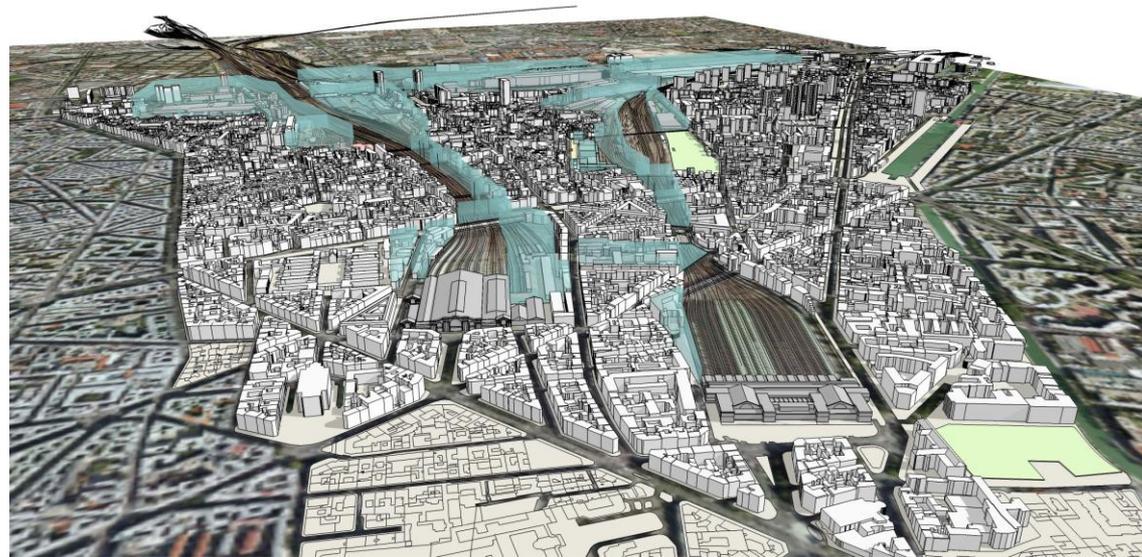


# Quartier des gares du Nord et de l'Est

## Diagnostic prospectif

## Dynamique urbaine et évolutions des faisceaux ferrés





# Sommaire

## Préambule

## A – La situation métropolitaine

## B – Les quartiers des gares du Nord et de l'Est

### B. 1. L'avant - gares :

une porte sur l'Europe, intégrée dans le tissu parisien

### B.2. L'arrière - gares :

un quartier qui se renouvelle

un potentiel de dynamique entre Paris - Plaine Commune

## C – La compréhension des faisceaux

## D – Pour un dessein d'ensemble

- 1- Le rayonnement culturel métropolitain
- 2- L'espace public : connexions / trame verte
- 3- Les évolutions du tissu urbain
- 4- Le dynamisme économique
- 5- La mutation foncière des faisceaux et de ses rives



# Préambule

Cette étude a été réalisée dans le cadre du programme partenarial de l'Atelier Parisien d'Urbanisme en relation avec les directions de la Ville de Paris et principalement la Direction de l'Urbanisme. Elle vise à contribuer à la connaissance des évolutions des quartiers autour des gares du Nord et de l'Est alors même que ces dernières sont devenues avec les arrivées successives des TGV, EUROSTAR et THALYS une des plus grande gare d'Europe et la plus grande porte d'entrée de l'Europe de l'Est et du Nord de Paris.

Les quartiers des gares du Nord et de l'Est sont profondément marqués par la présence du système ferroviaire. S'ils connaissent encore beaucoup de difficultés, ils racontent Paris dans sa diversité culturelle et dans la richesse de ses paysages.

Beaucoup se sont exprimés sur la nécessité de « rendre visible » ces quartiers, considérant que la dynamique des « gares » devait trouver un écho dans son « image urbaine ».

Les cinq leviers mis en exergue dans l'étude, l'identité, l'espace public et le maillage, la souplesse du tissu urbain, la typologie économique et l'offre foncière des faisceaux sont autant d'outils que l'étude souhaite mettre à disposition des projets à venir.

Il s'agit d'apporter une réponse à l'avenir de ces quartiers riches de leur complexité, pour améliorer la diversité indispensable de Paris, au service de la construction métropolitaine illustrée par les développements de Paris Nord-Est et Plaine Commune.

Cette étude est le 3ème volet d'une étude plus large sur les quartiers des gares à Paris. Ont déjà été présentés :

- La gare Montparnasse ;
- les gares Lyon-Bercy-Austerlitz

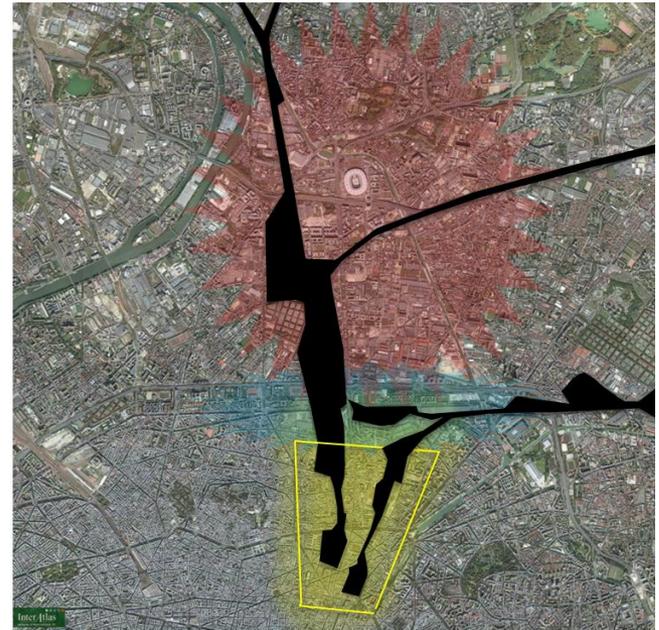


# A - La situation métropolitaine

Les quartiers des gares Nord et Est sont les « têtes de pont » d'un immense développement urbain et de transport avec :

1/ l'évolution du fonctionnement ferroviaire : la montée en puissance des gares liée aux flux des TGV notamment internationaux, et la création de l'interconnexion TGV à Pleyel ;

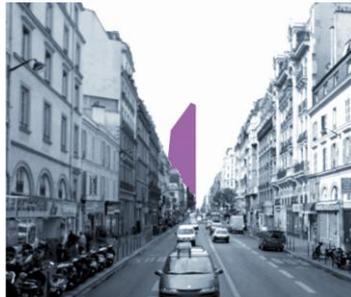
2/ la forte dynamique de développement urbain au Nord Est de Paris.



# Un territoire interpellé dans le cadre de la consultation du Grand Paris

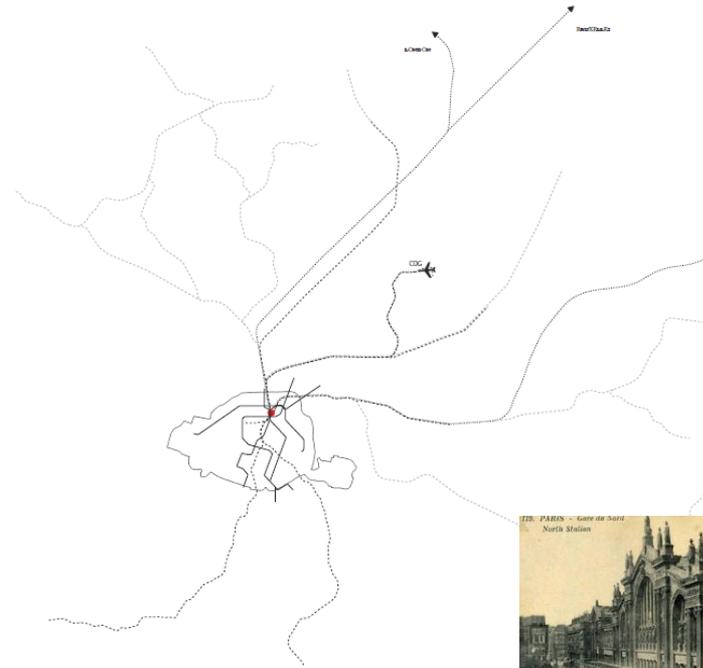
## Atelier Jean Nouvel

le pôle d'échange gare Nord/Est, un nouveau repère urbain



## AUC

la métropolisation invisible, ou comment rendre visible la métropolisation du quartier des 2 gares



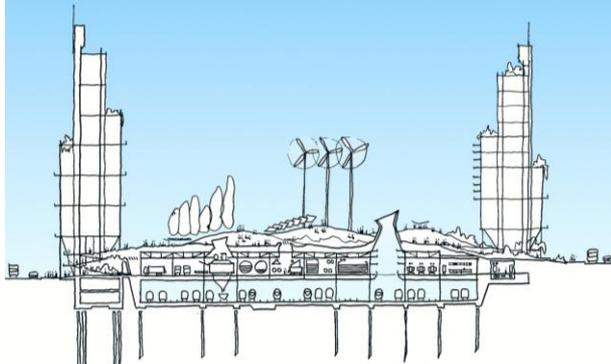
## Rogers

un nouveau corridor urbain , une mégastucture

### ARMATURE MÉTROPOLITAINE: RÉSUMÉ



### ARMATURE: CITÉ TECHNIQUE



© Rogers Stirk Harbour + partners

## Groupe Descartes

les faisceaux, nouvelles intensités urbaines



© Groupe Descartes

## De Portzamparc

des gares reportées dans un pôle Nord Europe à Aubervilliers, des voies ferrées comme corridor écologique ou corridor habité

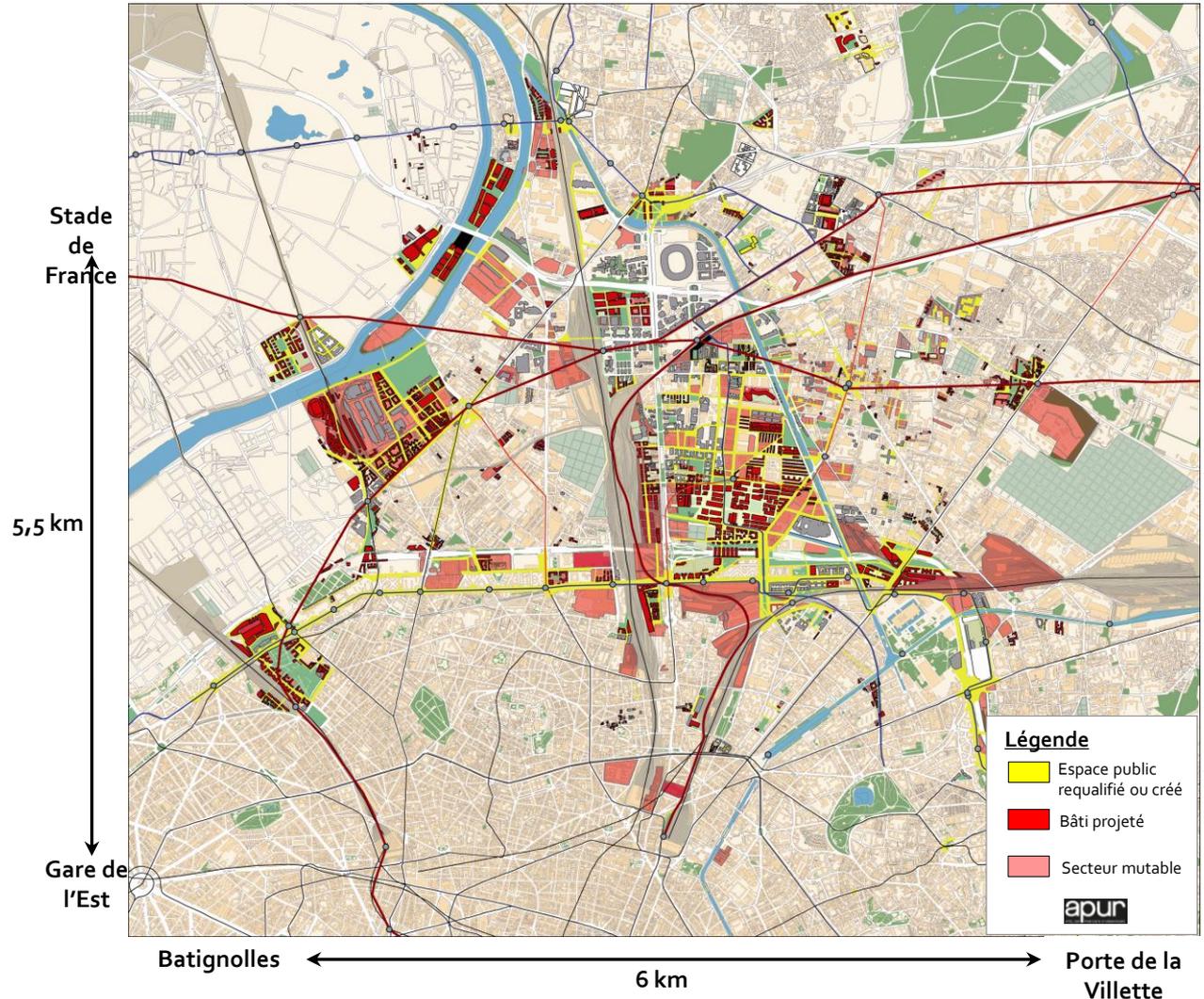


© Atelier Christian de Portzamparc

# Un des plus grands secteurs en transformation du cœur de l'agglomération

Aujourd'hui, une dynamique engagée depuis 30 ans sous l'impulsion de Plaine Commune et renforcée avec les projets engagés sur Paris, Saint Ouen. Demain :

- l'interconnexion à Pleyel ;
- Le développement de nouvelles lignes de transports en commun (métros, tramway) ;
- L'engagement du CDT - pôle de la création ;
- et l'élargissement du développement de Paris Nord-Est.

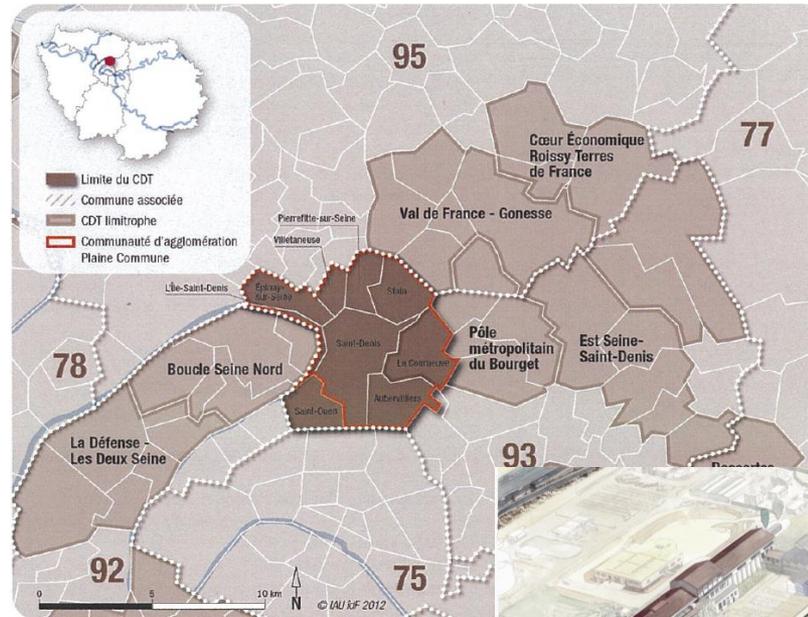


## Le Contrat de Développement Territorial, Plaine Commune-Saint Ouen, territoire de la culture et de la création

Le 16 janvier 2012, la communauté d'agglomération de Plaine Commune (regroupant 8 communes) forme avec Saint Ouen le premier territoire à signer un accord –cadre préalable à l'élaboration d'un CDT, secteur identifié par l'Etat comme stratégique pour le développement de la région capitale.

Les objectifs du CDT sont multiples, notamment sur la construction de logements, de bureaux et les infrastructures de transport, mais la spécificité de ce CDT porte sur le développement sur ce territoire d'un cluster ciblé sur les industries de la création (cinéma, audiovisuel, loisirs numériques...).

Les études urbaines sont aujourd'hui conduites par l'AUC.



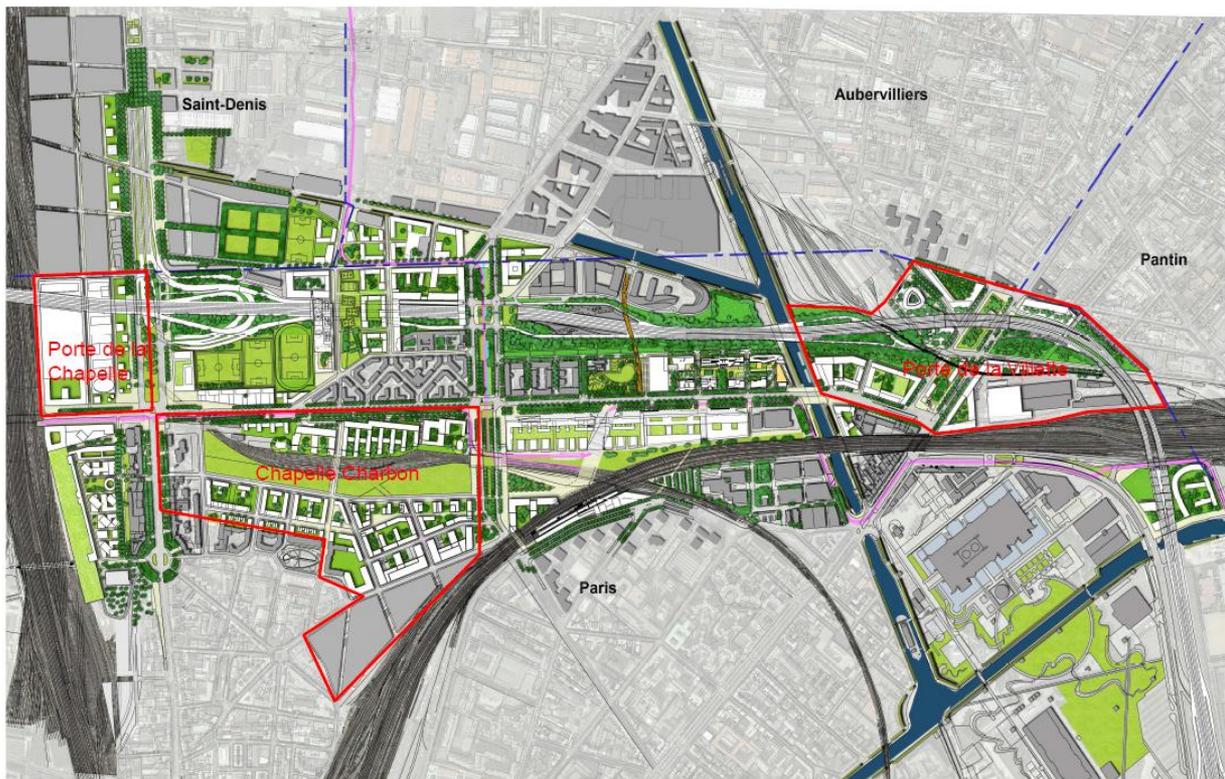
**CDT Plaine Commune + Saint Ouen**  
**Pôle de la Création** ©IAU-IdF



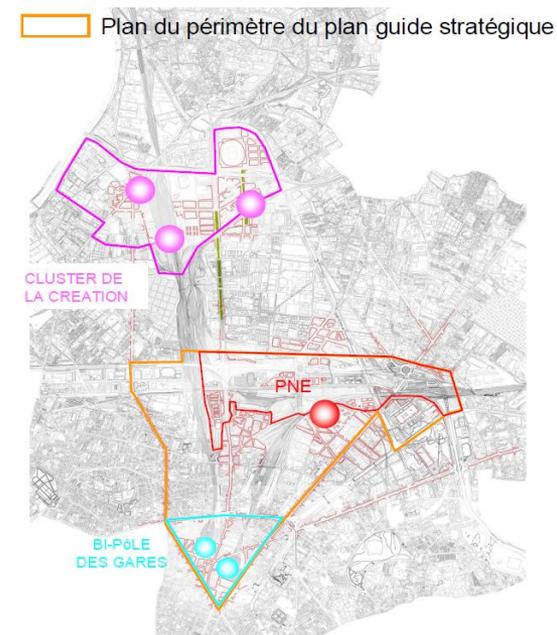
**Projet de la Cité européenne du cinéma, porté par Luc Besson**

©Europacorp Studios / Vinci immobilier d'entreprise / Reichen et Robert & Associates architectes – urbanistes / Jean François Peneau perspective

## Le projet urbain de Paris Nord Est



Projet urbain Paris Nord Est ©François Leclercq architectes urbanistes



Plan stratégique Paris Nord Est élargi ©Ville de Paris

Paris Nord-Est n'est plus aujourd'hui aux confins des villes, à l'extrémité nord de Paris et l'extrémité sud de Saint-Denis et Aubervilliers. La dynamique engagée depuis 20 ans s'accélère, de nouvelles polarités sont créées, notamment autour du parc du Millénaire et de la future gare Evangile. Une ambition métropolitaine est installée :

Le développement urbain Est – Ouest est engagé, avec les boulevards des Maréchaux en colonne vertébrale.

Le développement urbain Nord-Sud, de Pleyel au bi-pôle des gares Nord-Est est à affirmer : c'est le sens de la consultation engagée en mars 2012 par la ville de Paris pour des études urbaines en vue de l'aménagement du secteur Paris Nord Est élargi.

# Gares du Nord et de l'Est, le pôle de connexion

## Premier pôle de connexion vers l'Europe

### Gare de l'Est

Trafic annuel (en millions de voyageurs):

Grandes Lignes (2008) : 10

Transilien + TER : 10

**Total : 20 millions de voyageurs/an**

Depuis 2007, la gare de l'Est est entrée dans le club des gares TGV avec la mise en service de la première phase de la ligne à grande vitesse vers Strasbourg.

La réalisation de la seconde phase du TGV-Est (2016) devrait accroître le trafic. Ainsi en 2020, la SNCF estime que le trafic Grandes Lignes de cette gare pourrait être de 15 millions de voyageurs.

Le projet CDG-Express, s'il était réalisé, concourrait également à la hausse du trafic de la gare de l'Est.

### Gare du Nord

Trafic annuel (en millions de voyageurs):

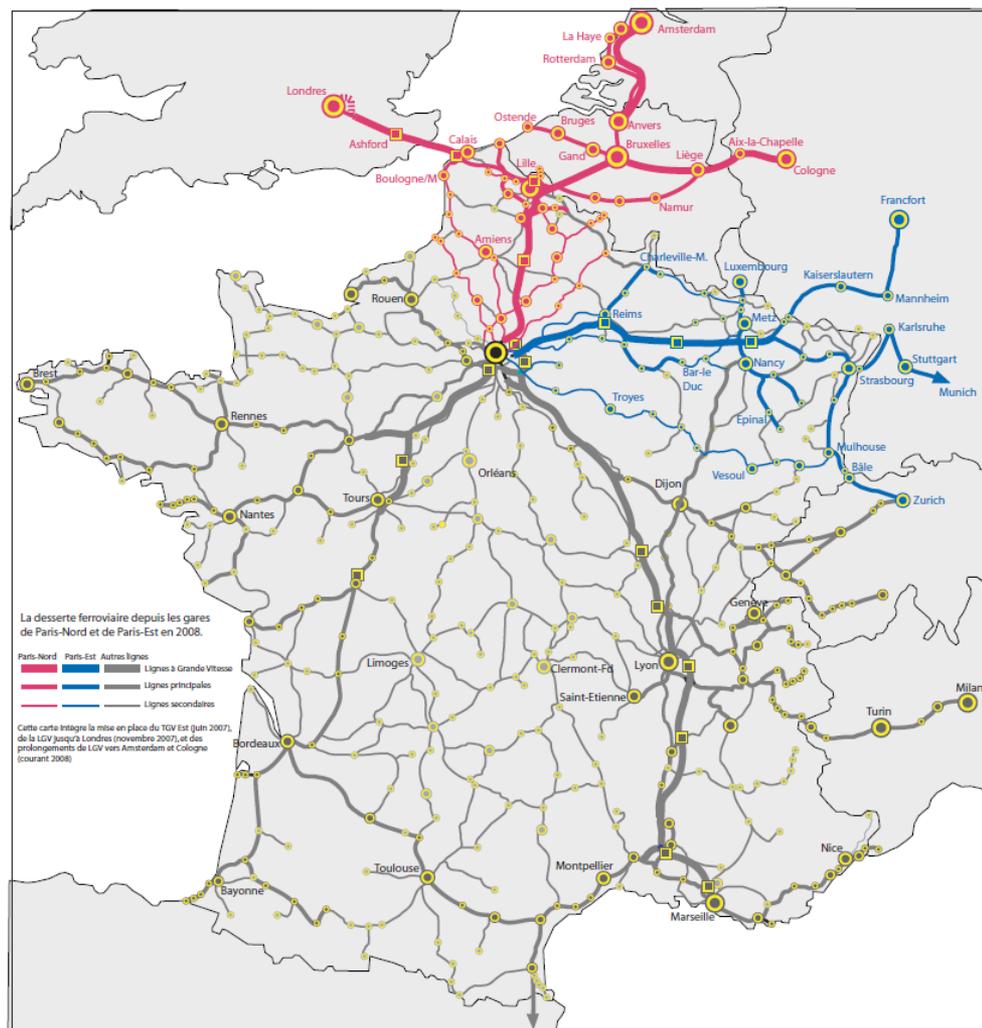
Grandes Lignes (2008) : 20 (dont 11 pour les Eurostar & Thalys)

Transilien + TER : 80

**Total : 100 millions de voyageurs/an**

Première gare parisienne par l'importance de son trafic global et par son trafic Transilien, la gare du Nord est aussi la première gare européenne, et serait la troisième au monde derrière deux gares de Tokyo.

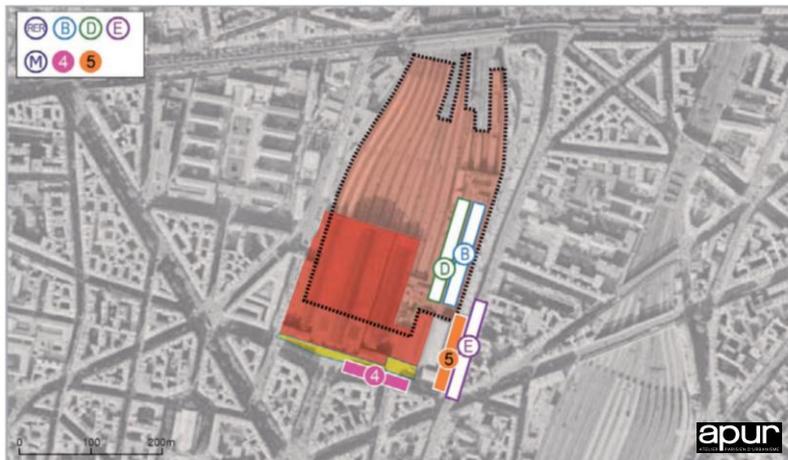
Elle constitue aussi la porte d'entrée de Paris depuis l'Europe du Nord-Ouest en accueillant les liaisons vers Londres, Bruxelles, Amsterdam, et Cologne. Son trafic Grandes Lignes pourrait atteindre 30 millions de voyageurs en 2020.



