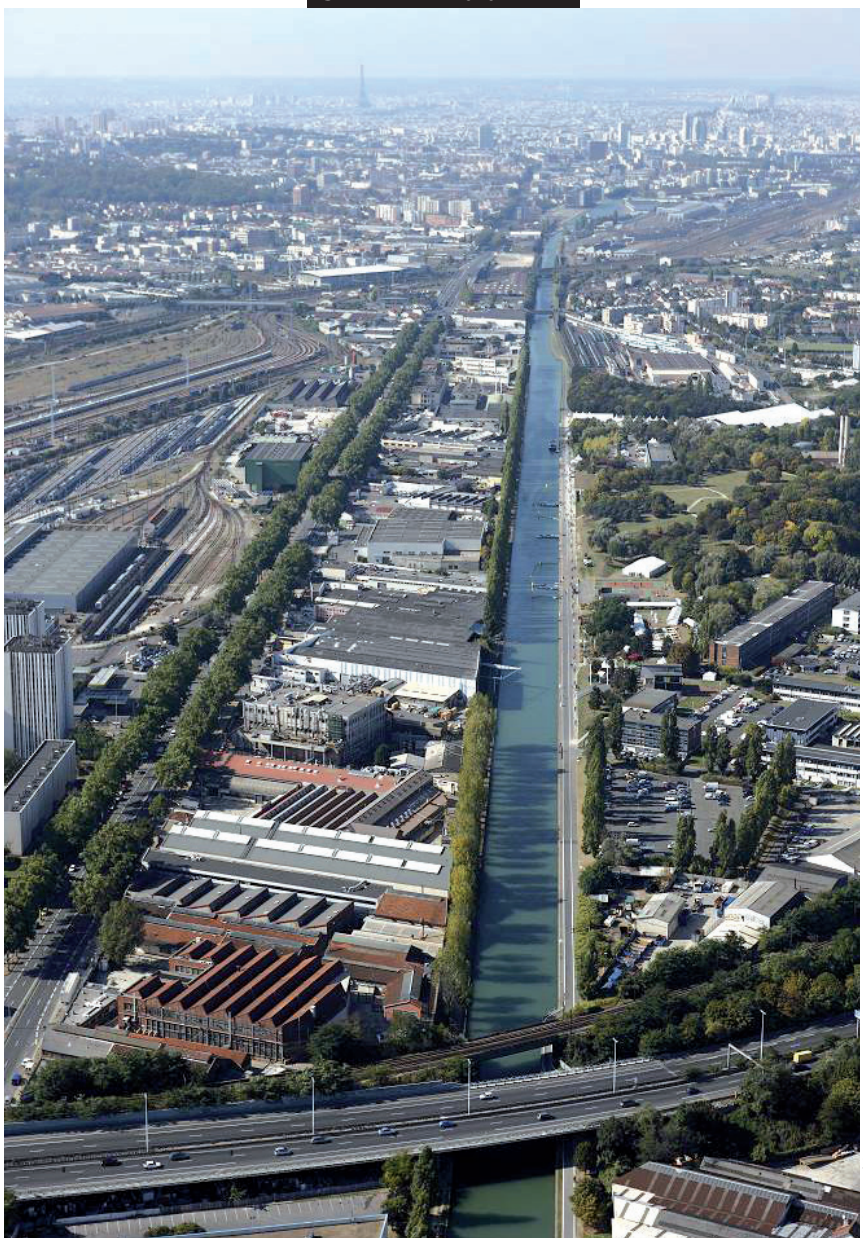
apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Comment construire autour du canal de l'Ourcq

Éléments de réflexion pour un développement partagé

SEPTEMBRE 2010 NOTE DE 8 PAGES N° 35



© Guignard@air-images.net

Le canal de l'Ourcq de Bondy vers Paris

Menée en collaboration avec huit communes, le département de la Seine-Saint-Denis et la Ville de Paris, cette étude s'attache à définir de nouvelles relations entre le domaine public fluvial, les terrains privés riverains et les espaces publics communaux. L'objectif de ce travail est de permettre l'ouverture vers le canal des territoires qui le bordent et d'élaborer un paysage et une configuration des berges du canal qui soient conformes à tous ses usages et à sa situation au cœur des nouveaux quartiers d'activité et d'habitation.

Le canal, un espace majeur au cœur de la métropole

Réalisé au début du XIX[e] siècle, le canal de l'Ourcq alimente Paris en eau non potable. Cet ouvrage d'art, appartenant au domaine public fluvial de la Ville de Paris, a conditionné le développement des communes riveraines, au cœur de la Seine-Saint-Denis.
Dans un contexte marqué par des volontés d'intercommunalité (un projet européen FEDER qui concerne quatre communes autour du canal) et de forte mutation urbaine, les collectivités[1] affirment toutes la volonté de se « retourner » et de s'ouvrir vers le canal, emprise autrefois industrielle. Cependant, les règles d'urbanisme qui régissent les relations du canal aux territoires qui le jouxtent, sont aujourd'hui pour la plupart des communes mal adaptées aux enjeux urbains. Leur modification est à l'ordre du jour.

