sont pas appelées à connaître des mutations importantes. Le renouvellement se fait à la parcelle au gré des initiatives privées. Cependant, la commune conduit un important projet de valorisation des berges du canal, qui s'est traduit par l'aménagement des deux rives par la commune en 2007, avec la participation du CG 93.

Les enjeux pour Aulnay-sous-Bois sont l'ouverture des espaces publics communaux vers le canal et le retournement de la frange pavillonnaire vers l'infrastructure. Le canal est appréhendé comme le support d'un jardin linéaire, relié par des cheminements doux aux parcs municipaux. Ce projet se traduit par la recomposition du paysage du canal, passant notamment par le traitement varié des berges : création d'embrochements ponctuels, aménagement d'espaces de loisirs et amélioration de son accessibilité en jouant sur le nivellement et les rampes.

### Des règles de construction intégrant les spécificités de l'espace canal

Le PLU, adopté en janvier 2008, doit être modifié au cours de l'année 2009.

Plus du tiers du territoire communal est couvert par la zone U.G. qui regroupe l'ensemble des secteurs pavillonnaires. Situés de part et d'autre du canal, le secteur U.G.c présente des dispositions réglementaires spécifiques visant à valoriser les relations entre les constructions et les quais en particulier en imposant la réalisation de clôtures de même qualité que celles édifiées le long des voies (articles 11. Malgré l'application de cette mesure, l'aspect des clôtures, disparités, dégradations n'est pas à la hauteur du paysage offert par le canal. Pour y remédier, les récents aména-



13 Interruptions des plantations destinées à masquer les clôtures privées

gements des berges présentent des plantations et des massifs devant les clôtures. Malheureusement ce dispositif s'interrompt à la limite communale avec Sevran.

Le PLU d'Aulnay-sous-Bois présente d'autres dispositions particulières visant à préserver le paysage du canal, qui est couvert par la zone Naturelle sur laquelle se superpose une inscription en Espace Boisé Classé des berges.

Un projet de règlement communal de la publicité et des enseignes est en cours d'élaboration : il devrait intégrer la préservation du paysage du canal.

### Une absence de projets déterminants

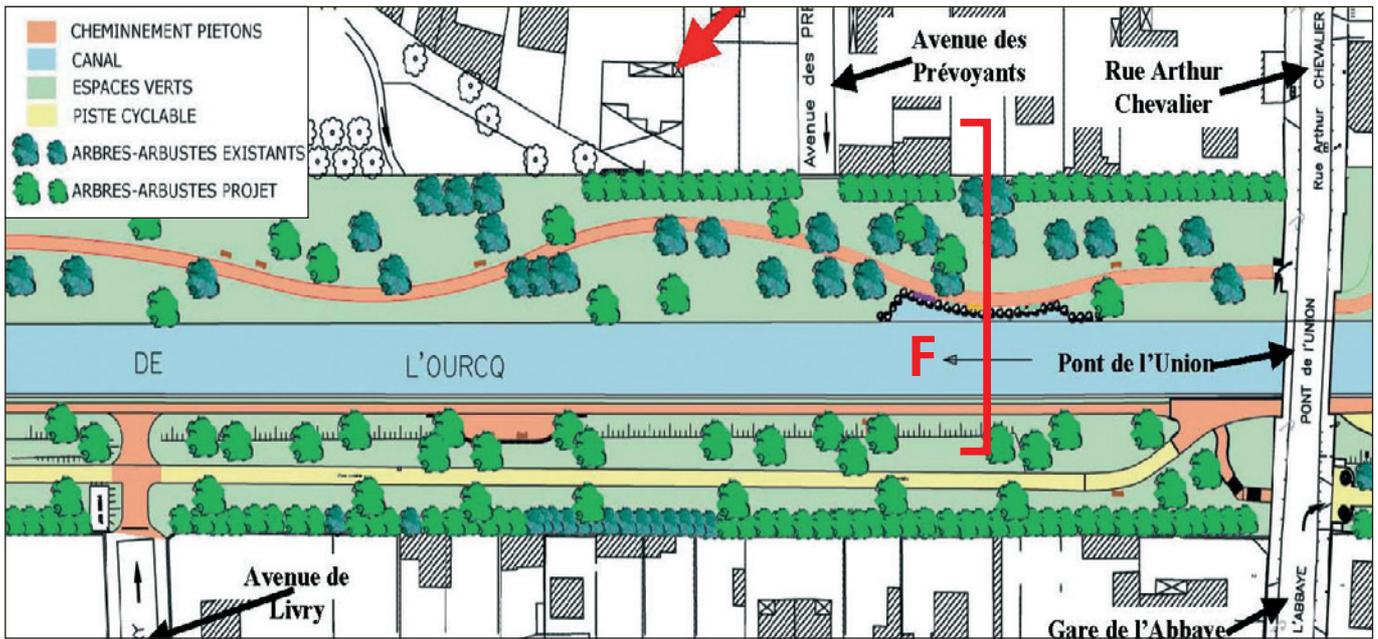
Les travaux d'aménagements des berges ont été achevés en 2008.

Le conseil général de la Seine-Saint-Denis possède un bâtiment qui accueille les archives de la DDE à la limite entre Aulnay-sous-Bois et Pavillons, à l'intersection de deux voies menant au canal. La mairie évoque la possibilité d'y installer une guinguette qui créerait une petite centralité.

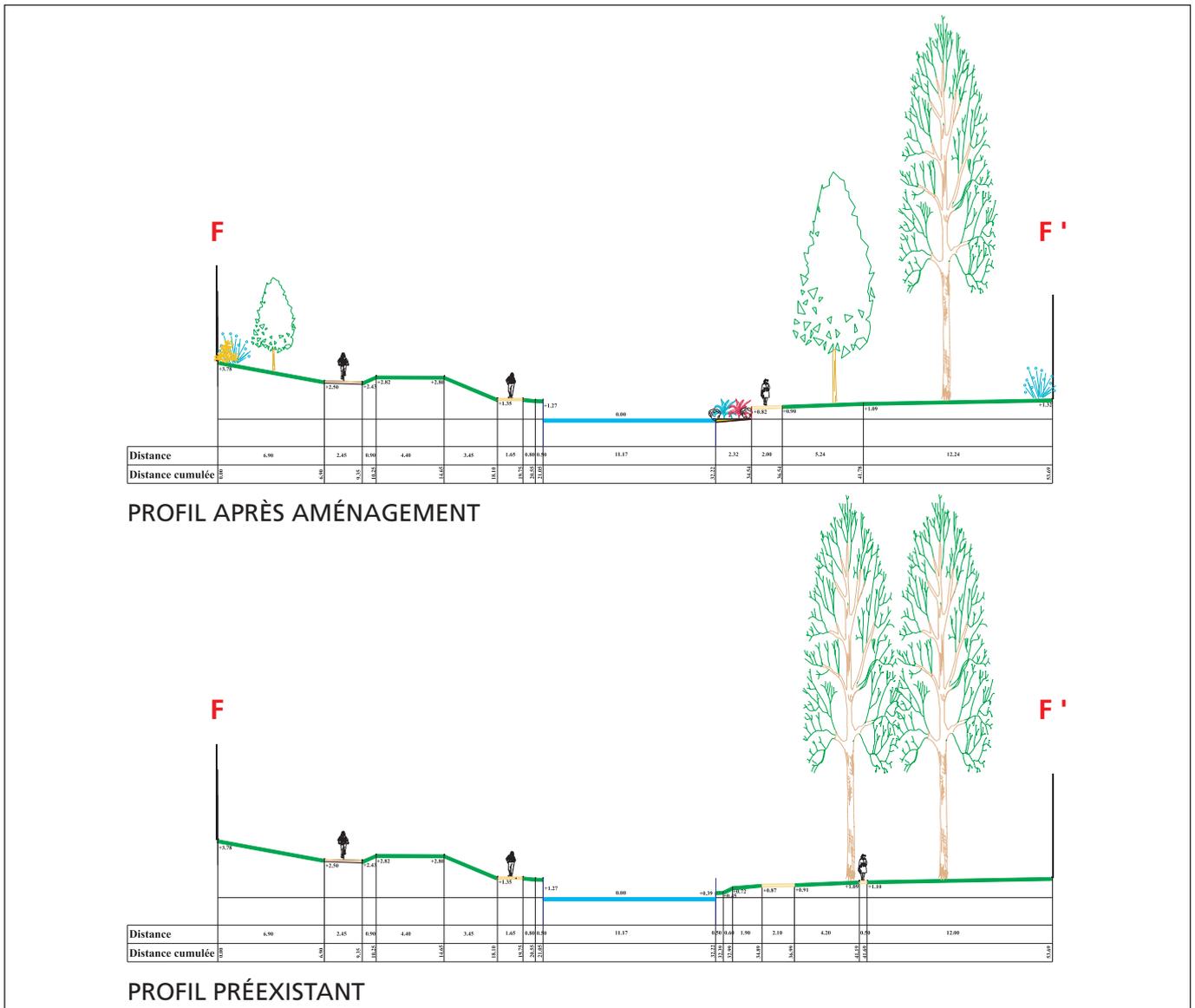


### Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude



Aménagement des berges réalisé en 2008 (Ville d'Aulnay-sous-Bois, présentation du projet, extrait)