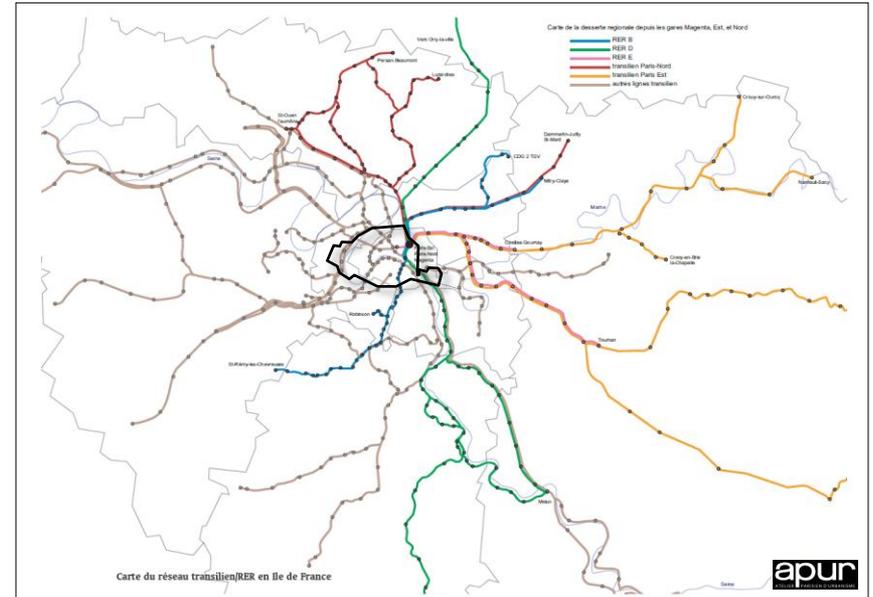
## Un pôle d'échanges régional important



Gare de l'Est : desserte par 3 métros ©InterAtlas



Gare du Nord & Magenta : desserte par 3 RER et 2 métros ©InterAtlas



Transilien et RER : une desserte régionale importante et équilibrée depuis les deux gares



RER, métro et bus : une desserte parisienne également fournie

## De nouveaux projets de transports

### A COURT TERME

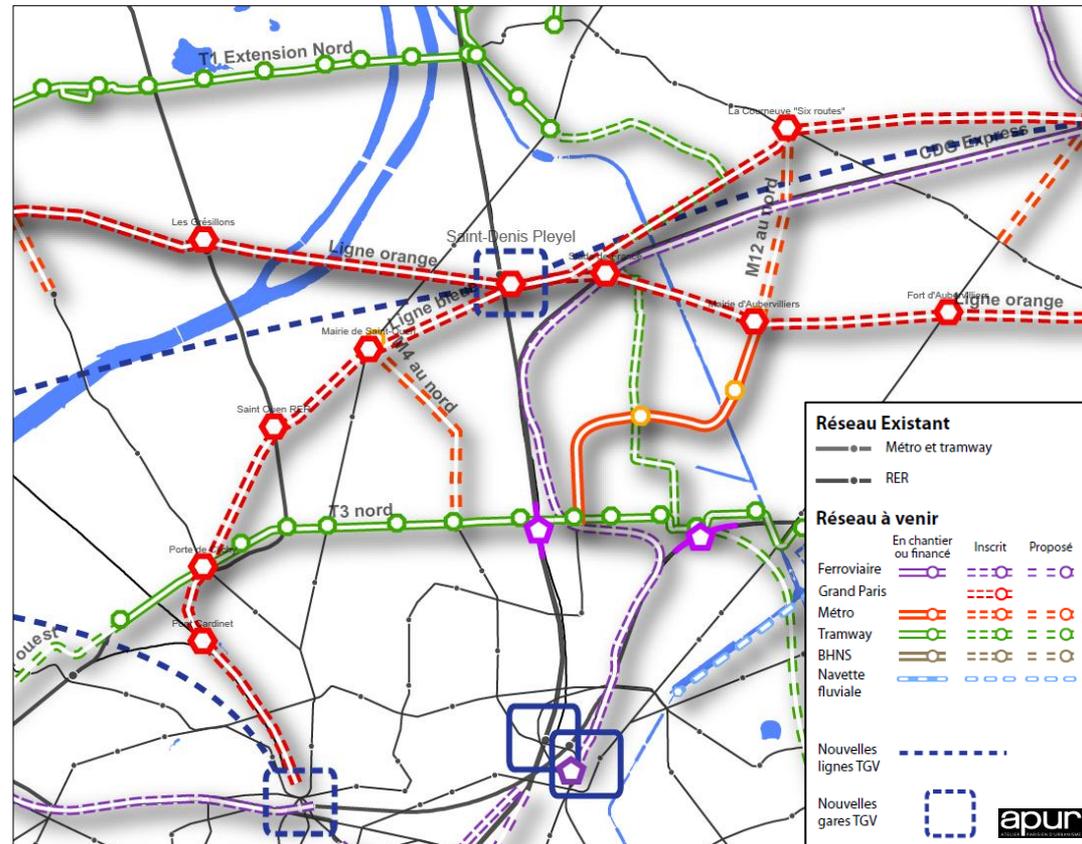
- **RER E à Evangile (Rosa Parks):** programmé pour 2015;
- **Extension du métro M12:** à la station Front populaire est prévue pour fin 2012, et à la Mairie d'Aubervilliers envisagée vers 2017;
- **Extension du tramway T3:** arrivée du T3 à la Porte de la Chapelle prévue fin 2012; et Porte d'Asnières envisagée autour de 2017;
- **Extension tramway T1 :** à l'est l'arrivée à Val de Fontenay affichée pour 2017; à l'ouest rattachement à Asnières Gennevilliers - Les Courtilles pour fin 2012 puis à Colombes (correspondances avec T2 pour 2017); au-delà, vers Nanterre et Rueil-Malmaison, le projet n'est pas validé.

### A MOYEN TERME

- **CDG express :** projet récemment relancé, en cours d'étude et non validé à ce jour;
- **Grand Paris Express:** projet d'intention acté par la Région et l'état. La réalisation serait phasée, avec a priori un commencement par le sud/est ; et sur la partie nord, les dates avancées pour la mise en service sont 2025-2030;
- **Réalisation du tramway T8 :** mise en service jusqu'aux Portes de Paris (terminus sud) prévue en 2014; mais aucune date affichée à ce stade pour rallier Evangile.

### A LONG TERME

- **Rocade TGV connectée à la gare de Pleyel :** projet à horizon lointain;
- **RER B/D à la Porte de la Chapelle :** le projet n'est à ce stade qu'à la réflexion et nullement validée;
- **Extension du métro M4:** Au nord, un prolongement à la Mairie de Saint-Ouen, puis aux docks de Saint-Ouen figure dans l'ancien SDRIF (phase 1) mais n'est actuellement repris nulle part: pas de validation du projet à ce stade.





## B – Les quartiers des gares du Nord et de l'Est



©Philippe Guignard© Roger Henrard/ Musée Carnavalet / Roger-Viollet

**Années 50**



© Documentation Française - Sodel - M. Brigaud

**Années 70**

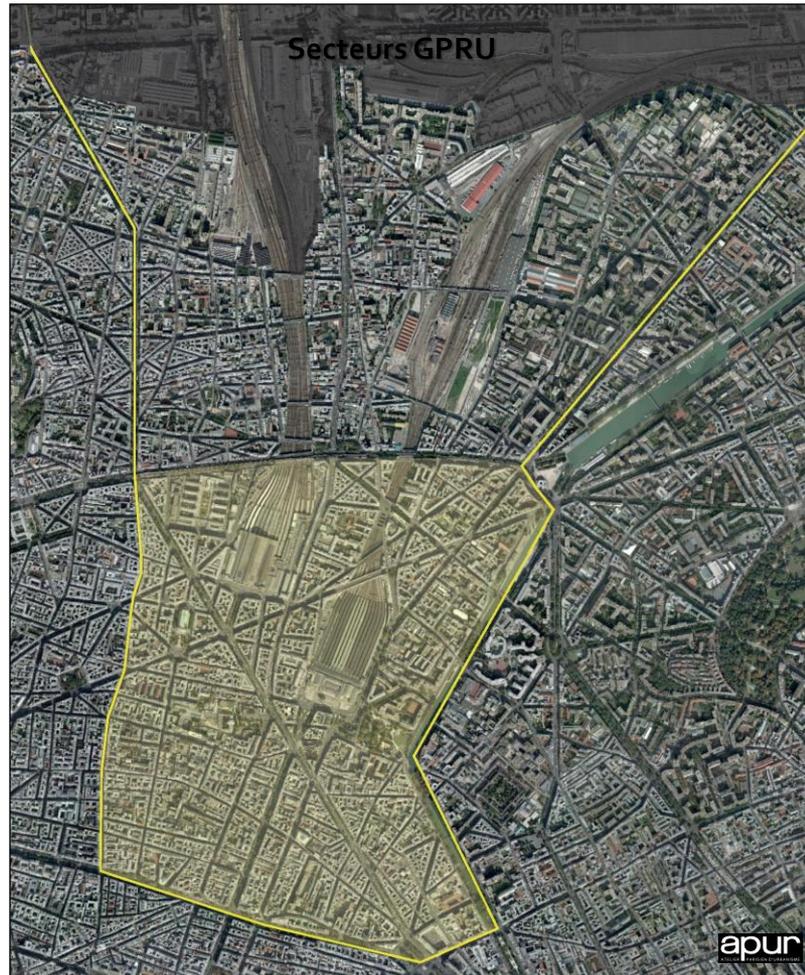


© ph.guignard@air-images.net

**Années 2000**

**Une composition urbaine qui a longtemps peu évolué...**

**B.1. L' avant - gares :**  
**Une porte sur l'Europe, intégrée dans le tissu parisien**

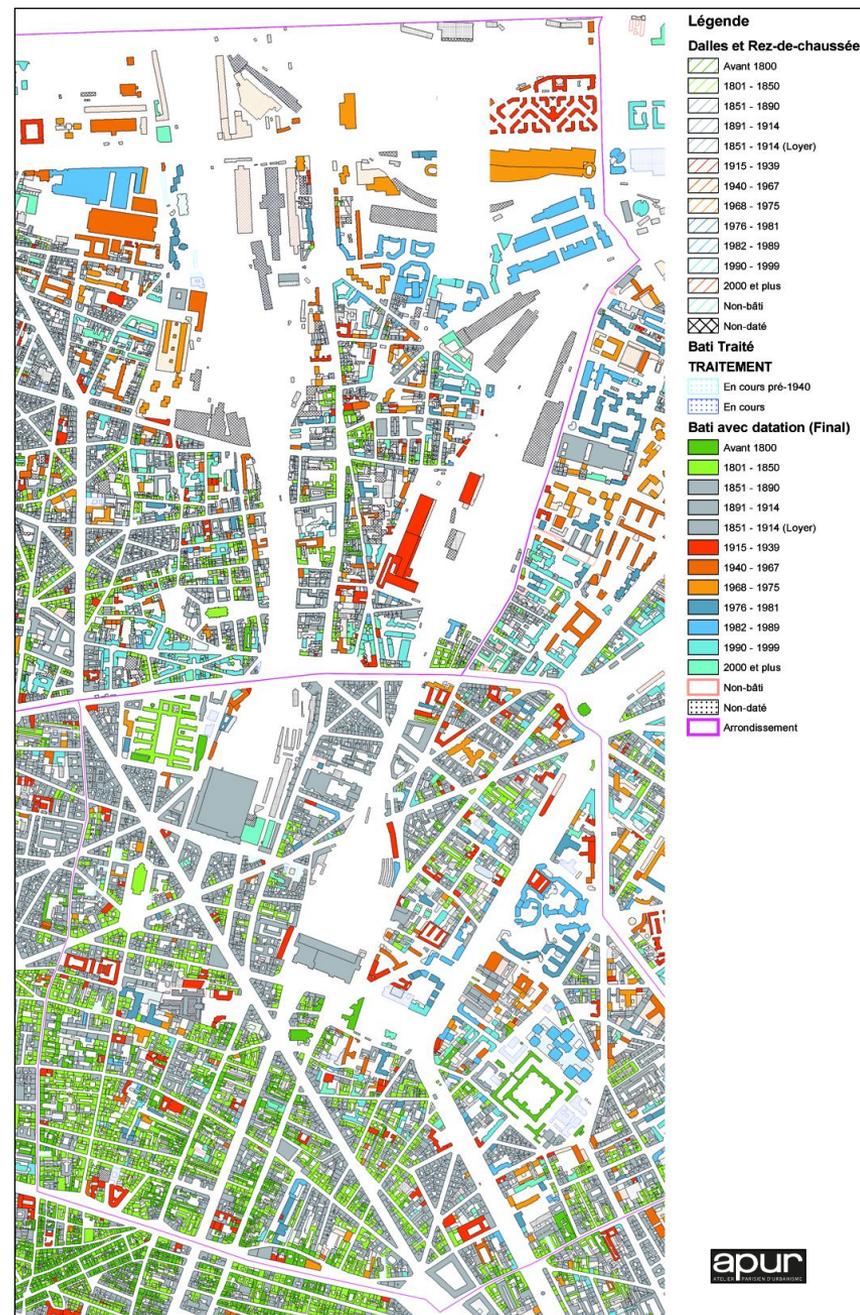


## Le pôle urbain

### *Des gares dans le tissu parisien*

Les deux gares sont dans une relation forte de continuité et de proximité à la ville.

- **des gares insérées dans un tissu urbain typiquement parisien**, avec des morphologies caractéristiques de l'urbanisation de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> et une urbanité dense. Avant l'arrivée du ferroviaire, la ville s'est développée dans une temporalité longue et autour de centralités patrimoniales (les congrégations religieuses Saint Laurent, Saint Lazare et les Récollets, les hôpitaux – Lariboisière et F. Widal...), mais également des axes historiques le long desquels l'expansion urbaine s'est faite progressivement (rue de la Chapelle vers le Nord et les faubourgs Saint Denis, Saint Martin et Poissonnières, vers le centre de Paris). Cette densité et cette poly-centralité patrimoniale donnent plus qu'à n'importe quelles autres gares parisiennes l'impression d'arrivée au cœur du Paris historique. Dans ce contexte, les gares se fondent dans le tissu urbain existant.
- **des faisceaux ferrés grandes lignes au niveau de la rue**, créant une réelle continuité entre les quais, les espaces des gares et la ville. Seule la gare d'Austerlitz possède également cette caractéristique à Paris.
- **des parvis intégrés à la ville**, c'est particulièrement le cas à la gare du Nord, où le parvis est très court et a été récemment aménagé pour limiter les différences de niveaux. Gare de L'Est, le parvis reste encore en retrait de la ville, séparé par les grilles historiques et très belles.



Carte de datation des bâtis

*Des bâtiments patrimoniaux valorisés*



Les façades des 2 gares ravalées ; la gare du Nord sans casquette



Les bâtiments connexes ravalés



La restructuration du Couvent des Récollets pour accueillir la Maison de l'Architecture

## *Des espaces publics qualitatifs*



La pacification du parvis de la gare du Nord  
© Ville de Paris - DU - MCC



Le réaménagement du boulevard Denain



Le rééquilibrage du boulevard Magenta

## L'organisation des usages

- Bus : encore des efforts de visibilité et de lisibilité



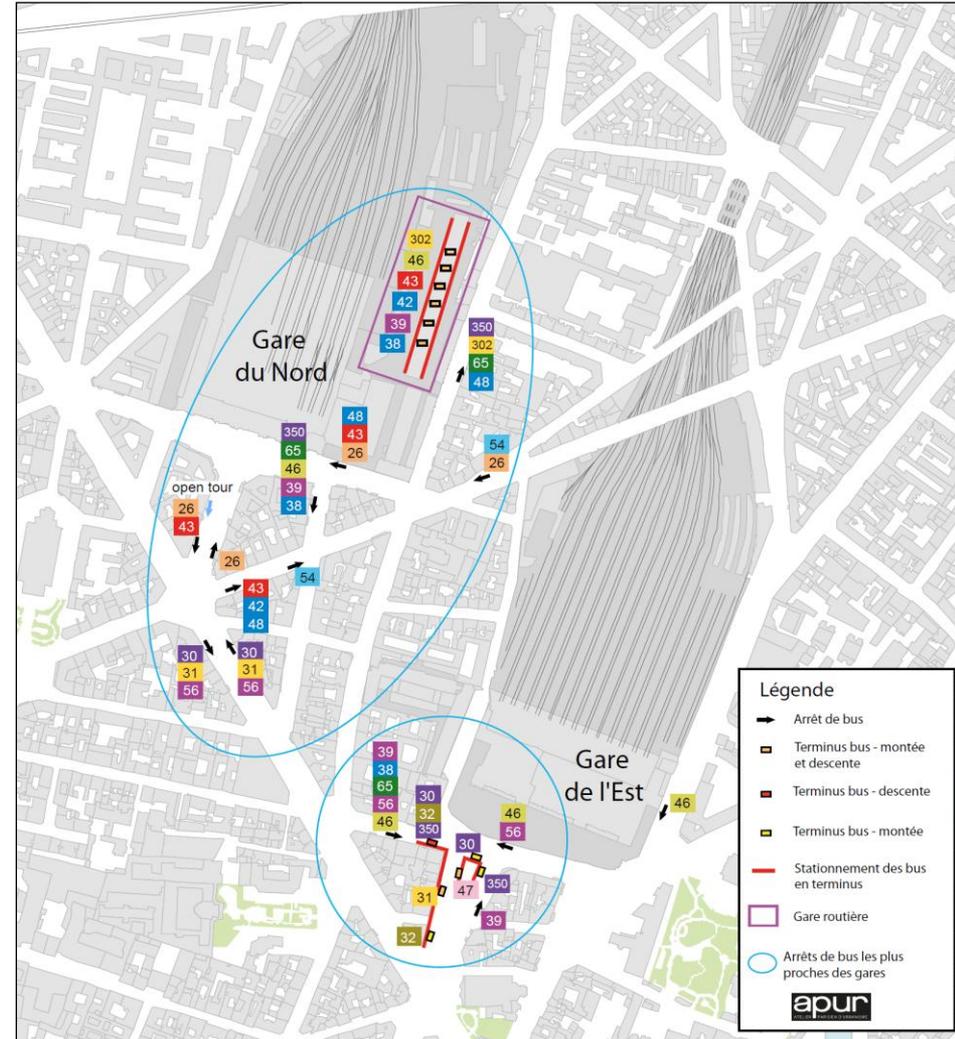
### Gare du Nord : 13 bus dont 6 bus en terminus

- + la gare routière limite l'encombrement des bus en terminus et concentre l'offre de bus pour une meilleure lisibilité. En outre, les bus qui desservent la gare sans être en terminus - présentent tous un arrêt à proximité de la gare routière constituant un **pôle bus** sur ce secteur au sud-est de la gare.
- La difficulté réside dans le manque de visibilité et la mauvaise insertion urbaine de la gare routière.



### Gare de l'Est : 10 bus, dont 5 en terminus

- + L'ensemble des bus sont regroupés sur une zone réduite au sud de la gare.
- Les terminus de bus génèrent de l'encombrement sur la chaussée. La DVD a étudié un aménagement visant à améliorer l'organisation des bus devant la gare de l'Est mais il n'a, à ce jour, pas été mis en œuvre.



Localisation des arrêts de bus

- Parkings souterrains : une offre globalement sur-capacitaire
- 2 roues motorisés : des leviers à expérimenter

## Les parkings

2 345 places à proximité immédiate des 2 gares, et 3 923 dans un 2ème cercle. Une bonne répartition des parkings sur le territoire, une saturation à proximité de la gare du Nord mais des capacités restantes dans les parkings du « deuxième cercle » à Barbès Rochechouart et Magenta par exemple. Un système d'information d'ensemble sur la disponibilité des places dans le secteur pourrait être une piste à étudier.

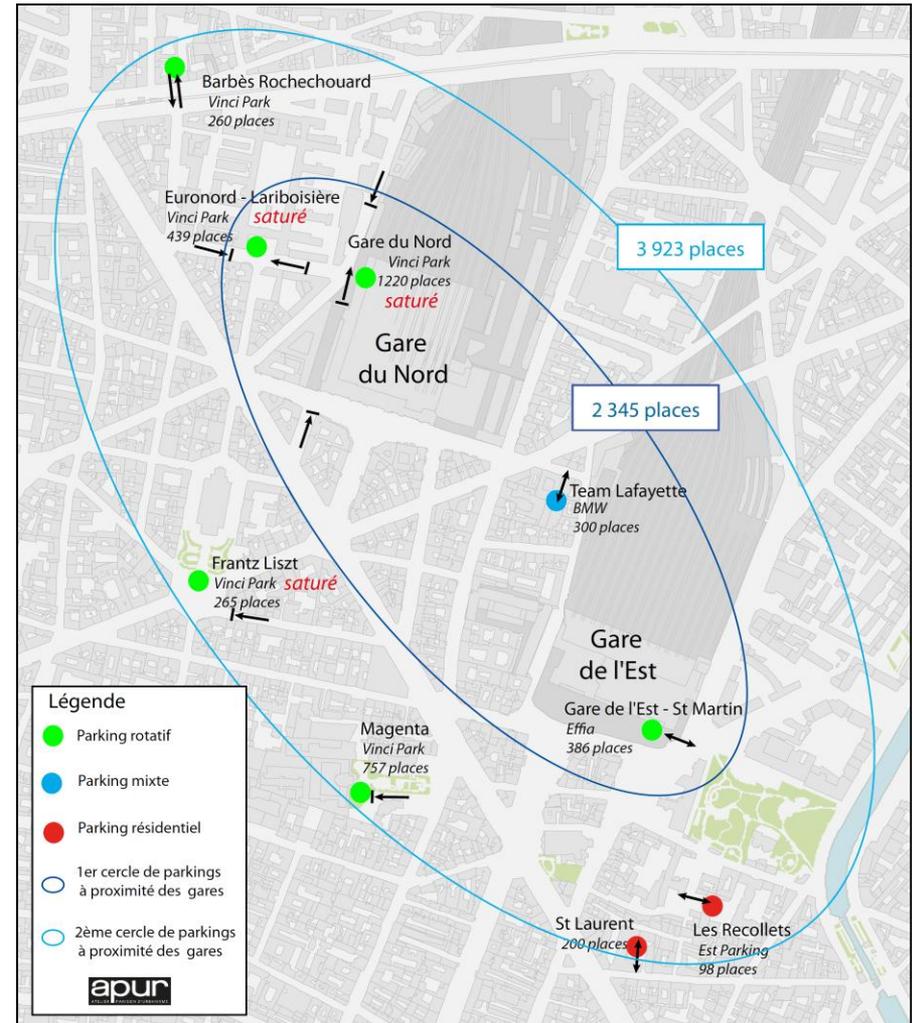
## Les 2 roues motorisés

**Gare du Nord.** En 2004, une étude DVD pointe le manque d'emplacements près de la gare du Nord et un taux de stationnement illicite proche des 90%. En 2012, beaucoup de nouveaux emplacements ont été créés.

→ Une nette amélioration, mais encore beaucoup de stationnements illicites des 2 roues motorisés en débordement d'emplacements, le parvis ouvert est épargné. Les rues connexes sont particulièrement impactées, la rue de Compiègne en particulier.

**Gare de l'Est.** En 2007, une étude DVD pointe le manque d'emplacements près de la gare de l'Est et un taux de stationnement illicite proche des 70% le jour. En 2012, beaucoup de nouveaux emplacements ont été réalisés.

**Les leviers pour aller plus loin :** une expérimentation 2 roues sur les quartiers des gares, incluant une verbalisation pour changer les habitudes et des offres avantageuses dans les parkings souterrains.



Offres de parkings

- Vélos : un réseau cyclable assez développé, des services en gare qui pourraient s'améliorer

Le réseau cyclable s'est largement développé dans le quartier des deux gares avec l'aménagement du boulevard Magenta et Sébastopol.

Des accroches pour le stationnement des vélos se sont également développées sur l'espace public et aussi sur le parvis devant la halle transilien.

### Les leviers pour aller plus loin

La question se pose de développer davantage de services pour le stationnement longue durée, pour des locations et des petites réparations à l'image des services offerts dans les grandes gares européennes comme à Amsterdam. Cette proposition est prévue dans le Schéma de développement du vélo 2010-2020.

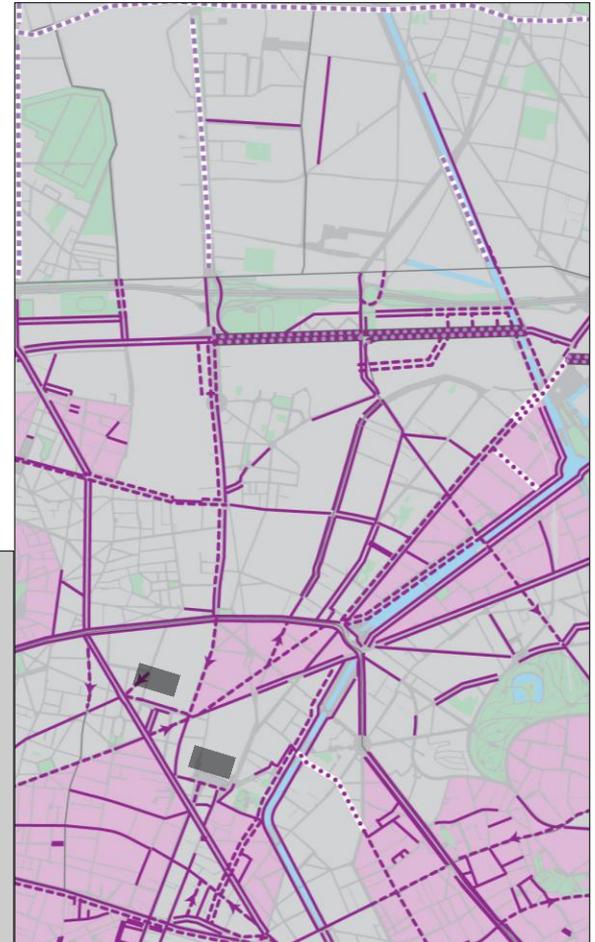
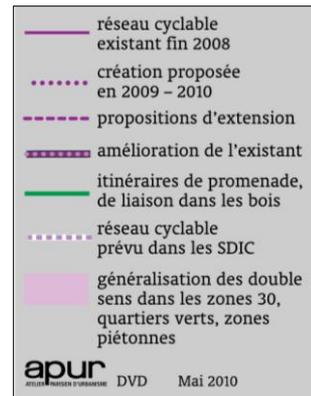
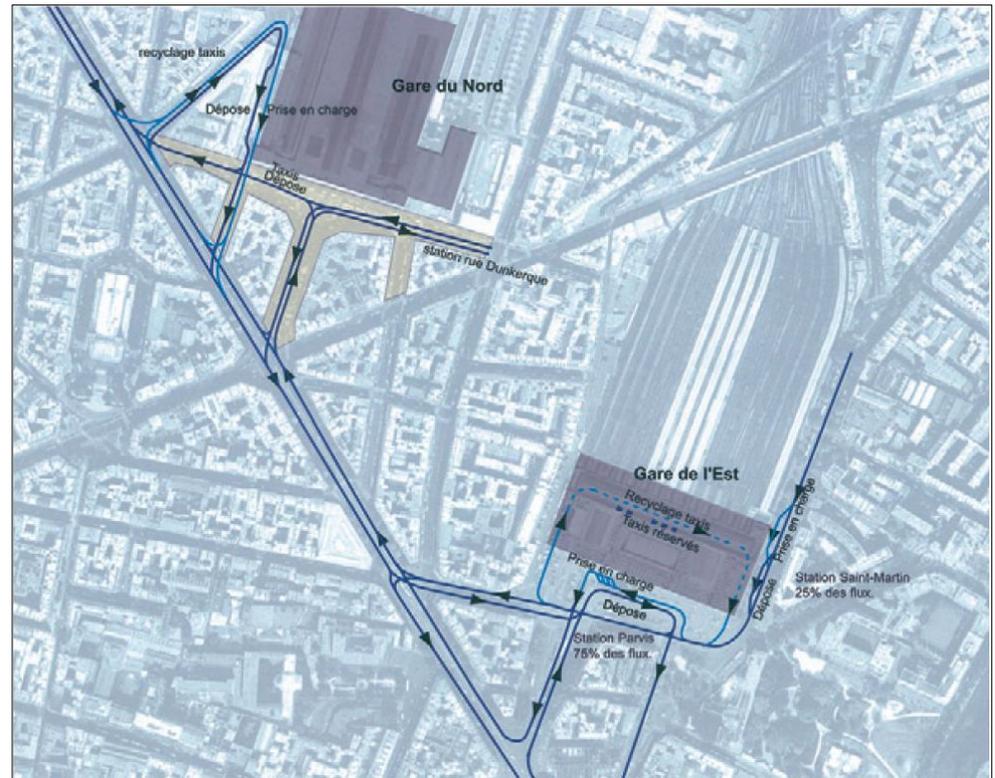


Schéma directeur vélos de Paris 2010-2020

- Taxis : une desserte performante

L'organisation des taxis sur les deux gares est efficace avec des bouclages courts et des encombrements minimum sur l'espace public.  
Gare du Nord, le report modal de la gare sur les taxis approche les 15 %, du fait des Eurostar et Thalys.  
La dépose et prise en charge taxis située à l'ouest de la gare à proximité immédiate de la zone internationale de la gare est très qualitative.  
Gare de l'Est, l'enjeu est moindre, le report modal étant de 1% environ seulement.



Les itinéraires de taxis

- Piétons : Une liaison entre les gares peu évidente

### Une liaison existante par le métro et bus

2 lignes de métro (ligne 5 et ligne 4) relient déjà les 2 gares.

4 bus (38,39,46 et 65) desservent les deux gares; dont 3 lignes en terminus à la gare du Nord.

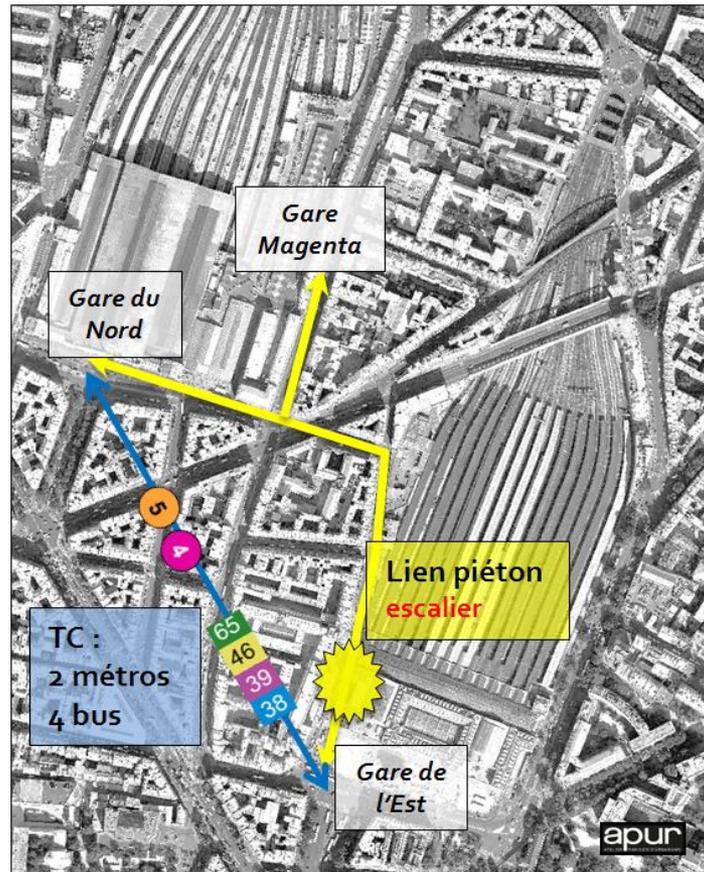
### Lien piéton, un parcours difficile

La gare de l'Est et le pôle gare du Nord/Magenta sont relativement proches l'un de l'autre. Le trajet piéton le plus court et le plus naturel, via rue d'Alsace – rue de Dunkerque, offre un parcours de moins de 500 m (7 à 8 mn à pied) dans une ambiance parisienne et avec un point de vue remarquable sur les quais de la gare de l'Est depuis le belvédère de la rue d'Alsace.

Toutefois, ce trajet n'est pas naturellement lisible dans l'espace public: pas de signalisation spécifique, et cheminement par un escalier d'une centaine de marches, qui le rend difficilement praticable pour les voyageurs munis de bagages et les personnes à mobilités réduites.

Le projet de « balcon vert » propose une alternative à l'escalier, requalifie les espaces publics et valorise les points de vues remarquables.

Une liaison souterraine entre les gares de l'Est Magenta et du Nord est également envisagée.