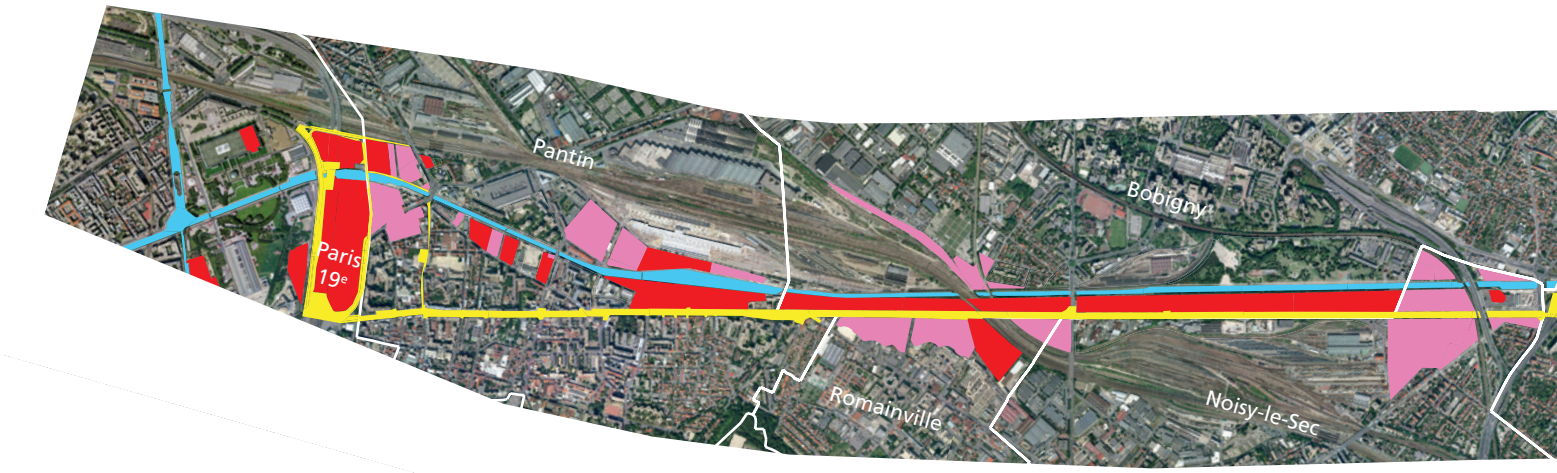
Problématique et déroulé de l'étude

L'étude, lancée en juin 2008 et achevée en septembre 2009, porte sur le canal de l'Ourcq de Paris à Sevran[2], soit un linéaire de 12 km environ, pour 8 communes traversées : Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Pavillons-Sous-bois, Aulnay-Sous-Bois et Sevran.

1. Communes, Ville de Paris, départements et région Ile-de-France
2. La commune de Livry-Gargan s'ouvre sur le canal à travers une voie publique d'une longueur de 200 mètres attenante à la berge sud. Au regard de la problématique « construire autour du canal », ce secteur n'a pas été intégré à l'étude.

Territoires et mutations aux abords du canal de l'Ourcq

- Projet en cours
- Zone susceptible d'accueillir des projets
- Canal
- Espace public à l'étude



Cette étude s'attache à définir de nouvelles relations entre le domaine public fluvial, les terrains privés riverains et les espaces publics communaux, afin de permettre le « retournement » vers le canal des territoires qui le bordent et d'élaborer un paysage et une configuration des berges du canal qui soient conformes à tous ses usages (fret, loisirs, cheminement modes doux) et à sa situation au cœur des nouveaux quartiers d'activité et d'habitation.
Ces nouvelles relations doivent tenir compte des spécificités morphologiques et paysagères issues de son histoire, de ses fonctions anciennes et de celles en pleine évolution. Pour cela, l'Apur a procédé à des relevés de terrains, au recollement des plans cadastraux avec le plan du service des canaux de la Ville de Paris, à l'analyse des PLU et des projets d'aménagements de chacune des communes traversés. Pour chaque commune ont été étudiés les enjeux paysagers, les projets d'aménagement et les règles d'urbanisme en vigueur en collaboration avec les services concernés, afin de pouvoir dégager une vision prospective, paysagère et cohérente du canal et appropriable par tous les acteurs.