### 3. Les enjeux

A Aulnay-sous-Bois la séquence paysagère (S.12 sur la carte) en commun avec Sevran, est caractérisée par des rives occupées par des tissus d'habitat pavillonnaire et des berges densément plantées. A Aulnay-sous-Bois, le passage du grand au petit gabarit du canal se traduit par un élargissement des berges qui deviennent un jardin linéaire, lieu de promenade, de détente et de loisirs, porte d'entrée à la grande séquence naturelle qui se prolonge vers le parc forestier de la Poudrerie à l'est de Sevran.

A ce titre, le canal n'est pas perçu par la commune comme une coupure au sein de son territoire car il n'a jamais été une infrastructure à dominante industrielle réservée au transport de marchandises.

Dans cet esprit, la commune, avec le CG93 et l'accord de la ville de Paris, a réalisé sur les deux berges des aménagements importants en voie d'achèvement.

Bordé par du pavillonnaire, les rives du canal ne comprennent pas de secteurs de projets importants.

#### Retrouver la dimension de l'ouvrage d'art du canal en complétant les aménagements

La dimension linéaire de l'ouvrage d'art, a été quelque peu altérée par des aménagements de qualité mais s'inscrivant dans une vision pittoresque diminuant l'unité de l'ouvrage d'art en particulier par des abaissements ponctuels des berges traitées avec des enrochements.

On peut noter quelques améliorations simples qui pourraient être apportées aux traitements des berges :

- Le mur de clôture en pierre sombre continu depuis la rue du Raincy jusqu'à l'impasse de Freinville, sur 700 mètres en limite de DPF, en rive nord, doit être protégé au PLU. En bon état, il mé-

riterait d'être entretenu par les services gestionnaires de la berge. Par ailleurs, pour une meilleure accessibilité aux berges du canal, l'ouverture du mur au droit des avenues du Raincy et des Prévoyants pourrait être envisagé.

- En rive nord, la double rangée de peupliers clairsemée pourrait être complétée. A l'ouest de la passerelle du Jardin Perdu, les essences d'arbres, plantés récemment et sans lien avec la voie d'eau, mériteraient d'être remplacées une double rangée de peupliers qui unifierait la rive nord des Pavillons-sous-Bois à Sevran.

Afin de renforcer l'attractivité de cette berge très large, des programmes liés aux loisirs pourraient être implantés sur les rives de cet espace, afin de conserver les grandes perspectives linéaires des berges (guinguettes, restaurants, activités sportives ou associatives liées à l'eau, station de réparation de vélos...).



14 Altérations de la dimension linéaire du canal



15 Berge nord délimitée par un mur continu



16 Interruption de la double rangée de peupliers

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

#### Zones réglementaires du PLU

Les berges et le plan d'eau sont couverts par les zones N (zones naturelles).

Un sous-secteur UGc de la zone UG (tissu pavillonnaire) a été délimité sur les parcelles riveraines du canal, en grande partie occupées par de l'habitat individuel. Des dispositions particulières sont clairement énoncées. Le canal est considéré dans le PLU comme une parcelle privée. Se pose le problème du traitement de la façade arrière en vis-à-vis de l'espace canal

#### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol en zone UG

##### Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (art. 7)

Dans le secteur UGc, les constructions implantées sur un terrain dont une des limites séparatives (de fond ou latérale) borde le canal doivent être implantées en retrait d'au moins 6 m de cette limite.

En cas de retrait total ou partiel, celui-ci doit être au moins égal au tiers de la hauteur maximale de la construction.  $L = H/3$  avec un maximum de 8 mètres en cas de murs percés de baies.

##### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

En règle générale, la hauteur de façade est limitée à 6 mètres et la hauteur maximale de la construction est limitée à 10 mètres.

##### Aspect extérieur des constructions (art. 11)

Dans le secteur UGc, les clôtures implantées sur les limites séparatives bordant le canal doivent être traitées en tant que clôture sur rue. Elles doivent être constituées par un mur bahut surmonté d'un dispositif à claire-voie et doublées de haies vives.

L'implantation doit se faire obligatoirement à l'alignement. Leur hauteur maximum est limitée à 2,10 mètres dont 0,90 mètres maximum pour le mur bahut. Leur aspect et leurs matériaux doivent tenir compte en priorité de l'aspect des clôtures avoisinantes afin de s'harmoniser avec elles ainsi qu'avec la construction principale.

##### Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations (art. 13)

En règle générale, la superficie des espaces verts

doit être au moins égale à 20 % de la superficie de l'unité foncière. La totalité de ces espaces doit être laissée en pleine terre. Les espaces en pleine terre doivent compter un minimum de 1 arbre par 100 m<sup>2</sup> d'espace planté et de 1 arbre pour les unités foncières inférieures à 300 m<sup>2</sup>.

En outre, dans le secteur UGc, l'espace compris entre la construction et la limite séparative bordant le canal doit être végétalisé et planté.

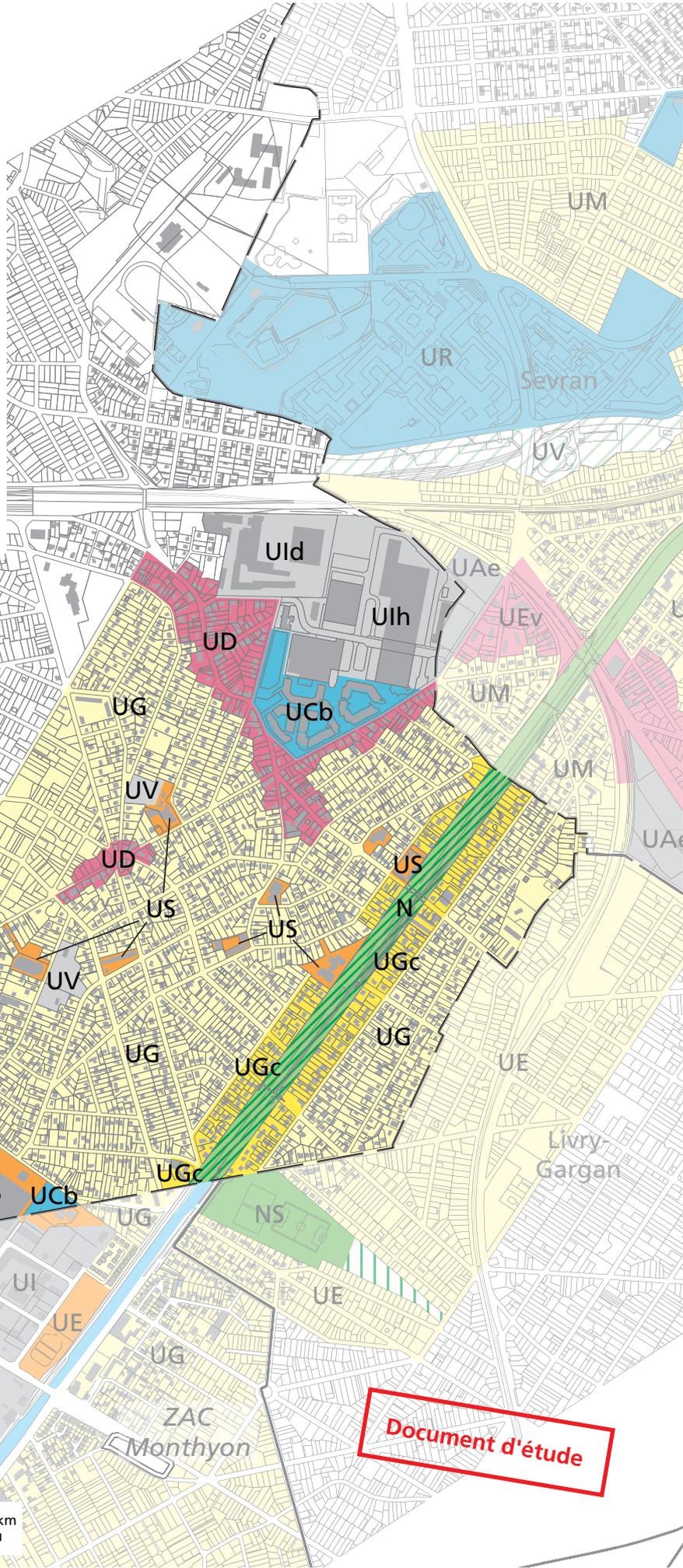
##### Coefficient d'occupation des sols (art. 14)

Le COS est limité à 0,45.