©InterAtlas



Les escaliers de la rue d'Alsace rendent la liaison difficilement praticable pour les voyageurs et PMR



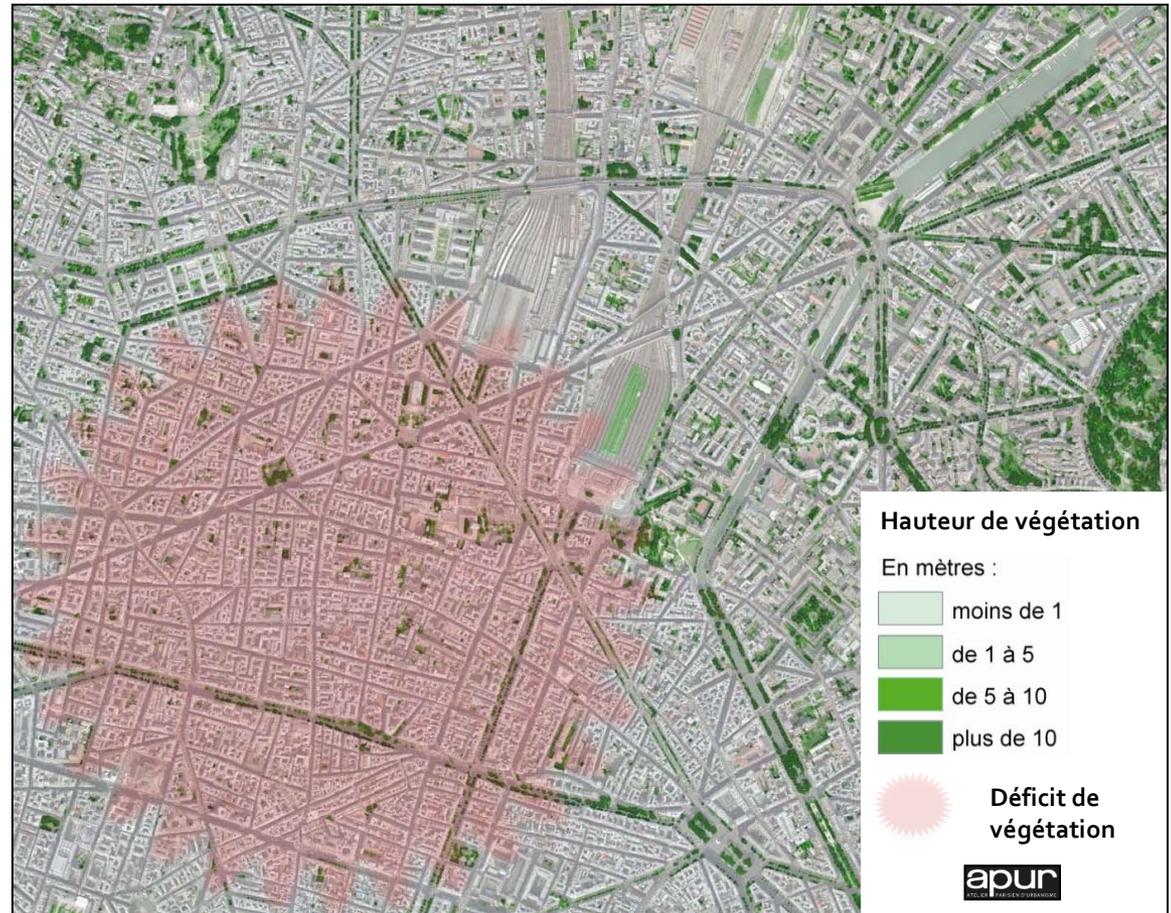
Le projet de balcon vert, une alternative © SLA Architecture

## *Une végétation peu présente, une trame verte incomplète*

Le manque de végétation, repéré dans le PLU, au sud ouest des 2 gares se caractérise par :

1/ des espaces verts peu nombreux et de tailles limitées. Le square Villemin au Sud Est de la gare de l'Est étant le seul espace vert important de ce quartier avant gares.

2/ des alignements d'arbres présents sur quelques grands boulevards. Ces plantations pourraient être complétées, plusieurs voies disposant d'une largeur suffisante pour en recevoir, c'est le cas des rues Lafayette et Saint Quentin.

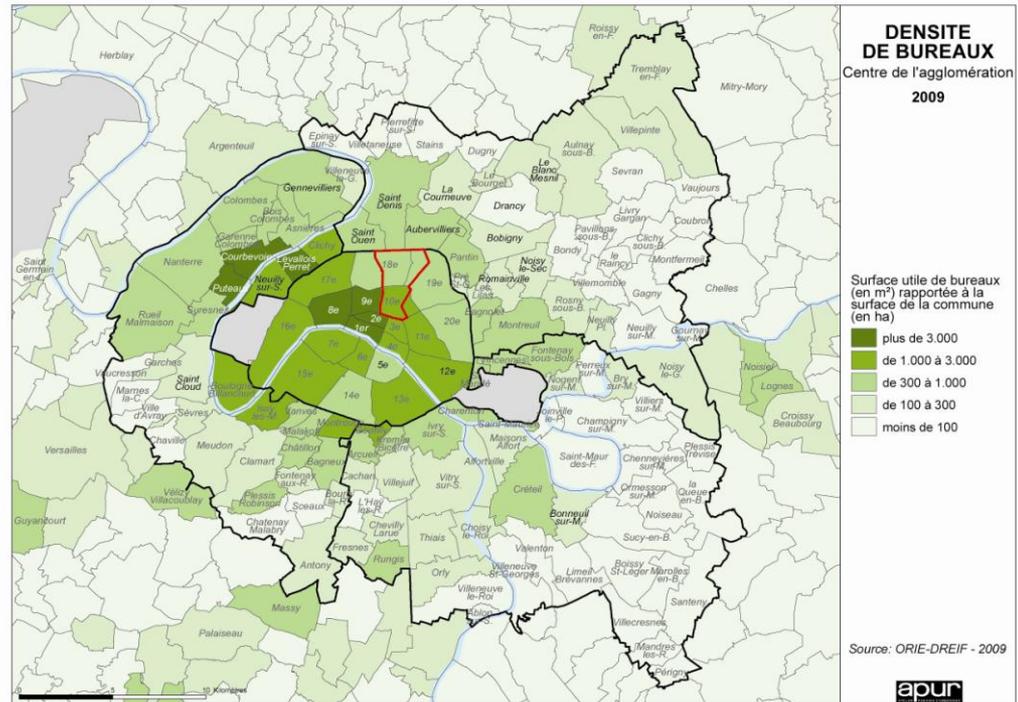


## Le pôle socio-économique

### *Immobilier d'entreprises, une dynamique discrète mais réelle*

Le parc de bureaux sur le 10<sup>ème</sup> arrondissement est estimé à 700 000m<sup>2</sup>, ce qui correspond à une densité de bureaux de 2 400 m<sup>2</sup>/ha, soit le 5<sup>ème</sup> arrondissement de Paris le plus dense en bureaux.

L'ORIE, qui établit ces chiffres à partir d'une analyse de la taxe foncière\*, note une augmentation de près de 20% des surfaces de bureaux dans l'arrondissement entre 2000 et 2009; c'est la 5<sup>ème</sup> plus forte progression dans Paris sur cette période. Or, d'après l'analyse des permis de construire sur cette période, peu de nouvelles constructions de bureaux ont été réalisées sur l'arrondissement. Cette progression s'expliquerait donc par un mouvement de réinvestissement de bureaux vacants, notamment suite à des travaux de rénovation. Ce qui entre dans la logique de redynamisation générale des marchés immobiliers qui s'est opérée dans l'arrondissement dans les années 2000.



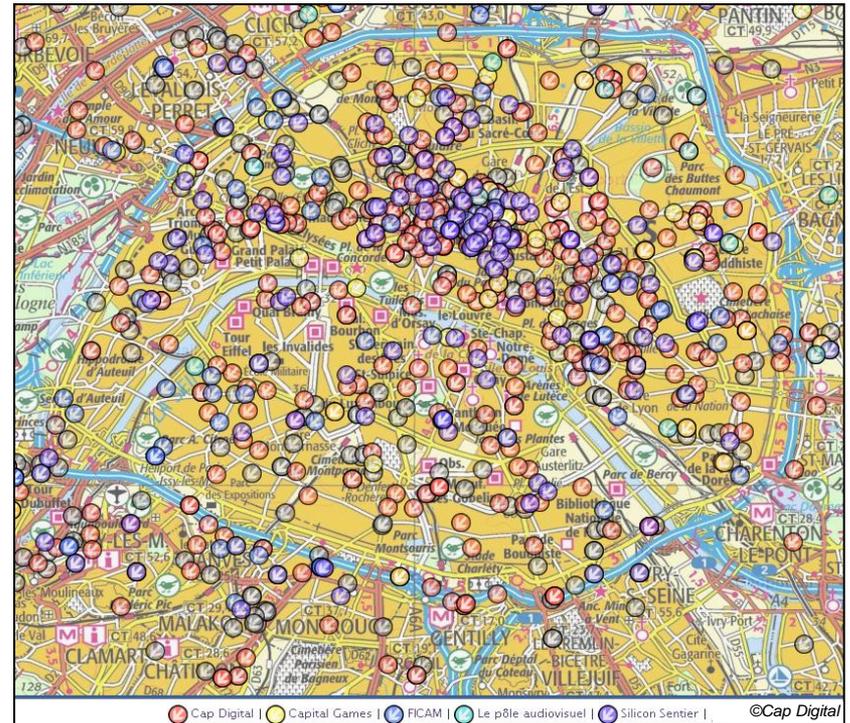
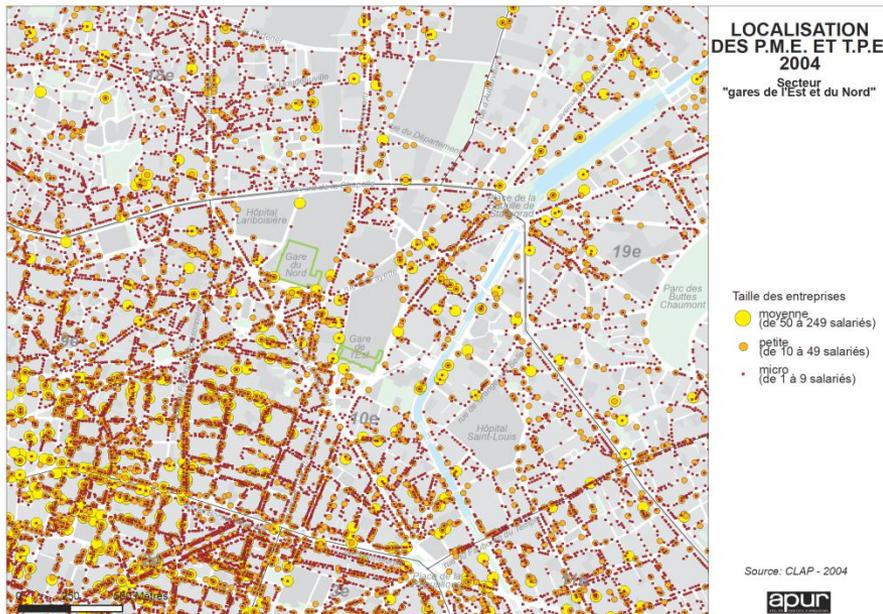
\*Les chiffres fournis par l'ORIE, notamment les évolutions du parc, sont à relativiser compte tenu de certaines modifications de méthodes de calcul entre les périodes. Toutefois, ces chiffres permettent de donner une tendance, notamment en comparaison des autres arrondissements.<sup>2</sup>

Depuis 2010, la dynamique semble se ralentir du fait du manque d'offres neuves. Ainsi, le taux de vacances en 2010 est faible, 4 %, soit en deçà d'une vacance frictionnelle normale située autour de 6-7% , mais tout de même proche de la moyenne parisienne.

## **Beaucoup de PME – TPE, des entreprises innovantes du secteur du numérique au sud-ouest des deux gares**

Le parc immobilier de bureaux du 10<sup>ème</sup> se compose essentiellement de **petites surfaces**, occupées par des PME-TPE.

En particulier, depuis les années 2000, et la bulle internet, de nombreuses entreprises innovantes du secteur du numérique / informatique / internet / multimédia ont trouvé au sud-ouest des 2 gares (sud du 10<sup>ème</sup>, 2<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup>), un secteur d'implantation privilégié, dans le prolongement de leurs quartiers d'implantation d'origine, tel le Silicon sentier (2<sup>ème</sup>).



### **Les entreprises innovantes dans le secteur numérique, adhérentes de réseaux ou fédérations professionnelles, 2011**

Sources : IGN, Cap Digital

Organisées en réseaux et appartenant à des fédérations professionnelles ou des pôles de compétitivité (Cap Digital par exemple), ces entreprises innovantes se regroupent par « grappes » au cœur de Paris où elles disposent d'un accès facile aux pôles de recherches et aux universités parisiennes.

## *Les atouts du quartier pour les entreprises*

1/ Des **valeurs locatives qui restent relativement faibles pour la capitale**, parmi les moins élevées (270-380 €/m<sup>2</sup>/an) en 2010.

2/ Une **localisation**, au cœur d'un nœud de transports en commun à l'échelle francilienne, facilitant les migrations alternantes des salariés résidents en banlieue.

3/ Une image très parisienne du quartier, qui s'est fortement renouvelée, voire gentrifiée dans les années 2000, mais qui conserve une **mixité urbaine attrayante pour les entreprises** (un juste équilibre entre bureaux, logements, commerces et services urbains).

4/ **Les petites ou moyennes surfaces de bureaux** libérées depuis les années 2000 par des artisans grossistes, aménageables et flexibles, correspondant bien à la demande actuelle de certaines PME-TPE, notamment celles appartenant au secteur de l'innovation, et qui n'ont pas vocation à s'installer dans les grands pôles tertiaires du QCA ou de La Défense.



Immeuble de bureaux réhabilité, rue du Faubourg Saint-Martin



Gare du Nord, intérieur



Gare de l'Est, intérieur



Rue de Dunkerque



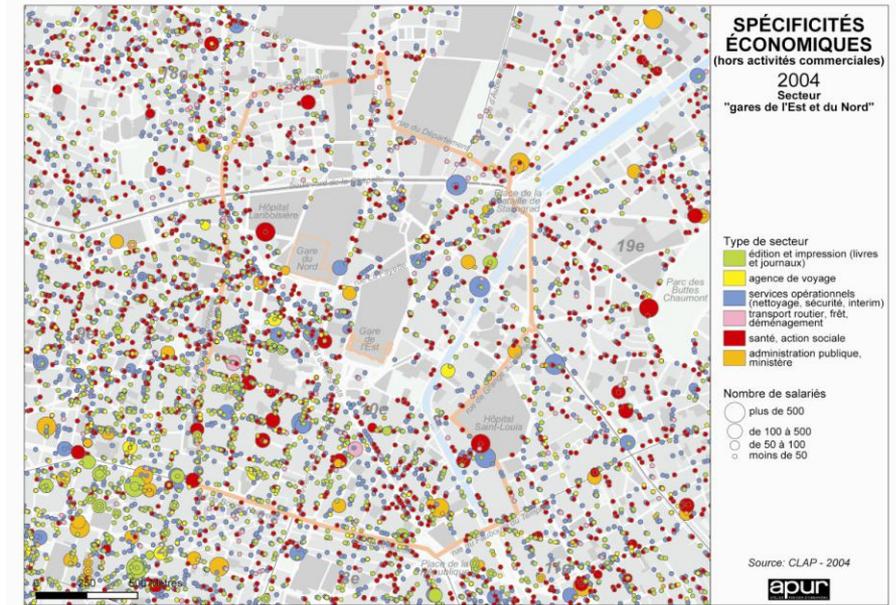
Rue du Faubourg Saint-Denis



## Spécificités économiques Emplois

Les trois secteurs d'activités dominants dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement sont les **services opérationnels aux entreprises** (intérim, nettoyage, sécurité...etc.) qui totalisent plus de 10 000 emplois, les **transports**, avec notamment les différentes implantations de la SNCF représentant 6 000 emplois, et la **santé**, représentée par Les hôpitaux Lariboisière et F. Widal (4 000 emplois). Les autres secteurs particulièrement présents relèvent de l'administration publique (2 909 emplois), l'édition et l'imprimerie (2 600 emplois) et les agences de voyages (environ 1 000 emplois).

Un quartier équilibré avec une mixité fonctionnelle (habitat/emploi) et sociale.



## Parc immobilier de logements, un fort mouvement de réhabilitation

Le 10<sup>ème</sup> arrondissement a été, dans les années 2000, le lieu d'un fort mouvement de réhabilitation des immeubles et des logements du parc ancien.

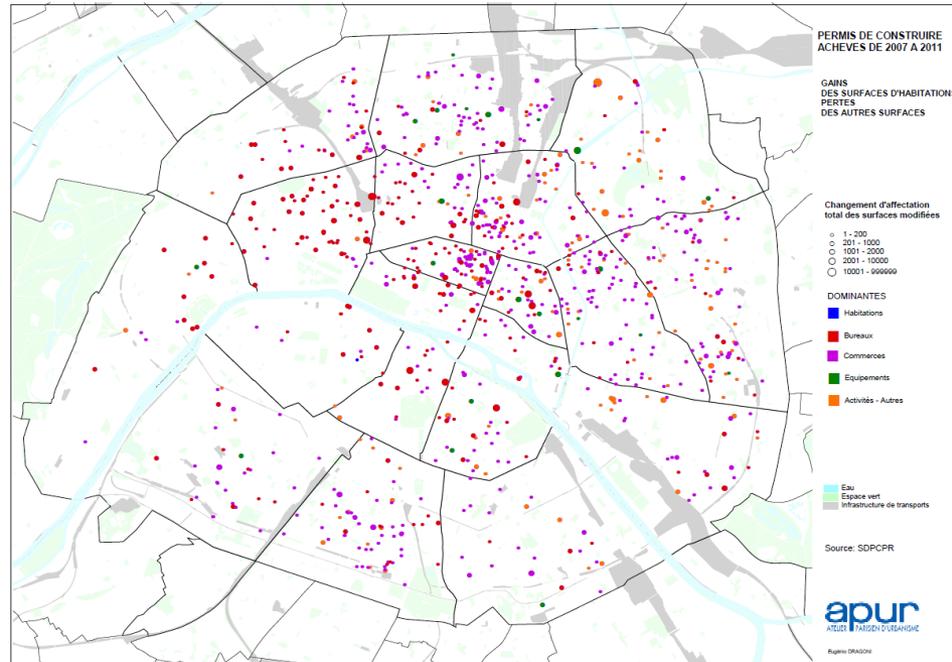
- des opérations de résorption de l'habitat indigne ont été nombreuses dans le sud de l'arrondissement mais leur nombre est faible aux abords des gares.
- l'amélioration de l'habitat privé ancien a été également importante, elle est liée aux moyens financiers plus importants dont disposent les propriétaires occupants (34% du parc privé en 2006, en progression) et à la recherche par les bailleurs (60% du parc privé en 2006) de clientèles plus aisées, dans un environnement urbain qui se valorise.
- une transformation importante de locaux à usages d'activités ou de bureaux en logement : l'analyse des permis de construire entre 2000-2011, montre que cela concerne particulièrement le 10<sup>ème</sup> arrondissement pour 20 000 m2.

L'augmentation des prix sur une période 2000-2011, bien que non spécifique à cet arrondissement, a favorisé le phénomène de gentrification.



Estimation des prix de vente des logements, au 1<sup>er</sup> février 2010

Source : MeilleursAgents.com



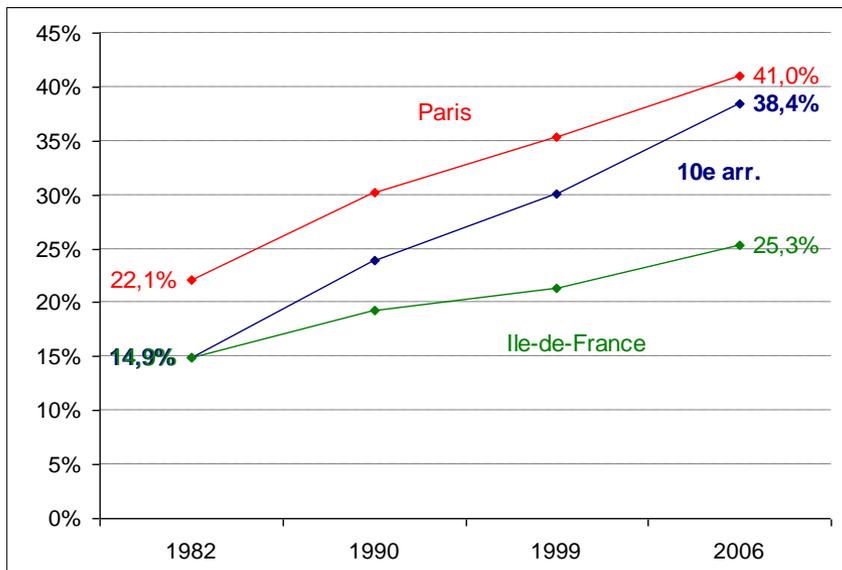
Analyse des Permis de construire de 2007-2011 : changements de destination en faveur du logement

## Une évolution de la structure sociale liée au changement d'image du quartier et à la hausse des prix immobiliers

Cette dynamique se répercute dans l'évolution des profils socio-professionnels des habitants du quartier et dans **les coûts de l'immobilier que l'on a vu en 20 ans rattraper les moyennes parisiennes**.

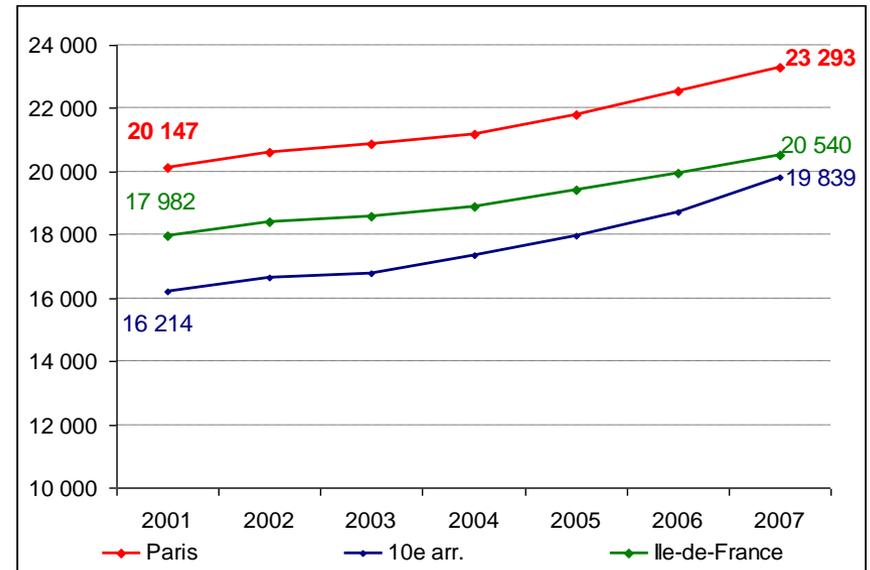
La structure sociale des quartiers qui compose le 10ème arrondissement a connu ces dernières années des évolutions fortes liées aux transformations du parc immobilier ancien, à la hausse des prix immobiliers et au changement d'image du quartier.

Sur le plan social, **l'arrondissement a enregistré une forte augmentation du revenu moyen des ménages en même temps qu'une forte augmentation de la proportion de cadres dans sa population active. A l'inverse on observe une forte baisse des ouvriers et employés**. Sur le double plan des revenus et de la composition socio-professionnelle, la situation relative du 10ème arrondissement s'est beaucoup rapprochée de celle de Paris. L'arrondissement tend à perdre ses caractéristiques de « quartier populaire ».



Evolution des cadres et des professions intellectuelles supérieures dans la population active (1982-2006)

Source : INSEE, recensement de la population



Revenu médian annuel des ménages (par UC)

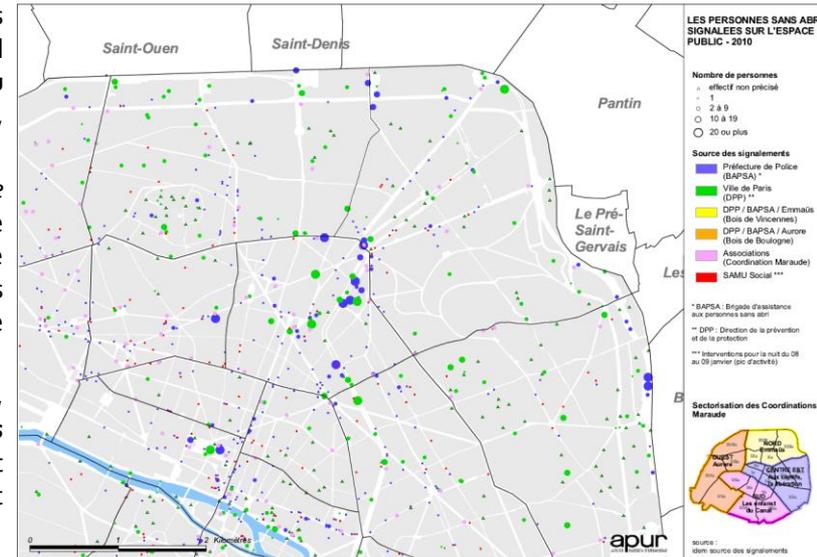
Source : DGI / INSEE

**...et un décalage qui se renforce avec les personnes en marginalité traditionnellement implantées sur cette « terre d'accueil », de l'avant-gare au canal Saint Martin**

La présence des sans-abris est importante dans ce périmètre. La carte établie à partir des carnets de signalement des équipes de maraudes d'intervention sociale montre qu'il existe **un regroupement important de sans-abris sur un axe qui emprunte le tracé du canal Saint-Martin, de la Place de la République à la Place de la bataille de Stalingrad, en passant par la Gare de l'Est et le square Villemin.**

L'étude « *Conduites addictives, errance, prostitution aux abords des Gares du Nord et de l'Est* » rédigé en 2008 par plusieurs organismes de recherche spécialisés, estime le nombre de sans abris aux abords du bipôle à environ 600 personnes dont une centaine de jeunes, auxquels s'ajoutent les très jeunes exilés ou jeunes migrants roumains accompagnés de leur famille, et au moins 250 personnes en situation de grande précarité disposant d'un logement.

Les gares du Nord et de l'Est, comme toutes les gares sont des lieux de transhumance, de brassage, de sociabilité marginale. Néanmoins, **le bipôle centralise plus qu'ailleurs les marginalités diverses** évoquées : problèmes d'errance, conduite addictives et prostitution, notamment masculine. Un « effet de masse » s'y est progressivement installé.



**Une offre de structure déséquilibrée dans la métropole. Une concentration importante de la gare de l'Est à Stalingrad.**

Le déséquilibre de répartition des structures pour publics en fragilité sociale existe à différentes échelles : Paris concentre 61% des offres régionales; et sur le territoire parisien, le déséquilibre Est/Ouest est très marqué comme l'illustrent les cartes des structures d'hébergement et des établissements d'accueil de jour.

En outre, la capacité globale de cette offre est insuffisante, notamment en période de grand froid.

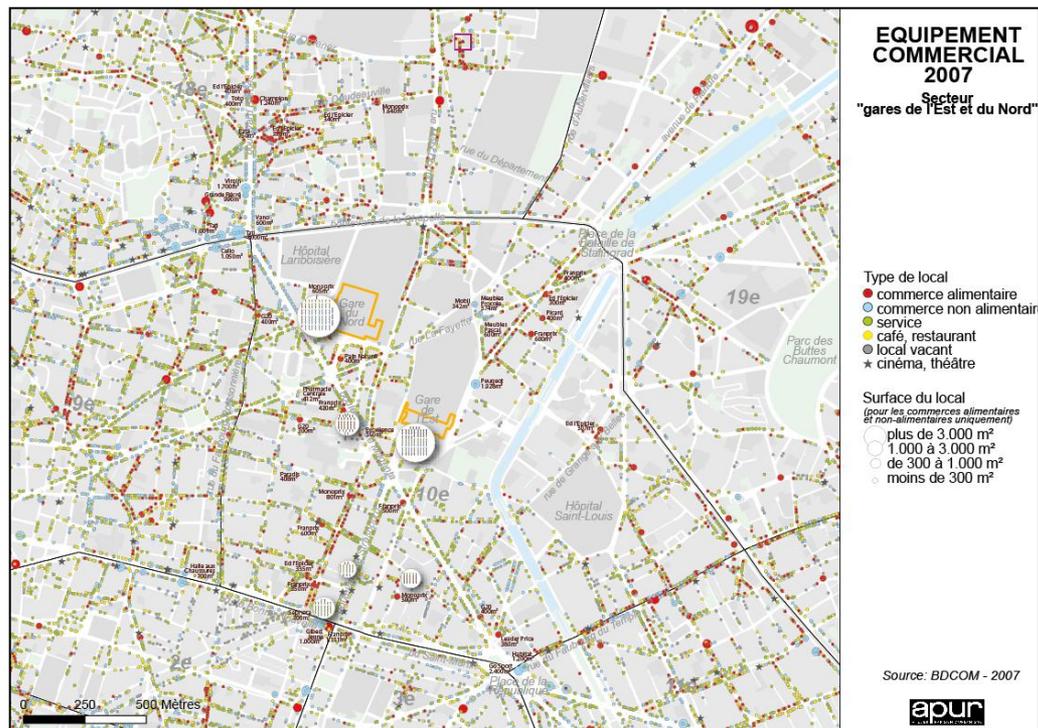
Pour ne pas pérenniser des pôles de marginalité, comme c'est le cas sur le secteur du gares Nord-Est - Canal, il serait souhaitable de ne pas traiter le problème à l'échelle du petit territoire - en y implantant encore davantage de structures d'accueil, mais au contraire d'apporter une réponse à l'échelle de la ville, voire de la métropole, dans un souci de rééquilibrage global entre territoire.