Quelques éléments de diagnostic

Une multiplicité de projets à articuler

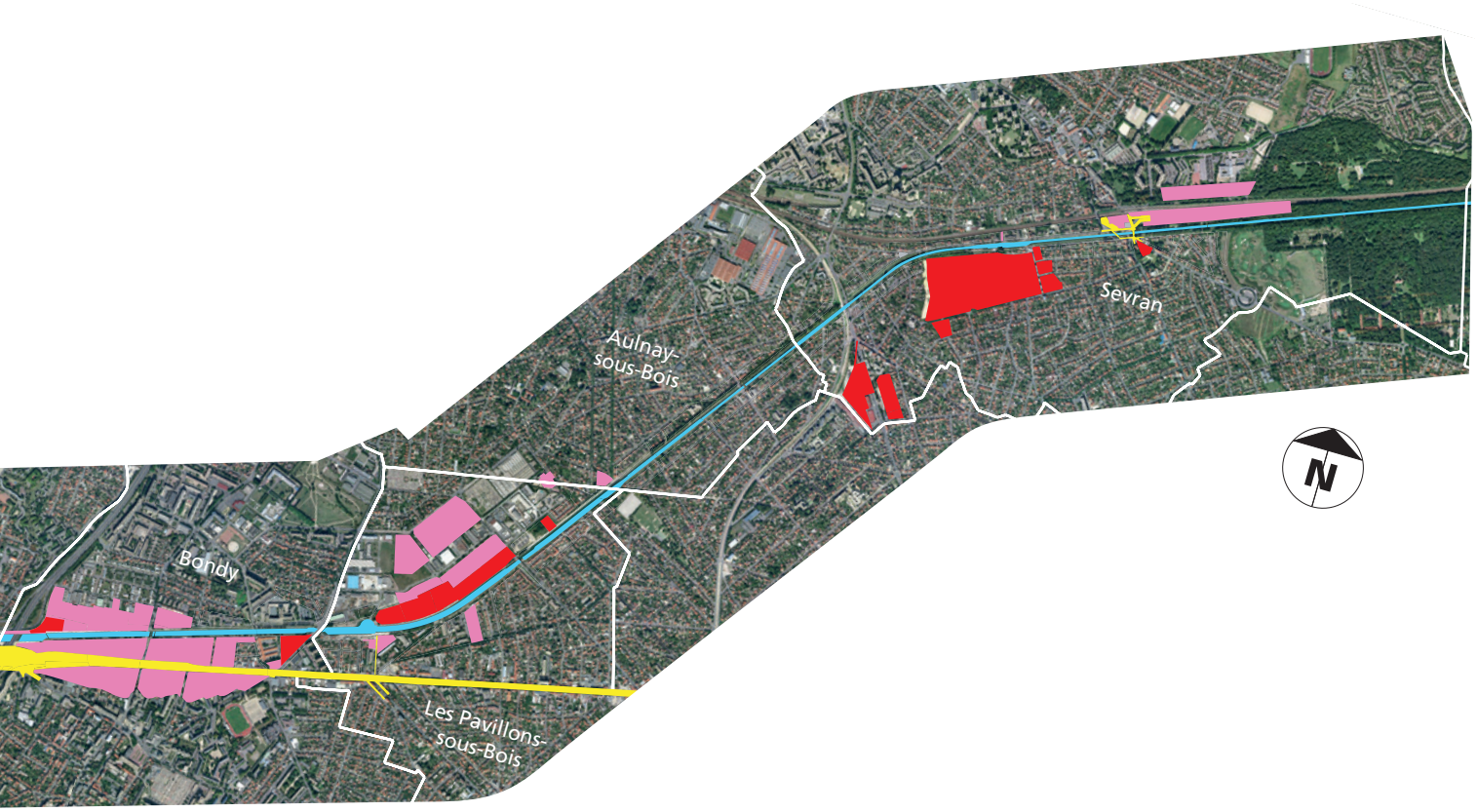
Aujourd'hui, la moitié des terrains riverains du canal accueille ou est susceptible d'accueillir à moyen terme des projets d'aménagement, qui vont contribuer à façonner un nouveau paysage du canal. Selon les programmations connues, on attend environ 2 100 logements nouveaux, soit 5 000 habitants supplémentaires. La plupart des projets urbains en bordure du canal, sont initiés et pilotés par les collectivités. Elles ont donc la maîtrise de leur programmation et, potentiellement, de leur articulation avec les projets voisins. Celle-ci est d'autant plus nécessaire que tous les projets urbains représentent des charges financières importantes, souvent difficiles à porter pour une seule commune. Il importe donc de favoriser la cohérence des différents projets afin de mutualiser certains coûts ou de mieux spécifier leur programmation.