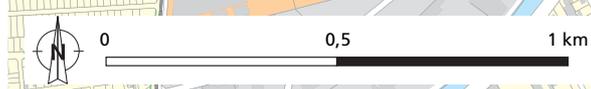
Un projet de règlement communal de la publicité et des enseignes est en cours d'élaboration : il devrait intégrer la préservation du paysage du canal.

**Recollement des plans de zonage  
des PLU des communes riveraines  
du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran**

- UD** Zone de densité intermédiaire avec des petits centres de quartier
- UCb** Secteur d'ensemble d'habitats collectifs de grande taille
- UG** Secteur pavillonnaire où l'habitat individuel domine
- UGc** Secteur pavillonnaire en bordure du canal où l'habitat individuel domine
- Uld-Ulh** Zone d'activités économiques :  
- couvrant l'ancienne ZAC des Mardelles  
- couvrant la zone commerciale de Chanteloup
- US** Zone destinée aux équipements de service public ou d'intérêt collectif
- UV** Zone destinée aux espaces de sport, de loisirs et de plein air
- N** Zone naturelle ayant une fonction récréative et de promenade
- Espace boisé classé



Document d'étude





© ph.guignard@air-images.net

# SEVRAN

1. Situation actuelle
  2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune
  3. Les enjeux
- Annexe

## Fiche synthétique

### Maire

Stéphane GARIGNON

### Superficie

728 hectares

### Population

- 1999 : 47 063 hab.
- 2005 : 51 000 hab.

### PLU

Approuvé en octobre 2006

### Linéaire du canal

2050 mètres

### Nombre de franchissements permettant l'accès au canal

- 3 ponts routiers
- 3 passerelles modes doux (dont une gérée par le CG et fermée au public car trop dégradée)

### Nombre de voies transversales (hors franchissement)

- Rive droite : 8
- Rive gauche : 11

### Fonctions actuelles le long du canal

- Logements
- Centre urbain
- Espaces verts

### Projets en cours

- Aménagement d'un parc sur l'ancien site Kodak
- Requalification du secteur de la gare Sevran-Livry

# 1. Situation actuelle

## Deux séquences paysagères

Le canal de l'Ourcq traverse sur 2 km la commune de Sevrans dans sa partie sud, à la lisière du centre ville. Il traverse une zone pavillonnaire, longe la friche Kodak puis borde le secteur forestier de la gare avant de s'enfoncer dans le parc national forestier de la Poudrerie espace boisé naturel de 150 ha à cheval sur les communes de Sevrans, Vaujours, Villepinte et Livry-Gargan.

La première séquence (S.12) est essentiellement pavillonnaire en continuité avec le paysage d'Aulnay-sous-Bois. Elle s'étend sur 3,8 km dont 1,7 km sur la commune de Sevrans. A partir du pont de Sevrans, lui succède une séquence boisée partagée avec Villepinte (S.13) qui s'étend sur 3km environ jusqu'à la commune de Tremblay-en-France. Cette séquence traverse des grands espaces verts, en rive nord les Sablons et le bois de la Tussion et en rive sud le parc forestier de la Poudrerie, forêt domaniale gérée par la région Ile-de-France. La tranchée du canal joue le rôle de corridor écologique.

Dans la première séquence, la berge nord est longée par des voies publiques, l'allée d'Eu et le boulevard de Stalingrad qui desservent des pavillons construits entre la voie ferrée du RER B et le canal.

La berge sud est bordée par des lotissements pavillonnaires liés à l'ancienne présence d'entreprises dont la vaste emprise des terrains Kodak. Située au milieu de la séquence après l'inflexion du tracé du canal, l'écluse marque une ponctuation dans le paysage : le plan d'eau s'élargit, les plantations d'alignement sur les berges s'interrompent et les berges s'élèvent progressivement. En surplomb, entre l'écluse et le pont de Sevrans, en rive sud, l'avenue de la République, voie de desserte des pavillons riverains du canal, accueille la piste cyclable.



Dans la deuxième séquence, à partir du pont de Sevrans situé à proximité de la gare qui constitue une extension du tissu urbain plus dense correspondant à l'ancien centre du bourg, s'ouvre une perspective profonde dans l'axe du tracé rectiligne du canal encadré par les talus boisés du parc de la Poudrerie.

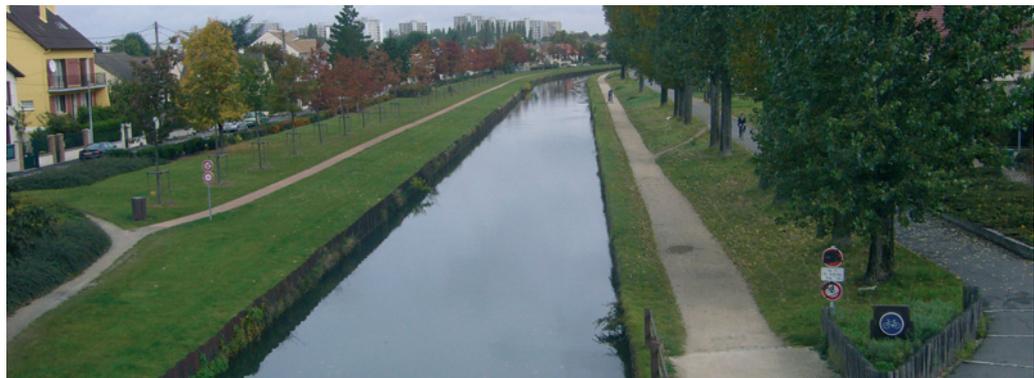
## Les berges du canal : gestion, accessibilité et franchissement

### Gestion de l'espace public

La ville de Sevrans entretient les espaces verts situés le long d'une partie de la berge nord (boulevard de Stalingrad et avenue d'Eu) au titre de deux conventions de gestion passées en 1977 et 1982 avec la Ville de Paris. La berge sud est entretenue par la ville de Paris avec le CG93 (piste cyclable) (avenue de la République). La ville a émis le souhait de récupérer la gestion des deux berges, mais cela représente un coût trop élevé



1 Berge nord aménagée par la commune (bd de Stalingrad)



2 La séquence pavillonnaire depuis le pont de Freinville

pour le budget communal.

La commune prévoit de réaliser des aménagements de la berge nord dans le prolongement des aménagements fait à Aulnay, entre la limite communale et le pont de Freinville. A l'est, l'avenue de Stalingrad fait l'objet d'une servitude d'alignement pour élargir la voie de manière à mieux qualifier l'espace public.

En 2008, les services des canaux de la ville de Paris ont engagé une étude paysagère le long du canal entre les ponts de Sevrans et de Mitry, distants de 5 km. Par endroit, l'état déperissant des peupliers et des talus boisés nécessite d'engager un renouvellement des plantations. L'étude, dans une approche paysagère cohérente sur l'ensemble du secteur, devra proposer plusieurs scénarios de replantation.



3 Berge sud aménagée par le CG93, au droit des terrains Kodak



4 La grande perspective vers Villepinte encadrée par les talus boisés du parc de la Poudrerie

### Franchissements

Le canal est franchi par trois ponts routiers, le pont de Freinville et les ponts nouveau et ancien de Sevrans, au niveau de la gare. Trois passerelles sont accessibles aux piétons et aux vélos, deux en milieu urbain et une au milieu du parc de la Poudrerie, reliant les deux côtés du parc. Celle-ci est actuellement fermée.