## Une offre commerciale supérieure à la moyenne parisienne et qui se renforce

Le 10<sup>ème</sup> arrondissement compte 4,7 commerces alimentaires pour 1000 habitants, un taux supérieur à la moyenne parisienne (3,2). De plus, deux marchés couverts à dominante alimentaire, Saint-Quentin, bd de Magenta et Saint-Martin rue du Château d'Eau complètent cette offre déjà conséquente. L'évolution du nombre de commerces est positive, 200 établissements en plus ont été créés depuis une dizaine d'années.

Le quartier des gares du Nord et de l'Est est riche en commerces, mais leur répartition géographique est relativement inégale avec des fortes concentrations au Sud-Ouest des gares, certains axes figurent d'ailleurs parmi les plus denses de Paris (début de la rue du Faubourg Saint-Denis et haut de la rue du Faubourg Saint-Martin).

Le tissu commercial est caractérisé par 1/ des surfaces de petites et moyennes tailles, 2/ des commerces « populaires » de moyenne gamme (peu de grandes enseignes « tendance » de prêt-à-porter) et 3/ de fortes spécialisations locales (ex : indiens)



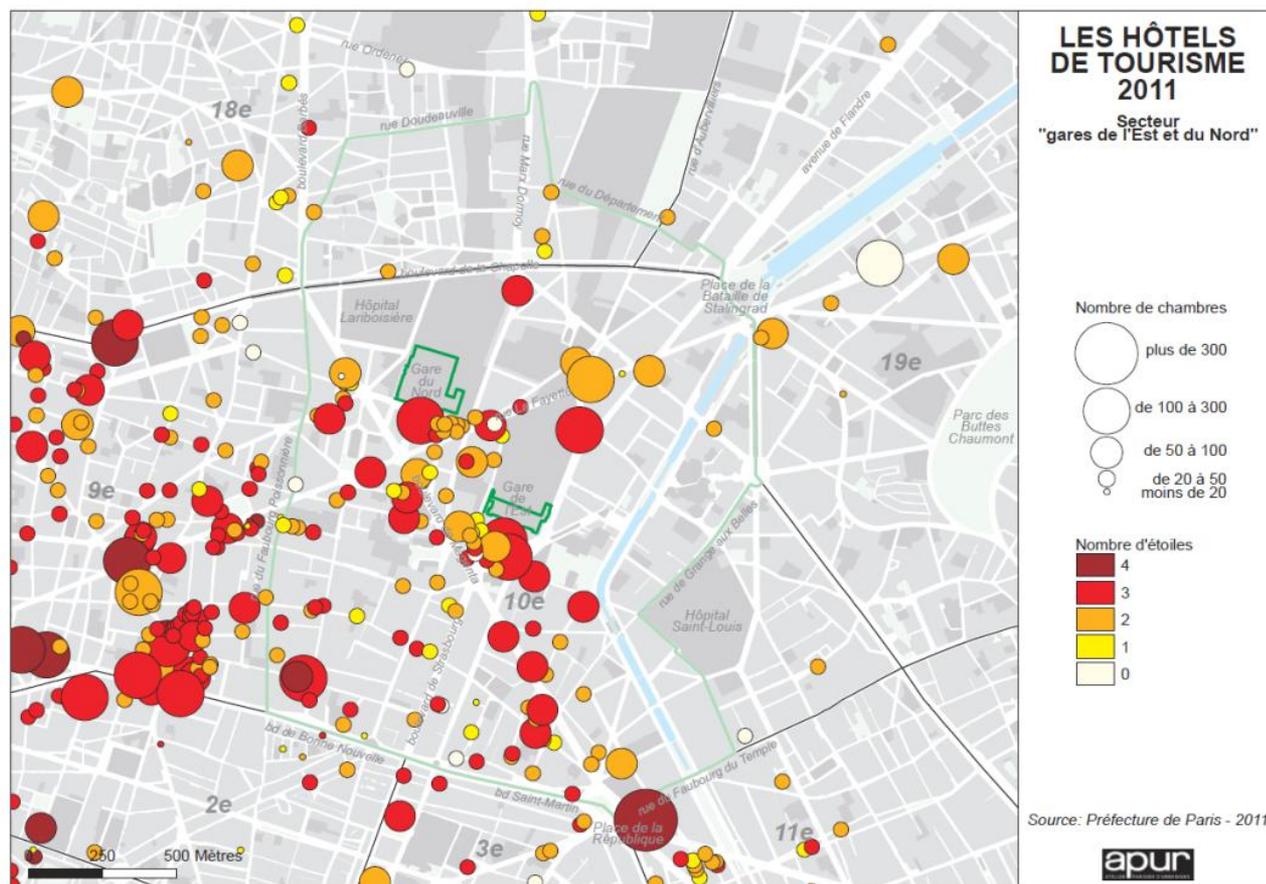
Au sud de la gare de l'Est, le commerce de gros d'habillement se déploie autour de la rue du faubourg Saint-Martin (ce type de commerce est en régression, -25% de magasins sur 2007-2011). Le bd de Strasbourg rassemble les coiffeurs africains et des magasins de soins du corps dont le nombre est en hausse, Les services commerciaux dominent sur le bd de Magenta, avec les agences d'intérim, notamment au sud de la gare du Nord. Des commerces de prêt-à-porter de moyenne gamme sont très présents sur le haut du bd de Magenta. Les cafés et restaurants sont nombreux sur les grands axes et particulièrement autour des deux gares. Enfin, dans les différents quartiers ethniques qui animent ce territoire, les commerces, principalement d'alimentation et de vêtements, participent grandement à ces ambiances urbaines; c'est le cas notamment rues Cail et Perdonnet, rue du Faubourg Saint-Denis avec une spécialité Tamoul; mais également à l'arrière-gares avec les secteurs d'ambiance ethnique de la Goutte d'Or, de Château Rouge et de Marx Dormoy.

## Un renouvellement du parc immobilier hôtelier

En 2011, on dénombre 119 hôtels de tourisme dans le 10<sup>e</sup> arrondissement, soit un peu plus de 5 500 chambres. Cette offre de petits hôtels de moyenne gamme (environ les 2/3 des chambres sont classées en 2 étoiles), se situe surtout à l'avant des deux gares.

Le renouvellement du parc est relativement lent. On note toutefois, comme partout à Paris, une montée en gamme au profit des hôtels classés en 3 étoiles.

Dans la partie sud du 18<sup>e</sup> arrondissement (Goutte-d'Or et la Chapelle), l'offre hôtelière demeure très faible et bas de gamme.



## B 2 - L'arrière - gares : un quartier qui se renouvelle, un potentiel de dynamique entre Paris- Plaine commune

Le pôle urbain situé à l'« arrière gares » présente des différences très marquées avec le quartier « avant gares » donnant l'image d'un quartier moins qualifié.

Alors que depuis une dizaine d'années, de très nombreuses actions sont mises en œuvre pour requalifier ces quartiers:

- Politique de la Ville, CUCS
- Opération d'aménagement en diffus et ZAC
- Créations d'équipements
- Aménagement d'espaces publics
- Sans oublier les règles spécifiques du PLU



# Une desserte en transport moins développée au Nord

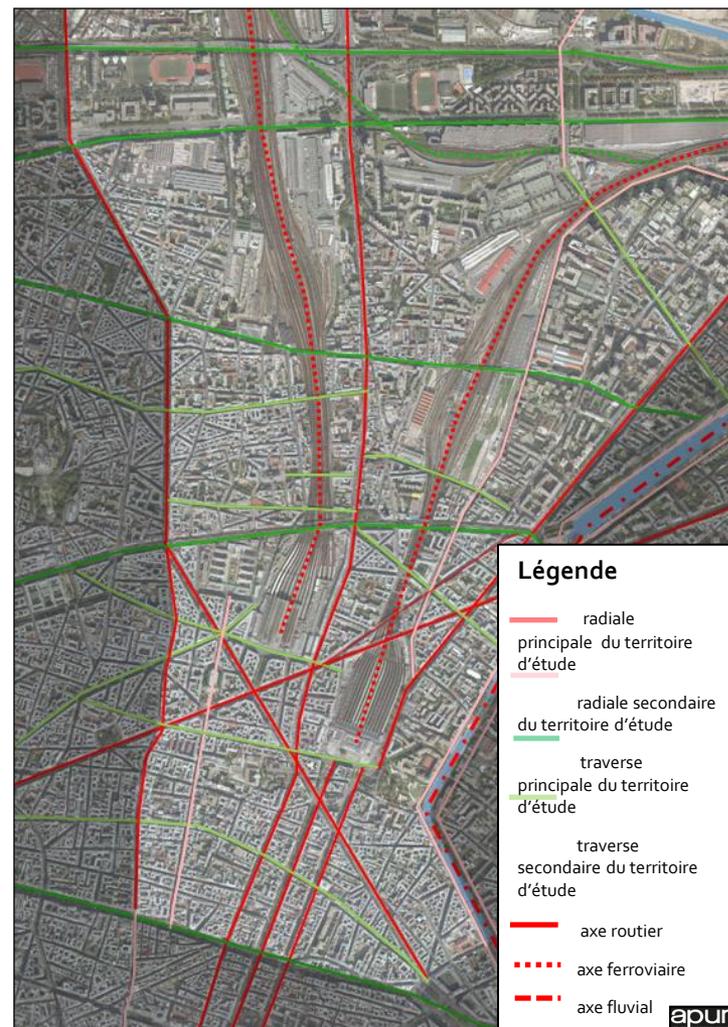
## Les offres de déplacements

**Les transports en commun** : la desserte du nord de Paris est nettement moins fine au-delà du bd de la Chapelle. Des projets en cours (tramway, gare Evangile) devraient améliorer la mobilité dans ce secteur, surtout à proximité des limites de Paris.

**La voirie** : les axes structurants principaux se concentrent dans le secteur du bipôle. Au-delà du bd de la Chapelle, les axes principaux et notamment les traverses se raréfient. Au Nord de la rue Ordener, les faisceaux constituent des coupures physiques importantes, le franchissement n'étant à nouveau possible qu'aux portes de Paris et avec des axes de nature fortement routière (rue d'Aubervilliers, bd Maréchaux, périphérique).



La couverture en transports en commun



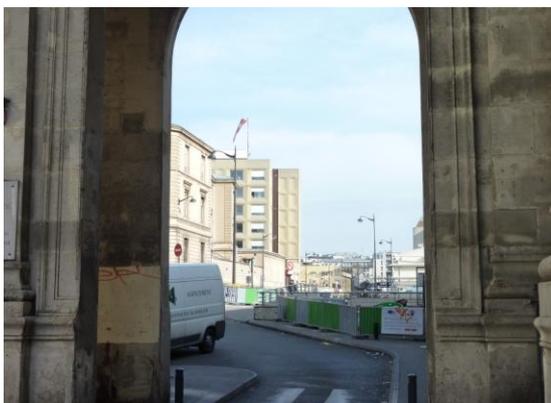
Les grands axes structurants ©InterAtlas

## Des accès peu visibles aux arrières gares

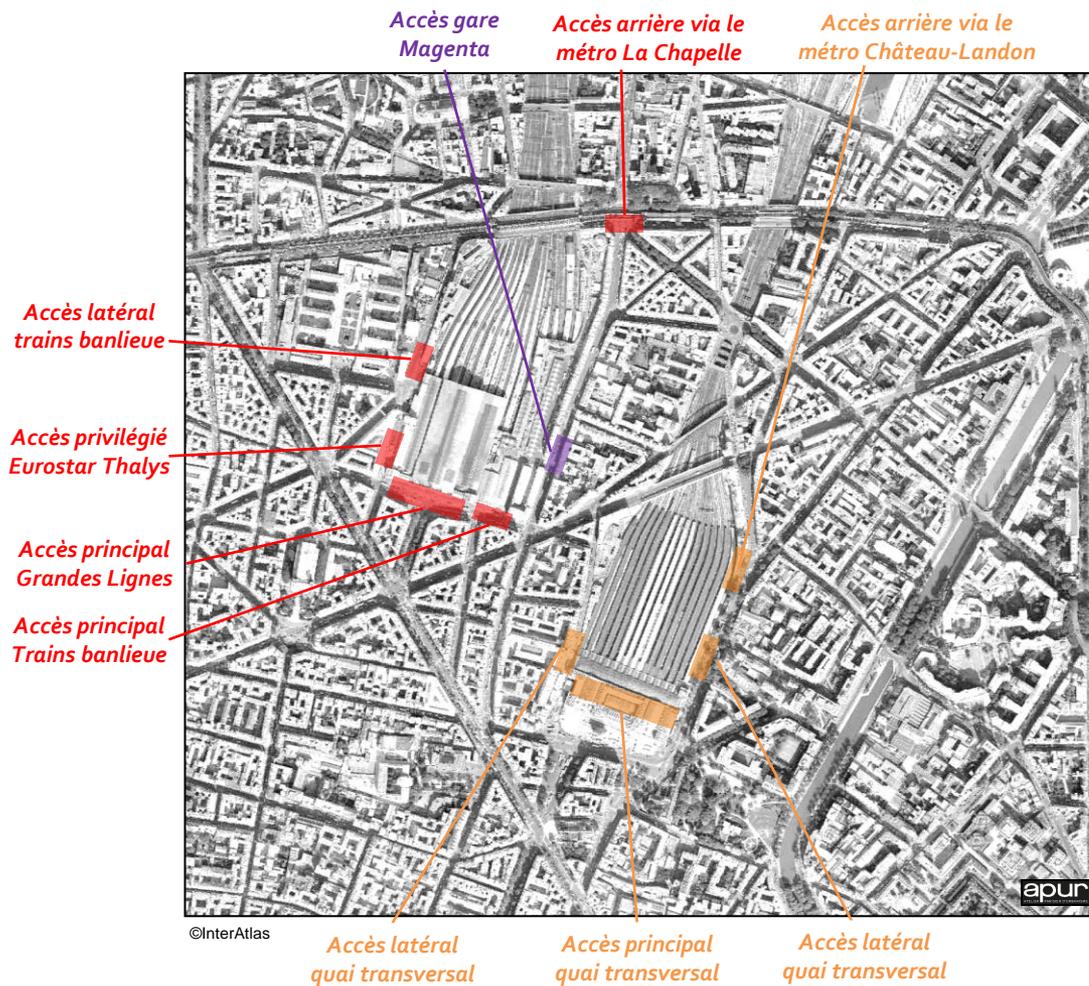
Des accès plus difficiles aux gares depuis le Nord : les sorties latérales sont discrètes et « moins nobles ». Quant aux sorties arrières, elles se font via les stations de métro Château Landon pour la gare de l'Est et la Chapelle pour la gare du Nord, mais la connexion aux quais principaux est longue (respectivement 400 et 600 m environ), sans aide de tapis roulant, et via des couloirs peu qualitatifs.



La cour du Départ, au droit des arrivées Eurostar et Thalys, rénoverée



50m plus au Nord, la rue de Maubeuge et la sortie Transilien



# Développement socio-économique : le boulevard de la Chapelle, une « limite invisible »

## *un différentiel de densité humaine, liée à la typologie des logements*

Le quartier des gares du Nord et de l'Est se caractérise par de fortes différences de densités de populations : l'arrière-gares est plus dense que l'avant-gares. Dans la partie nord du 10<sup>e</sup> arrondissement entre les stations de métro Jaurès et La Chapelle et dans le sud du 18<sup>e</sup> arrondissement, les densités de population sont pratiquement partout supérieures à 600 habitants à l'hectare, alors que ces densités ne sont plus que de 200 à 400 habitants à l'hectare à l'avant de la gare du nord (elles tombent même à moins de 200 habitants à l'hectare autour de l'hôpital Saint Lazare) et sont comprises entre 400 et 600 habitants à l'hectare à l'avant de la gare de l'Est.

Or, on ne retrouve pas ces différences lorsque l'on observe les densités bâties, le COS étant pratiquement partout proche de 4 ou plus.

### Deux facteurs expliquent cette différence de densité avant/arrière-gares:

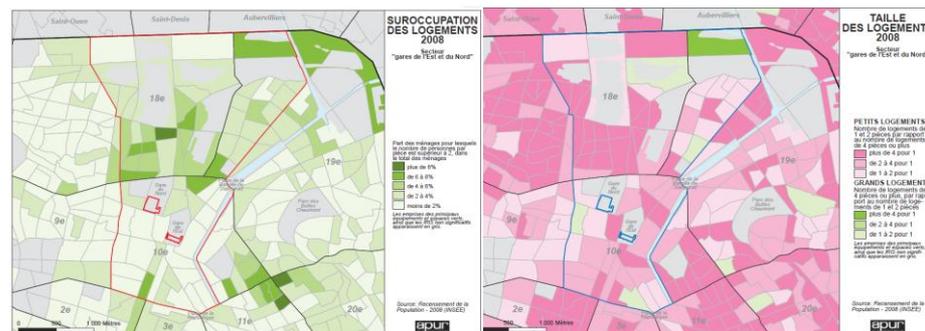
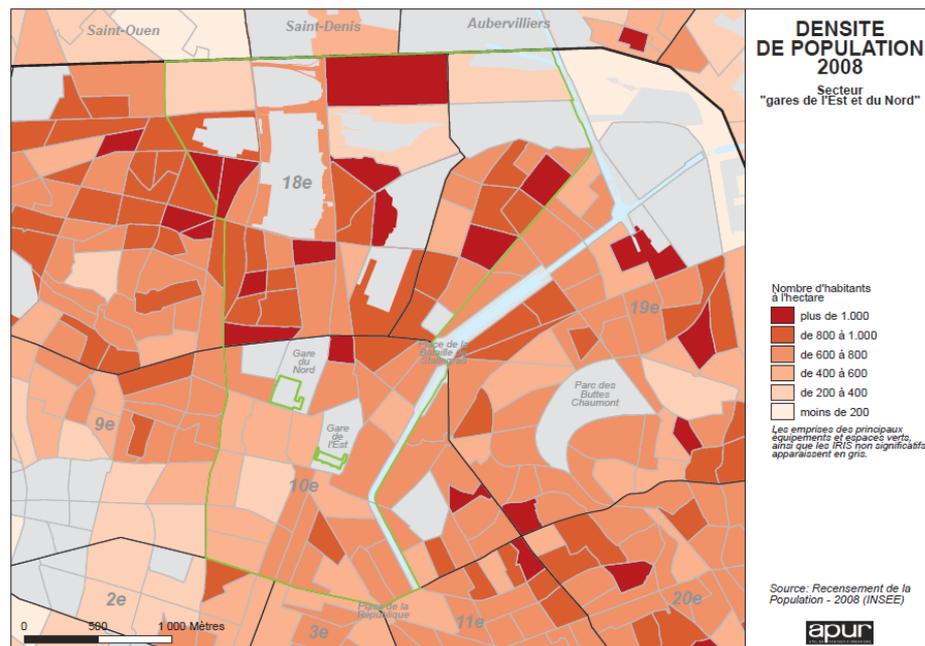
#### 1. la proportion de petits logements

A l'avant de la gare du Nord, les petits logements sont moins nombreux que dans le quartier de l'arrière-gare. On trouve 1 ou 2 petits logements (de 1 ou 2 pièces) pour 1 grand logement (4 pièces ou plus), alors qu'à l'arrière de cette gare, une fois passée la limite du 18<sup>e</sup>me, le rapport est de 4 petits logements pour 1 grand. De la même façon à l'avant de la gare de l'Est, on trouve deux fois moins de petits logements qu'autour du métro Château Landon.

#### 1. le niveau de sur-occupation des logements

Non seulement à l'arrière des gares, les petits logements sont plus nombreux mais ils sont aussi plus fréquemment sur-occupés. La proportion de logements où les ménages sont en situation de sur-occupation accentuée y est plus forte, c'est particulièrement visible dans les 18<sup>e</sup>me et 10<sup>e</sup>me arrondissements autour du métro La Chapelle.

Les quartiers les plus densément occupés qui sont à l'arrière ou sur les côtés des gares sont **marqués par une grande hétérogénéité dans les types de bâti**. On trouve à la fois des immeubles faubouriens construits à la fin du 19<sup>e</sup>me siècle et des immeubles neufs, souvent de logements sociaux, comme c'est le cas dans le quartier de la Goutte d'or (18<sup>e</sup>me) où se trouvaient un nombre important d'immeubles inscrit au plan d'éradication de l'habitat indigne mis en œuvre par l'Etat et la Ville de Paris de 2002 à 2010. Aujourd'hui, ces immeubles sont rénovés.

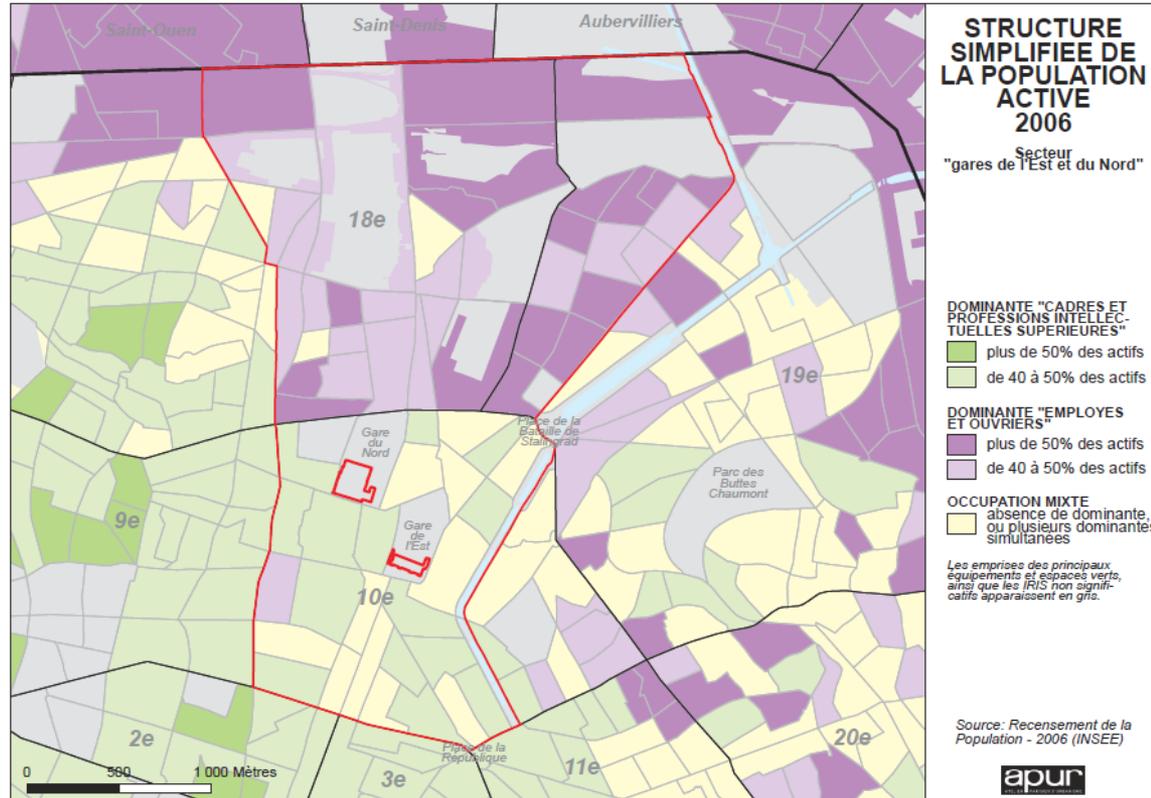


## Une mixité sociale qui n'arrive pas à s'installer

Concernant la mixité sociale, le boulevard de la Chapelle marque une fracture spatiale très importante entre ces quartiers avant- et arrière- gares.

Au nord, il y a une très forte dominante d' « employés et ouvriers ». Trois CUCS (la Goutte d'Or, la Chapelle, Flandre) et une Zone Urbaine Sensible (ZUS) recouvrent ce territoire, soumis aux coupures urbaines et à de nombreuses nuisances.

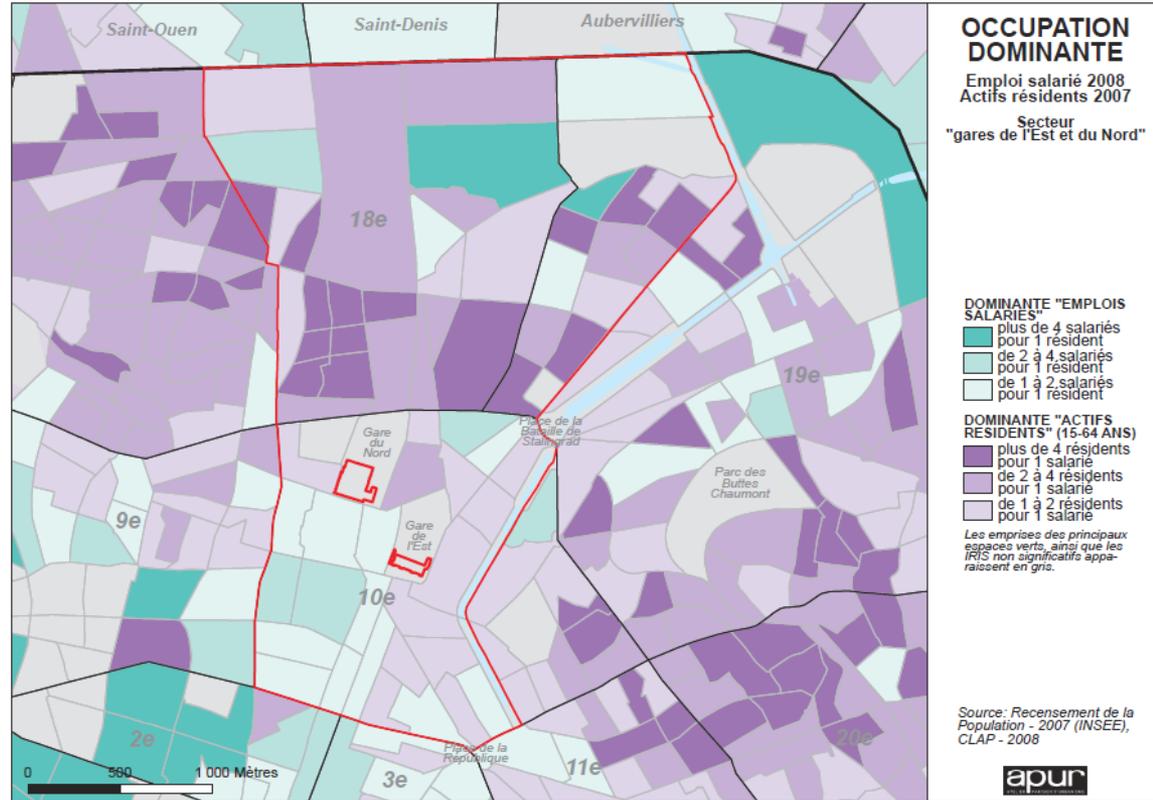
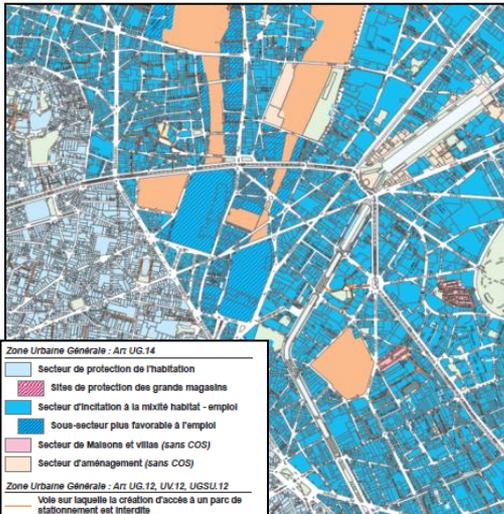
Sur ce quartier d'arrière-gares, la population à bas revenus représente environ un quart des habitants et les personnes d'origine étrangère plus d'un tiers (moyenne parisienne de 21,4%).



## Mixité fonctionnelle : un arrière-gares très résidentiel

Les abords immédiats des gares sont occupés par des commerces de toute nature ainsi que des bureaux en étages, à l'image du 10<sup>ème</sup> arrondissement dans son ensemble. En revanche, les secteurs de l'arrière gare, dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, apparaissent nettement plus résidentiels.

Le 18<sup>ème</sup> arrondissement est en effet **l'un des moins tertiaires de la capitale**. Le parc immobilier de bureaux du 18<sup>ème</sup> arrondissement a été estimé par l'ORIE en 2012 à **seulement 350 000 m<sup>2</sup> de bureaux, soit une densité de bureaux de 580 m<sup>2</sup>/ha, l'avant dernier arrondissement de Paris** après le 20<sup>ème</sup> arrondissement et très loin de la moyenne parisienne qui se situe autour de 1 870 m<sup>2</sup>/ha.



Un PLU qui incite à la mixité

## Une tendance résidentielle qui se confirme

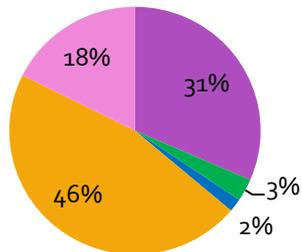
Malgré les incitations du PLU, la tendance des dernières années a été la confirmation des fonctions résidentielles de l'arrière gare, comme en témoigne l'analyse des permis de construire de 2006 à 2010.

A l'arrière gare, une centaine de permis de construire de plus de 200 m<sup>2</sup> ont été déposés entre 2006 à 2010, portant sur près de 180 000 m<sup>2</sup> de SHON, et dont près du ¾ sont des opérations neuves. Cela témoigne d'un **renouvellement très important du parc immobilier**, à l'instar des opérations d'ensemble sur les secteurs la goutte d'Or et Château Rouge. Or, **ce renouvellement n'a pas permis d'introduire davantage de mixité fonctionnelle à l'arrière gare**, car les surfaces renouvelées sont à 57% à destination de logement, dont beaucoup de logements sociaux, puis à 31% d'équipements, et **seulement 5% de bureaux**.