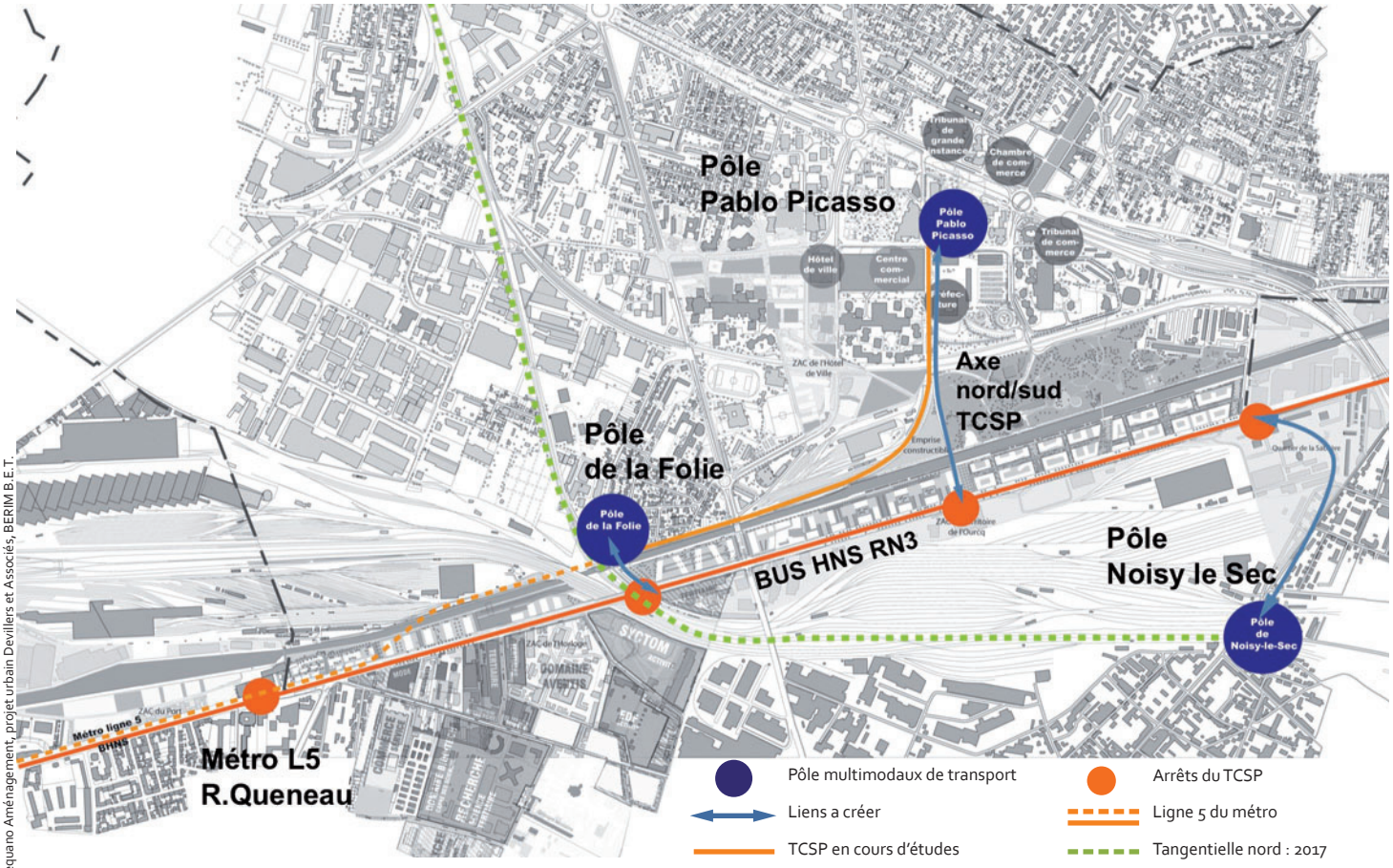
Une nouvelle mobilité pour des centralités renforcées

Les nouvelles populations attendues vont générer une demande accrue en déplacements, qu'il est primordial de pouvoir anticiper. Il existe aujourd'hui des pôles de transports en commun importants : Pantin, Bobigny, le Pont de Bondy, Noisy-le-Sec et Sevran. Une réflexion sur l'intensification urbaine de ces pôles doit être menée, au vu du développement à venir. De plus, de nouveaux projets d'amélioration de la desserte en transports en commun sont à l'étude (Tramway des Maréchaux à Pantin, Tangentielle Nord à Noisy-le-Sec et Bobigny et ligne de bus à haut niveau de service sur l'ex RN3, création d'une nouvelle station de métro au pôle de la Folie en interconnexion avec la Tangentielle Nord).

Des franchissements indispensables à financer

Le canal est vécu par de nombreuses communes comme une coupure. En moyenne, on compte un franchissement avec accès au canal tous les 560 mètres et un franchissement routier tous les 1 150 mètres. Tous les projets urbains en bordure du canal, souhaitent en développer de nouveaux. La création de ces franchissements relève souvent d'une nécessité qui dépasse le seul intérêt local, mais leur coût élevé les rend très difficiles à financer par les bilans des opérations d'urbanisme. Ils devraient pouvoir relever d'un budget plus structurant et mutualisé que le simple budget communal.





© Sequano Aménagement, projet urbain Devillers et Associés, BERIM B.E.T.

Infrastructures de transports en commun existantes et envisagées à proximité de la ZAC Ecocité.

Quatre principaux objectifs sont proposés pour parvenir collectivement à l'invention d'une nouvelle identité pour le canal de l'Ourcq.

1 Poursuivre la mutation d'un paysage sédimenté

En deux siècles, le paysage du canal s'est constitué progressivement avec des éléments d'une grande diversité : tracé des voies, découpage parcellaire, édifices industriels, trame végétale, éléments caractéristiques de l'ouvrage d'art... Ce paysage sédimenté participe aujourd'hui de l'identité de ce territoire, qu'il s'agit d'enrichir par de nouveaux usages et, à partir de laquelle il s'agit de travailler de nouveaux projets.