Au Nord-ouest, la commune envisage la création d'une nouvelle passerelle en liaison avec le futur parc Kodak, dont le débouché en rive nord reste à définir.



5 Le pont du T4 doublant le pont de Freinville



6 Le nouveau pont de Sevrans



7 Passerelle et zone de mise à l'eau en amont de l'écluse



8 Passerelle en bois du parc de la Poudrerie

### Accès

Dans sa partie ouest, les accès aux berges sont nombreux: cela s'explique par la présence le long des berges de voies publiques desservant des habitations, particulièrement en rive nord. Dans sa partie Est, le canal traverse le parc forestier de Sevrans: la piste cyclable en surplomb quitte les berges du canal pour traverser le parc. Au niveau du parc de la Poudrerie, peu d'accès depuis la piste cyclable en haut du talus permettent de descendre sur le chemin de halage en contrebas du talus densément boisé et fortement dénivélé. Le parc de la Poudrerie, classé en zone Natura 2000 « directive oiseaux », (arrêté ministériel du 26 avril 2006) est couvert par un périmètre d'intervention qui a permis à l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France en liaison avec la commune de Sevrans de reprendre en 2008 les clôtures et les ouvertures du parc en particulier le long de la berge sud du canal.

### Accessibilité en transports en commun

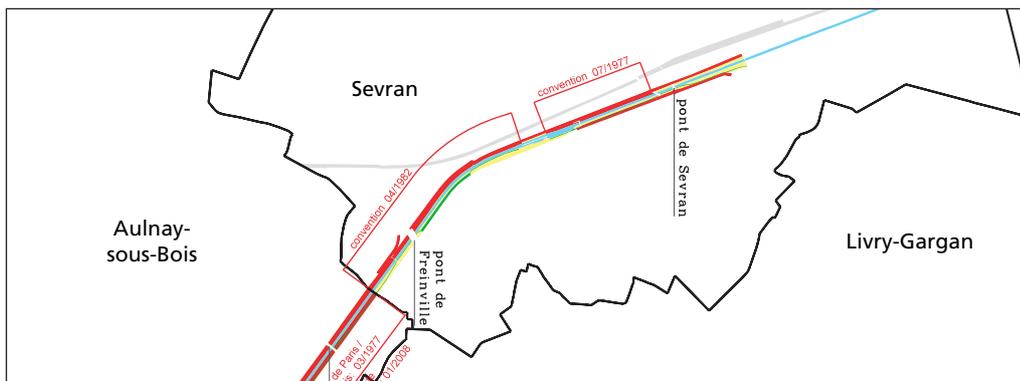
Le canal à Sevrans est bien desservi en transport en commun avec une gare du RER B – Sevrans Livry — à proximité immédiate, et deux arrêts du T4 à proximité du pont de Freinville. Cette desserte en mode ferré est complétée par cinq lignes de bus.



9 Accès en rive sud



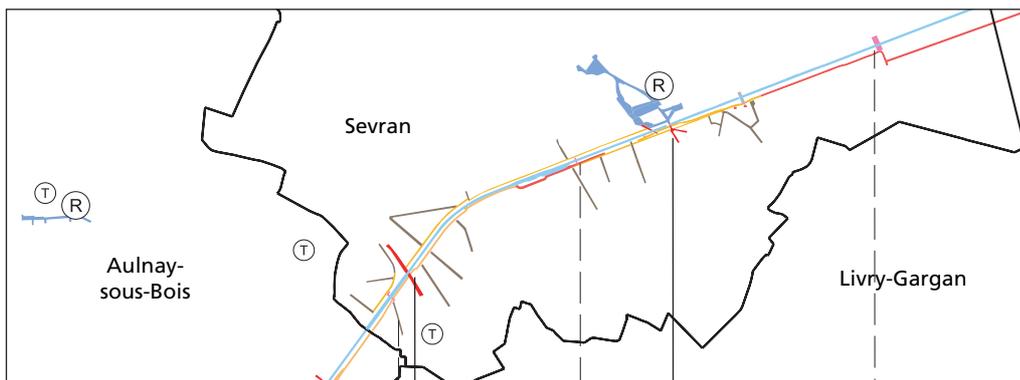
10 Accès en rive nord



**Conventions de gestion des Berges**

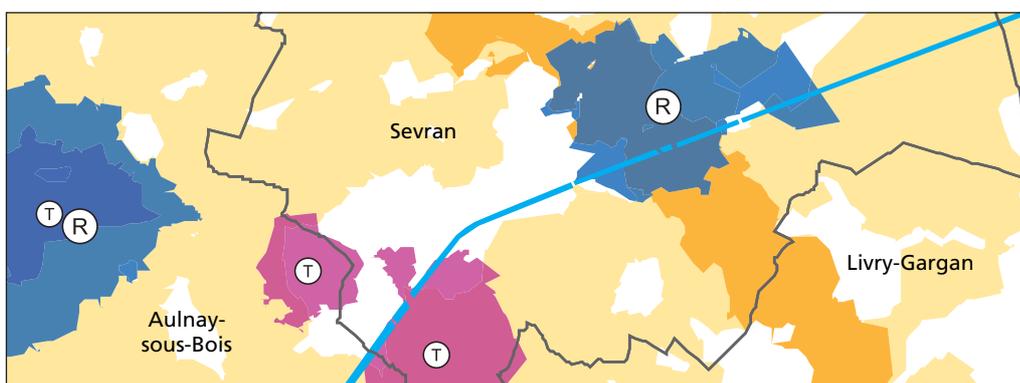
- Gestion**
- domaine public Fluvial (VP)
  - piste cyclable (VP)
  - piste cyclable (CG93 \*)
  - aménagement communal
  - voie communale

\* aménagement piste cyclable:  
convention VP/départ Seine St Denis  
1ère phase 12/1976 (Pavillons sous bois - Vaujour)  
2ème phase 12/1978 (Paris - Pavillons sous Bois)



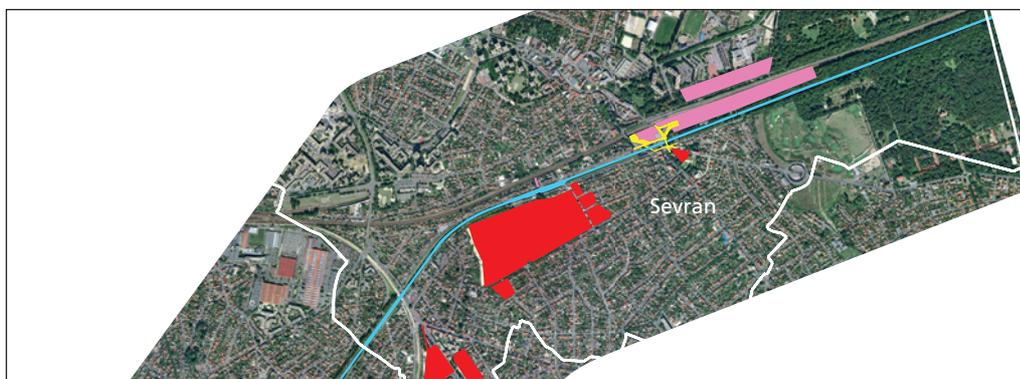
**Franchissement et accessibilité aux abords du canal de l'Ourcq**

- Franchissements**
- pont autoroutier
  - pont routier
  - passerelle modes doux
  - pont et emprises ferroviaires
  - pont technique
- Accès**
- voie publique au bord du canal
  - accès routier
  - accès piéton
  - accès informel
  - centralité