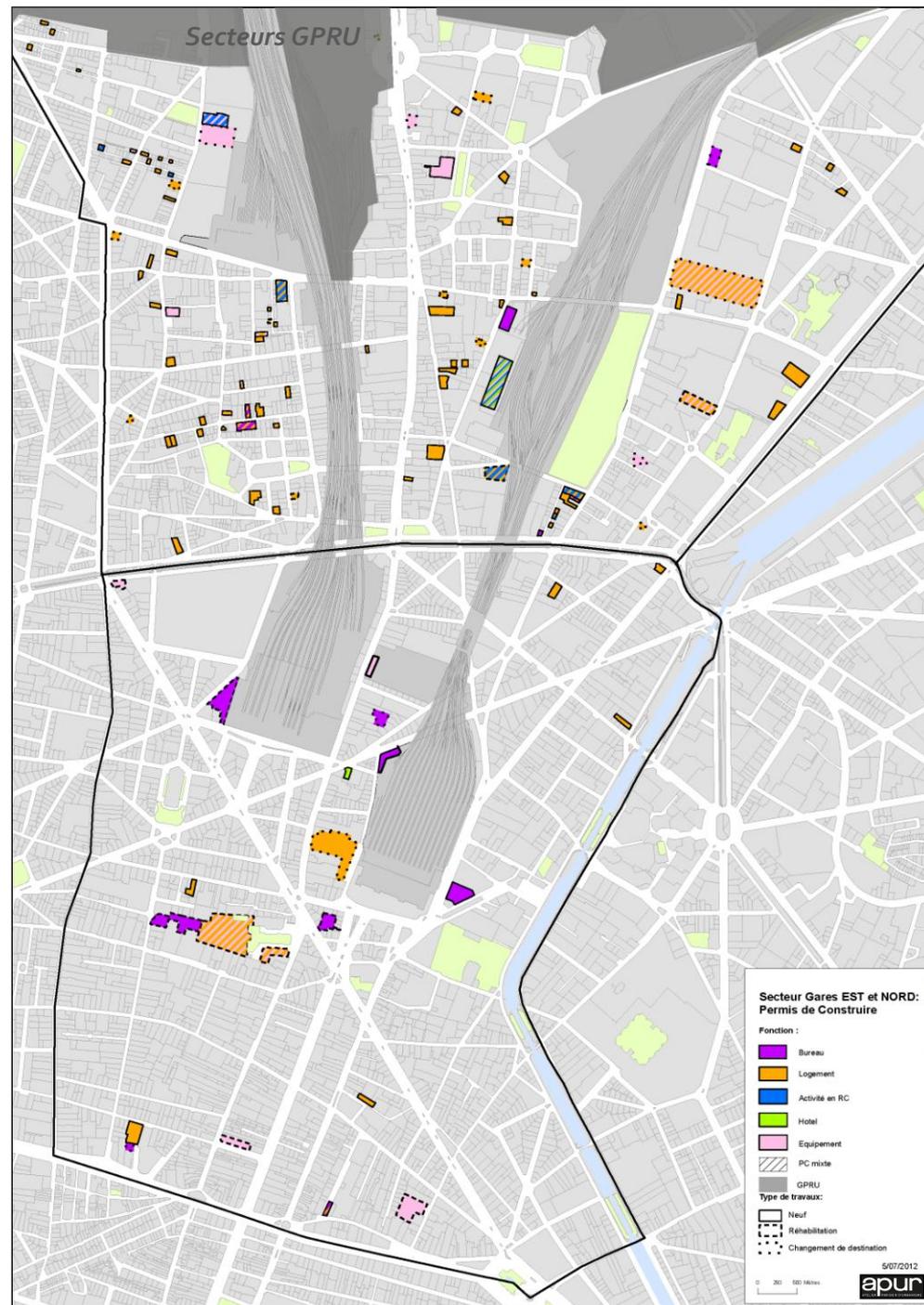
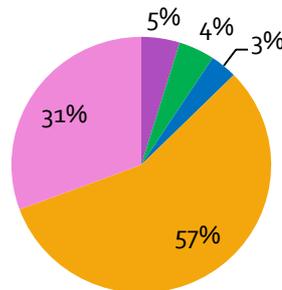
### Destinations des Permis de Construire 2006 – 2010 (% de surface)

■ Bureau ■ Hotel ■ Commerce ■ Logement ■ Equipement

#### Avant gare



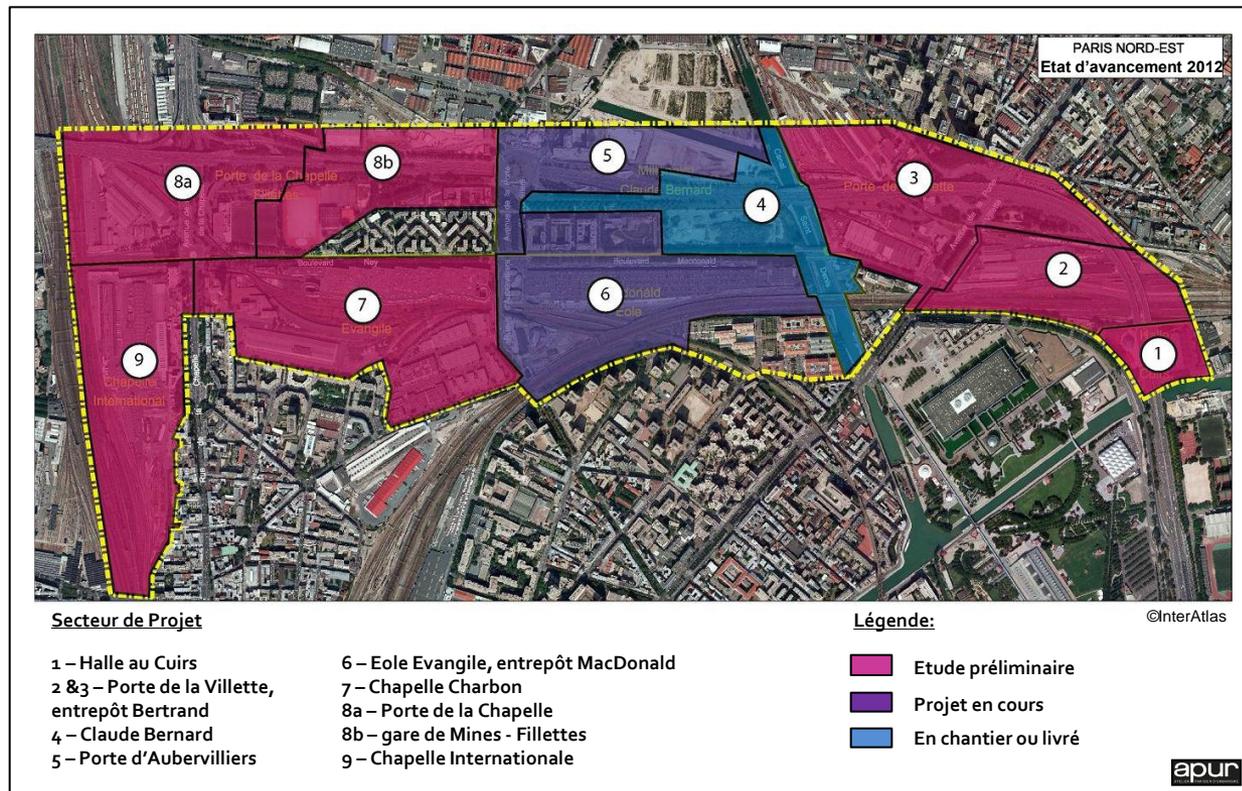
#### Arrière gare



## Paris Nord Est : une dynamique économique engagée qui « n'irradie » pas les quartiers d'arrière-gares

Les parcs tertiaires qui se développent parallèlement en Seine-Saint-Denis et dans le cadre de l'opération Paris Nord Est se positionnent sur les mêmes offres : de grandes surfaces dans des immeubles livrés clés en main, dont les loyers oscillent actuellement entre 350-380 euros/m<sup>2</sup>/an. **Des deux côtés du Périphérique, la dynamique fonctionne avec l'implantation d'entreprises « locomotives » :**

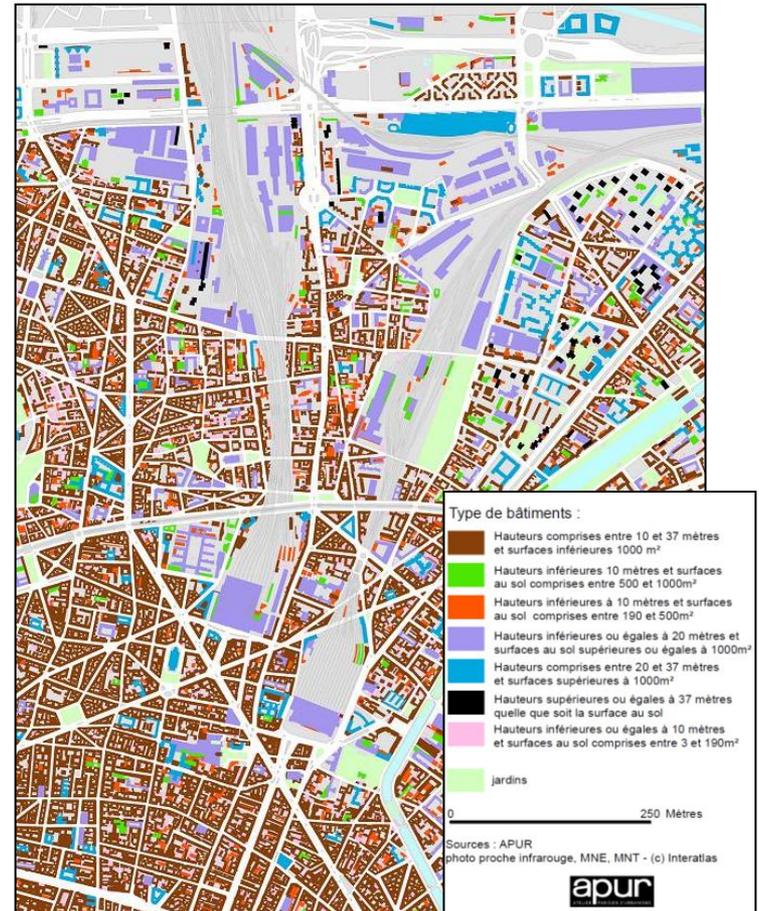
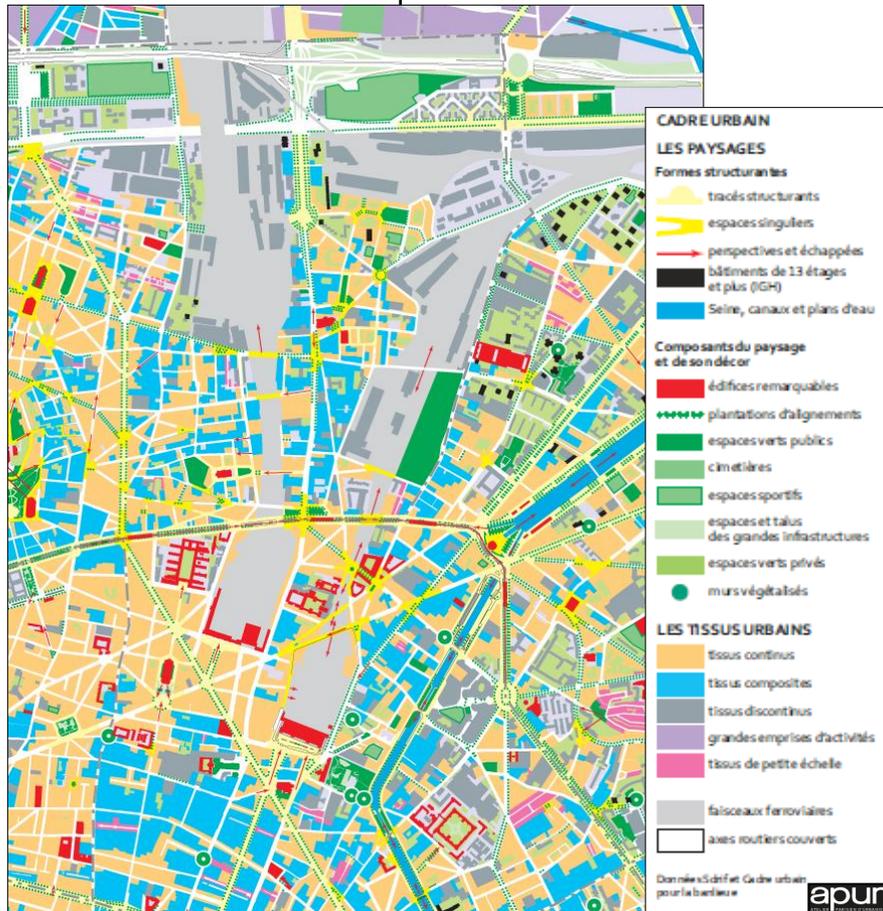
- à Plaine Commune : Veolia pour 70 000 m<sup>2</sup>, SNCF pour 60 000 m<sup>2</sup>, ou encore SFR qui va créer un véritable campus sur 120 000 m<sup>2</sup> à l'horizon 2014-15.
- à Paris Nord Est : BNP PARIBAS boulevard Mac Donald (19<sup>ème</sup>) pour 65 000 m<sup>2</sup> répartis en deux immeubles en 2010 et en 2011; le Ministère de la Justice dans le Parc du Millénaire (19<sup>ème</sup>) pour 32 000 m<sup>2</sup> en 2012; ou encore l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France pour 16 000 m<sup>2</sup> dans le Parc du Millénaire en 2010.



Cette dynamique émergente s'arrête avec les limites de l'opération PNE, et ne parvient pas à l'heure actuelle à impulser un développement économique dans les quartiers d'arrière-gares, du fait principalement :

1. **Des accès trop contraints:** l'accès en TC reste encore limité au Nord du Boulevard de la Chapelle, et la circulation automobile est difficile, notamment rue de la Chapelle. Une amélioration des connexions est donc un préalable pour attirer de nouvelles entreprises dans ces secteurs.
2. **Un quartier trop résidentiel :** ces quartiers d'arrière-gares manquent encore de mixité fonctionnelle. La dominante résidentielle n'est pas de nature à attirer les entreprises. Et trop peu d'offres permettent l'implantation d'entreprises locomotives susceptibles d'amorcer une dynamique économique du secteur public ou privé, comme c'est le cas au nord, le long du périphérique, et sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers par exemple.

## Un tissu urbain découpé par les faisceaux



**Le territoire existant** présente des caractéristiques différentes du sud au nord :

- Coté gares, le tissu urbain est largement continu, très constitué avec quelques édifices symboles, mais de faible hauteur et donc non-visibles au-delà des rues adjacentes. Jean Nouvel exprimait déjà l'envie de réaliser de nouveaux bâtiments repères près des gares.
- Le long des faisceaux, un tissu d'arrière cours avec des vues limitées liées à la servitude des voies ferrées. Une insertion des faisceaux différente selon leur mode d'implantation dans la ville, en mordant sur des îlots existants ou le long de voies publiques.
- Au nord, des tissus plutôt discontinus, des points hauts permettant une porosité et des vues dégagées.

## Des qualités d'espace public contrastées

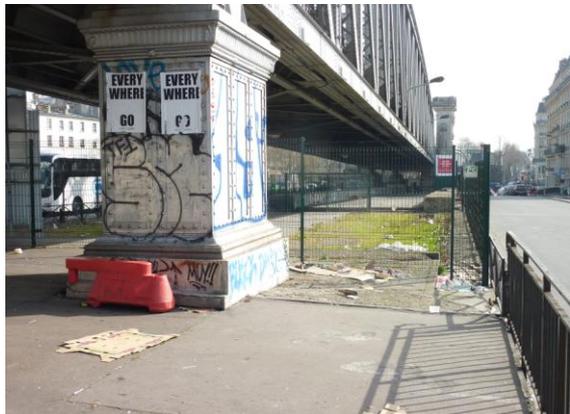
Plusieurs espaces publics récemment requalifiés ont contribué à changer l'image du quartier : rue Doudeauville, boulevard Barbès ... Restent encore des espaces publics dégradés et en particulier le boulevard de la Chapelle et la rue de la Chapelle/Marx Dormoy, qui sont pourtant des axes de liens essentiels.



Rue Doudeauville et Boulevard Barbès : requalification et pacification



Rue de la Chapelle : un caractère très routier



Bd de la Chapelle : un terre-plein central morcelé



Une déchetterie



un espace public encombré

Le boulevard de la Chapelle donne l'image d'un territoire oublié, déqualifié, qui donne de fait une image dure de ce qui peut se passer plus à l'intérieur du quartier, alors que le territoire au nord du boulevard de la Chapelle s'est pourtant beaucoup renouvelé ces dernières années.

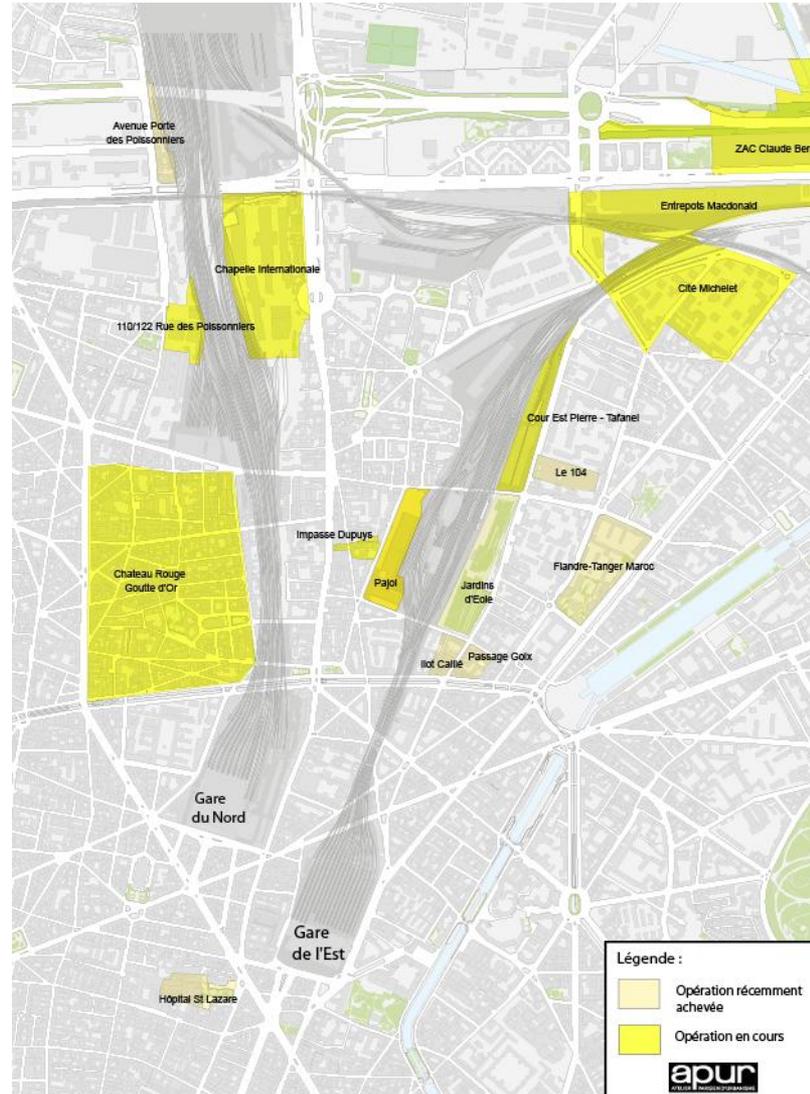
## Des actions « politiques de la ville » importantes Des équipements publics à fort rayonnement



**Le Centre musical Barbara  
Fleury-Goutte d'Or**



**Le centre sportif Cité  
Traeger**



**Le 104** ©Mairie de Paris – Anne Thomas

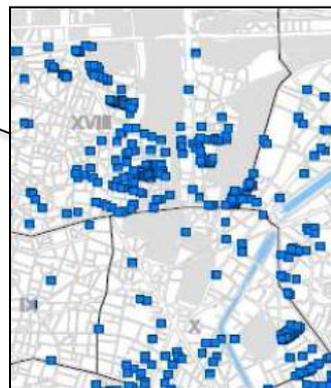
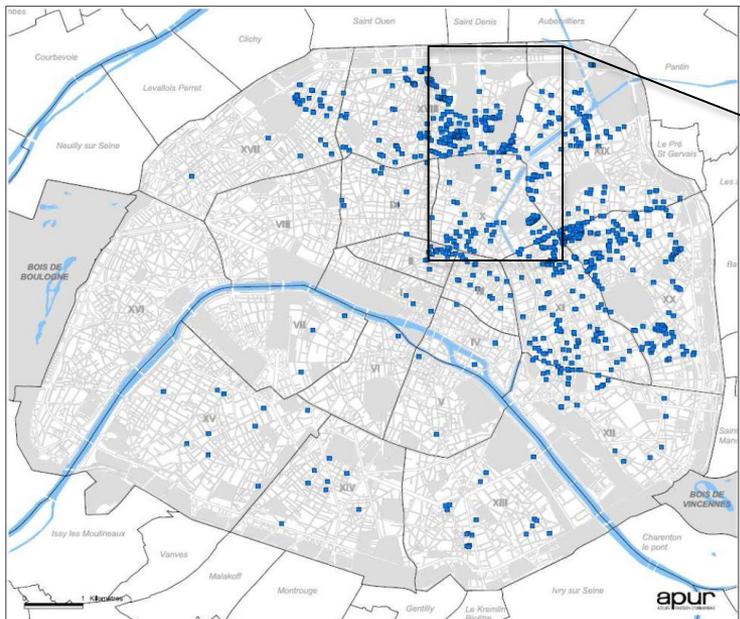


**La Halle Pajol** © Jourda Architectes



**Jardins d'Eole** © Apur - Abron

## Le traitements des logements insalubres



En 2001, 1030 immeubles ont été inscrits dans le plan de lutte contre l'habitat indigne, avec en particulier une forte concentration au nord de la Chapelle.

En 2008, 80% de ces immeubles n'étaient plus insalubres :

- des îlots entiers rénovés, comme l'îlot Caillé
- des parcelles ou des immeubles dans les tissus diffus avec des projets architecturaux de qualité