L'organisation des plantations d'alignement et la végétation spontanée

Les alignements de peupliers, distants de 5 mètres les uns des autres, créent un écran végétal continu. La remise en cause de ces alignements ne peut pas se décider uniquement au cas par cas, ni en fonction de leur état phytosanitaire. Ce changement implique une transformation du grand paysage du canal qu'il s'agit de bien évaluer à court, à moyen et à long terme. Par ailleurs, une végétation spontanée est venue occupée les vides laissés par l'industrie sur certaines parcelles riveraines du canal. Leur conservation dans les projets permet de maintenir des ponctuations végétales riches et variées, de préserver les traces de l'ancienne occupation dans le paysage et de favoriser la biodiversité

© Archives du service des canaux de la Ville de Paris

**Noisy-le-Sec début du XX^e siècle.
Le canal, encore à petit gabarit, est bordé de part et d'autre par une rangée de peupliers.
En 1930, lors de la mise en grand gabarit, les peupliers de la rive Nord ont été abattus**

Les anciens tracés des voies et découpages parcellaires

Ils doivent être considérés comme autant d'éléments existants, dont les spécificités en termes de morphologie ou d'organisation spatiale, offrent des opportunités pour singulariser les futurs projets d'aménagements. Les futurs aménagements pourraient s'appuyer systématiquement sur l'orientation du parcellaire pour donner une identité aux différents quartiers prévus le long du canal, d'autant que son maintien faciliterait le phasage des opérations d'aménagement au gré des libérations foncières.

Les bâtiments remarquables

Leur architecture singulière, leur échelle monumentale et leur passé industriel ponctuent le paysage du canal et méritent parfois d'être conservés et réutilisés. Les principaux ont été ou sont en cours de réhabilitation (Halle de la Villette, Grands Moulins de Pantin, entrepôts industriels Duborjal quai de l'Aisne à Pantin, bâtiment de la CCIP à l'étude). Les autres pourraient faire l'objet d'un traitement similaire, par exemple la maison de l'ancienne pile du pont de Bondy, l'usine désaffectée MBK à Bobigny, le groupe scolaire Pasteur à Bondy, le bâtiment de l'ancienne colonie de la Villette. Certains ouvrages de franchissement présentent des structures métalliques intéressantes, qui mériteraient d'être protégées et mises en valeur.

L'ouvrage d'art lui-même

Les éléments encore en place devraient être recensés dans leur globalité car ils contribuent très largement à donner l'identité au canal. Ces éléments sont de nature différente : traitement du mur de quai, configuration des rampes d'accès, matériaux de sol, mobilier urbain spécifique au canal, ou encore les traces des anciennes activités industrielles (portiques métalliques, rails, passerelles techniques...). Ces éléments pourraient être conservés dans les futurs aménagements des berges et leur traitement doit faire l'objet d'une attention particulière.