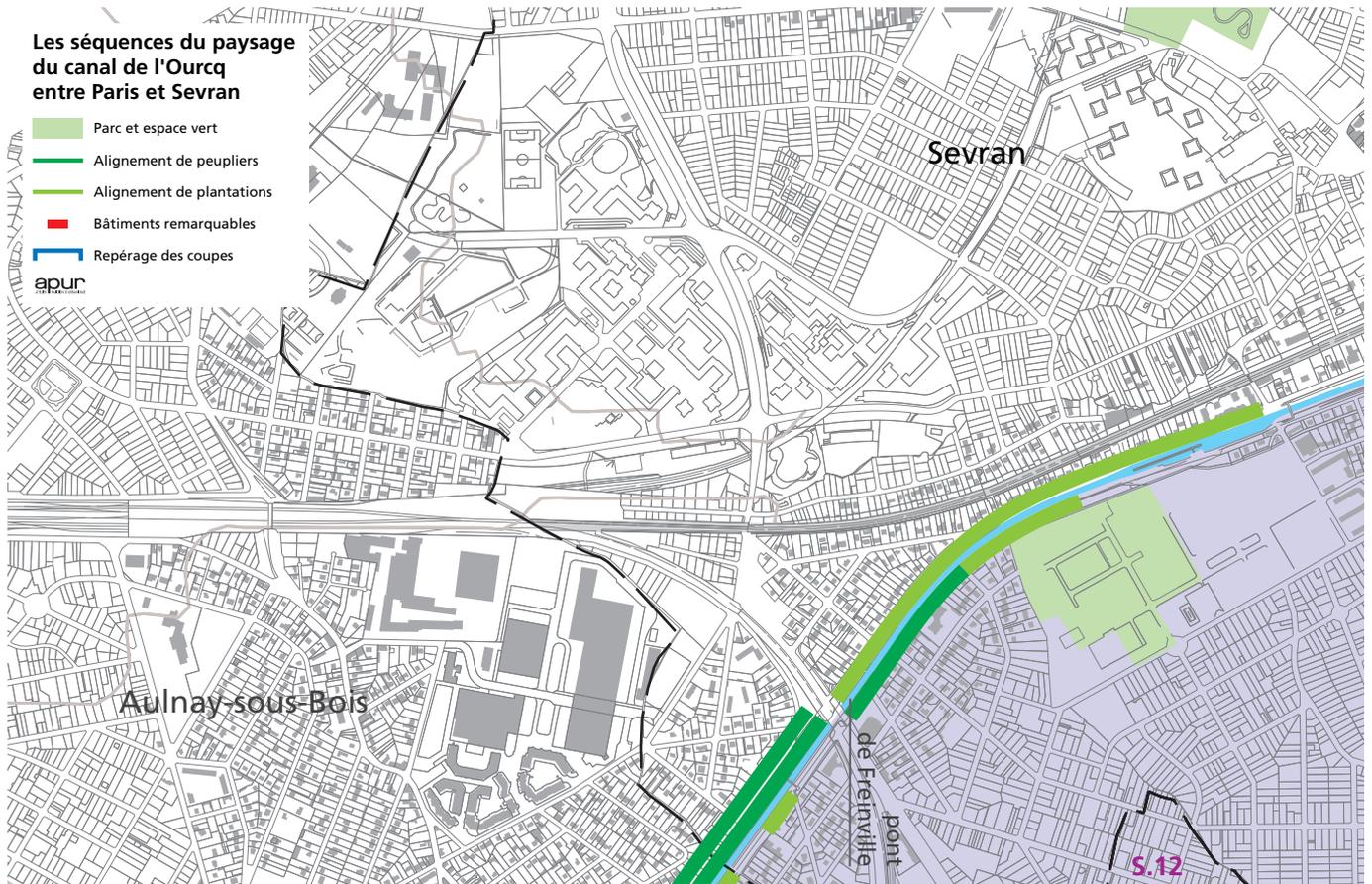
**Desserte en transport en commun à Paris et en petite couronne**

- Type de transport**
- RER
  - métro et tramway (+orlyval)
  - bus mobiliens
  - bus non mobiliens