Immeubles inscrits au plan de lutte contre l'habitat indigne



Avant / Après : Rue Myrha

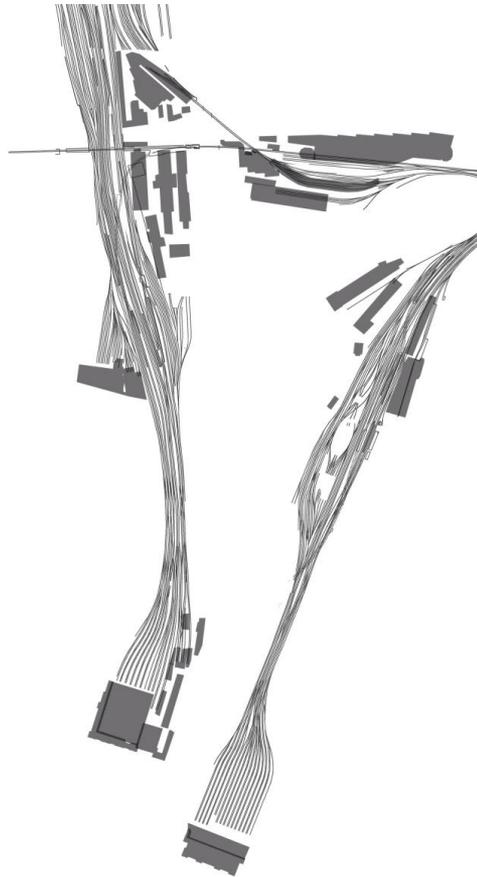


Avant / Après : Rue d'Aubervilliers





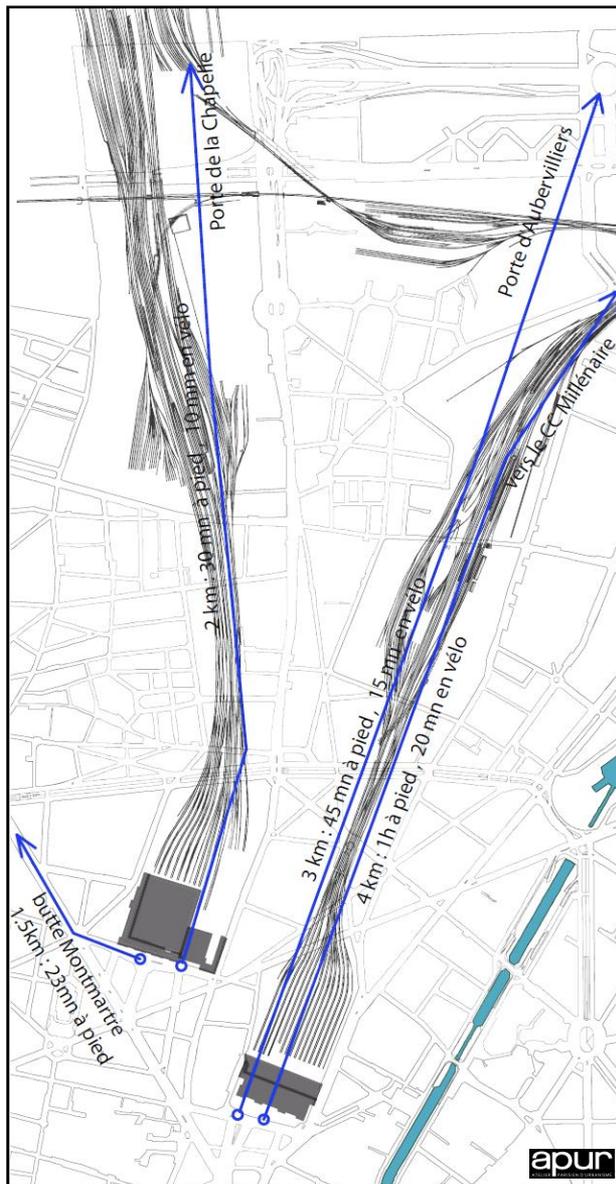
## C - La compréhension des faisceaux



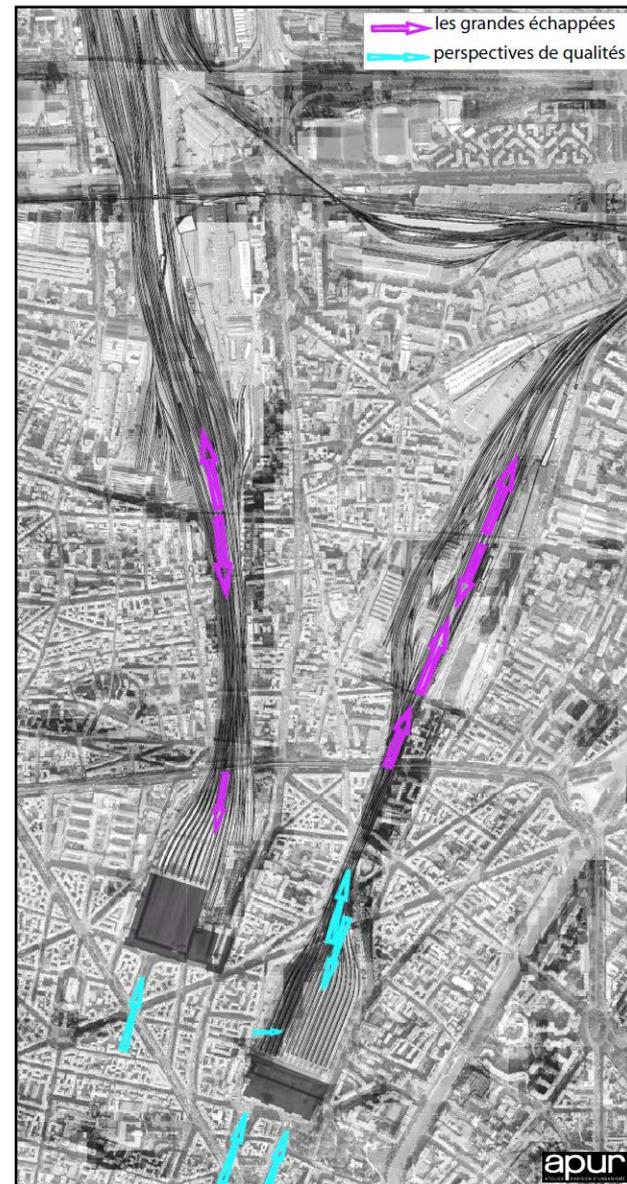
# Les éléments de compréhension

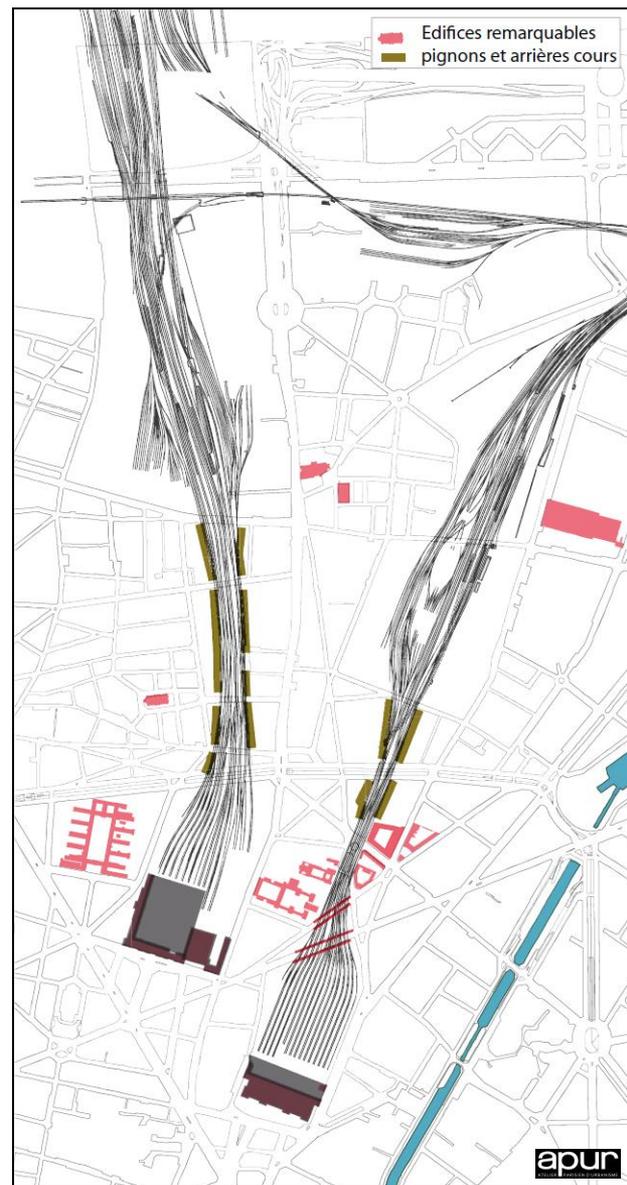


Les faisceaux

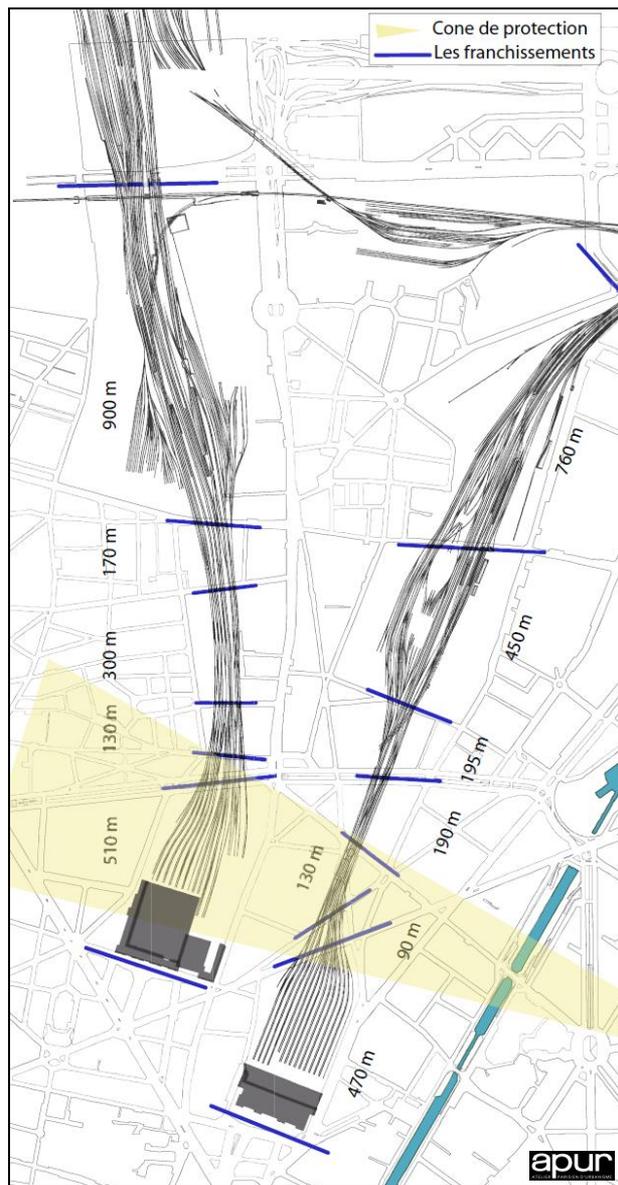


Distances et connexions





Bâtiments et façades



Franchissement et cône de vue



Trame verte

# Les séquences

## Faisceau Nord

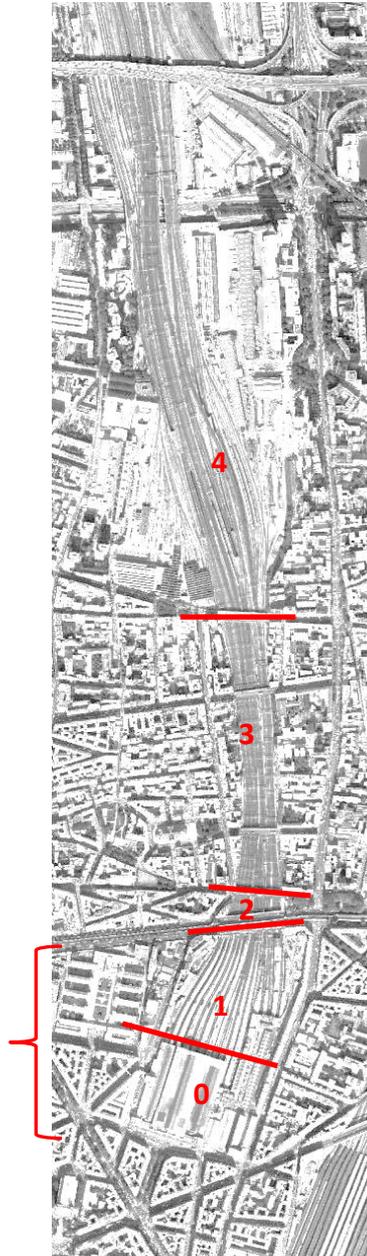
### *Séquence 1 : au niveau des quais, entre la gare et le Boulevard de la Chapelle*

Rive Est, les voies sont en contrebas et en partie recouvertes par une dalle recevant notamment la gare routière. La vue est fermée par les bâtiments de service de la gare.

Rive Ouest, les voies sont au niveau de la rue. Elles sont bordées de bâtiments à requalifier : bâtiments service de la gare, qui empêchent la vue sur le faisceau et de l'autre côté de la rue de Maubeuge les bâtiments de l'aile Est de l'hôpital Lariboisière.

La gare et ses quais constituent une césure dans le tissu urbain.

### *Séquence 0 : la gare du Nord*



©InterAtlas



*Séquence 1 : Vue sur la dalle au dessus des voies, à l'Est des quais*



*Séquence 1 : Vue « entre-aperçu » depuis la dalle rive Ouest*



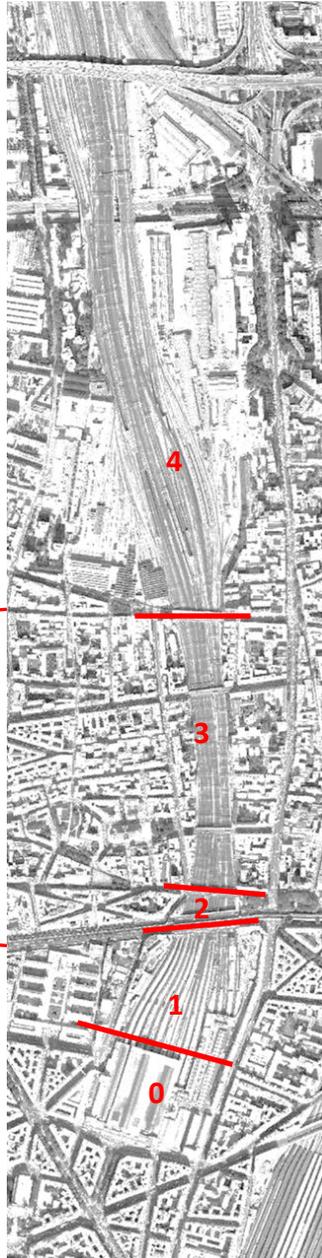
*Séquence 1 : bâtiments rive Ouest de la gare du Nord*

### **Séquence 3 : entre les rues Jemart et Ordener**

Le faisceau se rétrécit, il est encaissé, avec rive Ouest des pignons aveugles ou des bâtiments en retrait, principalement.

### **Séquence 2 : entre le Boulevard de la Chapelle et la rue Jemart**

Le faisceau est assez étroit et encaissé. Les 2 ponts du Boulevard de la Chapelle et de la rue Jemart sont très rapprochés et ne présentent pas d'intérêt patrimonial particulier. Depuis le pont Jemart la vue sur la gare du Nord est obstruée par le métro aérien du Boulevard de la Chapelle. Cet espace se situe dans le cône de vue entre les 2 buttes Chaumont et Montmartre.



©InterAtlas



**Séquence 3 :** Vue des façades sur le faisceau depuis le pont de la rue Ordener



**Séquence 3 :** Vue des façades sur le faisceau depuis le pont de la rue Doudeauville



**Séquence 2 :** Vue sur le Bd de la chapelle depuis le pont de Jemart : vue obstruée par le métro aérien du Bd de la Chapelle



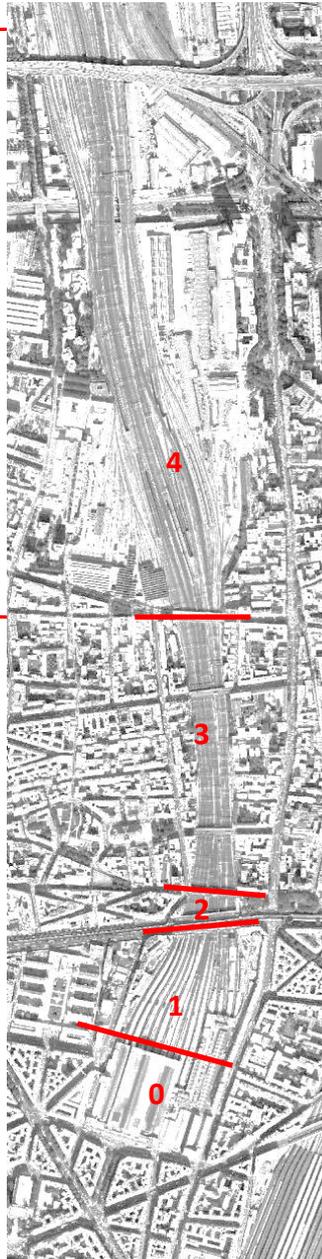
**Séquence 2 :** vue sur la gare du Nord depuis le Bd de la Chapelle : vue dégagée mais encombrée (grilles, caténaies...)

## Faisceau Nord

### *Séquence 4 : au Nord de de la rue Ordener*

Le faisceau est large et se trouve au même niveau que la rue. Il n'y a aucun franchissement entre la rue Ordener et les boulevards des maréchaux, sur 900 m environ. Le pont Ordener offre un point de vue lointain sur le faisceau vers le Nord.

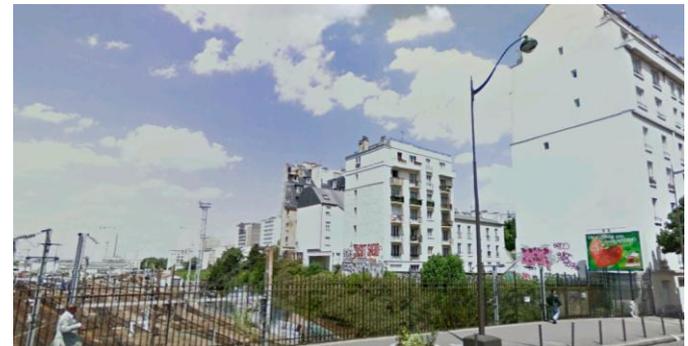
Le long du faisceau, plusieurs bâtiments liés à l'activité ferroviaire, et potentiellement mutables : à l'Est, Chapelle Internationale ; à l'Ouest, les ateliers Ordener.



©InterAtlas



*Séquence 4 : Vue lointaine vers le Nord depuis le pont Ordener*



*Séquence 4 : Vue des façades sur faisceaux depuis le pont de la rue Ordener*

## Faisceau Est

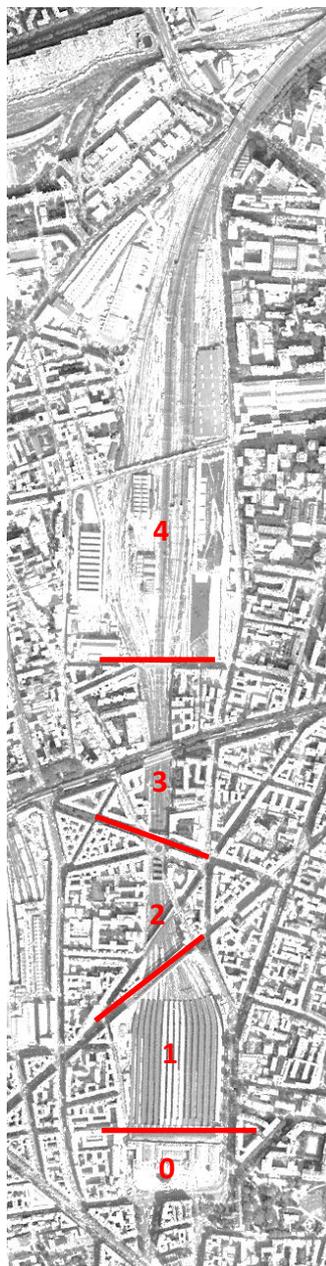
### *Séquence 1: au niveau des quais, entre la gare et la rue Lafayette*

La rive Ouest, en surplomb des voies et des quais, offre depuis la rue d'Alsace et du pont Lafayette une vue remarquable sur la gare et les quais ferroviaires, une respiration importante du territoire, un lieu important de poésie des faisceaux. Au niveau des quais, des bâtiments de service de la gare n'obstruent pas la vue, car situés en contrebas, mais ils mériteraient d'être requalifiés.

Rive Est, la vue est dégagée sur l'emprise ferroviaire mais la rue et les quais étant quasiment au même niveau, la vue est un peu obstruée par les trains en stationnement. Il n'y a de ce côté aucun bâtiment, ni une quelconque épaisseur entre les quais et le trottoir de la rue du Faubourg St Martin.

La gare et ses quais constituent une coupure dans le tissu urbain.

### *Séquence 0 : La gare de l'Est*



*Séquence 1 : Vues dégagées sur la gare, les quais et le pont Lafayette depuis la rue d'Alsace : un lieu remarquable de poésie des faisceaux*



*Séquence 1 : Vues sur les quais depuis la rue du Faubourg Saint Martin*

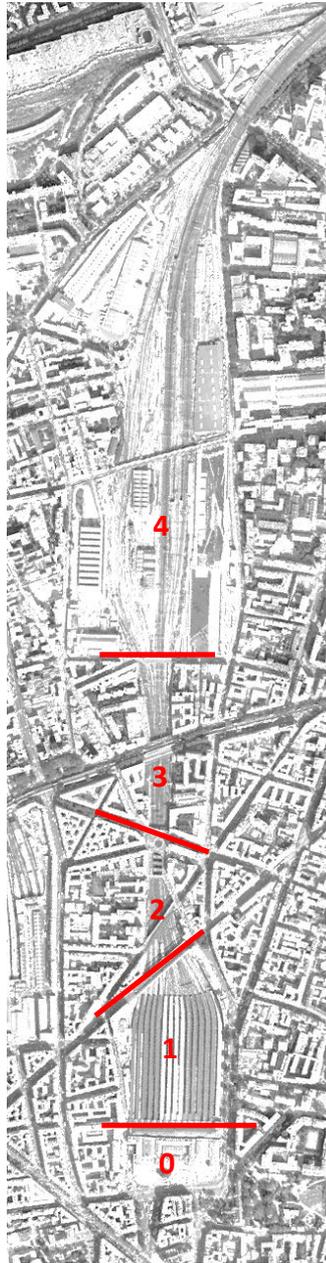
## Faisceau Est

### *Séquence 3 : entre les rues Louis Blanc et Département*

Le faisceau est particulièrement pincé et encaissé, (plus que sur le faisceau Nord), avec sur les rives des pignons aveugles ou des bâtiments en retrait, principalement.

### *Séquence 2 : entre les rues Lafayette et Louis Blanc*

Le faisceau étroit et encaissé, est bordé d'un ensemble d'ouvrages patrimoniaux remarquables : la chapelle Saint Joseph, l'hôpital F. Vidal, le bâtiment de la caserne des pompiers, les ponts de la rue Lafayette et de l'Aqueduc. En outre cette séquence, offre depuis le pont Lafayette une belle vue sur la gare de l'Est.



*Séquence 3 : Vue des façades sur le faisceau depuis les ponts de la rue Louis Blanc et du Boulevard de la Chapelle*

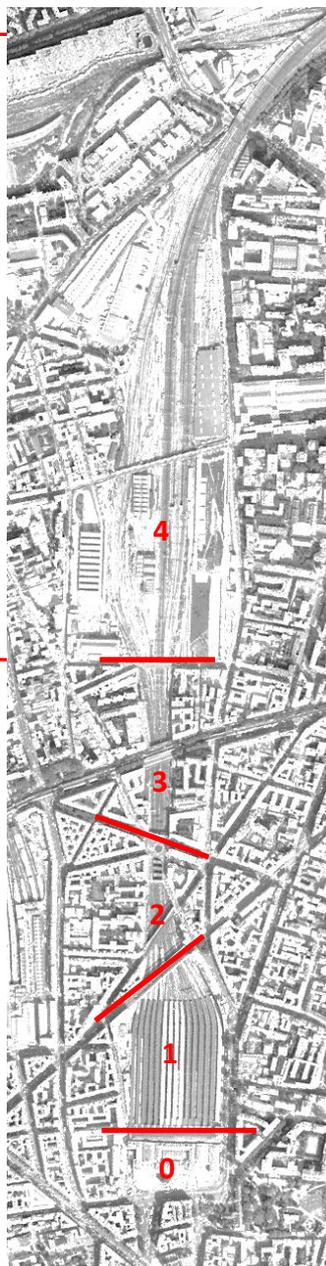


*Séquence 2 : lieu remarquable où le faisceau est orné d'éléments patrimoniaux : les ponts Lafayette et de l'Aqueduc, la Chapelle Saint-Joseph*

#### **Séquence 4 : au Nord de de la rue Ordener**

Le faisceau est large et se trouve au même niveau que la rue. Les franchissements sont rares. Le pont de la rue Riquet offre un point de vue lointain sur le faisceau vers le Nord.

A droite de la ZAC Pajol, 2 bâtiments RFF au milieu des voies ont été détruits en 2011, laissant place à des « îles » au milieu du faisceau. Plus au Nord, le faisceau est bordé de bâtiments liés à l'activité ferroviaire : à l'Est le site Hébert, à l'Ouest les entrepôts Tafanel.



©InterAtlas



**Séquence 4 : Vue lointaine vers le Nord depuis le pont de la rue Riquet**



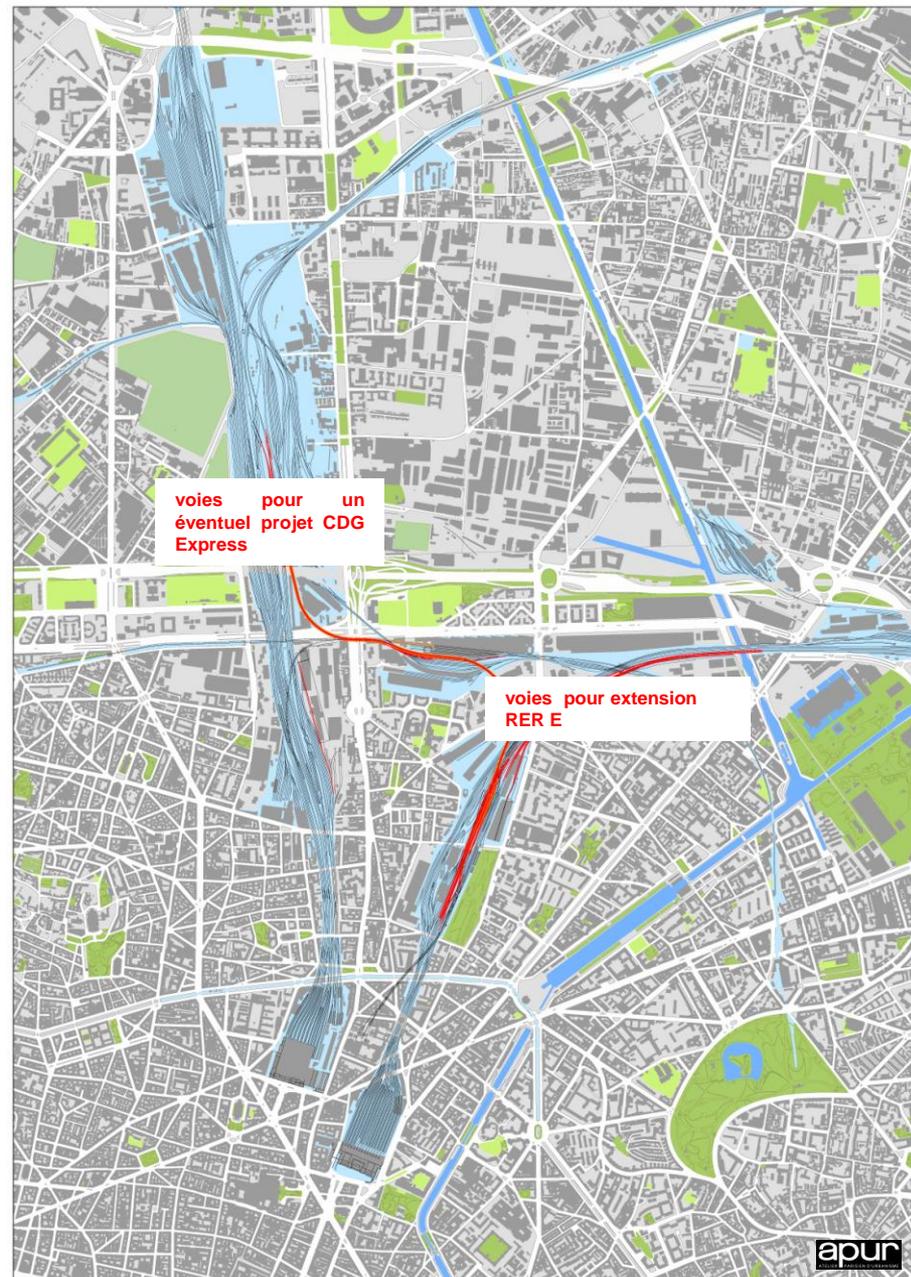
**Séquence 4 : les « îles » au milieu du faisceau suite à la destruction de 2 bâtiments de RFF**

## Les usages des faisceaux

Sur le faisceau de la gare du Nord, entre la gare elle-même et la rue Ordener, le faisceau grandes lignes et TGV est clairement séparé des voies banlieue de surface situées à l'est qui ont fait l'objet d'un élargissement du faisceau sur les parcelles bâties dans les années 60. Plus au nord, les fonctions se mélangent, avec notamment la remontée en surface au sud du boulevard Ney des RER B et D.

Sur le faisceau de la gare de l'Est, les fonctions banlieue et grandes lignes + TGV sont plus imbriquées, le RER E remontant en surface au nord de la rue du Département.

Le projet en cours du prolongement d'EOLE jusqu'à évangile, et le projet à l'étude du CDG Express, induisent l'un et l'autre de nouveaux besoins de sillons sur le faisceau Est.







## **D - Pour un dessein d'ensemble**

- 5 leviers :**
- 1- Le rayonnement culturel métropolitain**
  - 2- L'espace public : connexions / trame verte**
  - 3- Les évolutions du tissu urbain**
  - 4- Le dynamisme économique**
  - 5- La mutation foncière des faisceaux et de ses rives**

**Levier 1 :**

**Le rayonnement culturel métropolitain : s'appuyer sur la diversité culturelle, le patrimoine, les équipements, le grand paysage et sa poésie pour enrichir le territoire métropolitain**

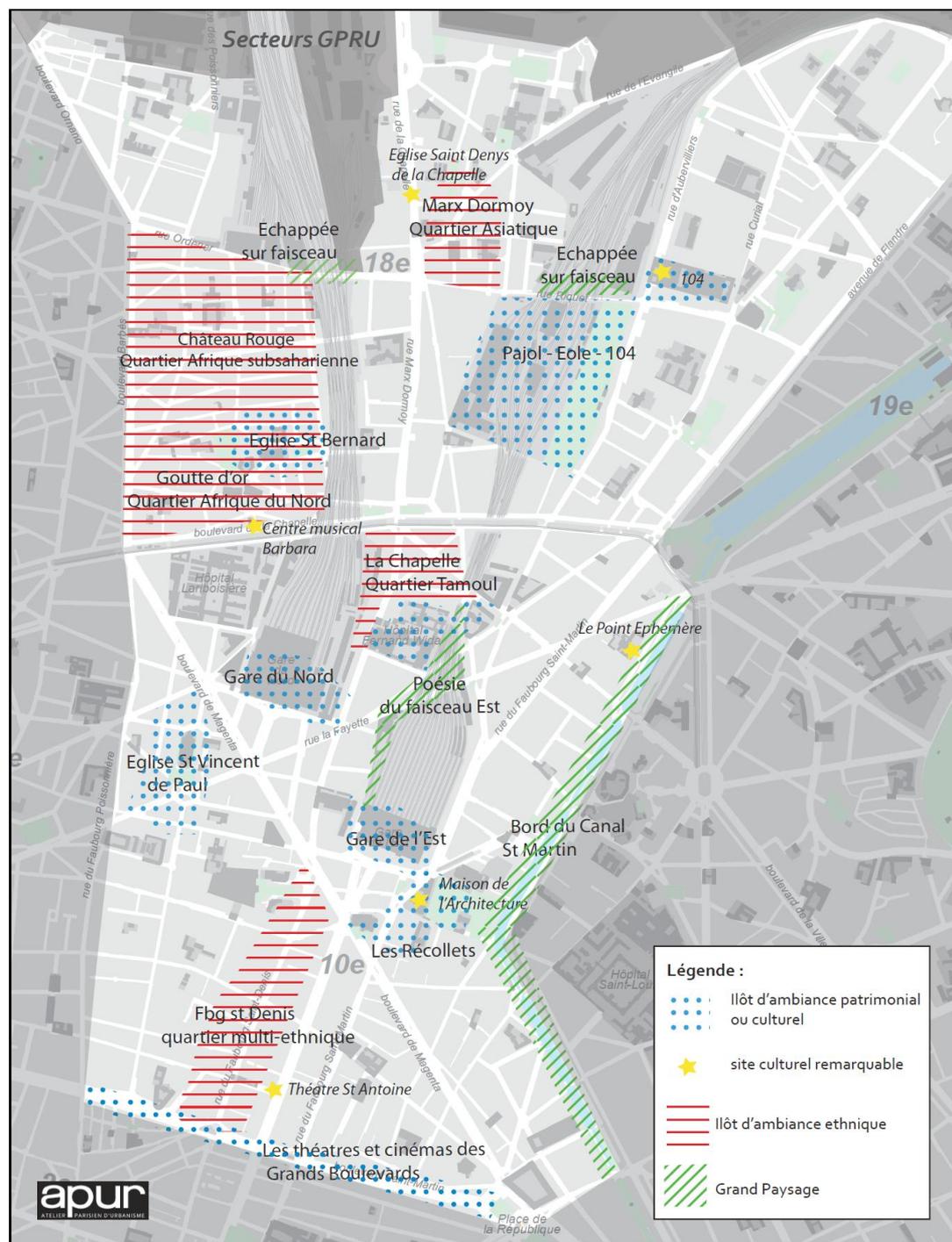
## Des ambiances urbaines variées, une richesse d'ensemble

Un potentiel culturel et touristique, à préserver, à révéler et à développer :

- Mosaïque multi-ethnique (avec la double équation de la terre d'accueil)
- Des équipements patrimoniaux;
- Des lieux de culture et loisirs;
- Des grands paysages : la poésie des faisceaux et le canal

Des éléments qui auront d'autant plus de valeur qu'ils seront regardés à l'échelle d'un territoire plus vaste .

Outils : parcours et itinéraires pour les grands paysages, mise en réseaux des équipements et initiatives culturelles, Office du tourisme, évènements intercommunaux...



## La mosaïque ethnique

Des quartiers uniques, et des repères pour les populations immigrées de la Métropole



Marché Dejean, à Château Rouge



Commerces de la rue du Faubourg St Denis



Passage Brady © Mairie de Paris - DU-MCC-J Leroy



Défilé de la Fête de Ganesh dans le quartier de la Chapelle

## Le patrimoine

Le quartier des gares du Nord et de l'Est présente des qualités architecturales, patrimoniales attachées à l'histoire de Paris et de l'urbanisme parisien.

Ces qualités constituent des atouts forts d'identité urbaine et créent une continuité entre les quartiers, elles font le lien entre les territoires.



L'Église Saint-Laurent (12ème-16ème )



L'Église Saint-Vincent –de- Paul (milieu 19ème)  
CC Wikimedia - Klaus Grünberg



L'Église Saint-Bernard de la Chapelle, consacrée en 1861 © Apur - Hanna Darabi



Le couvent des récollets (17ème-18ème)

Un patrimoine religieux ancien lié à la présence de congrégations religieuses dès le moyen-âge : d'où la présence d'hôpitaux, d'Églises, de couvents et une tradition de marchés alimentaires.

Le marché couvert Saint-Quentin, construit en 1866. Ce marché remplace la halle édifée en 1835 sur l'emplacement de l'ancienne « foire Saint-Laurent », dépendante de la congrégation Saint-Lazare.



CC Wikimedia - FredoB



La rue de l'Olive et le marché couvert La Chapelle, à l'emplacement de l'ancienne Chapelle Sainte Geneviève datant du 6ème siècle qui sera par la suite rattachée à l'abbaye royale de Saint-Denis

## Les lieux de culture



**Le cinéma Le Louxor, inscrit au titre des monuments historiques en 1981**



**Le théâtre Antoine**  
CC Wikimedia - HaguardDuNord



**Théâtre des Bouffes du Nord**  
CC Wikimedia - GFreihalter

Un patrimoine culturel datant du 19<sup>ème</sup> siècle avec la construction des théâtres et de cafés concerts, ayant vu l'émergence de grands talents du music-hall (Mistinguett, Maurice Chevalier), l'équipe du Splendid, dans le prolongement de l'ambiance grands boulevards au sud du 10<sup>ème</sup> arrondissement.



**Le point éphémère**



**Le 104** ©Mairie de Paris – Anne Thomas



**Le Centre musical Barbara Fleury Goutte d'or**

De nouveaux équipements culturels neufs ou s'installant dans des bâtiments du 19<sup>ème</sup> siècle réhabilités, qui créent de nouvelles dynamiques et peuvent, là aussi, faire le lien entre les territoires.

## Le grand paysage : la poésie des faisceaux et le Canal

Les faisceaux ferrés entièrement intégrés au tissu urbain et traversant la ville créent des perspectives paysagères intéressantes, sources d'inspirations pour les artistes.



### Vues de faisceaux de la gare de l'Est depuis la rue d'Alsace et du pont Lafayette

Ces vues sont particulièrement prisées par les cinéastes (Amélie Poulain de JP Jeunet, ou récemment « Les bien Aimés » de C.Honoré, « La guerre est déclarée » de V. Donzelli) et par les écrivains, avec notamment des planches de la bande dessinée « M'as-tu vu Cadavre? » de Tardi qui rend bien compte de l'ambiance de la rue d'Alsace.