2 Conforter l'identité paysagère du canal

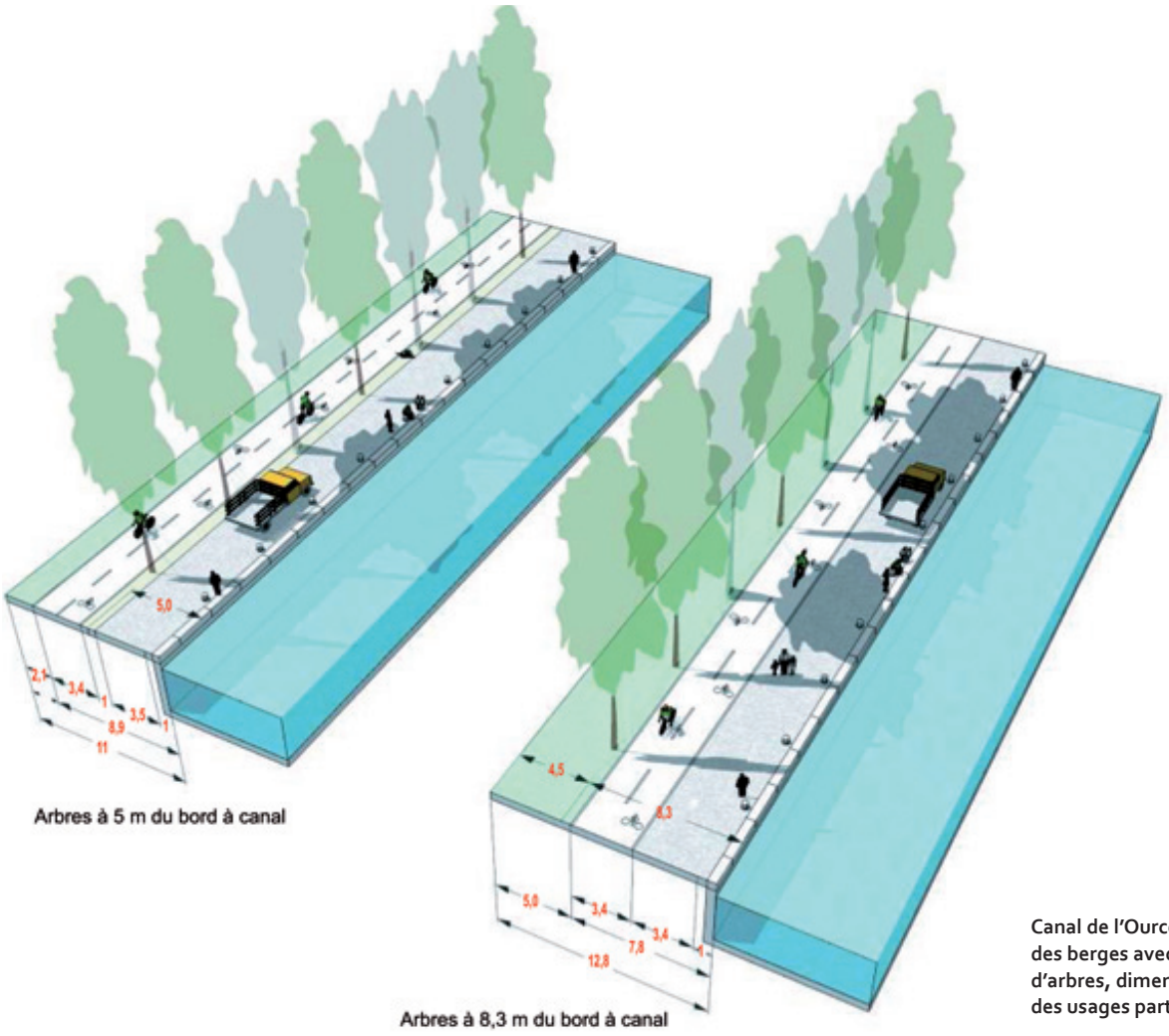
Le paysage du canal est clairement séquencé, avec des secteurs minéraux (les anciens ports) et d'autres plantés. L'aménagement de ses berges et leur rive bâtie doit intégrer cet aspect tout en confortant la grande dimension linéaire de l'ouvrage d'art que constitue canal et qui s'exprime à travers de :

Sa dimension écologique

L'enjeu est de faire de ce parcours au fil de l'eau un véritable parc urbain linéaire en plein cœur de la Seine-Saint-Denis, conformément à sa vocation de couloir écologique défini au SDRIF. Ceci nécessite des études spécifiques sur la gestion de l'eau, les continuités végétales existantes ou futures ou encore leurs méthodes d'entretien, mais d'ores et déjà, quelques principes simples peuvent être émis, comme ne pas imperméabiliser les berges à aménager, ou ne pas planter des végétaux décoratifs qui nécessitent beaucoup d'engrais, de pesticides et d'arrosage.

Ses grandes séquences paysagères

Il est indispensable d'aborder les différents projets de construction ou d'aménagement des berges par grandes séquences morphologiques et paysagères. Elles ne correspondent pas aux découpages administratifs, mais plutôt à un équilibre entre les éléments existants à conserver, améliorer ou renforcer, et ceux à créer dans les futurs projets. Elles tiennent également compte de la dissymétrie des deux rives du canal. Ces séquences doivent servir à définir quelques grands invariants comme le type de plantation d'alignement, le traitement du sol, le positionnement des différentes circulations, le type de relation entre les parcelles privées et la berge.



Canal de l'Ourcq : aménagement des berges avec un alignement d'arbres, dimensionnement pour des usages partagés

Cinq séquences ont été retenues depuis le parc de la Villette jusqu'au parc de Sevran : le Parc de la Villette et la ceinture verte, la ville dense dans la partie centrale de Pantin, le plan d'eau du bassin de Pantin, le tracé rectiligne de Bobigny aux Pavillons-sous-Bois bordé par un alignement de peupliers en rive sud, et les berges jusqu'à Sevran arborées et bordées par les jardins pavillonnaires.

Les ponctuations liées aux infrastructures ou aux ports urbains

Les séquences paysagères identifiées précédemment sont ponctuées de situations particulières comme les ports urbains (caractérisés par l'élargissement du plan d'eau et rives minérales) ou les infrastructures (boulevard périphérique, pont de la Folie, échangeur A3-A86) qui nécessitent des traitements spécifiques.

3 Aménager les berges

À la fin des années 1980, le départ progressif des activités industrielles en bordure du canal incitent les communes de Pantin, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois et Sevran à signer des conventions avec la ville de Paris pour réaliser des aménagements des berges. La juxtaposition de ces aménagements réalisés sur plus de trente ans a par endroit compromis leur cohérence paysagère. Sans vision d'ensemble et sans règles globales concernant leur aménagement, les berges présentent un aspect de plus en plus morcelé, y compris à l'échelle infra-communale, au gré des différents projets. Aujourd'hui, presque la moitié des 21 kilomètres de berge n'a pas encore fait l'objet d'une convention. Les nouveaux projets urbains attendus seront l'occasion de redéfinir ensemble une cohérence dans les types aménagements proposés.