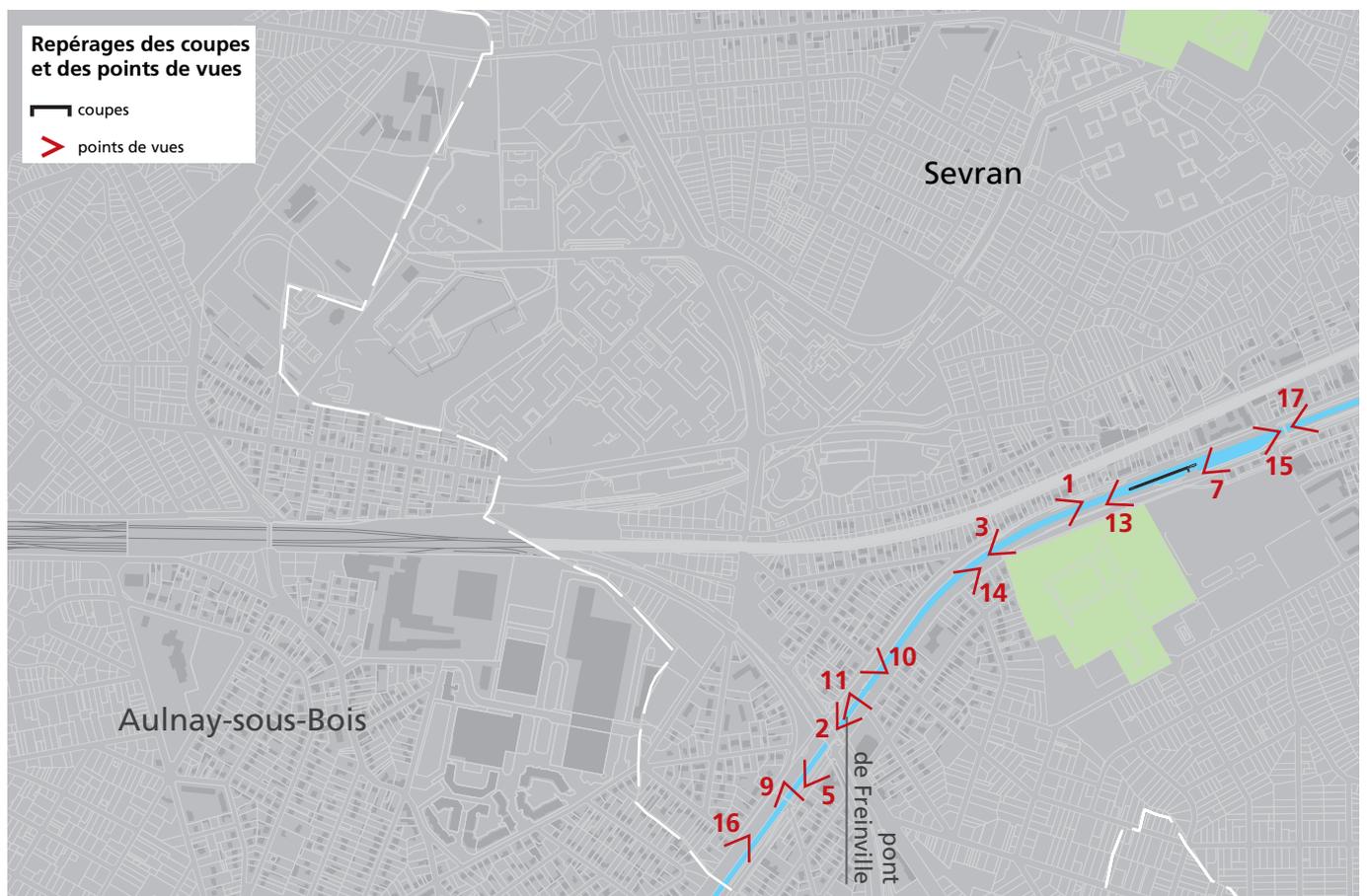


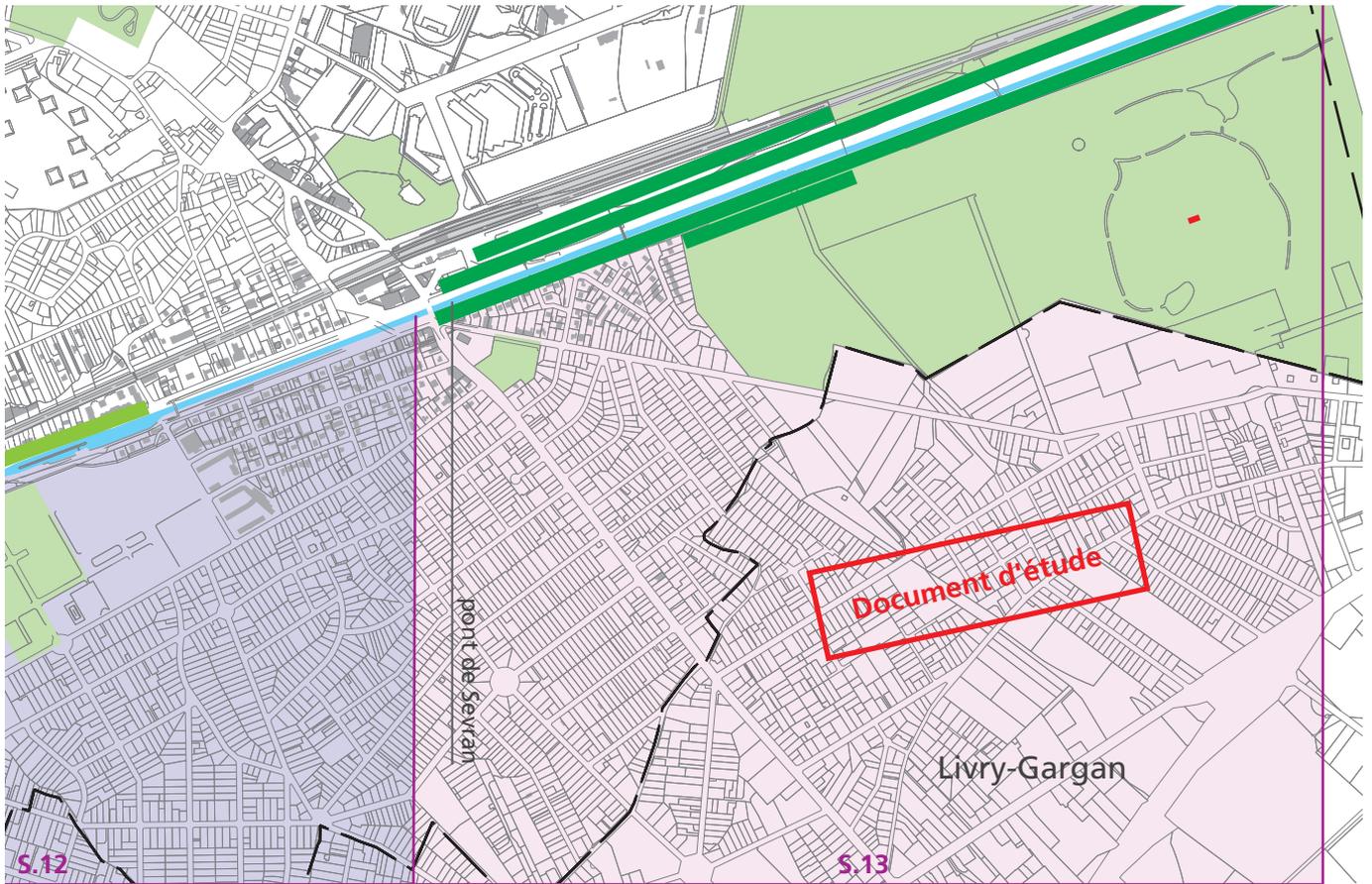
**Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq**

- projet en cours
- zone susceptible d'accueillir des projets
- canal
- espace public à l'étude



tissu pavillonnaire d'Aulnay et de Sevran





e d'Aulnay et de Sevrain

séquence boisée de Sevrain



## 2. La place du canal dans la politique urbaine de la commune

Le canal est un élément structurant de Sevrans que l'équipe municipale souhaite mettre en valeur. Plusieurs projets se situent à ses abords, comme la création d'un parc sur le site Kodak directement sur la rive ou le réaménagement des abords de la gare de Sevrans-Livry.

### Des règles de construction pouvant mieux prendre en compte la spécificité de l'espace canal

Le PLU de Sevrans a été approuvé en octobre 2006. Plus de 40 % du territoire communal est couvert par la zone U.M. qui regroupe l'ensemble des secteurs pavillonnaires. Situé en rive sud le long du boulevard de la République, le secteur U.M.s présente des dispositions particulières à conserver le paysage des maisons individuelles souvent agrémentées de jardins privés.

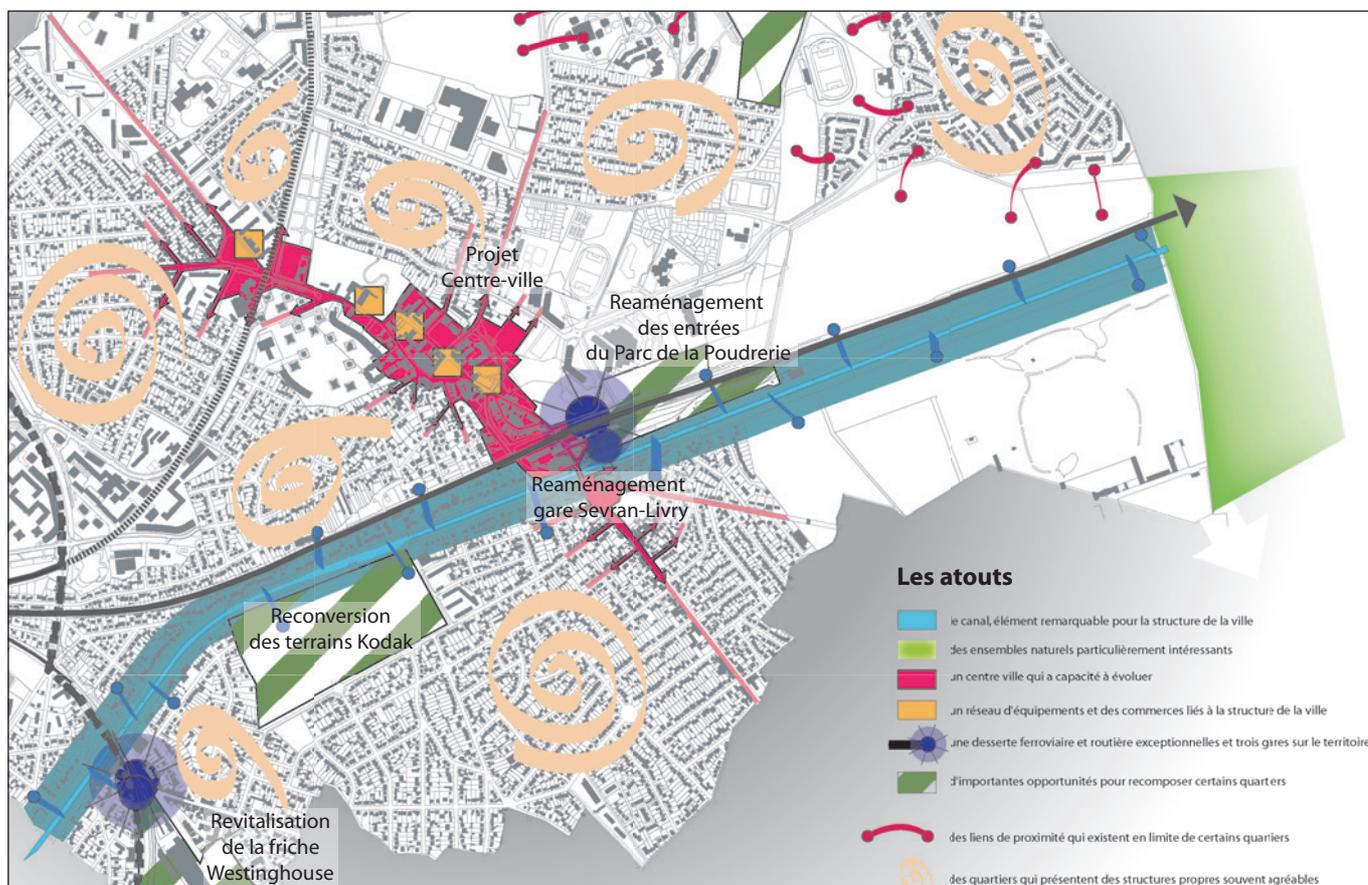
L'ensemble du canal, plan d'eau et berges, est couvert par la zone N, zone naturelle, où seul quelques aménagements liés à l'entretien sont autorisés. En rive sud, une partie des terrains des anciennes usines Kodak (particulièrement impactée par la pollution) est également en zone N.