Des paysages en continuité et en résonance avec la banlieue



Vue du canal St Martin, Paris



Vue du Canal de l'Ourcq, Pantin

Vues sur le faisceau Nord, de Paris vers la banlieue, et de la banlieue vers Paris

**Levier 2 :**

**Un espace public fédérateur pour une mobilité du quotidien**

## Poursuivre la requalification des espaces publics, créer de nouvelles liaisons

Les actions sur l'espace public constituent un levier important permettant des changements rapides, tant en terme d'atmosphères qu'au service des modes doux

La réflexion pourrait porter sur :

La requalification de certains lieux majeurs :

- Le boulevard de la Chapelle dans la poursuite de la requalification engagée sur les boulevards de Clichy et Rochechouart,
- Aux abords de la gare de l'Est en lien avec la réorganisation des bus; cela s'ajouterait l'étude d'un point de location vélo à la gare du Nord
- La rue de la Chapelle pour atténuer son caractère très routier.

De nouvelles liaisons longitudinales connectant la plaine Saint-Denis à Paris pourraient être créées afin de mailler le territoire du nord au sud.

Et de nouvelles liaisons transversales est-ouest à travers les différents faisceaux ferrés.



## Requalifier le boulevard et la rue de la Chapelle

Le boulevard et la rue de la Chapelle constituent deux grands espaces publics majeurs.

La requalification du boulevard de la Chapelle permettrait à ce boulevard de devenir un lien attractif entre le quartier des gares et le territoire arrière gares. Cet aménagement pourrait se traduire notamment par :

1/ l'ouverture des bâtiments et îlots sur le boulevard, notamment dans le cadre des nouveaux projets sur l'hôpital Lariboisière par exemple ;

2/ le réaménagement de l'espace public pour permettre de nouveaux usages sur terre-plein central, y créer des espaces appropriables par les habitants.



*La façade de l'Hôpital Lariboisière sur le Boulevard de la Chapelle*



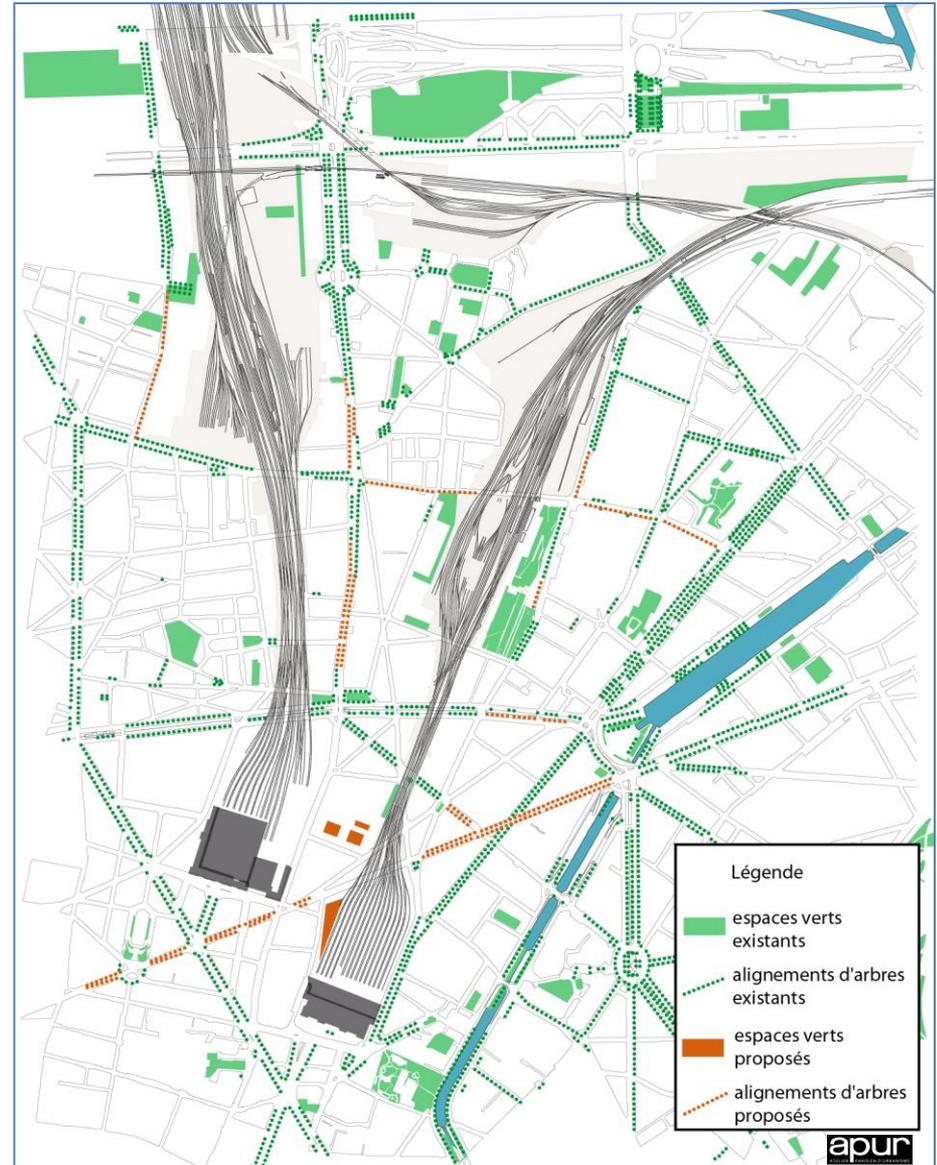
*Le réaménagement du Boulevard de Rochechouart*



*Boulevard de la Chapelle : un lien fédérateur entre l'avant et l'arrière gare*

## Compléter la trame verte, établir des continuités

La création de nouveaux espaces verts, ainsi que leur mise en réseau par une trame verte continue pourrait être étudiées afin d'introduire davantage de nature en ville : Balcon vert, Hôpital Fernand Vidal, plantations rue de la Chapelle, rue d'Aubervilliers, boulevard de la Chapelle et plus ponctuellement rue La Fayette, mais également aussi en s'appuyant sur les faisceaux.



**Levier 3 :**

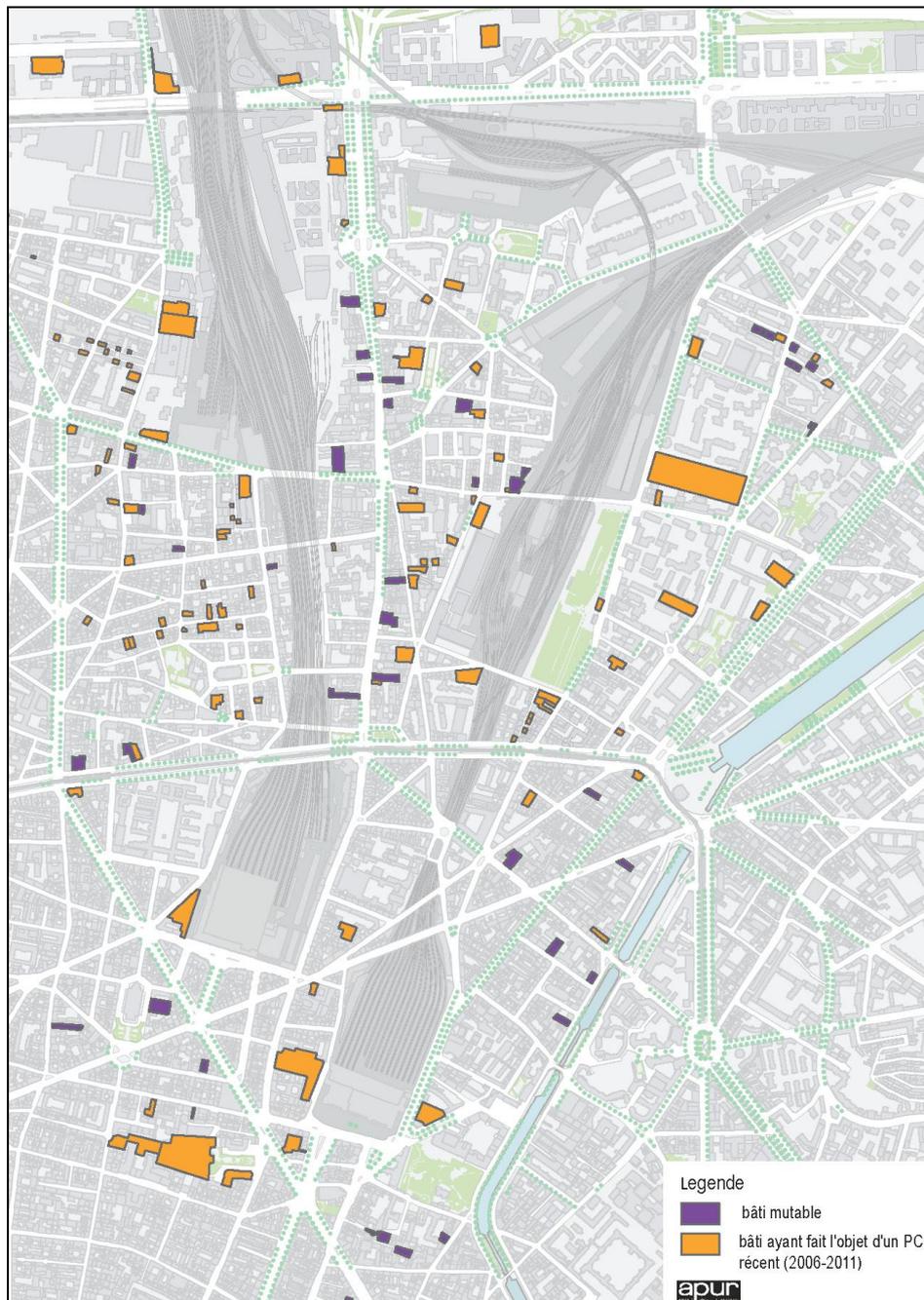
**les évolutions du tissu urbain**

## Tissu existant : *Les bâtis mutables*

La carte présentée localise près de 40 bâtis potentiellement mutables sur le secteur avant- et arrière- gares. L'analyse permettant d'identifier ces bâtis s'est faite en considérant notamment les parcelles à COS faible (<2), les bâtiments bas (<R+2) et les mono propriétés.

Il apparaît donc, que malgré les nombreuses opérations ayant été réalisées ces dernières années dans le tissu diffus, notamment dans le cadre de la résorption des logements insalubres à l'arrière-gares ; il reste un nombre non négligeable de bâtis potentiellement mutables dans ce secteur. Ainsi, selon une première estimation , **la mutation de ces bâtis pourrait permettre de générer entre 30 et 40 000m<sup>2</sup> supplémentaires.**

Un projet de développement économique sur les secteurs mutables le long des faisceaux; pourrait être consolidé grâce à ces opportunités. En effet, la mutation de ces bâtis permettrait d'impliquer les tissus environnants dans la dynamique d'ensemble, notamment en y développant des offres immobilières complémentaires (moyennes et petites surfaces à l'attention de PME-TPE)





**44, rue Louis Blanc 75010**

Surface de la parcelle (en m <sup>2</sup> )	COS	SHON (en m <sup>2</sup> )	Hauteur Bâtiment	type Propriété	date de construction	Etat bâti
1030	2,4	2460	R+2	Mono-propriété	1900	vétuste

--> Surélévation possible



AA-APTR-2016-001004



AA-APTR-2016-001005



AA-APTR-2016-001006



**38, rue de la Charbonnière 75018**

Surface de la parcelle (en m <sup>2</sup> )	COS	SHON (en m <sup>2</sup> )	Hauteur Bâtiment	type Propriété	date de construction	Etat bâti
850	1,36	1180	R+2	Mono-propriété	1950	moyen

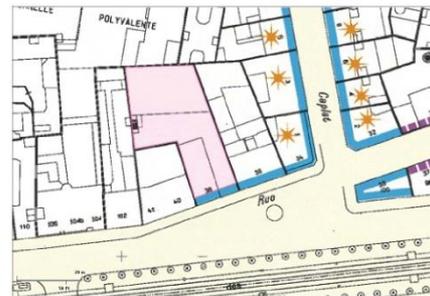
--> réorganisation possible de la parcelle



AA-APTR-2016-001007



AA-APTR-2016-001008



AA-APTR-2016-001009



11-13, impasse du Curé 75018

Surface de la parcelle (en m <sup>2</sup> )	COS	SHON (en m <sup>2</sup> )	Hauteur Bâtiment	type Propriété	date de construction	Etat bâti
1573	2,32	3642	R+9	Mono-propriété	1978	moyen

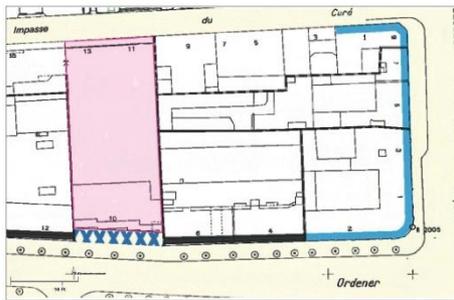
--> potentiel pour nouvelle construction



AA\_APTB.2016.001703.11.01



AA\_APTB.2016.001703.11.04



AA\_APTB.2016.001703.11.01



72, rue Riquet 75018

Surface de la parcelle (en m <sup>2</sup> )	COS	SHON (en m <sup>2</sup> )	Hauteur Bâtiment	type Propriété	date de construction	Etat bâti
1300	1	1400	R+2	Mono-propriété	1970	moyen



AA\_APTB.2016.001703.12.01



AA\_APTB.2016.001703.12.03



AA\_APTB.2016.001703.12.01



**Levier 4:**

**Le dynamisme économique avec ses atouts, ses contraintes.**

## Les atouts du secteur

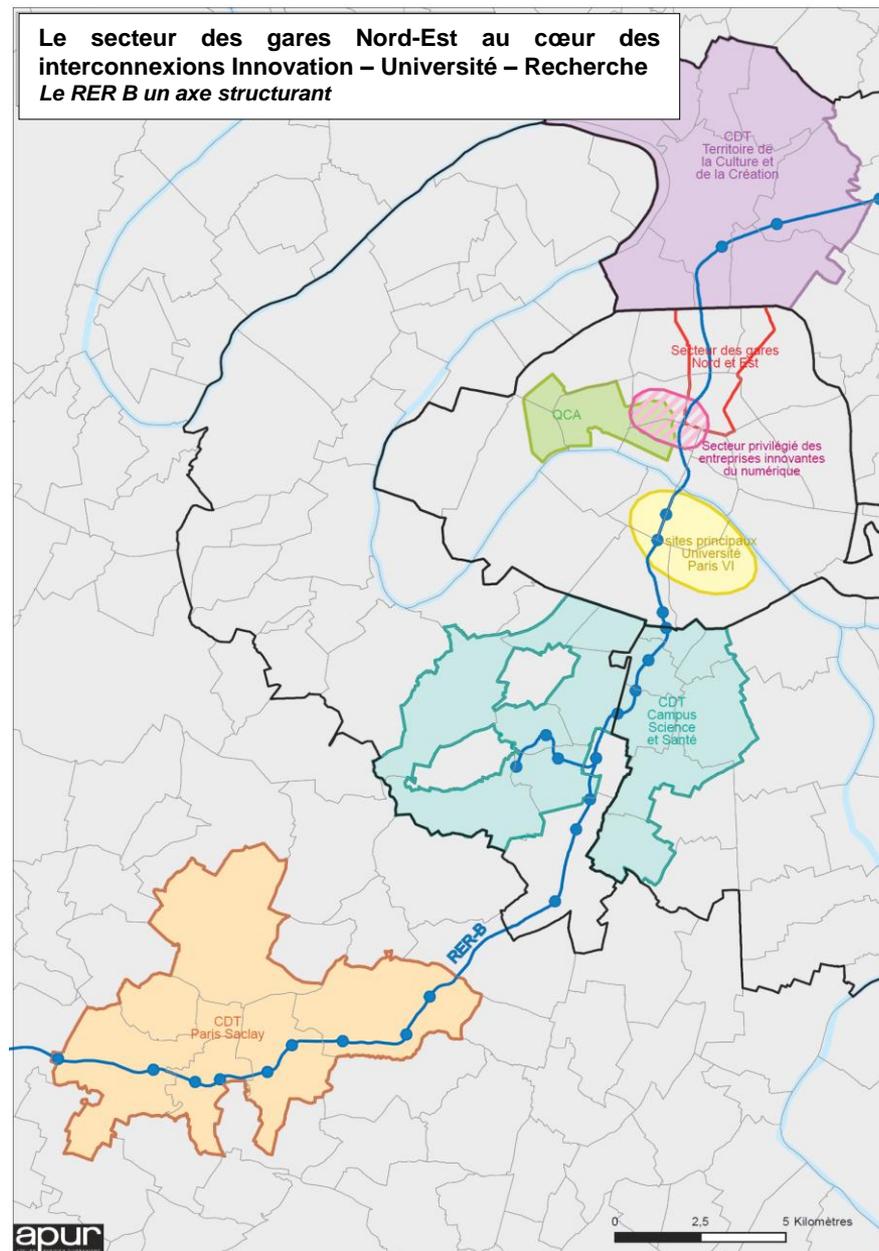
### *Les entreprises de l'innovation*

#### 1. Une situation géographique qui facilite les connexions

- **Les échanges avec les sites majeurs de l'innovation, de la recherche, de l'université de la métropole:** Le RER B, pourrait devenir l'axe structurant pour les filières innovantes (Saclay, Université Paris VI, quartier des gares Nord-Est, pôle de la Création de Plaine Commune..); le pendant du RER A pour les grands groupes.
- **Les échanges avec les acteurs financiers (investisseurs, banques) :** du fait de la proximité du QCA (situation similaire à NYC et Londres)
- **Les échanges avec les pôles tertiaires européens :** une ouverture sur l'Europe avec les Eurostar et Thalys, mais aussi un accès facilité à l'aéroport CDG.

#### 2. Des caractéristiques parisiennes attractives pour ces entreprises à fortes valeurs ajoutées, et une mixité des tissus et des populations, qui n'est pas un obstacle pour ces entreprises, bien au contraire.

#### 3. Des prix immobiliers encore modérés et des opportunités foncières. Une gamme de prix et de surfaces variables sur l'ensemble du secteur : plutôt petites et moyennes au sud, plutôt grandes dans les secteurs d'aménagement de Paris Nord Est et un potentiel de développement important le long des faisceaux. Cette diversité et ces opportunités sont des facteurs importants pour favoriser les parcs d'entreprises, les start-up et PME innovantes ayant cette particularité d'avoir des besoins spécifiques d'évolution et de flexibilité.



## *Les conditions de réussite*

1. **Un préalable au développement économique dans le secteur d'arrière gare : améliorer l'accessibilité**, notamment dans la zone intermédiaire (quartier Max Dormoy). La rue de la Chapelle en particulier pose des problèmes importants de circulation et l'accessibilité en transport en commun y est parmi les plus faibles de Paris. Cette condition est un éléments sine qua non pour attirer de nouvelles entreprises sur le territoire.
2. **Impliquer en amont les acteurs de l'innovation dans le projet d'aménagement** (les pôles de compétitivité notamment) 1/ en leur présentant les locaux disponibles susceptibles de correspondre à leurs besoins à court terme et les opportunités foncières à plus long terme; 2/ en les impliquant le plus tôt possible dans les projets et tout particulièrement dans la définition de leurs besoins immobiliers (besoins fonctionnels, formes architecturales et urbaines..)



Futur en Seine 2012, au 104 ©Benjamin Bocca



Exposition Terre de Création, à la Gare du Nord, organisée en 2011 par Plaine commune

© Stephan Gladieu

## *Les contraintes et besoins immobiliers*

1. **Un panel d'immobilier varié** : avec notamment à l'arrière gare un besoin de grandes surfaces pour attirer des projets « locomotives » capables de lancer la dynamique économique, et des petites surfaces pour que les nombreuses PME-TPE de ce secteur puissent suivre.
2. **de l'immobilier flexible** : ces entreprises fonctionnent selon un modèle économique qui induit des besoins immobiliers particuliers, notamment en premier lieu des surfaces flexibles (grands plateaux modulables) permettant de croître et décroître en effectifs sans être obligé de déménager.
3. **des architectures qualitatives pour faire vitrine** : n'oublions pas que beaucoup de ces activités dégagent de fortes valeurs ajoutées et que ces entreprises ont des besoins de représentations. Les espaces types « ateliers » pouvant être adaptés aux besoins mais aussi aux désirs d'image que veulent donner les entreprises, à l'exemple des cabinets d'architecture, des entreprises du jeu vidéo ou du numérique (Google, Critéo, Agence MOATTI et RIVIERE..)...
4. **une place pour les écoles d'enseignement supérieures et centres de recherche** qui travaillent en synergie avec les jeunes entreprises innovantes : des instituts de recherches et des écoles, notamment d'ingénierie ou du domaine créatif, sont actuellement à la recherche de locaux pour s'implanter ou s'agrandir à Paris. Leur localisation dans un tel secteur en renouvellement et proche de jeunes entreprises serait intéressante. Les surfaces recherchées sont de l'ordre de 5 000 à 6 000 m<sup>2</sup>.
5. **des « bureaux volants »** équipés pour les cadres d'entreprises en télétravail, des espaces de réception pour la clientèle.
6. **des plateformes logistiques connecté aux faisceaux pour le développement de l'e-commerce.**



**Siège de Google au 8, rue de Londres dans l'ancien hôtel de Watry réhabilité** © Mairie de Paris - Henri Garat



**32, rue Blanche, immeuble restructuré par Carlyde et qui accueillera prochainement l'entreprise CRITEO sur 10 000 m<sup>2</sup>**  
©ADAGP Franck Hammoutène - Thomas Goldet



**110-122 rue des Poissonniers. L'incubateur « Paris Région Innovation Nord Express », 8 300 m<sup>2</sup> à l'attention des entreprises innovantes des secteurs de l'éco-innovation, des jeux vidéos et du numérique**  
© Laboratoire Paris Région Innovation - Elsa Sidawy

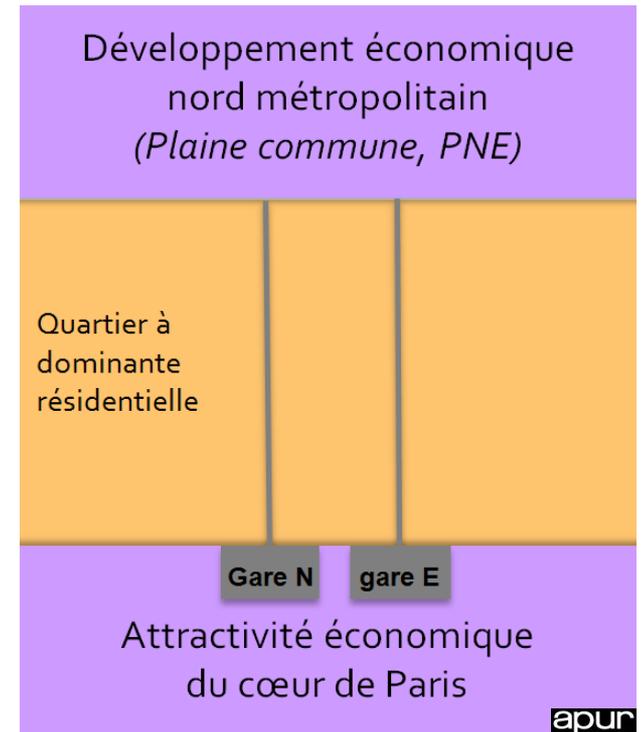
## Trois scénarios

### Scenario n° 1 : Consolider les tendances actuelles

#### Laisser le marché poursuivre ses mutations, vers une transformation progressive du parc en faveur du logement

Les éléments de diagnostics indiquaient un renouvellement du parc immobilier dans l'avant gare et l'arrière gare ayant apporté une redynamisation générale de ces quartiers : ce scénario 1 de poursuite de l'évolution « naturelle » des marchés impliquerait à court et moyen termes :

- **Dans l'avant-gare** (10<sup>ème</sup> arrondissement) : les transformations progressives et réhabilitation/restructuration d'ateliers en bureaux semblent arrivées à saturation, laissant présager une rareté de l'offre d'immobilier d'entreprises disponible à court terme. Ceci d'autant plus que le phénomène de « gentrification » sociale se poursuit concernant le parc de logements, présageant d'une certaine concurrence des affectations entre bureaux et logements sur ces secteurs.
- **Dans l'arrière-gare** (18<sup>ème</sup>) : la tendance présagerait une poursuite des évolutions du parc en faveur du logement, ne permettant pas de renverser la tendance vers une plus grande mixité des tissus (bureaux/logements) malgré les orientations du PLU sur cette zone. En outre, ce scénario de confortation du caractère résidentiel de ces quartiers renforcerait la césure entre les développements économiques naissants à Paris Nord Est et les dominantes d'habitat (notamment social) dans le 18<sup>ème</sup>, ce qui ferait de ces secteurs d'arrière-gare le chaînon manquant de la dynamique radiale reliant le Nord (PNE et Plaine Commune) au centre de Paris.

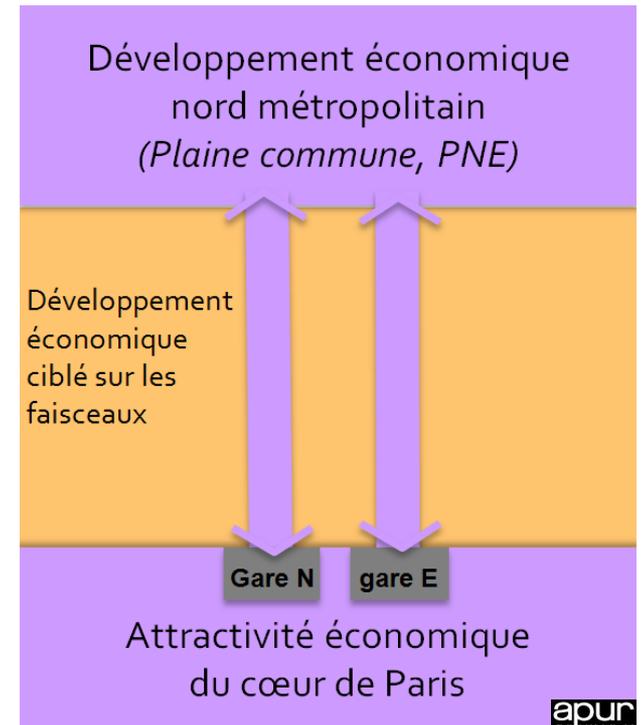


## Scenario n° 2 : Un pôle tertiaire le long des faisceaux : « Paris Nord Est élargi et connecté au cœur de Paris »

### Orienter l'évolution du parc vers une offre de grandes surfaces sur les terrains mutables le long des faisceaux, en lien avec la dynamique Paris Nord Est

Exploiter la mutabilité de ces terrains pour une offre d'immobilier d'entreprise de grandes surfaces pensée dans une même logique que celle mise en œuvre à Paris Nord Est et en Seine Saint Denis : des immeubles neufs, adaptés à la demande de grands comptes, proposant des surfaces supérieures à 5000 m<sup>2</sup> pour faire descendre les dynamiques économiques du Nord jusqu'aux gares :

- **Dans l'avant-gare** : Ce scénario aurait peu de conséquences sur ce quartier dans la mesure où il n'y a pas de terrains mutables à l'avant des gares, toutefois l'arrivée de projets économiques sur les terrains les plus proches (secteurs Fernand Widal et gare routière) serait sans doute de nature à conforter la dynamisation économique du 10<sup>ème</sup> arrondissement. L'effet d'appel opéré par de tels projets renforcerait en effet l'attractivité de l'ensemble des marchés immobiliers d'entreprise du 10<sup>ème</sup>.
- **Dans l'arrière-gare** : De grands projets économiques pourraient être développés sur les faisceaux et leurs rives (près de 600 000 m<sup>2</sup> d'après nos estimations) permettant d'attirer de grandes entreprises du modèle de celles installées au nord. Ce scénario aurait pour conséquence, certes, de créer un marché d'immobilier d'entreprise ciblé sur des locaux neufs de grande surfaces, mais ne permettrait pas d'insuffler un développement économique dans les quartiers résidentiels du reste du 18<sup>ème</sup> arrondissement. Le schéma en serait un quartier aux fonctions et aux formes urbaines très distinctes entre bureaux concentrés le long des faisceaux et habitat dans le tissu urbain actuel du 18<sup>ème</sup> arrondissement, avec le risque de créer des îlots tertiaires autonomes à l'image du fonctionnement actuel l'îlot Râpée (12<sup>ème</sup>).