© Apur

Canal Saint-Denis : aménagement récent des berges avec conservation des pavés et joints engazonnés.

Continuité des cheminements

Les berges offrent l'une des rares pistes cyclables continues d'Ile-de-France qui reste à l'écart des flux automobiles et de ses dangers. Le canal représente une linéarité singulière qui favorise les modes de déplacements « doux ». L'enjeu d'aménagement implique d'offrir une meilleure accessibilité aux rives du canal pour les piétons, mais également pour les cyclistes, la piste cyclable gérée par le CG93 constituant une liaison douce d'échelle métropolitaine.

Aménager simplement

Les aménagements simples et pérennes correspondent le mieux avec l'ambiance du canal. D'un point de vue pragmatique, il est important de réfléchir à l'économie des projets et à leur efficacité. Leur coût d'entretien doit faire partie de leur conception et de la philosophie de l'aménagement des berges du canal. Il s'agit aussi d'éviter les aménagements très « dessinés », qui vont vite se démoder comme les dessins de pavés ou les bétons trop texturés. Il en est de même pour le mobilier urbain.
A l'échelle locale, des actions, peu onéreuses et efficaces à court terme, peuvent être menées relativement rapidement, par exemple réaménager les rampes d'accès au canal, traiter les dénivelés des voies en bordure du canal, ouvrir les impasses. Par ailleurs, il faut prévoir l'ouverture de nouveaux accès aux berges dans les projets futurs.

3. Cette clarification des règles applicables le long du domaine public fluvial est le fruit d'un travail commun associant l'Apur, les services de la Ville de Paris (affaires juridiques, urbanisme, coopération territoriale, canaux), les services d'urbanisme de certaines communes limitrophes du canal, et le pôle domaine de Voie Navigable de France.

Mettre en valeur les nouvelles fonctions

Il faut conserver les traces de l'héritage industriel du canal, sans tomber dans les travers d'une attitude passéiste. Pour de nouvelles fonctions ou de nouveaux usages, on peut imaginer un vocabulaire différent mais qui conserverait la simplicité caractéristique du canal. La conservation de certaines traces (arbres, pavés, mobiliers urbains...) est peut être à compléter avec des éléments d'architecture contemporaine pour les nouvelles fonctions.

Valider les grands objectifs partagés d'aménagement du canal

Pour s'inscrire dans la dynamique qu'offre le canal et compléter et enrichir les logiques locales d'aménagement, le grand paysage du canal doit être en adéquation avec le projet de couloir écologique régional (SDRIF 2008). Tous les acteurs doivent être associés pour élaborer, s'approprier et porter un projet qui fera du canal « un espace public majeur au cœur de la Seine-Saint- Denis et de l'Ile-de-France ». La discussion sur des objectifs communs pourrait avoir lieu lors d'une conférence territoriale des canaux spécifique, qui aurait pour finalité l'adoption de grands principes validés par toutes les collectivités.

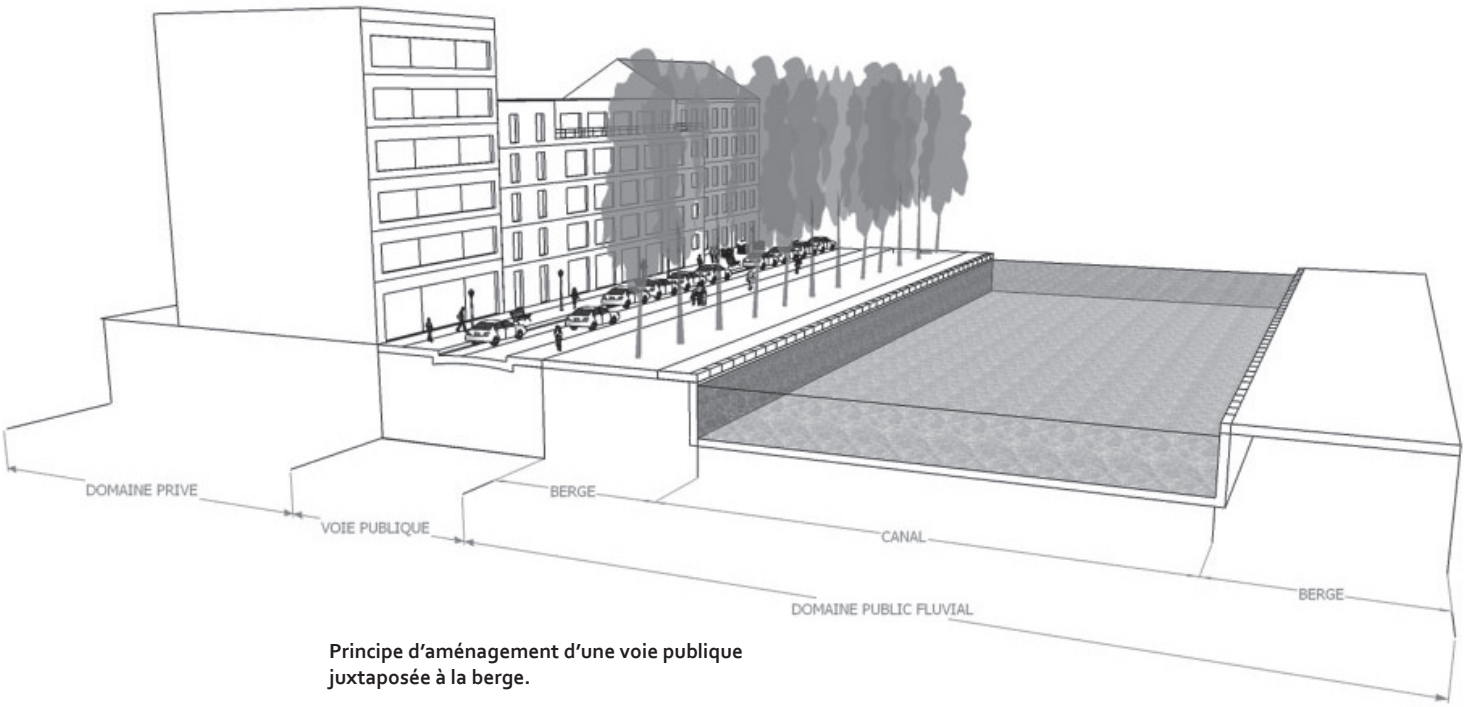
4 Permettre le retournement des constructions sur le canal [3]