Le tracé du canal présente deux configurations : soit le domaine public fluvial est bordé par des voies publiques et c'est l'article 6 du PLU qui s'applique en bordure de voie, soit il est bordé par des fonds de parcelles et c'est l'article 7 qui s'applique en limites séparatives. Dans le PLU de Sevrans, la zone UM ne contient pas de dispositions spécifiques visant à valoriser l'aspect des constructions implantées en limite du Domaine Public Fluvial. En 2006, l'approbation du PLU a permis de prescrire un nouveau règlement local de publicité avec des dispositions particulières concernant, les entrées de ville, les principaux axes routiers, les zones d'activités et le centre ville de Sevrans. Ce règlement mériterait d'être complété par des dispositions visant à préserver le paysage du canal.

### Des projets ponctuels

Le départ des principales industries à proximité du canal a permis de libérer de grandes emprises foncières. L'aménagement de ces emprises offre à Sevrans des perspectives importantes d'évolution urbaines figurées dans le rapport de présentation du PLU approuvé en 2006.

Les principaux sites à l'étude sont : les terrains des anciennes usines Kodak, les emprises ferroviaires à proximité de la gare RER de Sevrans-Livry et la friche de la société Westinghouse.



Extrait du rapport de présentation du PLU de Sevrans, octobre 2006 (Eric Bouchard et Arcimboldo — architectes urbanistes)

### Le parc Kodak (concepteurs : groupement Laverne paysagiste et OGI)

En rive sud sur les 14ha de l'ancienne emprise de l'entreprise Kodak, située à proximité de l'écluse, un parc va être aménagé suite à la dépollution des sols. Le projet prend en compte la pollution des sols : une partie importante du terrain reste inconstructible et les usages sensibles (logements, écoles...) ont été proscrits sur la totalité du site.

Le projet est bâti sur une intégration très poussée des objectifs paysagers et environnementaux. Des ouvrages de stockage des eaux de pluie pour le délestage des réseaux (22.000m<sup>3</sup>) seront connectés à un plan d'eau d'agrément et à un système de marris filtrants qui collectent et dépolluent les eaux de pluie du site. Le stockage des eaux de pluie des réseaux se fera en grande partie à ciel ouvert : le projet paysager prend en compte cette contrainte et la transforme en élément identitaire du parc, qui évoluera au rythme des eaux.

Des équipements publics viendront compléter l'offre de loisirs de ce parc qui se veut un lieu de vie, animé, ouvert sur les quartiers et sur le canal de l'Ourcq. Il est notamment prévu de créer un

pôle sportif avec une base de canoë-kayak, un boulodrome départemental et un gymnase, ainsi qu'un conservatoire du végétal, qui comprendra notamment les serres de production, serres de collection, ainsi que des structures d'accueil du public (salles de conférences, d'exposition, de cours, de réunions...) pour faire de ce lieu un espace ouvert sur la ville par ses activités culturelles, éducatives, sociales.

L'aménagement des berges du canal riverain devrait permettre de marquer l'identité du canal, et le site Kodak par le choix de différents types d'arbres.

Calendrier prévisionnel :

2009 :

- réalisation de la 1<sup>ère</sup> tranche, création d'un parvis piétonnier devant les groupes scolaires et réfection du boulevard de la République
- fin de la dépollution du site

2010 : début des travaux des ouvrages hydroliques

2011 : début des travaux du parc

### Réaménagement du secteur de la gare Sevran-Livry

La commune souhaite mieux relier la gare au centre ville : en effet, celle-ci se trouve de l'autre côté des voies ferrées. Un ré déploiement des équipements publics et une densification maîtrisée sont nécessaires pour étendre le centre-ville jusqu'au secteur de la gare. Cette restructuration passera en partie par des opérations immobilières privées. Au bord du canal, sera créée une résidence étudiante [~150 chambres] branchée sur la gare le long du canal. Cet immeuble aura un rôle de signal, également par rapport à la gare, et contribuera à l'animation du site.

Dans le secteur gare vers le parc, des secteurs en friche sont susceptibles de connaître des mutations : 2 ha constructibles appartiennent à RFF et 4 ha constructibles à la commune. Des études de faisabilité sont en cours en interne. A ce jour, une partie de ces terrains a été aménagée en parc de stationnement fonctionnant comme parking relais de la gare.

Aujourd'hui, le franchissement par le pont de Sevran est problématique avec des embouteillages notamment les jours de marché et aux heures de pointe. Le comité d'axe de la ligne 147 a été approuvé excepté ce tronçon.

### Ancien site Westinghouse

En entrée de ville, le long de la R.N.370, sur des terrains de 5 ha en friche appartenant partiellement à la ville, un nouveau quartier s'élève sera créé autour de la nouvelle gare tram-train (T4). La dépollution du site est un préalable à son aménagement. Sur une partie des terrains, la Préfecture encadre la dépollution, dont est responsable l'ancien exploitant. Sur les terrains appartenant aujourd'hui à la Mairie, la Préfecture

n'intervient pas au motif que ces terrains, dont la pollution est pourtant liée à l'activité de Westinghouse, n'étaient pas inclus dans le périmètre des installations classées. A la suite de la dépollution, la Municipalité envisage la création d'un quartier mixte et multifonctionnel pour impulser la renaissance d'un quartier en déshérence depuis la fermeture des deux principales industries de Sevran.

### La maison de l'éclusier

Le club de canoë-kayak de Sevran est aujourd'hui installé dans un local peu approprié. La ville de Sevran souhaiterait relocaliser la base dans l'ac-

tuelle maison de l'éclusier, propriété de la ville de Paris, en liaison avec le futur parc Kodak. Des négociations sont en bonne voie de résolution.



Projet du Parc Kodak (BET OGI – Agence LAVERNE)



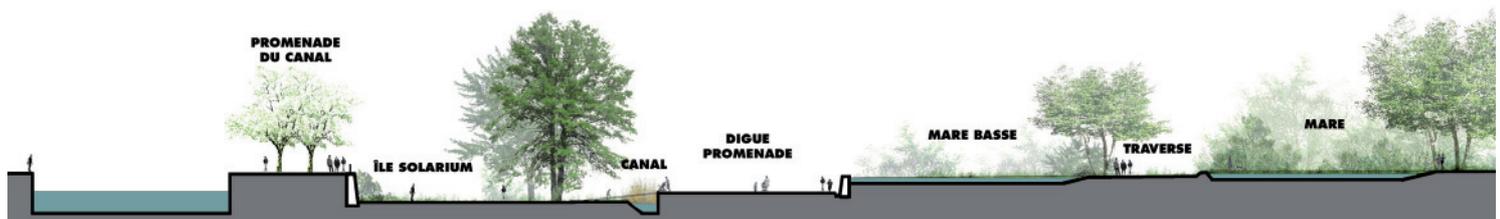
Projet du Parc Kodak, système de régulation des eaux (BET OGI – Agence LAVERNE)



12 Centralité commerciale à proximité de la gare



11 Enseigne publicitaire au niveau du pont de Freinville



Projet du Parc Kodak, système de régulation des eaux (BET OGI – Agence LAVERNE)

### 3. Les enjeux

A Sevan, la séquence paysagère (S.12 sur la carte) en commun avec Aulnay-sous-Bois, est caractérisée par des rives occupées par des tissus d'habitat pavillonnaire et des berges densément plantées. Au niveau du bd de la République en rive sud, le plan d'eau du canal est encadré par des berges en surplomb. A partir du pont de Sevan, la séquence boisée (S.13) conduit au parc forestier de la Poudrerie. Les berges du canal présentent une configuration dissymétrique. En berge sud, on trouve des aménagements dans le prolongement ceux réalisés à Aulnay-sous-Bois. La berge nord est bordée par une voie publique.

N'ayant jamais été une infrastructure à dominante industrielle réservée au transport de marchandises, le canal est moins perçu ici qu'ailleurs comme une coupure au sein du territoire. Sa valeur paysagère d'espace vert, milieu aquatique et lieu de promenade est ancrée dans les représentations des habitants et des élus.

Dans cet esprit, la commune, avec le CG93 et l'accord de la ville de Paris, a réalisé sur les deux berges des aménagements importants en voie d'achèvement.

Le couplage du canal avec les voies du RER B sur la quasi-totalité de son tronçon sevranaise crée néanmoins une barrière difficile à franchir et rend problématique l'extension du centre-ville vers le sud et la cohésion du territoire communal. Dans cette commune comme à Aulnay-sous-Bois, il n'y a pas de projets de construction important à proximité du canal à l'exception du renforce-

ment du pôle gare de Sevan-Livry-Gargan.