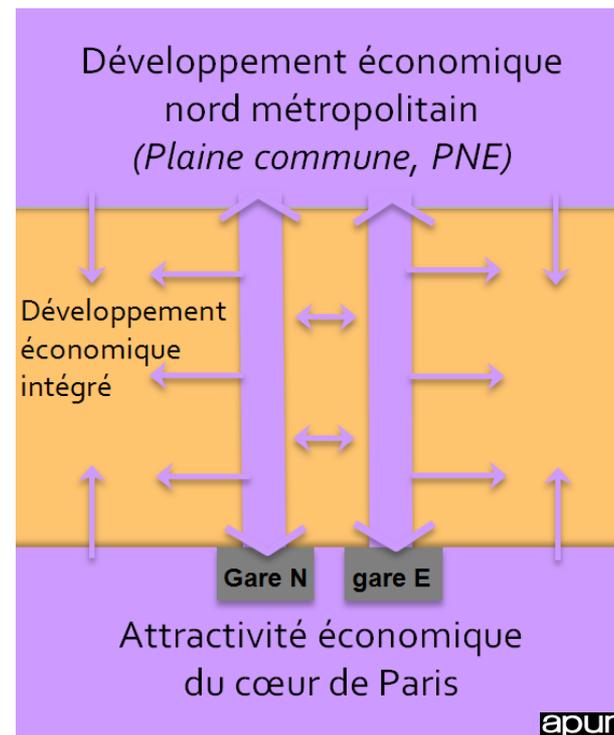


### **Scenario n° 3 : Un pôle tertiaire hybride le long des faisceaux et dans les tissus environnants : « un développement économique intégré »**

**Promouvoir un offre d'immobilière d'entreprises diversifiée en intervenant sur les terrains mutables des faisceaux et les bâtis mutables dans le diffus.**

Un schéma de développement avec deux axes : 1/ les deux faisceaux, en colonne vertébrale de cette dynamique économique radiale, avec ses importantes opportunités foncières pour attirer les entreprises « locomotives » et créer l'effet d'appel économique ; 2/ les tissus environnants, notamment entre les deux faisceaux, qui participent à cette dynamique en offrant des surfaces immobilières complémentaires (moyennes et petites à l'attention de PME-TPE) :

- **Dans l'avant-gare** : Ce scénario permettrait de poursuivre la dynamisation économique du 10<sup>ème</sup> arrondissement amorcée dans les années 2000. Les terrains mutables à proximité immédiates des deux gares (secteurs Fernand Widal et gare routière ) sont des opportunités pour implanter les grandes surfaces de bureaux qui manquent à cet arrondissement et créer un repère urbain des gares Nord/Est, comme proposé par J. Nouvel lors de la consultation du Grand Paris. Par ailleurs, un travail « d'acupuncture » urbaine sur les bâtis mutables permettrait de consolider le marché des PME-TPE, notamment des secteurs de l'innovation, déjà bien implantés dans le secteur.
- **Dans l'arrière-gare** : ce scénario permettrait d'engager une dynamique économique sur ce secteur très résidentiel et plutôt populaire du 18<sup>ème</sup>. Les importantes opportunités foncières sur les faisceaux et leurs rives permettront d'implanter des paquebots créant l'effet d'appel nécessaire pour lancer la dynamique. L'intervention sur les bâtis mutables dans le diffus permettrait 1/ de consolider la dynamique économique avec des offres immobilières complémentaires (petites surfaces pour les PME-TPE), 2/d'introduire de la mixité dans ce secteur résidentiel, et 3/ de créer des liens urbains et fonctionnels entre des quartiers actuellement séparés par les faisceaux.



**Levier 5 :**

**les secteurs mutables le long des faisceaux et aux abords des gares**

## Une évolution du cadre réglementaire ?

Le **PLU** : ce que le règlement actuel exprime comme projet de ville

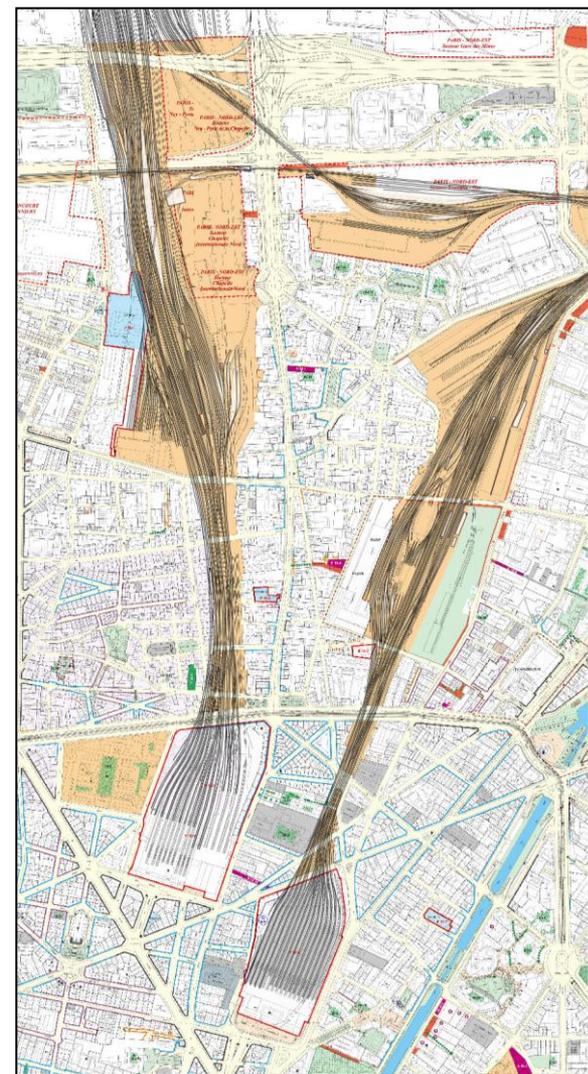
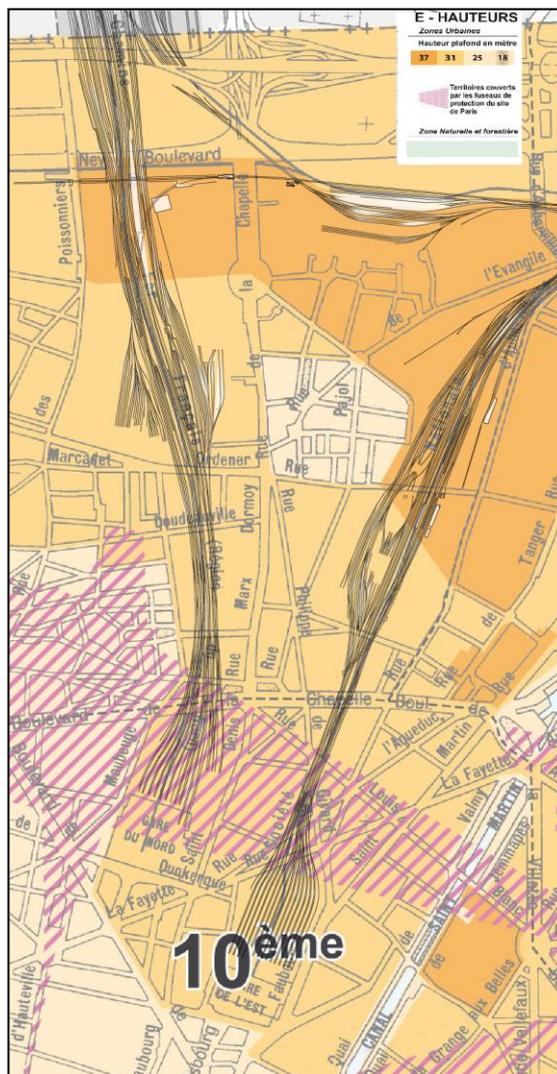
Le plafond des hauteurs est globalement de 31 m des gares à la Porte de la Chapelle avec une zone à 37 m au nord près du boulevard Mac Donald. Ce secteur a fait l'objet du workshop sur les immeubles de grande hauteur.

Les faisceaux sont classés en zone GSU à l'exception des quais des gares.

Un cône de vue existe depuis les buttes Chaumont définissant des contraintes pour l'implantation d'immeubles de grande hauteur à l'arrière des gares.

### Quelques pistes d'évolution réglementaires :

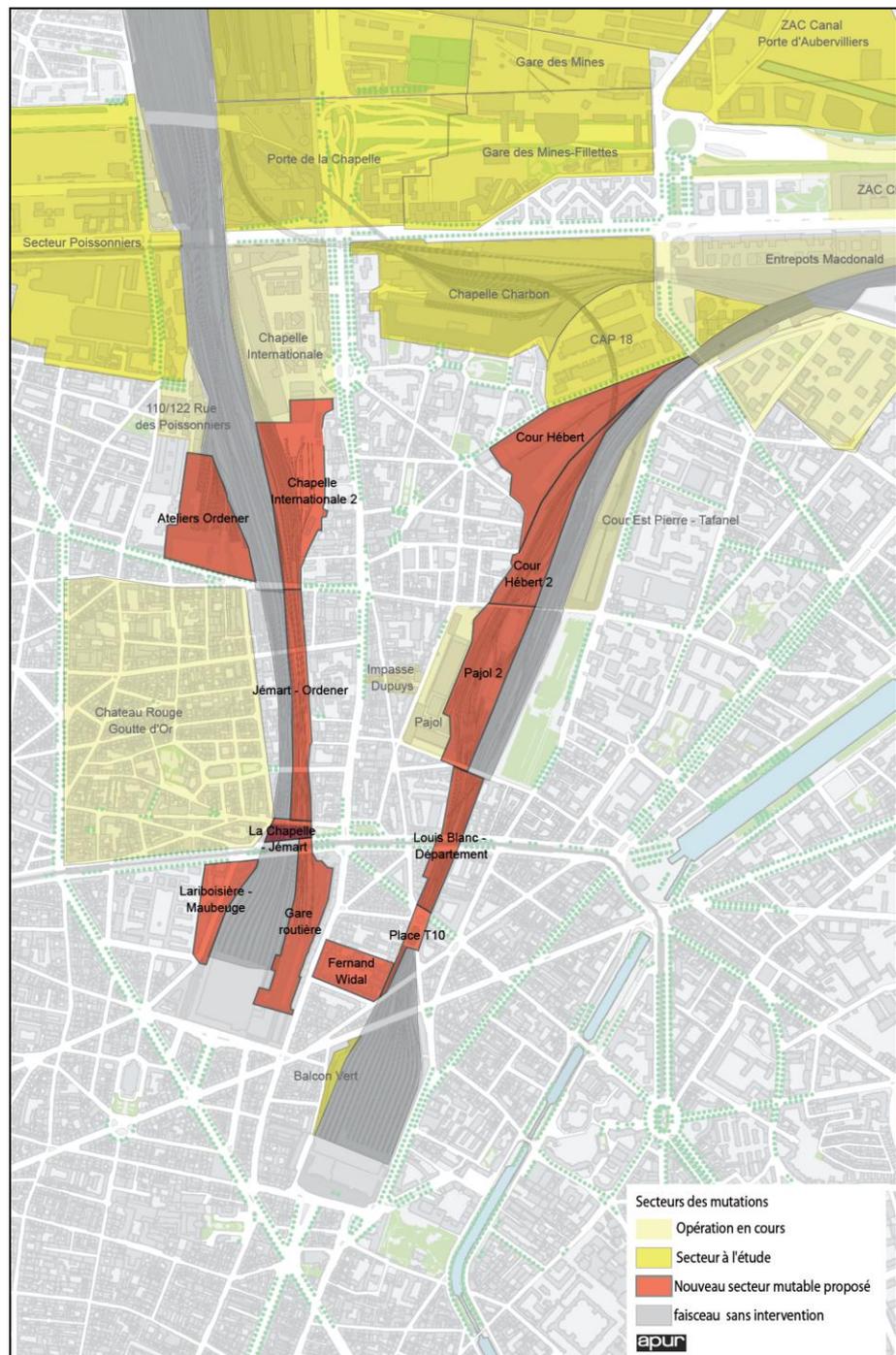
- une réflexion spécifique de modification de la réglementation pourrait s'engager le long du faisceau ferré : une modification de la servitude le long des voies ferrées ? Des couvertures ponctuelles du faisceau permettant d'ouvrir des vues, comme potentiels de continuité, des liaisons paris – Banlieue d'échelle globale ?
- un déplafonnement du PLU pour créer une identité propre à ce territoire, des repères urbains.



## Les secteurs mutables

Le recensement des terrains mutables s'appuyant sur faisceaux Nord-Est ouvre une belle perspective de développement urbain.

Sur quelles bases, organiser la transformation urbaine et paysagère de ce territoire ?



***Avec un important potentiel de surfaces créées***

**Exemples de projets déjà réalisés sur le secteur**

Secteur en cours	surface du secteur	COS résultant	SHON programmée	répartition des programmes		observations
Chapelle Internationale	46 000	2,8	100 000	42 500 bureaux 51 000 logements 6 500 équipement		espace voirie de desserte à envisager
Chapelle Charbon	253 945					
Gare des mines Fillettes	221 000	1	218 400	123 000 logements 13 000 équipements 67 000 bureaux		grandes emprises de voirie esplanade, terrains de sport
Zac Pajol	33 700	0,9	31 800	7 700 activités 24 100 équipements 16 000 espaces verts		majorité d'équipement avec des niveaux hauts
Porte de la Chapelle	178 000	0,7	122 000	54 000 bureaux 15 500 logements 45 000		voirie importante par la présence de l'échangeur
Claude Bernard	146 000	0,7	103 000	34 000 logements 40 000 bureaux 21 200 équipements		
Cap 18	122 000					

**Potentiel sur les nouveaux secteurs mutables**

SECTEURS EN MUTATION	surface du secteur	COS moyen	indication de SHON			observations
Cour Hébert	56 000	2	112 000			triangle de 193 x 400 voirie nécessaire
Court Hébert 2	35 000	2,5	87 500			voirie de desserte à prévoir
Pajol 2	31 000	2,5	77 500			voirie de desserte à prévoir
Louis Blanc Département	20 000	1	20 000			voirie de desserte à prévoir
Place T10	9 000	0	0			traitement espace public
Chapelle international 2	51 000	2,5	103 000			voirie de desserte à prévoir
Ateliers Ordener	45 000	2,5	90 000			voirie de desserte à prévoir
Jemart Ordener	13 000	1	13 000			couverture partielle et accès
la Chapelle Jemart	3 000	3	9 000			un repère urbain?
Gare routière	28 000	2	56 000			couverture et accès
Lariboisère Maubeuge	20 000	1,5	30 000			voirie de desserte à prévoir
Fernand Vidal	19 000		24 500			réhabilitation (SHON existante)
<b>total</b>	<b>330 000</b>		<b>622 500</b>			

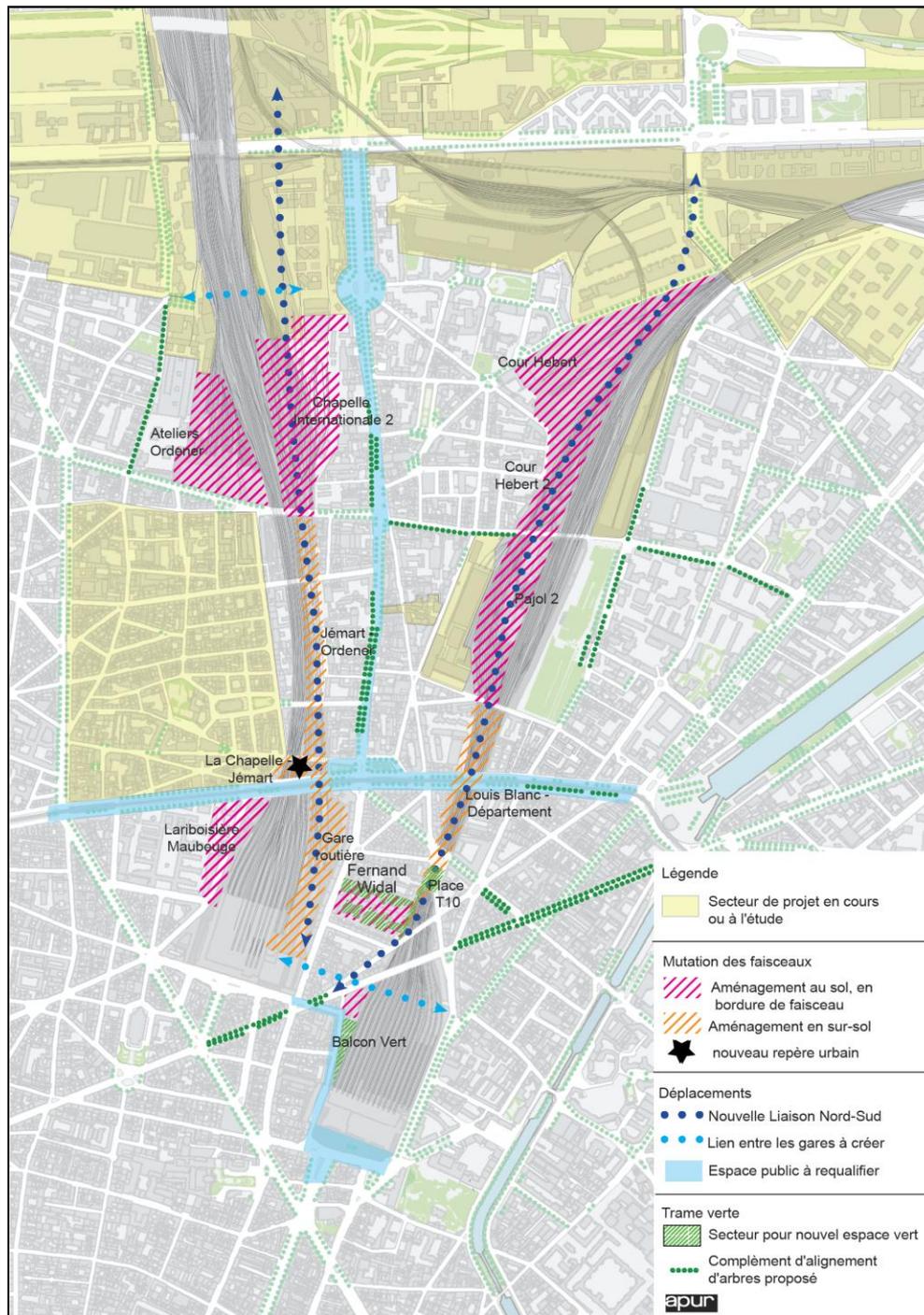
## Un maillage à renforcer

### *De nouveaux axes radiaux s'appuyant sur les deux faisceaux*

Ils permettraient 1/ de relier des secteurs de développement, 2/ de combler le manque à l'arrière-gares et en étant complémentaire à la rue de la Chapelle/Marx Dormoy, seul axe radial important de ce secteur; 3/ de faire une place aux modes doux et transport en commun de cabotage.

#### **Un prolongement du T8 sur le faisceau Est ?**

Le projet T8 s'arrête actuellement à Saint Denis-Porte de Paris, une extension jusqu'à la gare de l'Est permettrait une offre de TC complémentaire à l'extension du RER E, avec un transport dédié au cabotage et au lien entre les quartiers. Son tracé pourrait passer au sol jusqu'au pont du Département en s'appuyant sur les secteurs mutables Hébert et Pajol 2, puis en couverture du faisceau jusqu'à la place T10 pour rejoindre le Pont de l'Aqueduc.



## *Des projets de développement sur les secteurs mutables liés aux faisceaux*

### • Scenarios sur le faisceau Nord

**Chapelle Internationale 2 & ateliers Ordener** : De nouveaux développements urbains sur les 2 rives. C'est le sens des projets Chapelle Internationale 1 & 2 sur la rive Est. A l'ouest, des opportunités semblables sur le site des ateliers Ordener. Un nouveau franchissement, déjà prévu dans le projet Chapelle internationale.

**Jémart/Ordener** : Couverture partielle sur la rive Est, dans la continuité de Chapelle Internationale : nouveaux développements et nouvelles façades sur le faisceau.

**La Chapelle Jémart** : Couverture totale entre les 2 ponts, et un potentiel pour un nouvel repère urbain.

**Lariboisière Maubeuge** : Projet d'aménagement de part et d'autre de la rue de Maubeuge.

**Gare routière** : prolongement de la dalle existante couvrant les faisceaux jusqu'au Boulevard de la Chapelle. Aménagement incluant de nouveaux développements urbains, une gare routière réorganisée et un nouvel accès arrière à la gare. Possibilité de créer quelques vues sur l'arrière gare.

**Gare du Nord** : Amélioration des accès latéraux et arrière de la gare. Réaménagement de la gare routière pour la rendre plus lisible dans la ville et depuis la gare du Nord.

### • Scenarios sur le faisceau Est

**Cour Hébert 1&2, Pajol 2** : De nouveaux développements sur la rive Ouest, liés à une réorganisation du domaine ferroviaire : au droit de la ZAC Pajol la destruction de 2 bâtiments RFF au milieu des voies laisse place à des « îles » au milieu du faisceau → possibilité de décaler les voies vers l'Est pour de nouveaux développements le long de l'actuelle ZAC Pajol, dans la continuité des secteurs Hébert.

**Louis Blanc - Département** : Couverture totale du faisceau pour accueillir des développements, autour de l'axe Nord-Sud.

**Place T10 & Fernand Widal** : Couverture des faisceaux pour une extension au sud de la place T10, création d'un aménagement de l'espace public magnifiant les éléments patrimoniaux sur les rives. Création d'une voie longeant l'hôpital Fernand Widal et permettant de faire aboutir la nouvelle liaison Nord-sud sur la rue de l'Aqueduc. Mise en réseau des jardins intérieurs de l'Hôpital F. Widal et de l'ancien couvent de l'église Saint Joseph pour un nouvel ensemble de jardins publics traversant les îlots, et reliant la rue du Faubourg St Denis.

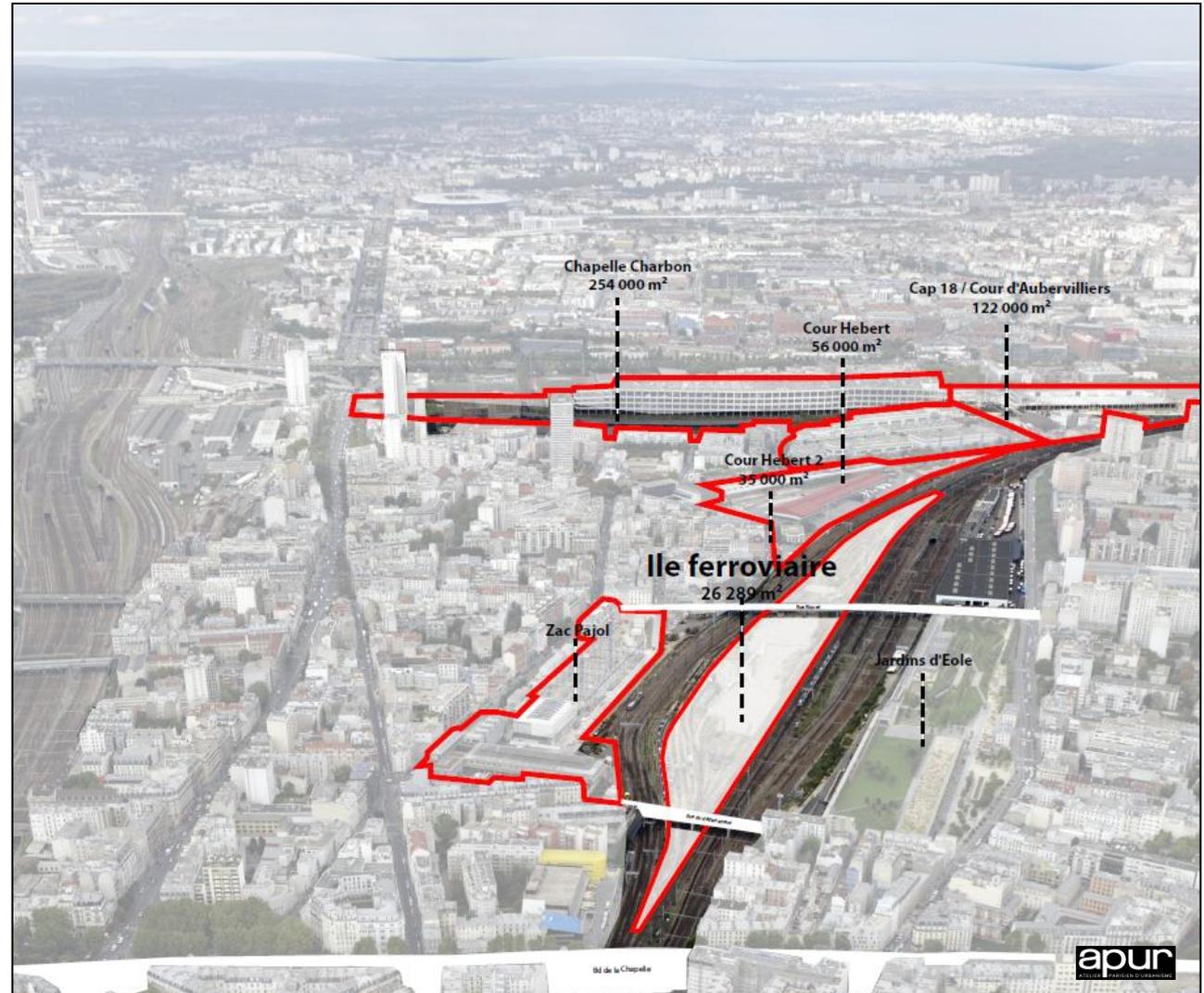
**Balcon Vert** : Une requalification de la liaison piétonne entre les 2 gares, par les rues d'Alsace et de Dunkerque. Le projet du Balcon Vert, pour lequel un permis de construire a été déposé, va dans ce sens en proposant une alternative à l'escalier de la rue d'Alsace, le projet est actuellement arrêté. Par ailleurs, un accès à la gare de l'Est par l'arrière, au droit des quais, permettrait une liaison plus directe entre les gares, elle est envisageable en souterrain ou en passerelle.

**Gare de l'Est** : Amélioration des accès latéraux et arrière de la gare ; réaménagement du parvis de la gare de l'Est à l'instar de celui du parvis de la gare du Nord, y compris une nouvelle organisation des arrêts de bus.

## Faisceaux : 2 Scenarios sur le secteur « Pajol 2 »

### Scenario 1 : un île ferroviaire

La destruction en 2011 de deux bâtiments liés à l'activité ferroviaire, à laisser place à une île de près 26 000 m<sup>2</sup> au milieu du faisceau Est. Un projet en pleine terre y est envisageable, notamment pour développer activités logistiques et bureaux. La connexion de « cette île » avec les deux ponts de la rue du Département et de la rue Riquet permet son désenclavement.

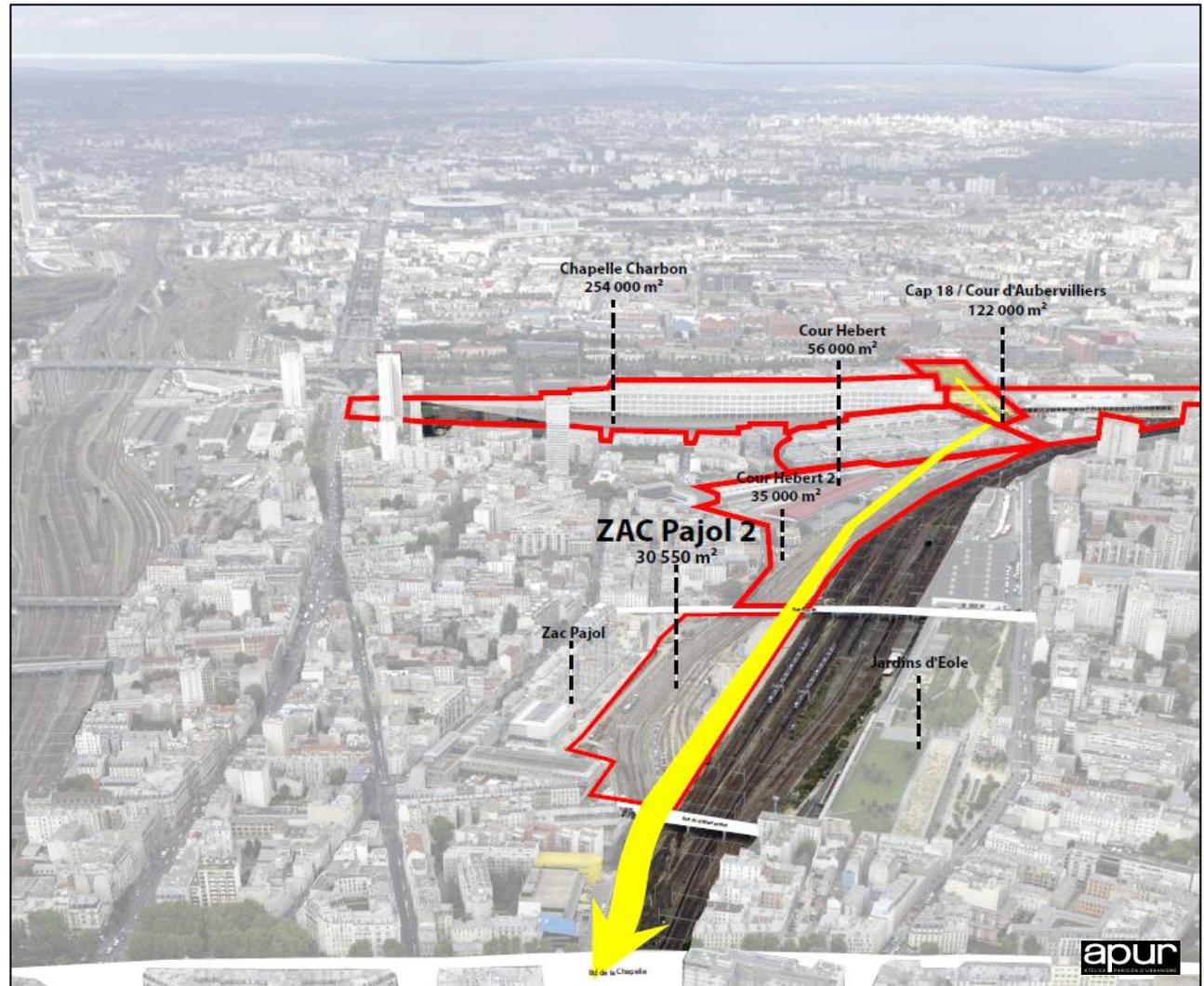


## Scenario 2 : les voies ferroviaires décalées, un projet dans la continuité de la ZAC Pajol

Cette hypothèse nécessite de décaler vers l'Est les voies ferrées longeant la ZAC Pajol. L'île ferroviaire étant d'ores et déjà libérée, cela pourrait se faire dans le cadre d'une opération « tiroir » relativement simple :

1. création des nouvelles voies « sur l'île »;
2. basculement de l'activité ferroviaire sur les voies nouvelles;
3. opération d'aménagement sur les emprises libérées le long de la ZAC Pajol.

Ce scénario permet de développer en pleine terre sur un terrain d'environ 30 000 m<sup>2</sup>, un projet d'aménagement dans la continuité de la ZAC Pajol et des secteurs « Cour Hébert », « CAP 18 / Cours d'Aubervilliers » ; il permet surtout de réaliser une nouvelle liaison Nord-sud, pour véhicules motorisés, transport en commun ou circulation douce...



Une idée du futur...