L'enjeu de l'ouverture des communes sur le canal doit s'exprimer par la possibilité d'ouvrir des vues et des accès depuis les constructions vers les berges du canal, ce qui passe par une clarification juridique des rapports entre les parcelles riveraines et le domaine public fluvial (implantation des bâtiments en retrait et ouverture des vues en particulier), qui se traduiront par la suite dans les PLU des communes (art.6/art.7).

Pour ouvrir des vues ou des accès, plusieurs possibilités existent en fonction de la configuration des berges :

En l'absence de voie publique, l'ouverture de vue est possible si la construction s'implante à une distance égale ou supérieure à 1,90 mètre en retrait du domaine public fluvial (DPF). Il est cependant possible d'ouvrir des vues si la construction est implantée à une distance comprise entre 0 et 1,90 m du DPF à condition de payer une redevance payé à la Ville de Paris (soit à travers une convention, soit à travers la mise en place d'une servitude de vues) ;

En présence d'une voie publique attenante au DPF, il est possible d'ouvrir des vues mais aussi des accès aux parcelles qui ont des adresses sur la berge, sans condition préalable (exceptée la conformité au PLU). La création de nouvelles voies publiques est



Principe d'aménagement d'une voie publique juxtaposée à la berge.

donc une solution intéressante à privilégier dans les projets d'aménagement. Depuis février 2009, les élus et les acteurs de l'aménagement sont de plus en plus sensibles aux atouts de la création d'une voie publique, ouverte à la circulation ou d'accès restreint réservé aux modes doux (marche, vélos, véhicule de secours).

Cependant, quelle que soit la configuration envisagée, il est nécessaire de conserver une bande d'intervention d'environ 11 mètres pour assurer le bon entretien du canal. Le service des canaux considère que des travaux peuvent avoir lieu à tout moment et nécessite l'installation d'engins de chantiers lourds (plus de 40 tonnes) comme des grues, justifiant d'une aire de 10 mètres d'emprise, qui s'additionne au mètre « en bord à canal » nécessaire à l'installation des bittes d'amarrage, lisses nécessaires au fonctionnement du canal. Disposer d'une largeur de berge supérieure à 11 mètres permet également de développer sur les berges les usages de loisirs en général et l'organisation d'évènements en particulier.

Poursuite du travail et articulation avec les projets et les autres études en cours

Créer un atelier pour mettre en cohérence les projets engagés et les objectifs

Pour parvenir à une traduction cohérente des objectifs dans les projets d'aménagement, il pourrait être mis en place un « atelier des projets », qui regrouperait les maîtres d'œuvre des différentes opérations et des personnalités compétentes. Cet atelier, permettrait d'articuler les projets futurs avec ceux ce qui ont déjà été définis. A mi-chemin entre des ateliers de travail à visée opérationnelle et des réunions d'échanges théoriques, cet atelier serait un lieu de culture commune de l'aménagement du canal de l'Ourcq. Il favoriserait les discussions sur la spécificité de chaque site, sur les questions de synergie avec les projets voisins en termes d'aménagement et sur leur inscription à l'échelle du grand paysage.

© E. Samuel arch. ass, Semip/s. Romain, M. Camps arch. / C. Alliod Pays. terre eco, Berim

Zone de déficit en logement social

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy
Directrice de la rédaction : Dominique Alba
Étude réalisée par : François l'Hénaff, Florence Sorrentino, Louisiane Desbrosses
Sous la direction de : Yannick Beltrando
Illustration : Patrice Bouny
Cartographie : Pascale Sorlin, Jennifer Poitou
Maquette : Apur
www.apur.org