A Sevan, les enjeux concernent la valorisation et la cohérence des espaces verts au bord du canal.

#### Relation du futur parc Kodak au canal

Les longs alignements de peupliers sur les berges ont disparu. Ils ont été remplacés récemment par d'autres essences d'arbres qui n'ont pas de rapport avec le paysage linéaire du canal et ne présentent pas de port fastigié (élanacement vertical).

L'aménagement du parc Kodak, est l'occasion de réinscrire une portion des berges dans la continuité des grands aménagements paysagers liés au canal. La relation entre le parc et le canal encourage à une simplicité de traitement.

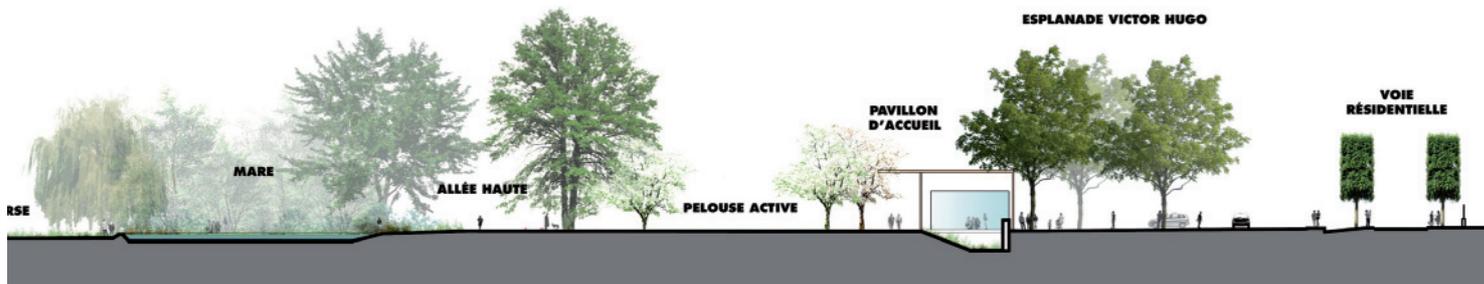
La maison de l'éclusier, toujours en service, pourrait accueillir la nouvelle base de canoë kayak que souhaite créer Sevan.



13 L'écluse au droit du futur parc Kodak



14 Plantations récentes de chênes dans le prolongement des peupliers





15 Maison de l'écluseur en rive sud

### Accès et aménagement des berges

La liaison entre le centre-ville, le pôle gare et le parc de la Poudrerie sera renforcée par le projet de construction de logements autour de la gare. À cette occasion, un accès plus aisé vers les berges du canal, constituant un accès secondaire au parc forestier de la Poudrerie, devrait être mis en œuvre.

Comme cela est envisagé, il est important de poursuivre les cheminements piétons réalisés à Aulnay-sous-Bois sur Sevrans, notamment en rive nord, avec toutefois plus de sobriété dans la disposition du mobilier urbain et des massifs plantés. Dans le même esprit, le talus en rive sud bordant le boulevard de la République mériterait d'être replanté avec des peupliers.



16 Poursuivre les cheminements piétons vers Aulnay



17 Replanter les talus le long du boulevard de la République

## Annexe

### Principales dispositions réglementaires actuelles

#### Zones réglementaires du PLU

L'ensemble du canal, plan d'eau et berges, est couvert par la zone N (zone naturelle) correspondant aux grands ensembles naturels. En rive gauche, une partie des terrains des anciennes usines Kodak est également en zone N du fait du passé pollué du site.

À l'est de la commune, les vastes emprises naturelles du parc de la Poudrerie (parc national forestier) sont couvertes par la zone NL et en grande partie inscrites en espace boisé classé.

À l'exception des abords du pont de Sevran, les rives du canal sont couvertes par la zone UM. Cette zone correspond à des secteurs de maisons sous des formes diverse : lotissements organisés du début du XXe siècle, tissus de croissance naturelle ou secteurs d'urbanisation organisée plus récents.

La zone comprend deux sous-secteurs : UMs pour les quartiers situés au sud du canal, au paysage à conserver, et UMi pour les secteurs qui constituent des épines dorsales accueillant les fonctions collectives de proximité pour les secteurs pavillonnaires.

À l'ouest, le secteur distribué par le boulevard Westinghouse et l'allée de Villenaut et le pont de Freinville enjambant le canal est couvert par la zone UEV. En rive sud du canal, le secteur situé au droit du pont de Sevran est également couvert par la zone UEV. Cette zone correspond à des secteurs d'accès vers le centre ville traditionnel présentant un tissu souvent pavillonnaire mais dont l'évolution est amorcée et que la ville souhaite conforter dans leur rôle d'axes structurants.

En rive sud, au nord du pont de Freinville la rangée de peupliers est signalée comme des arbres remarquables.

#### Condition de l'occupation et de l'utilisation du sol en zone UI

##### Implantation des constructions par rapport aux voies publiques et privées et emprises publiques (art. 6)

En zone UM cet article concerne les parcelles alignées le long des voies publiques contiguës aux berges. Les constructions doivent être obligatoirement édifiées à 5 mètres au moins de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer. En secteur UMi, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en recul d'au moins 2,50 mètres de l'alignement.

En zone UEV, les constructions de premier rang doivent être obligatoirement édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

##### Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (art. 7)

En zone UM, cet article concerne notamment les parcelles mitoyennes au domaine public fluvial situées à l'ouest des terrains de l'ancienne usine Kodak. Les constructions doivent observer un retrait dans les conditions ci-dessous :

- en cas de vues sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 8 mètres,
- en cas de murs aveugles sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 3 mètres.

##### Hauteur maximale des constructions (art. 10)

En zone UM, la hauteur des constructions ne peut excéder 11 mètres au faitage ou 9 mètres à l'acrotère de la toiture terrasse et trois niveaux au dessus d'un niveau semi enterré ne dépassant pas le sol naturel de plus de 1,50 mètres. Dans le secteur UMi, la hauteur des constructions ne peut excéder 12 mètres au faitage ou 9 mètres à l'acrotère de la toiture terrasse et quatre niveaux.

En zone UEV, la hauteur des constructions ne peut excéder :

- pour les terrains de moins de 20 mètres de large, 12 mètres au faitage,
- pour les terrains de 20 mètres de large et plus, 15 mètres au faitage.

##### Aspect extérieur (art. 11)

En zone UM, les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Elles doivent être ajourées sur au moins la moitié de leur hauteur et ne peuvent dépasser 2 mètres. En limite séparative, elles peuvent être opaques et leur hauteur peut atteindre 2,60 mètres.

En zone UEV, les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Leur hauteur ne peut dépasser 2 mètres.

##### Espaces libres et plantations (art. 13)

En zone UM, 50 % minimum du terrain doit être préservé en espaces libres non imperméabilisés et 40 % minimum du terrain doit être préservé en espaces verts et de pleine terre. En secteur UMi, 35 % minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre.

##### Possibilités maximales d'occupation du sol dans les zones UM et UEV

Non réglementé.

## Recollement des plans de zonage des PLU des communes riveraines du canal de l'Ourcq entre Paris et Sevran

- UCV Zone de centre-ville présentant un tissu constitué avec des activités de service ou des commerces
- UEV Zone de tissu pavillonnaire accueillant des activités de service ou des commerces
- UCVa Zone présentant un tissu constitué d'opérations d'habitat collectif récentes
- UR Zone couvrant les secteurs résidentiels d'habitat collectif
- UM-UMi Zone couvrant des secteurs de maisons :  
- lotissement, tissus de croissance naturelle, etc.  
- accueillant des fonctions collectives de proximité
- UMs Secteur de maisons au paysage à conserver
- UAe Zone destinée aux activités économiques
- N Zone couvrant les grands ensembles naturels : canal de l'Ourcq, parc des soeurs, etc.
- NL Zone couvrant le parc de la Poudrerie et le parc Louis Armand avec des capacités d'accueil très limitées pour les constructions
- Espace boisé classé
- Zone susceptible de recevoir une urbanisation correspondant aux caractéristiques de la ville verte et couvrant les anciens terrains de Kodak

apur  
ASSOCIATION POUR L'URBANISME DURABLE

